Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Fußverkehrs-Checks 2018: Sichere Wege – sicheres Queren!

Stadt Lörrach

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

Abschlussbericht

nvbw Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

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
44139 Dortmund
Telefon: 0231/589696 - 0
Fax: 0231/589696 - 18

Moltkestraße 43
76133 Karlsruhe
0721/831693 - 0
0231/589696 - 18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Karlsruhe, im Januar 2019

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis **4**

Abkürzungsverzeichnis **6**

1 Hintergrund der Maßnahme **7**

2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes **9**

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks **11**

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort **13**

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern **16**

5.1 Handlungsfeld Querungen (A) 16

5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B) 22

5.3 Aufenthaltsqualität (C) 25

5.4 Wegweisung (D) 29

5.5 Sensibilisierung und Schulwegeplanung (E) 32

5.6 Weitere Maßnahmenvorschläge (F) 35

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen 36

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung **38**

7 Zusammenfassung **40**

8 Dokumentation **42**

8.1 Auftaktworkshop (16. Juli 2018) 42

8.2 Begehungen 45

8.2.1 Begehung (12. September 2018) 45

8.2.2 Begehung (19. September 2018) 50

8.3 Abschlussworkshop (14. November 2018) 54

Quellenverzeichnis **58**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks 11
Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Lörrach (Befragung)..... 14
Abbildung 3: Fahrbahnmarkierung und Geschwindigkeitsanzeige in der Franz-Ehret-Straße..... 17
Abbildung 4: Eingeschränkte Sichtbeziehungen an einer Querungsstelle..... 18
Abbildung 5: Farbliche Hervorhebung zentraler/ neuralgischer Bereiche (oben); Bauliche Lösungen (unten)..... 19
Abbildung 6: Schmale Gehwegbreiten in der Hellbergstraße (links), einseitig vorgezogener Seitenraum (mittig), beidseitig vorgezogener Seitenraum (rechts)..... 21
Abbildung 7: Kreuzung Luisenstraße/ Haagener Straße (links), Sitzpoller im Kurvenbereich (rechts)..... 22
Abbildung 8: Differenzierte Bordhöhe 23
Abbildung 9: Komfortable Oberflächenbeschaffenheit für Menschen mit Geheinschränkungen 24
Abbildung 10: Sitzpoller (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (mittig), Anlehnmöglichkeiten zum Warten (rechts) 26
Abbildung 11: Legales Gehwegparken in Brombach..... 27
Abbildung 12: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) 28
Abbildung 13: Beleuchtungselemente im öffentlichen Raum 29
Abbildung 14: Information zur Haltestelle (links oben), Information zur Distanz (in m) und dem Kalorienverbrauch (rechts oben), Information zur Barrierefreiheit (links mittig), gestalterische Wegweisung (mittig mittig), temporäre Wegweisung (rechts mittig), Information zur Distanz (in min) auf einem Stadtplan (unten links), ziel- und routenorientiert Wegweisung (unten mittig), Information zur Barrierefreiheit (unten rechts) 31
Abbildung 15: Dialogdisplay Radverkehr/ Fußverkehr..... 32
Abbildung 16: Aktion Schulwegegestaltung..... 33
Abbildung 17: Infostand und Selbsterfahrungen (links), Temporäre Spielstraße (rechts) 33
Abbildung 18: Temporäre Nutzung (links), Gestalteter Schulweg (rechts)..... 34
Abbildung 19: Umlaufsperre bei einer rechtwinkligen Abzweigung (links), Piktogramme (rechts)..... 35
Abbildung 20: Stairmotivation Wien..... 36
Abbildung 21: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge..... 37
Abbildung 22: Vielfalt der Fußverkehrsförderung 40
Abbildung 23: Diskussion der Routenvorschläge 43
Abbildung 24: Die Teilnehmer entlang der Franz-Ehret-Straße..... 45
Abbildung 25: Problemschilderung an der Kreuzung Schopfheimer Straße/ Franz-Ehret-Straße..... 47

Abbildung 26: Straßenquerschnitt der Ringstraße 48
Abbildung 27: Für Fußgänger nicht zu nutzender Seitenraum in der Wilhelm-Wagner-Straße 48
Abbildung 28: Endstation der Begehung 49
Abbildung 29: Diskussion zum Thema Treppenaufgang 52
Abbildung 30: Vorstellung der Maßnahmenvorschläge 55
Abbildung 31: Bewertung des Prozesses und der Zwischenergebnisse 56

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
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	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

Mehr als ein Fünftel 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 „Sowieso-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. Häufig fehlen Fußwegenetze, die Stadtquartiere miteinander verbinden, oder ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Oft mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Kinder, Mobilitätseingeschränkte oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das 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, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse sensibler Personengruppen (u.a. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, ältere Menschen). Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. 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. Im Rahmen einer zweiten Veranstaltung „Weiter geht’s!“ diskutierten im Oktober 2017 KommunalvertreterInnen und ExpertInnen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen.

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 Fuß-

verkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Kalenderjahr fortgesetzt. Auch 2019 werden erneut acht ausgewählte Kommunen gefördert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks 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:

- **Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung**

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

  https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-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/Dateien/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/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

  Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

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

  Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

  https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.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. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert.

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. 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.

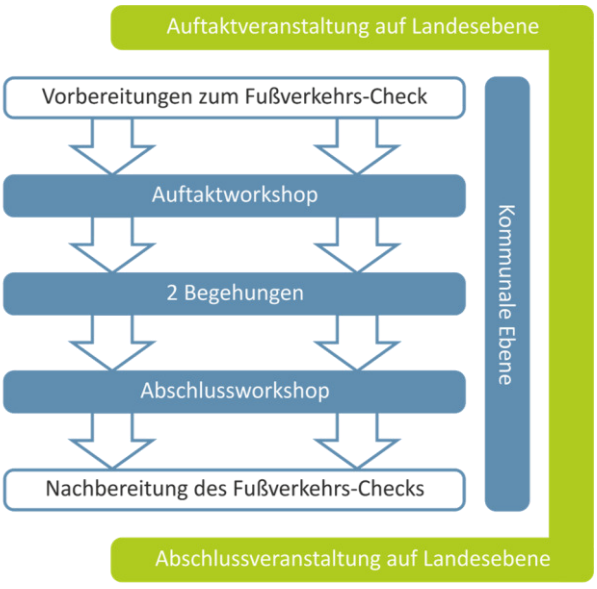
Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung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

In der vierten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Wildbad, Böblingen, Ehingen, Kusterdingen, Lörrach, Neckarsulm, Pforzheim und Zell am Harmersbach. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Albstadt auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2018.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2018 bis April 2019.

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.

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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. Auf Grundlage eines ersten Abstimmungsgesprächs

schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche im Ortsteil Brombach und in der Innenstadt (Startpunkt: Bahnhofsplatz) zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, die Routenvorschläge anhand der bereitgestellten Plakate zu diskutieren. Ebenso konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnenden Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kam eine Vielzahl von Anmerkungen und Hinweisen zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die neuralgischen Situationen wurden insbesondere beim Routenvorschlag für Brombach bereits berücksichtigt. Für die Innenstadt wurden durch die Teilnehmer einige Problemsituationen angeführt, die abseits des Routenvorschlages lagen. Durch eine Anpassung des Routenverlaufs konnten einige Hinweise berücksichtigt werden. Allerdings war dies nicht für alle Anmerkungen möglich. Identifizierte Problemsituationen, die nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks behandelt wurden, finden sich in der Dokumentation wieder und können in weitere Planungen aufgenommen werden bzw. durch die Fachverwaltung im Nachgang der Fußverkehrs-Checks geprüft werden.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Brombach von der Bahnhaltestelle Lörrach – Brombach/ Hauingen über die Franz-Ehret-Straße, die Ringstraße sowie die Römerstraße und Wilhelm-Wagner-Straße zur Hellbergschule. Via Mulsowstraße und Lörracher Straße endete die Begehung zwischen Hofmattstraße und Am Mühlrain. In der Innenstadt verlief die Begehung ausgehend vom Bahnhofsplatz über die Turmstraße zur Unterführung zwischen Hebelpark und Eulerstraße. Über die Grabenstraße, den Senser Platz und den Senigalliaplatz verlief die weitere Begehung bis zur Grether Straße (L 141). Via Schwarzwaldstraße verlief die Route bis zum Rathaus von Lörrach, wo die zweite Begehung endete. 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 auf die Begehungen und deren Reflexion. 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.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

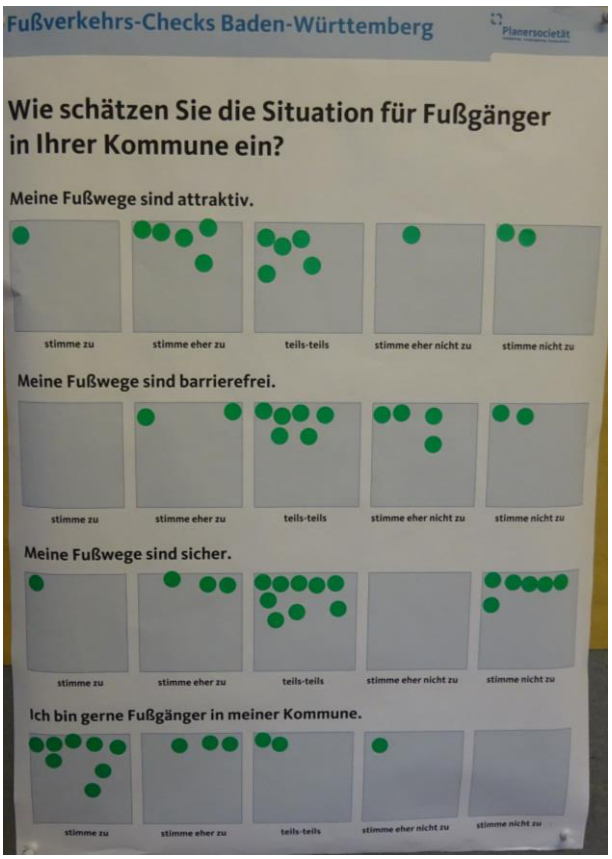
Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und den Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Lörrach können einige Aspekte genannt werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind. Brombach ist durch die Ortsdurchfahrt der Schopfheimer Straße und Lörracher Straße geprägt. Daher sind die vergleichsweise häufigen und regelmäßigen Querungshilfen positiv zu bewerten (zwischen Großmannstraße und Eisenbahnstraße befinden sich sechs Querungshilfen auf einer Länge von ca. 1,3 km). Im Sinne eines durchgehenden Fußwegenetztes und des Abbaus von verkehrlichen Barrieren sind die Querungshilfen wichtige Elemente. Auch die Vielzahl an Brunnen in Brombach sind eine Besonderheit. Wasser vermittelt im öffentlichen Raum häufig positive Eindrücke und kann als Qualitätsmerkmal für einladende Straßen und Plätze gelten. In Brombach sind die Brunnenanlagen darüber hinaus häufig mit Sitzgelegenheiten gekoppelt, was sich insbesondere auf die Alltagsmobilität von älteren Menschen oder Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung positiv auswirkt. Allerdings bestehen hier noch immer Potenziale zur Weiterentwicklung. In der Innenstadt fallen vor allem die niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen positiv auf. Aktuelle städtebauliche Maßnahmen und Vorhaben (z. B. das neue „LÖ“ sowie angrenzende Maßnahmen am Bahnhofsplatz und der Palmstraße) ermöglichen es, die Situationen für Fußgänger (und Radfahrer) weiter zu verbessern und Straßenräume/ Plätze neu zu denken und zu gestalten. Hier können neben den gestalterischen Aspekten auch Verbesserungen in der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes einhergehen.

