



Fußverkehrs-Checks BW 2021


Mehr Miteinander im Straßenverkehr



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH 

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler
Telefon: 0711/23991 - 115
E-Mail: laura.hoyler@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

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

Bearbeitung

M. Sc. Annika Jung
M. Sc. Manuel Kitzmann

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Hintergrund der Maßnahme | 7 |
| 2 | Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes | 8 |
| 2.1 | Informationsportal | 8 |
| 2.2 | Arbeitshilfen und Broschüren | 8 |
| 2.3 | Veranstaltungen | 10 |
| 2.4 | Programme und Maßnahmen | 11 |
| 2.5 | Förderung | 11 |
| 3 | Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks | 12 |
| 4 | Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort | 15 |
| 5 | Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern | 20 |
| 5.1 | Handlungsfeld Querungen (A) | 20 |
| 5.2 | Handlungsfeld Barrierefreiheit (B) | 28 |
| 5.3 | Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C) | 33 |
| 5.4 | Weitere Maßnahmen (D) | 39 |
| 5.5 | Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen | 46 |
| 6 | Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung | 49 |
| 7 | Zusammenfassung | 50 |
| 8 | Dokumentation | 52 |
| 8.1 | Auftaktworkshop (27.10.2021) | 52 |
| 8.2 | Begehungen | 56 |
| 8.2.1 | Erste Begehung (24.11.2021) | 57 |
| 8.2.2 | Zweite Begehung (04.04.2022) | 63 |
| 8.2.3 | Abschlussworkshop Singen (18.05.2022) | 73 |
| | Quellenverzeichnis | 77 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021..... | 12 |
| Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks | 13 |
| Abbildung 3: Attraktive Fußgängerzone | 15 |
| Abbildung 4: Blindenleitsystem und akustische Signalgeber | 15 |
| Abbildung 5: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung..... | 16 |
| Abbildung 6: Nette Toilette | 16 |
| Abbildung 7: Bürgermelder der Stadt Singen..... | 17 |
| Abbildung 8: Singen als Gewinnerkommune der AGFK „Schritte-Challenge“ | 17 |
| Abbildung 9: Nutzungskonflikte im Untersuchungsbereich..... | 18 |
| Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Singen 2016 (links), 2022 (rechts) (Befragung)..... | 19 |
| Abbildung 11: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende | 21 |
| Abbildung 12: Lichtsignalanlagen mit Optimierungsbedarf | 23 |
| Abbildung 13: Beispiele für Hinweise an Bedarfsampeln | 24 |
| Abbildung 14: Beispielskizze Bedarfsampel Bahnhofstraße..... | 24 |
| Abbildung 15: Eingeschränkte Sichtbeziehungen | 25 |
| Abbildung 16: Beispiele für vorgezogene Seitenräume..... | 25 |
| Abbildung 17: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Pflanzbehältnisse..... | 26 |
| Abbildung 18: Beispiele für verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltungen | 27 |
| Abbildung 19: Beispielskizze Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße | 27 |
| Abbildung 20: Beispiele für farbliche Hervorhebung..... | 27 |
| Abbildung 21: Barrierefreie Gestaltung | 28 |
| Abbildung 22: Beispiel für eine barrierefreie Lichtsignalanlage..... | 29 |
| Abbildung 23: Skizze Bodenindikatoren..... | 29 |
| Abbildung 24: Skizzen: fehlende Elemente zur Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen..... | 30 |
| Abbildung 25: Beispiel für kontrastreiche Fahrradständer | 31 |
| Abbildung 26: Skizze zu fehlenden Kontrasten an Pollern | 31 |
| Abbildung 27: Beispiel für einen Gestaltungsleitfaden..... | 31 |
| Abbildung 28: Bestehender Blindenleitstreifen | 32 |
| Abbildung 29: Beispiel für Blindenleitstreifen..... | 32 |
| Abbildung 30: Fehlende Kontrastierung von Blindenleitstreifen..... | 33 |
| Abbildung 31: Engstelle durch Mülleimer | 33 |
| Abbildung 32: Beispiel für Müllsammelstelle | 33 |
| Abbildung 33: Skizze Vorschlag Radnetz | 35 |
| Abbildung 34: Beispiel für Hinweis zur gegenseitigen Rücksichtnahme | 35 |
| Abbildung 35: Beispiele für Dialogdisplays..... | 35 |
| Abbildung 36: Gehwegparken..... | 36 |
| Abbildung 37: Zulieferer in Fußgängerzone | 36 |
| Abbildung 38: Beispiel für Lieferbereiche und Ladezonen..... | 37 |
| Abbildung 39: Beispiel für Zufahrtsregelungen für Anwohner und Anlieger..... | 37 |
| Abbildung 40: Beispiel für Flyer Sicher zu Fuß zur Schule..... | 38 |
| Abbildung 41: Beispiel für einen Lauffbus..... | 39 |
| Abbildung 42: Schulwegplan Waldeck-Schule..... | 40 |
| Abbildung 43: Beispiele für attraktive Sitzgelegenheiten | 42 |
| Abbildung 44: Beispiel für Spielgelegenheiten..... | 42 |
| Abbildung 45: Bestehende Wegweisung | 43 |
| Abbildung 46: Beispiele für Wegweisungen | 43 |
| Abbildung 47: Beispiel für Veranstaltung zur Barrierefreiheit | 45 |
| Abbildung 48: Beispiel für temporäre Spielstraße..... | 45 |
| Abbildung 49: Beispiele für temporäre Nutzung..... | 45 |
| Abbildung 50: Umsetzung erster Maßnahmen | 46 |
| Abbildung 51: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge | 47 |
| Abbildung 52: Priorisierung der vorgestellten Maßnahmenvorschläge beim Abschlussworkshop..... | 48 |
| Abbildung 53: Vielfalt der Fußverkehrsförderung..... | 50 |
| Abbildung 54: Begrüßung via Webex..... | 53 |
| Abbildung 55: Ergebnis der Umfrage zur Zusammensetzung der Teilnehmenden..... | 53 |
| Abbildung 56: Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Singen..... | 54 |
| Abbildung 57: Ergebnis zur Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Singen | 54 |
| Abbildung 58: Vorstellung der Route in Singen..... | 55 |
| Abbildung 59: Route der ersten Begehung | 57 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 60: Begrüßung im Klassenzimmer..... | 58 |
| Abbildung 61: Schüler:innenprotokoll Hauptstraße | 59 |
| Abbildung 62: Querung an der Alemannenstraße | 60 |
| Abbildung 63: Gehweg Freiheitstraße..... | 61 |
| Abbildung 64: Fußgängerzone..... | 62 |
| Abbildung 65: Station 4 - Hauptstraße..... | 62 |
| Abbildung 66: Route der zweiten Begehung..... | 64 |
| Abbildung 67: Begrüßung am Startpunkt der Begehung..... | 65 |
| Abbildung 68: Weg entlang der Hauptstraße..... | 66 |
| Abbildung 69: 1. Station an der Hegaustraße | 66 |
| Abbildung 70: 2.Station an der August-Ruf-Straße | 67 |
| Abbildung 71: Zwischenstopp August-Ruf-Straße / Ekkehardstraße..... | 67 |
| Abbildung 72: 3.Station an der Hauptstraße | 68 |
| Abbildung 73: Weg entlang der Freiheitstraße | 69 |
| Abbildung 74: Zwischenstopp Erzbergerstraße/ Freiheitstraße | 69 |
| Abbildung 75: 4. Station August-Ruf-Straße | 70 |
| Abbildung 76: Zwischenstopp Freiheitstraße /Thurgauer Straße | 71 |
| Abbildung 77: Weg entlang Hegaustraße | 71 |
| Abbildung 78: 5. Station ZOB..... | 72 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------|--|
| ADAC | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. |
| AGFK-BW | Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg |
| ASTRA | Bundesamt für Straßen |
| BAST | Bundesanstalt für Straßenwesen |
| DTV | Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke |
| EFA | Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| FGÜ | Fußgängerüberweg, Zebrastreifen |
| FUSS e.V. | Fachverband Fußverkehr Deutschland |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| LGVFG | Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| LSA | Lichtsignalanlagen |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| NRW | Nordrhein-Westfalen |
| NVBW | Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| RiLSA | Richtlinie für Lichtsignalanlagen |
| 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 Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz |
| VwV-StVO | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung |

1 Hintergrund der Maßnahme

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege zu Fuß zurückgelegt (vgl. in-fas/DLR 2018: 7). Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu 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 zu Fuß Gehende sind 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, gleichermaßen qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder fehlen. 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, 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. Mittel- bis langfristig wird angestrebt den landesweiten Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 zu steigern. 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 wieder mit 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:

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

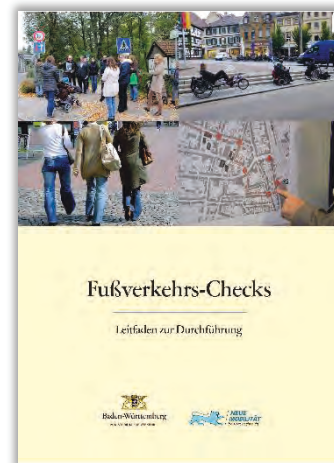
www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/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.

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.

www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf



2.3 Veranstaltungen

Das Land bietet jährlich Fachveranstaltungen zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war gleichzeitig Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe. Die fünfte Fachveranstaltung setzte den Fokus auf die Barrierefreiheit und fand im Juli 2020 coronabedingt als Webinar (Online-Fachseminar) statt. 2021 wurden drei Webinare durchgeführt. Im Mai 2021 fand das erste Webinar zum Thema „Einstieg in die Fußverkehrsförderung“ statt. Im November und Dezember 2021 folgten zwei weitere Webinare zum Motto der Fußverkehrs-Checks „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“. Im September 2022 findet ein Webinar mit dem Titel „Kommunale Chancen durch Fußverkehrskonzepte“ statt.

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 wurden 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 lieferte einen ersten richtungsweisenden Beitrag, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Baden-Württemberg zu schaffen.

2.5 Förderung

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: www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/ und in Kapitel 6.

2022 wurde der Fördertatbestand „Koordination Radverkehr“ **um das Thema Fußverkehr erweitert**. Gefördert werden 50 Prozent der anfallenden Personalkosten bei der Einrichtung neuer Stellen. Antragsberechtigt sind neben den Stadt- und Landkreisen auch Städte und Verwaltungsgemeinschaften mit unterer Verkehrsbehörde. Weitere Informationen unter: vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/sonstiges/

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: www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/

3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

Der Fußverkehrs-Check soll für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und diesen 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

Fußverkehrs-Checks 2021: Mehr Miteinander im Straßenverkehr



Winfried Hermann
Minister für Verkehr



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2021 bis Sommer 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 **digitalen 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 Singen zu schaffen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. 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 Situationen. In beiden Begehungsvorschlägen wurde der Routenverlauf lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** stellen das Kernelement der Fußverkehrs-Checks dar. Die erste Begehung fand mit einer 5. Klasse des Hegau-Gymnasiums statt und verlief vom Gymnasium entlang der August-Ruf-Straße über die Theodor-Hanloser-Straße und Thurgauer Straße zur Freiheitstraße. Von dort ging es entlang der August-Ruf-Straße und Ekkehardstraße weiter zur Hauptstraße, bevor es weiter zur Alemannenstraße und über die August-Ruf Straße und Widerholdstraße zum Gymnasiumweg und zurück zur Schule ging. Die zweite Begehung startete an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Hauptstraße und verlief entlang der Hauptstraße und Hegastraße, zur Erzberger Straße und weiter via der Hadwigstraße zur August-Ruf-Straße. Von dort ging es über die Ekkehardstraße zur Hauptstraße und entlang der Freiheitstraße, Thurgauer Straße und Hegastraße zum Bahnhofsvorplatz. Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren. Eine visuelle Darstellung der Begehungsrouten kann aus den Abbildungen in Kapitel 8.2. entnommen werden.

Der Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Check in Singen diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion der 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, sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in zukünftige Planungen zu diskutieren. Durch die Vertretenden der Presse konnten auch weitere Interessierte über den Fußverkehrs-Check in Singen informiert werden.

In der Präsentation im Gemeinderat werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium sind die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung in Singen.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten der Fußverkehrs-Checks in Singen können einige positive Rahmenbedingungen für den Fußverkehr hervorgehoben werden. Zu Fuß Gehende in der Innenstadt profitieren beispielsweise von der kompakten Struktur. Auch die schachbrettartige Struktur der Straßenzüge zwischen Bahnhofstraße und Freiheitstraße ermöglicht den zu Fuß Gehenden direkte Wege. Ausgehend vom Bahnhofsvorplatz ist die August-Ruf-Straße nicht nur als Fußgängerzone von wichtiger Bedeutung. Darüber hinaus ist sie die zentrale Achse einer fußläufigen Erschließung der nördlich der Innenstadt befindlichen Wohnbereiche und Schulen, welche große Schüler:innenzahlen besitzen und entsprechende Verkehrsströme erzeugen. Außerdem zeichnet sie eine hohe Aufenthaltsqualität aus, welche durch attraktive Sitz- und Spielmöglichkeiten unterstützt wird.

Abbildung 3: Attraktive Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät, August-Ruf-Straße, Hegastraße

Die Orientierung in der Stadt wird durch Wegweiser in Form von Stelen vereinfacht, welche neben Hinweisen zur Richtung auch einen Stadtplan der Stadt enthalten. Für Personen mit Seheinschränkungen sind zum Teil kontrastreiche Blindenleitsysteme (z. B. am Bahnhofsvorplatz) und Lichtsignalanlagen (Ampeln) mit akustischen Signalgebern vorhanden, die eine selbständige Fortbewegung erleichtern.

Abbildung 4: Blindenleitsystem und akustische Signalgeber



Quelle: Planersocietät, Bahnhofstraße, XY

Im Untersuchungsbereich wurden bereits einige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt, welche auch das zu Fuß Gehen attraktiver gestalten sollen. Neben der Fußgängerzone, in der nur Liefer- und Anliegerverkehr zulässig ist und welcher mit Pollern beschränkt ist, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Umfeld dieser meist 20 km/h, das Parken ist in diesen Bereichen nur in gekennzeichneten Flächen möglich. Auch Aufpflasterungen wurden zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs an einzelnen Stellen bereits eingesetzt. Auch die breiten Seitenräume können positiv hervorgehoben werden, wenn diese jedoch auch mit großen Fahrbahnquerschnitten einhergehen, was sich in vielen Fällen auf das Queren der Straße negativ auswirkt.

Abbildung 5: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Quelle: Planersocietät

Öffentliche Toiletten sind besonders für ältere Personen sowie für Eltern mit Kindern hilfreich und ermöglichen es längere Zeit auch zu Fuß unterwegs zu sein. In Singen gibt es das **Konzept der „Netten Toilette“**, bei der Toilettenanlagen von Gastronom:innen und Geschäften für die öffentliche Nutzung freigegeben werden.

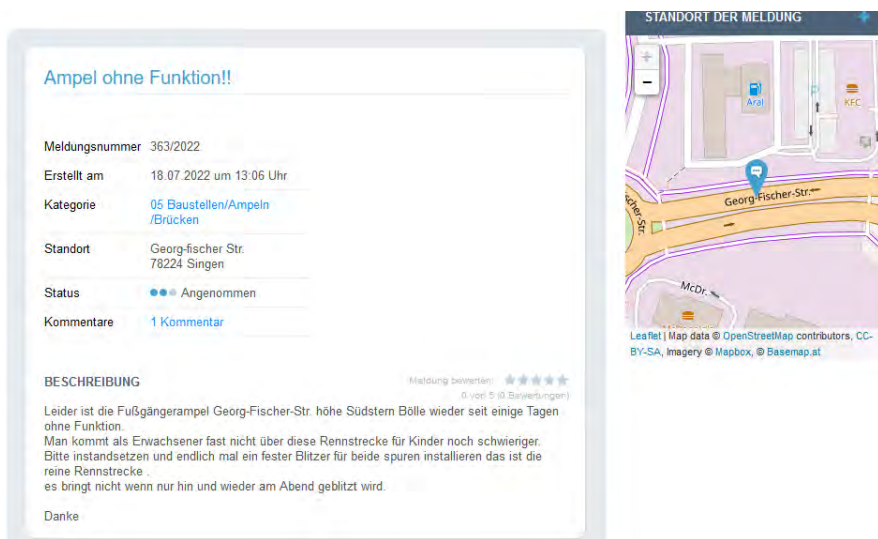
Zur Mängelmeldung im Bereich der Fußverkehrsinfrastruktur, wie Schlaglöcher oder behindertenfeindliche Gehsteigkanten, besteht in der Stadt Singen bereits die Möglichkeit diese online via Bürgermeldungen.com einzureichen. Dadurch können Bürger:innen Problem- und Gefahrenstellen unbürokratisch der Verwaltung mitteilen.

Abbildung 6: Nette Toilette



Quelle: Planersocietät

Abbildung 7: Bürgermelder der Stadt Singen



Quelle: <https://www.buergermeldungen.com/Singen/Buergermeldungen/05-Baustellen-Ampeln-Bruecken/Ampel-ohne-Funktion>

Die Stadt Singen ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK). Im Frühjahr 2022 haben die kommunalen Mitarbeitenden der Stadtverwaltung an der vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg geförderten „Schritte-Challenge“ der AGFK teilgenommen. Unter den 21 teilnehmenden AGFK-Kommunen in Baden-Württemberg gewann die Stadt Singen. Hier ist jeder Teilnehmende im Durchschnitt täglich 11.300 Schritte zu Fuß gegangen. Insgesamt wurden während der gesamten Laufzeit der Aktion 589 Millionen Schritte gezählt. Dies entspricht neun Erdumrundungen (AGFK BW 2022).

Abbildung 8: Singen als Gewinnerkommune der AGFK „Schritte-Challenge“



Quelle: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Stadt_Singen.jpg

An den Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg hat die Stadt Singen bereits im Jahr 2016 selbstfinanziert teilgenommen. Wodurch bereits einige Problemstellen erkannt und verbessert werden konnten.

Neben den positiven Aspekten für den Fußverkehr stellen die Hauptverkehrsstraßen B 34 mit DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke) von ca. 7900 Kfz/24h bis 10.000 Kfz/24h und L 191 mit einer DTV von über 10.000 Kfz/24h (SVZ BW 2019), welche den Untersuchungsbereich durchqueren, eine große Barriere für den Fußverkehr dar. Insbesondere die mehrstreifige Hauptstraße ist in diesem Zusammenhang anzuführen, da sie bspw. die Innenstadt von den Gebäuden der Stadtverwaltung, Stadthalle und dem Erholungsbereich entlang der Radolfzeller Aach trennt. Zudem werden an diesen Straßen die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr als unattraktiv empfunden.

Neben den Hauptverkehrsstraßen mit hohen Verkehrszahlen, stellen Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (Lieferverkehr, Radverkehr, Hol- und Bringverkehr vor Schulen) an mehreren Stellen im Untersuchungsbereich eine Barriere für den Fußverkehr dar.

