



Abschlussbericht Walldorf



**Fußverkehrs-Checks BW 2021**

**Mehr Miteinander im Straßenverkehr**



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH 

## Impressum

### Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
[www.nvbw.de](http://www.nvbw.de)

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler  
Telefon: 0711/23991 - 115  
E-Mail: [laura.hoyler@nvbw.de](mailto:laura.hoyler@nvbw.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

### Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
<a href="mailto:info@planersocietaet.de">info@planersocietaet.de</a>	
<a href="http://www.planersocietaet.de">www.planersocietaet.de</a>	

### Bearbeitung

M.Sc. Moritz Müller  
M.Sc. Raphael Domin

### 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

---

<b>1</b>	<b>Hintergrund der Maßnahme</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes</b>	<b>9</b>
2.1	Informationsportal	9
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	9
2.3	Veranstaltungen	11
2.4	Programme und Maßnahmen	12
2.5	Förderung	12
<b>3</b>	<b>Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern</b>	<b>20</b>
5.1	Handlungsfeld Längsverkehr	20
5.2	Handlungsfeld Querungen	25
5.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit	28
5.4	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität	33
5.5	Handlungsfeld Kommunikation	39
5.6	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	40
<b>6</b>	<b>Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung</b>	<b>42</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>44</b>
<b>8</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>46</b>
8.1	Auftaktworkshop (22.09.2021)	46
8.2	Begehungen	53
8.2.1	Erste Begehung (20.10.2021)	53
8.2.2	Zweite Begehung (27.10.2021)	62
8.3	Abschlussworkshop (01.12.2021)	70
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>75</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021 .....	13
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks .....	14
Abbildung 3: Stärken des Fußverkehrs entlang der Begehungen in Walldorf .....	16
Abbildung 4: Schwächen des Fußverkehrs entlang der Begehungen in Walldorf .....	17
Abbildung 5: Abstimmung zur aktuellen Fußverkehrsqualität und besonderem Handlungsbedarf .....	19
Abbildung 6: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts) .....	21
Abbildung 7: Umbau eines schmalen Straßenquerschnitts mit niveaugleichen Straßenraum – Mischungsprinzip (vorher links, nachher rechts) .....	22
Abbildung 8: Nicht vorhandene Gehwege an der Walzrute (links), Visualisierung mit Ideenskizze zu taktilen Bodenmarkierungen .....	23
Abbildung 9: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken .....	24
Abbildung 10: Beispiele zu legalen Gehwegparken mit geringen Restgehwegbreiten für den Fußverkehr in Walldorf .....	24
Abbildung 11: Situation Kreisverkehr Bahnhofstraße (links) und Maßnahmenvorschlag FGÜ an Kreisverkehrausfahrt (rechts) .....	26
Abbildung 12: Situation Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Straße / Walzrute (oben links) und Maßnahmenvorschlag aufgepflasterter Kreuzungsbereich (Bocholt oben rechts, Berlin unten links, Osnabrück unten rechts) .....	27
Abbildung 13: Modellkasten Gehwegbreiten .....	30
Abbildung 14: Komfortabler Laufbereich (Speyer) .....	31
Abbildung 15: Kennzeichnung einer „Komfort“-Querung (Münster) .....	31
Abbildung 16: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord .....	32
Abbildung 17: Beispiele für fehlende Kontraste in Walldorf .....	32
Abbildung 18: Beispiele für fehlende Kontraste an der Treppe der Kath. Kirche und Maßnahmenvorschlag .....	33
Abbildung 19: Geringe Gehwegbreiten und nicht gegebene gradlinige Gehgasse entlang der Hauptstraße .....	34
Abbildung 20: Beispiele für temporäre Umnutzung von Parkplätzen für Außengastronomie oder Spielmöglichkeiten (links „Parking Day“ in Karlsruhe) und Evaluation einer neu beschilderten Fußgängerzone (rechts Verkehrsversuch Wuppertal) .....	34
Abbildung 21: Mögliche Zonierung einer Fußgängerzone .....	35
Abbildung 22: Beispiele für Spielelemente .....	36
Abbildung 23: Informelle Sitzmöglichkeiten wie bereits auf der Drehscheibe vorhanden und Beispiele für seniorengerechte Sitzgelegenheiten .....	37
Abbildung 24: Möglichkeiten zur Begrünung öffentlicher Plätze .....	37
Abbildung 25: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit und Aktionstage .....	40
Abbildung 26: Umsetzungshorizont der Maßnahmen .....	41
Abbildung 27: Nachgerüstete Leuchtstreifen an Betonbänken am Schlossweg .....	42
Abbildung 28: Vielfalt der Fußverkehrsförderung .....	44
Abbildung 29: Auftaktworkshop in der Astoria-Halle .....	46
Abbildung 30: Eingangsfrage zur Veranstaltung .....	47
Abbildung 31: Routenvorschlag Innenstadt Walldorf .....	48
Abbildung 32: Routendiskussion Innenstadt .....	50
Abbildung 33: Routenvorschlag Arbeitsstadt .....	51
Abbildung 34: Routendiskussion Arbeitsstadt .....	52
Abbildung 35: Route der 1. Begehung .....	53
Abbildung 36: Start der Begehung an der Drehscheibe .....	54
Abbildung 37: Kritische Stelle - Einfahrt in die Hauptstraße .....	54
Abbildung 38: Die Begehungsgruppe an der Hauptstraße .....	55
Abbildung 39: Astor-Stift .....	57
Abbildung 40: Visualisierung der Gehwegbreiten .....	58
Abbildung 41: Auslaufende Stufen der Evangelischen Kirche .....	58
Abbildung 42: Schmale Gehwege .....	59
Abbildung 43: Auslaufende Stufen am Rathaus mit Kontrasten .....	60
Abbildung 44: Gehwegparken entlang der Ringstraße .....	60
Abbildung 45: Fußweg entlang des Supermarkt-Gebäudes .....	61
Abbildung 46: Aspekte entlang der Nußlocher Straße, links: Gehwegpflasterung, rechts: fehlende taktile Leitelemente .....	62
Abbildung 47: Routenverlauf 2. Begehung Walldorf .....	63
Abbildung 48: Kreisverkehr Bahnhofstraße / Schulstraße .....	64
Abbildung 49: Freiwillige Feuerwehr – Sitzsteine ohne Kontraste zum Umfeld .....	65

---

Abbildung 50: Begleitgrünstreifen .....	66
Abbildung 51: LSA Dietmar-Hopp-Allee .....	69
Abbildung 52: Webex-Meeting zum Abschluss-Workshop .....	70
Abbildung 53: Abschluss-Workshop Frage 1 .....	72
Abbildung 54: Abschluss-Workshop Frage 2 .....	72
Abbildung 55: Abschluss-Workshop Frage 3.....	73
Abbildung 56: Abschluss-Workshop Frage 4.....	73
Abbildung 57: Abschluss-Workshop Frage 5 (Mehrfachnennung möglich).....	74

## Abkürzungsverzeichnis

---

BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

# 1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse sensibler Personengruppen (u. a. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, ältere Menschen). Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ausgebaut werden soll.

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

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr – 2021 sogar mit wieder 15 Kommunen – fortgeführt.

Seitdem wurden jedes Jahr 400 bis 500 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015-2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

### 2.1 Informationsportal

Das offizielle Landesportal zur Radverkehrsförderung und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg <https://www.aktivmobil-bw.de> bietet ansprechend und übersichtlich aufbereitet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung. Dazu zählen Handreichungen, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen. Zudem lässt sich über <https://www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung/> ein Newsletter abonnieren.

### 2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

#### Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung

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

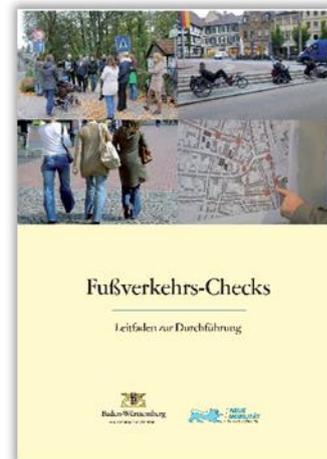
[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/10\\_Fussverkehr/Grundlegendokument\\_Fussverkehr\\_BW.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlegendokument_Fussverkehr_BW.pdf)



### Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/Fussverkehr\\_Checks\\_Leitfaden\\_zur\\_Durchfuehrung.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf)



### Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege\\_Leitfaden.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf)



### Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Die Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks ab 2015 enthalten jeweils eine Retroperspektive auf die einzelnen Durchgänge der Maßnahme. Für jedes Jahr liegt ein Bericht auf Landesebene vor.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>



### Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahrradlandbw/Downloads/VM\\_Leitfaden\\_kommunale\\_FV-Foerderung\\_201020.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf)



## 2.3 Veranstaltungen

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

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreter:innen der Kommunen gemeinsam mit Expert:innen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt. Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche **Fußverkehrskongress** unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Coronabedingt konnten die über 1.000 Teilnehmenden am Angebot des Kongresses dabei ausschließlich über eine digitale Plattform teilnehmen.

## 2.4 Programme und Maßnahmen

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

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

## 2.5 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/> Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Seit dem Jahr 2021 gibt es in den vier Regierungspräsidien eigene Ansprechpersonen für den Fußverkehr. Diese beraten die Kommunen und Kreise zu Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Förderung des Fußverkehrs. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

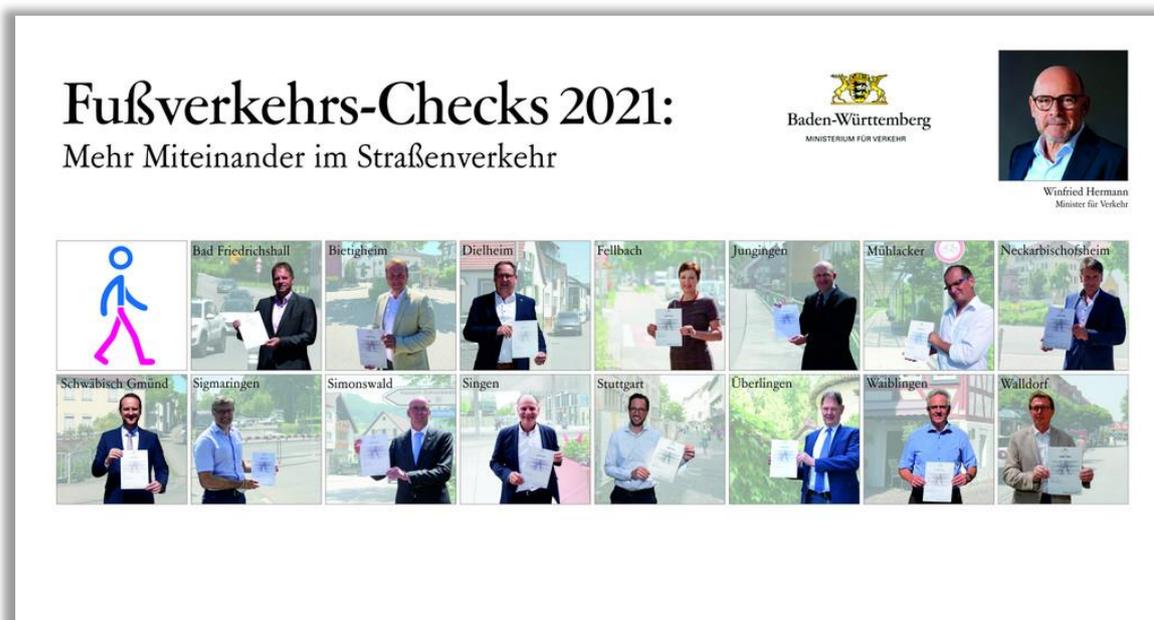
### 3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

In der siebten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2021 ausgewählt: Bad Friedrichshall, Bietigheim, Dielheim, Fellbach, Jungingen, Mühlacker, Neckarbischofsheim, Schwäbisch Gmünd, Sigmaringen, Simonswald, Singen, Stuttgart, Überlingen, Waiblingen und Walldorf. Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 23. Juni 2021 von Verkehrsminister Winfried Hermann MdL offiziell vorgestellt.

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2021 bis Frühjahr 2022.

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 2). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **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 Walldorf zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche in der Innenstadt – der „Wohnstadt“ – und der Fußwegeverbindung zum SAP-Campus – der „Arbeitsstadt“ – 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, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Problembereiche. Für die Begehung im Innenstadtbereich wurde die Route leicht angepasst

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks starteten in Walldorf jeweils an der Drehscheibe.

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

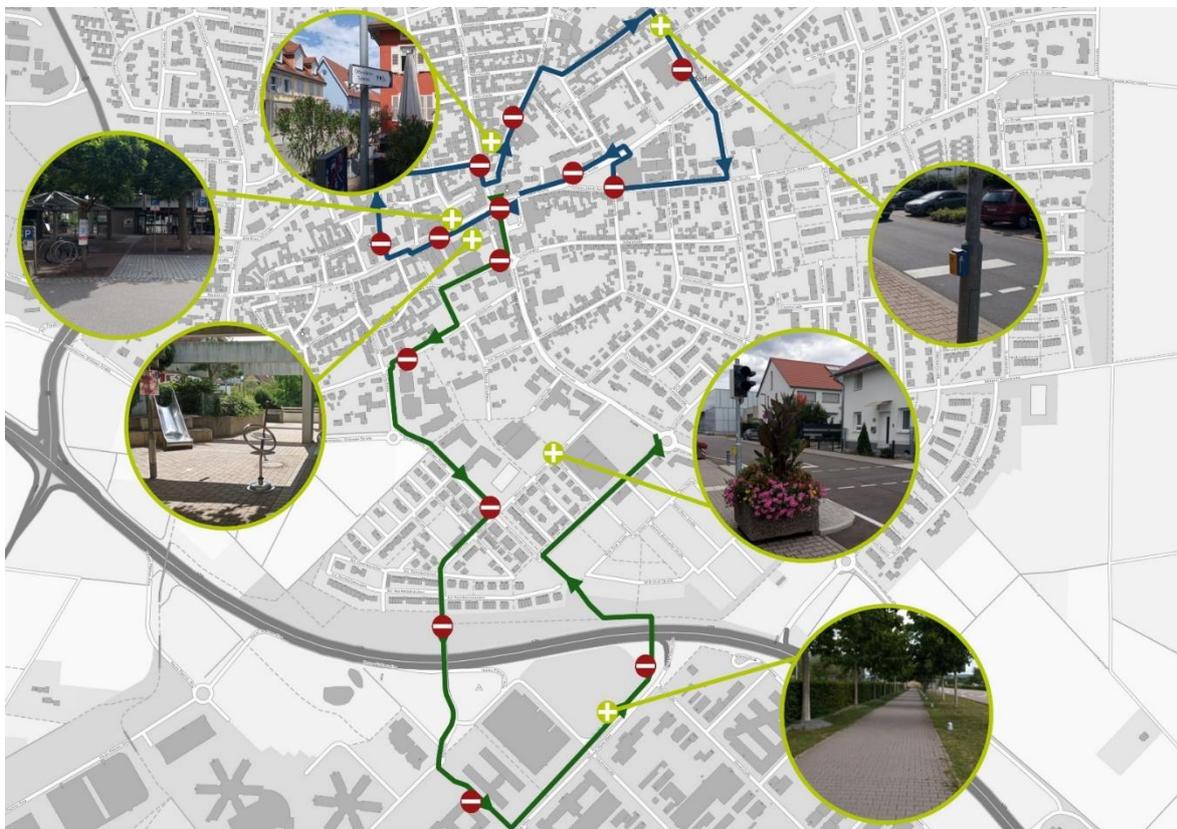
Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu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

## 4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Walldorf konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht:

Die allgemein kompakte Struktur und zentrale Innenstadtlage Walldorfs sind eine gute Grundvoraussetzung für die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets und somit für eine potenzielle Umverteilung kürzerer Wege vom Kfz-Verkehr auf den Fußverkehr. Auch die bereits vorhandenen Parkbauten in zentraler Lage können ein großes Potenzial in der möglichen Umverteilung von Flächen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum darstellen. Als weitere bereits positiv wahrgenommene Beispiele sind u.a. die Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr zu nennen. Beispielsweise in der Ringstraße, am Schloßweg und der Walzrute sind Bedarfsampeln für den Fußverkehr vorhanden, die nach Anforderung schnell umschalten und daher auch von den Teilnehmenden der Begehungen positiv hervorgehoben wurden. Eine weitere Bedarfsampel soll zudem in der Bürgermeister-Willinger-Straße installiert werden. Auch die bereits größtenteils vorhandenen Tempo 30 Strecken im Innenstadtbereich wurden positiv wahrgenommen.

Abbildung 3: Stärken des Fußverkehrs entlang der Begehungen in Walldorf

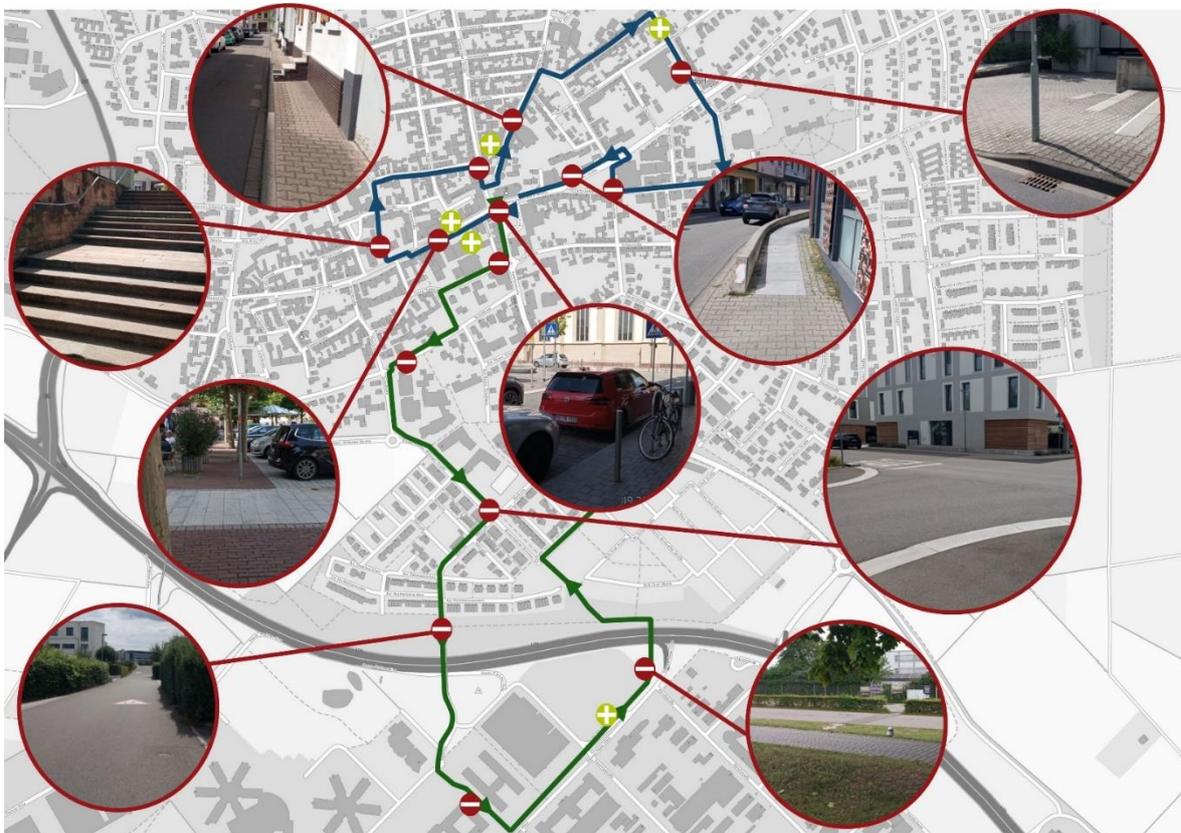


Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

Neben den bereits vorhandenen Stärken für den Fußverkehr wurden auch verschiedene Schwächen während den Ortsbesichtigungen und der Begehungen mit den Bürger:innen identifiziert. An vielen Stellen wurden bspw. fehlende Kontraste kritisiert, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit für Menschen mit Seheinschränkungen darstellen. Zum Beispiel an den Treppenstufen der St. Peter Kirche würde ein Kontraststreifen als Vorderkantenmarkierung die Wahrnehmung der Stufen erhöhen. In den Nebenstraßen wurden die schmalen Gehwegbreiten als Schwäche für zu Fuß Gehende festgestellt. Besonders in Bereichen in denen zusätzlich Hindernisse die Gehwege versperren (z.B. Treppenstufen) müssen zu Fuß Gehende häufig auf die Fahrbahn ausweichen. Wenn in diesen Bereichen zudem am Fahrbahnrand geparkt wird, entstehen gerade für mobilitätseingeschränkte Personen große Schwierigkeiten. Eine Durchgängigkeit der Gehwege ist dadurch häufig nicht gegeben.