Im Brombacher Ortskern sind die Gehwegbreiten häufig schmal oder teilweise nicht vorhanden, sodass auf die Fahrbahn ausgewichen werden bzw. sich mit unzureichenden „Restflächen“ begnügt werden muss. Insbesondere für Schulkinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen äußert sich dieser Zustand kritisch. Dies kann auch ein Grund für die Hol- und Bring Problematik vor Schulen (z. B. Hellbergschule) sein. Diese Thematik ist eine große Herausforderung und benötigt des Mitwirkens aller Beteiligten, um eine zufriedenstellende Lösung zu finden. Sowohl in Brombach als auch in der Innenstadt ist das Thema Barrierefreiheit ein wichtiges Handlungsfeld. Für Mobilitätseingeschränkte Personen sind hier bestimmte bauliche Voraussetzungen nötig, z. B. möglichst ebene Oberflächenbeschaffenheiten. Das Thema schließt allerdings auch eine für alle verständliche Wegweisung, Rastmöglichkeiten oder öffentliche Toiletten mit ein. Die Kernstadt hat mit der Bahnlinie eine infrastrukturelle Barriere, die verschiedenen Bereiche des Kernorts voneinander abgrenzt und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer notwendig macht. An diese planfreien Querungsanlagen werden besondere Anforderungen gestellt, um deren Akzeptanz zu gewährleisten. Wie in vielen zentralen Bereichen herrschen auch im Innenstadtbereich von Lörrach Konkurrenzen um den öffentlichen Raum. Diese äußern sich z. B. in Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und parkenden/ haltenden sowie fahrenden Kfz. Hier gilt es in Zukunft Lösungen zu finden, die ein gutes Miteinander verschiedener Nutzungsansprüche fördert und ermöglicht.

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 Lörrach 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 oder lediglich eine unkomfortable Querung zulassen.
- **Barrierefreiheit:** Gemeinsam mit den Betroffenen und Interessensvertretern konnten während der beiden Begehungen verschiedene Schwierigkeiten für geh- und seheingeschränkte 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 der Veranstaltungen wurde deutlich, dass Aufenthaltsqualität nicht nur das lange Verweilen auf Plätzen inkludiert, sondern auch regelmäßige Sitzgelegenheiten notwendige Elemente im öffentlichen Raum sind. Diese sind insbesondere für Menschen mit Geheinschränkungen von Bedeutung, um kurze Pausen einzulegen. Gleichzeitig betrifft die Aufenthaltsqualität auch einzelne Straßenabschnitte als Teil eines Fußwegenetzes.
- **Wegweisung:** Insbesondere auf eigenständigen Fußwegen oder für ortsunkundige Personen ist eine gute Wegweisung von Bedeutung. Während der Begehungen und dem Abschlussworkshop wurden verschiedene Elemente und Möglichkeiten für Fußgängerwegweisungen aufgezeigt, die unterschiedliche Informationen zu einer Relation kommunizieren können.
- **Sensibilisierung und Schulwegeplanung:** Durch verschiedene Interessensvertreter wurde bei den Begehungen auf die besonderen Bedürfnisse der Schüler aufmerksam gemacht. Gleichzeitig wurden einzelne Problemsituationen im Schulumfeld betrachtet und neben infrastrukturel-

Abbildung 2: Situation der Fußgänger in Lörrach (Befragung)



Quelle: Planersocietät

len auch sensibilisierende Maßnahmenvorschläge (bzw. Bestandteile eines schulischen Mobilitätsmanagements) besprochen.

Ergänzend zu den genannten Handlungsfeldern gibt es **weitere Maßnahmenvorschläge** 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 des Inputs während der Begehungen sollten die Teilnehmer des Abschlussworkshops zu Beginn der Veranstaltung ihren derzeitigen Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Lörrach äußern (Abbildung 2). Dabei wurde durch diejenigen, welche sich an dieser Abfrage beteiligten, deutlich, dass die Teilaspekte Barrierefreiheit und Sicherheit[1] auf Fußwegen mit einer negativen Tendenz bewertet wurden. Auffällig ist ebenso, dass zum Thema Sicherheit häufig die negativste Bewertungskategorie gewählt wurde. Der Teilaspekt der Attraktivität wurde hingegen mit einer leicht positiven Tendenz bewertet. Insgesamt konnte der Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ ein sehr großer Teil der Teilnehmer „zustimmen“ bzw. „eher zustimmen“.

[1] Es wurde nicht unterschieden, ob es sich um soziale Sicherheit auf 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 Lörrach. 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, Wegweisung sowie Sensibilisierung und Schulwegeplanung formuliert.

Festzuhalten ist, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte der Fußgänger 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 Querungssituation 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.[2]

Franz-Ehret-Straße und Schopfheimer Straße (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 geringgehalten bzw. reduziert werden (vgl. VM BW 2017: 24). Die Franz-Ehret-Straße bzw. in Verlängerung die Brückenstraße dienen der Verbindung der beiden Ortsteile

[2] siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Brombach und Hauingen. Eine Querungshilfe existiert derzeit lediglich auf Höhe der Grundschule in Hauingen. Das streckenbezogene Tempolimit von 30 km/h erleichtert bereits einigen Fußgängern eine Querung der Straße und verbessert die äußeren Einflüsse (Lärm, Luft). Aufgrund der Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen sowie der Wegebeziehungen zwischen dem Haltepunkt und dem Siedlungsschwerpunkt bzw. Zentrum von Brombach sowie dem Schöpflin-Kindergarten ist eine **Querungshilfe** (vorzugweise ein FGÜ; die R-FGÜ 2001 bzw. der Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (vgl. Kapitel 2) sind anzuwenden) zwischen Bahnlinie und Kreuzung Franz-Ehret-Straße/ Schopfheimer Straße dennoch wünschenswert. Die exakte Lage der Querungshilfe ist unter Beachtung der Entwicklung des Schöpflin Areals[3] zu bestimmen (z. B. Berücksichtigung der zukünftigen Zuwegung über die Franz-Ehret-Straße). Derzeit werden an unterschiedlichen Punkten des Straßenabschnittes Fußgängerquerungen beobachtet. Zwar können vorhandene Querungshilfen Bündelungseffekte mit sich bringen, eine Voruntersuchung anhand von Querungslinien kann jedoch hilfreich sein und eine spätere Akzeptanz verbessern.

Auf die von den Teilnehmern wahrgenommen erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten zwischen Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen und Kreuzung Franz-Ehret-Straße/ Schopfheimer wurde bereits vor Erstellung des Abschlussberichtes reagiert (Abbildung 3). Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer wurde bereits durch **Fahrbahnmarkierungen** mit der zugelassenen Geschwindigkeit sowie der Aufstellung einer **Geschwindigkeitsanzeige**[4] reagiert. Bei letzterer sind vor allem Dialogdisplays zu nennen, die die Anlageform mit dem größten Beeinflussungspotenzial darstellt (vgl. UDV 2010: 26). Darüber hinaus wurde auch der **Schutzstreifen** der Franz-Ehret-Straße im Kreuzungsbereich zur Schopfheimer Straße rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen gekennzeichnet.

Abbildung 3: Fahrbahnmarkierung und Geschwindigkeitsanzeige in der Franz-Ehret-Straße

Quelle: Stadt Lörrach

An der Kreuzung von Franz-Ehret-Straße und Schopfheimer Straße wurde während der Begehung die Lage des vorhandenen FGÜ bemängelt. Dieser liegt am östlichen Arm der Schopfheimer Straße und bringt als Querungshilfe auf Relationen zwischen Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen Brombach Zentrum Umwege mit sich. Mit einer Querungshilfe auf der Franz-Ehret-Straße wird dieser Umstand zukünftig verbessert. Zudem erschweren die Abbiegespur am westlichen Arm der Schopfheimer Straße sowie die Zufahrt zum Gelände der Reiss-Mühle GmbH den Handlungsspielraum einer kreuzungsnahen Querungshilfe. Ein weiteres Abrücken vom Kreuzungsbereich bringt die unmittelbare Nähe zur LSA an der Hofmattstraße mit sich. Die Anlage eines FGÜ darf jedoch

[3] Während der Durchführung der Fußverkehrs-Checks sowie der Erarbeitung des Abschlussberichtes wurden – in einem Plankiosk auf dem Schöpflin-Areal – Ideen und Wünsche von Bürgern gesammelt.

[4] Mobile Geschwindigkeitsanzeigen können auch in anderen Bereichen der Stadt zeitweise aufgestellt werden. Ein möglicher Einsatzbereich zeigte sich bei der Begehung auch in der Haagener Straße.

nicht in der Nähe einer LSA stattfinden. Mit dem Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (in Bearbeitung, vgl. Kapitel 2) wird künftig mehr Handlungsspielraum entstehen. Ein geringerer Abstand wird bei der **Führung eines Nachweises**, dass kein Rückstau von der LSA die Sichtfelder auf den Fußverkehr am FGÜ einschränkt, voraussichtlich möglich sein (vgl. Scholl 2018). Möglichkeiten können nach Veröffentlichung/ Einführung des Leitfadens durch die Verwaltung geprüft werden.

Gretherstraße (A2)

Auf der Gretherstraße, etwa auf Höhe der Feldbergstraße, existiert eine Mittelinsel, die das Queren der Gretherstraße erleichtern soll. Die Mittelinsel ist grundsätzlich positiv zu bewerten, da sie insbesondere Kindern und älteren Menschen die Entscheidung erleichtert, ob eine sichere Querung möglich ist[5] (vgl. FUSS e.V. 2015: 10). Die Querung ist jedoch hinsichtlich ihrer Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern (Abbildung 4). Die **Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen** sollte durch Halte- und Parkverbote, durch Poller oder bauliche Maßnahmen hergestellt werden. Für den anliegenden Fahrzeugstrom sind in diesem Fall bei zugelassenen 50 km/h – und nicht vorhandenem vorgezogenen Seitenraum – 20 m anzustreben[6].