Abbildung 9: Nutzungskonflikte im Untersuchungsbereich



Quelle: Planersocietät, Hegastraße, Bahnhofstraße

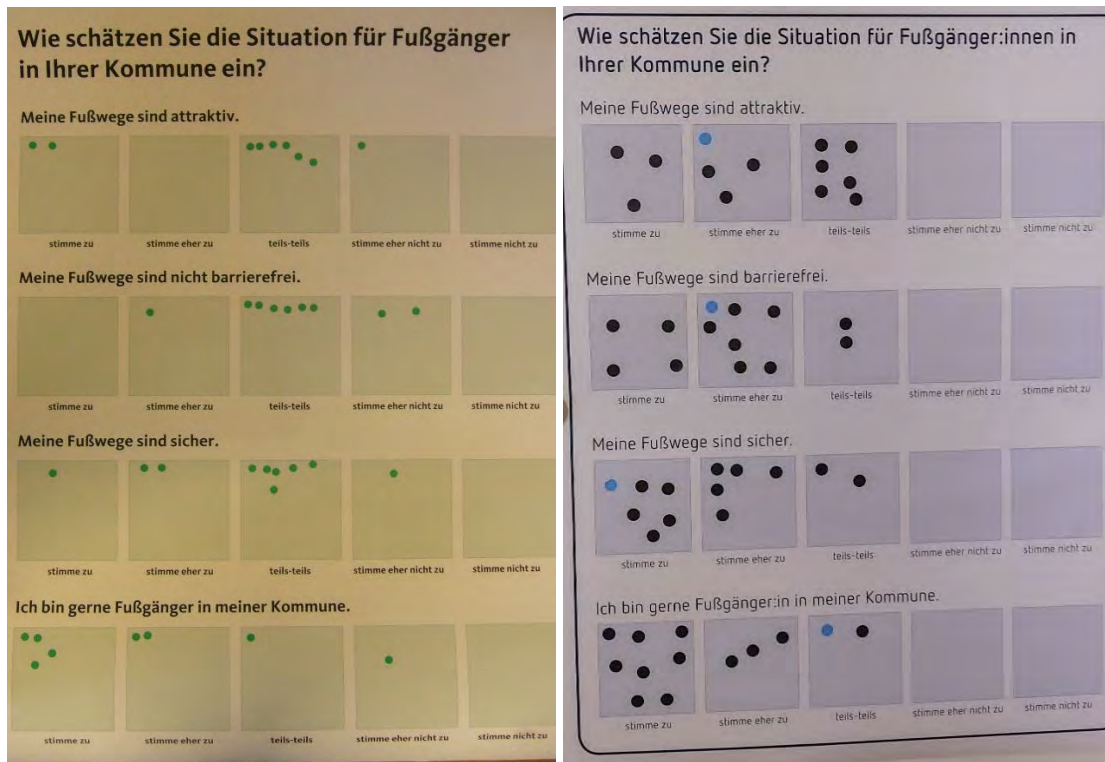
Vor diesem Hintergrund sowie durch Anmerkungen im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks und dem Input der Teilnehmenden während des Auftaktworkshops und der Begehungen können Handlungsfelder ausgemacht werden, die auf dem Weg zu attraktiveren und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten. Als Handlungsfelder für die betrachteten Teilbereich (aber auch im sonstigen Stadtgebiet zu beachten) sind folgende aufzuführen:

- **Querungen:** Der Handlungsbedarf ergibt sich in der Innenstadt insbesondere an den LSA (Lichtsignalanlagen) entlang der Hauptverkehrsstraßen, die sie einrahmen. Dafür sollen Maßnahmvorschläge gemacht werden, die Querungen für Verkehrsteilnehmenden sicherer und/oder attraktiver machen.
- **Barrierefreiheit:** Während der Begehungen wurden die Belange von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen angesprochen und ein Handlungsbedarf deutlich gemacht.
- **Nutzungskonflikte:** Bei den Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks in Singen wurden in der Innenstadt die unterschiedlichen Interessen und Nutzungsansprüche deutlich. Maßnahmvorschläge sollen daher die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone weiter steigern.

Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmvorschläge** zu Situationen, welche während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dieses behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang des Abschlussberichts wieder.

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input und Erkenntnissen während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops des Fußverkehrs-Checks 2021, wie bereits bei dem Fußverkehr-Check 2016 zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Singen äußern (Abbildung 10). Dabei wurde durch diejenigen, welche sich an dieser Abfrage beteiligten, deutlich, dass sich die Einschätzung im Bereich Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit im Vergleich zur ersten Abfrage verbessert hat. Wie bereits 2016 ist auch 2022 eine positive Tendenz bei der Frage, ob die Teilnehmenden gerne Fußgänger:innen in der Stadt sind, deutlich erkennbar.

Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Singen 2016 (links), 2022 (rechts) (Befragung)



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Das zu Fuß Gehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das zu Fuß Gehen kostenfrei ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht. Zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das zu Fuß Gehen gesund ist, die selbstständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, ältere und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Außerdem lebt eine Kommune von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume fördern das Wohlbefinden, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

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

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) äußern oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen.

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

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

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 11). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. in Querungsanlagen, in denen er keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr besitzt. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 11: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

A1 – Querungen an Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußverkehrs- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden Schutz bieten, Barrieren, wie z. B. die

Hauptstraße, zu queren. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für Fußverkehr anhand verschiedener Indikatoren.

Während der Begehungen wurden die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen an der Hauptstraße/Bahnhofstraße, Hauptstraße/Ekkehardstraße, Ekkehardstraße/August-Ruf-Straße und Alemannenstraße/Erzbergerstraße als zu lange empfunden. Teilweise wurden Wartezeiten über 60 Sekunden gemessen. Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden¹ bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der zu Fuß Gehenden in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden Ampeln hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden.

Einige zu Fuß Gehende empfinden die Länge der Freigabezeit (Grünphase), bzw. die nicht konfliktfreie Schaltung als Belastung, wenn diese nicht ausreicht die gesamte Fahrbahn zu Queren bzw. der links—oder rechtsabbiegende Verkehr gleichzeitig Grün hat. Diese Problematik wurde u.a. an den Querungen Hauptstraße/ Bahnhofstraße, Hauptstraße/Hegaustraße, Freiheitstraße, Ekkehardstraße und Erzbergerstraße von den Teilnehmenden der Begehungen angemerkt.

Grundsätzlich sollte für zu Fuß Gehende berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann.
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2010: 28 und FGSV 2011: 51).

Akustische Zusatzeinrichtungen sollten an den Lichtsignalanlagen in Singen zum Einsatz kommen (Siehe B1), daher sollte die gesamte Furtlänge während der Freigabezeit (Grünphase) an Lichtsignalanlagen zurückgelegt werden können. Zur Bemessung der Freigabezeit wird als Regelwert von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2010: 25). Im Hinblick des demographischen Wandels sollte diese jedoch so bemessen sein, dass eine Querung auch für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich sind. Diese haben häufig eine Gehgeschwindigkeit von 0,5 bis 0,8 m/s. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV (HBV A) verweisen daher für Berechnungen der Freigabezeit auf eine Geschwindigkeit von 1,0 m/s (vgl. FGSV 2011: 51). Empfohlen wird, die Freigabezeiten in Singen dahingehend zu überprüfen, dass eine komplette Fahrbahnquerung mit einer Geschwindigkeit von 1,0 m/s möglich ist.

An Kreuzungen, bei denen die Ampelphasen nicht konfliktfrei geführt werden, haben querende zu Fuß Gehende gemäß der StVO Vorrang, dennoch kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der Idealfall eine Trennung von Fahrzeug- und Fußverkehrs-Grün (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen **Zeitvorsprung für zu Fuß Gehende** zu achten. Mindestens 1 bis 2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der zu Fuß Gehende auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2010: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführenden auf

¹ Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunde nimmt auch der Anteil der Fußgänger deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen. Dies könnte beispielsweise an der Kreuzung Erzbergerstraße/Freiheitstraße eingesetzt werden (vgl. FGSV 2010: 14).

Abbildung 12: Lichtsignalanlagen mit Optimierungsbedarf



Quelle: Planersocietät, Ekkehardstraße, Erzbergerstraße

Die Anmerkungen der Teilnehmenden während der Begehungen sowie einzelne Stichproben während der Begehungen weisen daraufhin, dass an einigen Lichtsignalanlagen aus Sicht des Fußverkehrs Optimierungsbedarf besteht (Abbildung 12). In welchem Umfang Warte-, Freigabe- und Räumzeiten für den Fußverkehr positiv geändert werden können, bedarf einer detaillierten Prüfung der Schaltungen. Die vorangestellten Ausführungen betreffen nicht nur die Lichtsignalanlagen der Begehungen, sondern sollten auch für weitere Situationen im Stadtgebiet Anregung sein. Als Maßnahme kann eine **systematische Betrachtung der Lichtsignalanlagen-Schaltungen** im Stadtgebiet vorgeschlagen werden. Hierbei sollte insbesondere geprüft werden, inwieweit die den LSA-Schaltungen zugrundeliegenden Gehgeschwindigkeiten mit den Anforderungen einer älter werden Gesellschaft vereinbar sind.

A2 - Dunkelampeln kennzeichnen

Bei Dunkelampeln sind sämtliche Signale in der Grundeinstellung ausgeschaltet. Dies bietet gegenüber klassischen Ampelschaltungen, dass zu Fuß Gehende selbst entscheiden können, ob sie den Signalschutz in Anspruch nehmen möchten (vgl. FUSS e.V. 2015: 34). In Singen befindet sich eine Dunkelampel u. a. an der Bahnhofstraße. Gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) der FGSV sollte bei Dunkelampeln innerhalb einer Stadt eine möglichst einheitliche Regelung praktiziert werden, damit sich zu Fuß Gehende an die Regelung der „Dunkelanlagen“ gewöhnen können. Zudem sollte bei der Grundeinstellung Dunkel den zu Fuß Gehenden ein Hinweis gegeben werden muss, dass die Anlage betriebsbereit ist (vgl. FGSV 2015: 16). Daher sollte an **der Dunkelampel an der Bahnhofstraße ein Hinweisschild ergänzt werden**. Beispiele hierfür können die Hinweisschilder in Karlsruhe und Bremen darstellen.

Abbildung 13: Beispiele für Hinweise an Bedarfsampeln



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Karlsruhe, Bremen

Abbildung 14: Beispielskizze Bedarfsampel Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät, Skizze Bahnhofstraße

A3 – Sichtbeziehungen verbessern

Eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherheit von zu Fuß Gehenden beim Überqueren von Fahrbahnen sind Sichtbeziehungen. So sollen beispielsweise an Fußgängerüberwegen (auch Zebrastreifen) an Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu Fuß Gehende aus 50 m Entfernung erkennbar sein (VM BW 2019: 8). Häufig sind die Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehrs, anderer mobiler Hindernisse wie z. B. Mülltonnen, aber auch durch Vegetation oder Beschilderung deutlich geringer. Im Schulumfeld und auf Schulwegen gilt ein besonderes Augenmerk den Sichtbeziehungen, da die Schüler:innen oftmals aufgrund einer geringeren Körpergröße eine andere Sichtbeziehung haben, als Erwachsene. Bei den Fußverkehrs-Checks in Singen wurden die Sichtbeziehungen im Schulumfeld u.a. in der Alemannenstraße vor dem Hegau-Gymnasium und in der Freiheitsstraße auf Höhe der Thurgauer Straße als schlecht empfunden. Eine Maßnahme, um die Sichtbeziehungen insbesondere im Schulumfeld bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h zu optimieren, ist der **Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen**. Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume sollten zum Standardrepertoire bei der Ausbildung von Kreuzungen und Einmündungen im Erschließungsstraßennetz gehören (vgl. FUSS e.V. 2015: 14). Diese können zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden (Abbildung 16).

Abbildung 15: Eingeschränkte Sichtbeziehungen



Quelle: Planersocietät, Skizze Alemannenstraße

Abbildung 16: Beispiele für vorgezogene Seitenräume



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Ludwigsburg, Dortmund

Beim Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann hierauf ggf. verzichtet werden. Weiter zu beachten ist eine ortsfeste Beleuchtung sowie barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt.

Im Bereich des Bahnhofs und des ZOB schränken große Pflanzbehälter aktuell die Sichtbeziehungen stark ein (Abbildung 17). Diese **gilt es an geeignetere Standorte zu versetzen**, so dass die Sichtbeziehungen auch an dieser Stelle verbessert werden.

Abbildung 17: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Pflanzbehälter



Quelle: Planersocietät, Skizze Bahnhofstraße

A4 – Aufmerksamkeit erhöhen

Die Bahnhofstraße bietet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h bereits eine geringe Kfz-Geschwindigkeit, welche das Queren von zu Fuß Gehenden erleichtern soll. Fußgängerüberwege sind bei dieser geringen Kfz-Geschwindigkeit nicht einsetzbar, da bei dieser geringen Kfz-Geschwindigkeit, zu Fuß Gehenden ein flächenhaftes Queren ermöglicht werden soll. Jedoch wird das Queren der Fahrbahn in der Bahnhofstraße aufgrund der als zu hoch empfundenen Geschwindigkeiten und der eingeschränkten Sichtbeziehungen als unattraktiv empfunden.

An neuralgischen Querungspunkten kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden durch eine optische Hervorhebung des Bereichs erhöht werden. Es empfiehlt sich, im Bereich der Temporeduzierung auf 20 km/h den **Straßenraum verkehrsberuhigt zu gestalten**, um die Kfz-Fahrenden auf die städtebauliche Gestaltung aufmerksam zu machen. Beispiele hierfür können Bad Krotzingen oder die Friedrich-Ebert-Allee in Wiesbaden darstellen (Abbildung 18). Zusätzlich können **Kontrollen der Geschwindigkeit durch Blitzer oder Dialogdisplays** die Einhaltung der Geschwindigkeit verbessern.

Abbildung 18: Beispiele für verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Bad Krotzingen, Wiesbaden

Abbildung 19: Beispielskizze Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

Um das Queren u. a. vor dem Bahnhofsgebäude hervorzuheben können farbliche Markierungen eingesetzt werden. Da es sich in diesem Bereich um eine Fahrbahn handelt, die nur für Taxis und den Busverkehr freigegeben ist, kann eine **farbliche Markierung** wie in Leinfelden-Echterdingen oder Neuenburg am Rhein empfohlen werden (Abbildung 20). Ein rechtlicher Vorrang für Zu Fuß Gehende entsteht in diesem Zusammenhang nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten, z. B. 20 km/h, und die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmenden), eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen eine erhöhte Verkehrssicherheit für Zu Fuß Gehende erreicht werden.

Abbildung 20: Beispiele für farbliche Hervorhebung



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Leinfelden-Echterdingen, Neuenburg am Rhein

5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7). Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören Aspekte wie z. B. freie Gehgassen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, ausreichend Grün- und Räumzeiten an LSA oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es sowohl blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagen-nutzenden, älteren Menschen und z.B. Roller fahrenden Kindern selbstständig 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.

Bei der Straßenraumgestaltung sind demzufolge die Bedürfnisse von geh- und sehbehinderten Menschen zu berücksichtigen. 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).

Abbildung 21: Barrierefreie Gestaltung



Barrierefreiheit ist für
alle komfortabel



Barrierefreiheit ist für
jeden Dritten notwendig



Barrierefreiheit ist für
jeden Zehnten unentbehrlich

Quelle: Planersocietät

Abbildung 24: Skizzen: fehlende Elemente zur Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen



Quelle Planersocietät, Skizzen Erzberger Straße, Freiheitsstraße

Eine mögliche Priorisierung der Verbesserung an bestehenden Querungsstellen könnte sich anhand einer Matrix ergeben, die Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz, Typ der Querungsanlage (zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden; Querungsanlage mit Fußverkehrsvorrang; Querungsanlage ohne Fußverkehrsvorrang) und Bedeutung im Wegenetz² berücksichtigt. Darüber hinaus sind anstehende Vorhaben zu beachten, um Maßnahmen ggf. koppeln zu können. Damit diese Aspekte Umsetzung finden, sind (gelöst von den Begehungen) insbesondere Umgebungen von Nahversorgungseinrichtungen und Senior:inneneinrichtungen zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern. Hierzu können **Fokusanalysen** mit Betroffenen und Expert:innen durchgeführt werden, um die problematischen Stellen zu verorten um diese anschließend verbessern zu können.

B2 – Hindernisfreie Wege

Während der Begehungen in Singen wurden u.a. Poller, Pfosten und Fahrradabstellbügel thematisiert, welche mangels kontrastreicher Gestaltung ein Gefahrenpotenzial für Personen mit Seheinschränkungen darstellen können. Stadtmobiliar wie Poller, Pfosten, Masten, Briefkästen oder Abfallbehälter sollten möglichst nicht die nutzbare Gehwegfläche einschränken. Ist dies nicht zu vermeiden, „müssen sie für Personen mit Seheinschränkungen als Hindernis wahrnehmbar ausgebildet sein“ (Mühr 2015: 131). Zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit von Hindernissen für Personen mit Seheinschränkungen sowie bei Dunkelheit sind die Poller u.a. an der Ekkehardstraße, Hauptstraße und die Verkehrsschilder an der Thurgauer Straße, sowie Fahrradbügel z. B. in der Hegastraße mit Reflektorfolie **visuell zu kennzeichnen** (Abbildung 26). Die Breite der Markierung kann entsprechend der Pfosten bzw. Mastdicke variieren. Für die Poller z. B. in der Hauptstraße gilt die sichtbare Einbauhöhe von 90 cm mit mind. 8 cm hoher Sicherheitsmarkierung. Die Markierung muss sich visuell stark zum Umfeld hervorheben und möglichst am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein. (vgl. Mühr 2021: 120). Zusätzlich sollte vermieden werden, dass das Stadtmobiliar unterlaufen werden kann. Dies kann durch Tastleisten auf einer Höhe von ca. 15 cm erfolgen. Grundsätzlich sollte darauf geachtet werden, dass **Beschilderungen an Masten möglichst gebündelt** werden, sodass nicht für jeden Hinweis ein neuer Mast aufgestellt wird.

² Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes sind besonders zweckdienlich. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich ziehen.

