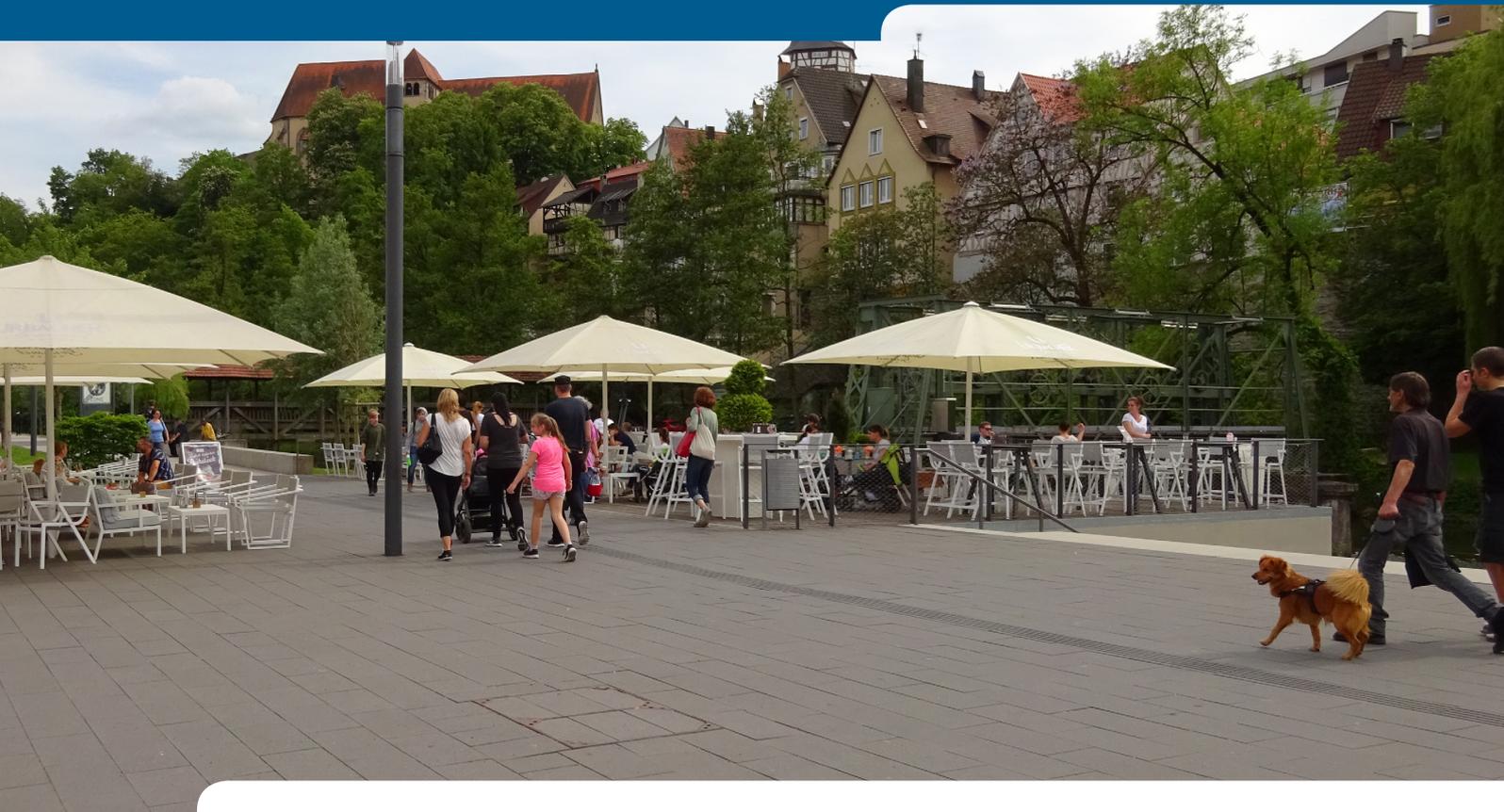




Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Fußverkehrs-Checks 2017: Lebensqualität gestalten!

Stadt Backnang

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

Abschlussbericht



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Alter Schlachthof 3
44139 Dortmund	76131 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/783669 - 79
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/783669 - 78
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

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

Karlsruhe, im Februar 2018

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Hintergrund der Maßnahme	6
2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes.....	8
3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks.....	9
4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	11
5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	14
5.1 Handlungsfeld Querungen (A)	14
5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	19
5.3 Aufenthaltsqualität (C)	21
5.4 Eigenständige Fußwege (D)	24
5.5 Wegweisung (E)	25
5.6 Weitere Maßnahmenvorschläge (F)	26
5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	29
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	31
7 Zusammenfassung.....	33
8 Dokumentation	35
8.1 Auftaktworkshop (12. Juli 2017)	35
8.2 Begehungen	38
8.2.1 Begehung (15. September 2017)	39
8.2.2 Begehung (13. Oktober 2017)	43
8.3 Abschlussworkshop (29. November 2017)	47
Quellenverzeichnis	51
Einfache Zusammenfassung von Kapitel 5	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks	9
Abbildung 2: Luftlinienradien um das Rathaus	11
Abbildung 3: Situation der Fußgänger in Backnang (Befragung)	13
Abbildung 4: Querung der Aspacher Straße	15
Abbildung 5: vorher: weite Kurvenradien (links); nachher: baulich vorgezogener Seitenraum (Mitte); provisorisch vorgezogener Seitenraum (rechts).....	15
Abbildung 6: Verbesserung der frühzeitigen Sichtbeziehung durch Wegfall eines Parkplatzes (links); Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verringerung der Querungsdistanz durch einen vorgezogenen Seitenraum (rechts).....	17
Abbildung 7: Nördlicher Eingang der Unterführung Annonay-Straße (links); südlicher Eingang der Unterführung Annonay-Straße (rechts)	17
Abbildung 8: Stairmotivation Wien	18
Abbildung 9: Gehwegüberfahrt.....	18
Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe	19
Abbildung 11: Kaum nutzbarer Gehweg	20
Abbildung 12: Schmalere Seitenraum im verkehrsberuhigten Bereich	22
Abbildung 13: Sitzpoller (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (rechts)	23
Abbildung 14: Spielelemente	23
Abbildung 15: Schneckenwege.....	24
Abbildung 16: Information zur Haltestelle (links oben), Information zur Distanz und dem Kalorienverbrauch (rechts oben), Information zur Barrierefreiheit (links unten), gestalterische Wegweisung (mittig unten), temporäre Wegweisung (rechts unten)	26
Abbildung 17: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)	27
Abbildung 18: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	30
Abbildung 19: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	33
Abbildung 20: Teilnehmer des Auftaktworkshops	35
Abbildung 21: Geplante Begehungsrouten	38
Abbildung 22: Eigenständiger Fußweg.....	40
Abbildung 23: Mittelinsel auf der Sulzbacher Straße.....	41
Abbildung 24: Wenig gepflegte Restfläche	41
Abbildung 25: Teilnehmer der zweiten Begehung.....	43
Abbildung 26: Trampelpfad an der Mörikeschule.....	45
Abbildung 27: Diskussionen von Maßnahmenvorschlägen	48
Abbildung 28: Bewertung des Prozesses und der Zwischenergebnisse.....	50

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TG	Tiefgarage
UBA	Umweltbundesamt
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof

1 Hintergrund der Maßnahme

Rund ein Viertel aller Wege in Baden-Württemberg wird ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommen noch die Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen 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 „So-wieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

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

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Zufußgehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, dass die täglichen Wege zu Fuß in Baden-Württemberg sicherer und attraktiver werden. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken und es soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse besonders sensibler Personengruppen, wie Senioren, Kinder oder Mobilitätseingeschränkte. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 23 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung ist, wie schon in der vorangegangenen grün-roten Legislatur, verankert, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll.

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

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks mit je acht Kommunen im Jahr 2016 in eine zweite und 2017 in die dritte Runde. Auch 2018 werden erneut acht ausgewählte Kommunen gefördert. Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Sie werden vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

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

- **Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung**

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlegendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>

- **Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks**

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

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

- **Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks**

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

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

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/FVC_2016_Abschlussbericht_END_WEB.pdf

- **Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (in Bearbeitung)**
- **Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)**

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Eine dritte Fachveranstaltung zum Thema Querungen ist für 2018 geplant.

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

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

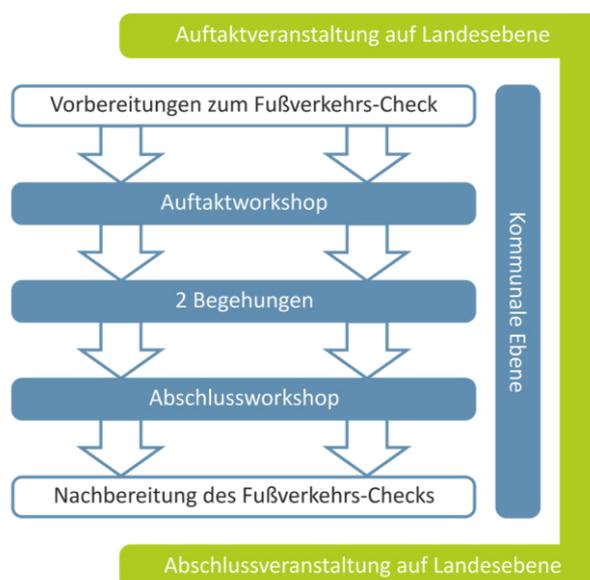
In der dritten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 42 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Aalen, Backnang, Gerlingen, Meßkirch, Neuenburg am Rhein, Pfalzgrafenweiler, Tauberbischofsheim und Wiesloch. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Göppingen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2017; diese nahm bereits in der ersten Runde der Fußverkehrs-Checks 2015 als geförderte Kommune teil.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2017 bis Mai 2018.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen.

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage eines ersten Abstimmungsgesprächs schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, die Wege aus den Wohnquartieren in die Innenstadt zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert¹.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten zu einer von der Plaisirschule aus den nördlichen Wohnlagen entlang der Sulzbacher Straße über die Murr bis in die Grabenstraße. Zum anderen wurde eine Routenführung von der Haltestelle Seminar (Mörikeschule) durch die innenstadtnahen westlichen Wohnlagen gewählt. Über die Lichtensteinstraße, Rötzensweg und Schöntaler Straße zur Entwicklungsachse Wilhelmstraße führte auch diese Route ebenfalls bis zur zentralen Grabenstraße. Zu den beiden Begehungen konnten neben Vertretern der Stadtverwaltung auch Vertreter von Interessensgemeinschaften, Presse und Politik sowie weitere interessierte Bürger begrüßt werden. Beide Begehungen waren sehr gut besucht und machten das große Interesse der Bevölkerung deutlich. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmen erschweren.

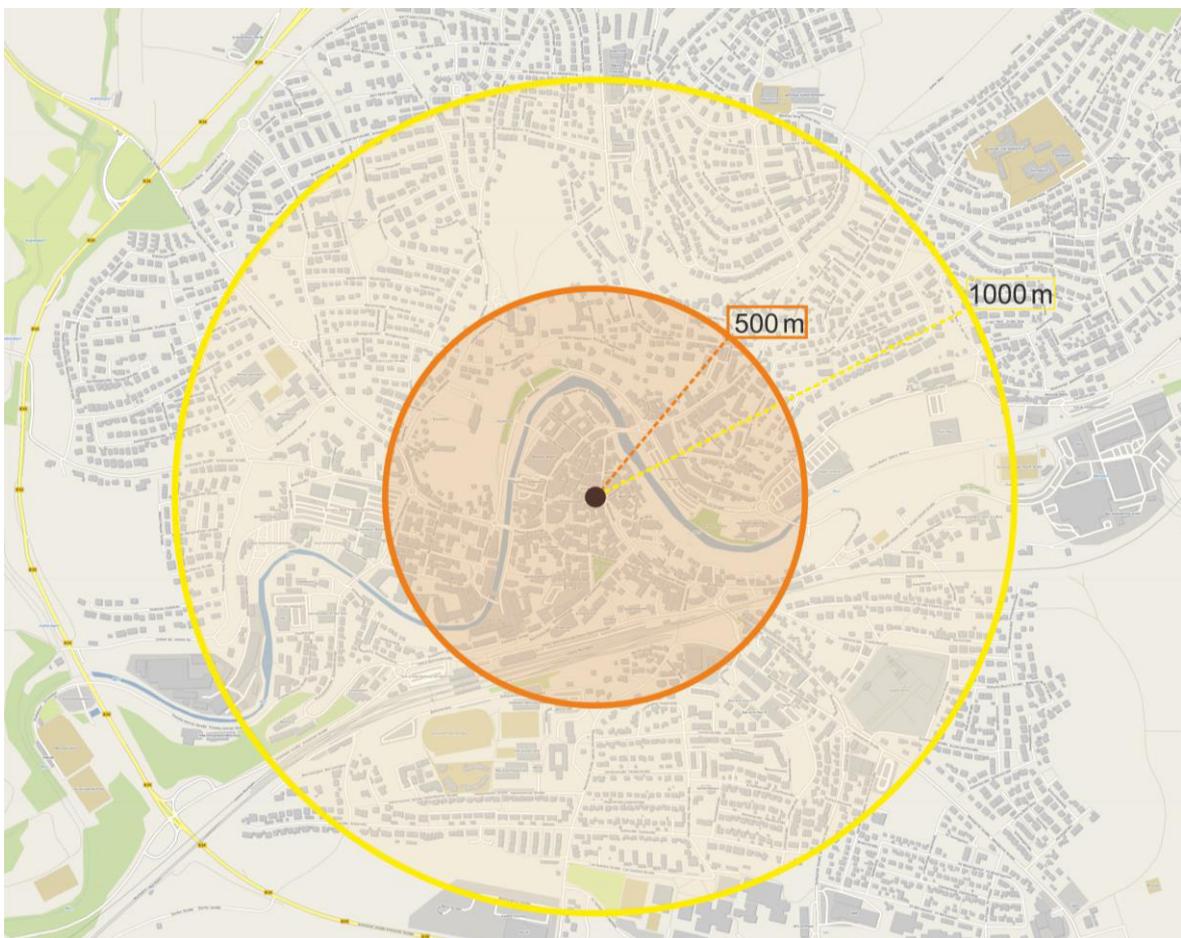
Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmer der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten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

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

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiteren Hinweisen der Verwaltung und den Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Backnang können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind. Die Innenstadt und Altstadt sowie der erweiterte Innenstadtbereich sind durch eine vergleichsweise kompakte Struktur geprägt, was kurze Wege für Fußgänger prinzipiell ermöglicht. Abbildung 2 soll zeigen, welche Bereiche durch kurze Wege eine sehr gute Anbindung an die Innenstadt haben. Ebenso verfügen einige Bereiche der Hanglagen über eigenständige Fußwege, welche häufig durch Treppenanlagen gekennzeichnet sind. Diese sind zwar nicht barrierefrei,

Abbildung 2: Luftlinienradien um das Rathaus



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung auf einer Kartengrundlage von openstreetmap

ersparen jedoch vielen Fußgängern Umwege, indem sie nicht parallel der Höhenlinien, sondern fast senkrecht zu diesen verlaufen. Auch viele Abschnitte der Murr sind für Fußgänger gut zugänglich, machen den Fußverkehr attraktiver und laden zum Aufenthalt ein. Gleichzeitig ermöglichen anstehende städtebauliche Maßnahmen (z. B. entlang der Wilhelmstraße) die Situationen für Fußgänger (und Radfahrer) zu verbessern und Straßenräume neu zu gestalten sowie attraktive Querungsmöglichkeiten zu schaffen (z. B. Querung Friedrichstraße/Wilhelmstraße).