Abbildung 4: Eingeschränkte Sichtbeziehungen an einer Querungsstelle

Quelle: Planersocietät

Senigalliaplatz/ Sparkasse (A3)

Die Querungen der Fußgänger sind nicht punktuell, sondern äußern sich in diversen Querungsmustern. Ebenso sind die räumlichen Bedingungen (Kurvenbereich) für die Anlage eines FGÜ ungünstig. Vielmehr könnte ein möglicher Ansatzpunkt sein, die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen/ verbessern und den neuralgischen Bereich optisch hervorzuheben. Dies kann **baulich**, aber auch **farblich** und damit vergleichsweise kostengünstig geschehen (Abbildung 5). Bauliche Maßnahmen könnten in Verbindung mit der Umgestaltung der Palmstraße einhergehen und am Senigalliaplatz eine Art „Eingangstor“ darstellen. Ein rechtlicher Vorrang für Fußgänger entsteht in diesem Zusammenhang jedoch nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten, z. B. 20 km/h im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmer), eine Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger erreicht werden. Zudem sieht der Masterplan Mobilität der Stadt Lörrach vor, dass durch

[5] Die Konzentration auf die verschieden gerichteten Fahrtrichtungen der Fahrzeuge erfolgt nach einander.

[6] Die freizuhaltenden Bereiche unterscheiden sich entsprechend anliegenden und abliegenden Fahrstreifen, der zugelassenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge und ggf. der baulichen Ausprägungen (vorgezogener/ nicht vorgezogener Seitenraum). Entsprechende Werte sind der FGSV 2006 zu entnehmen.

„Maßnahmen am Senigalliaplatz […] der Durchgangsverkehr vermindert“ wird (Stadt Lörrach 2013: 10).

Abbildung 5: Farbliche Hervorhebung zentraler/ neuralgischer Bereiche (oben); Bauliche Lösungen (unten)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Gretherstraße/ Milkastraße (A4)

An der Kreuzung Gretherstraße/ Milkastraße wurden Wartezeiten für Fußgänger bemängelt, teilweise Verbesserungen in der Barrierefreiheit gefordert und mögliche Nachteile von bedingt konfliktfreien LSA-Schaltungen genannt. Bei der Verbesserung der Situation von Fußgängern an LSA, welche auch im Masterplan Mobilität vorgesehen ist (vgl. Stadt Lörrach 2013: 9), sind jedoch weitere Aspekte der Verkehrsplanung zu betrachten und miteinander abzuwägen. So sind LSA ein wichtiges Instrument für übergeordnete Verkehrskonzepte, bei denen u. a. Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, zur Bündelung der Kfz-Ströme auf bestimmten Routen sowie zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ineinandergreifen (vgl. FGSV 2010: 9). Insbesondere an starkbefahrenen und großflächigen Kreuzungen finden sie Einsatz und sollen den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern Schutz bieten, Barrieren wie z. B. die Gretherstraße zu queren. Komfort und Sicherheit an LSA ergeben sich für Fußgänger anhand verschiedener Indikatoren und sollen mit dem Beispiel Gretherstraße/ Milkastraße beispielhaft betrachtet werden.

Im Sinne von fußgängerfreundlichen LSA sind längere *Wartezeiten* als 40 Sekunden nach den Empfehlungen der EFA nach Möglichkeit zu vermeiden[7] (vgl. FGSV 2002: 23) oder zumindest unter

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

60 Sekunden anzustreben (vgl. FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der Fußgänger ist abzuwägen. Ist eine Verbesserung der Situation aus Sicht der Fußgänger in diesem Bereich nicht herbeizuführen, sollten die im Umfeld liegenden LSA hinsichtlich ihrer Wartezeiten überprüft werden. Damit kann eine generell höhere Priorisierung des MIV an Knotenpunkten vermieden und für Fußgänger attraktivere Querungen geschaffen werden.

Nach der Wartezeit folgt die *Freigabezeit* (Grün-Phase). Diese soll nach einschlägigen Richtlinien und Hinweisen der FGSV mindestens 5 Sekunden betragen. Für Fußgänger sollte außerdem berücksichtigt werden, dass…

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

Die Freigabezeit sollte so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Angaben zu Gehgeschwindigkeiten macht die FGSV in Bezug auf die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern und die *Räumzeit*[8]. Als Regelwert wird bei Fußgängern von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen. Dabei sind Variationen von 1,0 m/s bis 1,5 m/s möglich (vgl. FGSV 2010: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen deutlich geringer. Hier wird in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen von einer Geschwindigkeit von 0,5 m/s bis 0,8 m/s ausgegangen und darauf verwiesen, dass mit einer Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s gerechnet werden sollte (vgl. FGSV 2011: 51). Dieser Wert stellt damit die Mitte der höchsten und der niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

Von einigen Fußgängern (insbesondere von Kindern, älteren oder behinderten Menschen) wird die Räumzeit als Belastung empfunden, wenn sie sich zu Beginn dieser bereits auf der Furt befinden. Derzeit gibt es einige Versuche ein solches Empfinden positiv zu beeinflussen. Hier sind verschiedene Countdown-Signale (z. B. Berlin oder Bochum) oder zusätzliche Signalfelder (Düsseldorf) zu nennen. Es bestehen noch keine gesicherten Erkenntnisse, welche Signalart (und unter welchen Bedingungen) empfohlen werden kann. Generell hat sich in einer Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen jedoch gezeigt, dass mit einer „normalen“ Grün-Rot-Signalisierung eine vergleichsweise gute Akzeptanz und eine sichere Fußgängerquerung erreicht werden kann. Gleichzeitig wird empfohlen, die bestehenden Verbesserungspotenziale (z. B. kürzere Wartezeiten und Verlängerung von Freigabe- und Räumzeit) auszuschöpfen (vgl. bast 2012: 99f).

An LSA-Kreuzungen sind häufig Schaltungen zu finden, die *nicht konfliktfrei* geführt werden. So haben oft Links- oder Rechtsabbieger zeitgleich mit den Fußgängern frei. Der querende Fußgänger und der abbiegende Fahrzeugführer sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich ggf. auf der Furt. Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der

[8] Dabei handelt es sich um die Zeit, die ein Fußgänger, der bei Ende der Freigabezeit (Grün-Phase) die Querung betritt, hat, um sicher die gegenüberliegende Straßenseite zu erreichen.

Fußgänger in diesem Fall Vorrang hat, kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer der Idealfall eine Trennung von Fahrzeug- und Fußgänger-Grün (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen Zeitvorsprung für Fußgänger zu achten. Mindestens 1-2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der Fußgänger auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2010: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführer auf mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2010: 14 und vgl. bast 2012: 100).

Zur Verbesserung der Bedingungen der Fußgänger[9] können die **einzelnen aufgeführten Aspekte bzw. Indikatoren betrachtet und ggf. angepasst werden**. Das vorhandene Messsystem, das den Verkehr an der Gretherstraße/ Milkastraße betrachtet und entsprechend der vorherrschenden Bedingungen schaltet, ist aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten, da Wartezeiten für Fußgänger insbesondere außerhalb der Stoßzeiten kürzer ausfallen können.

Im Jahr 2008 wurde im Rahmen eines „Struktur- und Gestaltungskonzeptes Kreisverkehre“ die Machbarkeit eines Kreisverkehrs untersucht. Dabei wurde ein Kreisverkehr mit untergeordneter Gestaltung und einer zweistreifigen Befahrbarkeit vorgeschlagen. Die Kriterien „Priorisierung öffentlicher Nahverkehr“ und „Städtebauliche Dimension (Raumwirkung)“ wurden als „bedingt zu berücksichtigen“ eingestuft. Das Untersuchungskriterium „Priorisierung Fuß- und Radwegeverbindung“ hingegen als „zwingend zu berücksichtigen“. (vgl. Stadt Lörrach 2008: 38)

Hellbergstraße (A5)

Eine Querung der Hellbergstraße, bspw. zwischen Kindergarten und Schule, wird durch geringe Gehwegbreiten, teilweise aufgrund von als zu hoch wahrgenommenen Kfz-Geschwindigkeiten und vor allem durch die eingeschränkten Sichtbeziehungen zwischen Kindern und Fahrzeugführern als schwierig bzw. gefährlich eingestuft. Um zumindest punktuell mehr Fläche im Seitenraum (hier: Aufstellfläche für Fußgänger und Fußgängergruppen) zu schaffen und die Querungsdistanz durch Reduktion der Fahrbahnbreite zu verringern, können **vorgezogene Seitenräume** (einseitig oder beidseitig) vorgeschlagen werden (Abbildung 6). Diese ermöglichen es den Kindern, zwischen den

Abbildung 6: Schmale Gehwegbreiten in der Hellbergstraße (links), einseitig vorgezogener Seitenraum (mittig), beidseitig vorgezogener Seitenraum (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder (mittig, rechts)

[9] Hier konkrete am Beispiel der Gretherstraße/ Milkastraße, aber auch an weiteren LSA im Stadtgebiet.

am Straßenrand abgestellten Kfz sicher hevorzutreten und für Fahrzeugführer sichtbar zu werden. Solche Aufweitungen können auch in Kurvenbereichen zweckdienlich sein und sind auf weitere Situationen im Stadtgebiet übertragbar.

Luisenstraße/ Haagener Straße (A6)

Wenn die räumlichen Gegebenheiten bzw. örtlichen Voraussetzungen oder die verkehrlichen Voraussetzungen für die Anlage eines FGÜ nicht gegeben sind, ist an weiteren Teilaspekten einer sicheren Querung zu arbeiten. An der Kreuzung Luisenstraße/ Haagener Straße sind zwei Kreuzungsarme mit einem FGÜ ausgestattet. Gehwegparken im unmittelbaren Kurvenbereich[10] kann bspw. durch **Sitzpoller** unterbunden werden. Sie verhindern auch das kurzfristige halten von Kfz und sichern Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern (z. B. Kinder aus dem angrenzenden Kindergarten) und Fahrzeugführern (Abbildung 7).

Abbildung 7: Kreuzung Luisenstraße/ Haagener Straße (links), Sitzpoller im Kurvenbereich (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbild (rechts)

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). So hat sich die Stadt Lörrach in ihrem Masterplan Mobilität „die Sicherstellung einer barrierefreien Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben“ zum Ziel gesetzt (Stadt Lörrach 2013: 9).

[10] Während der Begehung wurde ein ähnlicher Problembereich im Kurvenbereich der Sparkasse in Brombach durch Teilnehmer genannt.

Querverkehr

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen und Kompromisslösungen[11] 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 in der Römerstraße auf Höhe Wilhelm-Wagner-Straße und in der Lörracher Straße auf Höhe der Hofmattstraße) oder LSA (z. B. Lörracher Straße auf Höhe Feerstraße) darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustische Signalgeber ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 8: Differenzierte Bordhöhe

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

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; (Abbildung 8) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Oben genannten Anforderungen an die Infrastruktur trägt die Stadt Lörrach in ihrem Masterplan Mobilität Rechnung. Dort heißt es, zu einem barrierefreien Ausbau gehöre „die Absenkung von Bordsteinen, der Einbau von Blindenleitplatten“ oder auch „die Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten“, womit die Brücke zum folgenden Abschnitt geschlagen wird (Stadt Lörrach 2013: 9).

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 anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. 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 (vgl. Maßnahmenvorschlag F3).