Abbildung 25: Beispiel für kontrastreiche Fahrradständer



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Karlsruhe

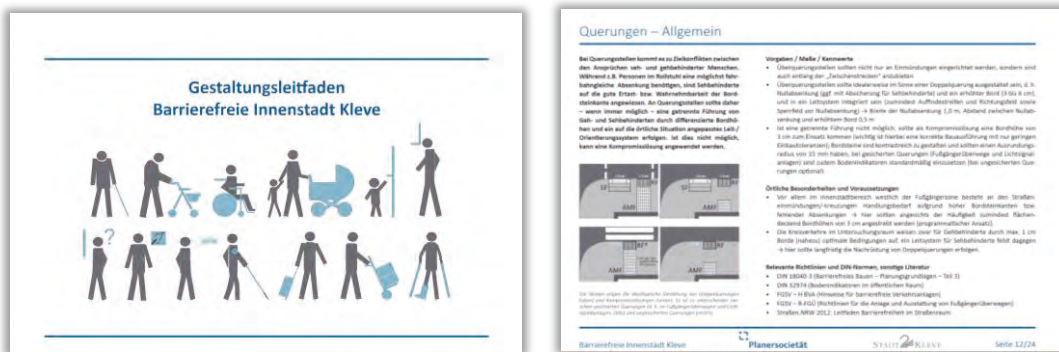
Abbildung 26: Skizze zu fehlenden Kontrasten an Pollern



Quelle: Planersocietät, Skizze Hauptstraße

Damit ein möglichst einheitliches örtliches Design entsteht, kann die **Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens** zur Barrierefreiheit empfohlen werden. Dieser soll wichtige Hinweise (z. B. Literatur und DIN-Normen) sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. barrierearmen Rahmenbedingungen liefern. Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen Querungen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann ein **Barrierefrei-Etat (eigenständiger Haushaltstitel)** vorgeschlagen werden, mithilfe dessen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden sollen. Zielformulierungen können dabei helfen, den Etat sinnvoll einzusetzen und verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Abbildung 27: Beispiel für einen Gestaltungsleitfaden



Quelle: Planersocietät, verfügbar unter: [https://rat.kleve.de/C1257CF60039C976/html/ED8F25D275B984F1C1257F8F00292339/\\$FILE/Endbericht_Anhang_Gestaltungsleitfaden_1.pdf](https://rat.kleve.de/C1257CF60039C976/html/ED8F25D275B984F1C1257F8F00292339/$FILE/Endbericht_Anhang_Gestaltungsleitfaden_1.pdf)

Linien geben Orientierung, sowohl sehenden als auch blinden Personen. Die beiden zentralen Linien im Stadtraum werden durch die Häuserkante und den Verlauf der Fahrbahn definiert. Während für sehende Personen die einfache Erfassbarkeit des Straßenraums zur Fortbewegung mit allen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung ist, ist der Anspruch durch blinde und sehingeschränkte Personen wesentlich höher. Für jene werden drei Leitlinien im Bereich des Fußverkehrs unterschieden: die innere Leitlinie, die äußere Leitlinie und Leitsysteme. Die innere Leitlinie eines Gehwegs wird durch Grundstücksgrenzen oder Häuserkanten definiert. Sie sollte weitestgehend taktil mit einer mindestens 3cm hohen Kante abgesetzt. Problematisch wird die taktile Kante beispielsweise in Bereichen

mit Außengastronomie. Die äußere Leitlinie eines Gehwegs wird in der Regel durch den Bordstein definiert. Dieser sollte im Verlauf durch eine mindestens 3 cm hohe Kante taktil ertastbar sein. Fehlt die innere und/ oder die äußere Leitlinie, durch parkende Fahrzeuge, historisch bedingte ungleiche Häuserkanten, Verkaufstopper und Ähnlichem, ersetzt ein kontrastreich abgesetztes Blindenleitsystem diese. Der Blindenleitstreifen ist ein taktiler Bodenleitsystem. Eine mindestens 30 cm breite Linie aus Rillenplatten ermöglicht die Fortbewegung mit Hilfe eines Blindenlangstocks, bestenfalls ist dieser kontrastreich abgesetzt und ermöglicht so auch sehingeschränkten Personen eine leichtere Orientierung. Neben dem Blindenleitstreifen ist beidseitig 60 cm hindernisfreier Gehbereich anzubieten, die lichte Höhe in diesem Bereich beträgt mindesten 2,25 m. Blindenleitstreifen dürfen nicht auf oder über Fahrbahnen führen, sind jedoch besonders in Mischverkehrsflächen (z.B. Fußgängerzone) notwendig.

In Straßenzügen mit Gastronomie oder anderen Auslagen im Gehbereich, wie u. a. an der Thurgauer Straße oder Hegastraße resultiert durch die Nutzung eine verengte Gehwegbreite und eine unklare Laufgasse. In der Hegastraße kommt insbesondere dazu, dass das Blindenleitsystem durch Hindernisse (u. a. Auslagen, Außengastronomie, Mülltonnen) nur eingeschränkt nutzbar ist und keine 60 cm beidseitig zur Verfügung stehen. Ein Beispiel dafür, wie das Blindenleitsystem in einem Bereich integriert werden kann, in dem Auslagen und Außengastronomie den Blindenleitstreifen nicht einschränken, stellt die Fußgängerzone in Tuttlingen dar (Abbildung 29).

Abbildung 28: Bestehender Blindenleitstreifen



Quelle: Planersocietät Hegastraße

Abbildung 29: Beispiel für Blindenleitstreifen



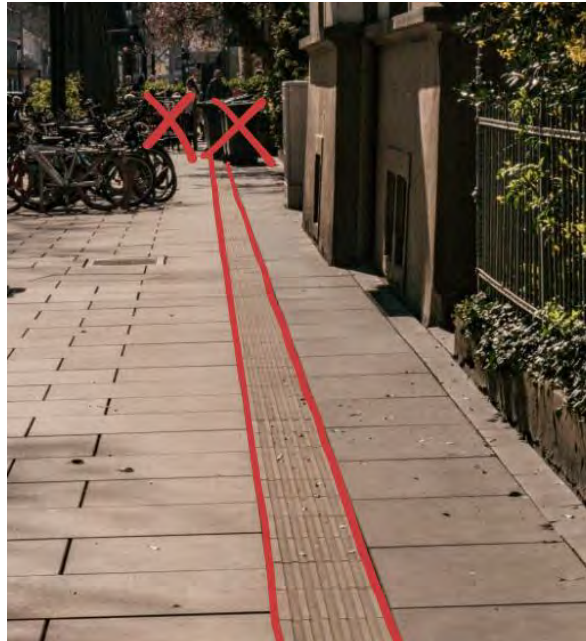
Quelle: Planersocietät Beispielbild Tuttlingen

Hinzukommt, dass der Blindenleitstreifen in der Hegastraße aufgrund von fehlenden Kontrasten u. a. für den Laien als solcher nicht erkennbar ist. Kontraste sind beim Blindenleitstreifen grundsätzlich eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Wirksamkeit. Dabei muss der Leuchtdichtekontrast $K > 0,4$ sein. Für die Hegastraße sollte geprüft werden, **wie das Blindenleitsystem weiter optimiert** werden kann (Abbildung 30).

Für Umbau- und Neubaumaßnahmen sollten zukünftig **Blindenleitstreifen mit entsprechender Kontrastierung** verwendet werden. Zusätzlich gilt es, dass **Blindenleitsystem insbesondere in der Innenstadt weiter ausbauen** und dies vor der Umsetzung mit entsprechenden Vertreter:innen von Blindenverbänden o. ä. abzustimmen.

Für Mülltonnen können z. B. **Multifunktionsflächen an zentralen Orten** geschaffen werden an Bereichen, die den Gehbereich nicht einschränken z. B. auf Parkplätzen oder ähnlichen Flächen (Abbildung 32). Um die Verursachenden von Hindernissen häufig für den Nutzungseinschnitt z. B. durch Außengastronomie auf dem Blindenleitsystem o. ä. zu sensibilisieren, sollte regelmäßig darüber informiert und regelmäßig **ordnungsrechtlich zu kontrolliert werden**.

Abbildung 30: Fehlende Kontrastierung von Blindenleitstreifen



Quelle: Planersocietät, Skizze Hegastraße

Abbildung 31: Engstelle durch Mülleimer



Quelle: Planersocietät, Skizze Hegastraße

Abbildung 32: Beispiel für Müllsammelstelle



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Lahr

5.3 Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C)

Der öffentliche Raum muss unterschiedliche Nutzungsansprüche erfüllen z. B. die der Fortbewegung, des Aufenthalts, des Verweilens, des Austauschs, des Essens und des Sports. Konflikte treten insbesondere dort auf, wo die Bedürfnisse von Nutzer:innen so beeinträchtigt werden, dass bei diesen eine

Unzufriedenheit bzw. ein Unsicherheitsgefühl aufkommt. Dies hat zu Folge, dass schwächere Nutzergruppen verdrängt werden oder Bereiche meiden. In Bezug auf Verkehr sind es somit häufig die zu Fuß Gehenden, die als schwächere Verkehrsteilnehmende durch den Kfz-Verkehr und den Radverkehr in der Nutzung eingeschränkt werden. Gesucht werden daher Lösungen, die allen Verkehrsarten gerecht und dem Fußverkehr eine besondere Aufmerksamkeit schenkt.

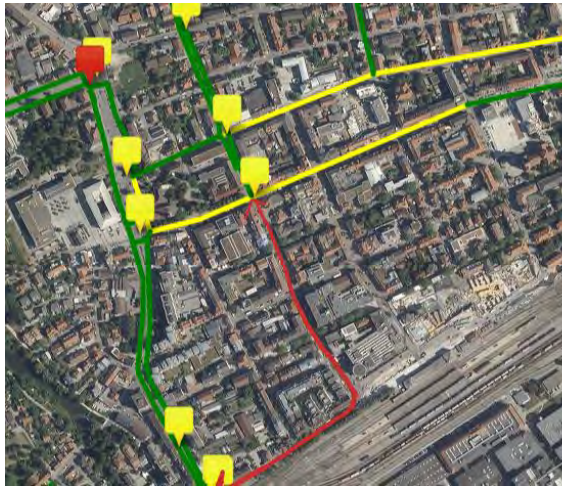
C1 – Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermeiden

Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entstehen durch das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau, insbesondere durch die Verbreitung von Pedelecs. Außerdem sind Radfahrende häufig nicht zu hören, wodurch viele Fußgänger:innen den Radverkehr als gefährlich oder störend empfinden, insbesondere auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen. Während der Begehung wurden die Konflikte mit dem Radverkehr in den Bereichen der Bahnhofstraße, Hauptstraße und August-Ruf-Straße diskutiert. Hier fühlen sich die zu Fuß Gehenden von den Radfahrenden die mit höherer Geschwindigkeit und geringem Abstand überholen, verunsichert.

Grundsätzlich sollte eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermieden und eigene Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, der gemeinsamen Führung vorgezogen werden. In der Bahnhofstraße sollte daher die **Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn** geprüft werden. Dort befindet sich bereits südwestlich des Bahnhofs in südlicher Fahrtrichtung ein Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen. Sollte unter den gegebenen Voraussetzungen die Einrichtung einer Radverkehrsinfrastruktur getrennt vom Fußverkehr gemäß den ERA nicht möglich sein, sollten weitere Maßnahmen, wie z.B. die Reduzierung der Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr geprüft werden. In der Hauptstraße sollte ebenfalls der Einsatz von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen geprüft werden. Sofern dies in der Gesamtabwägung vertretbar ist, können dafür auch Kfz-Stellplätze oder Fahrspuren entfallen. In Singen könnte beispielsweise die Abbiegespur auf der Hauptstraße unter der Bahnunterführung in Richtung Bahnhofstraße entfallen. Somit könnte der Radverkehr auch am Knotenpunkt Hauptstraße/ Bahnhofstraße auf der Fahrbahn geführt werden, was die Konfliktsituation zwischen Rad- und Fußverkehr verringern würde. Gerade in diesem Bereich wurde während der Begehung Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr genannt.

Eine weitere Problematik stellt die Führung des RadNETZ BW Alltag dar, welches nördlich der Fußgängerzone endet. Die Fußgängerzone in Singen ist für den Radverkehr freigegeben. Das bedeutet, dass Radfahren in Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist, zudem müssen Radfahrende Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen und dürfen diesen nicht gefährden. Um dieser Problematik zu entgehen, soll dem Radverkehr eine **attraktive Alternative** zwischen der Ekkehardstraße und der Bahnhofstraße geschaffen werden, wodurch der Radverkehr in der August-Ruf-Straße reduziert wird. Die Erzberger Straße bietet sich dafür besonders an, jedoch sollte der Bodenbelag fahrradfreundlicher gestaltet werden. Darüber hinaus kann in Bereichen, wo keine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vollzogen werden kann, mithilfe von Hinweisen auf die gegenseitige Rücksichtnahme verwiesen werden (Abbildung 34).

Abbildung 33: Skizze Vorschlag Radnetz



Quelle: Planersocietät, Grundlage:
RadNETZ BW

Abbildung 34: Beispiel für Hinweis zur gegenseitigen Rücksichtnahme

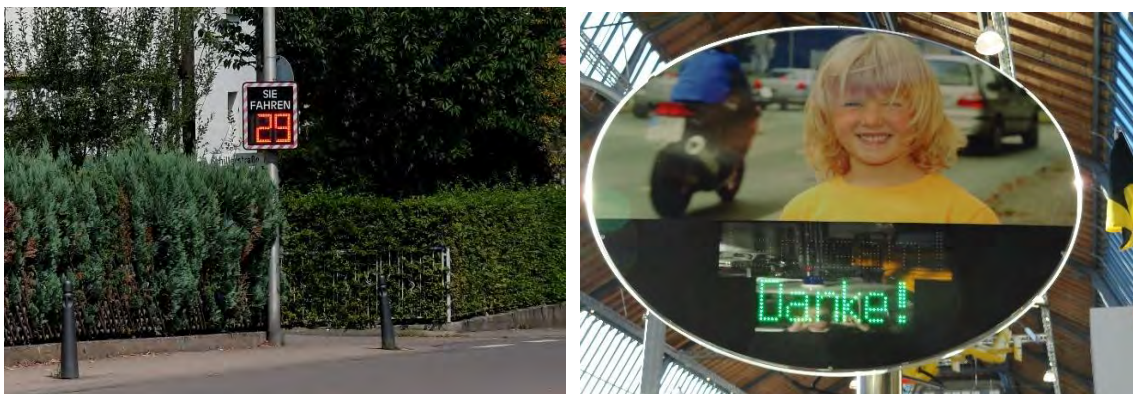


Quelle: Planersocietät

C2 – Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr vermeiden

Eine weitere Problematik in Singen sind Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Diese umfassen zum einen zu hoch empfundene Kfz-Geschwindigkeiten z. B. auf der Bahnhofstraße, auf der Ekkehardstraße und auf der Freiheitstraße. Neben optischen Maßnahmen, welche dazu dienen können die Aufmerksamkeit erhöhen, kann die Aufstellung eines **Dialogdisplays** die **Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs** beeinflussen (vgl. UDV 2010: 26)³. Dialogdisplays können zum einen die aktuelle Geschwindigkeit des Fahrzeugs darstellen, sie können den Fahrzeugführer aber auch „Loben“ und „Tadeln“, z. B. durch Smileys oder dem Schriftzug „Langsamer“ und „Danke“ (Abbildung 35). Werden durch diese Dialogdisplays eine Vielzahl von Verkehrsverstößen gezählt, können diese durch fest installierte Blitzer unterstützt werden.

Abbildung 35: Beispiele für Dialogdisplays



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Bad Wimpfen, N.N.

Häufig werden die dem Fußverkehr vorbehaltenen Bereiche von illegal parkenden Kfz oder Lieferverkehren behindert, so auch in der Innenstadt von Singen. Einschränkungen durch illegales

³ Die UDV untersuchte den Einsatz von Dialogdisplays, mit dem Ergebnis, dass diese die Geschwindigkeitsparameter (V_{mittel}) um 1,8 bis 6 km/h reduzieren und zudem die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführern erhöhen (vgl. UDV 2010: 5).

Gehwegparken sind eines der größten Probleme des Fußverkehrs und beeinträchtigen den Gehkomfort erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Für die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite sollten weitere **Schwerpunktkontrollen** durchgeführt werden.

Abbildung 36: Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Skizzen Thurgauer Straße

Abbildung 37: Zulieferer in Fußgängerzone

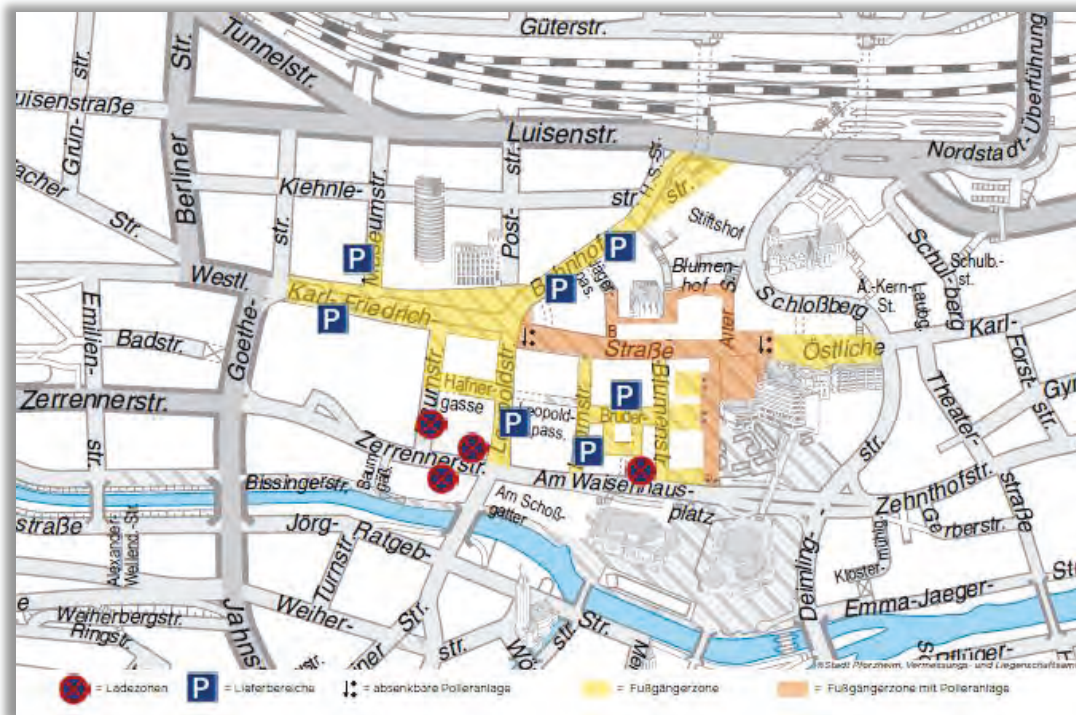


Quelle: Planersocietät, Hegaustraße, August-Ruf-Straße

Um Konflikte zwischen Fußverkehr und Lieferfahrzeugen zu reduzieren, wird empfohlen weitere **Ladezonen in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone** auszuweisen. Zum Zwecke der Anlieferung kann dort ein kostenfreies Parken bis zu 30 min ermöglicht werden. Für die Lieferung von Waren während der Lieferzeiten (6:00 Uhr bis 11:00 Uhr) können **Lieferbereiche innerhalb der Fußgängerzone** eingerichtet werden, wie z.B. in der Stadt Pforzheim.⁴ Die Nutzung dieser Bereiche sollte durch ordnungsrechtliche Maßnahmen kontrolliert werden.

⁴ Weitere Informationen unter: https://www.pforzheim.de/fileadmin/user_upload/anfahrt_kontakt/zufahrtsregelungen_fuzo_stkpf.pdf

Abbildung 38: Beispiel für Lieferbereiche und Ladezonen



Quelle Stadt Pforzheim

In der Stadt Lörrach ist die Zufahrt zur Fußgängerzone ebenfalls beschränkt. Warenlieferungen können auch hier nur in den festgelegten Lieferzeiten erfolgen. Auf Antrag können in begründeten Einzelfällen Einzelausnahmegenehmigungen gegen Gebühren beantragt werden (Abbildung 39). Hierbei wird empfohlen von Jahres Jahresgenehmigungen abzusehen, da diese die Motivation die Randzeiten zu nutzen reduzieren. Da die Fußgängerzone in Singen bereits durch Poller beschränkt ist, wäre auch eine solche Herangehensweise denkbar.

Abbildung 39: Beispiel für Zufahrtsregelungen für Anwohner und Anlieger

Kontakt
Stadt Lörrach
Fachbereich Straßen/Verkehr/Sicherheit
Luisenstraße 16, 79539 Lörrach
Telefon: 07621 / 4115-582 für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen
Telefon: 07621 / 415-209 für allgemeine Fragen
E-Mail: stassen.verkehr.sicherheit@loerrach.de

Stand: 06/2020

Neue Regelungen

Nach dem Umbau der Basler Straße hat der Gemeinderat beschlossen, die Fußgängerzone bis zum Aicheleknuten auszuweiten. Die Maßnahme soll zu Beginn der Sommerferien 2020 umgesetzt werden.