Die genannten eigenständigen Fußwege sind eine gute Basis, die Höhenunterschiede zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt umwegfrei zurückzulegen. Aufgrund ihrer Eigenständigkeit

kommt ihnen aber auch ein hohes Maß an Gestaltungsanforderungen zu. Diesbezüglich konnte während der Begehungen ein Mangel ausgemacht werden. Ähnlich wie Unterführungen (z. B. Etzwiesenstraße) sollte eine Wahrnehmung als Angstraum vermieden werden. Die Dominanz des fließenden Kfz-Verkehrs wurde auf den Hauptverkehrsstraßen Sulzbacher Straße und Aspacher Straße deutlich. Anzahl und Qualität von Querungsanlagen können hier weiter verbessert werden. Auch wenn die Verkehrsfläche der Grabenstraße (verkehrsberuhigter Bereich) entsprechend der Fußgängerzone gestaltet ist, ist auch hier vergleichsweise viel fließender und ruhender Kfz-Verkehr zu erkennen. Ansatzpunkte zur Verbesserung der Barrierefreiheit konnten in den Begehungen sowohl im Quer- als auch im Längsverkehr ausgemacht werden, wenngleich in diesem Themenbereich auch einige gute Lösungen registriert werden konnten.

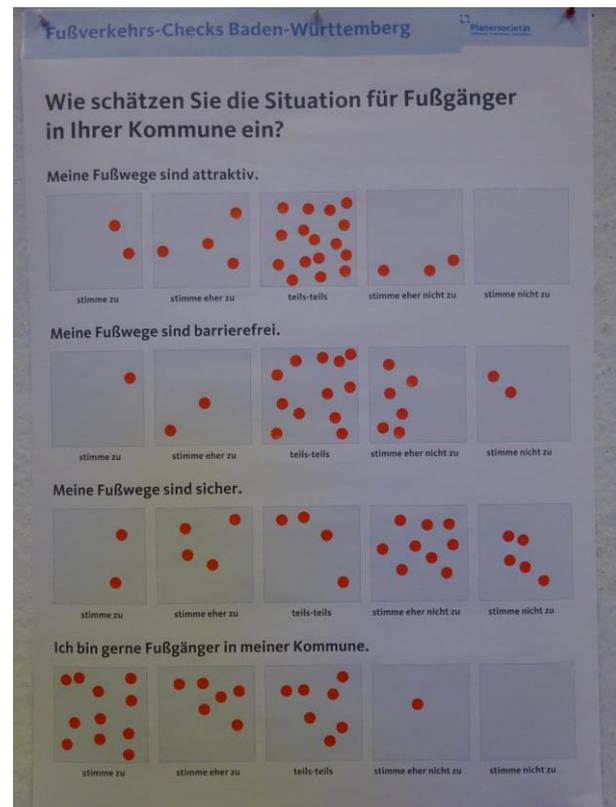
Aus den grob skizzierten Eindrücken sowie als Ergebnis aus den Workshops und den Begehungen können Handlungsfelder abgeleitet werden, die auf dem Weg zu attraktiven und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollen. Die Handlungsfelder in Backnang ergeben sich vor den folgenden Hintergründen:

- **Querungen:** Während der Begehungen wurden vorhandene Querungsanlagen betrachtet, die bezüglich einzelner Teilaspekte verbessert werden können. Ebenso konnten Querungsstellen bzw. Querungssituationen betrachtet werden, die ein sicheres Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur bedingt zulassen oder lediglich eine unkomfortable Querung zulassen.
- **Barrierefreiheit:** Gemeinsam mit den Betroffenen und Interessensvertretern konnten während der beiden Begehungen verschiedene Schwierigkeiten für geh- und seheingeschränkter Personen identifiziert werden bzw. erneut auf verschiedene Probleme für Fußgänger hingewiesen werden. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass die Fußverkehrs-Checks keine ganzheitliche Bestandsanalyse der Barrierefreiheit darstellen.
- **Aufenthaltsqualität:** Während den Veranstaltungen wurde deutlich, dass Aufenthaltsqualität nicht nur das lange Verweilen auf Plätzen inkludiert, sondern auch attraktive und interessante Wege einschließt. Hier bestehen einige Potenziale, die Situationen für Jung und Alt zu verbessern.
- **Eigenständige Fußwege:** Die eigenständigen Fußwege, insbesondere in den Hanglagen, sind ein wesentlicher Bestandteil eines engmaschigen und umwegefreen Fußwegenetzes. Ihnen muss aber auch besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, um Akzeptanz zu sichern und attraktive Alternativen zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen anzubieten. Potenziale und Handlungsnotwendigkeiten wurden vor allem bei den Begehungen deutlich.
- **Wegweisung:** Insbesondere den eigenständigen Fußwegen kommt hier Bedeutung zu, da nicht immer ersichtlich ist, wo ein Fußweg hinführt, endet oder ob eine Sackgasse für Fußgänger (und Radfahrer) durchlässig ist. Es besteht auch die Möglichkeit, weiterführende Informationen zu Relationen zu kommunizieren.

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

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input während der Begehungen sollten die Teilnehmer des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Backnang äußern (Abbildung 3). Dabei deutlich, dass die Sicherheit auf Fußwegen² eher negativ beurteilt wurde. Das Thema der Barrierefreiheit wird ebenfalls mit einer leicht negativen Tendenz bewertet. Dahingegen wird der Teilaspekt der Attraktivität der Fußwege eher positiv durch die Teilnehmer bewertet. Insgesamt konnten der Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ ein sehr großer Teil der Teilnehmer „zustimmen“ bzw. „eher zustimmen“.

Abbildung 3: Situation der Fußgänger in Backnang (Befragung)



Quelle: Planersocietät

² Es wurde nicht unterschieden, ob es sich um soziale Sicherheit auf eigenständigen Fußwegen oder um Sicherheitsaspekte in Verbindung mit dem motorisierten Verkehr handelt.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Backnang. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, eigenständige Fußwege und Wegweisung formuliert.

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

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). So spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Quersituation für den Fußgänger kann erreicht werden durch: eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, die Verkürzung der Querungsstrecke, die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.³

Aspacher Straße/Röntgenstraße (A1)

Ein wesentlicher Bestandteil einer fußgängerfreundlichen Siedlungs- und Verkehrsplanung ist ein dichtes und engmaschiges Netz an Fußwegen. Dieses setzt auch voraus, dass Zäsuren durch Verkehrsachsen möglichst gering gehalten bzw. reduziert werden. (vgl. VM BW 2017: 24) Dies betrifft exemplarisch den Kreuzungsbereich Aspacher Straße/Röntgenstraße, der zu Zeiten der Begehung noch ohne Querungshilfen für Fußgänger vorzufinden war und Fußgänger ohne Unterstützung eine dreispurige Fahrbahn queren mussten (Abbildung 4). Daher ist der zwischenzeitlich (provisorisch) realisierte Kreisverkehr mit Querungsanlagen positiv hervorzuheben. Für Querungen der Aspacher

³ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Straße zwischen den anschließenden Wohngebieten um die Röntgenstraße und die Lichtensteinstraße sind keine Umwege zu Querungshilfen mehr in Kauf zu nehmen. Aufgrund der Betrachtung weiterer Kreisverkehre während der Begehungen (z. B. Berliner Ring/ In der Plaisir oder Friedrichstraße/ Aspacher Straße) und anstehenden Realisierungen von Kreisverkehren (z. B. Aspacher Straße/Talstraße) sollen an dieser Stelle einige Hinweise zu Kreisverkehren in bebauten Gebieten gegeben werden.

Abbildung 4: Querung der Aspacher Straße



Quelle: Planersocietät

Nach Empfehlungen der FGSV im Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren sollten innerhalb bebauter Gebiete die **Querungsstellen an Kreisverkehren als FGÜ** ausgebildet werden, um damit eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (vgl. FGSV 2006: 21 und ADAC 2014: 5). Dabei soll die Überquerungsstelle nicht mehr als etwa 4,0-5,0 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt werden. Für Minikreisverkehre (z. B. Berliner Ring/ In der Plaisir) lässt sich ebenfalls ergänzen, dass gerade kleine Außendurchmesser Fußgängern die Einschätzung erschweren, ob ein Kfz auf der Kreisfahrbahn bleibt oder die Kreisfahrbahn verlässt. (vgl. FGSV 2006: 21)

Lichtensteinstraße/ Rötzensweg (A2)

Derzeit sind Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht optimal, was auf Bebauung und Begrünung zurückzuführen ist. Kurvenradien wirken teilw. sehr groß, was Sichtbeziehungen beeinträchtigt und hohe Abbiegegeschwindigkeiten begünstigt. Gleichzeitig ist eine weite Querungsdistanz zurückzulegen. Eine Verbesserung (hier im näheren Schulumfeld) kann durch einen **vorgezogenen Seitenraum** realisiert werden. Eine Reduktion kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden (Abbildung 5).

Abbildung 5: vorher: weite Kurvenradien (links); nachher: baulich vorgezogener Seitenraum (Mitte); provisorisch vorgezogener Seitenraum (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Friedrichstraße/ Wilhelmstraße (A3)

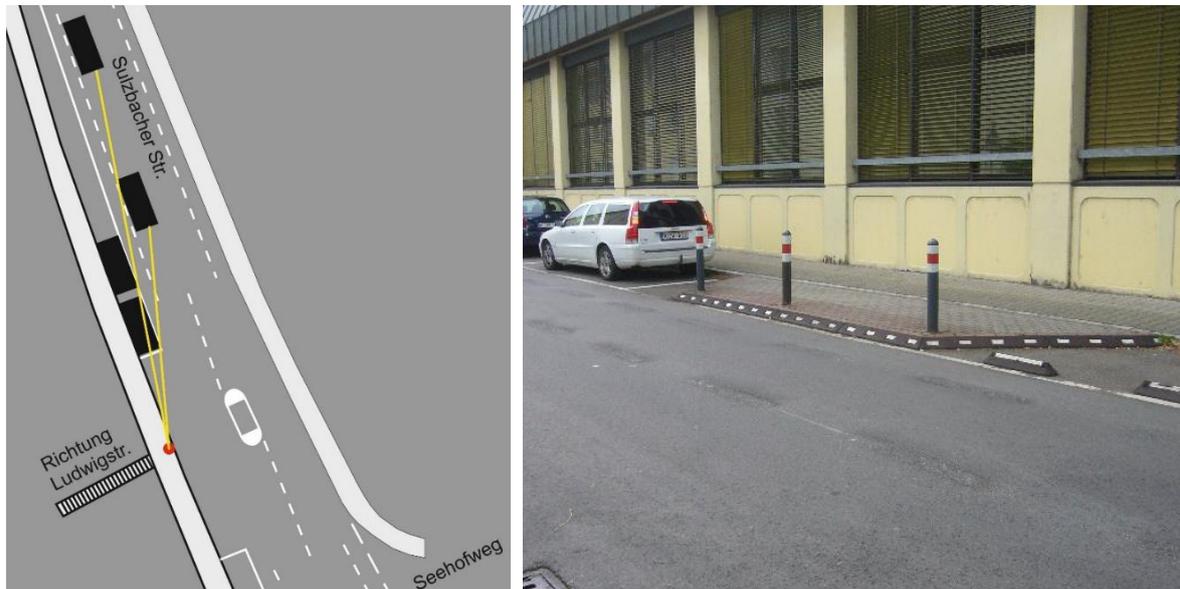
Ähnlich dem Kreuzungsbereich Röntgenstraße/ Aspacher Straße ist der Kreuzungsbereich Friedrichstraße/ Wilhelmstraße zu bewerten. Unterschied ist, dass eine Querungsanlage an der Friedrichstraße in Form einer Unterführung besteht. Allerdings sind Unterführungen in der Regel keine zeitgemäßen Querungsanlagen und sollten mittel- bis langfristig durch plangleiche Querungsanlagen ersetzt werden (vgl. FGSV 2002: 27). Barrierefreie Möglichkeiten der Querung bestehen derzeit nicht, was besonders aufgrund des Seniorenzentrums in direkter Nähe sehr kritisch zu bewerten ist. Um Angsträume zu reduzieren und die Fußverbindung entlang der Wilhelmstraße zwischen zentraler Innenstadt und Veranstaltungsort Technikforum/ Innovationsquartier Wilhelmstraße zu stärken, ist eine **attraktive und komfortable Querung** im Rahmen des Entwicklungskonzepts Westliche Innenstadt zu berücksichtigen. Im Falle einer LSA ist auf fußgängerfreundliche Schaltungen zu achten.⁴

Sulzbacher Straße/ Seehofweg (A4)

Sichtbeziehungen können nicht nur durch Einbauten oder Begrünungen negativ beeinflusst werden. Auch parkende Kfz können die Sichtbeziehungen bzw. eine frühzeitige Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer negativ beeinträchtigen. Zwei Ansatzpunkte die Sichtbeziehungen zu verbessern gibt es an der Mittelinsel auf der Sulzbacher Straße. Zum einen könnte die frühzeitige Wahrnehmung eines querenden Fußgängers durch **Wegfall eines Parkplatzes** verbessert werden (Abbildung 6, links). Der zweite Ansatz wäre die Querungsdistanz zwischen Seitenraum und Mittelinsel zu verkürzen und den Fußgänger durch einen **vorgezogenen Seitenraum** hinter den parkenden Kfz hervorzuholen (Abbildung 6, rechts). Die vorhandene Fahrbahnbreite ließe augenscheinlich eine Reduktion zu.