Im Bereich der Hauptstraße und der Drehscheibe wurden verschiedene Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden von vielen Teilnehmenden der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks angemerkt. Auf der Drehscheibe kommt es beispielsweise zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden die aus der Hauptstraße kommend, direkt über die Drehscheibe fahren. Auch der ruhende Verkehr an der Drehscheibe und auch in der Hauptstraße schränkt die Aufenthaltsqualität der zu Fuß Gehenden ein. In der vorderen Hauptstraße ist die Wegführung besonders für Menschen mit Seheinschränkungen schwierig, da die Seitenräume schmal sind und eine innere Leitlinie nicht gegeben oder verstellt ist. Im weiteren Verlauf der Begehungsrouten wurde Verbesserungspotenzial an verschiedenen Querungssituationen mit den Teilnehmenden diskutiert. Beispielsweise am Knoten Bürgermeister-Willinger-Straße / Walzrute oder am Kreisverkehr an der Bahnhofstraße.

Abbildung 4: Schwächen des Fußverkehrs entlang der Begehungen in Walldorf



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

Aus den grob skizzierten Eindrücken sowie als Ergebnis der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten. Die folgenden Handlungsfelder haben sich dabei als besonders vordergründig dargestellt und werden im Folgenden genauer untersucht sowie erste Maßnahmenvorschläge in diesen Bereichen genannt:

- **Längsverkehr:** Im Längsverkehr ergaben sich insbesondere in der Wohnstadt Probleme mit der Gehwegbreite. Die (nutzbare) Gehwegbreite ist häufig so schmal, dass auch die Barrierefreiheit eingeschränkt ist.
- **Querungen:** Während der Begehungen wurden verschiedene Querungssituationen und Querungshilfen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte, zum Beispiel der Grün- und Warthezeiten oder der Leitelemente verbessert werden können. Außerdem wurde an bestimmten Orten auch das Installieren von neuen Querungshilfen diskutiert
- **Barrierefreiheit:** Für die Barrierefreiheit wurden häufig fehlende Kontraste im Straßenraum diskutiert. Auch die Absenkungen an Querungen und Bodenleitindikatoren wurden thematisiert.
- **Aufenthaltsqualität:** Insbesondere auf der Drehscheibe und entlang der Hauptstraße wurde ein hoher Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität zugesprochen.
- **Kommunikation:** Die Durchführung verschiedener Aktionstage und Kampagnen kann helfen verschiedene Nutzungskonflikte zu minimieren und auf die Belange anderer Verkehrsteilnehmenden aufmerksam machen – ganz nach dem diesjährigen Jahresmotto „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“. Bspw. durch Dialogveranstaltungen auf der Drehscheibe oder Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“<sup>1</sup>. Auch das Durchführen von Verkehrsversuchen mit temporären Maßnahmen inkl. begleitender Kommunikation und Evaluation wird hier mit aufgenommen.

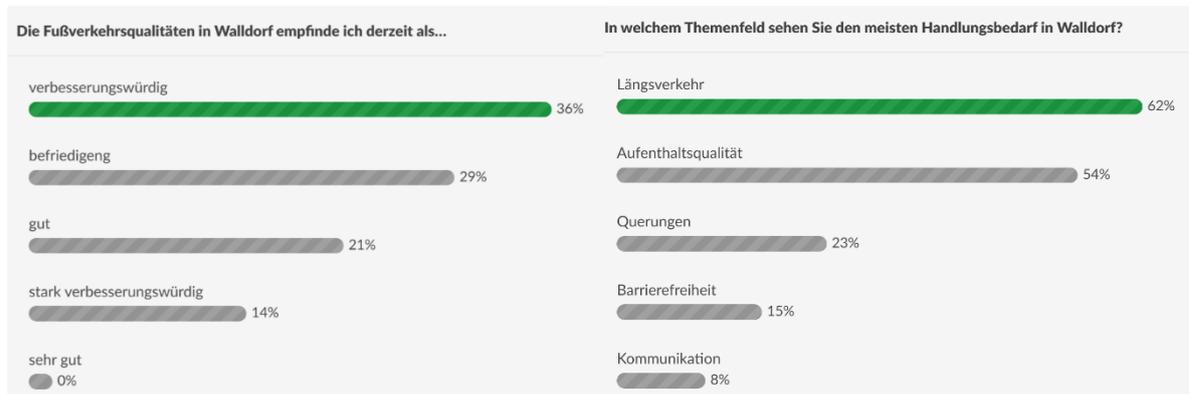
Ergänzend zu den genannten Handlungsfeldern gibt es weitere Maßnahmenvorschläge, die im Verlauf der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen und Anregungen zum Fußverkehr, die während der Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dessen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen des Abschlussberichts wieder und können durch die Fachverwaltung weiterverfolgt werden.

---

<sup>1</sup> <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie des Inputs während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops zum Abschluss der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Walldorf und zum Handlungsbedarf (Mehrfachnennung möglich) äußern (Abbildung 5). Dabei wurde deutlich, dass aus Sicht der Teilnehmenden besonders in den Teilaspekten Längsverkehr und Aufenthaltsqualität ein erhöhter Handlungsbedarf notwendig ist.

Abbildung 5: Abstimmung zur aktuellen Fußverkehrsqualität und besonderem Handlungsbedarf



Quelle: Planersocietät, slido

## 5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass hier keine ganzheitliche Bearbeitung aller Aspekte des Fußverkehrs erfolgt und nicht alle stadtweiten Handlungsbedarfe analysiert werden, wie es in einem Fußverkehrskonzept der Fall wäre. Der Fußverkehrs-Check konzentriert sich vordergründig auf die Problemstellen, die während der Begehungen gemeinsam mit den Teilnehmenden identifiziert wurden und zeigt exemplarische Lösungsvarianten auf. Die konkrete Umsetzung möglicher Maßnahmen bedarf einer detaillierten Einzelfallprüfung.

### 5.1 Handlungsfeld Längsverkehr

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

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

Nach §25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen (bis zum vollendeten 10. Lebensjahr darf der Gehweg zum Radfahren genutzt werden). Gleichzeitig müssen diese Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Um die vielseitigen Nutzungsansprüche zu ermöglichen muss jedoch eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein. Insbesondere, da die Akzeptanz bei Kindern bzw. Schüler:innen zur Nutzung des Gehweges höher ist, wenn ein Nebeneinandergehen möglich ist. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 6: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, eigene Aufnahme Beispielbild

Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege oder geringe Straßenräume von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. Da eine bauliche Aufweitung von Gehwegen häufig nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senior:innen-Einrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Auf einem Großteil des Fußverkehrsnetzes in Walldorf kann erkannt werden, dass dem Fußverkehr im Straßenraum nur Restflächen oder teilweise überhaupt keine separaten Flächen geboten werden. Diese Tatsache ist in den meisten Kommunen auf alte Leitfäden zur Straßenraumgestaltung zurückzuführen sowie auf die generell geringe Straßenraumverfügbarkeit zwischen der Bebauung. Gerade auf diesen schmalen Querschnitten wird dem Fußverkehr häufig keine durchgehenden Flächen, mit gleichbleibender Breite im Regel- oder Mindestmaß, geboten. In Walldorf ist in vielen Abschnitten eine Straßengestaltung zu erkennen, die vorrangig dem Kfz-Verkehr dient, ohne den Fußverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Eine Umverteilung oder -gestaltung des Straßenraums kann dabei helfen die Qualität im Längsverkehr zu verbessern und somit Anreize zum zu Fuß gehen schaffen.

### Sicherung von Gehwegbreiten

Der Mindestbedarf von 2,50m Gehwegbreite bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen inkl. der notwendigen Sicherheitsabstände. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen, zum Beispiel Schulwegen, sollten jedoch ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen für mehrere Personen nebeneinander angeboten werden (vgl. FGSV 2002, S.17). Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Gehgasse geradlinig und ohne Hindernisse gestaltet ist und sich so die Führung des Weges erschließt (vertieft in Kapitel 5.3). Auf den Begehungsrouten gab es immer wieder Abschnitte auf denen kein ausreichend breiter Gehweg vorhanden war. Als Beispiel mit starkem Handlungsbedarf dienen die Gehwege in der Steinstraße und der parallelen Straßen.

Besonders in Straßen mit geringen Straßenraumquerschnitten wird empfohlen die Einrichtung von Einbahnstraßen zu prüfen, um die benötigte Fahrbahnbreite (mind. 3,00 m) einzugrenzen. Eine mögliche Freigabe für den Radverkehr ist dabei zu beachten. Auch die Gestaltung als Fahrradstraße kann eine geeignete Lösung darstellen<sup>2</sup>.

Als langfristige Maßnahme können diese Art von engen Straßen mit eher geringerer Verkehrsbelastung auch als niveaugleiche Straßenräume umgestaltet werden. Dies ermöglicht den zu Fuß Gehenden ein leichteres Ausweichen im Begegnungsfall bzw. ein Umgehen/Umfahren der Treppenstufen, die in einigen Straßen in Walldorf einen Großteil der Gehwege blockieren. Es ist verstärkt darauf zu achten, dass an den Engstellen ein Ausweichen auf die Fahrbahn möglich ist und diese Bereiche vom ruhenden Verkehr freigehalten werden, bspw. durch kontrastreiche Poller (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Umbau eines schmalen Straßenquerschnitts mit niveaugleichen Straßenraum – Mischungsprinzip (vorher links, nachher rechts)



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

Entlang der Fußverbindung Walzrute in Richtung SAP-Campus kann die Sicherstellung geeigneter Gehwegbreiten kurzfristig durch Bodenmarkierungen erreicht werden. Im aktuellen Bestand sind in diesem Bereich keine Gehwege mehr vorhanden. Die zu Fuß Gehenden teilen sich den Straßenraum mit dem motorisiertem Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eine angemessene Gestaltung des Straßenraums im Sinne einer Mischverkehrsfläche ist nicht gegeben, so dass zu Fuß Gehende das Gefühl haben auf der Fahrbahn zu gehen und sich unwohl fühlen. Besonders für Personen mit Seheinschränkungen stellen die fehlenden Gehwege ein großes Hindernis dar, da auch keine äußere Leitlinie gegeben ist. Kurzfristig kann der Gehwegbereich durch farbliche Markierung, Piktogramme und dem Anbringen einer taktil erfassbaren Bodenmarkierung hervorgehoben werden, um die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Langfristig sollte die Möglichkeit zur Einrichtung eines baulich getrennten Gehwegs oder eines verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden.

<sup>2</sup> Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.) (2021)

Abbildung 8: Nicht vorhandene Gehwege an der Walzrute (links), Visualisierung mit Ideenskizze zu taktilen Bodenmarkierungen



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Darstellung

### Gehwegparken

Der ruhende Verkehr ist ein zentraler Punkt innerhalb der Gerechtigkeitsdebatte zwischen den Verkehrsmitteln. Vor allem durch den Flächenverbrauch und den weiteren negativen Begleiterscheinungen des ruhenden Verkehrs steigen Belastungen vor allem für zu Fuß Gehende.

Nach der StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zu Fuß Gehenden gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist demnach gegenwärtig nicht definiert. Einige Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Die Stadt Karlsruhe hat z. B. das „Faire Parken in Karlsruhe“ eingeführt und eine notwendige Restbreite von 1,60 m definiert, um Gehwegparken an eingezeichneten Stellen mit hohem Parkdruck zu legalisieren. In aktuellen Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz zum Gehwegparken wird allerdings bereits vorgeschlagen das Parken auf Gehwegen nur zuzulassen, wenn eine Gehwegbreite von mindestens 1,80 Metern zzgl. der nötigen Sicherheitsabstände besteht. In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen auf kurzen Abschnitten möglich, wobei sicherzustellen ist, dass eine Gehbahn mit einer lichten Breite von 1,50 Metern an keiner Stelle unterschritten wird.

Vermeintlich hoher Parkdruck, der sich auf die Nutzbarkeit des Gehwegs auswirkt, resultiert häufig aus Komfortwünschen von Kfz-Fahrenden, die im direkten Wohnumfeld parken wollen oder anderweitig genutzten privaten Garagen. Deswegen sollte grundsätzlich versucht werden die ordnungsmäßige Nutzung der Parkieranlagen zu erreichen, so wie sie nach der Nutzungsverordnung des Landes und der Bebauungsplanung geplant und errichtet worden ist. Erst nach Ausschöpfen dieser Option sollte die Einführung des legalen Gehwegparken im Einzelfall geprüft werden.

Eine Regelung und eindeutige Markierung der erlaubten Parkbereiche, erleichtert das Miteinander und die eindeutige Kommunikation. In den eingesetzten Bereichen in Karlsruhe (vgl. Abbildung 9) kann bspw. eine hohe Regeltreue durch die Kfz-Führende beobachtet werden.

Abbildung 9: Mögliche Markierungen beim legalen Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

In Walldorf fallen in der Begehung beispielhafte Straßenabschnitte auf, in denen die Restbreite nicht akzeptabel ausfällt. Eine neue Sortierung der Kfz-Parkplätze in den begutachteten Straßenabschnitten, z. B. in der Ringstraße und Heidelberger Straße ist aus gutachterlicher Sicht erforderlich. In weiteren Wohnstraßen ist das legale Gehwegparken zu prüfen.

Abbildung 10: Beispiele zu legalen Gehwegparken mit geringen Restgehwegbreiten für den Fußverkehr in Walldorf



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen

In bekannten Fällen von ordnungswidrigem Gehwegparken, die während den Begehungen in Walldorf vermehrt angesprochen wurden, ist eine verstärkte Kontrolle und ordnungsrechtlich Ahndung sicherzustellen, um die vorgesehenen Bereiche für den Fußverkehr freizuhalten. Dies ist besonders aus alltäglicher Sicht einer gelebten Verkehrspraxis umzusetzen, da sich Nutzungsroutinen ansonsten schnell festsetzen und deutlich schwerer aufzubrechen und zu kommunizieren sind. Hat sich das ordnungswidrige Gehwegparken oder weitere ordnungswidrige Parkverhalten (z.B. nicht freihalten von Kreuzungsbereichen, unmarkiertes Parken in verkehrsberuhigten Bereichen) einmal etabliert, empfiehlt es sich Maßnahmen zur ordnungsrechtlich Ahndung zunächst anzukündigen und in den ersten Wochen zunächst informierende Verwarnungen zu verteilen, bevor Bußgelder verhängt werden.

Die Thematik des Gehwegparkens kann geeignet auch innerhalb einer konzeptionellen Erarbeitung einer Parkraumkonzeption für die Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere integriert werden. Innerhalb einer Parkraumkonzeption können neben dem Aspekt des fairen Gehwegparkens noch weitere Elemente der Steuerung des ruhenden Verkehrs angewandt werden. Daraus ergeben sich nicht

nur für den Fußverkehr Vorteile. Der Stellplatzbedarf sortiert sich unter anderem auch nach der Einführung von Anwohnerparkbereichen neu. Für einen ganzheitlichen Ansatz hat das Land Baden-Württemberg ein Hinweispapier für den Ruhenden Verkehr erstellt<sup>3</sup> in der es Inhalte über den Ruhenden Verkehr und Lösungsansätze für die Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldstellen aufbereitet hat.

## 5.2 Handlungsfeld Querungen

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger:innen im Alltag häufig das größte Hindernis und das höchste Unfallpotenzial dar. Unfallberichte belegen, dass sich die überwiegende Anzahl an Unfällen beim Querungsvorgang ereignen (vgl. UDV 2013: 2). Den Querungsanlagen kommt damit, zusammen mit adäquaten Gehwegen, eine große Bedeutung zu, um durchgängige Wegenetze zu schaffen und das sichere Erreichen der anderen Straßenseite zu ermöglichen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002, S. 7). Dabei steht die Verkehrssicherheit stets vor der Leistungsfähigkeit. Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Die genannten Ansätze können dabei sowohl einzeln als auch kombiniert eingesetzt werden. Bei der Wahl der geeigneten Querungsanlage ist - neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung - die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung gelten der Fußgängerüberweg (FGÜ, auch Zebrastreifen) und die Lichtsignalanlage (LSA, auch Ampel) als die gängigsten und sichersten Querungsanlagen. Ihr Einsatz ist allerdings nur an Stellen sinnvoll, an denen sie durch die Nutzenden akzeptiert werden. Fußgängerampeln an denen das Kfz-Aufkommen schwach ist, führen durch zu lange Wartezeiten häufig zu Rotlichtverstößen der zu Fuß Gehenden.

Querungsanlagen können entbehrlich sein, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 30 km/h liegt, langsam gefahren wird und die Kfz-Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt. Auch bei 50 km/h können Querungsanlagen entbehrlich sein, wenn die Kfz-Verkehrsstärke nicht über 250 Kfz/Spitzenstunde liegt (vgl. FGSV 2002a: 19). Unabhängig von der Belastung sind

---

<sup>3</sup> [www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/Downloads/201208\\_VM\\_Ruhender\\_Verkehr\\_DinA4\\_ES\\_web.pdf](http://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/201208_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf)

Querungsanlagen jedoch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen zu rechnen ist, dies ist z. B. bei in Schulwegplänen eingezeichneten Schulwegen der Fall<sup>4</sup>.

### Fußgängerüberwege an Kreisverkehren

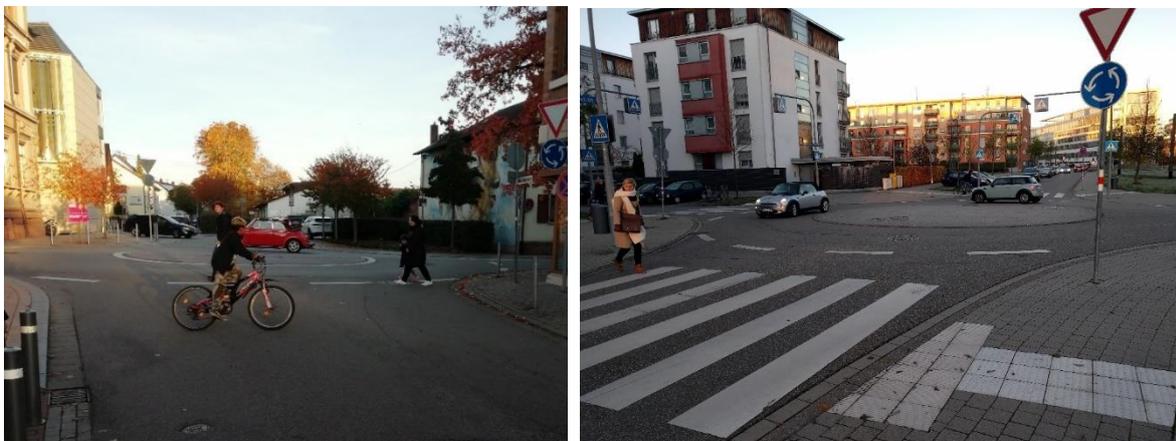
Die Installation eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) hat aus gutachterlicher Sicht gewisse Vorteile. Sie ist eindeutig in ihrer Nutzung. Der Fußverkehr hat an dieser Stelle eindeutig Vorrang gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn. Es werden damit Situationen an den Ein- und Ausfahrten von Kreisverkehren rechtlich eindeutig geregelt, an denen ohne den FGÜ eine nachteilige und unübersichtliche Situation für den Fußverkehr herrscht. Innerhalb bebauter Gebiete empfiehlt sich daher grundsätzlich in allen Knotenpunktarnten Fahrbahnteiler mit Fußgängerüberwegen anzulegen. Bei geringen Fahrbahnbreiten und einer geringen Verkehrsbelastung kann auf Fahrbahnteiler verzichtet werden.

Besonders für Blinde und Sehbehinderte sind die FGÜ an Kreisverkehren unabdingbar für eine barrierefreie Gestaltung: Akustisch können sie nicht erkennen, ob Fahrzeuge aus dem Kreisverkehr ausfahren oder ob sie auf der Kreisfahrbahn weiterfahren. Ein FGÜ erlaubt eine sichere Fahrbahnquerung. Zum Auffinden der Querungsstelle ist ein Aufmerksamkeitsfeld als Bodenindikator quer zur Gehrichtung einzubauen. Für die Ausführung des Fahrbahnrandes wird eine differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord oder eine durchgehende Bordhöhe von 3 cm empfohlen (vgl. Kapitel 5.3).

Während der zweiten Begehung in Walldorf wurde mit den Teilnehmenden bspw. die Querungssituation am Kreisverkehr an der Bahnhofstraße / Schulstraße / Obere Grabenstraße diskutiert. Besonders die Menschen mit Seheinschränkungen wünschen sich hier die Anlage von markierten FGÜ, da eine Orientierung am Kreisverkehr sehr schwerfällt.