Der Buslinienverkehr fährt die Haltestellen „Museum“, „Alter Markt“ sowie „Burgthilf“ in der Herrenstraße weiterhin wie gewohnt an. Auch die Einbahnregelung für die Zu- und Abfahrt bleibt erhalten. Eine Abzweigung des Straßenzugs mit Pollern erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Die Zufahrt für den Liefer- und Anwohnerverkehr entspricht der bestehenden Regelung für die Fußgängerzone. Bei Be- und Entladearbeiten ist zu beachten, dass der Buslinienverkehr und der Lieferverkehr nicht behindert werden darf. Die Fahrgasse ist jederzeit frei zu halten.

Die Zu- und Abfahrt von **Privatstellplätzen** ist mit einer (kostenfreien) Ausnahmegenehmigung zu jeder Zeit möglich. Die Anfahrt der Dialyseparkplätze erfolgt ebenfalls mit Ausnahmegenehmigung. Der Antrag ist beim Fachbereich Straßen/Verkehr/Sicherheit zu stellen.

Die Anfahrt der **Moteltiefgaragen Meyerhof und Burgthilf** durch Gäste oder Berechtigte erfolgt ohne Ausnahmegenehmigung und zeitliche Beschränkung über die Bahnhof- und Kirchstraße.

Durch die Einbahnstraßenregelung in der Basler- und Herrenstraße sind auch die **Anwohner und Anlieger der Herrenstraße** von den Regelungen und Beschränkungen betroffen.

Warenlieferungen sowie Be- und Entladearbeiten durch **Anwohner** sollen grundsätzlich zu den festgelegten Lieferzeiten erfolgen:

Montag bis Freitag: 5:00 – 10:30 Uhr
18:00 – 21:00 Uhr
Samstag: 5:00 – 9:30 Uhr
18:00 – 21:00 Uhr

Darüber hinaus werden auf Antrag in begründeten Einzelfällen **Anlieferungen und Anfahrten** in die Fußgängerzone genehmigt, hierfür gelten folgende Regelungen:

| Jahresgenehmigungen | Gebühren |
|--|----------|
| Lieferverkehr und Dienstleistungen vormittags max. bis 11:30 Uhr (Verlängerung um eine Stunde) | 300,00 € |
| Lieferverkehr und Dienstleistungen nachmittags ab 16:00 Uhr (Verlängerung um zwei Stunden) | 600,00 € |
| Notfallgenehmigung für Handwerker | 240,00 € |
| Taxiverkehr (nur Kranken- und Behindertentransporte) | 240,00 € |
| Anwohner (Be- und Entladen außerhalb der Lieferzeit) gebührenfrei für Anwohner mit nachgewiesener Schwerbehinderung (blauer oder orangefarbener Parkausweis) | 120,00 € |
| Pflege- und Sozialdienste nur als Erweiterung der bestehenden Ausnahmegenehmigung/Parkausweis „soziale Dienste“ | 20,00 € |

| Einzelausnahmegenehmigungen für Belieferung/Umzüge/Handwerkerarbeiten/Baustellen | Gebühren |
|--|----------|
| Tagesgebühr | 15,00 € |
| Bis drei Tage | 30,00 € |
| Eine Woche | 50,00 € |
| Für jede weitere Woche | 30,00 € |

Der Fachbereich Straßen/Verkehr/Sicherheit weist darauf hin, dass die Einhaltung der Regelungen überwacht wird. Bei unbeschuldigtem Befahren der Fußgängerzone oder Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer wird ein Verwarngebot erlassen.

Quelle: Stadt Lörrach, Fachbereich Straßen/Verkehr/Sicherheit

Neben der Fußgängerzone war auch das Schulumfeld des Hegau-Gymnasiums Bestandteil der Begehungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in Singen. Hier schilderten die Schüler:innen Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu Hol- und Bringzeiten. Kinder und Jugendliche haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen, wenn sie eigenständig zur Schule kommen. Eine negative Rückkopplung auf dem Schulweg entsteht, wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen und infolgedessen der Verkehr im Umfeld der Einrichtungen zunimmt. Dieser Verkehr wird von anderen Eltern als potenzielle Gefahr wahrgenommen, weshalb sie ihre Kinder ebenfalls mit dem vermeintlich sicheren Auto zur Schule bringen. Dies hat zur Folge, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zu den Einrichtungen gebracht werden steigt und der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad kommenden Kinder sinkt. Ziel sollte es sein, den Eltern zu verdeutlichen, dass sie selbst in vielen Fällen dazu beitragen, dass die Situation im nahen Schulumfeld als gefährlich wahrgenommen wird. Maßnahmen müssen daher nicht immer infrastruktureller Natur sein, sondern gehen auch über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Bewusstseinsbildung, z.B. Flyer Stuttgart.⁵

Abbildung 40: Beispiel für Flyer Sicher zu Fuß zur Schule

Liebe Eltern der Erst- bis Sechsklässler an unseren Stuttgarter Schulen!

Der Schulweg – ein Lernfeld
Mit der Bewältigung des Schulwegs ergibt sich für Sie als Eltern und vor allem für Ihre Kinder eine wichtige Aufgabe. Ihre Tochter oder Ihr Sohn muss für vielerlei Herausforderungen im täglichen Straßenverkehr fit gemacht werden. Dazu benötigen die Kinder neben einer fundierten Sicherheitsziehung vor allem auch Fähigkeiten und Fertigkeiten im sozialen, emotionalen, motorischen und kognitiven Bereich. Die Kinder lernen, Mehrfachaufgaben zu lösen und sich sicher in komplexen Situationen zu bewegen und zu verhalten.

Das Lernen beginnt schon vor dem Unterrichtsbereich!
Wie Kinder lernen auf dem Schulweg,

- dass man genug Zeit für den Schulweg einplanen muss, um nicht zu spät zu kommen,
- dass es Spaß machen kann, mit anderen den Weg zur Schule zu gehen,
- dass man viele Regeln kennen muss, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können.

Studien belegen, dass Kinder, die den Schulweg zu Fuß absolvieren, wesentlich aktiver und aufmerksamer im Unterricht sind. Die Bewegung an der frischen Luft tut gut und ist wesentlich umweltfreundlicher als eine Fahrt mit dem „Eltern taxi“.

Unsere Mithras: Machen Sie mit! Unterstützen Sie das Projekt „Sicher zu Fuß zur Schule“ und verhelfen Sie Ihrem Kind zu mehr Selbstständigkeit.

Das Projekt Sicher zu Fuß zur Schule
In der Aktionswoche gilt an vielen beteiligten Schulen das Motto: „Wer zu Fuß geht, gewinnt!“

Jede Schülerin und jeder Schüler sammelt für seine Klasse Punkte, wenn sie/er den Schulweg per pedes absolviert. Die Schulklassen, die am Ende der Woche die meisten Punkte vorweisen können, gewinnen einen von vielen attraktiven Preisen. Zum Beispiel eine Klassenfahrt oder einen Ausflug.

Falls Ihr Kind bisher nicht zu Fuß zur Schule geht, ist es eine Möglichkeit, gemeinsam den Schulweg zu trainieren.

Ein Tipp: Regen Sie an, mit anderen Kindern aus der Nachbarschaft Laufgemeinschaften zu gründen. „Laufgruppen“ haben für Autofahrer größere Signalwirkung als einzelne Schülerinnen und Schüler. In der Gruppe ist der Weg zur Schule nur halb so lang, aber doppelt so interessant.

Auch für Eltern taxi gilt: Sicherheit geht vor!
Natürlich wird es immer wieder Situationen geben, in denen Sie Ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen müssen. Um jedoch sich und andere nicht zu gefährden, sollten auch hier wichtige Regeln beachtet werden:

- Auch auf Kurzstrecken muss Ihr Kind mit einem Kindersitz gesichert sein.
- Achten Sie bitte darauf, dass Ihr Kind immer zum Fußgängerweg hin aussteigt.
- Fahren Sie im Schulbereich besonders vorsichtig und halten Sie nur an dafür vorgesehenen Flächen.
- Bringen Sie Ihr Kind nicht direkt vor die Schule. Eine günstige Ausstiegstelle und ein kurzer Laufweg kann auch eine Vorstufe zur Gewöhnung an den Weg zu Fuß zur Schule sein.

Quelle: Stadt Stuttgart

Für das Hegau-Gymnasium sollte daher ein **schulisches Mobilitätsmanagement** erarbeitet werden, welches den Kfz-Verkehr vor der Schule reduziert.⁶ Ein mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen müssen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr

⁵ Weitere Informationen unter: https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Flyer_Sicher_zur_Schule.pdf

⁶ Weitere Informationen unter: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_Hol-und_Bringzonen_Download.pdf#agf

vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. In Singen gibt es bereits eine Elternhaltestelle an der Waldeck-Schule, eine weitere könnte in der August-Ruf-Straße im Bereich der bestehenden Parkplätze angelegt werden. Hier wird das Senkrechtparken von den Schüler:innen als Gefahr empfunden, welche es zu optimieren gilt. Die Elternhaltestelle sollte klar sichtbar und durch ein Schild erkennbar sein. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Eltern-taxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden. Neben Elternhaltestellen können Laufbusse insbesondere bei Grundschulen eine sinnvolle Ergänzung sein. Laufbusse sind eine Maßnahme bei der Schüler:innen gemeinsam zur Schule kommen. Diese laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellenschildern vorbei. Vorteile sind, dass die Schüler:innen durch die höhere Anzahl im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden und das Miteinander stärken können.

Abbildung 41: Beispiel für einen Laufbus



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Offenburg

5.4 Weitere Maßnahmen (D)

Als weitere Maßnahmen werden im folgenden Maßnahmenvorschläge zusammengefasst, die keinem Handlungsfeld zuzuordnen sind, während des Fußverkehrs-Checks in Singen jedoch eine erhebliche Rolle spielten.

D1 – Schulwegepläne aktualisieren

Ein mögliches Instrument, um auf Defizite bei der Infrastruktur hinzuweisen, Schulwege für Kinder sicherer zu machen, die selbständige Mobilität von Kindern zu fördern und die Eltern zu sensibilisieren, ist der Schulwegeplan. Dieser enthält Routenempfehlungen für Schulwege und gibt Kindern und Eltern dadurch ein großes Maß an Sicherheit (vgl. IM BW 2021). In Baden-Württemberg sind gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ seit dem Schuljahr 2020/21 verpflichtend Gehschulwegpläne für alle Grundschulen und Geh- und Radschulwegepläne für die weiterführenden Schulen zu erstellen, welche alle drei Jahre aktualisiert werden sollen (vgl. IM BW 2021: 4). In Singen bestehen derzeit Gehschulwegpläne nur für Grundschulen (Abbildung 42). Für die weiterführenden Schulen sind Radschulwegepläne vorhanden. Somit sollte der Radschulwegeplan des **Hegau-Gymnasiums um einen Gehschulwegplan erweitert** werden.

Abbildung 42: Schulwegplan Waldeck-Schule

Liebe Eltern!

Dieser Übersichtsplan soll Ihnen helfen, einen möglichst sicheren Schulweg zu Fuß mit Ihrem Kind in die Waldeck-Schule zu finden. Die empfohlenen Wege vermeiden größtenteils die Bereiche mit hoher Verkehrsbelastung am Morgen. Ausrufezeichen weisen Sie auf Gefahrenstellen hin, die Sie beim Üben des Schulweges besonders mit Ihrem Kind beachten sollten. Mit dem Beginn der Grundschule fängt für Ihre Kinder ein neuer Lebensabschnitt an und wir bitten Sie, diesen wichtigen Entwicklungsschritt Ihrer Kinder mit dem selbstständigen Schulweg zu Fuß zu unterstützen. Bitte nehmen Sie sich die Zeit und üben Sie solange den Schulweg zu Fuß ein, bis sich Ihr Kind sicher im Verkehr verhält.

Beim Üben sollten Sie diese Tipps beachten:

- Nie zwischen parkenden Fahrzeugen die Straße überqueren!
- Gesicherte Querungsstellen nutzen!
- Ihr Kind soll auffallen mit heller Kleidung und reflektierenden Materialien!
- In der Gruppe laufen ist sicherer als alleine!

Der Weg zu Fuß in unsere Schule ist uns sehr wichtig, denn so können wir aktiv zu einer Verkehrsberuhigung des Schulumfelds beitragen, damit ALLE Kinder sicher bei uns in der Schule ankommen. Rund um die Waldeck-Schule ist eine sogenannte GUT-GEH-ZONE für Kinder, in der kein Autobring- und Holverkehr stattfinden soll. Sollte das Autofahren im Ausnahmefall einmal notwendig werden, nutzen Sie bitte die extra ausgewiesenen Bring- und Holzonen Nord und Süd für die Waldeck-Eltern. Von hier können Ihre Kinder bereits nach kurzer Übungszeit sicher und selbstständig zu Fuß in die Schule laufen.

Fördern und fordern Sie mit dem Schulweg zu Fuß die Selbstständigkeit Ihrer Kinder, denn:

„Selbstbewusste Kinder gehen sicherer durchs Leben!“

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Ihre Schulleiterin Anja Claßen



Isabella aus der dritten Klasse läuft täglich zu Fuß in die Schule.

Schulwegplan

WALDECK-SCHULE

„Unsere Schule ist sicher zu Fuß zu erreichen! Rund um die Schule ist eine GUT-GEH-ZONE ohne Bringverkehr - darauf achten unsere Eltern!“



Herausgeber:
Waldeck-Schule
Friedinger Straße 9
78224 Singen
Tel.: 07731 / 9570-0
Mail: sekretariat@waldeck-schule.de


1. Auflage September 2018

Schüler und Eltern der Waldeck-Schule erhalten die Schulwegeplanung kostenfrei in ihrer Schule.

Copyright: Design und Texte raumstadt_architektur, Stephanie Esch, Reckholderbühl 13 in 78224 Singen / Htwl.

Haftungsausschluss:
Der Schulwegplan verfolgt das Ziel, Kindern einen selbstständigen Schulweg zu Fuß zu ermöglichen. Die empfohlenen Schulwege wurden unter Beteiligung von Eltern, Stadtverwaltung und der Polizei ermittelt. Da es jedoch stets auf die verkehrliche Situation vor Ort ankommt, können weder die Schulleitung noch sonstige am Prozess beteiligte Personen Verantwortung übernehmen. Die Verantwortung für den Schulweg zu Fuß trägt alleine die erziehungsberechtigte Person(-en).

Schulwegeplanung Waldeck-Schule



Legende

- Schuleinzugsbereich
- Empfohlene Schulwege
- P Elternhaltestelle
- ! Gefahrenpunkte
- Mittelseinzel
- Fußgängerrampel
- Zebrastrifen
- Fußgängerzone

Gut - Geh - Zone

Zone OHNE Bringverkehr

WALDECK-SCHULE

Quelle: Waldeck-Schule

Der Erlass „Sicherer Schulweg“ sieht vor, dass Schulen ggf. in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei, Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese, auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen. Dabei wird vom Land ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ zur Verfügung gestellt, welches die Umsetzung unterstützt.⁷ Die Schüler:innen der Schulen in Singen können mit diesem ihre zu Fuß gegangenen Schulwege digital erfassen, virtuell nachvollziehen und Problemstellen entlang ihrer Schulwege markieren. Die gesammelten Daten sind anschließend durch die Verwaltung auszuwerten und in einem Online- und Print-Schulwegeplan darzustellen. Die Schulen teilen die Printversion zu Jahresbeginn aus und stellen die Onlineversion bestenfalls auch digital zur Verfügung. Die Straßenverkehrsbehörde wird durch den Erlass darum gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (vgl. IM BW 2021a: 4). Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen.⁸ Die Erarbeitung eines Schulwegplans ist durch die Fachkonzeptförderung des Landes förderfähig.⁹

D2 – Weitere Sitz- und Spielgelegenheiten

Dem Aufenthalt im öffentlichen 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). Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch ansprechende und regelmäßige **Sitzgelegenheiten** als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). Sitzgelegenheiten können aber auch für Eltern mit kleinen Kindern ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). In Singen bestehen bereits eine Vielzahl von attraktiven Sitzgelegenheiten u.a. in der Hegaustraße und der August-Ruf-Straße. Diese gilt es über die Fußgängerzone hinaus fortzuführen, z.B. August-Ruf-Straße Richtung Hegau-Gymnasium, Alemannenstraße.

⁷ Verfügbar unter: www.schulwegplaner-bw.de und nach einer Registrierung und Authentifizierung kostenfrei nutzbar. Eine Anleitung zur Registrierung ist verfügbar unter: <https://schulwegplaner-bw.de/Hilfe-und-Informationen/Dokumente-und-Anleitungen/>.

⁸ Informationen dazu sind unter www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/fokus-schulwege zu finden.

⁹ Weitere Informationen unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Abbildung 43: Beispiele für attraktive Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät, Singen, Beispielbild Emmendingen

Bei der Gestaltung der Sitzgelegenheiten sollte darauf geachtet werden, dass auch ausreichend Sitzgelegenheiten für ältere Menschen u. a. mit Arm- und Rückenlehne, mit einer waagrechten Sitzfläche und einer leeren Fläche unter der Sitzfläche vorhanden sind, damit diese problemlos aufstehen können. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzergruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Der öffentliche Raum sollte insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne **Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Wege sein. Neben den vorhandenen Spielmöglichkeiten in der August-Ruf-Straße können diese auf das Schulumfeld ausgeweitet werden.

Abbildung 44: Beispiel für Spielgelegenheiten



Quelle Planersocietät, Impression Begehung Singen, Beispielbild Sigmaringen

D3 – Wegweisung ausbauen

Eine übersichtliche Wegführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische Zu Fuß Gehende,

sondern insbesondere auch für ortsfremde Personen (vgl. FGSV (2002)). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden. In Singen gibt es bereits eine Wegweisung in der Innenstadt.

Abbildung 45: Bestehende Wegweisung



Quelle: Planersocietät, Bahnhofstraße, August-Ruf-Straße

Um die Orientierung weiterhin zu erleichtern, um zum zu Fuß gehen zu motivieren oder Abkürzungen bzw. fußverkehrsfreundliche Querungsanlagen zu verdeutlichen, kann das **Wegweisungssystem** in der Stadt weiter ausgebaut werden. Hierfür bieten sich Angaben von Entfernungen an, aber auch Bodenmarkierungen z.B. durch Linien an unübersichtlichen Bereichen.

Abbildung 46: Beispiele für Wegweisungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder Neuenburg am Rhein, Kopenhagen

D4 – Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmen und Aktionen im Fußverkehr sind häufig nicht mit großen Investitionssummen oder weithin sichtbaren Bauwerken verbunden. Deshalb ist es umso wichtiger über Aktionen, Veränderungen und Verbesserungen aktiv zu berichten. Auch die Wahrnehmung als eigenständiges Verkehrsmittel braucht die Unterstützung von Kommunikation und Information, damit sich ein Wandel bei den Verkehrsteilnehmenden einstellen kann. Öffentlichkeitsarbeit und kommunikative Maßnahmen sind in Bezug auf Fußverkehrsbelange daher ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Auf der Internetseite der Stadt sollte daher explizit auch über Fußverkehrsthemen informiert werden. 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 zu Fuß Gehenden meist nicht das gesamte Stadtgebiet umfasst, können nicht alle durchgeführten Maßnahmen im Fußverkehr durch den Einzelnen wahrgenommen werden. Daher sind regelmäßige Informationen in Form eines kurzen **Sachstandsberichts** z.B. auf der Internetseite der Stadt hilfreich, die getätigten Maßnahmen gesammelt darzustellen.