⁴ Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25)

Abbildung 6: Verbesserung der frühzeitigen Sichtbeziehung durch Wegfall eines Parkplatzes (links); Verbesserung der Sichtbeziehungen und Verringerung der Querungsdistanz durch einen vorgezogenen Seitenraum (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung (links); Planersocietät, Beispielbild (rechts)

Sulzbacher Straße/ Annonay-Straße (A5)

Auch für die Querung der Annonay-Straße gilt natürlich, dass aus Fußgängersicht eine plangleiche Querung in Gehrichtung wünschenswert ist (vgl. Ausführungen zur Friedrichstraße/ Wilhelmstraße) und nicht durch eine Unterführung realisiert wird. Wenn nach Abwägung mit den Belangen andere Verkehrsteilnehmer dennoch eine planfreie Querungsanlage erhalten wird, kommen Ausbildung und Gestaltung der Unterführung hohe Bedeutung zu.

Abbildung 7: Nördlicher Eingang der Unterführung Annonay-Straße (links); südlicher Eingang der Unterführung Annonay-Straße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Gestaltung der Unterführung ist in vielen Teilen positiv zu bewerten, wobei an dieser Stelle eine differenzierte Betrachtung erfolgen muss. Der südliche Eingang ist sehr offen gestaltet, was zum einen die Helligkeit der unterirdisch zurückzulegenden Strecke positiv beeinflusst und zum anderen eine gewisse Lenkungsfunktion mit sich bringt. Das Gegenteil ist für den nördlichen Eingang festzuhalten. Gleichzeitig wird, wenn auch durch Umwege mit geringerem Komfort, ein sicheres plangeleiches Kreuzen der Straße als Alternative ermöglicht. Handlungsbedarf besteht entsprechend bei der **baulichen Gestaltung des nördlichen Eingangs**. (Abbildung 7)

Nach FGSV sollten „bereits bei kurzen Unterführungen [...] alle Möglichkeiten ausgenutzt werden, die Unterführung als interessanten und ansprechenden Weg zu gestalten.“ (FGSV 2002: 27) Hier können nicht nur bauliche Maßnahmen die Akzeptanz verbessern. Denkbar sind auch **weiche Pull-Maßnahmen**, wie z. B. Klangerlebnisse in der Unterführung oder „Stairmotivation“ (Abbildung 8), um die Akzeptanz der Fußgänger zu verbessern.

Sulzbacher Straße/ Am Koppenberg (A6)

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Dies gibt dem Fußgänger zum einen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Qualität durch die Bewegung auf einem Niveau (Abbildung 9). Eine **Gehwegüberfahrt** könnte Am Koppenberg im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Innenstadt III“ realisiert werden. Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten (derzeit die Straßenbeleuchtung am FGÜ Talstraße) nicht beeinträchtigt werden.

Abbildung 8: Stairmotivation Wien



Quelle: www.derstandard.at, Beispielbild

Abbildung 9: Gehwegüberfahrt



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

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)

Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen⁵ für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ (z. B. dem FGÜ an der Schöntaler Straße und weiteren FGÜ an Kreisverkehren) oder LSA (z. B. Sulzbacher Straße) darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustische Signalgeber ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011b: 48ff).

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld) möglich. In Backnang konnten außerhalb der Begehungsrouten solche Ausführungen teilweise festgestellt werden (Abbildung 10). Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011b: 48ff)

Abbildung 10: Differenzierte Bordhöhe



Quelle: Planersocietät

Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder

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

anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt (z. B. Schöntaler Straße, Abbildung 11). Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Fußgängern, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrer, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Abbildung 11: Kaum nutzbarer Gehweg



Quelle: Planersocietät

Weitere Aspekte

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raums viele weitere Aspekte gehören, wie z. B. besondere Anforderung sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten (z. B. auf den eigenständigen Fußwegen in Hanglage), Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. in der Plaisir oder der Schöntaler Straße), die Stadtmöblierung (z. B. Seniorengerechte und erreichbare Sitzbänke in der Ludwigstraße), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Querneigungen, kleinteilige Barrieren, Ausbildung von Tastkanten (z. B. Lichtensteinstraße), taktile Strukturmarkierungen ohne Einbau von Platten⁶ (z. B. auch an Provisorien) oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden.

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

Während der Begehungen hat keine umfängliche Bestandaufnahme stattgefunden. Beispielhaft sind einige Situationen im vorangestellten Text genannt. Weitere identifizierte Schwach- bzw. Problemstellen in Bezug auf die Barrierefreiheit sind der Dokumentation zu entnehmen.

⁶ Ein gutes Beispiel aus der Praxis, in dem ein Leitsystem ohne Beeinträchtigung oder Austausch des Oberflächenbelags auskommt findet sich in ivm (2014).

Zusammenfassung

Sowohl für den Quer- als auch für den Längsverkehr sowie die weiteren Aspekte gilt, dass Maßnahmen als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes besonders zweckdienlich sind. 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 bringen.

Um nicht nur bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen (Stichwort: Maßnahmenkopplung) Situationen zu verbessern und bei vergleichsweise kleineren Eingriffen bzgl. anderer Aspekte flexibler zu sein, kann ein **Barrierefrei-Etat** (eigenständiger Haushaltstitel) vorgeschlagen werden. Mithilfe dessen sollen aktiv und gezielt Barrieren abgebaut werden.

5.3 Aufenthaltsqualität (C)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu. In Zusammenhang mit der Aufenthaltsqualität sollen in Backnang auch Aspekte der BeSITZbaren und BeSPIELbaren Stadt behandelt werden.

Ein längeres Verweilen findet in großen Teilen auf Platzsituationen, in der Fußgängerzone oder entlang der Murr statt. Allerdings spielt Aufenthaltsqualität nicht nur in diesen Bereichen eine wichtige Rolle, um fußgängerfreundliche Bedingungen bzw. eine fußgängerfreundliche Umwelt zu schaffen.

Als zentrale Einkaufsstraße kommt auch der Grabenstraße eine vergleichsweise hohe Fußgängerfrequenz zu, was besondere Aufgaben wie z. B. ausreichend zur Verfügung stehende Breiten im Seitenraum und ein vielfältiges Angebot an Stadtmobiliar mit sich bringt. In ihrer Gestaltung ist sie bereits heute weitestgehend an einzelne Bereiche der Fußgängerzone angelehnt und vermittelt den Eindruck, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Die Gestaltung wurde während der Veranstaltungen vielfach positiv bewertet. Kontrovers diskutiert wurde hingegen, ob eine Ausweisung als Fußgängerzone eine weitere Qualitätsverbesserung mit sich bringen würde. Aus Sicht des Fußverkehrs könnten weitere Qualitäten daraus folgen. So kommt z. B. Gliederungselementen, die die befahrbaren Bereiche eines verkehrsberuhigten Bereichs kennzeichnen und die Seitenräume vor Befahren und Beparken schützen sollen (vgl. FGSV: 2011a: 12f) eine geringere Bedeutung zu. Engstellen im Seitenraum, wie sie heute erkennbar sind (Abbildung 12), könnten beseitigt werden. Eine freizügige Fortbewegung kann damit verbessert werden. Nutzungskonflikte mit dem ruhenden und dem fließenden Kfz-Verkehr können bei einer Ausweisung zur Fußgängerzone reduziert werden.

Dennoch wurde bei den Fußverkehrs-Checks sehr deutlich, dass die Entscheidung ob Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich eine sehr komplexe Aufgabe ist und umfangreiche Prüfungen mit sich bringt (z. B. Fragestellung: Gibt es Alternativen zu TG-Zufahrten über die Grabenstraße). Die Diskussionsbeiträge finden sich hierzu in der Dokumentation.

Häufig ist es aufgrund von fehlenden Erfahrungswerten für viele Betroffene (Bevölkerung und Entscheidungsträger) schwer, sich den möglichen Mehrwert solcher weittragenden und stark diskutierten Maßnahmen vorzustellen. Die Akzeptanz solcher Maßnahmen kann durch **praxisnahe und kommunikativ**

gut begleitete Probeläufe oder Verkehrsversuche sowie anschließende Evaluation (C1) erhöht werden. (vgl. UBA 2017: 72) Für Backnang besteht diese Chance im Rahmen der Neugestaltung der Aspacher Brücke, welche die Verkehrsführung ohnehin beeinflussen wird.⁷

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Nicht immer geht es im öffentlichen Raum um ein längeres Aufhalten. 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). Neben der Qualität von Sitzgelegenheiten (z. B. fehlende Rückenlehnen oder fehlenden Armlehnen zur Unterstützung beim Aufstehen) wurde das Augenmerk bei den Begehungen auch auf eine **Regelmäßigkeit von Sitzgelegenheiten (C2)** auf vergleichsweise langen Wegeverbindungen, gemäß dem Motto: „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“, gelegt. Es soll auch darauf verwiesen werden, dass solche Sitzgelegenheiten (z. T. auch Anlehngelegenheiten) in ihrer Gestaltung vielfältig sein können oder vorhandene Elemente im öffentlichen Raum integrieren, z. B. Streugutbehälter auf der Schöntaler Straße (Abbildung 13). Besondere Bedeutung bekommen die Sitzgelegenheiten auf Verbindungen, die durch Höhenunterschiede charakterisiert sind.

Abbildung 12: Schmäler Seitenraum im verkehrsberuhigten Bereich



Quelle: Planersocietät

⁷ Eine Verlängerung einer Fußgängerzone gab es z. B. in München als einjährigen Testbetrieb. Dieser wurde evaluiert und aufgrund des positiven Feedbacks durch Anwohner, Besucher und Geschäftsleuten im Planungsausschuss beschlossen. (vgl. UBA 2017: 72)

Abbildung 13: Sitzpoller (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Auch Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. 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). Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird.

Abbildung 14: Spielelemente

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Einzelne Spielelemente (C3) 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 (Abbildung 14).

Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiete können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. Dass häufig nicht viel Platz in Anspruch genommen werden muss und die Spielelemente sehr vielseitig sein können, zeigt das Beispiel der **bespielbaren Stadt (C4)** Griesheim (Hessen).

Da es sich bei der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum um ein vielfältiges Handlungsfeld handelt, soll darauf hingewiesen werden, dass die angesprochenen Faktoren und Maßnahmenvorschläge nicht abschließend sind. Auch weitere Faktoren, wie ausreichend und qualitativ hochwertige Grüngestaltung, sind optisch ansprechend oder spenden im Sommer Schatten. Auch das Element Wasser kann das Interesse von Kindern wecken und im öffentlichen Raum seinen Platz finden.

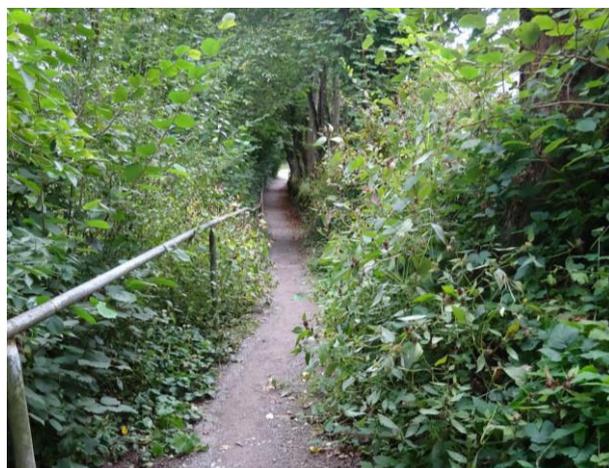
Gleichzeitig wurde bei den Begehungen deutlich, dass vermeintliche **Restflächen (C5)** kleine Inseln des Erholens oder Aufenthalts darstellen können, wenn sie ausreichend gepflegt und zugänglich sind (z. B. ungepflegtes Straßengrün in der Ludwigstraße). Allerdings können auch neue Flächen geschaffen werden, die als Aufenthaltsfläche dienen. Im Längsverkehr kann bei entsprechenden Restbreiten für den fließenden Verkehr durch bereichsweise Aufweitungen Aufenthaltsqualität geschaffen werden, ggf. Lichtensteinstraße (vgl. FGSV: 2002: 14).