Auch für den Kreisverkehr im Schulumfeld der Schillerschule, an der Bürgermeister-Willinger-Straße sowie am Nahversorgungszentrum an Bahnhofstraße / Ringstraße, empfiehlt sich die Anlage von FGÜ in den Knotenpunktarnten. Dies auch vor dem Hintergrund einer einheitlichen Verkehrsregelung im Stadtgebiet.

Abbildung 11: Situation Kreisverkehr Bahnhofstraße (links) und Maßnahmenvorschlag FGÜ an Kreisverkehrausfahrt (rechts)



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme, Beispielbilder

<sup>4</sup> [https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahrradlandbw/10\\_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege\\_Leitfaden.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf)

### Aufpflasterungen in Kreuzungsbereichen

Zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger an Knotenpunkten kann eine (Teil-)Aufpflasterung in den Zufahrten oder der gesamten Knotenpunktsfläche in Betracht kommen. Dies kommt besonders in Gebieten mit gemischter Wohnnutzung und Verkehrsbelastungen < 5.000 Kfz/24h in Frage. Die Aufpflasterung im Knotenpunktbereich dient neben der Querungshilfe für den Fußverkehr auch als Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung (FGSV 2006, RAS 6.2.1) hierzu ist eine ausreichend hohe Anrampung notwendig (UBA 2020), wodurch sich allerdings Komforteinbußen für Radfahrende, Rettungsfahrzeuge und Busse ergeben. Ein möglicher Kompromiss besteht mit der Teilaufpflasterung bei denen lediglich der Mittelbereich der Fahrgasse als Plateaufpflasterung („Berliner Kissen“) erhöht wird.

Am Knotenpunkt Bürgermeister-Willinger-Straße / Walzrute wurde während der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks das häufig erhöhte Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs beim Überfahren des Kreuzungsbereiches angesprochen. Auch das Haltegebot an den Stoppschildern auf der Bürgermeister-Willinger-Straße wird häufig nicht eingehalten. Die Aufpflasterung des Kreuzungsbereich kann positiv zu einer Geschwindigkeitsdämpfung beitragen und auf die Kreuzungssituation aufmerksam machen. Auf Grund der Komforteinbuße für den ÖPNV ist ein geeigneter Kompromiss der Anrampungshöhe zu wählen. Teilweise werden auch sehr geringe Aufpflasterungshöhen eingesetzt, die durch Material- und Farbwechsel hervorgehoben werden (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Situation Kreuzung Bürgermeister-Willinger-Straße / Walzrute (oben links) und Maßnahmenvorschlag aufgepflasterter Kreuzungsbereich (Bocholt oben rechts, Berlin unten links, Osnabrück unten rechts)



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme, Beispielbilder

### Grün- und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Teilweise kam bei den Veranstaltungen das Thema der langen Warte- beziehungsweise der kurzen Grünzeiten in Walldorf auf. Lichtsignalanlagen sind oftmals so programmiert, dass der Fluss des Kfz-Verkehrs oder auch des ÖPNV optimiert ist. Daher kommt es für zu Fuß Gehende zu langen Wartezeiten und damit verbunden teilweise auch zu Rotlichtverstößen. Besonders große Kreuzungen werden daher zu Barrieren innerhalb des Fußwegenetzes.

Grundsätzlich sollte bei der Programmierung der Lichtsignalsteuerung beachtet werden:

- Prioritätensetzung überdenken und Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr abwägen: wenn die Interessen des Fußverkehrs ggf. zur Beschleunigung des ÖPNV zurückgestellt werden, sind zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten bessere Bedingungen zu schaffen.
- Querungen „in einem Zug“ ermöglichen (EFA: FGSV 2002)
- Wartezeiten auch bei komplexen Kreuzungen reduzieren (nicht mehr als 60 Sekunden) (FUSS e.V. 2015)
- Fußgängerfurten an allen Knotenpunktarmen (EFA: FGSV 2002)
- Mittelinseln ausreichend breit, mindestens 2,0m (RASt06, FGSV 2006)
- Verzicht auf Dreiecksinseln zur Führung freier Rechtsabbieger (EFA: FGSV 2002)

Besonders die langen Wartezeiten am Knotenpunkt Nußlocher Straße / Ringstraße wurde negativ von den Teilnehmenden angemerkt. Auch wenn sich die Situation seit der Umplanung der Lichtsignalanlage verbessert hat, sind die Wartezeiten für den Fußverkehr weiterhin sehr hoch.

## 5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit

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

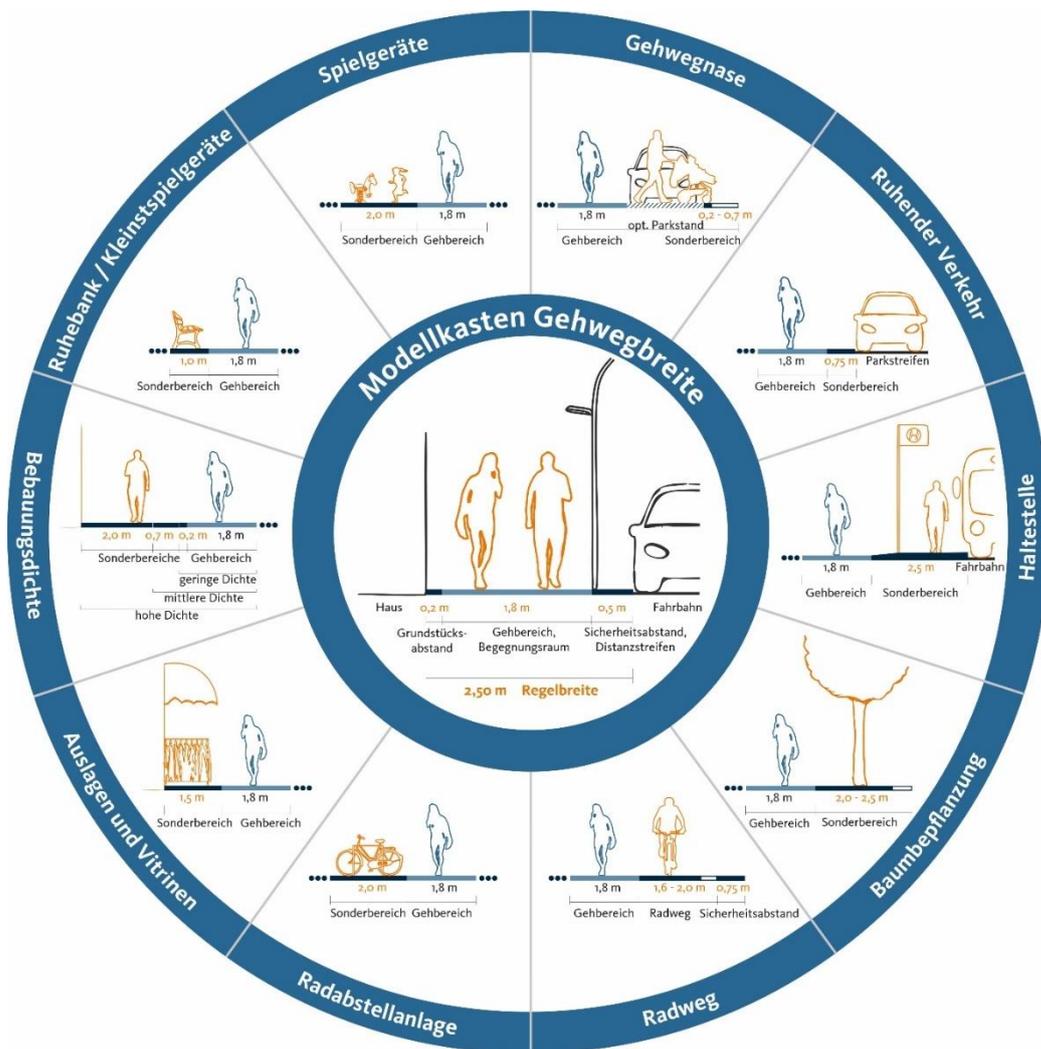
Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es sowohl blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlich behinderten Personen, Kindern und älteren Personen, ebenso wie Personen mit Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagen selbständig mobil zu sein. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

### Barrierefreiheit im Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden oder haltenden Fahrzeugen oder anderen Hindernissen zusätzlich eingeengt (vgl. Kapitel 5.1). Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit einem Kinderwagen oder mit einem Rollstuhl, möglich sein. Dies gilt auch für den Begegnungsfall. Die Regelbreiten von Gehwegen unterscheiden sich dabei nach unterschiedlichen Anforderungen, wie zum Beispiel Spielgeräten oder Bushaltestellen (vgl. Abbildung 13). Diese Anforderungen und Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden bauen auf der Grundlage der Regelwerke EFA und RASt der FGSV auf. Die Regelbreite für einen straßenbegleitenden Gehweg sollte 2,50 m betragen, um den Begegnungsverkehr sowie die Abstände zu Grundstücken und den Sicherheitsabstand zur Fahrbahn zu ermöglichen. Auch die Oberflächenqualität der Gehwege ist sowohl im Längs- als auch im Querverkehr von großer Bedeutung. Eine sichere und komfortable Fortbewegung ist durch eine ebene Oberfläche, ohne Kanten und Löcher, sicherzustellen. Außerdem sollte eine Querneigung von 2,5 % nicht überschritten werden, da diese eine zusätzliche Herausforderung im Gehen darstellt. Sie stellt einen zusätzlichen Kraftaufwand beim Gehen mit einem Rollator oder Kinderwagen dar, kann aber auch beim Gehen ohne Hilfsmittel unkomfortabel sein und zu gefährlichen Situationen führen. Besonders bei Umbau- oder Neubaumaßnahmen wie aktuell in der Schwetzingen Straße, gilt es, den Fußverkehr in den Vordergrund zu rücken. Daher sollte bereits bei der Planung von „außen nach innen“ gedacht werden und dem Fußverkehr der Platz eingeräumt werden, den er benötigt.

Abbildung 13: Modellkasten Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Die Oberflächengestaltung spielt ebenso wie die Neigung und die Breite der Gehwege eine große Rolle bei der Nutzung des öffentlichen Raumes durch mobilitätseingeschränkte Personen. Vor allem Kopfsteinpflaster ist aufgrund der meist unebenen Oberfläche und der überwiegend vorkommenden Breitfugigkeit problematischer sowohl für Geh- und Sehbehinderte (starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator; Gefahr des Hängenbleibens mit dem Langstock) als auch für viele zu Fuß Gehende (u.a. eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr).

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Begeh- und Befahrbarkeit eines solchen Belages zu verbessern. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen (vgl. Abbildung 14), das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters (vgl. Abbildung 15) oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit.

Während der Veranstaltungen des Fußverkehr-Checks wurde bspw. die Lammstraße vermehrt von Rollatoren-Nutzer:innen und Rollstuhlfahrer:innen auf Grund der mangelhaften Oberfläche angesprochen, hier empfiehlt sich die Schaffung eines gut befahrbaren Belages.

Abbildung 14: Komfortabler Laufbereich (Speyer)



Abbildung 15: Kennzeichnung einer „Komfort“-Querung (Münster)



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

### Barrierefreiheit im Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen<sup>5</sup> für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustischen Signalgebern, ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Während für Personen mit Einschränkung in der Bewegung oder Nutzung eines Rollstuhls/Rollators/Kinderwagens ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind für sehbehinderte Menschen Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur, um sich zu orientieren. Um allen Personengruppen gerecht zu werden, sollte nach Möglichkeit immer eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm Bordhöhe) für sehingeschränkte Personen und eine Nullabsenkung für geheingeschränkte Personen; mit taktilen Leitlinien in Form von Richtungsfeld und Sperrfeld (vgl. Abbildung 16) angesetzt werden. Auch eine kontrastreiche Ausgestaltung der Übergänge hilft Personen mit einer Seheinschränkung bei der Orientierung. An Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen ist aufgrund der Breite der Überwege ein solcher barrierefreier Ausbau in den meisten Fällen sehr gut umsetzbar. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

In Walldorf wurde während der Veranstaltungen besonderer Handlungsbedarf an folgenden Orten festgestellt:

- LSA Schloßweg
- LSA Bürgermeister-Willinger-Straße
- LSA Nußlocher Straße / Ringstraße
- Fehlende Absenkungen an Einmündungen

<sup>5</sup> Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkter Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Abbildung 16: Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 6 cm Bord

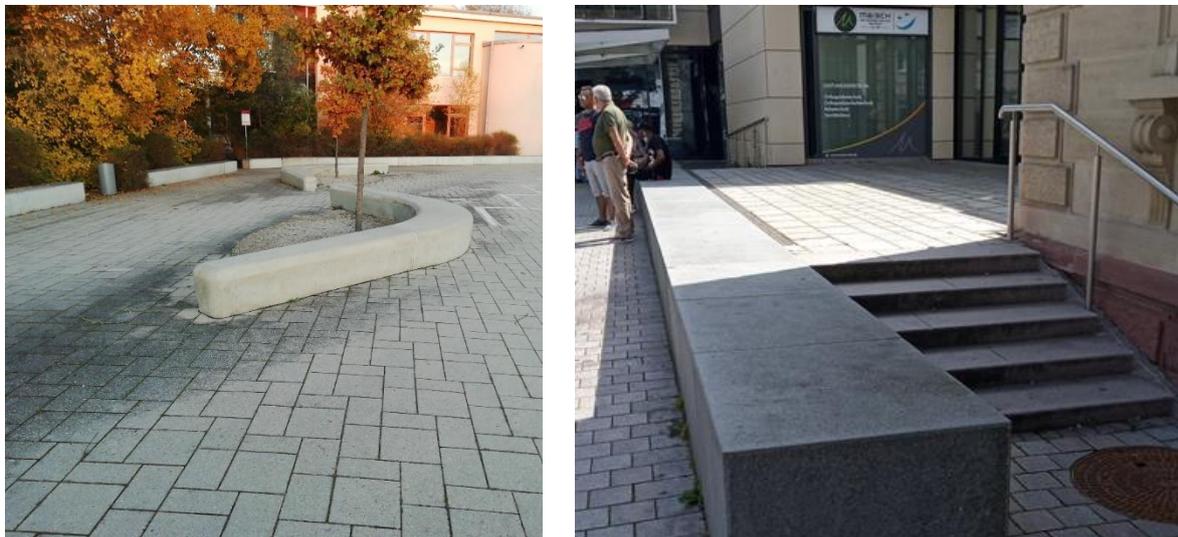


Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

### Kontraste im Straßenraum

Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kann die Benutzung straßenbegleitender Gehflächen durch taktil und visuell abgegrenzte Gehwegbreiten, mit wenigen Richtungsänderungen erleichtert werden (FGSV 2011, H BVA, 3.3.2.1). Damit auch blinde und sehingeschränkte Personen Hindernisse im Längsverkehr, zum Beispiel Umlaufsperrn oder Poller wahrnehmen, sollten diese visuell und kontrastierend gestaltet sein. Hierbei eignet sich eine deutliche Signalfarbe oder eine Farbe, die sich von der Umgebung unterscheidet. Auch bei Sitzgelegenheiten und sonstigem Stadtmobiliar ist auf ausreichend Kontrast zum Untergrund zu achten

Abbildung 17: Beispiele für fehlende Kontraste in Walldorf



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen

Die Kontrastierung von Treppenkanten und sonstigen Höhenunterschieden (bspw. vor dem Sanitäts- haus an der Drescheibe, vgl. Abbildung 17) ist dabei besonders wichtig, um gefährliche Stolpersituati- onen zu verhindern. Rampen und Treppen sind zudem mit rutschhemmenden Oberflächen und Hand- läufen, die über die erste und letzte Stufe einer Treppe hinausgehen, zu errichten.

Treppen und Rampen sollten im besten Fall in Kombination auftreten, damit für alle Nutzer ein geeig- netes Angebot besteht. Treppen in sich sind keine barrierefreien vertikalen Anbindungen. Können Rampen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht errichtet werden sind zumindest alternative

Wegefürhungen mit dem Hinweis Rollstuhl geeigneter Weg entsprechend auszuschildern oder andere technische L6sungen zu wählen.

Abbildung 18: Beispiele für fehlende Kontraste an der Treppe der Kath. Kirche und Manabhmenvorschlag



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen und Visualisierung

## 5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im 6ffentlichen Raum kommt bei den Belangen des zu Fuß Gehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im 6ffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fuverkehrsflachen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur zum Beispiel in Form einer aufgelockerten Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle.

### Plätze und Straßen gestalten

Für das Zufugehen ist die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen von besonderer Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität steigt, wenn der 6ffentliche Raum durch qualitätsvolle Architektur und gute Freiraumgestaltung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten ausgestattet ist. Zudem ist eine geringe Lärmbelastung ausschlaggebend dafür, ob man sich in einem Bereich gerne aufhält.

Auch die Hauptstraße, als zentrale Einkaufsstraße, bietet großes Potenzial für eine hohe Aufenthaltsqualität und kann zum Verweilen und zum zu Fuß gehen einladen. Während den Begehungen wurde bemängelt, dass aktuell viel Attraktivität verloren geht auf Grund der Verkehrsbelastung und der zugeparkten Seitenräume (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Geringe Gehwegbreiten und nicht gegebene gradlinige Gehgasse entlang der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen

Da sich mit der Tiefgarage unter der Drehscheibe und dem Parkhaus Am Astorgarten zahlreiche Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Entfernung (< 100 m) zur Einkaufsstraße befinden, empfiehlt es sich aus gutachterlicher Sicht das Parkangebot in der Hauptstraße zu reduzieren und die gewonnenen Flächen dem Fußverkehr sowie dem Einzelhandel zur Verfügung zu stellen. Um mobilitätseingeschränkten Menschen weiterhin einen guten Zugang zu den Geschäften zu ermöglichen, ist auf eine barrierefreie und möglichst direkte Zuwegung von den Parkbauten zur Hauptstraße zu achten. Darüber hinaus können Behindertenstellplätze in der Hauptstraße erhalten bzw. ausgebaut werden. Da Überlegungen zur Erweiterung der Fußgängerzone und Reduzierung des Parkplatzangebots in der Hauptstraße, bereits während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks viel diskutiert wurden und verschiedene Nutzungsansprüche gegenüberstehen, empfiehlt es sich, alle Beteiligten frühzeitig an möglichen Planungen zu beteiligen und gemeinsam eine passende Lösung zu finden. Auch kurzfristige Verkehrsversuche, bspw. mit Parklets, die temporär die Umnutzung mehrerer Parkstände ermöglichen, bieten sich an, um Erfahrungen mit der Maßnahme zu sammeln. Zudem können Umfragen zur Nutzung der Hauptstraße (bspw. wer dort mit dem Auto anreist, wer zu Fuß kommt, ob die kostenlosen Parkbauten bekannt sind etc.) und auch ob eine Umgestaltung bei den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht ist, die Notwendigkeit von Maßnahmen begründen (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Beispiele für temporäre Umnutzung von Parkplätzen für Außengastronomie oder Spielmöglichkeiten (links „Parking Day“ in Karlsruhe) und Evaluation einer neu beschilderten Fußgängerzone (rechts Verkehrsversuch Wuppertal)



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

Gerade für Sehbehinderte Personen ist zudem die Orientierung entlang der Hauptstraße schwierig, da keine durchgängige innere Leitlinie gegeben ist und eine gradlinige Gehgasse auf Grund von Auslagen der Einzelhändler, parkenden Autos und weiterem Stadtmobiliar nicht gegeben ist. Auch die Fortbewegung für gehbehinderte Personen wird durch die in unregelmäßigen Abständen befindliche Außenbestuhlung, Geschäftsauslagen oder Stadtmobiliar erschwert. Die restlichen Durchfahrtsbreiten variieren z.T. sehr stark, so dass nicht immer auf einen Blick ersichtlich ist, ob die verfügbare Restbreite für ein sicheres und komfortables Durchkommen und Begegnen ausreicht.

Zur Problemlösung wird eine Zonierung der Hauptstraße mit einer Definition unterschiedlicher Bereiche vorgeschlagen:

- Der größte und in der Mitte liegende Bereich dient der *schnellen Fortbewegung*; hiermit sind sowohl Passanten gemeint, die direkt und zügig vorankommen möchten, als auch der Anlieferverkehr und ggf. Parksuchverkehr
- Die Seitenräume bzw. die Bereiche vor den Geschäften sollten als *Flaniererraum* belassen werden. Hier bewegen sich Personen, die gemütlich „schlendern“ und die Auslagen betrachten möchten; gleichzeitig kann dieser Raum für Stadtmöblierung, Geschäftsauslagen und Außenbestuhlung genutzt werden.
- Zusätzlich zu diesen beiden Bereichen könnte ein *Sonderbereich* eingerichtet werden, der frei von Hindernissen ist und insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine leichte und gefahrlose Fortbewegung ermöglicht.