Auch wird eine **regelmäßige Information** in den Medien über die Belange des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Schulumfelds sowie über bauliche Änderungen und Aktionsprogramme empfohlen. Ein Anfang könnten Informationen zum richtigen Parken machen. Dabei kann sich an den Kampagnen „Freie Gehwege“ der Stadt Karlsruhe,¹⁰ „Nina-warum parkst du“ der AGFS NRW¹¹ oder „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ des Ministeriums für Verkehr BW¹² orientiert werden. Da Nutzungskonflikte und die gegenseitige Rücksichtnahme bei den Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks in Singen mehrfach thematisiert wurden und den unterschiedlichen Nutzenden häufig die Kenntnis über die Auswirkung ihres Verhaltens fehlt (z.B. Einschränkungen der Sichtbeziehungen durch Falschparken, Auslösen eines Unsicherheitsempfindens durch hohe Fahrgeschwindigkeiten mit dem Fahrrad auf gemeinsamen Flächen), sollte eine Sensibilisierung für die unterschiedlichen Ansprüche durch eine **Kampagne zur Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme** erfolgen. Beispiele hierfür stellen die Kampagnen „Tu's aus Liebe“ der AGFK BW¹³ und „Miteinander läuft's besser“ in Stuttgart dar, welche zum rücksichtsvolleren Umgang im Straßenverkehr und zur Einhaltung der Verkehrsregeln aufrufen.¹⁴

Neben regelmäßiger Kommunikation können ohnehin stattfindende Veranstaltungen (z.B. Stadtfeste) dazu genutzt werden, um an einem Informationsstand oder in anderer Form, Themen wie Kindermobilität oder Barrierefreiheit (z.B. durch die Verwendung von Hilfsmitteln, wie Brillen mit Seheinschränkungen oder Rollstühle) präsent zu platzieren. **Aktionstage** sind somit eine Möglichkeit, (Fuß-)Verkehrsthemen fokussiert und breitenwirksam zu behandeln. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partner:innen angestrebt werden (z.B. Unfallversicherer, Krankenkassen). An dieser Stelle sind auch die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ zu

¹⁰ Weitere Informationen unter: www.karlsruhe.de/b3/mobilitaet/motorverkehr/gehwegparken/HF_sections/content/ZZoDZWhj3FYf8z/Flyer_Freie%20Gehwege.pdf

¹¹ Weitere Informationen unter: www.agfs-nrw.de/events-kampagnen/nina-warum-parkst-du

¹² Weitere Informationen unter: vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/vorsicht-ruecksicht-umsicht/geschwindigkeit/parken/

¹³ Weitere Informationen unter: www.agfk-bw.de/projekte/tus-aus-liebe/

¹⁴ Weitere Informationen unter: www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/miteinander-laeufts-besser/

nennen, die vom VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) initiiert sind und durch vielfältiges Informations- und Aktionsmaterial sowie gute Ideen unterstützt werden.¹⁵

Abbildung 47: Beispiel für Veranstaltung zur Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Keltern

Abbildung 48: Beispiel für temporäre Spielstraße



Quelle: Planersocietät, Beispielbild Dortmund

Aktionstage können durch temporäre Nutzungsänderungen (z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an problematischen Punkten) unterstützt werden. Hierzu könnten verschiedene sensible Bereiche zeitlich begrenzt für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden.¹⁶ Temporäre Nutzung stellen eine besonders öffentlichkeitswirksame Maßnahme dar, die Nutzung des öffentlichen Raums zu überdenken. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt, so können temporär Sitz- und Spielgelegenheiten eingesetzt werden, um den Raum zu beleben.

Abbildung 49: Beispiele für temporäre Nutzung



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder, Tübingen, Karlsruhe

Auch eine regelmäßige möglichst niederschwellige **Einbeziehung von Bürger:innen** in die Belange des Fußverkehrs durch z.B. online Bürgerbeteiligungen zu temporären Maßnahmen oder Sitzgelegenheiten kann sich positiv auf das Fußverkehrsklima in der Stadt auswirken.

¹⁵ Weitere Informationen unter: www.zu-fuss-zur-schule.de/

¹⁶ Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2018 an drei Orten temporäre Spielstraßen als Pilotprojekt eingerichtet.

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Singen betrachtet werden. Die betrachteten Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend zeitlich eingeordnet. 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 Maßnahmen-vorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Positiv hervorgehoben werden kann hier, dass die Stadt Singen bereits während der Fußverkehrs-Checks kurzfristige Maßnahmen, wie die Überprüfung der akustischen Signalgeber an Lichtsignalanlagen z.B. an der Hauptstraße umgesetzt hat.

Abbildung 50: Umsetzung erster Maßnahmen



Quelle: Stadt Singen, Hauptstraße beim Rathaus

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen (Abbildung 51).

Abbildung 51: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder

Querungen (A)

- A1 Zeitvorsprung für zu Fuß Gehende Erzbergerstraße
- A1 Systematische Betrachtung der Lichtsignalanlagen-Schaltung
- A2 Dunkelampel Bahnhofstraße kennzeichnen
- A3 Einsatz vorgezogener Seitenraum Alemannenstraße
- A3 Versetzung Planzbehältnisse Bahnhofstraße
- A4 Verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung
- A4 Farbliche Markierung Bahnhofstraße
- A4 Kontrollen der Geschwindigkeit

Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

- B1 Differenzierte Bordhöhe an Querungen einsetzen
- B1 Akustische Signalgeber ergänzen
- B1 Fokusanalysen durchführen
- B2 Stadtmobiliar visuell kennzeichnen
- B2 Masten und Beschilderungen bündeln
- B2 Gestaltungsleitfaden erarbeiten
- B2 Barrierefrei-Etat einrichten
- B2 Blindenleitsystem Hegastraße optimieren
- B2 Blindenleitstreifen weiter ausbauen
- B2 Multifunktionsflächen schaffen
- B2 Ordnungsrechtliche Kontrollen verstärkt durchführen

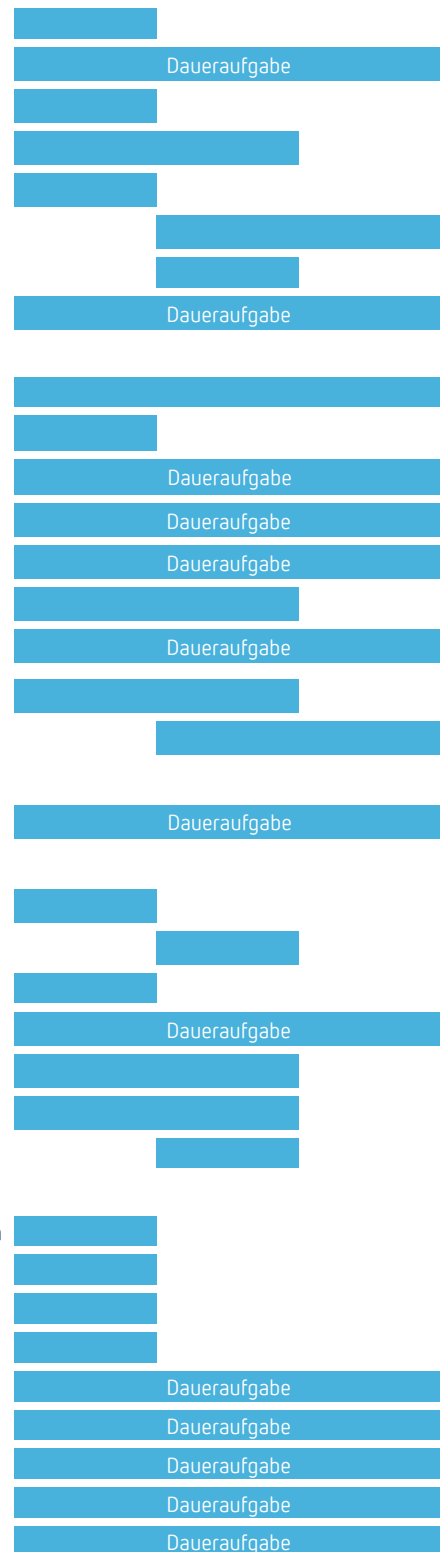
Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C)

- C1 Prüfung Radverkehrsführung auf Fahrbahn
- C1 Attraktive Alternative zur August-Ruf-Straße für den Radverkehr schaffen
- C2 Dialogdisplays einsetzen
- C2 Schwerpunktkontrollen zum Gehwegparken
- C2 Weitere Ladezonen einrichten
- C2 Lieferbereiche festlegen
- C2 Schulisches Mobilitätsmanagement am Hegau-Gymnasium initiieren

Weitere Maßnahmen (D)

- D1 Radschulwegplan des Hegau-Gymnasiums um Gehschulwegplan erweitern
- D2 Weitere Sitzgelegenheiten
- D2 Weitere Spielgelegenheiten
- D3 Wegweisung weiter ausbauen
- D4 Sachstandsbericht Fußverkehr
- D4 Regelmäßige Informationen
- D4 Kampagne zur Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme
- D4 Aktionstage veranstalten
- D4 Temporäre Spiel- und Erlebnisräume schaffen

Kurzfristig Mittelfristig Langfristig



Quelle: Planersocietät

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen jedes zu Fuß Gehenden schwierig. Festzuhalten ist jedoch, dass im Abschlussworkshop die Bemessung der Grünphasen an

Lichtsignalanlagen (A1), der barrierefreie Ausbau von Querungsanlagen (B1) und die Führung des Rad- und Fußverkehrs (C1) als besonders wichtige Aspekte von den Teilnehmenden bewertet wurden (Abbildung 52).

Abbildung 52: Priorisierung der vorgestellten Maßnahmenvorschläge beim Abschlussworkshop

| Maßnahmenvorschläge | Anzahl Stimmen |
|--|----------------|
| Wartezeiten an Lichtsignalanlagen verkürzen | 2 |
| Grünphasen an Lichtsignalanlagen attraktiv gestalten | 4 |
| Bedarfsampel Bahnhofstraße kennzeichnen | 1 |
| Sichtbeziehungen verbessern z.B. Alemannenstraße | 0 |
| Aufmerksamkeit erhöhen | 3 |
| Barrierefreie Lichtsignalanlagen | 4 |
| Barrierefreies Stadtmobiliar | 1 |
| Hindernisfreie Wege | 3 |
| Konflikte Rad- und Fußverkehr vermeiden | 6 |
| Konflikte Kfz-Verkehr und Fußverkehr reduzieren | 2 |
| Hol- und Bringverkehr reduzieren | 1 |
| Schulwegpläne aktualisieren, ergänzen | 3 |
| Wegweisung ergänzen | 0 |
| Sitz- und Spielgelegenheiten erweitern | 1 |
| Aktionstage veranstalten | 0 |
| Temporäre Nutzungen anbieten | 1 |

Quelle: Planersocietät

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

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

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2021 entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), welches ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Stadt Singen etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, welches sich für die Gesamtstadt anbietet.¹⁷ Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete Bereiche eignet sich das Format der **Begehung**, wie bei den Fußverkehrs-Checks **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Dieses Format muss nicht zwangsläufig wie bei den Fußverkehrs-Checks durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll sollte jedoch nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Singen 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.

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.¹⁸

Bei Fragen zu Fußverkehrsthemen können sich Kommunen seit 2021 auch bei den Fußverkehrsbeauftragten der Regierungspräsidien wenden.¹⁹ 2022 hat das Land die Personalstellenförderung Nachhaltige Mobilität um den Fördertatbestand Fußverkehr auf Stadt- und Landkreise erweitert, wodurch auch hier Anlaufstellen im Bereich der Fußverkehrsförderung geschaffen werden sollen.²⁰

¹⁷ Mehr Infos zur Förderung unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

¹⁸ Mehr Infos zur Förderlandschaft unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

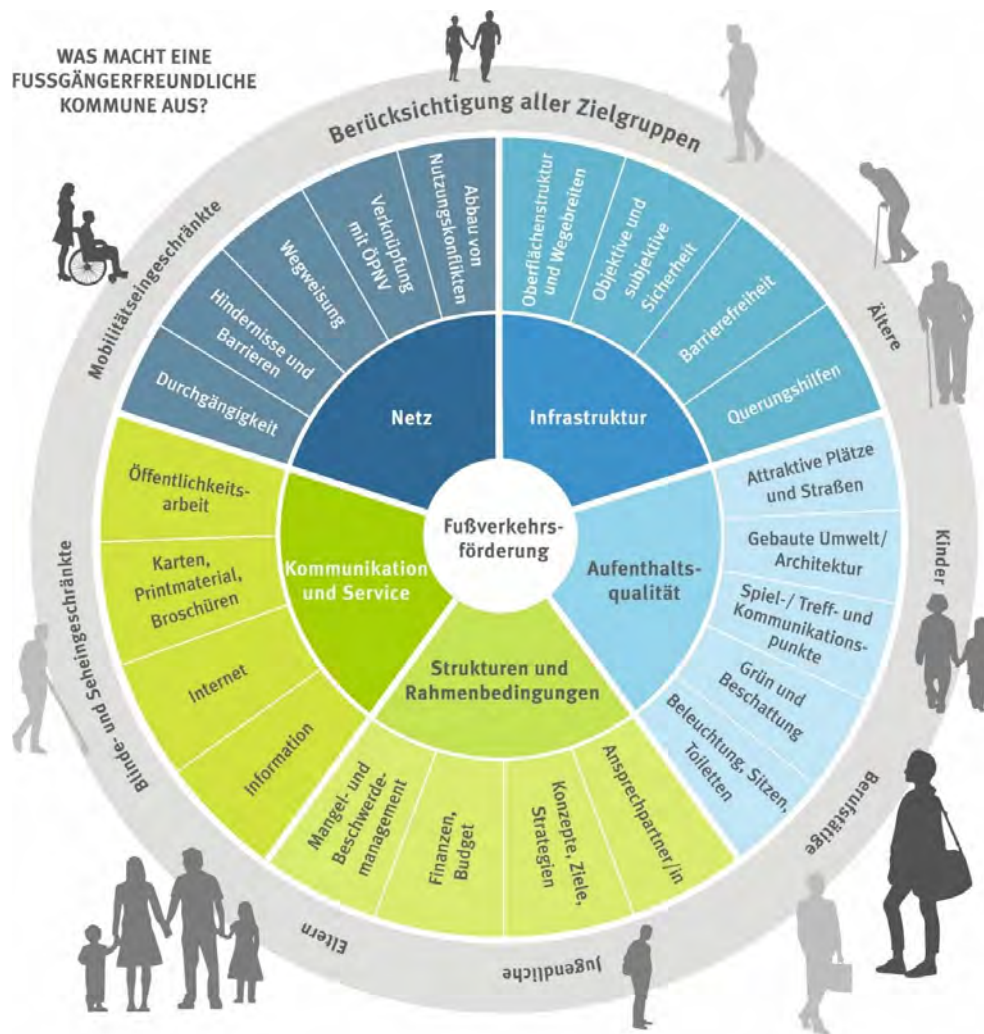
¹⁹ Kontaktdaten unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/akteure/die-landesverwaltung/ansprechpersonen-fussverkehr/>

²⁰ Weitere Informationen unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/4_F%C3%B6rderaufuf_Personalstellenf%C3%B6rderung_Nachh_Mobilit%C3%A4t_VM.pdf

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 53).

Abbildung 53: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung des Fußverkehrs in Singen formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und auf der anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Singen hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln.

Der Fußverkehrs-Check in Singen ist ein weiterer Schritt in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. 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 Singen.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Singen 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 (27.10.2021)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Digital via Webex

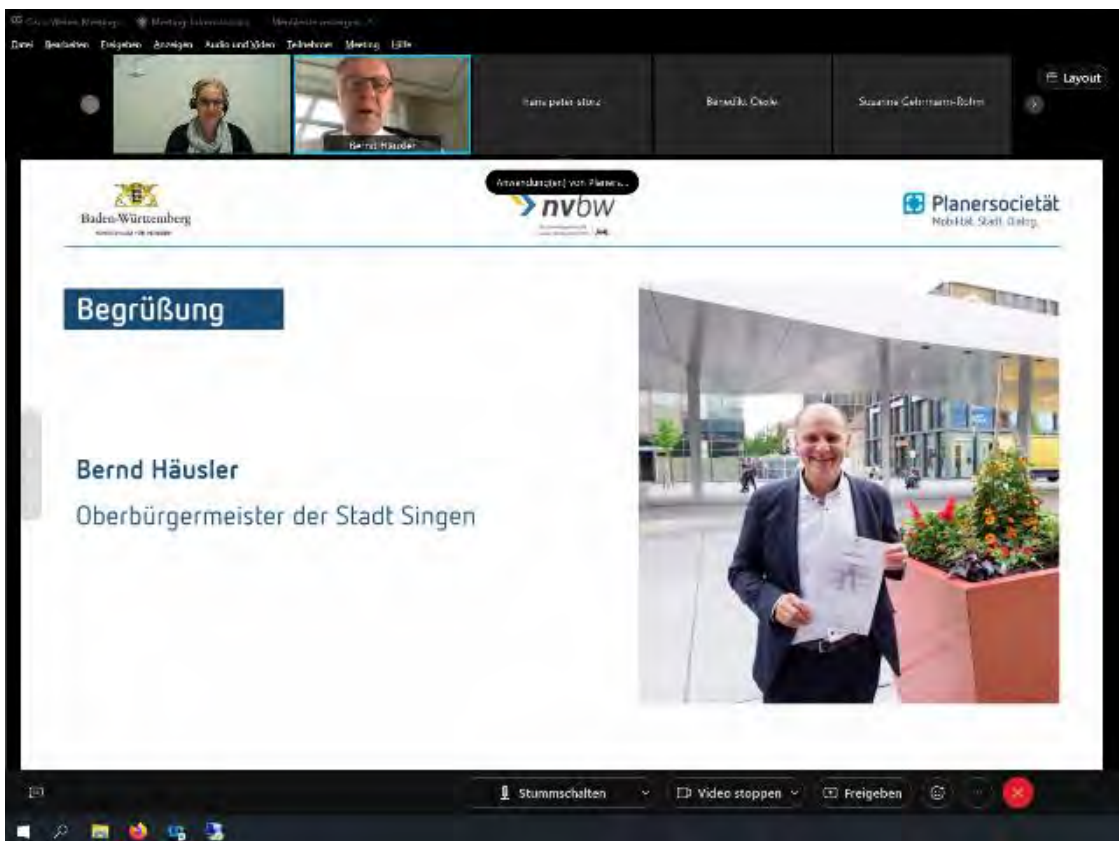
Datum / Uhrzeit: 12.10.2016 / 18:00-19:30

Anwesende: 17

Begrüßung

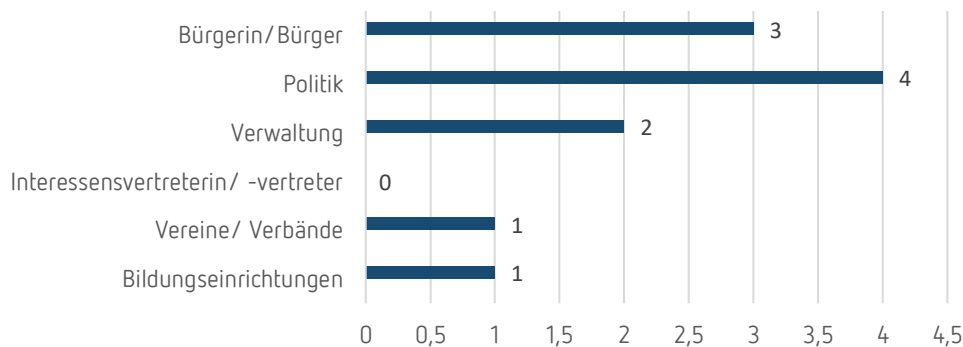
Oberbürgermeister Bernd Häusler begrüßt die anwesenden Personen und freut sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und auch an der Bereitschaft an einem digitalen den Auftakt-Workshop teilzunehmen. In seiner Begrüßungsrede geht er auf die Rolle des Fußverkehrs in Singen ein und stellt einige Aspekte und bauliche Maßnahmen vor, die in Singen für den Fußverkehr gebaut wurden. Er spricht auch das Miteinander im Straßenverkehr an, das diesjährige Motto der Fußverkehrs-Checks. Zudem nennt er das Ziel der Stadt Singen bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu sein und bekräftigt, dass der Fußverkehr zur Erreichung dieses Ziels eine wichtige Rolle spielt. Durch eine Umfrage wird am Anfang der Veranstaltung die Funktion der Teilnehmenden abgefragt.