5.4 Eigenständige Fußwege (D)

Die Veranstaltungen haben gezeigt, dass Backnang eine Vielzahl von eigenständigen Fußwegen vorzuweisen hat. Ihre Existenz ist zuerst positiv zu bewerten, da sie das Fußwegenetz engmaschiger machen und damit direktere Wege für Fußgänger ermöglichen. Ebenso sind sie häufig attraktive Alternativen zu Fußwegen entlang von Sammel- oder Hauptverkehrsstraßen.

Häufig gibt es entlang ihres Verlaufes Potenziale, die genutzt werden können, z. B. für Sitz- und/oder Spielgelegenheiten. Ebenso eignen sie sich als Bestandteile von Freizeitroutes, die das Zufußgehen als eigständigen Wegezweck betrachten. Neben den Potenzialen sind jedoch Anforderungen zu beachten, die die Akzeptanz der eigenständigen Fußwege beeinflussen. Zu nennen sind hier ausreichende Breite (z. B. auch durch regelmäßigen Grünschnitt), Beleuchtung (zur Stärkung der sozialen Sicherheit) oder die Beschilderung (vgl. Kapitel 5.5) (vgl. FGSV 2002: 13).

Abbildung 15: Schneckenwege



Quelle: Planersocietät

Potenziale und Handlungsbedarf wurden exemplarisch auf den Fußwegen zwischen Reuchlinstraße und Paul-Gerhardt-Weg deutlich und für das Schneckenwege (Abbildung 15) angesprochen.

Ergänzend zu diesen Ausführungen ist darauf zu achten, dass „Ein- und Ausgänge“ solcher eigenständigen Fußwege gut zu erkennen sind. Dies gilt insbesondere für solche Wege, die in Wohngebieten auf Straßen enden, die keinen Gehweg besitzen. Hier ist in besonderem Maße auf Sichtbeziehungen zu achten. Als negatives Beispiel ist hier der eigenständige Fußweg zwischen Reuchlinstraße und Melanchthonweg zu nennen.

Vor allem bei eigenständigen Fußwegen, die senkrecht zu Höhenlinien verlaufen, wird es nicht möglich sein, eine umfängliche Barrierefreiheit zu schaffen. Im Einzelfall können kurze Treppenanlagen durch Schiebeschienen ergänzt werden. Eine barrierefreie Alternative sollte aufgezeigt werden (vgl. Kapitel 5.5).

Inwieweit Verbesserungen auf einzelnen Verbindungen geschaffen werden können, ist im Einzelnen zu betrachten. Eine generelle **Stärkung der eigenständigen Fußwege** ist allerdings anzustreben.

5.5 Wegweisung (E)

Die Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen bekommt im Fußverkehr besondere Bedeutung auf den eigenständigen Fußwegen, ohne ihre Bedeutung auf den fahrbahnbegleitenden Wegen zu vernachlässigen. Informationen zur Wegweisung für Fußgänger sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in der Stadt kennen.

Generell kann zwischen einem zielorientierten System und einem routenorientierten System unterschieden werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele, wie z.B. ÖPNV-Haltestellen oder Schulen kommuniziert werden. Routenorientierte Systeme sind für Freizeitrouten gedacht auf denen flaniert, geschlendert und gebummelt werden kann. Den kommunizierten Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inkl. etwaigen Alternativrouten, z.B. am neuen Steg zwischen Gerberstraße und Eduard-Breuninger-Straße) oder zu überwindenden Höhenunterschieden wiedergeben. Sie können gestalterisch im öffentlichen Raum wiedergegeben werden oder nur temporär für Veranstaltungen notwendig sein (Abbildung 16). Eine **fußgängerfreundliche Wegweisung** sollte systematisch eingeführt werden und insbesondere die eigenständigen Fußwege stärken.

Abbildung 16: Information zur Haltestelle (links oben), Information zur Distanz und dem Kalorienverbrauch (rechts oben), Information zur Barrierefreiheit (links unten), gestalterische Wegweisung (links unten), temporäre Wegweisung (rechts unten)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

5.6 Weitere Maßnahmenvorschläge (F)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es in Backnang weitere Themen, die während der Veranstaltungen angesprochen wurden. Diese sollen an dieser Stelle dargestellt werden.

Schöntaler Straße (F1)

Neben den ausgemachten Belagsschäden und der engen Seitenraumbreite auf der südlichen Seite sowie den nicht abgesenkten Bordern auf der nördlichen Seite, wurden durch Beteiligte überhöhte Kfz-Geschwindigkeiten ausgemacht. Die derzeitige zugelassene Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Aufgrund der nicht mehr vorhandenen Anbindung an die B14 und dem damit verbundenen Funktionswechsel der Straße kann eine Geschwindigkeitsreduktion auf **zugelassene 30 km/h** in Betracht gezogen werden. Die Maßnahme soll kurzfristig geprüft und ggf. umgesetzt werden.⁸ Mittelfristig kann durch **Neuordnung des ruhenden Verkehrs** die Fahrbahnbreite (im östlichen Bereich) verengt und ein Qualitätsgewinn für längsgehende Fußgänger geschaffen werden.

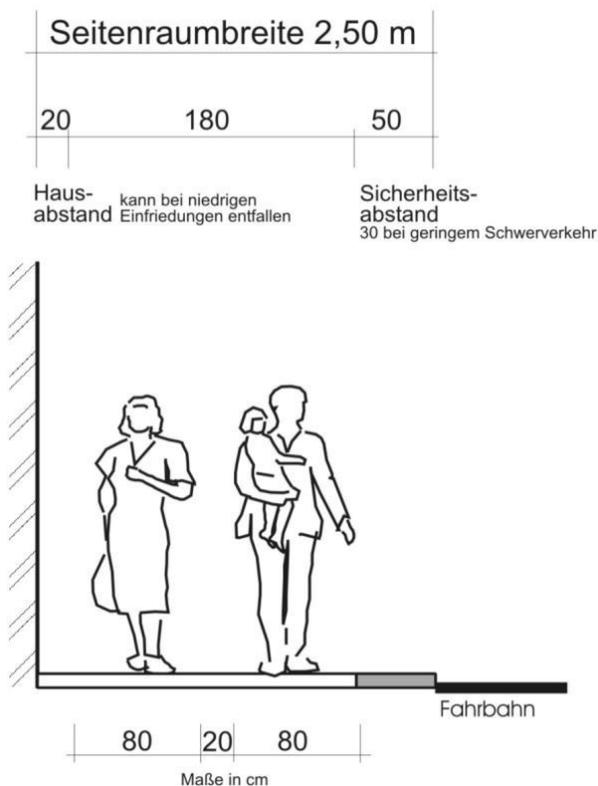
Exkurs: Gehwegparken

Aufgrund der Situation in der Schöntaler Straße sollen an dieser Stelle einige allgemeine Hinweise, Handhabungen und Möglichkeiten in Bezug auf das Gehwegparken aufgezeigt werden. Dabei gilt insbesondere, dass Gehwege als wichtigstes Element im Längsverkehr entsprechend den Ansprüchen der Fußgänger zu gestalten sind. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei Fußgänger begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus eine Seitenraumbreite von 2,50 m resultiert (Abbildung 17)

Eine nutzbare Mindestbreite als Bewegungsraum zweier sich begegnender Fußgänger liegt demnach bei 1,8 m.

Schon aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist die Regelbreite von 2,5 m aus den einschlägigen Regelwerken häufig nicht zu erfüllen. Von einer weiteren Einschränkung der Seitenraumbreite ist daher abzusehen. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen, die durch Gehwegparken entstehen, welche zum einen den Gehkomfort beeinträchtigen und zum anderen negative Auswirkungen auf die Barrierefreiheit haben. Ohnehin ist nach StVO das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht festgelegt. Viele Kommunen definieren deshalb eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätsbehinderter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht den genannten 2,5 m

Abbildung 17: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

⁸ Während der Erarbeitung des Abschlussberichtes erfolgte bereits die Anordnung. Die Zone-30-Beschilderung wird umgesetzt. Die Schöntaler Straße bleibt jedoch aufgrund des Busverkehrs Vorfahrtsstraße.

entspricht, sind daher keine Wunschbreiten, sondern Einschränkungen für Fußgänger. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

Bevor Gehwegparken legalisiert werden sollte, bedarf es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft). Sollte ein legales Gehwegparken realisiert werden, sind neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch deutliche Markierungsarbeiten sinnvoll. Dabei ist auf eine gut erkennbare und geordnete Kennzeichnung zu achten. Möglich sind hierbei Markierungen auf dem Gehweg⁹ und/oder Straße, die als Linien, Klammern oder Boxen aufgetragen werden.

Den kurzen Ausführungen und Hinweisen zu einer möglichen Legalisierung des Gehwegparkens auf einzelnen Straßenabschnitten soll kein Maßnahmenvorschlag folgen, da eine Legalisierung in den meisten Fällen auf Kosten des Gehkomforts geschieht. Vielmehr sollen sie Anregungen geben und der Kommune helfen, die Bedürfnisse der Fußgänger zu vertreten.

Plaisirschule (F2)

Wie an vielen Schulen kommt es an der Plaisirschule, insbesondere im nördlichen Abschnitt In der Plaisir, zu unübersichtlichen Situationen im Bring- und Holverkehr. In der ersten Begehung und im Abschlussworkshop konnten durch alle Beteiligte Argumente für eine **Kiss+Go-Zone** auf dem Parkplatz der angrenzenden Sporthalle vorgebracht werden, um die Situation In der Plaisir zur verbessern. Dies muss mit einer Kommunikationsarbeit einhergehen.

Eine wesentliche Idee der Elternhaltezone ist damit jedoch nur bedingt erfüllt. Elternhaltezone sollten im Raum verteilt sein und damit zum einen zu einer Entzerrung des Verkehrs im unmittelbaren Schulumfeld beitragen und zum anderen den Kindern eine eigenständige Mobilität ermöglichen, in dem sie zumindest wenige Meter Zufußgehen. Positive Nebeneffekte für die Kinder sind eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht oder die gesteigerte körperliche Fitness (ggf. in Kombination mit Spielelementen) durch die Bewegung. Genau diese Nebeneffekte können, bei entsprechender Kommunikation, die Akzeptanz der Elternhaltestellen, die sich mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden sollen, erhöhen (vgl. ADAC 2015: 6+10). Die Thematik kann im Rahmen einer **Weiterentwicklung der Schulwegeplanung** mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

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

Haltestelle Seminar (F3)

Als Teilaspekt dieser Situation ist die Zugänglichkeit der Haltestelle zu betrachten. Dies betrifft Fußwege aus dem Quartier rund um die Röntgenstraße. Der rückseitige Bereich der Haltestelle ist durch abgestellte Kfz geprägt und entspricht keiner attraktiven Verbindung. Hinzu kommt ein dritter Zugang zur angrenzenden Tankstelle, der unübersichtlich wirken kann. Auch um die ÖPNV-Nutzung

⁹ „Nach Erfahrung der Stadt Karlsruhe werden häufig Markierungen nicht beachtet, die weniger als 50 Zentimeter des Gehwegs freigeben“ (Stadt Karlsruhe 2016: 6).

weiter zu fördern, sollten Zuwege zu Haltestellen **attraktiv und sicher** sein und ein Zusammenspiel beider Verkehrsarten gesehen werden. Daher sollte der rückseitige Zugang der Haltestelle gut erkennbar und attraktiv sein, was z. B. bereits durch einen weiter freizuhaltenden Bereich der parkenden Kfz erreicht werden kann. Ebenso sollte die Notwendigkeit der dritten Zufahrt der Tankstelle betrachtet werden. Auf diese sollte nach Möglichkeit und im Sinne der Verkehrssicherheit verzichtet werden.

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die Weiterentwicklung der Schulwegeplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (Abbildung 18).

Abbildung 18: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen			
A1 Querungsstellen an Kreisverkehren als FGÜ		dauerhaft zu beachten	
A2 vorgezogener Seitenraum			
A3 attraktive und komfortable Querung			
A4 Wegfall eines Parkplatzes			
A4 vorgezogener Seitenraum			
A5 bauliche Gestaltung des nördlichen Eingangs			
A5 weiche Pull-Maßnahmen			
A6 Gehwegüberfahrt			
Handlungsfeld Barrierefreiheit			
B Einzelmaßnahmen		einzelfallabhängig	
B Barrierefrei-Etat			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität			
C1 Probelauf kommunikativ begleiten und evaluieren			
C2 Regelmäßigkeit von Sitzgelegenheiten			
C3 Einzelne Spielelemente			
C4 beispielbare Stadt			
C5 Restfläche			
Handlungsfeld Eigenständige Fußwege			
D Einzelmaßnahmen		einzelfallabhängig	
D Stärkung der eigenständigen Fußwege		dauerhaft zu beachten	
Handlungsfeld Wegweisung			
E fußgängerfreundliche Wegweisung			
Weitere Maßnahmenvorschläge			
F1 zugelassene 30 km/h			
F1 Neuordnung des ruhenden Verkehrs			
F2 Kiss+Go-Zone			
F2 Weiterentwicklung Schulwegeplanung			
F3 attraktiver und sicherer Zugang zur Haltesstelle			

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

- **Handlungsfeld Eigenständige Fußwege:** Die eigenständigen Fußwege stellen ein wesentliches Potenzial für Fußverkehrsförderung dar. Kurze und direkte Wege können bei entsprechender Gestaltung attraktive Wegeverbindungen darstellen. Allerdings werden ihnen gegenüber auch Anforderungen gestellt, die bisher nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Gute Wegweisung, mögliche Beleuchtung, regelmäßige Pflege oder ausreichend Sitzgelegenheiten (insbesondere in Hanglagen) sind nur einige Maßnahmen.
- **Handlungsfeld Barrierefreiheit:** Der Umsetzung, die über die Kopplung von Maßnahmen hinausgeht, gehen finanzielle Mittel voraus, die im Haushalt zur Verfügung gestellt werden sollten, um die positiven Ansätze in die Fläche zu bringen.