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

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 Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierung von Treppenkanten oder sonstigen Kanten (z. B. Übergang zwischen Hochbord und Seitenraum am Senser Platz), Beschaffenheit von Oberflächen (z. B. kleinteilige Pflasterung auf dem Bahnhofsplatz und in Brombach; Abbildung 9), Kontraste/ Reflektoren an Pollern (Ketten möglichst vermeiden) die Stadtmöblierung (z. B. seniorengerechte und erreichbare Sitzgelegenheiten), die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen, die Bewältigung von kurzen Treppenanlagen mit einem Kinderwagen, starke Querneigungen (z. B. Mozartstraße oder Wilhelm-Wagner-Straße), kleinteilige Barrieren, Ausbildung von Tastkanten, taktile Strukturmarkierungen ohne Einbau von Platten[12] (z. B. auch an Provisorien) oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Diese können in diesem Bericht keine ausführlichere Berücksichtigung finden.

Abbildung 9: Komfortable Oberflächenbeschaffenheit für Menschen mit Geheinschränkungen

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

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 (z. B. Senioreneinrichtungen) zu betrachten und nach Möglichkeit zu verbessern.

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

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,

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

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, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zukommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Sitzgelegenheiten (C1)

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**[13] 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 (Abbildung 10).

[13] Potenziale bieten hier insbesondere die vielen Bereiche mit Brunnenanlagen in Brombach, aber auch die Platzsituation an der Hofmattstraße/ Lörracher Straße.

Abbildung 10: Sitzpoller (links), Sitzmöglichkeit auf einem Streugutbehälter (mittig), Anlehnmöglichkeiten zum Warten (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Straßenraumgestaltung (C2)

Der Umbau von ganzen Straßenräumen nimmt neben hohen finanziellen Mitteln auch personelle Ressourcen in Anspruch. Aus diesem Grund wird in Freiburg in geeigneten Fällen auf rasch umzusetzende und kostengünstige Maßnahmen zurückgegriffen, um auf diesem Wege Problembereiche schneller zu entschärfen. Damit die Umfeldqualität in Wohnquartieren verbessert wird, werden geeignete Straßen **mit einfachen Mitteln nachträglich zu verkehrsberuhigten Bereichen** umgestaltet, wodurch der besondere Charakter deutlich wird. Die Bordsteine bleiben hierbei bestehen, womit erhebliche Kosten vermieden werden (vgl. UBA 2017: 69).[14] In Lörrach könnte sich die Wilhelm-Wagner-Straße für einen Pilotversuch eignen. Die nutzbaren Seitenräume sind hier besonders eng und weißen eine erhebliche Querneigung auf, wodurch sie mit Gehhilfen wie einem Rollator kaum/nicht zu nutzen sind. Ein Ausweichen auf die Fahrbahn wird von den Teilnehmern bereits heute wahrgenommen. Darüber hinaus befindet sich die Wilhelm-Wagner-Straße im direkten Umfeld zur Hellbergschule und ist Teil der Route des Laufenden Schulbusses in Brombach.

Aber auch für Hauptverkehrsstraßen kann der Straßenraum so gestaltet werden, dass sich verkehrlich bedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Barrierewirkungen reduzieren und die Lebens- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Dass vorherrschende Bedingungen nicht als gegeben und unveränderbar angesehen werden, zeigt die Gemeinde Rudersberg (BW) durch die ausgezeichnete Umgestaltung der Landesstraße[15]. Wirkungen in Rudersberg waren u. a. eine akzeptierte Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, Lärmminderungen und ein gesunkenes Unfallaufkommen. Ergänzend konnte mit dem **Umbau des Straßenraums** der Ortskern durch Erhalt und Neubau von Gebäuden, Gastronomie entlang der Ortsdurchfahrt und regelmäßige Punkte zum Verweilen gestärkt werden (vgl. UBA 2017: 70f). Ziel ist es, den Charakter der Straße im Ort deutlich von dem der freien

[14] Langfristig sind auch bauliche Maßnahmen zu ergreifen, die dafür sorgen, dass die Straßenraumgestaltungen entsprechend eines verkehrsberuhigten Bereichs ausfallen.

[15] siehe dazu auch http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

Strecke zu unterscheiden und den unterschiedlichen Ansprüchen und Erwartungen an die Funktion[16] und Gestaltung zu erfüllen (vgl. VM BW 2016: 8). Prägnant dargestellte Planungsgrundsätze finden sich in der Broschüre: Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Abbildung 11: Legales Gehwegparken in Brombach

Quelle: Planersocietät

Für Straßenräume, in denen der Querschnitt bzw. die Straßenraumverteilung nicht neuverteilt wird oder werden kann, sind zumindest die bestehenden Seitenräume fußgängerfreundlich zu gestalten oder ist eine **Fußgängerfreundlichkeit sicherzustellen**. Hierzu gehören zum einen die bereits angesprochenen Sitzgelegenheiten (vgl. Maßnahmenvorschlag C1), aber auch bewegungsfördernde Spielelemente, die ggf. Bestandteil einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung sein können (vgl. Handlungsfeld E). So stellt sich die Frage, ob ohnehin geringe Seitenräume und damit Bewegungsräume für Fußgänger zusätzlich durch parkende oder haltende Kfz eingeengt werden müssen (z. B. entlang der Lörracher Straße zwischen Mulsowstraße und Römerstraße, Abbildung 11). Hier sind auch Verbindungen zum Maßnahmenvorschlag A6 zu sehen. Darüber hinaus können auch weitere Gegenstände wie Aufsteller des Einzelhandels oder Grünelemente (hier auch die Blumengefäße auf der Lörracher Straße) Hindernisse darstellen und teilweise zu Stolperfallen werden.

Exkurs: Gehwegparken

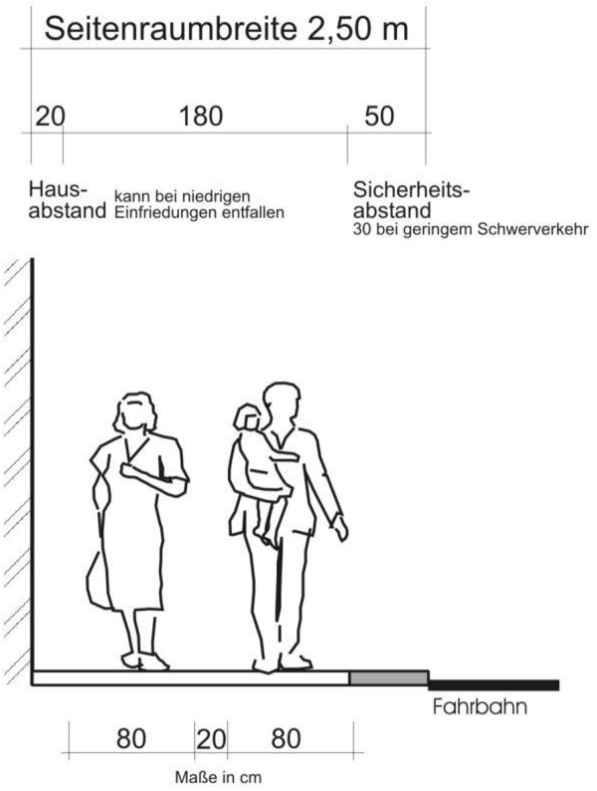
An dieser Stelle sollen einige allgemeine Hinweise, Handhabungen und Möglichkeiten in Bezug auf das Gehwegparken aufgezeigt werden, da dies während der vier Veranstaltungen häufiger angesprochen wurde (vgl. Kapitel 8). Dabei gilt insbesondere, dass Gehwege als wichtigstes Element im Längsverkehr entsprechend 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 12).

[16] Die Lörracher Straße sowie viele andere Ortsdurchfahrten in Gemeinden und kleinen Städten sind nicht nur Durchgangsstraßen, sondern auch Erschließungsstraßen, Geschäftsstraßen und Lebensräume der Kommune/ des Ortsteils.

Eine nutzbare Mindestbereite 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 entspricht, ist daher keine Wunschbreite, sondern eine Einschränkung für Fußgänger. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

Abbildung 12: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

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 Gehweg[17] 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.

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

Beleuchtung des öffentlichen Raums (C3)

Auch beim Warten auf die Anschlüsse von Bus und Bahn spielt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine wichtige Rolle. Wie wichtig eine ausreichende Beleuchtung des öffentlichen Raumes ist, wurde durch die Teilnehmer an der Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen, dem Bahnhofsplatz, der Unterführung Hebelpark/ Eulerstraße, dem Bahnhofsplatz und der Verbindung Bahnhofsplatz/ Busbahnhof dargestellt. Neben Unüberschaubarkeit eines Bereichs/ einer Relation, Vermüllung und Vandalismus, fehlenden Blickbeziehungen ist auch mangelhafte oder fehlende Beleuchtung ein Merkmal, das einen „Angstraum“ ausmachen kann. Im Umkehrschluss ist somit **gute Beleuchtung** ein Faktor für ein positives Sicherheitsgefühl. Unter verschiedenen „Standards bei der Gestaltung des Straßenraums“ des Lörracher Masterplans Mobilität findet sich auch „die gute Beleuchtung von Gehwegen“. Zudem wird die „Umsetzung von Maßnahmen aus dem Licht-Masterplan“ als weitere mögliche Maßnahme genannt. (Stadt Lörrach 2013: 9f) Beleuchtungen können auch gestalterische Akzente setzen, Wegweisungen kommunizieren (vgl. Handlungsfeld D) oder als Kommunikationsprojekte angesehen werden (Abbildung 13).