Die Zonierung und die mögliche Erweiterung der Fußgängerzone bzw. der Wegfall von Parkständen sind jedoch als längerfristig zu realisierende Maßnahmen zu sehen, da hiermit ggf. größere Umbauten verbunden sind und der derzeitige bauliche Zustand der Fußgängerzone keinen akuten Handlungsbedarf erkennen lässt.

Kurzfristig wird empfohlen auf ein konsequentes Freihalten der Seitenbereiche zu achten. Bspw. durch eine deutliche Markierung der Parkstände, damit die Fahrzeuge nicht auf den Gehweg reichen und dem Verbot von Geschäftsauslagen, wenn dadurch die Restgehwegbreiten zu gering werden.

Abbildung 21: Mögliche Zonierung einer Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Auch für den öffentlichen Platz der Drehscheibe kann die Aufenthaltsqualität durch verschiedene Maßnahmen erhöht werden. Während den Begehungen des Fußverkehrs-Check wurde die Drehscheibe von den Teilnehmenden als Platz ohne Aufenthaltsqualität und ohne -funktion beschrieben. Für die Steigerung der Aufenthaltsfunktion bieten sich auf der Drehscheibe verschiedene Elemente an:

- **Spielelemente:** Um den öffentlichen Raum insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend zu gestalten, dass diese gerne zu Fuß gehen, können **einzelne Spielelemente** zum Einsatz kommen. Diese müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Neben der Installation von Spielelementen auf der Drehscheibe bieten sich besonders kleinere Elemente auch auf den Schulwegen in Walldorf an. Der Einsatz von Spielelementen ist dabei vielfältig und sollte daher individuell an die Situation angepasst werden. Zudem ist auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu Kfz-Verkehrsflächen zu achten, da besonders spielende Kinder häufig nicht den üblichen Verkehr im Blick haben.

Abbildung 22: Beispiele für Spielelemente



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

- **Sitzgelegenheiten:** Neben sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch ansprechende Sitzgelegenheiten als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). Kinder und junge Menschen akzeptieren meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder, wie sie bereits auf der Drehscheibe vorhanden sind. Für ältere Menschen ist der Komfort einer Sitzgelegenheit wichtig, da sie mühelos wieder aufstehen wollen. Für diese Personengruppe sind somit Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen.

Abbildung 23: Informelle Sitzmöglichkeiten wie bereits auf der Drehscheibe vorhanden und Beispiele für seniorengerechte Sitzgelegenheiten



Quelle: eigene Aufnahme, Beispielbild

- Begrünung:** Eine Kritik, die von den Teilnehmenden des Fußverkehrs-Check geäußert wurde, ist eine fehlende Begrünung auf der Drehscheibe; der Platz werde als eine einzige graue Fläche wahrgenommen. Neben Sitz- und Spielelementen sorgen Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Für eine grünere Drehscheibe können beispielsweise große Pflanzkübel aufgestellt werden oder Raseninseln in den Platz integriert werden. Auch eine Kombination von Pflanzen oder Bäumen mit Sitzgelegenheiten (z.B. Rundbank um Baumscheibe) ist möglich. Durch Kooperationen z.B. mit Gewerbetreibenden oder Privatpersonen können Baumscheibenpatenschaften übernommen werden. Ziel dieser Patenschaften ist ein gepflegtes Erscheinen der Baumscheiben und eine Identifizierung mit dem Platz.

Abbildung 24: Möglichkeiten zur Begrünung öffentlicher Plätze



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahmen, Beispielbilder

### Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

Nach §45 Abs. 1d der StVO kann in zentralen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung mit weniger als 30 km/h angeordnet werden. Diese verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche sind als Ergänzung zur Tempo 30-Zone in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden und stellen ein geeignetes **Mittel zur Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung** in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen dar. Auch für den Bereich der Drehscheibe, in dem von vielen Teilnehmenden des Fußverkehrs-Check eine Verkehrsberuhigung gewünscht wurde, wäre die

Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereich aus gutachterlicher Sicht denkbar. Der Einsatz von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen kommt nach VwV-StVO allerdings nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. In begründeten Einzelfällen kann jedoch auch auf klassifizierten Straßen eine Tempo 20-Zonenregel zum Einsatz kommen (bspw. Stadt Tettnang). Verkehrsbeobachtungen u.a. in Rottweil<sup>6</sup> (DTV 14.500 Kfz) haben gezeigt, dass sich die Kfz trotz Vorrang bei der Abstimmung über den Vorrang mehrheitlich zugunsten der zu Fuß Gehenden zurücknehmen. Auch weitere Umsetzungen verkehrsberuhigter Bereiche (bzw. Tempo 20 Zonen) haben positive Erfahrungen trotz hoher Verkehrsmengen gemacht, z.B. der verkehrsberuhigte Bereich Schlossplatz Schwetzingen (DTV 8.500 Kfz, ÖPNV-Verkehr, hoher Fußverkehrsanteil)<sup>7</sup>, die Einführung von Tempo 20 auf der Neue Straße in Ulm (DTV 14.200 Kfz, Querverkehr DTV 15.600 Rad+Fuß)<sup>8</sup> oder als ganzheitliches Konzept mit VZ 325, Tempo 20 Zone und Fahrradstraßen, das Zinser Dreieck aus Tübingen (DTV 10.000 Kfz, 1.500 Busse, 9.000 Fahrräder, 18.000 zu Fuß Gehende)<sup>9</sup>.

Zudem gibt es aktuelle Überlegungen den StVO § 45 1d dahingehend zu ändern, dass auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs diese Art der Begegnungszonen explizit erlaubt werden. In Betracht kommen diese in Bereichen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion, mit hohem, flächenhaftem Querungsbedarf oder in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen.

Die Kennzeichnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche erfolgt nach §39 StVO über die Zeichen 274.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) und 274.2 (Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs). Rechtlich handelt es sich ausschließlich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr. Die Fahrbahn bleibt Fahrbahn und wird in der Regel von zwei Gehwegen eingrahmt. Für den Fußverkehr gelten die normalen Vorschriften des § 25 StVO (Fahrbahn darf nur zum Queren betreten werden, Fußverkehr ist wartepflichtig usw.). Unabhängig davon kann sich bei entsprechender Gestaltung ein Verkehrsverhalten einstellen, dass der Fußverkehr sich einen Vorrang vor den Fahrzeugen einfordert bzw. ihn von diesen oft gewährt bekommt.

### Verkehrsberuhigte Bereiche erkennbar gestalten

Verkehrsberuhigte Bereiche können nur dann gut funktionieren, wenn neben der Beschilderung auch die Gestaltung der Straße die eigentliche Funktion widerspiegelt. Die Gestaltung bzw. Funktion der Heidelberger Straße und der Johann-Jakob-Astor-Straße am Lindenplatz sind hier negative Beispiele. Die vielen Stellflächen in der Heidelberger Straße erlauben weder ein Nutzen der Straßenbreite, noch bieten sich Flächen zum Spielen von Kindern. Beides ist nach StVO (§42 II Anlage 3 Abschnitt 4 StVO) erlaubt. Daher sollten die Parkflächen im verkehrsberuhigten Bereich stark reduziert werden. Es müssen Flächen entstehen, auf denen das Spielen von Kindern (wieder) möglich wird. Andererseits können auch Flächen ausgewiesen werden, die dann ausschließlich dem Parken vorbehalten sind.

Um den öffentlichen Raum insbesondere für Kinder so attraktiv und erlebbar zu gestalten, dass diese gerne zu Fuß gehen, können auch hier **einzelne Spielelemente** zum Einsatz kommen. Diese müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren.

---

<sup>6</sup> <https://www.klimaschutz-bewegt.de/good-practice-rottweil-vom-strassen-zum-stadtraum-die-neue-ortsmitte/>

<sup>7</sup> [https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/gute-strassen/Schlossplatz\\_Schwetzingen.pdf](https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/gute-strassen/Schlossplatz_Schwetzingen.pdf)

<sup>8</sup> <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/verkehr-und-mobilitaet/verkehrsprojekte/abgeschlossen-neugestaltung-neue-strasse>

<sup>9</sup> [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuere\\_strassen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf)

## 5.5 Handlungsfeld Kommunikation

Auf welche Verkehrsteilnehmenden sich die Priorität gerade richtet, unterliegt dem Stand des gesellschaftlichen Diskurses. Ergebnis einer Verkehrserziehung und Priorisierung des Kfz-Verkehrs in den letzten Jahrzehnten ist die fehlende Akzeptanz und Sensibilität für die Hindernisse und Komforteinbußen, die durch eine hohe Verkehrsbelastung im MIV verursacht werden. Daneben gibt es aber auch weitere Elemente des Zusammenlebens, die auf eine nachrangige Beachtung des Fußverkehrs hinweisen. Zu denken ist an im Seitenbereich abgestellte Mülltonnen oder zusätzliche Versorgungsinfrastruktur für den Kfz-Verkehr, wie z. B. Straßenbeschilderung. Auch viele Wortbeiträge auf den Veranstaltungen des Fußverkehr-Checks in Walldorf, dass sich zu Fuß gehende nachrangig behandelt fühlen und sich mehr Rückhalt aus der Planung und Politik wünschen. Zudem wurde auch vermehrt von Konflikten unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden selbst berichtet und häufig von einem Gegeneinander statt Miteinander gesprochen. An dieser vielfältigen Aufzählung ist zu erkennen, dass es insgesamt einen Wandel der Priorität und Mentalität braucht, ganz nach dem Motto „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“.

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

### Sensibilisieren

Öffentlichkeitsarbeit und kommunikative Maßnahmen in Bezug auf Fußverkehrsbelange sind ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Hierzu zählt u. a. auch der Fußverkehrs-Check, der zur Sensibilisierung und Generierung von Aufmerksamkeit des Themas Fußverkehr beitragen soll. Die gegenseitige Rücksichtnahme und ein gutes Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sind wichtige Bestandteile einer guten Mobilitätskultur. Das Verständnis aller Beteiligten für die jeweilige Situation des anderen ist daher unabdingbar.

Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Fußgänger, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt oder der Einfriedung oder durch unachtsam aufgestellte Mülltonnen. Wiederkehrende Informationen über die Belange der Fußgänger:innen können daher vorgeschlagen werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis bzw. die Bewohner zu erreichen. Eine Serie zu den Belangen des Fußverkehrs in Print- oder digitalen Medien wäre eine mögliche Maßnahme. Die gute Begleitung und Aufbereitung der Fußverkehrs-Checks durch die örtliche Presse sind bereits ein gutes Beispiel. Damit das Themenfeld Fußverkehr weiterhin im Bewusstsein der Bürger:innen bleibt, ist eine kontinuierliche Berichterstattung und Informationen seitens der Stadt wichtig. Dabei könnten Themenschwerpunkte wie die Aufenthaltsqualität oder Barrierefreiheit gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen). Auch die Umsetzung von besprochenen Maßnahmen und Problemen beim Fußverkehrs-Check sollten medienwirksam kommuniziert werden. Um dem Fußverkehr Aufmerksamkeit zu verschaffen, muss über ihn gesprochen werden und „der Fußverkehr“ als Marke in den Alltag einkehren

### Weitere Veranstaltungen und Verkehrsversuche

Der Fußverkehrs-Check 2021 stellt ein gutes erstes Instrument dar den Fußverkehr in Walldorf in das Blickfeld von Bürgerschaft und Politik zu rücken. Dadurch bekamen bereits einzelne Bürger:innen die Möglichkeit fußverkehrsrelevante Themen öffentlich vorzutragen und Problematiken im Stadtgebiet zu melden. Durch Pressemitteilungen und Artikel in der lokalen Presse wurden die Bürger:innen über die Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks informiert.

Auch in Zukunft sollte diese informative und sensibilisierende Arbeit nicht aufhören. Durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Einbindung der Bürgerschaft kann Verständnis geschaffen werden und die Bürger:innen sensibilisiert sowie zum Umdenken angeregt werden. Doch diese Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (zum Beispiel Stadtfeste, temporäre Spielstraße) oder Aktionstage einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert eine Kooperation mit lokalen oder überörtlichen Partnerinstitutionen und Akteuren anzustreben (zum Beispiel Unfallversicherungen, Krankenkassen). In Walldorf könnten beispielsweise Aktionstage auf der Drehscheibe und in der Hauptstraße durchgeführt werden, z.B. mit einem Ideenwettbewerb für Steigerung der Aufenthaltsqualität dieser Räume. Auch verschiedene Aktionstage, wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“<sup>10</sup> bieten sich an.

Abbildung 25: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit und Aktionstage



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme (links), Beispielbilder. Deutsches Kinderhilfswerk e.V. (rechts)

## 5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Die vorgestellten Maßnahmenvorschläge der einzelnen Handlungsfelder haben einen zeitlich sehr unterschiedlichen Umsetzungshorizont. Eine umfassende Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet Konzepte und Strategien sowohl für eine vorausschauende Planung, als auch für kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

<sup>10</sup> <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung, auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands, der einzelnen Maßnahmenvorschläge vorgenommen. Zum Teil sind auch Maßnahmenvorschläge gemacht worden, die keinen direkten örtlichen Bezug haben, sondern als Daueraufgabe betrachtet werden können. Dazu zählt etwa der Grünschnitt oder auch das Durchführen von Aktionstagen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separat betrachtet.

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

- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Drehscheibe und der Hauptstraße** mit Fokus auf die barrierefreie Ausgestaltung der Fußverkehrsbereiche und dem gemeinsamen Aufenthalt aller Verkehrsteilnehmenden inkl. einer Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr
- **Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten**
- **Verbesserung der Barrierefreiheit** nicht zuletzt in Hinblick auf taktile Elemente und Bordabsenkungen, insbesondere Querneigungen (Schrägborde) und fehlende Kontraste ausbessern

Abbildung 26: Umsetzungshorizont der Maßnahmen

## Handlungsfelder Walldorf



## 6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Positiv hervorzuheben ist hier bereits die kurzfristige Umsetzung der Kontrastreichen Markierung an Sitzbänken und Pollern, nachdem dies bei den Begehungen angesprochen wurde.

Abbildung 27: Nachgerüstete Leuchtstreifen an Betonbänken am Schlossweg



Quelle: Stadt Walldorf

Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Walldorf organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

In Walldorf empfiehlt es sich bspw. einen **Runden Tisch Fußverkehr** zu installieren. Die Teilnehmer:innen-schaft des Runden Tisches sollte sich aus Vertretenden der Fraktionen, der Stadtverwaltung und auch aus Bürger:innen sowie Interessenvertretenden, ggf. ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks, zusammensetzen. Bei der Zusammensetzung sollte darauf geachtet werden, dass möglichst viele Interessen berücksichtigt werden (z. B. auch die von geh- oder sehingeschränkten Personen). Da der Runde Tisch Fußverkehr verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet sein sollte, erscheint es sinnvoll verschiedene Handlungsfelder des Fußverkehrs (z. B. Barrierefreiheit, Schulwegplanung) nacheinander zu betrachten.

Dabei besteht die Möglichkeit mit **Programmen** zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten (z. B. ein

Aktionsprogramm Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, oder Barrierefreiheit in Walldorf). Auch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan) kann ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Kommune etablieren. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**.

Die ausreichende Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung kurzfristiger Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche eignet sich das Format der **Begehung oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Im Rahmen von Begehungen können dabei Aspekte konkreter Örtlichkeiten bzw. verkehrlicher Situationen in den Blick geraten, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage nicht auffallen. Beispielhaft sind die Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder Umfeldfaktoren zu nennen. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

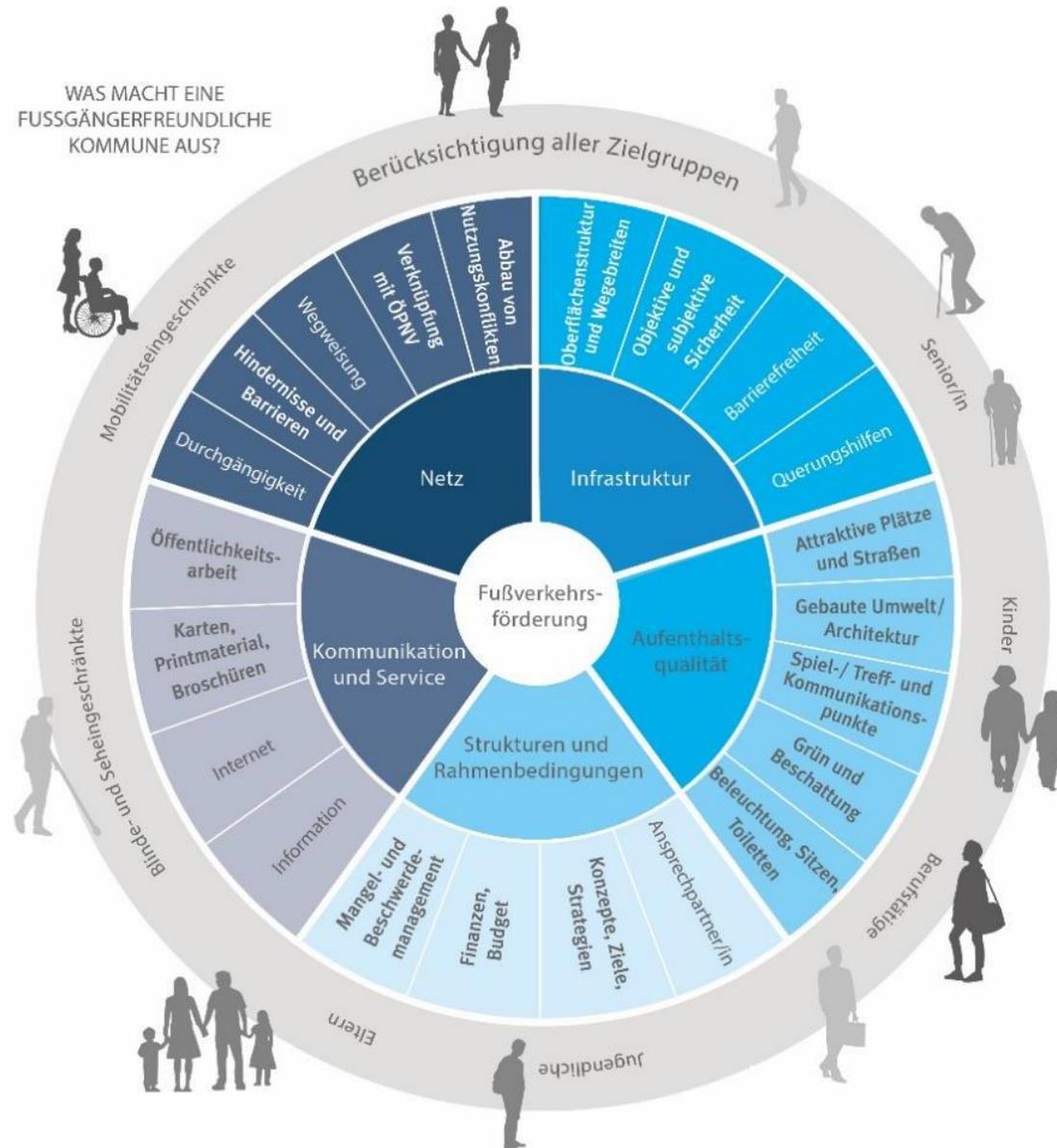
Ein transparentes **Beschwerdemanagement** ist sinnvollerweise Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**, der explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren sollte. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein, über die informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Da der Aktionsradius von Fußgänger:innen meist nicht das gesamte Stadtgebiet umfasst, können nicht alle durchgeführten Maßnahmen im Fußverkehr durch Einzelne wahrgenommen werden. Daher sind regelmäßige Informationen in Form eines kurzen **Sachstandberichts** hilfreich, die getätigten Maßnahmen gesammelt darzustellen. **Öffentlichkeitsarbeit** für den Fußverkehr kann nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer **Evaluation** bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die eingangsgenannte Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar.

## 7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 28).

Abbildung 28: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ der Bürgerinnen und Bürgern aus Walldorf sowie Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten.

Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen und in die weitere verkehrliche Planung, wie etwa einer Neuverteilung des Straßenquerschnitts, langfristig zu integrieren. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die frühzeitige Abstimmung mit anderen Planungsträgern, von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check 2021 konnte den Fußverkehr in Walldorf betrachten und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung liefern, die unterschiedlich konkret sind. Einige Maßnahmen können ggf. noch im Rahmen laufender Planungen umgesetzt werden.