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Backnang, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen bzw. aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

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

Ein transparentes Beschwerdemanagement ist sinnvollerweise Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**, der explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren sollte. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Da der Aktionsradius von Fußgängern 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** hilfreich, die getätigten Maßnahmen gesammelt darzustellen.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse ein **Konzept für den Fußverkehr**¹⁰ zu entwickeln, das sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen bezüglich des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit

¹⁰ Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil 2.5.1)

Programmen zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten (z. B. ein Aktionsprogramm zu den eigenständigen Fußwegen).

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

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. Handlungsfeldern, wie z. B. Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine **stetige Weiterbildung** vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten.

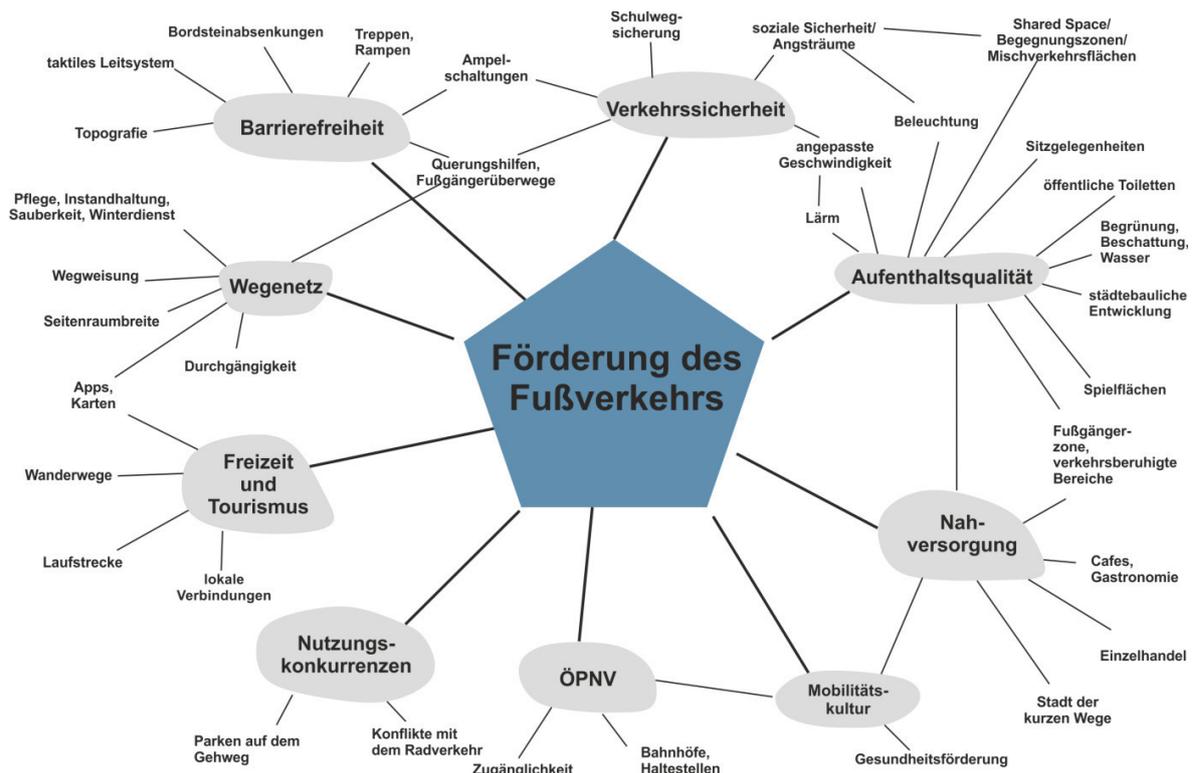
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur in Form medialer Präsenz oder der Nutzung von Informationskanälen bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung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

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

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt. (Abbildung 19)

Abbildung 19: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgt nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.7. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

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

Die rege Beteiligung der Bevölkerung während der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigt das große Interesse der Bewohner von Backnang an der Mobilitätsform Fußverkehr. Die Beteiligung der Presse konnte dafür sorgen, dass auch Nicht-Teilnehmer über den Fußverkehr in Backnang informiert werden. Insgesamt konnte dadurch ein großer Teil der Bevölkerung erreicht werden.

Während den Begehungen und dem Abschlussworkshop konnten viele vorhandene planerische Ansätze zur Fußverkehrsförderung registriert werden. Um diese weiter in ihrer Akzeptanz zu festigen sollten auch in Zukunft partizipative Instrumente genutzt werden.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (12. Juli 2017)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Technikforum Backnang
Datum / Uhrzeit: 12.07.2017 / 18:00-19:30
Anwesende: 41

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmer zu den Fußverkehrs-Checks 2017 übernahm Stefan Setzer, Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Backnang. Er erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks und verdeutlichte die Chancen, die darin bestehen. Herr Hölderich von der Planersocietät gab eine Einführung in die Thematik Fußverkehr und erläuterte die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks. (Abbildung 20)

Abbildung 20: Teilnehmer des Auftaktworkshops



Quelle: Planersocietät

Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Volker Knödler, Mitarbeiter des Stadtplanungsamts und Koordinator der Fußverkehrs-Checks in Backnang, gab einen Überblick über die Problematik der Verkehrswege und stellte die ersten Überlegungen für die beiden folgenden Begehungen vor. Grundgedanke für die beiden Begehungen war jeweils ein Teil der Innenstadt Backnangs. Ausgangspunkt für die Begehungen sollten jeweils die

Wohnlagen sein, wodurch neben den Fußverkehrsqualitäten der eigentlichen Innenstadt vor allem auch die fußläufige Anbindung eine zentrale Rolle während der Fußverkehrs-Checks spielen konnte.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren und zu erläutern. Dies geschah mithilfe von roten Klebepunkten. Ebenso hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für Fußgänger verbessert werden können.

Einzelne zu betrachtende Situationen in den Wohnlagen wurden im Vorfeld zum Auftaktworkshop noch nicht definiert. So bestand die Möglichkeit für die Teilnehmer, mögliche Stationen der Begehung ganz frei gestalten zu können. Die Anmerkungen während der Veranstaltung konzentrierten sich dennoch im Wesentlichen auf den Innenstadtbereich und lediglich vereinzelt auf die Wohnlagen. Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmern eingebracht:

Betrachteter Bereich	Anmerkungen
Friedrichstraße (Umfeld Seniorenzentrum)	Hohe Kfz-Geschwindigkeiten; eingeschränkte Barrierefreiheit; ruhender Kfz-Verkehr mindert den Gehkomfort auf dem Gehweg und erschwert die Querung
Kreisverkehr Friedrichstraße/Wilhelmstr/ Etwiesenstraße	Oberirdische Querung der Kreuzung derzeit ohne Querungsanlage; Unterführung stellt Probleme für mobilitätseingeschränkte Personen dar und beeinflusst die soziale Sicherheit negativ; in den Seitenbereichen fehlen Sitzgelegenheiten; Überlegungen zur oberirdischen Umgestaltung der Kreuzung existieren bereits
Sulzbacher Straße/Staige	Ruhender Kfz-Verkehr schränkt Sichtbeziehungen und Möglichkeiten des Querens ein
Mörikeschule/ Schickhardt-Realschule; Gemeinschaftsschule/ Gymnasium in der Taus; Plaisirschule	Ruhender Kfz-Verkehr schränkt Sichtbeziehungen und Möglichkeiten des Querens ein
Grabenstraße	Illegales Kurzzeitparken beeinträchtigt freie Wegewahl für Fußgänger (Ecke Schillerstraße); Nutzungskonflikte verschiedener Verkehrsteilnehmer; Sitzkomfort einiger Sitzgelegenheiten verbesserungswürdig; reduzierte Orientierungsmöglichkeiten für seheingeschränkte Personen

Betrachteter Bereich	Anmerkungen
Auf dem Hagenbach/ Am Koppenberg (und teilweise Ludwigstraße)	Potenziale für attraktive und alternative Fußwege; geringer Bekanntheitsgrad als Alternative; keine ausreichende Information durch Beschilderung
Sulzbacher Straße	Monotoner und unattraktiver Straßenraum; keine Verschattungen bzw. Begrünungen
Aspacher Straße/ Röntgenstraße/ Wunnensteinstraße	Keine Querungshilfe auf der Aspacher Straße
Schöntaler Straße, Walksteige, Eugen-Adolf-Straße	Einseitiger und straßenseitenwechselnder Gehweg; Durchgängigkeit und Komfort eingeschränkt
Altstadt	Kopfsteinpflaster als Einschränkung der Barrierefreiheit vs. Stadtgestaltung
Rötlensweg/ Lichtensteinstraße	Querung auf Schulweg; Betrachtung der Sichtbeziehungen; teilweise keine Gehwege
Sulzbacher Straße/ Grabenstraße	Gestaltung von Übergängen unterschiedlicher verkehrsrechtlicher Bereiche zu betrachten
Aspacher Straße (insbesondere zwischen Friedrichstraße und Talstraße)	Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und hohe Kfz-Geschwindigkeiten

Gelöst von einzelnen Situationen wurden folgende Punkte von den Teilnehmern genannt:

- Die Erreichbarkeit der Innenstadt vom Bahnhof könnte ebenfalls untersucht werden, da sie eine weitere wichtige Fußwegeverbindung der Stadt ist
- Weitere Maßnahmen zur Erlebbarkeit der Murr im Stadtgebiet könnten betrachtet werden
- Aufbau eines (registrierten) Netzes von Sitzgelegenheiten, das auch der Instandhaltung dienen könnte
- Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Haltestellen; Verknüpfung zwischen Fußwegen und weiteren Etappen

Da in bzw. angrenzend zu den Wohnlagen Schulen angesiedelt sind, baten Schulvertreter auch im Anschluss an die Veranstaltung Problemstellen nachzureichen, die möglicherweise in die Begehungen integriert werden könnten.

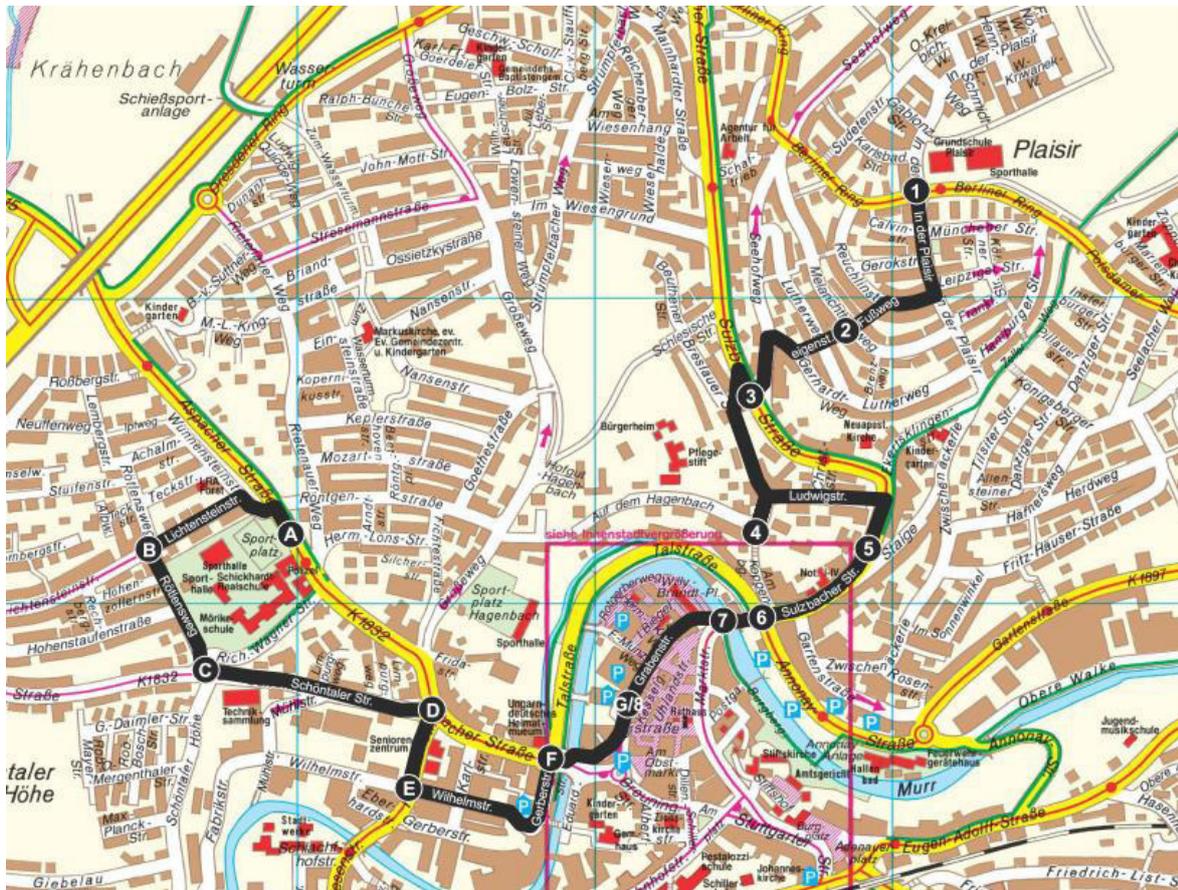
Ausblick und Abschluss

Herr Setzer und Herr Hölderich bedankten sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedeten die Teilnehmer mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im September und Oktober. Aufgrund des gut besuchten Auftaktworkshops und einer begrenzten Teilnehmerzahl bei den Begehungen wurde um eine Anmeldung gebeten. Möglichkeiten zur Anmeldung werden in den nächsten Wochen wiederholt bekannt gegeben.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg organisierten das Planungsbüro Planersocietät und die Stadt Backnang gemeinsam zwei Begehungen, wovon eine im September und eine im Oktober 2017 stattgefunden haben. Die Begehungen führten jeweils aus unterschiedlichen Wohnlagen in die Grabenstraße (Abbildung 21). Während die erste Begehung (Nummern) von der Plaisirschule durch die nördlichen Wohnlagen zur Innenstadt führt, startete die zweite Begehung (Buchstaben) an der Haltestelle Seminar und führte durch die westlichen Wohnlagen in Richtung Innenstadt. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadtverwaltung und Politik bestimmte Situationen auf den Begehungsrouten besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge war es, „bei gelockelter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren. Durch die Vertreter der Presse konnten auch nicht anwesende Bürger und weitere Interessierte über die Begehungen informiert werden.