Abbildung 13: Beleuchtungselemente im öffentlichen Raum

Quelle: Planersocietät

5.4 Wegweisung (D)

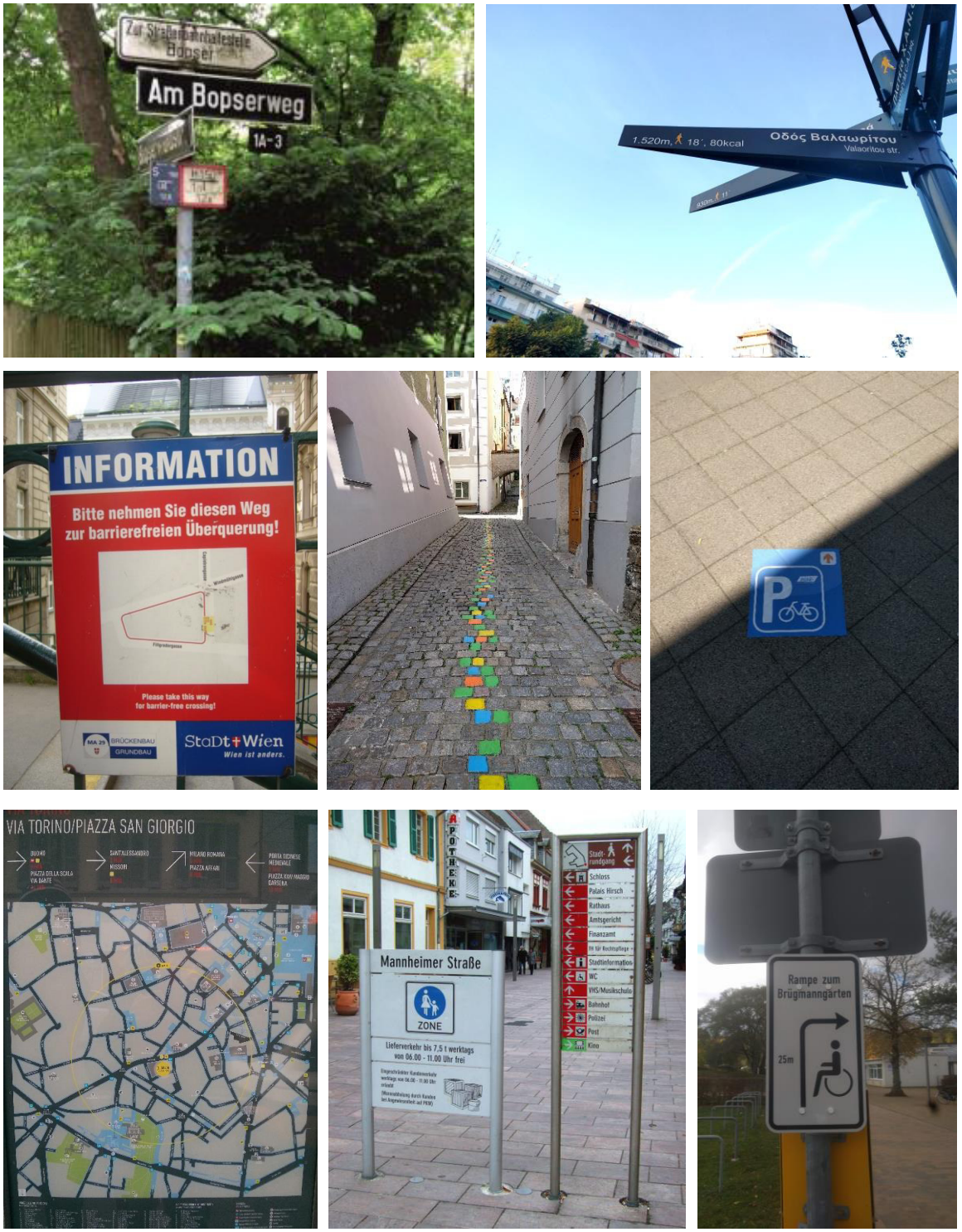
Der Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen wird im Fußverkehr besondere Bedeutung auf den eigenständigen Fußwegen zuteil, ohne ihre Bedeutung auf den fahrbahnbegleitenden Wegen oder in Fußgängerzonen zu vernachlässigen. Sie kommt vor allem dort zum Einsatz, wo eine Orientierung durch bauliche (z. B. Blickachsen) und gestalterische Maßnahmen nicht mehr ausreicht und nicht leistbar ist. Informationen zur Wegweisung für Fußgänger sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Eine Unterstützung der Orientierung der Fußgänger wird als wichtige Maßnahme zur Attraktivierung des Fußverkehrs angesehen (vgl. FGSV 2002: 32). 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 oder ortsunkundig sind.

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. Bahnhofsplatz), Wege zu öffentlichen Toiletten (z. B. „Die nette Toilette“) aufzeigen, zu überwindende Höhenunterschiede wiedergeben oder Interesse am Zufußgehen und dem Folgen der Wegweisung liefern. Sie können gestalterisch (z. B. durch Illuminationen sowie Farbe oder Beschaffenheit der Oberflächen) im öffentlichen Raum wiedergegeben werden[18] oder nur temporär für Veranstaltungen notwendig sein (Abbildung 14). Eine **fußgängerfreundliche Wegweisung** sollte systematisch eingeführt werden, nicht zuletzt, da dies auch im Masterplan Mobilität verankert ist. Dort heißt es unter anderem, die „bereits begonnene Beschilderung in der Innenstadt wird ergänzt, insbesondere wird die Fußgängerwegweisung im Bereich Hbf Lörrach erweitert“ (Stadt Lörrach 2013: 9). Auf einen Wiedererkennungswert und einfaches Verständnis muss geachtet werden. Ebenso ist eine „Informationsflut“ zu vermeiden.

[18] Auch eine intuitiv wirkende Wegweisung kann genutzt werden. Beispielsweise durch Beleuchtungselemente in ansprechender Gestaltung, die darüber hinaus positiv auf eine soziale Sicherheit im öffentlichen Raum wirken können.

Abbildung 14: Information zur Haltestelle (links oben), Information zur Distanz (in m) und dem Kalorienverbrauch (rechts oben), Information zur Barrierefreiheit (links mittig), gestalterische Wegweisung (mittig mittig), temporäre Wegweisung (rechts mittig), Information zur Distanz (in min) auf einem Stadtplan (unten links), ziel- und routenorientiert Wegweisung (unten mittig), Information zur Barrierefreiheit (unten rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

5.5 Sensibilisierung und Schulwegeplanung (E)

Maßnahmen, die zur Wahrnehmung des Fußverkehrs oder auch bestimmten Nutzergruppen wie z. B. Schüler beitragen, sind ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Stellung des Fußverkehrs in der Bevölkerung. Hierzu zählt u. a. auch der Fußverkehrs-Check, der zur Sensibilisierung und Generierung von Aufmerksamkeit auf das Thema Fußverkehr beitragen soll. Gleichzeitig kommt der gegenseitigen Rücksichtnahme und dem guten Miteinander (z. B. zwischen Radfahrern und Fußgängern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen oder in den für den Radverkehr freien Bereichen der Fußgängerzone, Abbildung 15) der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer eine besondere Bedeutung zu. Ein Verständnis aller Beteiligten für die jeweilige Situation des anderen ist daher unabdingbar.

Abbildung 15: Dialogdisplay Radverkehr/ Fußverkehr

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Von allgemeinen Informationen in städtischen Medien über gezielte stadtteil- oder quartiersbezogene Informationsarbeit zu konkreten Themen bis hin zu Info-Ständen bei Veranstaltungen gibt es viele Möglichkeiten, das Thema Fußverkehr stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Solche Aktivitäten sind mitunter arbeitsintensiv und setzen entsprechende personelle Kapazitäten für dieses Arbeitsfeld voraus.

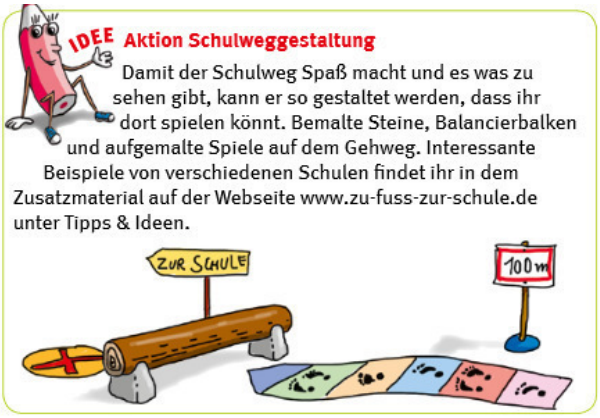
Folgende Maßnahmenvorschläge sollen unter den genannten Voraussetzungen Anregungen für eine Sensibilisierung liefern:

Häufig fehlt den Verursachern von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Fußgänger, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt der Einfriedung oder unachtsam aufgestellte Mülltonnen. Wiederkehrende Information über die Belange der Fußgänger kann daher vorgeschlagen werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um einen weiten Kreis bzw. die Bewohner zu erreichen. Eine **Serie** zu den Belangen des Fußverkehrs in Print- oder digitalen Medien wäre eine mögliche Maßnahme. Dabei könnten Themenschwerpunkte wie der Schülerverkehr gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen).

Ohnehin stattfindende **Aktionstage** (z. B. Stadtfest) stellen eine Möglichkeit dar, an einem Informationsstand oder in anderer Form Themen wie z. B. Barrierefreiheit einem breiten Teilnehmerkreis zu kommunizieren. In Bezug auf dieses Handlungsfeld stellen „Altersanzüge“ oder Brillen, die Seheinschränkungen simulieren, Möglichkeiten dar, körperliche Beeinträchtigungen selbst zu erfahren. Generell sind Aktionstage eine Möglichkeit, (Fuß-)Verkehrsthemen fokussiert und breitenwirksam zu behandeln. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern

angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen) (Abbildung 17). An dieser Stelle sind auch die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ zu nennen, die vom VCD initiiert sind und durch vielfältiges Informations- und Aktionsmaterial sowie gute Ideen (Abbildung 16) unterstütz werden[19].

Abbildung 16: Aktion Schulwegegestaltung



Quelle: VCD 2018b

Auch temporäre Nutzungsänderungen, z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten, haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen, die Nutzung des öffentlichen Raumes neu zu überdenken. Hierzu könnte der Bereich vor der Hellbergschule temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden[20] (Abbildung 17).

Abbildung 17: Infostand und Selbsterfahrungen (links), Temporäre Spielstraße (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Aber auch die bereits genannten regelmäßigen Spielelemente und Sitzgelegenheiten sowie auffällig **gestaltete Gehwege** (z. B. gemeinsam mit Schulkindern) oder weitere **temporäre Nutzungen** (z. B. auf dem Alten Markt oder dem Bahnhofplatz) können Elemente sein, eine Entwicklungen zu einer fußgängerfreundlicheren Stadt sichtbarer zu machen und zu kommunizieren (Abbildung 18).

[19] siehe dazu auch VCD 2018a

[20] Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2018 an drei Orten temporäre Spielstraßen als Pilotprojekt eingerichtet.

Abbildung 18: Temporäre Nutzung (links), Gestalteter Schulweg (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Elternhaltestellen sind ein mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr in der Hellbergstraße räumlich zu entzerren. Haltezonen für Eltern sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr entzerren. Positive Nebeneffekte für die Kinder sind eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht oder die gesteigerte körperliche Fitness (ggf. in Kombination mit Spielelementen). Genau diese Nebeneffekte können, bei entsprechender Kommunikation, die Akzeptanz der Elternhaltestelle, 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**[21] mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

Um die Verkehrssituation an der Schule zu verbessern, sollten zwei Maßnahmenstränge parallel angegangen werden: das schulische Mobilitätsmanagement und die Verbesserung der Infrastruktur (z. B. Maßnahmenvorschlag A5). Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/ Schule und die SchülerInnen/ Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen wie Elternhaltestellen, der existente Laufbus, Verkehrshelfer (Eltern/ Schüler), Teilnahme am Parking Day[22] oder ein Schulwegepass müssen regelmäßige Impulse sein – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend.

[21] Generell sollte der Schulwegeplan gemeinsam mit der Kommune, der Polizei sowie Eltern und Kindern und Schulvertretern erarbeitet werden, um einen Beitrag für sichere Schulwege zu liefern und eine selbstständige Mobilität der Kinder zu fördern (vgl. bast 2013: 18f). Während der Erarbeitung ist es ggf. sinnvoll, ebenfalls weiterführende Themen wie die genannten Elternhaltestellen oder den Einsatz von Verkehrshelfern zu betrachten.

[22] Der Parking Day ist ein Aktionstag, an dem Parkplätze im öffentlichen Straßenraum temporär nicht zum Abstellen von Kfz, sondern als Spiel- oder Sitzfläche sowie für weitere Aktivitäten genutzt werden.

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 Lörrach weitere Themen, die während der Veranstaltungen angesprochen wurden. Diese sollen an dieser Stelle dargestellt werden.