Gleichzeitig sollten aber auch Ansätze und Anregungen für ein strategisches Vorgehen gegeben werden, die auch über die Grenzen der untersuchten Routen hinaus für das städtische Gebiet anwendbar sind. Dies betrifft vor allem die Maßnahmen zur Barrierefreiheit im Querverkehr sowie im Längsverkehr. Besonders die Teilhabe aller Personengruppen und folglich die Sicherstellung der Teilhabe am öffentlichen Leben, muss immer an erster Stelle stehen. Der Fußverkehrs-Check in Walldorf war ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Walldorf

.

## 8 Dokumentation

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

### 8.1 Auftaktworkshop (22.09.2021)

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2021 in Walldorf fand am Mittwoch, den 22.09.2021 um 18:00 Uhr, in der Astoria-Halle in Walldorf statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus circa 20 Personen zusammen, darunter Gemeinderät:innen, Interessensverbände, Bürger:innen und Vertretern der Planersocietät.

Herr Matthias Renschler, Bürgermeister von Walldorf, begrüßt die anwesenden Personen und erläutert kurz den Hintergrund der Bewerbung und die Bedeutung für die Stadt.

Auch Herr Domin und Herr Müller (Planersocietät) begrüßen alle Anwesenden und stellen die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Herr Domin erklärt das Instrument der Fußverkehrs-Checks und geht auf die Handlungsfelder des Checks ein.

Abbildung 29: Auftaktworkshop in der Astoria-Halle



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

Danach tragen Herr Domin und Herr Müller wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr vor und zeigen Herausforderungen und Hindernisse, die Bürger:innen vom zu Fuß gehen abhalten könnten auf. Zum Schluss des Vortrags zeigt Herr Domin an Hand von Beispielen Merkmale auf, die eine fußverkehrsfreundliche Kommune auszeichnen. Zu Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmer:innen zudem gebeten, auf einem Plakat anzugeben, mit welchem Verkehrsmittel sie zu dem Auftakt-Workshop angereist sind (siehe Abbildung 1). Im Vergleich zum landesweiten Modal Split, haben die Teilnehmer:innen des heutigen Abend verstärkt das Fahrrad genutzt oder sind zu Fuß gekommen. Nur drei Personen sind mit dem Pkw angereist und niemand mit dem ÖPNV.

Abbildung 30: Eingangsfrage zur Veranstaltung

The image shows a survey poster titled "Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop" from Planersocietät. The poster is divided into two main sections: "Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierher gekommen?" and "Woher?". The first section has four columns with icons for walking, bicycle, bus, and car. The second section is a large empty box for "Woher?". The poster shows 5 yellow dots for walking, 8 for bicycle, 0 for bus, and 3 for car.

Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop		Planersocietät Merkmal Stadt Dialog	
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierher gekommen?			
5	8	0	3
Woher?			

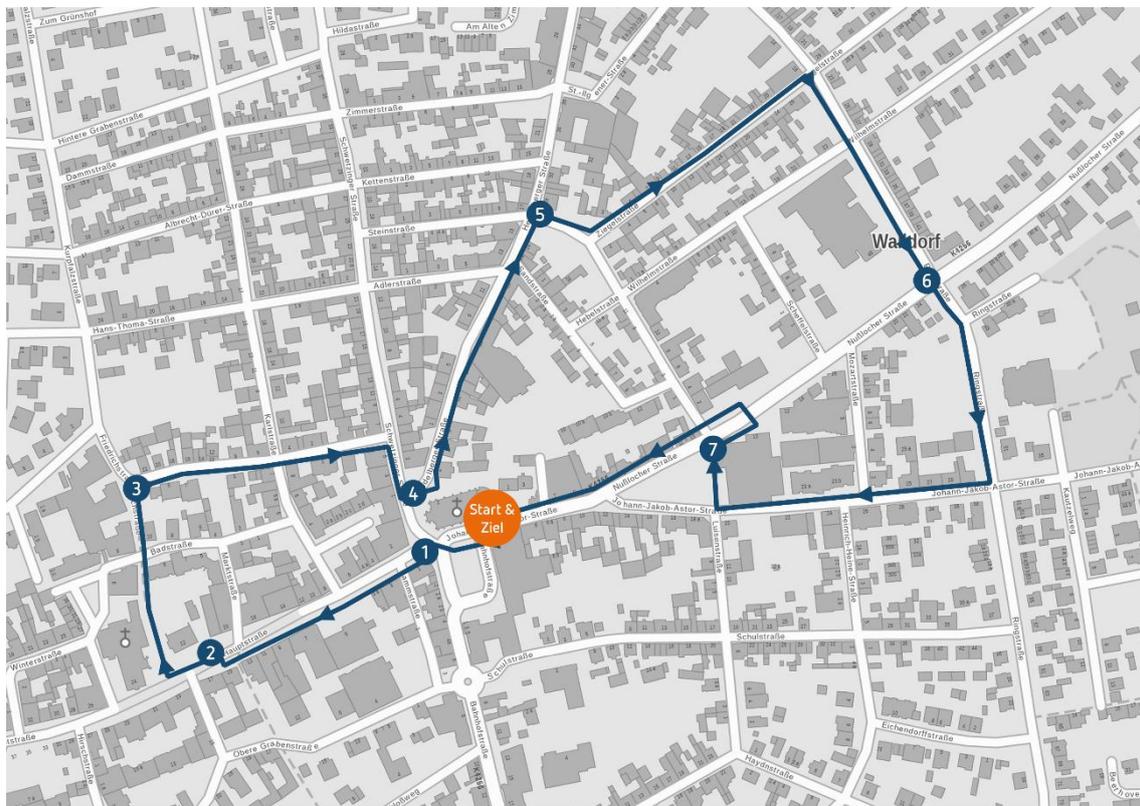
Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

### Routenplanung

Im Anschluss an die Präsentation zur Einführung in den Fußverkehr stellen Herr Domin und Herr Müller die Routenvorschläge für die Begehungen in der Innenstadt von Walldorf (geplant am 20.10) und von der Innen- in die Arbeitsstadt (geplant am 27.10) vor. Nach einer kurzen Vorstellung der Routen gehen die Teilnehmenden gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den Planern der Planersocietät an Stellwände, auf denen die Routenverläufe ausgedruckt aufgehängt sind, um diese im Detail zu diskutieren und Hinweise auf Problemstellen zu geben.

## Route 1: Innenstadt

Abbildung 31: Routenvorschlag Innenstadt Walldorf



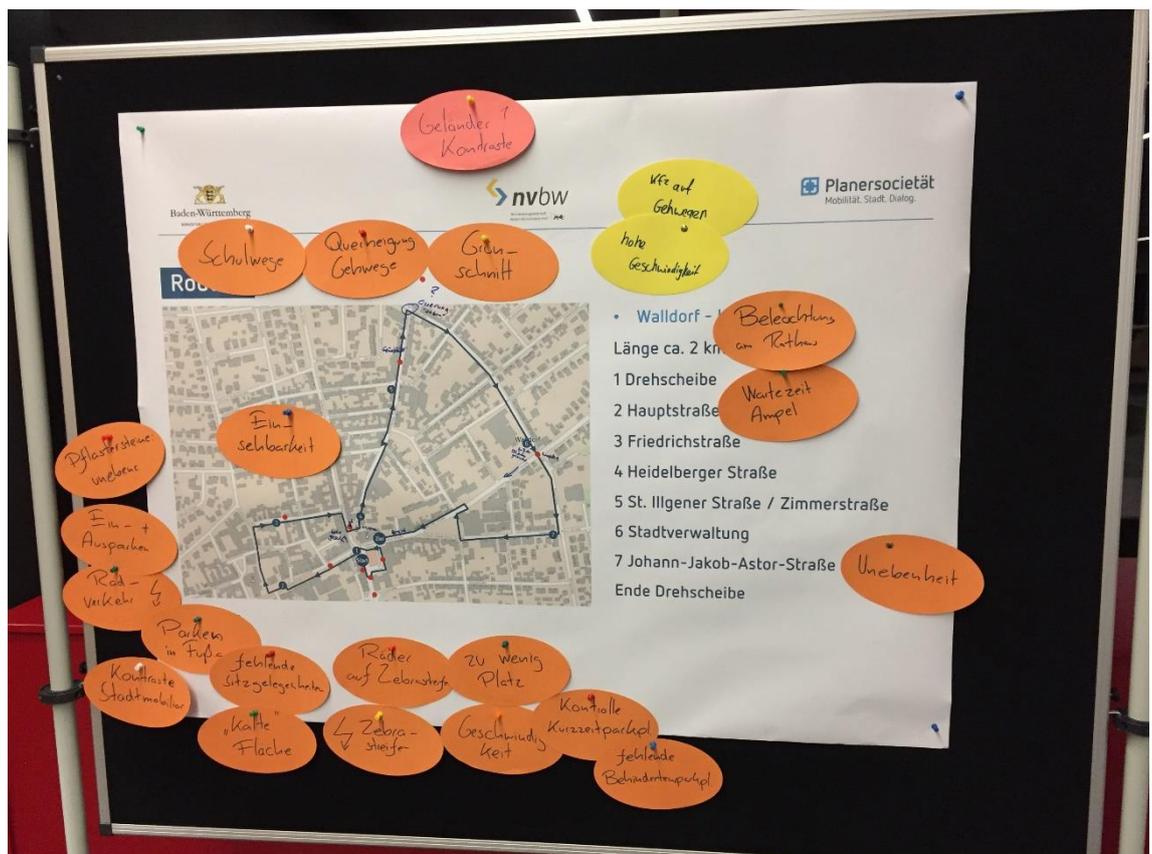
Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der ersten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Die Teilnehmenden sind mit der Route grundsätzlich zufrieden. Die Auswahl bzw. der Routenvorschlag wird positiv aufgefasst, da er einige Problemstellen aufgreift. Es wurde diskutiert, ob eine Verlängerung der Route entlang der Heidelberger Str., in Richtung Waldschule, möglich ist, um Probleme entlang des Schulweges zu thematisieren. Der Weg zur Kreuzung Ringstraße / Johann-Jakob-Astor-Straße könnte dafür ggf. entfallen. Der veränderte Routenvorschlag soll im Nachgang gemeinsam von der Stadtverwaltung und der Planersocietät abgestimmt werden.
- An der Drehscheibe (Station 1) gibt es mehrere Problemstellen über die die Teilnehmer:innen berichten. Unter anderem wird hier die störende Parksituation angesprochen. Die Kurzzeitparkplätze werden häufig deutlich länger als die zugelassene Zeit genutzt. Die Teilnehmer:innen wünschen sich hier eine verstärkte Kontrolle. Ein Wegfall der Kurzzeitparkplätze ist aber nicht gewünscht, da sie sehr wichtig für einen kurzen Weg zum Ärztehaus sind.
- Vor dem Ärztehaus selbst wird über eine gefährliche Absenkung berichtet, die uneben und schlecht kontrastiert ist.
- Auch das Stadtmobiliar auf und um die Drehscheibe weist schlechte Kontraste auf. Generell könnten die Sitzgelegenheiten hochwertiger und der Platz allgemein ansprechender und grüner gestaltet werden. Auch die Zugänglichkeit (in der Platzmitte) wird kritisiert

- Zudem wurde über unsichere Querungssituationen an der Drehscheibe berichtet. Die Fußgängerüberwege sind teilweise schlecht einzusehen. Da die Fußgänger:innen häufig den direkten Querungsweg wählen, wird häufig anstelle der vorgesehenen Querungsanlage die Fahrbahn gequert. Vermehrt kam daher der Wunsch aus dem Teilnehmerkreis hier Tempo 30 einzurichten, bzw. andere verkehrsberuhigende Maßnahmen zu treffen.
- Entlang der Hauptstraße wird über teilweise stark zugestellte Seitenräume (parkende Fahrzeuge, Kundenstopper, Auslagen etc.) berichtet. Eine Begegnung ist hier nur schwer möglich. Außerdem ist die Orientierung für sehingeschränkte Personen an der inneren Leitlinie nicht gegeben. Trotzdem ist den Teilnehmenden auch weiterhin wichtig, dass der Einzelhandel einen gewissen Raum für Auslagen etc. behält.
- Zudem kommt es in der Hauptstraße und in der Fußgängerzone immer wieder zu Konflikten mit ausparkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr. Hier kommen die Vorschläge auf, die Anzahl der Parkstände zu verringern, besonders da im Umfeld auch Parkhäuser zur Verfügung stehen. Für den Radverkehr könnte über eine temporäre Freigabe der Fußgängerzone nachgedacht werden, bspw. nur bis 11 Uhr morgens.
- Teilweise sind die Pflastersteine entlang der Hauptstraße sehr uneben.
- Im Bereich der Friedrichstraße – und im weiteren Verlauf der Route auch auf der Heidelberger Straße und den dortigen Nebenstraßen – wird über die sehr schmalen Gehwege gesprochen. Hinzu kommt häufiges Gehwegparken. Auch Treppenstufen der Hauseingänge reichen immer wieder auf den Gehweg und sind meist unmarkiert.
- Am Knoten Friedrichstraße / Schwetzinger Straße / Heidelberger Straße wird über eine schlechte Einsehbarkeit und damit fehlende Übersichtlichkeit gesprochen. Generell ist die Querung der Schwetzinger Straße hier nicht einfach und es wird eine Querungshilfe gewünscht. Der Kfz-Verkehr fährt hier zudem auch häufig mit erhöhter Geschwindigkeit.
- Im hinteren Verlauf der Heidelberger Straße wird über den auswuchernden Grünschnitt der Anwohner gesprochen, der häufig auf den Gehweg reicht und teilweise auch die Straßenbeleuchtung verdeckt.
- Auch die Querungssituation am Knoten Heidelberger Straße / Ringstraße wird als unübersichtlich bezeichnet, die Teilnehmer:innen wünschen sich die Anlage eines Fußgängerüberwegs.
- Am Rathaus wird über die blendende Bodenbeleuchtung berichtet
- An der Kreuzung Ringstraße und Nußlocher Straße sind die akustischen Taktgeber der Lichtsignalanlage nicht hörbar. Auch das Blindenleitsystem sei nicht korrekt installiert und ist nur schwer auffindbar. Zudem sind die Wartezeiten für den Fußverkehr recht hoch.
- Im weiteren Verlauf der Nußlocher Straße wird über die schmalen und unebenen Gehwege berichtet.

Abbildung 32: Routendiskussion Innenstadt



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

## Route 2: Arbeitsstadt

Abbildung 33: Routenvorschlag Arbeitsstadt



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

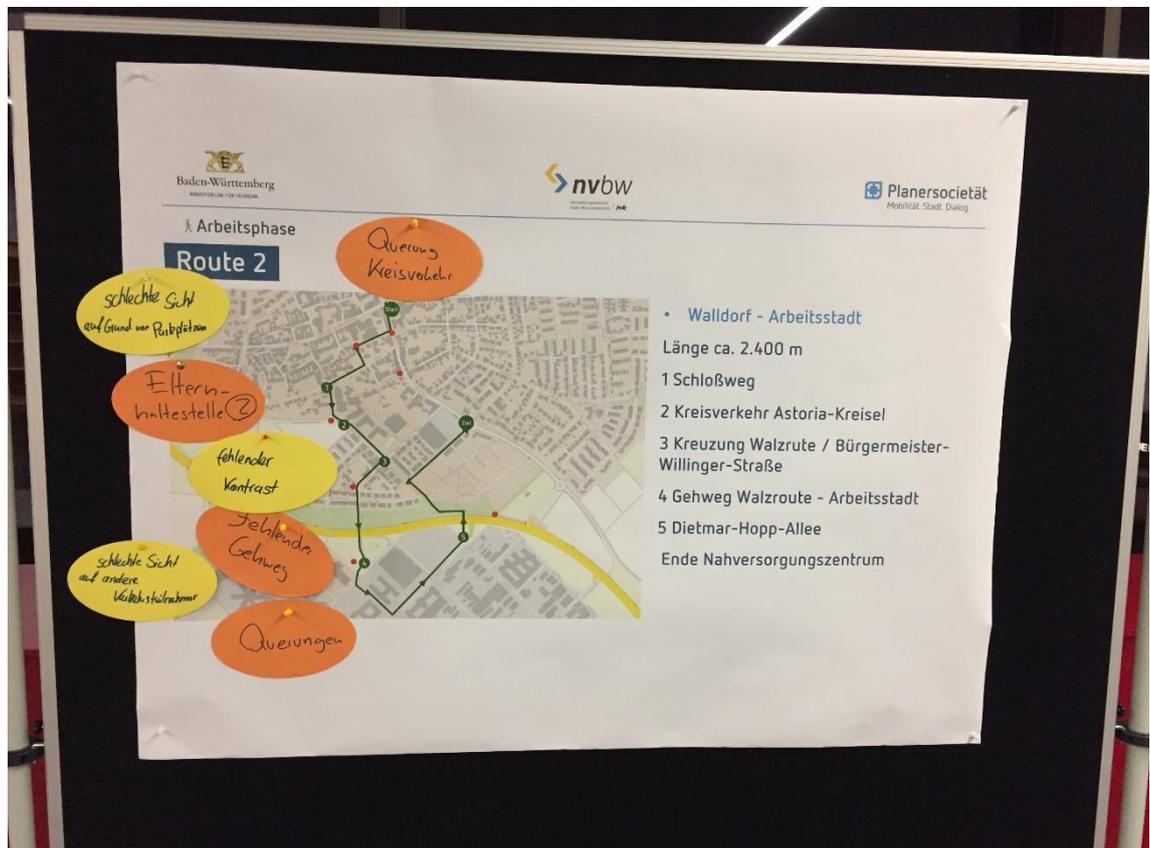
Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der zweiten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Auch der Verlauf der zweiten Route wird als eine gut gewählte Beispielroute für einen typischen Weg in die Arbeitsstadt gesehen. Es gab zusätzlich noch den Hinweis, nach der Überquerung der Rad- und Fußverkehrsbrücke über die L723, noch einen kurzen Abstecher nach Osten zu gehen, da es an dieser Stelle immer wieder zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr kommt.
- Am Kreisverkehr an der Bahnhofstraße / Schulstraße fehlen die Fußgängerüberwege an den Ein- und Ausfahrten
- Im Verlauf der Ob. Grabenstraße kommt es häufig zu schlechten Sichtverhältnissen auf Grund von parkenden Fahrzeugen
- Vor der Feuerwehr haben die Sitzblöcke einen schlechten Kontrast zur Oberfläche.
- Im Bereich der Schillerschule wird der starke Hol- und Bringverkehr von den Teilnehmenden angesprochen
- Problematisch wird auch die Kreuzung Walzrute / Bürgermeister Willinger-Straße gesehen. Hier kommt es häufig zu Verstößen der Kfz, die nicht ordnungsgemäß an den Stop-Schildern halten und zudem häufig mit erhöhter Geschwindigkeit den Knotenpunkt überfahren. Auch der Radverkehr fährt hier ohne Halt und mit hoher Geschwindigkeit. Kurzum die Que-

ungssituation für Fußgänger:innen ist sehr schwierig.

- Im weiteren Verlauf der Walzroute Richtung Arbeitsstadt werden die schmalen Gehwege, bzw. in der Zuwegung zur ÖV-Brücke die komplett fehlenden Gehwege, thematisiert. Zudem ist in dem Bereich die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmende aus den Seitenstraßen, besonders auf Radfahrende, schwierig.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass auf der Dietmar-Hopp-Allee am Wochenende die Lichtsignalanlagen ausgeschaltet sind und dadurch auch die akustischen Taktgeber nicht hörbar sind. Ein Auffinden der Kreuzungsbereiche ist daher sehr schwierig.
- Im Bereich nach der Fuß- und Radverkehrsbrücke wird über Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern berichtet, da auch aufgrund des schmalen Wegs schlechte Sichtbeziehungen im Kurvenbereich vorliegen.