Abbildung 21: Geplante Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung auf einer Kartengrundlage der Stadt Backnang

8.2.1 Begehung (15. September 2017)

Die erste Begehung der Fußverkehrs Checks 2017 in Backnang wurde am 15. September 2017 durchgeführt. Sie begann um 18:00 Uhr an der Plaisirschule. Zu Beginn der Begehung fanden sich 19 Teilnehmer ein, darunter Vertreter der Stadt und der Schule, interessierte Bürger sowie Vertreter aus Politik und Presse. Die Route verlief in angepasster Form über den Lutherweg und nicht über das Schneckenwegle.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Setzer (Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Backnang) begrüßte alle Teilnehmer zur ersten Begehung der Fußverkehrs-Checks in Backnang und schilderte die anstehende Route der Begehung. Herr Hölderich (Planersocietät) stellte das Konzept der Fußverkehrs-Checks vor. Des Weiteren erläuterte er das Vorgehen während der Begehungen. Dabei machte er auf die weiterführenden Veranstaltungen (2. Begehung, Abschlussworkshop) aufmerksam.

Station Plaisirschule

Die Querung am Minikreisverkehr vor der Plaisirschule wird von einigen Teilnehmern als unsicher empfunden. Die überfahrbare Kreisverkehrsinsel lädt laut Anwesenden zum Überfahren durch den Kfz-Verkehr ein. Außerdem wurden die tatsächlichen Kfz-Geschwindigkeiten auf dem Berliner Ring (westlich zugelassene 50 km/h, östlich zugelassene 30 km/h) als zu hoch eingestuft. Die vorhandenen 4,0 - 5,0m zwischen Kreisfahrbahn und FGÜ empfanden einige Teilnehmer als zu kurz, um anzuhalten und dennoch die Kreisfahrbahn zu räumen. Sie entsprechen allerdings den einschlägigen Regelwerken.

Die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und vor allem des Kfz-Verkehrs wurde als wichtig empfunden. Gleichzeitig kommt jedoch auch dem Gefahrenbewusstsein der Schüler große Bedeutung zu. Mögliche Lösungsvorschläge für diese Problematik sahen einige Teilnehmer im Aufstellen von Radarkontrollen, bzw. regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen. Auch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen wurden als möglicher Ansatzpunkt betrachtet.

Als zweite wichtige Thematik wurde das hohe Verkehrsaufkommen während der Hol- und Bringzeiten der Schüler durch ihre Eltern angemerkt. Vertreter der Schule beklagten, dass viele Eltern ihre Kinder nicht am Parkplatz der Sporthalle, sondern vor dem Parkplatz der Lehrkräfte (In der Plaisir) absetzen und abholen. Momentan beschrieben sie die Situation durch die Baustelle in der Straße In der Plaisir als entschärft, da die Eltern durch die temporäre Sackgasse auf den Parkplatz der Sporthalle ausweichen. Durch die Beteiligten wurde vorgeschlagen diesen Effekt zu nutzen, und eine dauerhafte Lösung zu implementieren. Diese sollten sowohl im Straßenraum kommuniziert werden als auch durch weiterführende Elterninformation.

Die Nachfrage von Herrn Hölderich, ob bereits Aufklärungsversuche von seitens der Schule unternommen wurden, bejahten die Vertreter der Schule. So haben sie beispielsweise ein Punktesystem eingeführt, in dem Kinder, die zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus zur Schule kommen, belohnt werden.

Reuchlinstraße/In der Plaisir

Unterwegs wurde die Barrierefreiheit der Gehwege thematisiert. Für Rollstuhlfahrer ohne motorisierten Rollstuhl stellen einige Bordsteine im Gebiet schwer oder nicht überwindbare Hindernisse dar. Auch gehäufte Schäden auf Gehwegen und teilweise erhöhte Querneigungen erschweren sowohl das Fahren mit dem Rollstuhl als auch mit Rollator und Kinderwagen.

Eigenständiger Fußweg zwischen Reuchlinstraße und Paul-Gerhardt-Weg

Exemplarisch wurden Potenziale und Herausforderungen von eigenständigen Fußwegen diskutiert (Abbildung 22). Einige Anwesende gaben an, diese Wegeverbindung nicht zu kennen. Um den Fußverkehr auf diese eigenständige und direkte Wegeverbindung aufmerksam zu machen, wurde vorgeschlagen den Weg besser zu kennzeichnen und über eine informative Wegweisung nachzudenken. Die eigenständige Verbindung ist zum Beispiel nicht Bestandteil der Schulwegeplanung, weißt jedoch gewisse Potenziale zur Attraktivitätssteigerung auf, die insbesondere Kindern Spaß am Gehen bzw. der eigenständigen Mobilität vermitteln könnte. Genannt wurden auch mögliche Leitsysteme der Schulwegeplanung durch markierte Fußstapfen.

Abbildung 22: Eigenständiger Fußweg



Quelle: Planersocietät

Ebenso wurden auf notwendige Beleuchtung sowie mögliche Gegenargumente hingewiesen. Probleme sahen einige Anwesende in dem fehlenden Sicherheitsgefühl bei Benutzung dieser Wege. Um das Gefühl der sozialen Sicherheit zu erhöhen, sollten diese Wege besser beleuchtet werden. In der Beleuchtungsfrage sahen andere Anwesende wiederum ein Konfliktpotenzial, da Anwohner durch die Beleuchtung gestört werden könnten.

Um die Sicherheit auf diesen Wegeverbindungen zu gewährleisten sollten die Querungsbereiche mit den befahrenen Straßen für den Kfz-Verkehr gut erkennbar sein. Sichtbeziehungen sowie ggf. Aufmerksamkeitshinweise für die Kfz-Führer sind in Betracht zu ziehen.

Da die Verbindung nicht barrierefrei ist, ging die Begehung über In der Plaisir weiter.

Lutherweg

Die Anwesenden bemängelten den nicht durchgängig vorhandenen Gehweg. Allerdings merkten Vertreter der Stadt an, dass in Wohnstraßen unter bestimmten verkehrlichen Voraussetzungen auf Gehwege verzichtet werden kann, wenn eine mäßige Fahrgeschwindigkeit sichergestellt werden kann.

Als Alternative wurde von Teilnehmern erfragt, ob der Lutherweg nicht zu einer Einbahnstraße erklärt werden könnte. Die Vertreter der Stadt klärten die Bürger darüber auf, dass in dem Gebiet vor allem ein Ziel- und Quellverkehr vorliegt und eine Einbahnstraße in erster Linie den Durchfahrtverkehr beeinflusst.

Sulzbacher Straße

Die Querungsstelle über die Sulzbacher Straße ist mit einer Mittelinsel ausgestattet und liegt eng an ausgewiesenen Parkplätzen. Durch die geringe Distanz sind potenzielle Fußgängerquerungen von Westen nach Osten spät zu erkennen. Außerdem wurde die vergleichsweise lange Querungsdistanz kritisiert und die Breite der Mittelinsel als verbreiterungswürdig eingestuft. (Abbildung 23)

Nach Einschätzung einiger Teilnehmer hat die Querungsstelle derzeit eine geringe Bedeutung. Dies könnte sich jedoch nach Ertüchtigung des Schneckenwege ändern. Ein Potenzial einer schnellen und attraktiven Wegeverbindung, die als Alternative zur Führung an der Sulzbacher Straße möglich wäre, wurde an dieser Stelle ausgemacht.

Abbildung 23: Mittelinsel auf der Sulzbacher Straße



Quelle: Planersocietät

Ludwigstraße

Anhand der kleinen Grünfläche diskutierten die Teilnehmer über Potenziale der Steigerung von Aufenthaltsqualität. Die Fläche war überwuchert und bietet keinen Aufenthaltscharakter. Die Anwesenden sprachen sich für Steigerung der Aufenthaltsqualität aus. Ein Vorschlag zur Aufwertung des Platzes war das Ausweisen der Fläche als Urban Gardening Fläche. Alternativ könnte die Fläche mit einer bienenfreundlichen Blumenmischung bepflanzt werden, was eine kostengünstige Aufwertung darstellt. Herr Setzer schlug vor, in diesem Fall eine extensive artenreiche Bepflanzung zu wählen um die „Restfläche“ zu gestalten (Abbildung 24).

Abbildung 24: Wenig gepflegte Restfläche



Quelle: Planersocietät

Ebenso wurde die bisherige Bank thematisiert, die derzeit nicht zugänglich ist. Zum einen ist die Fläche ungepflegt und zum anderen ist sie durch hohe Borde für Menschen mit Gehhilfen nicht zugänglich.

Kreisverkehr Sulzbacher Straße/Talstraße/Annonay-Straße

Der Kreisverkehr wird von den Anwesenden grundsätzlich positiv bewertet. Einzig die Querungssituation in der Annonay-Straße wurde bemängelt. An dieser Stelle existiert keine oberirdische Querungshilfe, bzw. keine die in direkter Gehrichtung liegt. Vertreter der Stadt begründeten dies mit dem Verkehrsaufkommen, welches beim Anbringen einer oberirdischen Querungshilfe zu einer negativen Verkehrsbeeinflussung führen würde. Die Situation wurde mehrfach betrachtet und abgewogen.

Die Querungsalternative der Unterführung wurde differenziert betrachtet. Während der südliche Eingang von allen Teilnehmern positiv betrachtet wurde, wurde der nördliche Eingang aufgrund seiner Gestaltung kritisiert. Ebenso wurde auf die Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen hingewiesen.

Die Einmündung Am Koppenberg wurde ebenfalls betrachtet. Eine Neugestaltung als überfahrbarer Gehweg ist denkbar und könnte im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen erfolgen.

Grabenstraße/ Sulzbacher Brücke

Die Gestaltung der Innenstadt und der Zufahrt zu dieser wurde von den Anwesenden als wichtiges „Stadttor“ empfunden, weshalb die Gestaltung der Sulzbacher Brücke ein wichtiges Element ist und diesem Bereich eine große Bedeutung zukommt. Zum einen unter gestalterischen Aspekten aber auch unter verkehrlichen.

In der Grabenstraße wurde das störende Kfz-Aufkommen als größtes Problem benannt. Dieses beeinflusst die Aufenthaltsqualität in der Grabenstraße. Nach Angaben der Stadtverwaltung ergab eine 2015 durchgeführte Verkehrszählung, dass über 60% des Verkehrs auf der Grabenstraße auf den Durchgangsverkehr entfällt und etwa 2600 Fahrzeuge in 24 Stunden die Straße benutzen.

Einige Teilnehmer schlugen vor, die Grabenstraße komplett für den Kfz-Verkehr zu schließen. Über das Ausmaß der Sperrung gab es allerdings Diskussionen. Während einige Teilnehmer den Bus- und Lieferverkehr ebenfalls umleiten wollen, sehen andere darin Probleme. Bei einer Umleitung des Busverkehrs beispielsweise, sehen einige Anwesende die Gefahr, dass die Fahrgäste durch den längeren Weg in die Innenstadt (falls möglich) auch auf die Nutzung des Autos zurückgreifen, da dann der Vorteil des Busfahrens verloren gehen würde. Im Fall des Lieferverkehrs sehen es einige Teilnehmer als wichtig an, dass der Lieferverkehr für den angesiedelten Einzelhandel weiterhin eine Zufahrtsberechtigung erhält. Diese Sondererlaubnis könnte auch mit bestimmten Lieferzeiten gekoppelt werden, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Die Stadtverwaltung bemerkte außerdem, dass die angesiedelten Ärzte dem Verbot des Kfz-Verkehrs gegenüber eher ablehnend eingestellt sind.

Der 2011 umgebaute Innenstadtbereich wird von allen Anwesenden positiv bewertet. Vor allem die Bepflanzungen und die zahlreichen Sitzgelegenheiten werten den Charakter der Altstadt auf.

Viele Teilnehmer sehen allerdings das Potenzial zu weiteren Verbesserungen. Dazu zählen u. a. auch das Anbringen von weiteren Sitzgelegenheiten (auch mit Lehnen) sowie Spielelemente für Kinder.

Teilweise befürchteten wenige Teilnehmer, dass getätigte Maßnahmen durch den Missbrauch wieder zerstört werden könnten. Patenschaften für Sitzbänke könnten solchen Missbrauch vermeiden. Demnach könnten Geschäfte Sitzmöglichkeiten zu den Geschäftszeiten kostenfrei für Besucher aufstellen und abends wieder einräumen. Damit wäre die Problematik der Fehlnutzung der Sitzmöglichkeiten gemindert.

Herr Hölderich verabschiedete die Anwesenden und bedankte sich für die Teilnahme. Auch Herr Setzer bedankte sich für die Teilnahme und machte auf die zweite Begehung am 13.10.2017 aufmerksam, die noch einmal angekündigt werden soll.