Unterführungen (Beispiel Hebelpark/ Eulerstraße) (F1)

Unterführungen von Straßen sind in der Regel keine zeitgemäßen Querungsanlagen und sollten mittel- bis langfristig durch plangleiche Querungsanlagen ersetzt werden (vgl. FGSV 2002: 27). Bei der beispielhaften Unterführung wird allerdings eine Bahnlinie unterquert, was den Einsatz rechtfertigt. Nichtsdestotrotz sind besondere Anforderungen an Ausbildung und Gestaltung gestellt, die wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz haben. So sind bspw. Nischen zu vermeiden und eine **Belichtung/ Beleuchtung** auch über den Tag sicher zu stellen.

Die FGSV empfiehlt für gemeinsame Geh- und Radwege eine Mindestbreite von 4 m und eine Trennung der **Flächen durch Markierung oder unterschiedliche Beläge** (vgl. FGSV 2002: 27) – ggf. kann auch mit entsprechenden **Piktogrammen** gearbeitet werden. Darüber hinaus können rechtwinklige Abzweigungen durch eine **Umlaufsperre** (Abbildung 19) ergänzt werden, falls es vermehrt zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen sollte.

Abbildung 19: Umlaufsperre bei einer rechtwinkligen Abzweigung (links), Piktogramme (rechts)

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Nach FGSV sollten ebenso „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 20), um die Akzeptanz der Fußgänger zu verbessern.

Ringstraße (F2)

Nach Angaben vieler Teilnehmer wird die Verkehrsregelung durch Einbahnstraße in der Ringstraße von vielen Kfz-Führern (häufig von Ortsunkundigen) nicht ausreichend beachtet bzw. wahrgenommen. Auch hier wurde bereits nach der Begehung in Brombach mit der **Nachrüstung von Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten** reagiert und es wurden Sofort-Maßnahmen veranlasst.

Abbildung 20: Stairmotivation Wien

Quelle: www.derstandard.at, Beispielbild

Schwerpunktkontrollen (F3)

Wenn in bestimmten Bereichen trotz klarer Vorgaben wiederholt gegen die Regelungen der Straßenverkehrsordnung verstoßen wird, sollten auch Kontrollen stattfinden. Diese können die gefahrene Geschwindigkeit, das Parken und Halten (z. B. Ringstraße) aber auch Befahren bestimmter Bereiche (z. B. Palmstraße/ Turmstraße, Senser Platz) betreffen. Zweckdienlich sind die Kontrollen insbesondere im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen. Die Schwerpunktkontrollen können nur im Rahmen der personellen Möglichkeiten stattfinden.

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Hinblick auf ihren Umsetzungshorizont werden die verschiedenen Maßnahmenvorschläge zeitlich sehr unterschiedlich eingeordnet. 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 21).

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und der 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 Lörrach betrachtet wurden. Dennoch sind aus den formulierten Maßnahmenvorschlägen und den vielen Anregungen der Teilnehmer, die den Dokumentationen zu entnehmen sind, einige hervorzuheben.

Abbildung 21: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen			
A1 Querungshilfe			
A1 Fahrbahnmarkierung	bereits Ausgeführt		
A1 Geschwindigkeitsanzeige	bereits Ausgeführt		
A1 Fahrbahnmarkierung (Schutzstreifen)	bereits Ausgeführt		
A2 Sichtbeziehungen			
A3 bauliche Maßnahme			
A3 farbliche Maßnahme			
A4 Betrachtung einzel Indikatoren			
A5 vorgezogene Seitenräume			
A6 Sitzpoller			
Handlungsfeld Barriefreiheit			
B Einzelmaßnahmen	einzelfallabhängig		
B Barrierefrei-Etat			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität			
C1 Sitzgelegenheiten			
C2 verkehrsberuhigter Bereich			
C2 Umbau des Straßenraumes			
C2 Fußgängerfreundliche Seitenräume	einzelfallabhängig		
C3 Beleuchtung			
Handlungsfeld Wegweisung			
D Wegweisung			
Handlungsfeld Sensibilisierung und Schulwegeplanung			
E Sensibilisierung und Schulwegeplanung	Daueraufgabe		
Weitere Maßnahmenvorschläge			
F1 Einzelmaßnahmen			
F2 Verkehrszeichen, Markeirungsarbeiten	bereits Ausgeführt		
F3 Schwerpunktkontrolle			

Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

- **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. Ein Aktionsprogramm seniorengerechte Sitzgelegenheiten könnte ebenfalls ein erster Ansatzpunkt sein.
- **Sensibilisierung und Schulwegeplanung:** Eine gegenseitige Rücksichtnahme wird in §1 der StVO als Grundregel für die Teilnahme am Straßenverkehr definiert. Ihrer Stärkung kommt daher eine besondere Bedeutung zu, insbesondere im Zusammenhang mit besonders schutzbedürftigen Fußgängern wie z. B. Kindern und älteren Menschen. Maßnahmenvorschläge, die einem guten Verkehrsklima dienlich sind, sind daher besonders hervorzuheben.

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 Lörrach, 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, soziale Sicherheit, wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder Umfeldfaktoren zu nennen. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

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**[23] zu entwickeln, das sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegt und eine zeitweilige Fokussierung[24] schafft. 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 **Programmen** zu arbeiten, die zwar keinen ganzheitlichen Ansatz besitzen, aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich bearbeiten (z. B. ein Aktionsprogramm seniorengerechte Sitzgelegenheiten).

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 Ak-

[23] 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, welches eine Netzkonzeption beinhaltet (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil 2.5.1).

[24] Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet, soll auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine „Unterrepräsentation“ des Umweltverbunds vermieden werden.

tionsradius 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.

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 (vgl. Kapitel 5.5).

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 (z. B. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (in Bearbeitung); vgl. Kapitel 2).

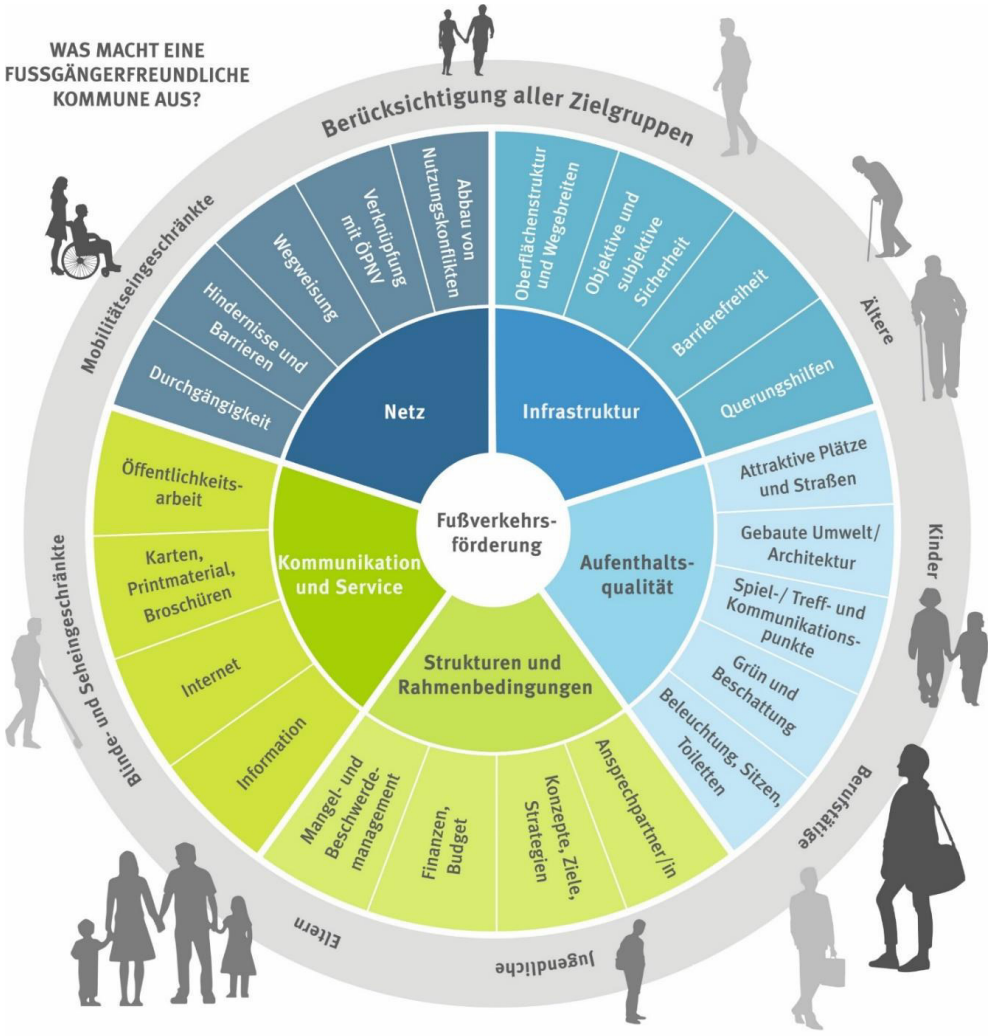
Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige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

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

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (Abbildung 22).

Abbildung 22: 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 untereinander zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check konnte in Lörrach 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.

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

Mit den Fußverkehrs-Checks konnte ein Impuls für eine systematische Fußverkehrsförderung gegeben werden. Ein erstes Indiz sind die Sofortmaßnahmen, die bereits im direkten Anschluss an die Begehungen durchgeführt wurden. Der Abschlussbericht zeigt über die kleinteiligen und kurzfristigen Maßnahmenvorschläge hinaus Ansätze zur Verstetigung der Fußverkehrsförderung (auch für planungs- und kostenintensive Bereiche) auf. Insgesamt lassen die vorbereiteten Maßnahmenvorschläge bessere Bedingungen für die Fußgänger in Lörrach erwarten.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Lörrach 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 (16. Juli 2018)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort:	Rathaus Lörrach
Datum / Uhrzeit:	16.07.2018 / 18:00-19:45
Anwesende:	29

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmer zu den Fußverkehrs-Checks 2018 übernahm Monika Neuhöfer-Avdic, Bürgermeisterin der Stadt Lörrach. Sie 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.

Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Klaus Dullisch, Fachbereichsleiter Straßen/ Verkehr/ Sicherheit, gab einen Überblick über die Problematik der Verkehrswege und stellte die ersten Überlegungen für die beiden folgenden Begehungen vor. In Lörrach ist jeweils eine Begehung im Ortsteil Brombach und in der Innenstadt von Lörrach vorgesehen.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer des Auftaktworkshops 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. Darüber hinaus wurden auch weitere allgemeine Anmerkungen zur Situation der Fußgänger in Lörrach gemacht, die an dieser Stelle festgehalten werden sollen (Abbildung 23).

Die Teilnehmer äußerten sich positiv zum Routenvorschlag in Brombach. Dieser entsprach den Vorstellungen der Anwesenden und bedarf keiner weiteren Anpassung. Einige Situationen, die bereits auf der vorgeschlagenen Route liegen, wurden von den Teilnehmern noch einmal besonders hervorgehoben.