Abbildung 34: Routendiskussion Arbeitsstadt



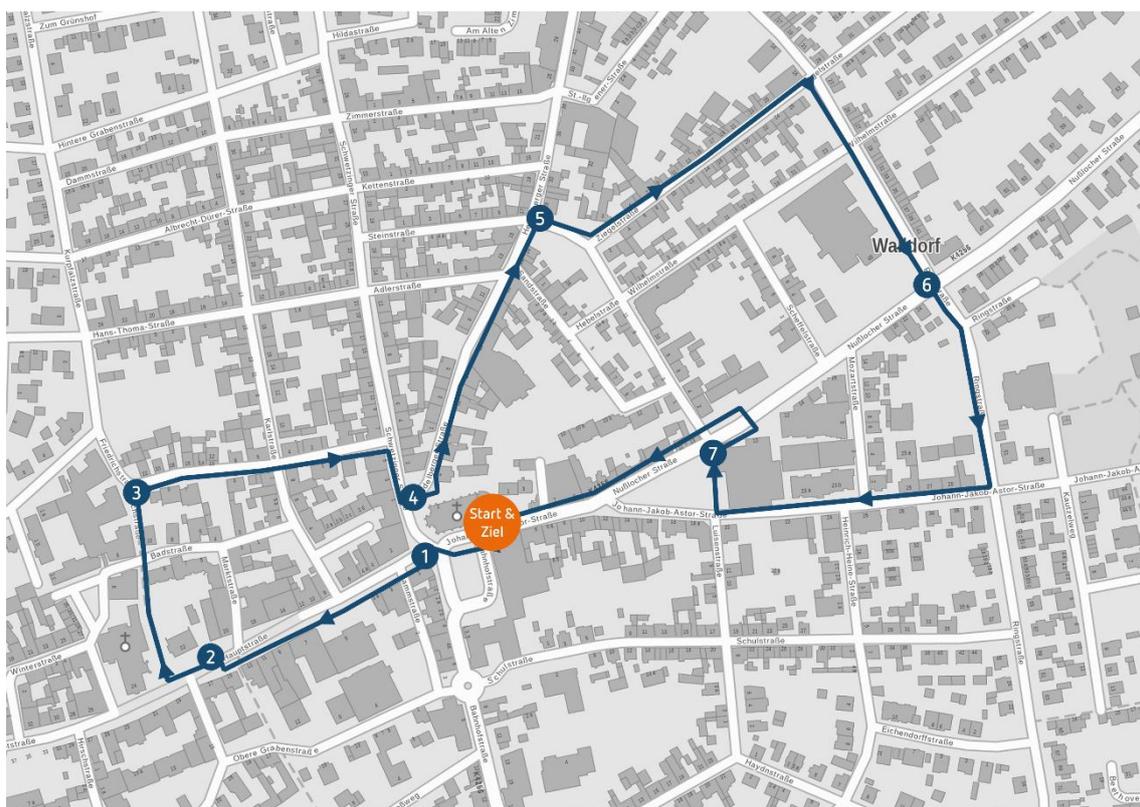
Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

## 8.2 Begehungen

### 8.2.1 Erste Begehung (20.10.2021)

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2021 fand am 20. Oktober 2021 die erste Begehung in Walldorf statt. Trotz Regen fanden sich 20 Teilnehmende gegen 17.30 Uhr an der Drehscheibe zusammen, darunter Vertreter der kommunalen Verwaltung, ein Filmteam von Walldorf.tv und der Bürgermeister Herr Renschler. Der Bürgermeister begrüßt die Teilnehmenden und freut sich darauf problematische Stellen zu thematisieren und auch neue Eindrücke von Blinden und mobilitätseingeschränkten Personen aufzunehmen und die Sichtweise aus deren Alltagspraxis zu erfahren. Er übergibt das Wort an Moritz Müller, den Verantwortlichen des ausführenden Planungsbüros Planersocietät, der für die Stadt Walldorf den Fußverkehrs-Check begleitet. Herr Müller erklärt zunächst die Rahmenbedingungen der Begehung und erklärt das Vorgehen, die Ziele, sowie die geplante Route, die sich aus dem Auftaktworkshop ergeben hat. Zudem weist er darauf hin, dass während der Begehung Fotos gemacht werden und animiert die Teilnehmenden dazu ihre Erfahrungen und Probleme zu schildern, aber auch positive Erfahrungen und Beispiele zu nennen.

Abbildung 35: Route der 1. Begehung



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

## Station 1 – Drehscheibe

Abbildung 36: Start der Begehung an der Drehscheibe



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

An der ersten Station der Drehscheibe thematisieren die Teilnehmenden unter anderem Konflikte mit den parkenden Autos.

- Es ist zwar gut, dass es diese Parkplätze gibt, jedoch sollte man die erlaubte Parkdauer dort weiter verkürzen und evtl. ab der ersten Stunde stärker bewirtschaften, damit das Parkhaus unter der Drehscheibe genutzt wird.

Abbildung 37: Kritische Stelle - Einfahrt in die Hauptstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

- Radfahrer:innen fahren quer über die Drehscheibe anstatt über die Fahrbahn an der Drehscheibe entlang. Auch steigen Radfahrende beim Überqueren der Fußgängerüberwege nicht vom Fahrrad ab, sondern fahren darüber. Die Bürger:innen wünschen sich hier mehr Kontrolle seitens des Ordnungsamtes. Ein weiterer Vorschlag könnte eine gezielte Fahrradmarkierung sein, welche die Radfahrer:innen gezielt leitet.
- Beim Abbiegen in die Hauptstraße/Fußgängerzone halten viele Kfz auf dem Fußgängerüberweg, weil keine Abbiegespur vorhanden ist. Daher kommt es zu längerem Rückstau und der Bus steht nicht selten über dem Fußgängerüberweg hinweg und es kommt so zu gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Ein Bürger fragt nach einer

entlastenden Straßenführung oder der Umgestaltung eines verkehrsberuhigten Bereiches. Bürgermeister Herr Renschler erklärt, dass es sich bei der Nusslocher Straße um eine Kreisstraße handelt und Umsetzungen seitens der Kommune schwierig sind. Man müsste hier den Lärmaktionsplan abwarten, ob sich neue Möglichkeiten ergeben.

- Weiter wird die Barrierefreiheit des Ärztehauses angesprochen. Hier fehlt eine kontrastreiche Markierung für die Wahrnehmbarkeit. Herr Müller erklärt hier, dass dies ein guter Vorschlag für eine kurzfristig umzusetzende Maßnahme ist. Ein Bürger bemängelt die Situation zur Querung der Bushaltestelle. Viele Bürger:innen benutzen nicht den FGÜ der einige Meter zuvor an der Kirche ist, sondern nehmen den kürzesten Weg quer über die Bahnhofsstraße.
- Auch die Platzgestaltung der Drehscheibe wird angesprochen. Durch das aktuelle Wetter sehr auffällig ist der rutschige Belag auf der Drehscheibe, der bei Nässe sehr gefährlich ist. Die Teilnehmenden haben auch viele Ideen zur Platzgestaltung. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass hier kaum Aufenthaltsqualität herrscht. Es sind keine schönen Sitzgelegenheiten oder Begrünung vorhanden und daher empfinden die Teilnehmenden die Drehscheibe als Platz ohne Aufenthaltsqualität, die ohne konkrete Aufenthaltsfunktion vorhanden ist. Ein Teilnehmer bringt die Idee eines „shared space“ vor und verweist auf den Schwetzingen Schlossplatz<sup>11</sup> hier als best-practice Beispiel.

## Station 2 – Hauptstraße

Abbildung 38: Die Begehungsgruppe an der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

<sup>11</sup> <https://www.baukultur-bw.de/initiativ/staatspreis-baukultur-2020/staatspreis-baukultur-2016/preistraeger/schlossplatz-schwetzingen/>

Die Begehung führt die Hauptstraße entlang, in die Fußgängerzone. Hier bemängeln die Teilnehmenden die vielen parkenden Autos, dabei befinden sich in unmittelbarer Nähe zwei kostenlose Parkhäuser.

- Die Bürger:innen merken an, dass es vielen – vor allem von auswärts kommenden Besucher:innen – wohl nicht bewusst ist, dass es die kostenlosen Möglichkeiten gibt umliegende Parkbauten zu nutzen und finden, dass hier gezielter dafür geworben werden sollte. Zur Verstärkung wird vorgeschlagen auch das Parken entlang der Hauptstraße kostenpflichtig zu gestalten, um den Anreiz in die Parkhäuser auszuweichen, zu erhöhen. Auch die Option das Parken auf der Hauptstraße vollständig zu verbieten wird diskutiert. Eine Bürgerin bringt den Einwand vor, dass für Senior:innen, die keinen Behindertenausweis haben und nur noch wenige Meter zu Fuß gehen können, einige Parkplätze behalten werden sollten, vor allem da in unmittelbarer Nähe wichtige Versorgungsgeschäfte sowie die Apotheke und die Bank sind. Ein weiterer Wunsch eines Teilnehmenden ist die Freihaltung der Seitenräume, so dass zu Fuß Gehenden hier ausreichen Platz zur Verfügung steht.
- Auf den ersten Metern bis zum Anfang der Fußgängerzone kritisierten die Teilnehmenden die parkenden Autos und der fehlende Platz für zu Fuß Gehende. Die Auslage und das Schild des Blumenladens reicht auf den Gehweg und limitiert so den sowieso schon eingegengten Platz für Fußgänger:innen.
- Ein Teilnehmer kritisiert, dass er hier kein schlüssiges Fußverkehrskonzept sieht. Die Gemeinde müsse klarer Routen aufzeigen auf denen Fußgänger, Radfahrer und auch Pkw sich jeweils bewegen sollten. Hier könnte man durch eine Ausweisung deutlicher darauf hinweisen wie welche Räume zu nutzen sind.
- Eine Möglichkeit wäre auch die Fußgängerzone auszuweiten und für Radfahrende in einem bestimmten Zeitfenster die Durchfahrt zu untersagen und lediglich mit Absteigen zu erlauben, wie etwa in der Innenstadt in Karlsruhe oder Heidelberg.
- Für Blinde oder Seheingeschränkte ist keine durchgängige innere Leitlinie gegeben. Hier erklärt Herr Müller, dass im Seitenraum oder in der Mitte der Fußgängerzone eine taktile Leitlinie deutlich bei der Orientierung helfen kann.
- Es werden ebenfalls die Bänke in der Fußgängerzone angesprochen. Diese sind nicht gut markiert und stellen daher eine Gefahrenstelle und Stolpersteine für seheingeschränkte Personen dar. Die Bänke sollten hier durch eine kontrastreiche Gestaltung barrierefrei gestaltet werden.
- Ein Bürger appelliert daran auch im Bereich der Stadtgestaltung mehr Ideen und Versuche zu wagen. Er schlägt vor provisorisch etwas einzurichten, falls es sich nicht bewährt, können die Maßnahmen nach einem halben Jahr wieder zurückgenommen werden. Herr Müller bringt hier die Idee von Parklets an. Hier könnte ca. ein bis zwei Monate Parkplätze weggenommen werden und für urbane Experimente bespielt werden oder der Platz für mehr Außengastronomie genutzt werden.

Herr Müller fasst die angeregten Diskussionen zusammen und erklärt, dass man nicht immer für alle die perfekte Lösung findet. Verkehr ist immer Abwägungssache und daher müssen verschiedene Interessen gehört werden und mit einbezogen werden. Die Teilnehmenden sind sich jedoch einig, dass die Verkehrsplanung sich nicht mehr an den Stärkeren ausrichten soll, sondern an den Schwächeren (wie etwa geh- und seheingeschränkten Personen, Kindern, Senioren).

### Station 3 – Katholische Kirche / Astor-Stift

Die Kirche ist ein Anlaufpunkt für viele ältere Menschen und auch durch das Astor-Stift, dem Seniorenheim, sind an dieser Stelle viele mobilitätseingeschränkte Personen unterwegs. Daher merken die Teilnehmenden hier an, dass der Zugang durch die Stufen nicht barrierefrei ist. Ebenso sind die Treppen nicht kontrastreich gestaltet und sind so für Bürger:innen mit einer Seheinschränkung sehr schwer zu erkennen. Eine Bürgerin mit Seheinschränkung erwähnt auch, dass der Handlauf über die erste und letzte Stufe ragen sollte.

Abbildung 39: Astor-Stift



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

Die Begehung führt weiter Richtung Badstraße und Astor-Stift. Hier weist ein Teilnehmer auf den Konflikt mit Radfahrenden und Autos hin.

- Hohe Hecken sorgen hier zusätzlich für schlechte Sichtbeziehungen. Viele Anwohner:innen nutzen die Stelle an der Badstraße als Schleichweg, daher herrscht vermehrt Durchgangsverkehr. Eine Bürgerin merkt zudem an, dass der Bodenbelag für Rollatoren nicht ideal zu überrollen ist.

### Station 4 – Evangelische Kirche

Auf dem Weg zur Station 4 merken die Teilnehmenden an, dass die Gehwege sehr schräg sind und sich dadurch schlecht darauf laufen lässt, vor allem für Menschen mit Gehbehinderungen und Rollatoren oder auch Personen mit Kinderwägen o.ä. sind die Gehwege in diesem Bereich ein Hindernis.

Abbildung 40: Visualisierung der Gehwegbreiten



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

- An Station 4 vor der evangelischen Kirche erklärt Herr Müller anhand einer Visualisierung die vorgesehenen Regelbreiten für einen Gehweg, der mit den erforderlichen Sicherheitsabständen 2,50 m betragen soll, damit sich ungehindert zwei Personen begegnen können. Ebenso diskutiert er mit den Teilnehmenden, ob eine Querungshilfe über die Schwetzinger Straße gewünscht ist. Jedoch wird hier aktuell gebaut und die Baustelle hält bis ins Jahr 2022 an.

Abbildung 41: Auslaufende Stufen der Evangelischen Kirche



- Die auslaufenden Stufen der evangelischen Kirche haben keinen Kontrast, auch ragen sie in den Gehweg hinein und werden so eher als Hindernis wahrgenommen.

### Station 5 – Entlang der Heidelberger Straße

Weiter führt die Begehung die Heidelberger Straße entlang.

- Die Heidelberger Straße, die in die Schwetzinger Straße einmündet, ist ein als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert (VZ 325 verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraße“), jedoch merken die Bürger:innen an, dass die Gestaltung der Straße den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereich nicht widerspiegelt. Auch dadurch wird die zulässige Schrittgeschwindigkeit selten eingehalten und es können häufig deutlich erhöhte Geschwindigkeiten der Kfz festgestellt werden. Durch einen Blitzer könnte hier die Geschwindigkeit eingehalten werden, schlagen Teilnehmende vor.

- Die Teilnehmenden merken an, dass in der „Spielstraße“ keinerlei Aufenthaltsqualität herrscht, die Kinder hier zum Spielen einlädt. Um auf den verkehrsberuhigten Bereich hinzuweisen könnte man den Bodenbelag teilweise einfärben. Um das Parken zu ordnen könnte man die Parkplätze versetzt anordnen, sodass es nicht möglich ist innerhalb der Straße zu beschleunigen. Herr Müller erklärt, dass anstelle des Trennungsprinzip der Verkehrsteilnehmer, sich ein Mischprinzip besser eignet und laut StVO die Aufenthaltsqualität/Verkehrsberuhigung in einem verkehrsberuhigtem Bereich im Vordergrund stehen muss.
- An der Ecke Heidelberger Straße / Steinstraße / Hebelstraße werden die Eindrücke gesammelt und einige weitere Punkte thematisiert. So ist das Absenken der Bordsteine und das Ausweisen von Parkplätzen ein Anliegen der Bürger:innen. Als weiterer Aspekt wurden die Treppenausläufe auf den Gehwegen genannt, die das zu Fuß gehen mit Kinderwagen, Rollator oder einem Rollstuhl unmöglich machen. Die Steinstraße ist jedoch generell eine sehr schmale Straße, daher befürworten viele Teilnehmende einen Einbahnverkehr in dieser Straße. Für Radfahrer sollte jedoch eine Durchfahrt in beide Richtungen weiterhin erlaubt sein.

Abbildung 42: Schmale Gehwege



## Station 6 – Rathaus

Entlang der Ziegelstraße führt die Begehung in die Ringstraße ein.

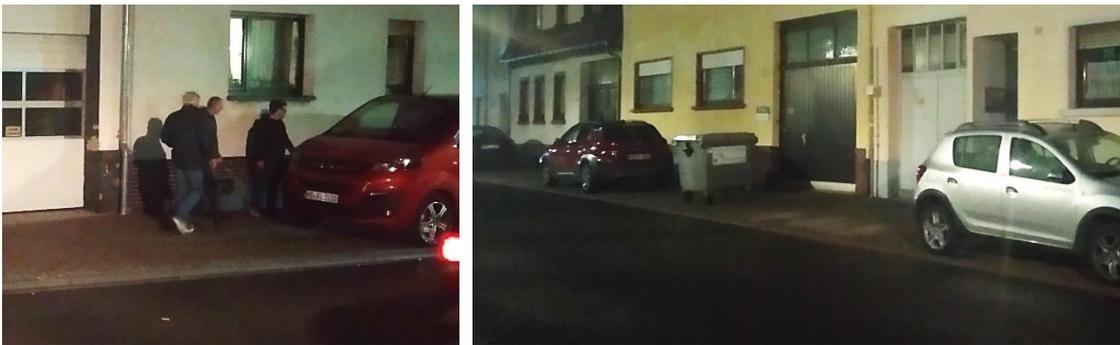
- Die Bürger:innen loben die Lösung der Fußgängerampel entlang der Ziegelstraße über die Ringstraße. Hier führt der Schulweg von vielen Schulkindern zur Waldschule. Die Treppe am Rathaus wird jedoch von vielen bemängelt. Die Stufen weisen hier die Kontraste auf, um für Sehingeschränkte wahrnehmbar zu sein, ein Streifen an der unteren und oberen Stufe reicht hier schon aus.. Auch sind die Ausläufe der Treppe unnötig langgezogen, finden die Bürger:innen. Dadurch wird der Platz für einen schönen breiten Gehweg leider verschwendet. Eine Bürgerin merkt an, dass die Rathausrampe übersichtlich ist und sehr schwer auffindbar ist, gerade für Menschen, die darauf angewiesen sind.

Abbildung 43: Auslaufende Stufen am Rathaus mit Kontrasten



- Ein weiterer Aspekt, der an dieser Station thematisiert wird, ist das Gehwegparken an der Ringstraße. Hier war es für die Teilnehmenden als Einzelperson schon schwierig durchzukommen. Für Bürger:innen mit einem Rollator oder Kinderwagen wäre die Straßenseite nicht passierbar.

Abbildung 44: Gehwegparken entlang der Ringstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

- Auf dem Weg zu Station 7 wird die Ampelschaltung an der Nußlocher Straße angesprochen und deren lange Wartezeiten. Herr Müller weist hier auf die Installation von Doppelborden hin, die sowohl eine 0 cm Absenkung als auch eine 6 cm Absenkung aufweisen, damit sowohl mobilitäts- als auch seheingeschränkte Personen hier problemlos queren können.

### Station 7 – Ecke Ringstraße / Johann-Jakob-Astor-Straße

- Die Kreuzung der Ringstraße / Johann-Jakob-Astor Straße lässt sich laut der Teilnehmenden schwer queren. Viele würden hier einen FGÜ befürworten, wie etwa Richtung Kreisel Richtung Nahversorgungszentrum. Herr Müller weist darauf hin, dass die weitere Johann-Jakob-Astor-Straße Richtung Lidl Einkaufszentrum ein verkehrsberuhigter Bereich ist und daher keine Gehwege braucht. Die tatsächliche Situation durch die parkenden Autos suggeriert dies aber anders.
- Des Weiteren würden die Teilnehmenden eine Querungshilfe befürworten, besonders auf Grund der Nähe zum Kindergarten.

### Station 8 – Drehscheibe evangelische Kirche

- Auf dem Weg zur Abschlussstation zwischen Drehscheibe und evangelischer Kirche, wird der FGÜ an der Nußlocher Straße passiert. Hier sammeln die Teilnehmenden verschiedene Aspekte, die an der Drehscheibe aufgegriffen werden.

Abbildung 45: Fußweg entlang des Supermarkt-Gebäudes



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

- Die Wegführung auf dem Parkplatz ist für die Bürger:innen hier nicht eindeutig, die Teilnehmenden merken an, dass sie nicht wissen welche Wege auf dem Lindenplatz für zu Fuß Gehende vorgesehen sind. Die Wegführung an der Fassade des Lidl entlang ist von Pollern geprägt und sehr schmal. Ebenso wird der Bodenbelag kritisiert. Zwischen Platten ändert sich der Bodenbelag der es Menschen mit Rollatoren sehr schwer macht dort zu laufen. Ein durchgehender gut berollbarer Streifen wäre hier sinnvoll. Am Fußgängerüberweg in der Nußlocher Straße fehlen die taktilen Leitelemente für einen barrierefreien Ausbau, bemängelt eine Bürgerin.