Abbildung 54: Begrüßung via Webex



Quelle: Planersocietät

Abbildung 55: Ergebnis der Umfrage zur Zusammensetzung der Teilnehmenden



Quelle: Planersocietät

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

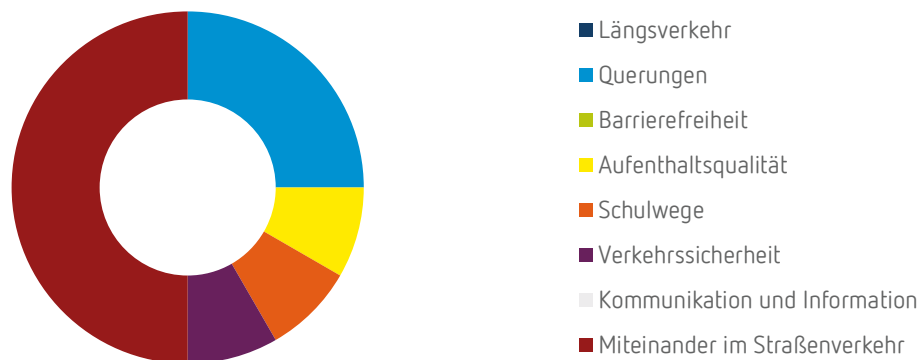
Abbildung 56: Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Singen

The screenshot shows a Zoom meeting interface with a survey displayed. The survey title is 'In welchem Themenfeld sehen Sie den meisten Handlungsbedarf in Singen?'. The survey results are as follows:

| Frage | Ergebnisse | Balkendiagramm |
|---|------------|----------------|
| 1. In welchem Themenfeld sehen Sie den meisten Handlungsbedarf in Singen? | | |
| A. Schulwege | 1/16 (6%) | |
| B. Querungen | 3/16 (19%) | |
| C. Barrierefreiheit | 0/16 (0%) | |
| D. Aufenthaltsqualität | 1/16 (6%) | |
| E. Längsverkehr | 0/16 (0%) | |
| F. Verkehrssicherheit | 1/16 (6%) | |
| G. Kommunikation & Information | 0/16 (0%) | |
| H. Miteinander im Straßenverkehr | 6/16 (38%) | |
| Keine Antwort | 4/16 (25%) | |

Quelle: Planersocietät

Abbildung 57: Ergebnis zur Umfrage zum wichtigsten Handlungsfeld in Singen



Quelle: Planersocietät

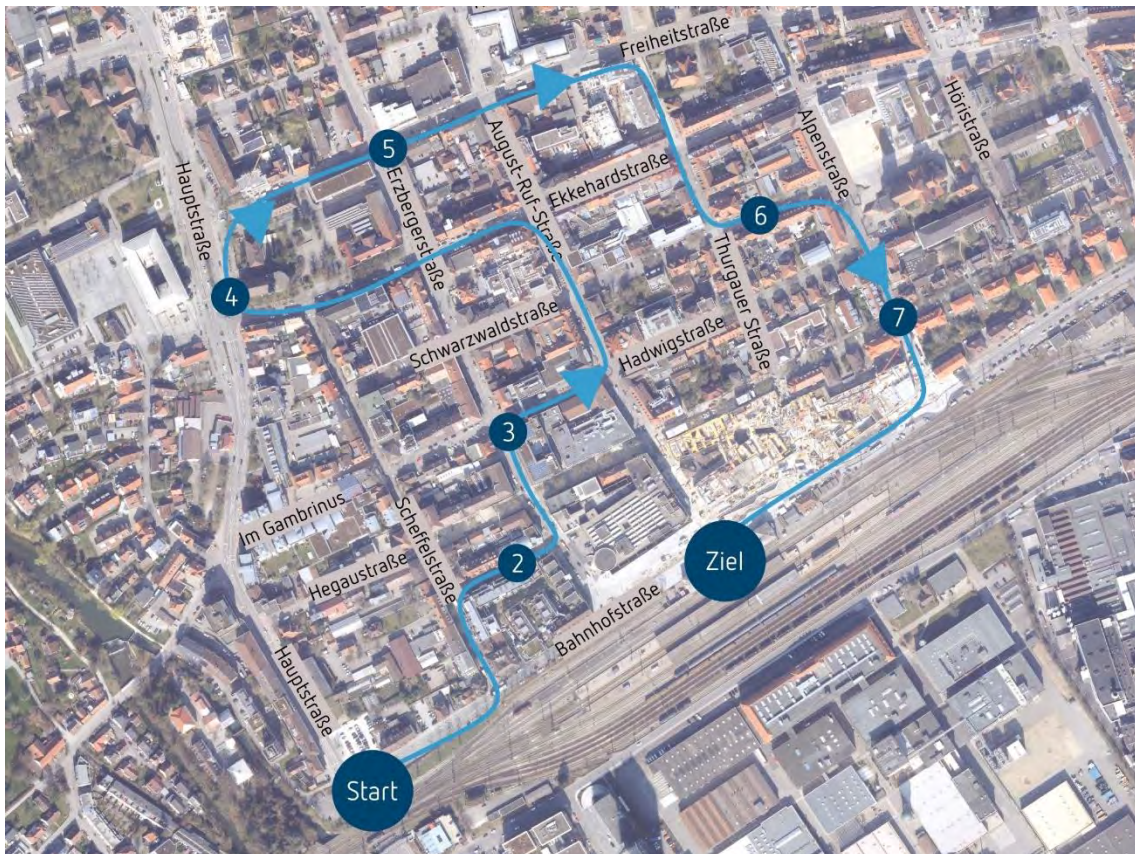
Der größte Teil der Anwesenden sieht einen Handlungsbedarf beim Thema **Miteinander im Straßenverkehr**, was zugleich das Motto der Fußverkehrs-Checks 2021 ist. Auch das Themengebiet Querungen wird von vielen Teilnehmenden als wichtig empfunden.

Arbeitsphase

Frau Worch leitet die folgende Arbeitsphase mit der Vorstellung und Abgrenzung des Untersuchungsbereichs ein. Daraufhin möchte sie von den Anwesenden wissen, welche Stärken die Anwesenden in diesem Bereich für den Fußverkehr sehen – Was ist gut gestaltet? Was funktioniert gut? Als Positivbeispiel wird hier die Hegaustraße angeführt. Die Anwesenden beschreiben sie als attraktiv, sie zeichnet sich durch Sitzgelegenheiten aus und bietet gestaltete Plätze. Auch der Bodenbelag wird als leicht und angenehm beschrieben. Als weiterer positiver Punkt wird auch der neugestaltete Busbahnhof genannt. Die dadurch entstandene Verknüpfung zwischen dem Fußverkehr und dem ÖPNV wird als positiv bewertet.

Neben den Stärken in der Fußverkehrsinfrastruktur möchte Frau Worch auch die Schwächen des Fußverkehrs in Singen kennen lernen. Dazu wird den Teilnehmenden eine im Voraus mit der Stadtverwaltung abgesprochene Route präsentiert, vgl. Abbildung 58. Die Teilnehmenden besitzen die Möglichkeit ihre Anmerkung zur Routenführung, die Themengebiete zu nennen, die sie gerne an den Stationen besprechen wollen und die Problematiken, die im Stadtgebiet für den Fußverkehr auftreten, aufzuzeigen.

Abbildung 58: Vorstellung der Route in Singen



Quelle: Planersocietät

Die Teilnehmenden bewerten die Routenführung als gut, sie greift die entscheidenden Thematiken im Untersuchungsgebiet auf. Vor allem die Stationen in der Hauptstraße (Start und Station 4) werden in einer an die Diskussion anschließenden Umfrage als die wichtigsten Stationen erachtet.

Folgende Thematiken werden durch die Teilnehmenden im Untersuchungsgebiet angesprochen:

- Die Querungssituation am Bahnhofsvorplatz. Durch den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich entstehen Schwierigkeiten und Unsicherheiten. Auch die Führung für blinde Person ist an dieser Stelle nicht ideal ausgebaut, es fehlt an einer zweiten Ampelanlage.
- Die Parksituation Ecke Hauptstraße / Feuerwehrstraße. Häufiges Überfahren des Bordsteins und illegales Gehwegparken schränken die Fortbewegungsmöglichkeiten des Fußverkehrs ein.
- Die Situation in der Ekkehardstraße. Die Teilnehmenden berichten von überhöhter Geschwindigkeit, schlechte Einsichtmöglichkeiten für den Fußverkehr und fehlende Querungsmöglichkeiten. Auch die Beleuchtungssituation wird in dieser Straße und der Erzbergerstraße als verbesserungsfähig beschrieben.

- Die Querungssituation in der Hauptstraße, beispielsweise auf Höhe der Peter-und-Paul-Kirche (Einmündung Ekkehardstraße). Hier wird die Ampelschaltung als zu kurz beschrieben. Auch die Kreuzungen Hauptstraße / Freiheitsstraße und Hauptstraße / Hegaustraße werden als kritisch beschrieben.
- Die Konfliktsituation Fußverkehr – Radverkehr. Es werden Respektlosigkeit gegenüber zu Fuß Gehenden und unangepasste Geschwindigkeiten in der Fußgängerzone beschrieben.
- Neben dem Radverkehr wird auch ein ähnliches Verhalten für den Kfz-Verkehr beschrieben. Öfters fällt die Bezeichnung „Autostadt Singen“.
- Einschränkung der Fußverkehrsinfrastruktur durch Außenbestuhlung, Werbeschilder und E-Roller. Diese stellen auch für sehingeschränkte und blinde Personen eine Problematik dar, beispielweise werden durch die Aspekte auch taktile Leitelemente verstellt. Als Beispielort wird die August-Ruf-Straße angeführt.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Fußgängerüberwege im Stadtgebiet, z.B. in der Hegaustraße oder Alpenstraße.

Folgende Thematiken werden durch die Teilnehmenden im weiteren Stadtgebiet angesprochen:

- Die Situation für den Fußverkehr entlang der Anton-Bruckner-Straße im Bereich der Hohentwiel-Gewerbeschule.
- Die Situation in der Südstadt, speziell in der Worblinger Straße. Hier kommt es laut Einschätzung einer Teilnehmenden häufig zu Parkverstößen, Nichteinhaltung der Geschwindigkeit und Verweigerung der Gewährung der Vorfahrt. Auf Grund von Kindereinrichtungen sieht sie hier Gefahrenpotential.
- Auch die Verbindungen in die Südstadt (Güterstraße, Hauptstraße, Maggitunnel) werden als interessant aufgeführt.
- Kreuzung an der Friedenslinde (Schaffhauser Straße / Hauptstraße)
- In der Schaffhauser Straße werden parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg beschrieben.

Verabschiedung

Frau Worch bedankt sich bei den Anwesenden für die engagierte Mitarbeit und laden zu den weiteren Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks ein. Die Begehung wird am 24.11.2021 um 16.30 Uhr an der Kreuzung Bahnhofstraße / Hauptstraße starten. Auch Herr Huber bedankt sich für die Teilnahme und verabschiedet die Teilnehmenden.

8.2 Begehungen

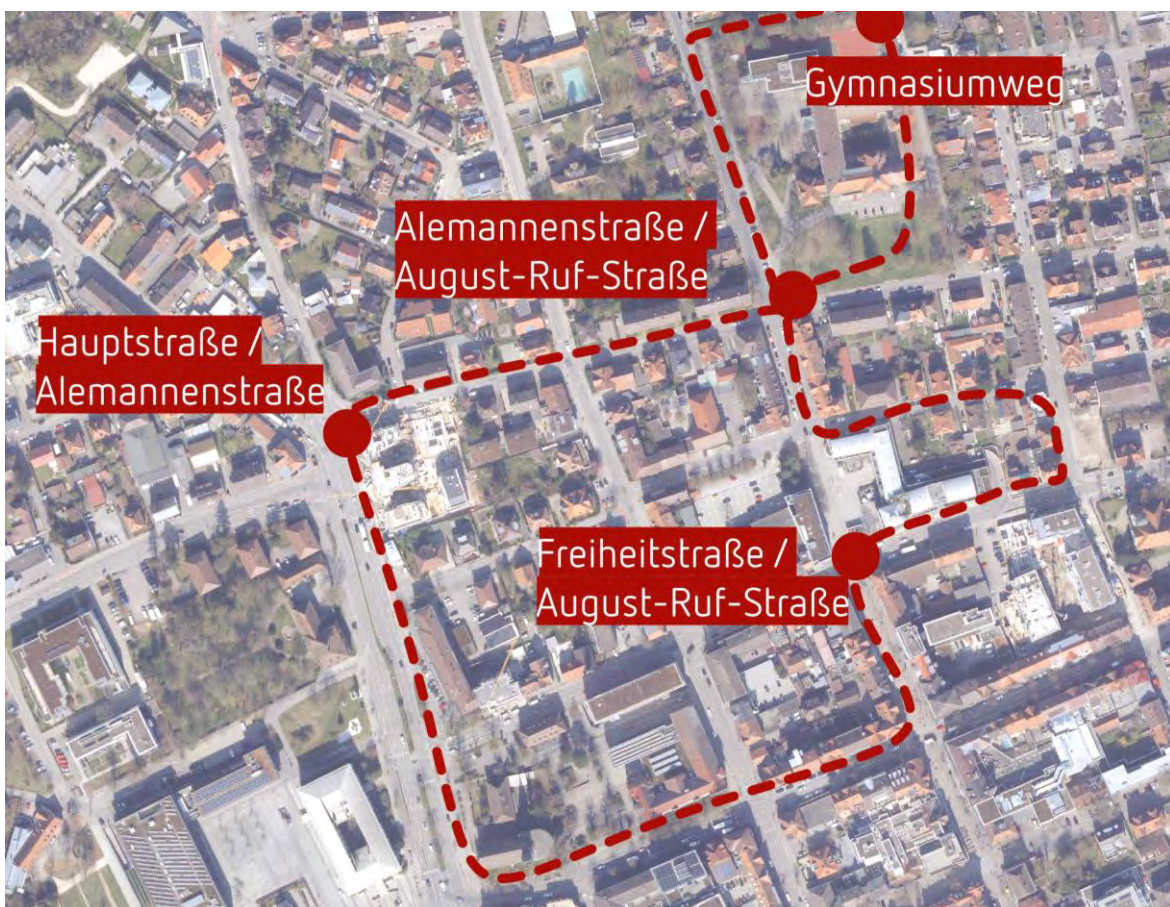
Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden durch das Büro Planersocietät und die Stadt Singen zwei Begehungen organisiert. Schüler:innen sowie interessierte Bürger:innen konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanenden und Vertreter:innen der Stadt bestimmte Punkte im Bereich der Innenstadt besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche

Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge war es, „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

8.2.1 Erste Begehung (24.11.2021)

Die erste Begehung in der Stadt Singen wurde am 24. November 2021 als Schülerbegehung durchgeführt. Die Eltern wurden vorab informiert und konnten in einem Fragebogen ihre Einschätzungen zum Schulweg ihrer Kinder geben. 23 Schüler:innen der 5. Klasse nahmen an der Begehung teil, bei der sie anhand einiger beispielhafter Standorte ihre Meinung zum Schulumfeld erläutern konnten. Zusammen mit ihrem Lehrer Herr Pourheidari, Frau Worch von der Planersocietät und Frau Jacobi von der Stadtverwaltung, wurde eine Route abgelaufen. Die Route verlief von der Schule über die August-Ruf-Straße, Theodor-Hanloser-Straße, Thurgauer Straße, Freiheitstraße, August-Ruf-Straße, Ekehardstraße zur Hauptstraße und über die Alemannenstraße zurück zur Schule, wo es weiter über die Widerholdstraße zum Gymnasiumweg ging. Entlang dieser Route wurden insgesamt fünf Stationen genauer betrachtet. Darunter die Querung am Knotenpunkt August-Ruf-Straße / Alemannenstraße, die Querung der Freiheitstraße auf Höhe der Thurgauer Straße, die Fußgängerzone in der August-Ruf-Straße und entlang der Hauptstraße die Querung an der Alemannenstraße.

Abbildung 59: Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät

Ablauf der Begehung

Frau Jacobi und Frau Worch begrüßen die Kinder im Klassenzimmer. Frau Worch gibt eine kurze Einführung zur Frage was Verkehrsplanung bedeutet und inwiefern Schulwege eine wichtige Rolle spielen. Außerdem erläutert sie kurz den Ablauf der Begehung. Sie erfragt von den Kindern die Art und Weise wie sie normalerweise zur Schule kommen und deren bisherige Erfahrungen auf ihren Schulwegen. Viele Kinder geben an, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zur Schule zu kommen, nur wenige Schüler:innen kommen zu Fuß zur Schule.

Abbildung 60: Begrüßung im Klassenzimmer



Quelle: Planersocietät

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


...

- der Aufenthaltsqualität,
- der Barrierefreiheit,
- der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs,
- der Verkehrssicherheit,
- Sitzmöglichkeiten.