Abbildung 23: Diskussion der Routenvorschläge

Quelle: Stadt Lörrach

Im Bereich der Innenstadt wurden hingegen einige Situationen als Problemstellen ausgemacht, die nicht auf dem Streckenverlauf des Routenvorschlags lagen. Dies betrifft insbesondere Situationen in der südlichen Innenstadt und entlang der Bahnlinie (v. a. Situationen für Fußgänger in Unterführungen und Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr). Für die Begehung in der Innenstadt wurden in diesem Zusammenhang der Routenverlauf angepasst und exemplarische Situationen integriert. Im Rahmen des Auftaktworkshops wurde bereits auf den Untersuchungsumfang einer Begehung hingewiesen und deutlich gemacht, dass im Rahmen der Fußverkehrs-Checks nicht alle genannten Situationen vor Ort betrachtet werden können. Die nachfolgende Sammlung der Anmerkungen soll eine weiterführende Betrachtung durch die Verwaltung unterstützen.

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmern für die beiden Untersuchungsgebiete und räumlich unabhängig eingebracht:

<u>Brombach:</u>

- Entlang der Lörracher Straße soll während der Begehung auch die Querung der Römerstraße betrachtet werden. Ebenso eine weitere Querungsmöglichkeit auf der Schopfheimer Straße (Höhe Franz-Ehret-Straße).
- In einigen Bereichen müssen Fußgänger häufiger abgestellten Pkw oder Aufstellern ausweichen. Eine komfortable Nutzung des Gehweges ist daher nicht immer gegeben. Engstellen können entstehen. Dies betrifft z. B. Bereiche in der Schopfheimer Straße (Höhe Franz-Ehret-Straße); der Lörracher Straße (Höhe Römerstraße) und der Mulsowstraße (Höhe Hellbergschule)
- Das teilweise grobe Pflaster auf den Gehwegen wurde als Hindernis für Mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch für Kinderwagen, ausgemacht.

<u>Innenstadt:</u>

- Trotz vorhandener Ampelanlagen und Fußgängerüberwege erscheinen die Querungen des Berliner Platzes aus Sicht eines Teilnehmers unsicher und in Teilen unkomfortabel.
- Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr werden entlang der Bahnhofstraße registriert. Insbesondere auf Höhe der Hebelschule.

- Ebenso wurde auf den gleichen Nutzungskonflikt in einem Großteil der Innenstadt (insbesondere in der Fußgängerzone) hingewiesen. Die Nutzungskonflikte erstrecken sich ausgehend von der vorgeschlagenen Begehungsroute bis zum Meeranerplatz.
- Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern werden im Kreuzungsbereich der Baumgartnerstraße/ Kreuzstraße ausgemacht. Diese entstehen vor allem in Zusammenhang mit einer temporär auftretenden Masse an Schülern, die die Theodor-Heuss-Schule besuchen.
- Im Kreuzungsbereich Ötlinger Straße/ Tumringer Straße wurde bemängelt, dass nur ein Arm der Kreuzung durch einen Fußgängerüberweg gesichert wird. Ähnlich verhält es sich an der Kreuzung Haagener Straße/ Luisenstraße, wo nur zwei Arme mit einem Fußgängerüberweg ausgestattet sind.
- In der Mozartstraße wird auf eine starke Querneigung der Gehwege verwiesen. Diese erschweren vor allem Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen, aber auch Fußgängern mit Kinderwagen den Fußweg. Ein „Abdriften“ und Gegensteuern ist die Konsequenz.
- Die Unterführung der Bahnlinie auf Höhe des Hebelparks (bzw. Eulerstraße) wurde angesprochen. Hier wurde bei den Zugängen und der sozialen Sicherheit Nachholbedarf gesehen. In diesem Zusammenhang wurde auch ein direkterer Zugang zum Bahnhof bzw. den Bahnsteigen genannt.
- Ebenso wurden die Unterführungen an der Wallbrunnstraße und Mauerstraße als Bereich mit Nutzungskonflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern eingeschätzt. Aufgrund der Längsneigungen sind ebenso Einschränkungen der Barrierefreiheit zu sehen.
- An der Kreuzung Gretherstraße/ Milkastraße wurden gleichzeitige Grünphasen von querenden Fußgängern und einzelnen Kfz-Strömen als konfliktträchtig ausgemacht. Ebenso die gemeinsamen Flächen für Fußgänger und Radfahrer.
- Bei der Gestaltung des Bahnhofsplatzes wurde auf die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Menschen hingewiesen. Entsprechende Oberflächen und Orientierungsmöglichkeiten für seheingeschränkte Personen wurden besonders hervorgehoben.
- Die Notwendigkeit von öffentlichen Toiletten wurde angesprochen und ein Mangel im Bahnhofsumfeld festgestellt.
- Anknüpfend an den vorgestellten Bedarf an Wegweisungen und Orientierungsmöglichkeiten wurde auch auf einen „defekten“ Stadtplan auf dem Bahnhofsplatz hingewiesen.

<u>Allgemein:</u>

- Es wurde von mehreren Teilnehmern darauf hingewiesen, dass eine Verbesserung gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr) unabdingbar sei.
- Nutzungskonflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern treten in der Fußgängerzone, am Aichele-Knoten, dem Meeranerplatz und dem Adlergäßchen auf.
- Unterschiedliche Unterführungen wurden ebenfalls aufgrund von Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern als neuralgische Situationen ausgemacht und mehrfach genannt.

Ausblick und Abschluss

Frau Neuhöfer-Avdic und Herr Hölderich bedankten sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedeten die Teilnehmer mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im September.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg organisierten das Planungsbüro Planersocietät und die Stadt Lörrach gemeinsam zwei Begehungen. Beide haben im September stattgefunden. Die erste Begehung betrachtete die Situation der Fußgänger im Ortsteil Brombach. Bei dieser Begehung standen Querungssituationen, Aufenthaltsqualität und der Verkehr im Schulumfeld im Vordergrund. Der Fokus der Begehung in der Innenstadt lag ebenfalls auf den Themen Aufenthaltsqualität und Querungen. Ergänzend wurden die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, eine gegensteitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und die Orientierung im öffentlichen Raum (Wegweisung) verstärkt berücksichtigt. Interessierte Bürger konnten bei den Begehungen 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 gelockerter 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.

8.2.1 Begehung (12. September 2018)

Die erste Begehung der Fußverkehrs Checks 2018 in Lörrach wurde am 12. September 2018 durchgeführt. Die Gruppe traf sich um 17:00 Uhr an der Haltestelle Lörrach-Brombach. Bei Sonnenschein und warmen Temperaturen fanden sich hier neben den Mitarbeitern der Planersocietät und der Stadtverwaltung knapp 30 interessierte Teilnehmer zusammen, darunter interessierte Bürger sowie Vertreter aus Politik und Presse (Abbildung 24). Die Route verlief in angepasster Form über die Römerstraße und die Wilhelm-Wagner-Straße zur Hellbergschule und führt über die Mulsowstraße wieder auf die Lörracher Straße.

Abbildung 24: Die Teilnehmer entlang der Franz-Ehret-Straße

Quelle: Planersocietät

Ablauf der Veranstaltung

Herr Dullisch (Fachbereichsleiter Straßen/ Verkehr/ Sicherheit der Stadt Lörrach) und Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Dabei wurde die geplante Route der Begehung vorgestellt und das Konzept der Fußverkehrs-Checks noch einmal erläutert.

Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen

Der Treffpunkt war zugleich die erste Station der Begehung, die von der Gruppe betrachtet wurde. Von den Teilnehmern wurde die wichtige Verkehrsfunktion der Haltestelle geschildert. Einerseits als Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Brombach und Hauingen, andererseits als Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeiten zur Wiesentalbahn in Richtung Lörrach, Basel, Weil am Rhein und Zell im Wiesental. Diesen Funktionen wird der Schnittpunkt nach Aussage einiger Teilnehmer nicht gerecht. Die mangelnde Aufenthaltsqualität wurde kritisiert. Insbesondere bei Dunkelheit fühlen sich einige Teilnehmer aufgrund der schlechten Beleuchtung unwohl. So berichteten manche Teilnehmer, dass sie zu diesen Zeiten lieber am Bahnsteig warten, da dieser ausreichend beleuchtet wird. Zusätzlich sei der öffentliche Raum in der Haltestelle häufig verdreckt. Auch in der Gestaltung des Kiosks sowie in dessen Angebot wurde Verbesserungspotenzial von vielen Anwesenden gesehen.

Ein anderer wichtiger Themenbereich innerhalb der Gruppe war die Orientierung im Haltestellenumfeld. Hier wurde z. B. die Organisation der Bushaltestellen angesprochen. Insbesondere der Ortsbus der Linie 10 sei schwierig aufzufinden, da eine regelmäßige Anfahrt eines bestimmten Bussteigs nicht gegeben ist und Fahrzeuge wechseln (kein Wiedererkennungswert). Die Teilnehmer wünschten sich ein dynamisches Fahrgastinformationssystem. Zudem wurden Mängel in der Infrastruktur für Personen mit einer Geh- oder Seheinschränkung wahrgenommen. Hier besteht Nachholbedarf, vor allem in Bezug auf die taktilen Elemente.

Konkrete Gestaltungsvorschläge waren nur wenig vorhanden. Ein Großteil der Gruppe war sich einig, dass die Entwicklungen südlich der Haltestelle ebenfalls einbezogen werden sollten. Dennoch wurde die Parksituation für Kfz bemängelt. Ein Park+Ride Bedarf könne entsprechend berücksichtigt werden, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt werden. Zudem wurde ein Trampelpfad erwähnt, der von Osten kommend von der Schopfheimer Straße über das Schöpflin-Areal den Weg über die Franz-Ehret-Straße abkürzt. Diese Wegbeziehung sahen alle Teilnehmer aufgrund der Umwegeempfindlichkeiten der Fußgänger als wichtig an.

Mehrere Teilnehmer sahen eine Dringlichkeit bei der Betrachtung der Querung an der Franz-Ehret-Straße, weshalb in Absprache mit den Anwesenden auf die Betrachtung der Station 2 (Bahnübergang) verzichtet wurde.

Franz-Ehret-Straße

Vor dem Schoepflin-Kindergarten wurde zunächst der Kfz-Verkehr besprochen. Ein großes Problem sahen die Teilnehmer darin, dass die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 häufig nicht eingehalten werde. Die Überschreitung des Tempolimits ist jedoch nicht nur an dieser Situation zu beobachten, sondern auch an weiteren Örtlichkeiten in der Stadt. Von der Gruppe wurden zwei potenzielle Gründe ausgemacht für die Tempoverstöße ausgemacht. Mit der Ausweisung

des streckenbezogenen Tempo 30 ging keine bauliche Veränderung des Straßenquerschnitts einher. Zum anderen befindet sich die Tempo 30 Beschilderung-Schild in direkter Nähe zu einem Schild, welches Fahrzeuge über 30 Tonnen von der Benutzung der Straße ausschließt. Diese Situation sahen manche Teilnehmer als nicht eindeutig bzw. missverständlich an. Als Lösungsansatz wurde die Nutzung von Dialogdisplays besprochen. Die mobilen Anzeigen der Stadt könnten auch an dieser Stelle zum Einsatz kommen. Neben den wahrgenommenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wurde auch das Kfz-Aufkommen auf der Franz-Ehret-Straße als ein Problem ausgemacht, das eine Querung für Fußgänger erschwert.