Abbildung 46: Aspekte entlang der Nußlocher Straße, links: Gehwegpflasterung, rechts: fehlende taktile Leitelemente



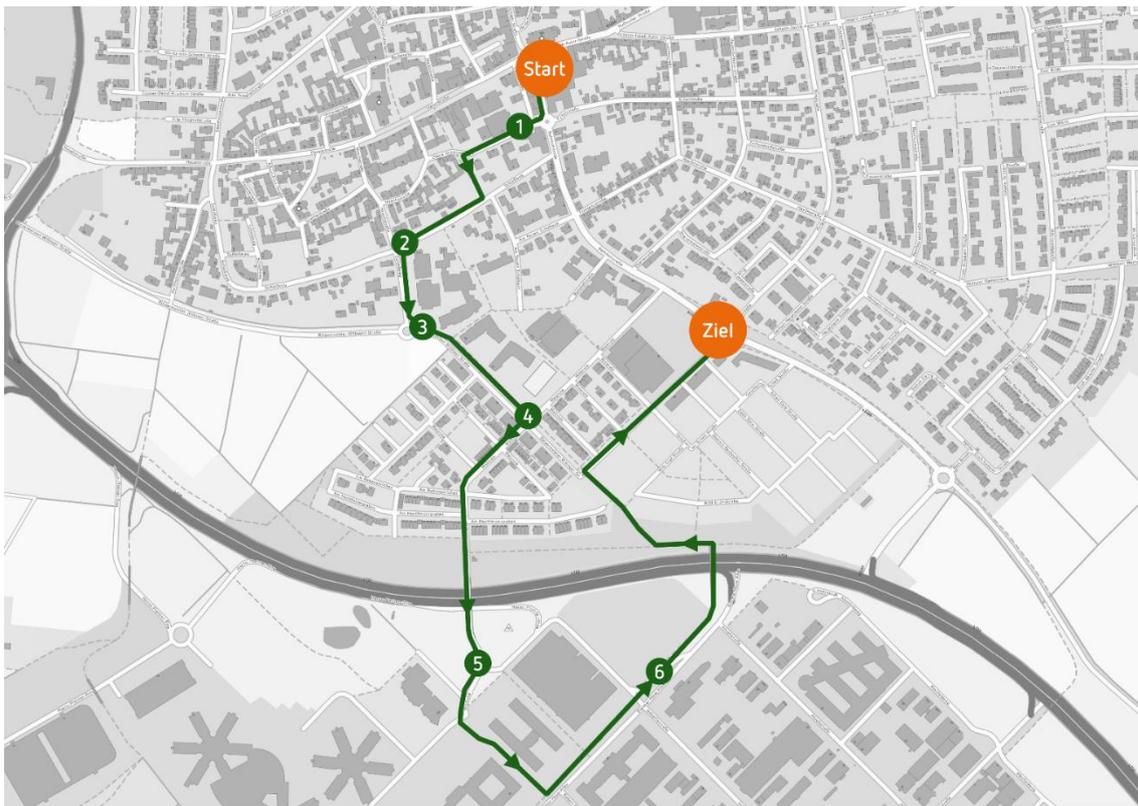
Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

- Grundsätzlich ist die Nußlocher Straße, die als Johann-Jakob-Astor Straße zur Drehscheibe weiter führt durch schmale Gehwege gekennzeichnet, sodass entgegenkommende Passant:innen nur schwer aneinander vorbei können. Circa 20m vor der Volksbank Kraichgau ist eine breite Mauer. Diese empfinden die Bürger:innen als nicht sinnvoll und wirkt eher verwirrend. Zwar ist die Mauer kontrastreich markiert, jedoch wird dadurch viel Platz verschwendet, der für einen breiteren Gehweg genutzt werden könnte.
- Ebenso ist die Geschwindigkeit ein Anliegen der Teilnehmenden. Die Realisierung einer 30er Zone wird befürwortet und würde helfen, dass sich die Teilnehmenden sicherer fühlen.

## 8.2.2 Zweite Begehung (27.10.2021)

Der zweite Planungsspaziergang in Walldorf beginnt am Mittwoch, den 27. Oktober 2021 um 17:30 Uhr an der Drehscheibe. Die Gruppe der Teilnehmenden setzt sich aus 22 Personen zusammen, darunter Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, Interessensvertretungen und Bürger:innenschaft und der Planersocietät.

Abbildung 47: Routenverlauf 2. Begehung Walldorf



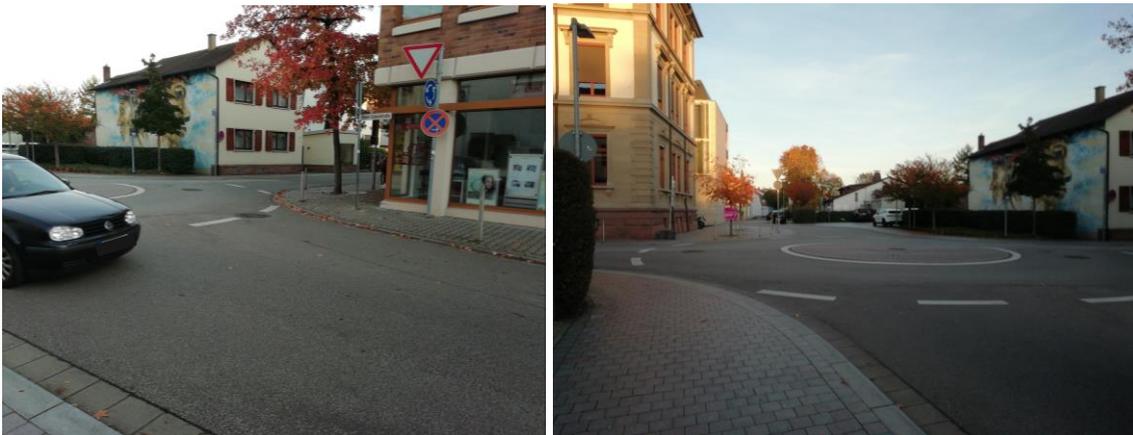
Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung, Kartengrundlage: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)

### Zusatzstation: Kreisverkehr Bahnhofstraße/Schulstraße

Auf dem Weg zur ersten Station macht die Gruppe am Kreisverkehr Bahnhofstraße / Schulstraße einen Halt, um über die Situation vor Ort zu sprechen.

- Teilnehmende mit Sehbehinderung machen darauf aufmerksam, dass hier eine Querungshilfe geschaffen werden muss, damit sie sicher den Kreisverkehr überqueren können. Die Wegeführung sei hier nicht intuitiv verständlich. Außerdem werde eine Null-Absenkung des Bordsteins für Rollstuhlfahrer:innen gewünscht.
- Die Gehwege der Bahnhofstraße werden als sehr schmal bezeichnet. Dazu würden sich Masten auf dem Gehweg befinden, die für Menschen mit Sehbehinderung ein Hindernis darstellen.
- Des Weiteren wird sich auf der Lammstraße ein fugenarmer Begleitstreifen gewünscht, damit Rollstuhlfahrer:innen und Personen mit Kinderwägen nicht über das Kopfsteinpflaster fahren müssen.
- Auf der Schulstraße stehen die PKWs häufig sehr weit auf dem Bürgersteig.
- An der Treppe zur Sparkasse fehlt bei der ersten Stufe eine kontrastreiche Markierung für Sehbehinderte.

Abbildung 48: Kreisverkehr Bahnhofstraße/Schulstraße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

### Station 1: Freiwillige Feuerwehr

Auf dem Weg zur ersten Station wird hervorgehoben, dass kniehohere Poller für Sehbehinderte schlecht wahrnehmbar sind und generell potenzielle Hindernisse für Sehbehinderte auf jeden Fall mit kontrastreichen Markierungen versehen werden sollten. Noch besser wäre es, wenn generell größere Elemente genutzt werden, wie beispielsweise große Blumenkübel. An der LSA auf dem Schloßweg Ecke Am Neuen Schulhaus werden fehlende Null-Absenkungen bemängelt. Zusätzlich ist der Taktgeber der LSA zu leise und das fehlende Blindenleitsystem laut den teilnehmenden Sehbehinderten ein weiteres Hindernis.

- Auf dem Platz vor der freiwilligen Feuerwehr werden ebenfalls die Sitzsteine aufgrund des fehlenden Kontrasts zum Boden negativ angemerkt.

- Die angrenzende Bushaltestelle ist nicht barrierefrei.
- Zudem wird erläutert, dass bei einer zu starken Neigung der Bürgersteige zur Straße Schwierigkeiten für Rollstuhlfahrende auftreten.

Abbildung 49: Freiwillige Feuerwehr – Sitzsteine ohne Kontraste zum Umfeld

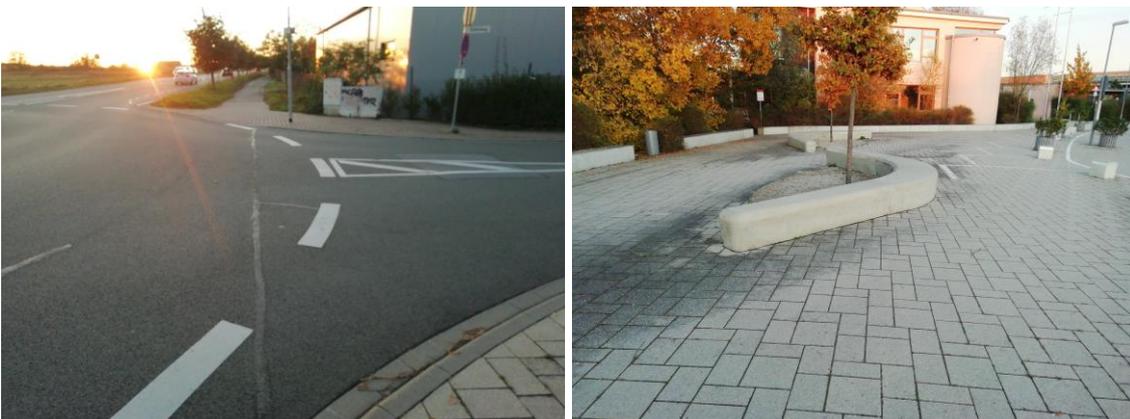


Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

### Station 2: Kreisverkehr Schloßweg/Bürgermeister-Willinger-Straße

- Hier wünschen sich die Teilnehmenden einen FGÜ am Kreisverkehr, um die Straße besser queren zu können.
- Eine positive Rückmeldung gab es für die Kiss&Ride-Parkplätze. Jedoch stellen die „Elterntaxis“ aufgrund der Menge ein Problem dar.

Abbildung 4: Kreisverkehr Schloßweg/Bürgermeister-Willinger-Straße



- Auf dem angrenzenden Platz werden wieder die fehlenden Kontraste an dem Stadtmobiliar angemerkt.

### Station 3: Walzrute/Bürgermeister-Willinger-Straße

- Auf dem Weg zur Station drei wird darauf aufmerksam gemacht, dass das Klicken der LSA auf der Bürgermeister-Willinger-Straße zu leise ist und aufgrund des zu kurzen Blindenleitsystem die LSA für Sehbehinderte schwierig zu finden ist.
- Ansonsten sollte ein Pflanzenkübel o.ä. vor die Ecke des Begleitgrünstreifens gestellt werden, da im Dunkeln nicht gesehen werden kann, dass es dort ca. 20 cm tief abfällt.
- Bei der Kreuzung Walzrute/Bürgermeister-Willinger-Straße wird von Teilnehmenden kritisiert, dass das STOP-Schild von vielen Autofahrern nicht gut angenommen wird.

Abbildung 50: Begleitgrünstreifen



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

Abbildung 6: Walzrute / Bürgermeister-Willinger-Straße



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

#### Station 4: Bushaltestelle SAP Campus

- Auf dem Weg zu der Bushaltestelle SAP Campus kritisieren die Teilnehmenden, dass der Gehweg auf der Walzrute Ecke Am Rebengärtchen in einem Rondell endet und danach auch kein Gehweg mehr in Richtung Brücke führt.
- Kurz vor der Brücke befindet sich eine Schranke auf dem Gehweg. Dies sei besonders für Menschen mit Rollstuhl oder Sehbehinderung ein Hindernis.
- Der östliche Fußweg auf der Brücke ist nicht barrierefrei, er beginnt und endet mit einem nicht abgesenkten Bordstein.
- Das Hauptproblem für die Teilnehmenden mit Sehbehinderung würde an der SAP-Bushaltestelle die fehlende Beleuchtung darstellen. So wird von der rollstuhlfahrenden Person angemerkt, dass die doppelte Bordsteinkante an der Bushaltestelle ein Hindernis darstellt.

Abbildung 7: Bushaltestelle SAP-Campus

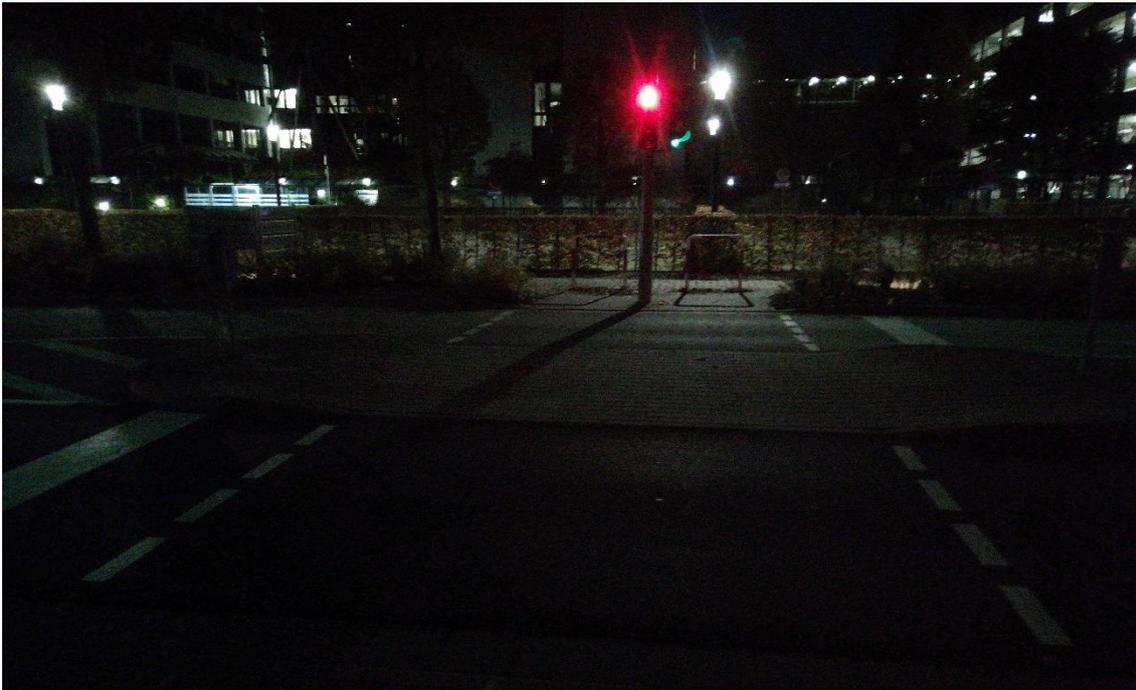


Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

### Station 5: Dietmar-Hopp-Allee

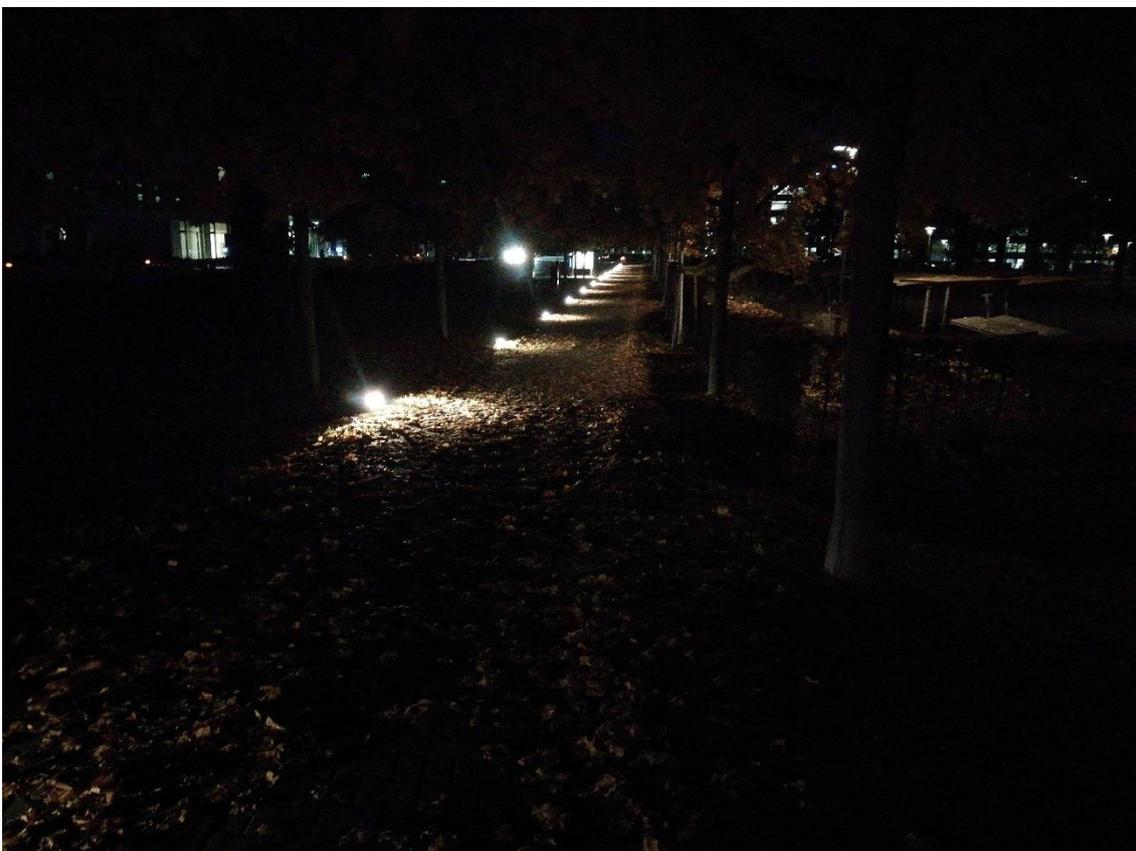
- Zunächst wird von einem Teilnehmenden mit Sehbehinderung erläutert, dass die Bushaltestellen auf der Dietmar-Hopp-Allee zur Gefahr für Sehbehinderte werden können. Denn durch die Haltstellenschilder, die weit auf dem Gehweg stehen würden, hätte er oft zwischen Menschen und Straße gehen müssen. Hier fühlte er sich sehr unsicher.
- Auf der Dietmar-Hopp-Allee wird der breite Gehweg von einigen Teilnehmenden gelobt. Danach wird von einem größeren Teil der Gruppe darauf hingewiesen, dass die LSA vor dem Gebäude SAP SE (WDF02) mit einer zu kurzen Grünphase eingestellt ist. Durch die kurze Grünphase fehle auf der Mittelinsel ein Druckknopf. Zudem gibt es Kritik an den Umlaufsperrern, da diese den Weg zur LSA versperren würden.
- Außerdem stellt die Gruppe fest, dass ein Ampelmast auf der Kreuzung Dietmar-Hopp-Allee/Industriestraße zu weit von der Fußgängerfurt steht.
- Die letzte Station vor dem Ziel ist an der Dietmar-Hopp-Allee Ecke Altrottstraße. Von den Teilnehmenden wird der nicht geräumte Fuß- und Radweg bemängelt, jedoch wird die Beleuchtung des Weges gelobt.
- Zuletzt wird noch über eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Dietmar-Hopp-Allee diskutiert. (Auf Grund möglicher Rückstauungen auf die L723 wurde hier bisher keine Querungshilfe angelegt. Es gibt Überlegungen hier eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr anzulegen)
- Auf dem Weg zum Ziel wird von den Teilnehmenden die Stelle nördlich der Bücke aufgrund der fehlenden Beleuchtung für Fuß und Rad als Konfliktsituation eingestuft.