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

Abbildung 61: Schüler:innenprotokoll Hauptstraße

Team 1: Experten für Seheinschränkungen, Gestaltung, Gehwegbreite, Spielmöglichkeiten

| Station 2: Alemannenstraße | |
|---|---|
|  | <p>Experten für Personen mit Seheinschränkungen: Gibt es Hindernisse auf dem Gehweg? <input checked="" type="checkbox"/> ja, welche? <u>keine</u> <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Wie gut erkennt ihr mit den Brillen die Fahrbahn? <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht</p> <p>Wie wäre es besser? <u>Bäume, Haus etc.</u></p> <p>Experten für Gestaltung: Wie gefällt es euch hier? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht</p> <p>Was gefällt euch? _____</p> <p>Gibt es Blumen und Pflanzen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Ist es hier sauber? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Was findet ihr nicht so gut? <u>keine Müllimer</u></p> <p>Experten Gehwegbreite: Gibt es einen Gehweg? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Könn ihr zu zweit nebeneinander gehen? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Wie breit sind die Gehwege? (messen) Ergebnis: <u>160m</u></p> <p>Experten für Spielmöglichkeiten: Gibt es hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Benötigt ihr hier Spielmöglichkeiten? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Was wird zum Spielen benötigt? _____</p> |
| | <p>Experten: Was sollte hier verbessert werden? _____</p> |

Team 2: Experten für Geheinschränkungen, Lärm, Sicherheit und Pause

| Station 3: Freiheitstraße | |
|---|--|
|  | <p>Experten für Personen mit Geheinschränkungen: Könt ihr mit einem Roller hier langfahren? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, weil <u>keine Roller</u></p> <p>Wie hoch sind die Bordsteinkanten? (messen) Ergebnisse: _____</p> <p>Wie ist der Bodenbelag hier? <input type="checkbox"/> gut (keine Stolperfallen) <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht (viele Stolperfallen)</p> <p>Experten für Lärm: Wie könnt ihr euch hier unterhalten? <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht</p> <p>Wie laut ist es hier? <input type="checkbox"/> laut (über 57 Dezibel) <input type="checkbox"/> nicht so laut (unter 57 Dezibel)</p> <p>Wie viele Autos fahren hier vorbei? (Zählt 2 Minuten) Ergebnis: <u>25</u></p> <p>Experten für Sicherheit: Wie komme ich hier über die Straße? <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht</p> <p>Wie sind die Sichtbeziehungen an dieser Stelle? <input type="checkbox"/> gut, andere Verkehrsteilnehmende können mich sehen <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> schlecht, die Sicht ist durch Hindernisse z.B. Autos eingeschränkt</p> <p>Wie wäre es besser? _____</p> <p>Experten für Pause: Gibt es hier eine Sitzmöglichkeit? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Verbringt ihr eure Pause hier? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Was wünscht ihr euch für diese Stelle? <u>Einzelne Sitzmöglichkeiten</u></p> |
| | <p>Experten: Was ist hier das größte Problem? <u>keine Sitzmöglichkeiten</u></p> |

Quelle: Planersocietät

An die Schüler:innen der 5. Klasse wurden die benötigten Materialien, wie Warnwesten, Kameras, Brillen mit Sehschwäche, Blindenstöcke, Dezibelmesser, Maßbänder und Kreide ausgeteilt. Daraufhin beginnt die Begehung und die Gruppe lief zu der ersten Station.

Station 1 – August-Ruf-Straße/ Alemannenstraße

Abbildung 62: Querung an der Alemannenstraße



Quelle: Aufnahme Kinder / Planersocietät

Während der Bodenbelag und die Gehwegbreite in der August-Ruf-Straße als positiv angesehen wurde, wurde die Querungsstelle an der Alemannenstraße von den Schüler:innen als negativ bewertet. Die Sichtbeziehungen sind durch parkende Autos schlecht und auch die Geschwindigkeit wird von der Klasse als zu hoch empfunden. Daher wünschen sie sich für diese Stelle einen Fußgängerüberweg mit vorgezogenem Seitenraum, damit die Sicht hinter den parkenden Autos verbessert und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert wird. Auch der Hol- und Bringverkehr wird an dieser Stelle thematisiert. Mehrere Kinder schildern, dass sie im Bereich der Parkplätze von ihren Eltern aus den Autos gelassen werden und dass dadurch morgens viel Betrieb um die Schule herrscht. Des Weiteren wird ein Schild auf dem Fußweg zur Schule, welches für Personen die schlechter sehen können, ein Hindernis darstellt und fehlende Mülleimer kritisiert. Zum Spielen wird von den Schüler:innen ein Basketballkorb im Bereich der Wiese angeregt. Auch mehr Sitzmöglichkeiten im direkten Schulumfeld fänden die Schüler:innen gut.

Station 2 – Freiheitstraße/ Thurgauer Straße

Abbildung 63: Gehweg Freiheitstraße



Quelle: Aufnahme Kinder / Planersocietät

Als zweite Station untersuchte die Gruppe den Gehweg in der Freiheitstraße. Dieser wurde von den Schüler:innen positiv bewertet, allerdings wurde angemerkt, dass sich die Pflasterung nicht zum Rollerfahren eignet. Auch schildern mehrere Schüler:innen, dass sie auf Höhe der Thurgauer Straße die Freiheitstraße queren, auf der es in diesem Bereich keine Querungshilfe gibt. Die Klasse erläutert, dass die Sichtbeziehungen durch die Baustelle noch schlechter sind und sie das queren an dieser Stelle gefährlich finden, daher wünschen sie sich eine Verbesserung der Quersituation. Zusätzlich wird angemerkt, dass Mülleimer und Sitzgelegenheiten in diesem Bereich fehlen. In diesem Bereich wird von den Schüler:innen auch vorgeschlagen, dass Verkehrsschilder und Hinweisschilder gebündelt werden könnten, um Masten zu reduzieren.

Station 3 – August-Ruf-Straße

Abbildung 64: Fußgängerzone



Quelle: Aufnahme Kinder / Planersocietät

Entlang der Freiheitstraße und August-Ruf-Straße ging es zur dritten Station an der Lichtsignalanlage an der Ekkehardstraße. Die Gestaltung dieses Bereichs wurde von den Kindern mit schlecht bewertet. Sie empfinden den Bereich als laut und dreckig, auch die Grünphase an der Lichtsignalanlage wird als zu kurz empfunden. Von der Klasse wird vorgeschlagen mehr Bänke aufzustellen, die z.T. auch überdacht sein können und kleinere Spielgelegenheiten zu integrieren. Einige Schüler:innen zeichneten daher mit Kreide auch ein Hüpfspiel den Boden.

Station 4 – Hauptstraße/ Alemannenstraße

Abbildung 65: Station 4 - Hauptstraße



Quelle: Aufnahme Kinder / Planersocietät

Über die Ekkehardstraße verlief die Route weiter entlang der Hauptstraße zur Alemannenstraße. Die Schüler:innen schilderten an dieser Stelle auch, dass die ebenfalls an dieser Stelle einmündende Burgstraße im weiteren Verlauf auf ihrem Weg zur Schule eine Herausforderung darstellt, da besonders zu den Schulzeiten dort viel Verkehr ist. Die Lichtsignalanlage über die Alemannenstraße wird von den Schüler:innen als positiv angesehen, allerdings wird festgestellt, dass an dieser keine Hinweise oder akustische Signale für Blinde vorhanden sind und auch Kontraste zur Fahrbahn fehlen. Im weiteren Verlauf zurück zur Schule wird an der Lichtsignalanlage über die Erzberger Straße die Wartezeit als sehr lang und die Grünphase als viel zu kurz empfunden. Auch besteht im Wartebereich der Ampel ein Konflikt mit den vorbeifahrenden Radfahrenden.

Station 5 – Gymnasiumweg

Die letzte Station betrachtete die Einmündung in den Gymnasiumweg, auf dem viele der Schüler:innen, vor allem mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Der Gehweg in der Schillerstraße wird von den Kindern als etwas schmal empfunden, allerdings wird die Fahrradstraße, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und dadurch, dass dort keine Kfz parken, auch für zu Fuß Gehende, als sehr positiv empfunden. Auch wird geschildert, dass es weniger ein Problem sei von der Schillerstraße weiter in den Gymnasiumweg zu fahren, da der Kfz-Verkehr auch durch die Markierungen am Boden aufmerksam sei. Es wird von den Schüler:innen darauf verwiesen, dass die Problematiken beim Schulweg besonders in der August-Ruf-Straße, in der Burgstraße und in der Anton-Bruckner-Straße liegen.

Im Anschluss an die Begehung ging es gemeinsam zurück ins Klassenzimmer, wo die Materialien der Begehung von Frau Worch eingesammelt wurden. Frau Worch und Frau Jacobi bedankten sich für die Mitarbeit der Schüler:innen und teilten ein kleines Dankeschön von der Stadtverwaltung Singen aus.

8.2.2 Zweite Begehung (04.04.2022)

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Singen wurde am 4. April 2022 durchgeführt. Bei sonnigem Wetter haben insgesamt ca. 20 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen. Gemeinsam mit Herrn Huber, Frau Jacobi und Herrn Mügge von der Stadtverwaltung Singen sowie Frau Jung und Herrn Kitzmann von der Planersocietät wurde eine im Vorfeld angekündigte Route abgelaufen. Die Begehung startete an der Ecke Hauptstraße / Bahnhofstraße und verlief über Hauptstraße, Hegastraße und Hadwigstraße in die August-Ruf-Straße. Von dort ging es weiter in die Ekkehardstraße in Richtung Westen bis zur Hauptstraße, über die Freiheitstraße in Richtung Osten in die Thurgauer Straße und weiter über die August-Ruf-Straße zum ZOB in der Bahnhofstraße. Dort endete die Begehung. Im Verlauf dieser Route wurden 5 Stationen eingeplant:

- Hegastraße / Erzbergerstraße
- Hadwigstraße / August-Ruf-Straße
- Hauptstraße / Ekkehardstraße
- Freiheitstraße / August-Ruf-Straße
- Thurgauer Straße / Schwarzwaldstraße

Abbildung 66: Route der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Frau Jung und Herr Mügge begrüßen die Teilnehmenden der Begehung. Frau Jung erläutert den Hintergrund sowie die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Herr Mügge stellt den bisherigen Ablauf des Fußverkehrs-Checks dar und verweist auf den Auftaktworkshop sowie die erste Begehung, welche bereits im vergangenen Herbst stattgefunden haben. Zudem verteilt Frau Jung Brillen mit Sehschwäche an die Teilnehmenden und weist daraufhin, dass bei einzelnen Stationen Blindenstöcke sowie ein Rollstuhl zur Verfügung stehen, um den öffentlichen Raum entsprechend wahrnehmen zu können.

Abbildung 67: Begrüßung am Startpunkt der Begehung



Quelle: Planersocietät

Start: Hauptstraße / Bahnhofstraße

An der Start-Station direkt vor der Unterführung erfragt Frau Jung zum Einstieg die Stärken und Schwächen für den Fußverkehr an dieser Station. Die Teilnehmenden äußern, dass die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr hier sehr dominant sind. Durch den getrennten Geh- und Radweg im Seitenraum kommt es häufig zu Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, insbesondere weil der Radweg häufig illegal entgegen der Fahrtrichtung genutzt wird. Es werden verschiedene Vorschläge zur Verbesserung durch die Teilnehmenden genannt: Die Einrichtung einer Umweltspur, welche vom Radverkehr gemeinsam mit dem ÖPNV genutzt werden kann; Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn; Tausch von Geh- und Radweg in der Unterführung. Weiterhin wird die Ampelschaltung für den Fußverkehr negativ bewertet, insbesondere zum Queren der Bahnhofstraße. Hier werden lange Wartezeiten und eine kurze Grünphase bemängelt. Das akustische Signal ist gut wahrnehmbar, jedoch fehlen Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsfelder und Leitlinien) und der Pfeil am Anforderungstaster zeigt die falsche Richtung an.

Station 1: Hegastraße / Erzbergerstraße

Auf dem Weg zur Station 1 wurde am Knotenpunkt Hauptstraße / Hegastraße bemängelt, dass bei Rückstau des Kfz-Verkehrs Konflikte an der Lichtsignalanlage auftreten. Während der Grünphase für den Fußverkehr blockieren Kfz die Fußgängerfurt bzw. überqueren diese noch. Weiterhin sind die vielen Nutzungen des Seitenraums in der Hauptstraße negativ aufgefallen. Neben dem Fußverkehr wird der Radverkehr hier geführt, zusätzlich befinden sich hier Grün- und Parkflächen. Mülltonnen sowie illegales Gehwegparken stellen weitere Hindernisse dar.

Abbildung 68: Weg entlang der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

An der Station werden die zu Beginn verteilten Brillen genutzt. Von den dort aufgestellten Pfosten sind nicht alle kontrastiert ausgestaltet, sodass diese schwer erkennbar sind. Es wird positiv angemerkt, dass die Pfosten ihren Zweck erfüllen und den Kfz-Verkehr aus diesem Bereich heraushalten. In den Stichstraßen treten jedoch trotzdem verstärkt Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr auf. Nachfolgend erklärt Frau Jung die Funktionsweise eines Blindenleitsystems. Es wird negativ angemerkt, dass die Leitlinien hier nur schwer aufzufinden sind, da Aufmerksamkeitsfelder an zentralen Bereichen fehlen. Auch schränken vereinzelt Auslagen der Geschäfte die Nutzbarkeit ein.

Abbildung 69: 1. Station an der Hegaustraße

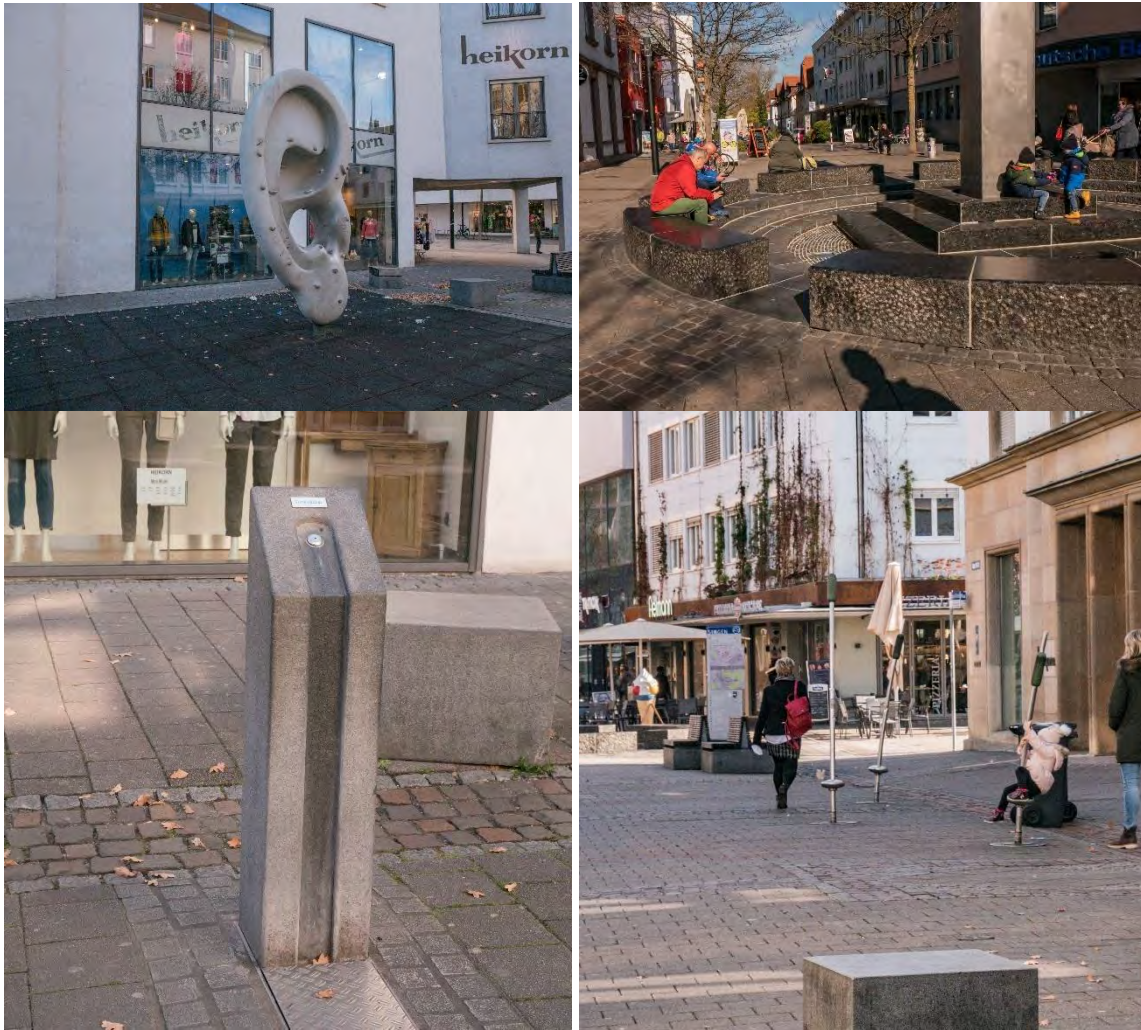


Quelle: Planersocietät

Station 2: Hadwigstraße / August-Ruf-Straße

An dieser Station wird ein hohes Fußverkehrsaufkommen festgestellt. Die Teilnehmenden berichten von einer hohen Aufenthaltsqualität. Die Sitzgelegenheiten werden gut angenommen, insbesondere bei gutem Wetter. Auch die Spielmöglichkeiten, der Wasserspender sowie der Brunnen werden positiv bewertet. Negativ wird der hohe Radverkehrsanteil in diesem Bereich gesehen. Für den Radverkehr gibt es wenige Möglichkeiten zur Querung der Innenstadt in der Relation West-Ost – daher wird teilweise Verständnis für die Situation geäußert. Als Möglichkeit wird eine eigene Spur für den Radverkehr gesehen, die Fahrradfahrende in Schrittgeschwindigkeit nutzen könnten. Dies widerspricht jedoch dem Zweck einer Fußgängerzone. Es wird auch hier positiv angemerkt, dass die aufgestellten Poller den Kfz-Verkehr reduziert haben.

Abbildung 70: 2.Station an der August-Ruf-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Hauptstraße / Ekkehardstraße

Auf dem Weg zu Station 3 wird bemängelt, dass die Querung der Ekkehardstraße im Verlauf der August-Ruf-Straße nicht mit einer Blindenampel ausgestattet ist. Das vorhandene akustische Signal ist zudem auf die Fahrbahn ausgerichtet und kaum wahrnehmbar.

Abbildung 71: Zwischenstopp August-Ruf-Straße/ Ekkehardstraße



Quelle: Planersocietät

Die Wartezeit an der Lichtsignalanlage zur Querung der Ekkehardstraße am Knotenpunkt Hauptstraße betrug bei einer stichprobenhaften Messung 90 Sekunden. Diese Problematik war den Teilnehmenden bekannt und wurde als sehr unattraktiv für den Fußverkehr angesehen. Zudem ist die Grünphase sehr kurz. Als weitere Problematik wird der in diesem Bereich verlaufende Radweg genannt. Zum einen kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen wartenden zu Fuß gehenden und vorbeifahrenden Fahrradfahrenden, zum anderen ist die Fahrbahn aufgrund des versetzten Bordes und fehlenden taktilen Leitelementen nur schwer erkennbar. Eine Nullabsenkung ist ebenso nicht vorhanden.