8.2.2 Begehung (13. Oktober 2017)

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2017 in Backnang wurde am 13. Oktober 2017 durchgeführt. Sie begann um 17:00 Uhr an der Haltestelle Seminar. Es fanden sich 30 Teilnehmer ein, darunter Vertreter der Stadt und Politik, interessierte Bürger, Interessensvertreter sowie die Presse, die über die Begehung berichtete. Die Route verlief durch das Schulumfeld der Mörikeschule und über die Schöntaler Straße sowie die Wilhelmstraße in Richtung Innenstadt und endete in der Grabenstraße. (Abbildung 25)

Abbildung 25: Teilnehmer der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät

Ablauf der Veranstaltung

Herr Knödler (Mitarbeiter im Stadtplanungssamt) begrüßte alle Teilnehmer zur zweiten Begehung der Fußverkehrs-Checks in Backnang und stellte kurz das Konzept der Fußverkehrs-Checks vor. Des Weiteren erläuterte Herr Hölderich (Planersocietät) das Vorgehen während der Begehung. Außerdem machte er auf die letzte Veranstaltung (Abschlussworkshop) aufmerksam.

Station 1: Haltestelle Seminar

An dieser Station sprachen die Anwesenden in erster Linie über die Querungssituation der Aspacher Straße. Eine Querungshilfe (LSA) befindet sich in Richtung Einmündung Richard-Wagner-Straße. In Richtung Einmündung Röntgenstraße existiert derzeit keine Querungshilfe. Dies führt entweder zu Umwegen für ein gesichertes Queren oder zum Kreuzen der Fahrbahn ohne Querungshilfe. Letzteres wird durch Fahrbahnbreite sowie Kfz-Geschwindigkeiten und Kfz-Aufkommen erschwert. Im Sinne eines guten Fußwegenetzes konnte hier ein Handlungsbedarf ausgemacht werden. Bis Ende

2017 soll an der Kreuzung Aspacher Straße/Röntgenstraße ein Kreisverkehr entstehen, der durch Querungshilfen Vorteile für Fußgänger bringt¹¹. Es wurde weiter darüber diskutiert inwieweit die Querungshilfen barrierefrei ausgestaltet sind. Hierbei wurden sowohl die Bedürfnisse von geh- als auch von seheingeschränkten Menschen betrachtet und über Lösungsansätze bei Provisorien als auch bei einem finalen Ausbau gesprochen. Als positives Beispiel einer barrierefreien Querung im Stadtgebiet wurden die FGÜ am ZOB genannt.

Hieraus folgten auch weitere Hinweise zur nördlichen Haltestelle und ihren Mängeln zur Barrierefreiheit. Ein Hochbord fehlt und auch die vorhandenen Leitgitter schränken aufgrund ihrer schmalen Zugänge den barrierefreien Zugang zum ÖPNV an dieser Stelle ein. Herr Knödler ergänzte, dass die Stadt Backnang dazu angehalten ist, bis 2022 die Barrierefreiheit zu sichern. Der besprochenen Haltestelle wird dabei eine hohe Priorität zugesprochen, allerdings ist ein Ausbau momentan aus finanziellen Gründen nicht möglich.

Eine weitere angesprochene Thematik war ein attraktiver Zugang zum ÖPNV. Es wurde der Bereich im Rietenauer Weg betrachtet, der auf der Rückseite der Haltestelle verläuft und ein wesentlicher Zugang aus den Wohnquartieren ist. Hier machen eine dritte Tankstellenzufahrt und eine Vielzahl abgestellte Kfz die Situation teilweise unübersichtlich und unattraktiv. Es wurde herausgestellt, dass für einen attraktiven ÖPNV auch seine fußläufigen Zuwege zu betrachten sind.

Ergänzend wurden die Sichtbeziehungen auf dem verbindenden Fußweg zwischen der Aspacher Straße und Wunnensteinstraße betrachtet. Diese sind durch Glascontainer eingeschränkt. Ein neuer Standort sollte geprüft werden.

Lichtensteinstraße/Rötlensweg

Die Querung der Kreuzung wird von den Teilnehmenden durch die schlechten Sichtbeziehungen aufgrund einer Einfriedung am Rötlensweg und den Bewuchs im südlichen Kurvenbereich als eingeschränkt bewertet. Die vergleichsweise weite Fahrbahnbreite kann zu erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten (auch bei der Abbiegegeschwindigkeit) führen. Als möglicher Lösungsansatz wurden Aufweitungen im Seitenraum angesprochen. Diese reduzieren die Querungsdistanzen für Fußgänger und wirken sich positiv auf die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern aus. Sie können auch provisorisch ausgeführt werden, um Situationen kurzfristig zu verbessern.

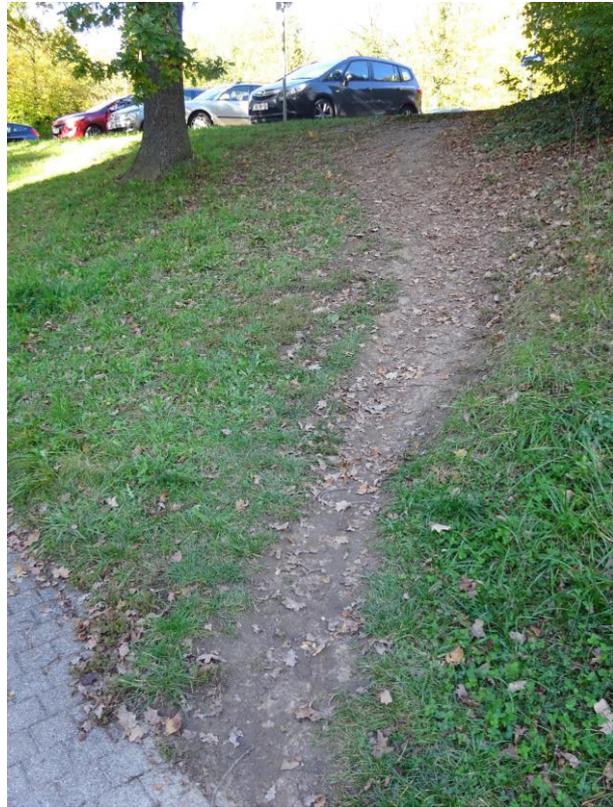
Durch Betroffene wurde in der Lichtensteinstraße noch einmal darauf hingewiesen, dass klare Kanten als Orientierung für seheingeschränkte Personen dienen. Dies können sie mit einem Langstock ertasten. Ebenso wurde im Rötlensweg auf eine regelmäßige Grünpflege hingewiesen. Überhängender Bewuchs ist für seheingeschränkte Personen auch mit dem Langstock nicht zu ertasten und schränkt das Zufußgehen in seiner Qualität erheblich ein.

¹¹ Der Kreisverkehr wurde nach der Begehung realisiert.

Trampelpfad zum Schulparkplatz

Herr Hölderich machte die Gruppe auf einen Trampelpfad aufmerksam, der anscheinend von einigen Schülern als direktester Weg zum Schulgelände genutzt wird. Ein Ausbau wäre denkbar ist jedoch abzuwägen. (Abbildung 26)

Abbildung 26: Trampelpfad an der Mörikeschule



Kreuzung Schöntaler Straße/Rötlensweg/ Richard-Wagner-Straße

Die Kfz-Geschwindigkeiten (zulässige 50 km/h) wurden von vielen Teilnehmern als sehr hoch empfunden. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass es sich bei der Verbindung um einen Teil der Schulwege handelt. Ein Vorschlag aus der Teilnehmerschaft war es, die Vorfahrtsregelung der Kreuzung auf eine Rechts-vor-Links-Regelung zu ändern. Dies wurde ebenso in Betracht gezogen wie eine generelle Beschränkung der Geschwindigkeiten auf Tempo 30.

Quelle: Planersocietät

Auch an dieser Stelle wurde insbesondere für die nördliche Seite auf den häufig ungepflegten Bewuchs hingewiesen. Ebenso konnte ein Streugutbehälter registriert werden, der durch wenig Aufwand als Sitzgelegenheit genutzt werden könnte.

Schöntaler Straße/ Aspacher Straße

Die Gehwege der Schöntaler Straße wurden stark kritisiert. Zum einen führt die Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs (Gehwegparken) auf der Südseite zu einer starken Einengung der Gehwegbreite, wodurch es für Rollstuhlfahrer sowie für Personen mit Kinderwagen oder Gehhilfen nicht möglich ist diesen zu benutzen. Ebenso waren starke Oberflächenschäden auszumachen. Gleichzeitig ist der nördliche Gehweg für Rollstuhlfahrer nicht barrierefrei, da die Borde nicht abgesenkt sind. Eine barrierefreie Verbindung auf der Schöntaler Straße ist damit nicht möglich. Mögliche Lösungsmöglichkeiten einer Neuorganisation wurden besprochen. Anzumerken ist jedoch auch, dass einige Teilnehmer die vorhandenen Parkplätze als wichtig erachteten.

Es wurde an dieser Stelle darauf verzichtet, genauer auf den Ausbau des Kreisverkehrs einzugehen, da Querungen an Kreisverkehren bereits zu Beginn der Veranstaltungen behandelt wurden.

Friedrichstraße/ Wilhelmstraße

Die Querung der Straße ist durch die geschilderten Kfz-Geschwindigkeiten und Kfz-Aufkommen schwierig. Eine oberirdische Querungshilfe besteht nicht. Die Unterführung ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht zu nutzen, was insbesondere in Hinblick auf das nahe gelegene Seniorenheim zu betrachten ist. Umwege sind an dieser Stelle aufgrund der Topografie besonders negativ zu bewerten. Gleichzeitig wird die Unterführung aufgrund ihrer Gestaltung als Angstraum wahrgenommen.

Herr Setzer (Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Backnang) erläuterte daraufhin die Gestaltungsideen der Stadtverwaltung. Die Querung wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Dies resultiert aus den anstehenden Entwicklungen in den angrenzenden Bereichen. Eine komfortable oberirdische Querung sei dabei angestrebt, muss jedoch in Einklang mit der Verkehrsfunktion der Friedrichstraße gebracht werden. Ebenso wurden die Vorstellungen zu einer Rendezvous-Haltestelle dargestellt.

Es wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass derzeit die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung bearbeitet wird, was in diesem Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen mit sich bringen könnte (ggf. auch nur zu Nachtstunden). Ergebnisse waren zur Zeit der Begehung noch offen.

Steg zwischen Gerberstraße und Eduard-Breuninger-Straße

Am im Bau befindlichen Steg über die Murr kam die Frage nach der finalen Ausführung auf. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf der östlichen Flussseite ist lediglich eine Treppe zur Überwindung der Höhendifferenz möglich. Hieraus entstanden Diskussionen zur Kommunikation von möglichen Alternativrouten für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung.

Aspacher Straße/ Talstraße

An dieser Station wurde die Innenstadtplanung von Herr Setzer weiter ausgeführt. Danach soll der Bereich um die Aspacher Brücke neu gestaltet und das „Tor zur Innenstadt“ neu akzentuiert werden. Die Ideen wurden anhand von mitgebrachten Plangrundlagen erläutert. Gemeinsam waren den Ideen, eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs.

Grabenstraße

Die Thematik aus der ersten Begehung, das Verkehrsaufkommen in der Grabenstraße zu verringern, wurde noch einmal aufgegriffen. Es wurde über Sondergenehmigungen für den Lieferverkehr diskutiert. Um unberechtigte Einfahrten zu verhindern, wurden technische Lösungen wie absenkbare Poller und Schranken besprochen, aber auch auf mögliche Hindernisse und Risiken eingegangen.

Es wurde auch auf eine Durchfahrtsbeschränkung durch StVO-Zeichen eingegangen, die lediglich Bussen, Taxen und Lieferverkehr eine Einfahrt erlauben würden. Hier kamen von einigen Teilnehmern aber auch Befürchtungen auf, dass der übrige Kfz-Verkehr diese Regelung missachten könnte.

Hinweise zur Aufenthaltsqualität entsprachen weitestgehend den Anmerkungen aus der ersten Begehung.

Abschließend wurde noch einmal festgehalten, dass die Abwägung zwischen dem vorhandenen verkehrsberuhigten Bereich und einer Fußgängerzone mit Sondergenehmigungen eine sehr komplexe verkehrsplanerische Aufgabe ist.

Herr Hölderich und Herr Setzer bedankten sich für die rege Beteiligung aller Teilnehmer. Auf den Termin zum Abschlussworkshop am 29. November wurde noch einmal hingewiesen.

8.3 Abschlussworkshop (29. November 2017)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Technikforum
Datum / Uhrzeit: 29.11.2017 / 19:00-21:00
Anwesende: 33

Begrüßung

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

Herr Setzer, Leiter des Stadtplanungsamts der Stadt Backnang, begrüßte die Teilnehmer zum Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks 2017 in Backnang. Er gab einen Überblick über den Verlauf der Veranstaltung und bezeichnete die Fußverkehrs-Checks als Impuls für eine fußgängerfreundliche Entwicklung. Auch Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßte die Anwesenden zu der Veranstaltung und dankte für die zahlreiche Teilnahme an den vier Veranstaltungen.

Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Hölderich fasste die beiden Begehungen vom 15.9.2017 und dem 13.10.2017 inhaltlich zusammen. Dabei ging er auf die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit, eigenständige Fußwege, Aufenthaltsqualität und Wegweisung ein und präsentierte verschiedene Maßnahmenvorschläge. Auch zu einer möglichen Implementierung der Fußverkehrsbelange in der Zukunft wurden Hinweise gegeben. Er stellte dabei noch einmal das große Interesse und die Teilnahmebereitschaft von Bürgern, Verwaltung und Politik heraus.