Abbildung 51: LSA Dietmar-Hopp-Allee



Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

Abbildung 8: Fuß- und Radweg bei Dunkelheit

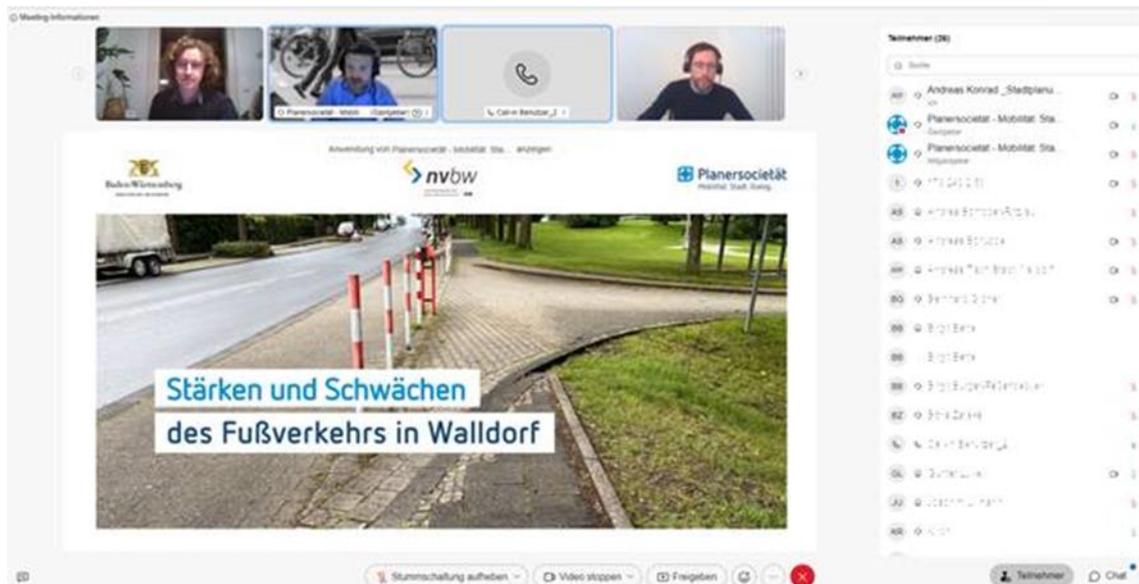


Quelle: Planersocietät, eigene Aufnahme

## 8.3 Abschlussworkshop (01.12.2021)

Herr Domin (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und gibt eine kurze technische Einführung. Während des Abschluss-Workshops haben die Teilnehmenden immer wieder die Möglichkeit an Umfragen teilzunehmen. Die Umfrage-Ergebnisse sind am Ende der Dokumentation zu finden. Auch Bürgermeister Herr Renschler begrüßt die anwesenden Personen und bedankt sich für die kontinuierliche Teilnahme an den Veranstaltungen und gibt einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks.

Abbildung 52: Webex-Meeting zum Abschluss-Workshop



Quelle: Screenshot Webex

Nach einer kurzen Einführung zu den Zielen der Fußverkehrs-Checks fasst Herr Domin die beiden Begehungen vom 20. und 27. Oktober 2021 zusammen und erläutert das weitere Vorgehen. Anschließend stellt Herr Müller die identifizierten Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in der Gemeinde Walldorf dar. Auch die Teilnehmenden werden zu Ihrer Meinung zur Fußverkehrsqualität in Walldorf befragt. Im Anschluss werden erste Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfelder „Längsverkehr“, „Querungen“, „Barrierefreiheit“ und „Kommunikation“ vorgestellt. Im Anschluss an die Maßnahmenvorstellung zeigt Herr Tisch auf, welche Schritte derzeit in Walldorf umgesetzt werden, um die thematisierten Herausforderungen anzugehen. Abschließend gibt Herr Domin Hinweise zu einer möglichen Implementierung der Fußverkehrsbelange und verschiedenen Fördermöglichkeiten.

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgestellt und sind im Foliensatz näher erläutert:

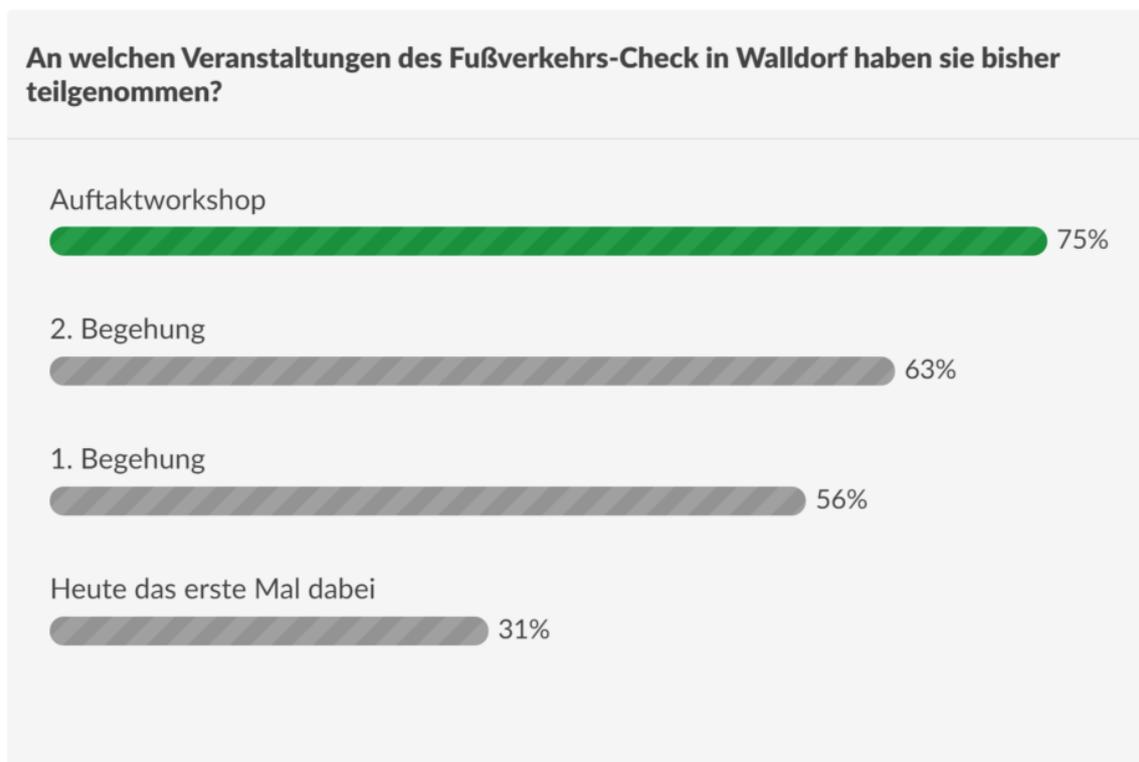
- Längsverkehr:
  - Schmale Gehwege in Walldorf
  - Hindernisfreie Gehwege
  - Fußweg Walzrute
  - Umgestaltung Heidelberger Straße
- Querungen:
  - Gestaltung Knotenpunkt Bürgermeister-Willinger-Straße
  - Kreisverkehr Bahnhofstraße, Schloßweg
  - Querungshilfe Schwetzinger Straße, Heidelberger Straße
- Barrierefreiheit / Aufenthaltsqualität
  - Kontraste im Straßenraum
  - Barrierefreie Straßenraumgestaltung
  - Taktile Leitelemente und Absenkungen
  - Leitlinie Hauptstraße
  - Aufenthaltsqualität Hauptstraße
  - Parken entlang der Hauptstraße
  - Verkehrssituation Drehscheibe
- Kommunikation
  - Fußverkehr bei allen Planungen mitdenken
  - Weitere Veranstaltungen, Aktionstage und Kampagnen planen

Im Anschluss an die Präsentation der Handlungsfelder leiteten Herr Müller und Herr Domin eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Im Fokus der Diskussion sollten wichtige Ergänzungen zum Vortrag, Maßnahmen entlang der Routen und bestehende Potenziale stehen. Folgende Punkte wurden während der Diskussion angesprochen:

- Generell wird die Idee von Verkehrsversuchen positiv gesehen, verschiedene Maßnahmen sollten besser in der Praxis getestet werden anstatt zu lange theoretisch darüber zu diskutieren. Beispielsweise die Erweiterung der Fußgängerzone in der Hauptstraße, zu der es viele kontroverse Meinungen gibt.
- Neben der Erweiterung der Fußgängerzone wird auch über die stärkere Bewirtschaftung der Parkstände in der Hauptstraße diskutiert. Der ruhende Verkehr sollte besser in die Parkbauten im Umfeld verlagert werden. Wichtig ist vielen Teilnehmenden, dass Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen weiterhin einen Parkplatz mit kurzen Wegen zur Verfügung haben.
- In der Hauptstraße werden sich mehr Radabstellanlagen und Sitzgelegenheiten gewünscht

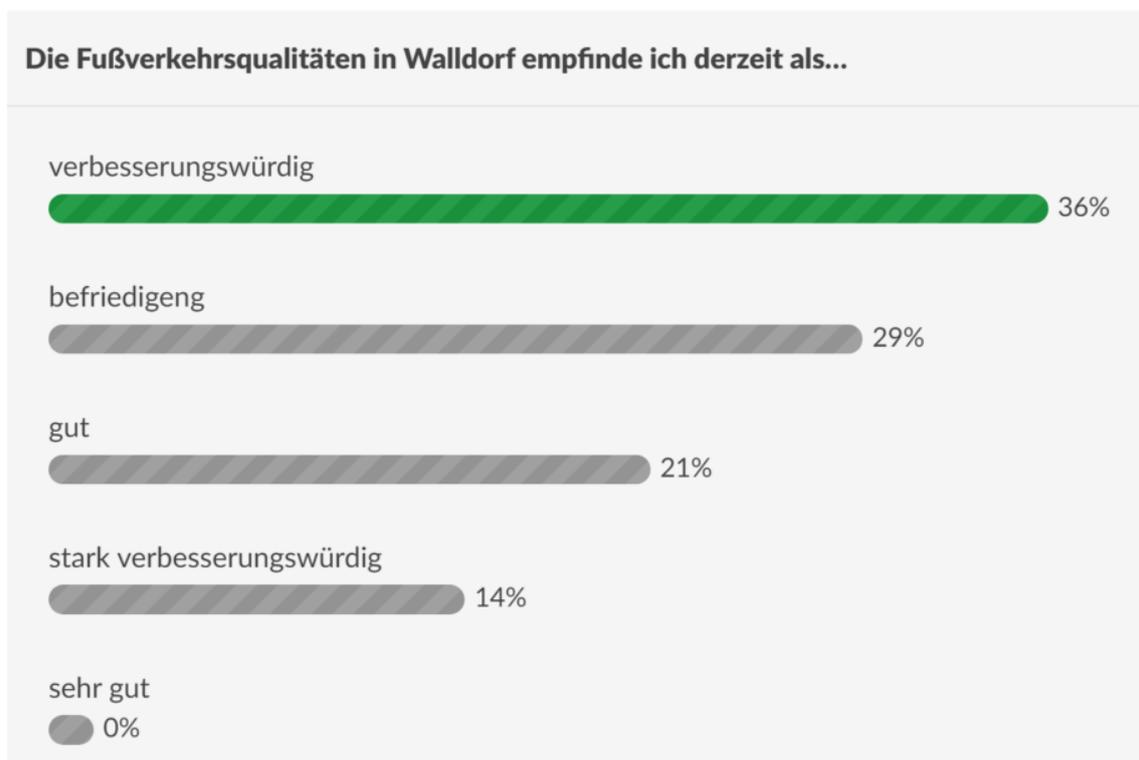
Zum Abschluss der Veranstaltung gibt Herr Müller einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte des Fußverkehrs-Checks. Herr Müller und Herr Domin bedanken sich für die rege Teilnahme. Auch Herr Renschler bedankt sich noch einmal bei den Teilnehmenden und wünscht allen einen schönen Abend.

Abbildung 53: Abschluss-Workshop Frage 1



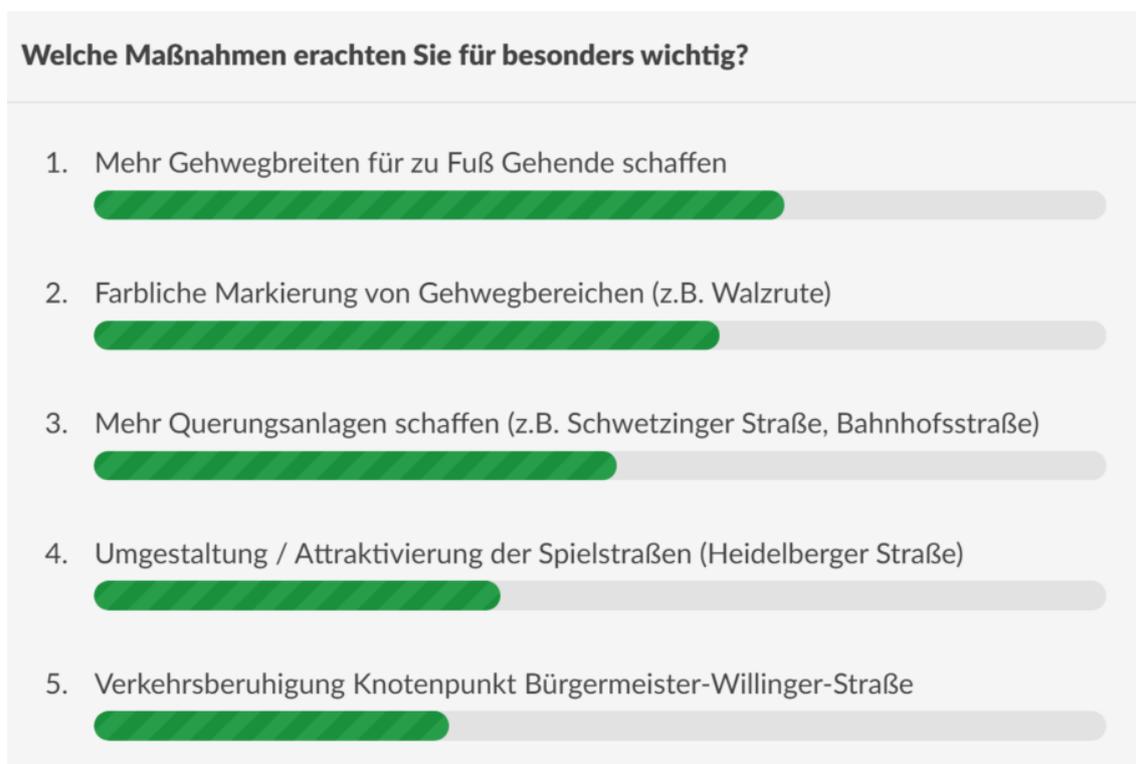
Quelle: Planersocietät, Slido

Abbildung 54: Abschluss-Workshop Frage 2



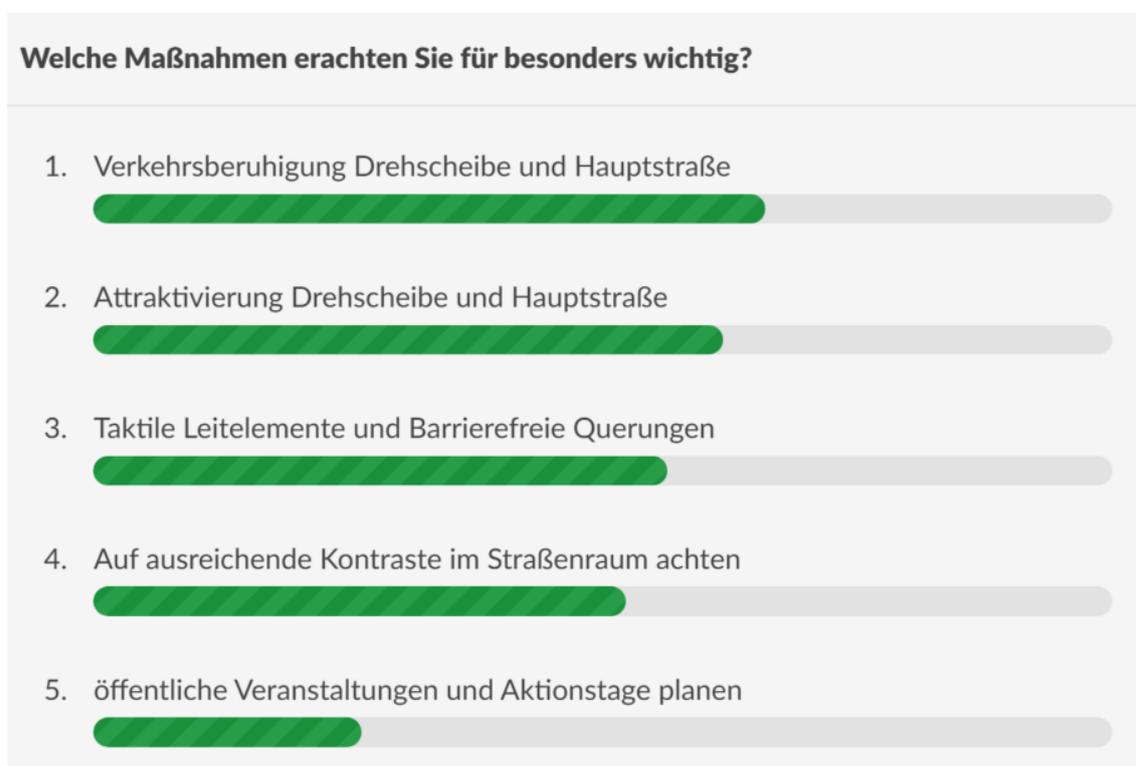
Quelle: Planersocietät, Slido

Abbildung 55: Abschluss-Workshop Frage 3



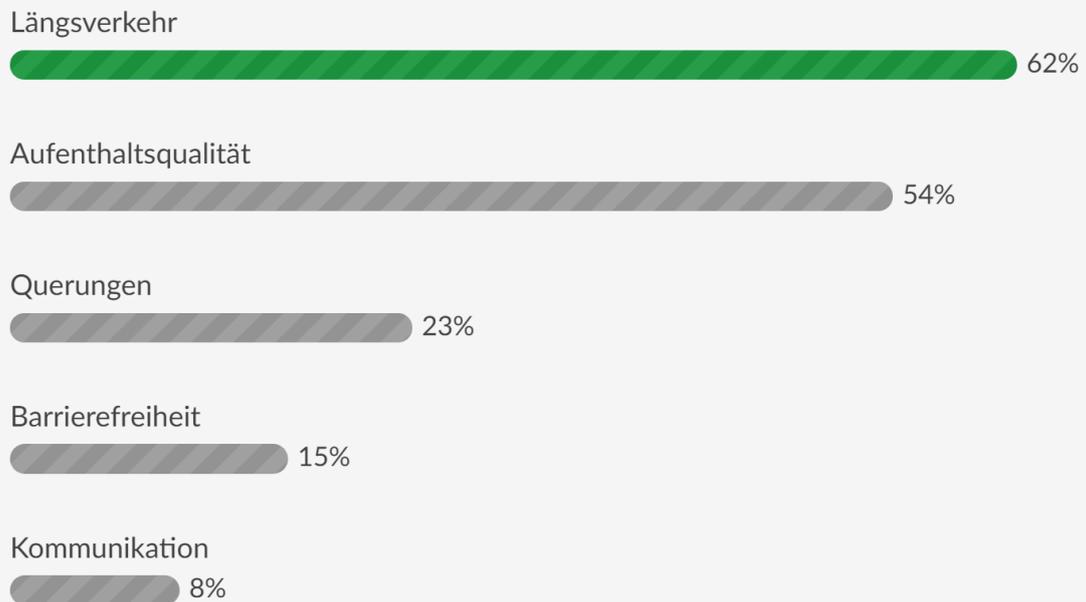
Quelle: Planersocietät, Slido

Abbildung 56: Abschluss-Workshop Frage 4



Quelle: Planersocietät, Slido

Abbildung 57: Abschluss-Workshop Frage 5 (Mehrfachnennung möglich)

**In welchem Themenfeld sehen Sie den meisten Handlungsbedarf in Walldorf?**

Quelle: Planersocietät, Slido

## Quellenverzeichnis

---

**Deutsches Institut für Urbanistik, Bergische Universität Wuppertal 2021:** Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Berlin, 2021

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

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

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

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

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

**FUSS e.V. 2004 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Gehen bewegt die Stadt. Berlin, 2004

**FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch - Wie Fußgänger sicher über die Straße kommen. Berlin, 2015

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

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

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

**StVO 2013 – Straßenverkehrsordnung,** Fassung vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091). Köln, 2021

**UBA 2017 – Umweltbundesamt:** Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau, 2017.

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

**UBA 2020 – Umweltbundesamt:** Quartiersmobilität gestalten. Dessau-Roßlau, 2020.

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

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

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

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

**VwV-StVO 2017 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**, Fassung vom 8.11.2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1). Köln, 2021

**Weitere Quellen:**

PTV Transport Consult GmbH, Verkehrszählung 2014 Stadt Walldorf, Oktober 2014

Stadt Walldorf – Bürgersteige -Breiten Stand 2013

Stadt Walldorf - Fußverkehr in Walldorf, Bestandsaufnahme März 2021,

Stadt Walldorf Schulwegepläne

Stadt Walldorf Zusammenfassung von Unfalldaten, März 2021

Generationenbrücke Walldorf – Sicherer Straßenraum für Senioren – Begehung September 2019

**Internetquellen:**

<https://www.aktivmobil-bw.de>

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/>

<https://www.baukultur-bw.de>

<https://www.dvr.de/>

<https://www.klimaschutz-bewegt.de/>

<https://www.lgl-bw.de>

<https://www.ulm.de>

<https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>