Abbildung 72: 3.Station an der Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Zudem wird an dieser Stelle die Querung der Hauptstraße thematisiert. Diese ist nicht in einem Zug überquerbar. Frau Jung erläutert, dass die Belange des Fußverkehrs an klassifizierten Straßen nicht immer ausreichend berücksichtigt werden können, da bei diesen Straßen die Verbindungsfunktion des Kfz-Verkehr im Fokus stehen. Es wird jedoch empfohlen, wenn Lichtsignalanlagen aus verkehrstechnischen Gründen nicht fußgängerfreundlich eingerichtet werden können wie z.B. an der Hauptstraße Höhe Ekkehardstraße, dass der Fußverkehr an anderen Ampeln über die Hauptstraße eine Priorisierung erhält. Die Teilnehmenden schlagen zudem ein Rundumgrün oder Diagonalquerungen für den Fußverkehr vor. Die Problematik ist hierbei, dass sich die Wartezeit erhöht, da die Grünphasen des Kfz-Verkehrs aus allen Richtungen abgewartet werden müssen. Weiterhin wird von Teilnehmenden in Frage gestellt, ob auf der Hauptstraße vier Fahrspuren notwendig sind. Im weiteren Verlauf werden diese auf zwei Fahrspuren reduziert, auch in weiteren Straßen im Stadtgebiet werden Fahrspuren reduziert. Das könnte dazu beitragen, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und eine verträgliche Gestaltung für den Fußverkehr zu ermöglichen. Hierbei wurde auch ein Ziel der Stadt Singen erwähnt, welches besagt, den Stadtpark besser mit der Innenstadt zu verknüpfen.

Station 4: Freiheitstraße / August-Ruf-Straße

Auf dem Weg zur Station 4 - fällt in der Freiheitstraße ein Gullideckel auf, welcher für Personen mit rollenden Fahrzeugen ein Gefahrenpotenzial darstellt.

Abbildung 73: Weg entlang der Freiheitstraße



Quelle: Planersocietät

Am Knotenpunkt Erzbergerstraße / Freiheitstraße - wird negativ angemerkt, dass die Lichtsignalanlage für Blinde und Seheingeschränkte nicht nutzbar ist. Es fehlen Bodenindikatoren und akustische Signalgeber. Die Ampelphasen werden jedoch positiv bewertet. Dennoch werden Gefahrensituationen aufgrund von gleichzeitiger Grünphasen mit dem Kfz-Verkehr geschildert.

Abbildung 74: Zwischenstopp Erzbergerstraße/ Freiheitstraße



Quelle: Planersocietät

An der Station 4 wird bemängelt, dass die Ampelphasen schwer abzuschätzen sind, da diese unterschiedlich lang sind. Wartende können nicht einschätzen wie lange die Wartezeit beträgt und werden

zum Queren verleitet. Als Möglichkeit werden Countdown-Ampeln diskutiert. Diese solle jedoch so ausgestattet sein, dass sie für den Kfz-Verkehr nicht einsehbar ist. Weiterhin wurde von den Teilnehmenden kritisiert, dass die Freigabe für den Fußverkehr nur auf Anforderung erfolgt, was insbesondere bei hohem Fußverkehrsaufkommen nicht immer geschieht. Hier wird ein Schild „Bei Bedarf Grün anfordern“ vorgeschlagen. Weiterhin wird im Zuge der Corona-Pandemie das Thema Hygiene verstärkt beachtet. Aus diesem Grund werden die Anforderungstaster kritisiert, da diese nur auf Hand auflegen reagieren. Für Personen mit Seheinschränkungen ist an dieser Ampel nur an einer ein Lautsprecher vorhanden, welcher auf die Fahrbahn zeigt. Am Anforderungstaster fehlt der Richtungspfeil zur Orientierung. Bodenindikatoren sind ebenfalls nicht vorhanden. Für eine barrierefreie Nutzung wird daher eine Optimierung dieser Ampel empfohlen.

Abbildung 75: 4. Station August-Ruf-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Thurgauer Straße / Schwarzwaldstraße

Am Knotenpunkt Freiheitstraße / Thurgauer Straße werden Querungen von 2-spurigen Einbahnstraßen diskutiert. Während der Begehung mit Schüler:innen erläuterten diese, dass Sie die Freiheitsstraße oft an dieser Stelle queren und sich daher einen Fußgängerüberweg wünschen. Frau Jung erklärt, dass Fußgängerüberwege aufgrund der fehlenden Sichtbarkeit in solchen Situationen nicht eingesetzt werden können. Als Querungsmöglichkeit mit Vorrang für den Fußverkehr bietet sich daher nur eine Lichtsignalanlage an. Hierbei ist jedoch auf den Abstand zu weiteren Querungen zu achten. Eine weitere Querungshilfe stellen vorgezogene Seitenräume („Gehwegnase“) dar. Dadurch wird der Fußverkehr in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs gerückt und das Queren erleichtert, jedoch ohne Vorrang für den Fußverkehr. Auch wurde an dieser Stelle das Thema Beschilderung thematisiert, so könnten Masten eingespart werden, wenn an einzelne Masten mehrere Schilder gehängt werden.

Abbildung 76: Zwischenstopp Freiheitstraße / Thurgauer Straße



Quelle: Planersocietät

An Station 5 weist Frau Jung darauf hin, die Fahrradbügel kontrastreich zu gestalten und mit einem Querbalken auf 20 cm Höhe zu versehen. So wird die Sichtbarkeit erhöht und die Fahrradbügel sind mit dem Blindenstock leichter tastbar. Die Teilnehmenden erläutern, dass auch hier die Sitzgelegenheiten sehr gut angenommen werden. Das Blindenleitsystem befindet sich an dieser Station ebenfalls im Seitenbereich und ist sehr konfliktreich. Neben Hindernissen wie Tische und Stühle der Außen-gastronomie sowie Mülltonnen stellen sich auf die Leitlinie öffnende Türen ein Sicherheitsrisiko dar.

Abbildung 77: Weg entlang Hegastraße



Quelle: Planersocietät

Ziel: ZOB / Bahnhofstraße

Am ZOB wird die Querung der Bahnhofstraße diskutiert. Die Dunkelampel wird grundsätzlich positiv bewertet. Bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen erhält der Fußverkehr Vorrang auf Anforderung, bei geringem Kfz-Verkehrsaufkommen ist eine schnelle Querung ohne Anforderung möglich. Es wird

jedoch an das Miteinander im Straßenverkehr appelliert und die teilweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten kritisiert. Aus diesem Grund werden Geschwindigkeitskontrollen vorgeschlagen. Ein weiterer Vorschlag ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Frau Jung erläutert, dass dieser grundsätzlich nicht zum Queren bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen geeignet ist. Es gibt jedoch Umsetzungsbeispiele, wie z.B. Opernplatz in Duisburg im Shared-Space-Prinzip. In der Schweiz wird in solchen Situationen oftmals eine Begegnungszone eingerichtet, diese ist in der deutschen Straßenverkehrsordnung jedoch nicht vorgesehen. Die Teilnehmenden schlagen als weitere Maßnahmen Temposchwellen oder die Einfärbung des Fahrbahnbelags vor. Es wird auch angemerkt, dass Temposchwellen für Einsatzfahrten von Polizei, Feuerwehr oder Krankenwagen problematisch sind.

Weiterhin wird gefordert, eine weitere Lichtsignalanlage zwischen ZOB und Bahnhofsgebäude einzurichten um auch für Blinde eine gesicherte Querung zu ermöglichen. Das Bus-Verkehrsaufkommen ist hier teilweise sehr hoch, was das Queren erschwert. Das taktile Blindenleitsystem ist in der Regel gut auffindbar, insbesondere das Auffinden der einzelnen Bussteige wurde gelobt.

Die Verantwortlichen der Stadtverwaltung Singen sowie der Planersocietät bedanken sich bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme und zahlreichen Diskussionen.

Abbildung 78: 5. Station ZOB



Quelle: Planersocietät

8.2.3 Abschlussworkshop Singen (18.05.2022)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Rathaus

Datum / Uhrzeit: 18.05.2022 / 18:00-19:30

Anwesende: 13 Teilnehmende

Begrüßung

Am 18. Mai 2022 fand der Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Singen statt. Vor Beginn der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten eine Einschätzung zur Fußverkehrssituation im Stadtgebiet abzugeben. Dies erfolgte über eine Bewertung der Themenfelder: Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit.

Zum Auftakt der Veranstaltung begrüßte Oberbürgermeister Häusler alle Anwesenden zum Abschlussworkshop und blickt auf die vergangenen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Singen zurück. Im vergangenen Jahr fanden bereits der Auftaktworkshop sowie die 1. Begehung statt. Aufgrund der Pandemielage wurde die 2. Begehung im April 2022 durchgeführt. Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden aller Veranstaltungen für die Teilnahme und rege Diskussion. Anschließend begrüßt Annika Jung vom begleitenden Fachbüro Planersocietät die Anwesenden und führt durch die weitere Veranstaltung.

Abbildung 1: Begrüßung durch Herrn Oberbürgermeister Häusler



Quelle: Planersocietät

Rückblick auf die Veranstaltungen und Maßnahmenvorschläge

Frau Jung gab einen kurzen Rückblick auf die Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks in Singen. Die Stadt Singen nimmt als eine von 15 Kommunen an den Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg im Jahr 2021 teil. Am 27. Oktober 2021 hat der Auftaktworkshop stattgefunden, an dem eine Bestandsanalyse durchgeführt und die Routen der nachfolgenden Begehungen festgelegt wurden. Die erste Begehung hat am 24. November 2021 im Rahmen einer Schüler:innenbegehung stattgefunden. Die zweite Begehung fand am 04. April 2022 statt. Beide Begehungen fanden im Bereich der Innenstadt zwischen Bahnhofstraße, Hauptstraße, Alemannenstraße und Thurgauer Straße statt. In diesem Gebiet wurde bereits 2016 eine Begehung der selbstfinanzierten Fußverkehrs-Checks durch das Planungsbüro durchgeführt. Auch erläuterte Sie die im folgenden aufgeführten Stärken und Schwächen, welche im Rahmen der Veranstaltungen ermittelt wurden:

Stärken:

- Attraktive Fußgängerzone
- Kurze Entfernungen zu Zielen des Fußverkehrs
- Kompakte Strukturen
- Gute Ansätze zur Barrierefreiheit
- Attraktive Sitzgelegenheiten, Spielgeräte und Stadtmobiliar
- Wegweisung
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen vorhanden
- Mängelmelder vorhanden
- Selbstfinanzierte Teilnahme an den FVC 2016
- Mitglied AGFK BW

Schwächen:

- Bundesstraßen stellen Barrieren für den Fußverkehr dar
- Lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Unattraktive Querungsmöglichkeiten
- Schlechte Sichtbeziehungen durch ruhenden Verkehr
- Keine durchgängige Barrierefreiheit
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Im Anschluss wurden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Stadt präsentiert. Diese gliedern sich in die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit, Nutzungskonflikte und weitere Maßnahmenvorschläge. Hinsichtlich des Querens gilt es Wartezeiten zu verkürzen und Grünphasen attraktiv zu gestalten. Auch sollten die vorhandenen Bedarfsampeln, als solche gekennzeichnet werden. Des Weiteren sind verbesserte Sichtbeziehungen und eine erhöhte Aufmerksamkeit an den Querungsstellen anzustreben. Das Handlungsfeld Barrierefreiheit soll mit verschiedenen Maßnahmen dazu beitragen Barrieren abzubauen und die Mobilität für alle zu gewährleisten. Der Fokus liegt dabei auf barrierefreien Querungsstellen. Während der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks in Singen wurden auch Nutzungskonflikte häufiger thematisiert. Hierbei gilt es die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern, die Aufmerksamkeit zu erhöhen oder Verkehrsteilnehmende zu trennen. Als weitere Maßnahmenvorschläge stellt Frau Jung Schulwegepläne, Wegweisung, Sitz- und Spielgelegenheiten, Aktionstage und Temporäre Nutzungen vor.

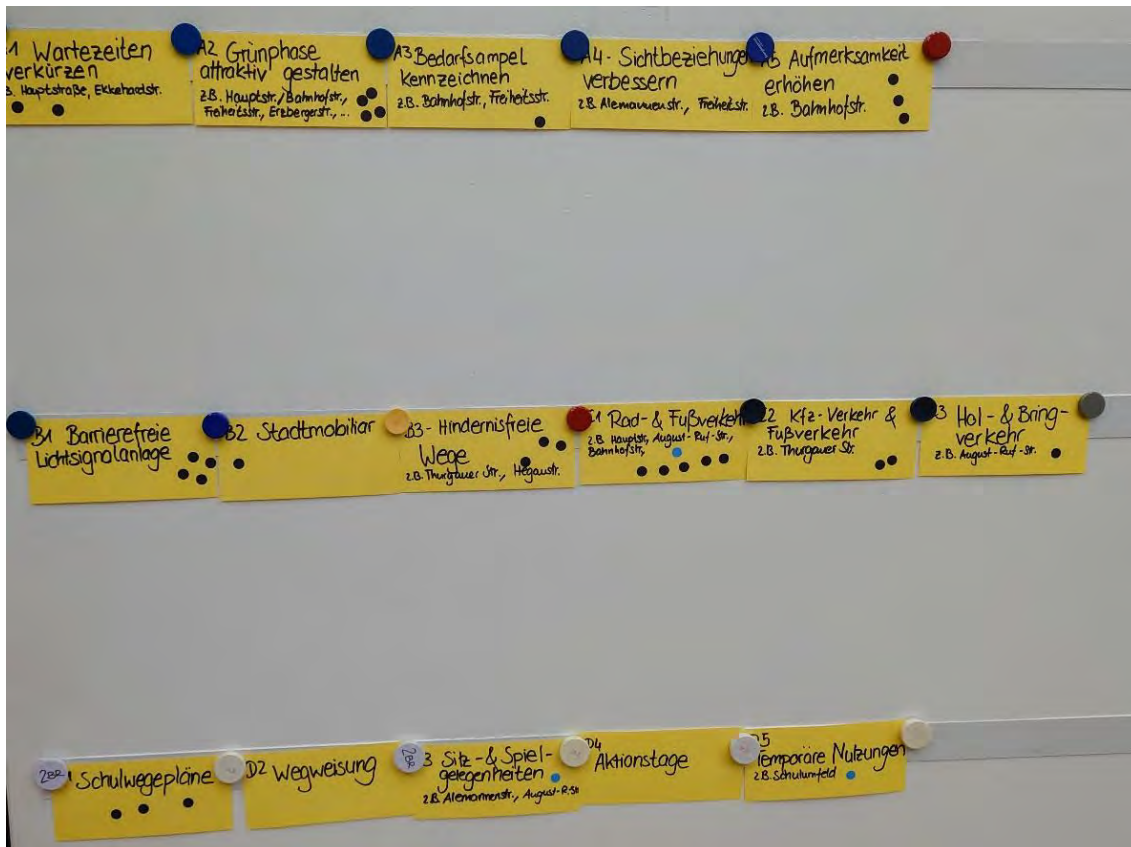
Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitete Frau Jung die Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Die Teilnehmenden erhielten zudem die Möglichkeit eigene Aspekte schriftlich und mündliche zu ergänzen oder Rückmeldung zu den bisherigen Ergebnissen zu geben. Die Rückmeldungen sind nachfolgend aufgeführt:

- Generell wird der Maßnahmenvorschlag zum Hol- und Bringverkehr von den Teilnehmenden für gut befunden. Diskutiert wird bzgl. der Elternhaltestelle, ob die genannte Entfernung von 250m vom Schulgebäude angenommen wird. In diesem Zusammenhang werden Poller angeregt, um Elterntaxis vor der Schule zu vermeiden. Auch wird darauf hingewiesen Schülerlotsen und Laufbusse mit in den Abschlussbericht aufzunehmen.
- Bezüglich der Maßnahmenvorschläge zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr wird ein Vorrang für den Radverkehr in der Wiederholdstraße angeregt. Generell wird an das Miteinander von Fuß- und Radverkehr appelliert, es wird aber auch darauf hingewiesen, dass es z.B. am Friedhof aufgrund eines fehlenden Radwegs zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt, daher sprechen sich einige Teilnehmende für die Trennung von Fuß- und Radverkehr aus.
- Es wird angemerkt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Bahnhofstraße nicht zielführend ist, da oft dagegen verstoßen wird.
- Es wird gewünscht, dass mehr auf den ruhenden Verkehr eingegangen wird und Parkplätze reduziert werden zugunsten des Fußverkehrs.
- Im Sinne der Barrierefreiheit wird sich für akustische und taktile Leitelemente an allen LSA ausgesprochen. Weiterhin soll das Blindenleitsystem im gesamten Stadtgebiet ausgebaut werden.
- Als ein weiteres Hindernis für den Fußverkehr werden Auslagen vor Geschäften auf Podesten oder an Kleiderstangen sowie Tische und Stühle der Gastronomie genannt. Es wird darum gebeten diese vermehrt zu überprüfen. Seitens der Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass dies von der Sondernutzungssatzung abhängig ist und die Einhaltung dieser stetig geprüft wird.
- Die Teilnehmenden regen an, dass eine Begehung mit Baulastträgern, Verkehrspolizei und Blindenvertretung stattfindet, um Defizite weiter zu minimieren.
- Es werden auch Aspekte im Rahmen der Stadtentwicklung angesprochen. Es sollen temporäre Flächen zum Verweilen und Spielen geprüft und eingeführt werden. Auch attraktivere Spielgeräte in der Fußgängerzone werden gewünscht. Dies wird von Seiten der Verwaltung aktuell bereits vorbereitet.
- Die vielen positiven Aspekte des Fußverkehrs-Checks gelobt, insbesondere, dass sich manche Themen bereits in der Umsetzung befinden.

Im weiteren Verlauf werden die Teilnehmenden gebeten die vorgestellten Maßnahmen nach Wichtigkeit zu priorisieren und die Zufriedenheit mit dem Fußverkehrs-Check mit Hilfe von Klebepunkten darzustellen.

Abbildung 2: Priorisierung der vorgestellten Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Es zeigte sich, dass die Maßnahmen C1: Rad- und Fußverkehr (6 Nennungen), A2: Grünphasen attraktiv gestalten (4 Nennungen) und B1: Barrierefreie Lichtsignalanlagen (4 Nennungen) den Teilnehmenden am wichtigsten sind und diese dementsprechend am höchsten priorisiert wurden. Dies hat sich auch durch die Schwerpunkte der geführten Diskussion bestätigt. Geringere Priorität wird den Maßnahmen A4: Sichtbeziehungen verbessern, D2: Wegweisung und D4: Aktionstage (jeweils 0 Nennungen) zugeschrieben. (vgl. Abbildung 2)

Abschluss und Evaluation

Abschließend gibt Frau Jung einen Ausblick auf die bevorstehenden Schritte des Fußverkehrs-Checks. Belange des Fußverkehrs sind eine Daueraufgabe, bei der bereits kleine Maßnahmen Effekte erzielen können. Der Fußverkehrs-Check stellt einen Impuls in der Fußverkehrsförderung dar und soll für das Thema sensibilisieren. Im Sommer 2022 wird der Abschlussbericht für den Fußverkehrs-Check in Singen fertiggestellt. Dieser wird ebenso im Gemeinderat präsentiert.

Frau Jung sowie Herr Huber (Stadtverwaltung) bedanken sich für die Teilnahme am Abschlussworkshop sowie die geführte Diskussion und verabschieden die Teilnehmenden.

Quellenverzeichnis

ADAC 2015 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

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

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

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

Deutsches Kinderhilfswerk e.V.: Projekte zu den Aktionstagen, <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>, 2019.

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

IM BW 2021 – Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen Baden-Württemberg: Erlass Sicherer Schulweg für das Schuljahr 2021/2022. Stuttgart 2021.

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

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

Mühr 2015: Im Detail – Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum, Fulda 2015

Mühr 2021: Im Detail – Gestaltung barrierefreier Verkehrsraum Teil 1, Fulda 2021

Radnetz BW 2022: <https://www.wegedetektiv.de/bawrad16/#16/47.7601/8.8390>

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

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

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