Während des Rückblicks wurde immer wieder auf aktuelle Arbeitsstände der Verwaltung verwiesen, die einzelne diskutierte Maßnahmenvorschläge aus den Begehungen bereits aufgegriffen und

einer näheren Betrachtung unterzogen haben. So soll z. B. zeitnah die zugelassene Geschwindigkeit auf der Schöntaler Straße auf 30 km/h reduziert werden.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitete Herr Hölderich eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragte die Anwesenden, wie sie die einzelnen Maßnahmenvorschläge bewerten würden. Aber auch Hinweise zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen wurden erfragt. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen (Abbildung 27):

Abbildung 27: Diskussionen von Maßnahmenvorschlägen



Quelle: Planersocietät

- Herr Setzer gab zum Thema Querungen bekannt, dass die Stadt Backnang zunächst kritische Querungsstellen, an denen vor allem Kinder queren, priorisieren möchte. Dazu sollen beispielsweise Seitenräume vorgezogen werden, um Sichtbeziehungen zu verbessern. Eine provisorische Lösung könnte das Abkleben solcher Bereiche sein. Einsatzbereich könnte u. a. der Kreuzungsbereich Lichtensteinstraße/Rötlenweg sein.
- Außerdem soll zur Verbesserung der Querungssituation an der Schöntaler Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduziert werden. Zu diesem Entschluss sei die Stadt nach der Begehung im Zuge der Fußverkehrs-Checks gekommen.
- Auf die Nachfrage der Anwesenden, ob mit dieser Neuerung das Parken auf dem Gehweg der südlichen Seite verboten werden könnte, antwortete Frau Diehl, Vertreterin des Rechts- und Ordnungsamts, dass der Busverkehr die Straße befahren können muss. Es soll allerdings geprüft werden, ob dies auch bei einer Fahrbahnverengung möglich wäre.
- Ein Teilnehmer bemängelte die Schlaglöcher auf der Sulzbacher Straße, die das Begehen und Befahren schwierig gestalten.
- Herr Bruss, Stadtbauamtsleiter Backnang, erklärte, dass bisher vor allem größere Projekte im Bereich der Belagsarbeiten geplant sind. Die Stadt sei aber für Informationen zu Wegen mit Belagsschäden dankbar, da sie nicht alle Wege begehen kann.
- In Bezug auf die eigenständigen Fußwege nannte Herr Setzer die Querverbindungen zwischen den Straßen als Priorität. Das Anbringen von Beleuchtung kann durch die nötigen Leitungen schwierig sein. Da die Instandsetzung und -haltung teuer ist, sollen die wichtigsten Wege ausgewählt werden.
- Beim Thema Elterntaxi an der Plaisirschule arbeite die Stadt Backnang eng mit der Schulleitung zusammen. Es sind mehrere Ansätze möglich. Darunter fällt die Ausweisung des Parkplatzes bei der Turnhalle als Kiss+Go-Zone. Zusammen mit dieser Maßnahme müssen Eltern regelmäßig informiert werden. Die vorhandenen Stellplätze vor der Turnhalle sind laut Schulleitung der Plaisirschule ausreichend. Die Schulleitung sieht die Kommunikation mit

den Eltern als größte Herausforderung. Die Schulleitung begrüßt das Engagement der Stadt in dieser Thematik.

- Im Bereich der Schöntaler Straße ragt der Grünwuchs von privaten Grundstücken auf den Gehweg herein. Die Teilnehmer wünschen sich, dass die Anwohner darüber informiert und dazu aufgerufen werden den Bewuchs zurückzuschneiden. Frau Diehl bedankte sich für diesen Hinweis und rief die Teilnehmer dazu auf solche Situationen bei der Stadt zu melden. Erst wenn die Stadt informiert wird, kann sie die Anwohner in Kenntnis setzen. Herr Setzer erweiterte den Aufruf auch auf unlesbare Schilder oder Ähnliches.
- Einige Teilnehmer bemerkten, dass sie nach den Fußverkehrs-Checks viel sensibler gegenüber der Thematik Barrierefreiheit geworden sind.
- Herr Setzer erklärte, dass der Trampelpfad vom Rötlenweg zur Mörikeschule nicht ausgebaut wird, da die Ausbaurkosten unverhältnismäßig wären.
- Im Zuge der Diskussion über Barrierefreiheit empfanden einige Teilnehmer die Benennung eines Inklusionsbeauftragten als wichtig. Dieser sollte bei Veranstaltungen wie dem Fußverkehrs-Check für die Belange und Interessen von betroffenen Menschen eintreten. Auch die Einführung eines Behindertenbeirates würde von einigen Teilnehmern begrüßt werden.
- Es wurde darum gebeten den Bericht der Veranstaltung barrierefrei auf der Internetseite bereitzustellen. Eine einfache und kurze Zusammenfassung sollte eingearbeitet werden.
- Ein Teilnehmer wies noch einmal auf die teilweise unübersichtliche oder fehlende Wegeführung hin. Weiter wurde angemerkt, dass in Backnang bisher kein durchgängiges Leitsystem existiert, dieses aber wünschenswert wäre um Fußgängern Wege zu kommunizieren.
- Für einige Teilnehmer war das Ausweisen öffentlicher Toiletten ein wichtiges Thema. Ein Aushang im Schaukasten am Rathaus wäre ein Anfang. Die Vertreter der Stadt verwiesen auf eine Broschüre, die im Rathaus ausliegt. Dort seien u. a. öffentliche Toiletten auf einer Karte markiert. Um diese Broschüre zugänglicher zu machen, wurde von Teilnehmern vorgeschlagen diese auch in Geschäften auszulegen.
- Vertreter der Schule gaben zu bedenken, dass viele Eltern die Tempo-30-Zone nicht als ausreichend empfinden und für ihre Kinder einen sicheren Weg zur Bushaltestelle wünschen. An der Plaisirschule würden Schüler aber auch Anwohner den FGÜ nicht nutzen, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Stattdessen queren viele Fußgänger direkt. Die Situation könnten bei einer nächsten Verkehrsschau aufgegriffen und diskutiert werden.
- Als weiteres wichtiges Thema wurde die Gestaltung der Innenstadt genannt. Die bisherige Gestaltung könnte noch weiter verbessert werden. Weitere Spielmöglichkeiten und Sitzmöglichkeiten werden gewünscht. Außerdem sprechen sich viele Teilnehmer für eine weitere Verkehrsberuhigung in der Innenstadt aus. Sie sehen die Innenstadt als Kontaktort zwischen den Generationen und wünschen sich eine durchdachte Planung. Dazu gehört auch eine erweiterte Planung bis zur Murr. Herr Setzer ergänzte, dass in diesem Bereich viele Nutzungskonflikte entstehen und viele Belange beachtet werden müssen.
- Um auf Belange im Fußverkehr aufmerksam zu machen, wünschen sich einige Teilnehmer eine kleine Rubrik in der lokalen Zeitung, in der Bürger auf Mängel aufmerksam machen können. Herr Setzer machte im Zuge dessen auf den schon vorhandenen Mängelmelder der Stadt Backnang aufmerksam. Dort könnten Bürger Bilder und Beschreibungen der Mängel

direkt an die Stadt weiterleiten. Viele Teilnehmer kannten den Mängelmelder der Stadt nicht und würden sich wünschen, dass darüber in der Zeitung berichtet würde. Auch eine Anleitung wie dieser zu finden und bedienen sei, wäre aus ihrer Sicht wichtig.

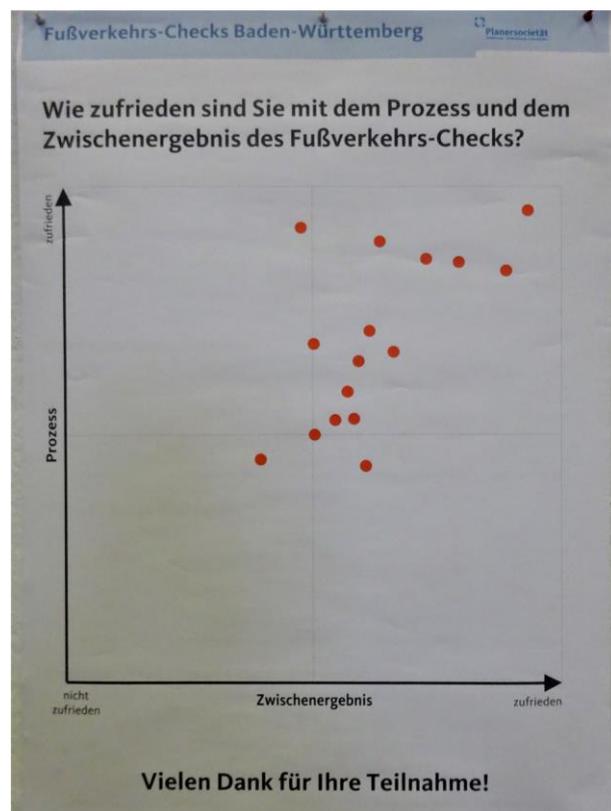
- Zur Thematik der Schulwege kam die Idee auf die Kinder in die Planung mit einzubeziehen und ihre Sicht der Dinge mit aufzunehmen. Dazu wäre es möglich Kinderbegehungen durchzuführen.

Abschluss und Evaluation

Zum Abschluss der Veranstaltung gab Herr Hölderich einen kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte des Fußverkehrs-Checks. Er bedankte sich für die Teilnahme und bat die Anwesenden um eine Bewertung der Fußverkehrs-Checks. Hier sollten die Anwesenden ihre Einschätzung in einer Matrix wiedergeben (Abbildung 28). Dabei zeigt sich, dass sowohl der Prozess bzw. das Instrument der Fußverkehrs-Checks als auch die Zwischenergebnisse weitestgehend positiv bewertet wurden. Insgesamt finden sich die meisten Punkte im oberen rechten Quartil, was sich als eine gute Gesamtbewertung durch die Teilnehmer deuten lässt.

Auch Herr Setzer bedankte sich für die Teilnahme und machte auf weitere Veranstaltungen mit der Thematik Fußverkehr aufmerksam. Er rief die Bürger dazu auf bei Anmerkungen direkt mit der Stadt in Kontakt zu treten. Insgesamt versprach er einen noch stärkeren Fokus auf die Belange des Fußverkehrs zu legen.

Abbildung 28: Bewertung des Prozesses und der Zwischenergebnisse



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

- ADAC 2014 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.:** Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.
- ADAC 2015 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.:** Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.
- FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006.
- FGSV 2011a – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln, 2011a.
- FGSV 2011b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011b.
- FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.
- ivm 2014 – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main:** Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm | Nr. 3, 1. Auflage. Frankfurt am Main, 2014.
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012:** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.
- LGVFG 2010 – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010.**
- NWSTGB 1998 – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund:** Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.
- Stadt Karlsruhe 2016:** Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen, Karlsruhe 2016.
- UBA 2017 – Umweltbundesamt:** Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau, 2017.
- 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**

Appell an den inneren Schweinehund: Nimm die Stiege! 2017: in: derStandard.at, unter:
<https://derstandard.at/2000055927795/Appell-an-den-inneren-Schweinehund-Nimm-die-Stiege>, 15.04.2017

Einfache Zusammenfassung von Kapitel 5

Aufgrund der Bitte aus dem Abschlussworkshop, den Abschlussbericht in einer einfach Verständlichen Version zu verfassen, soll versucht werden das Kapitel 5 und seine Handlungsfelder an dieser Stelle möglichst einfach und ganz kurz darzustellen.

Das Thema der **Querungen** behandelt zum einen die Möglichkeit wie eine Straße gequert werden kann (z. B. Zebrastreifen, Ampel, Unterführung). Zum anderen die Häufigkeit von Querungshilfen und die Qualität dieser Querungen (z. B. kurze Wartezeiten, Sicherheitsempfinden). Um den Fußverkehr zu erleichtern und attraktiver zu gestalten, sollen an starkbefahrenen Straßen regelmäßige Querungshilfen angeboten werden. An Kreisverkehren können gute Querungshilfen für Fußgänger geschaffen werden. In anderen Fällen können Situationen bereits durch gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern oder durch vorgezogene Gehwege verbessert werden. Unterführungen sollen vermieden werden. Ist das nicht möglich, muss auf eine attraktive Gestaltung und barrierefreie Alternativen geachtet werden.

Bei der **Barrierefreiheit** sollen sämtliche Interessen beachtet werden. Mobilitätseingeschränkte Menschen sollen die Möglichkeit haben, ihre Fußwege nutzen zu können. Dazu werden entsprechende Querungshilfen benötigt. Aber auch Qualitäten auf den Gehwegen sind zu verbessern. Vorhandene Gehwegbreiten sind hier ein wichtiger Punkt. Auch an Bänken oder Treppen soll einer Barrierefreiheit bestmöglich nachgegangen werden.

Die **Aufenthaltsqualität** stellt einen wichtigen Aspekt für den Fußverkehr dar. Wichtige Bestandteile sind neben Architektur auch Bepflanzung, Bänke oder Spielgeräte. Viel diskutiert ist die Grabenstraße. Ob eine Fußgängerzone möglich ist, muss geprüft werden und kann getestet werden.

Eigenständige Fußwege sind gute Alternativen zu den Gehwegen entlang von Hauptstraßen. Um diese gut nutzen zu können, wären einige Veränderungen nötig. Dazu zählen Aspekte wie Beleuchtung, Wegweisung und Pflege.

Die **Wegweisung** sollte in der Stadt einheitlich gehalten werden, wodurch auch ein Wiedererkennung entsteht. Es können sowohl Alltags- als auch Freizeitziele eingebunden werden und eventuell auch Informationen zur Motivation angebracht werden.

Weitere Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Backnang sind die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Schöntaler Straße, die Einrichtung von Parkplätzen für Eltern an der Plaisirschule und ein attraktiver Weg an die Haltestelle Seminar.

Alle Maßnahmenvorschläge nehmen unterschiedliche Zeiträume in Anspruch. Dabei sollte bei der Umsetzung der Maßnahmen darauf geachtet werden, dass kurzfristige und langfristige Maßnahmen umgesetzt werden. Wichtig ist hierbei eine regelmäßige Kommunikation zwischen Bürgern und Stadtverwaltung.