Eine Querungshilfe wurde von allen Beteiligten als notwendig angesehen. Diese würde sowohl den Kindern des Kindergartens als auch Bewohnern auf dem Fußweg zur Haltestelle eine Querung der Franz-Ehret-Straße erleichtern. In diesem Zuge wurden die verkehrlichen und räumlichen Anforderungen der Anlage eines Fußgängerüberweges dargestellt. Ebenso konnte vermittelt werden, dass die Lage einer punktuellen Querungshilfe für die spätere Akzeptanz von großer Bedeutung ist. Auch Ausstattungsaspekte eines Fußgängerüberwegs, wie z. B. die Beleuchtung oder die Barrierefreiheit wurden vermittelt. Aufgrund der vorhandenen Unklarheiten zur Entwicklung auf dem Schöpflin-Areal (z. B. genaue Erschließung von der Franz-Ehret-Straße) sind die Planung abzuwarten, um eine geeignete Lage für die Querungshilfe zu finden. Es soll darauf geachtet werden, dass dabei eine ausreichende Aufstellfläche an der Querungshilfe vorhanden ist und keine negativen Auswirkungen von Zu-/ Abfahrten zum Schöpflin-Areal ausgehen.

Schopfheimer Straße/ Franz-Ehret-Straße

An dieser Station wurde die Position des vorhandenen Fußgängerüberwegs als unpassend beschrieben. Nach Ansicht einiger Teilnehmer wäre dessen Lage auf dem westlichen Kreuzungsarm besser, da hier eine wichtige Verbindung zwischen dem Brombacher Zentrum und der Haltestelle Lörrach-Brombach/ Hauingen besteht.

Abbildung 25: Problemschilderung an der Kreuzung Schopfheimer Straße/ Franz-Ehret-Straße

Quelle: Planersocietät

Auch die Platzsituation am Brunnen auf der nördlichen Straßenseite wurde kritisch betrachtet. Ein längerer Aufenthalt ist vor allem aufgrund der Kfz-Aufkommens und des damit verbundenen Lärms nicht möglich bzw. unattraktiv. Die Bedeutung einer „kleinen Pause“ für mobilitätseingeschränkte Personen wurde jedoch dargelegt. Dabei wurden verschiede Ausprägungen einer seniorengerechten Sitzgelegenheit thematisiert (Abbildung 25).

An dieser Situation wurde darüber hinaus auch angemerkt, dass einige Radfahrer von der Haltestelle kommend auf den Gehweg ausweichen, da sie den Schutzstreifen an der Einmündung der Franz-Ehret-Straße als unsicher empfinden. Von Anwesenden wurde eine deutlichere Markierung des Schutzstreifens im Einmündungsbereich gewünscht.

Ringstraße

Im Bereich der Ringstraße wurden mehrere Punkte besprochen. So z. B. die eingeschränkten Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängern und dem Kfz-Verkehr durch die Litfaßsäule an der Einmündung zur Lörracher Straße. Diese entfaltet aufgrund der Einbahnstraßenregelung allerdings nur für eine geringe Anzahl von Fahrzeugen eine Wirkung. Die Stadtverwaltung kündigte dennoch an, diese Litfaßsäule zu entfernen. Weiterhin wurde von einer Teilnehmerin die Beschilderung hinterfragt, die die Einbahnstraße und die Freigabe für Fahrräder im Gegenverkehr regelt und zu Konflikten führe. Die Einbahnstraßenregelung führe auch im Bereich des Standesamts regelmäßig zu unübersichtlichen Situationen, da sie insbesondere von Ortsunkundigen nicht wahrgenommen oder ignoriert wird. Ähnlich verhält es sich mit den ruhenden Kfz, die regelmäßig im Halteverbot abgestellt werden. Auch die nicht vorhandenen Gehwege (Abbildung 26) wurden negativ bewertet. Insbesondere an der Bibliothek und in Kombination mit den abgestellten Kfz wurden hier negative Bedingungen für den Fußverkehr ausgemacht. Auch im Bereich der Sparkassenfiliale wurden Einschränkungen durch parkende Kfz benannt. Diese stehen trotz vorhandenen Parkangebotes häufig auf dem Gehweg und schränken damit sowohl den Komfort als auch die Sicherheit der Fußgänger in diesem Bereich ein.

Abbildung 26: Straßenquerschnitt der Ringstraße

Quelle: Planersocietät

Der Kreuzungsbereich Hofmattstraße/ Lörracher Straße/ Schopfheimer Straße wurde von einigen Teilnehmern ebenfalls bemängelt. Hier wären häufiger kritische Situationen zu beobachten, in denen es zu Rotverstößen der Kfz-Fahrer kommt, insbesondere von Fahrzeugen, die aus der Hofmattstraße kommen.

Wilhelm-Wagner-Straße

An der Kreuzung Römerstraße/ Wilhelm-Wagner-Straße kam die Gruppe zunächst auf den Durchgangsverkehr zu sprechen. Viele Autos nutzten die Wilhelm-Wagner-Straße als vermeintliche Abkürzung zwischen Bühl und Lörrach. Zudem diene die Straße als offizielle Umleitung im Falle einer Sperrung der Lörracher Straße. Somit sei das Verkehrsaufkommen für die eigentliche Funktion der Straße zu hoch. Gleichzeitig ist die Straße ein frequentierter Schulweg, in der auch eine Haltestelle des Laufbusses liegt. Verschärft wird die Situation durch schmale Gehwegbreiten

Abbildung 27: Für Fußgänger nicht zu nutzender Seitenraum in der Wilhelm-Wagner-Straße

Quelle: Planersocietät

(Abbildung 27) und Querneigungen des Gehwegs, die insbesondere Personen mit Gehhilfen vor Herausforderungen stellen. Ideen wie Geschwindigkeitsschwellen, „Kinderfiguren“ am Straßenrand oder eine Einbahnstraßenregelung wurden von Teilnehmern genannt. Hier wurden in unterschiedlicher Tiefe Vor- und Nachteile einzelner Maßnahmen besprochen.

Hellbergschule

Das Thema sichere Schulwege wurde weiterführend an der Hellbergschule besprochen. Hier standen jedoch der Hol- und Bringverkehr und die damit im nahen Umfeld der Schule entstehenden unübersichtlichen Situationen im Mittelpunkt der Betrachtung. Ortschaftsrat und Elternbeirat stellten die bisherigen Bemühungen dar. Weitere Ideen wie eine temporäre Spielstraße wurden besprochen. Einig war sich die Gruppe darüber, dass es sich bei der Sensibilisierung der entsprechenden Eltern um eine Daueraufgabe handelt, die auf verschiedenen Wegen bzw. durch unterschiedliche Aktionen passieren muss.

Neben der Problematik zum Hol- und Bringverkehr wurde ein Problem auch in den am Straßenrand abgestellten Kfz gesehen. Hier wird zu nah in Kurvenbereichen geparkt, was Sichtbeziehungen zwischen Schulkindern und Kfz-Führern einschränkt. Ebenso ist eine Querung der Hellbergstraße auch zwischen den Kreuzungsbereichen trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h schwierig.

Hofmattstraße/ Lörracher Straße

Zum Abschluss versammelt sich die Gruppe noch einmal auf der Platzsituation an der Hofmattstraße (Abbildung 28). Hier bzw. während der Begehung auf der Lörracher Straße wurden noch weitere Punkte genannt. So z. B. die Parkplätze im Seitenraum zwischen Mulsowstraße und Römerstraße (Nordseite der Lörracher Straße), die den Seitenraum für Fußgänger reduzieren, eine nicht vorhandene Querungshilfe über die Lörracher Straße auf Höhe der Römerstraße oder die Blumengefäße, die ein „Slalomlaufen“ im Seitenraum mit sich bringen bzw. Stolperfallen darstellen können. Auf der Platzsituation wurde hingegen Potenzial gesehen. Hier könnten mehr Grünelemente und attraktive Sitzgelegenheiten größere Qualität des öffentlichen Raumes liefern.

Abbildung 28: Endstation der Begehung

Quelle: Planersocietät

Herr Dullisch und Herr Hölderich verabschiedeten die Anwesenden und bedankten sich für die Teilnahme. Dabei wurde auch auf die beiden folgenden Veranstaltungen, die Begehung der Innenstadt am 19. September und den Abschlussworkshop im November, hingewiesen.

8.2.2 Begehung (19. September 2018)

Die zweite Begehung der Fußverkehrs Checks 2018 in Lörrach wurde am 19. September 2018 durchgeführt. Die Gruppe traf sich um 17:00 Uhr auf dem Bahnhofsplatz in Lörrach. Bei Sonnenschein und warmen Temperaturen fanden sich hier neben den Mitarbeitern der Planersocietät und der Stadtverwaltung etwa 20 interessierte Teilnehmer zusammen, darunter Bürger sowie Vertreter aus Politik und Presse. Damit war auch die zweite Begehung in Lörrach gut besucht.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Dullisch (Fachbereichsleiter Straßen/ Verkehr/ Sicherheit der Stadt Lörrach) und Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Nach einem kurzen Rückblick auf die erfolgreiche Begehung in Brombach wurde auch für die neuen Begehungsteilnehmer der Ablauf der Fußverkehrs-Checks und im Besonderen der der Begehung erläutert. Die geplante Route wurde weitestgehend eingehalten.

Bahnhofsplatz

Zunächst kam die Gruppe auf die Belagsoberfläche am Bahnhofsplatz zu sprechen. Es wurde von einigen Teilnehmern geschildert, wie stark das momentane Kopfsteinpflaster eine komfortable Fortbewegung von geheingeschränkten Personen beeinträchtigt. Ein breiter Streifen mit weniger Fugen und ebener Oberfläche kann eine solche Situation verbessern. Hierzu wiesen einige Teilnehmer darauf hin, dass dieser Streifen nicht durch Außenbestuhlung von Gastronomie oder Auslagen des Einzelhandels belegt sein soll. Von anderen Teilnehmern der Begehung wurde befürchtet, dass es auf diesem Streifen vermehrt zu einem Nutzungskonflikt kommen kann, da dieser auch von Radfahrern dem holprigen Kopfsteinpflaster vorgezogen wird. Dennoch wurde die Berücksichtigung einer komfortablen Fortbewegung für geheingeschränkte als wesentliches Element der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes gesehen.

Ein weiteres Thema war der Höhenunterschied zwischen Bahnhof und Bahnhofsplatz. Die derzeitige Rampe sei nur schlecht aufzufinden und in ihrer Breite nicht ausreichend für Anzahl der Personen, die mit Gehhilfe, Rollstuhl, Kinderwagen oder mit dem Fahrrad in Richtung Bahnhaltestelle bzw. von dieser kommend unterwegs sind. Auch wenn der Bahnhofsplatz im Rahmen der Bauarbeiten am LÖ in seiner Grundstruktur erhalten bleiben soll, sind verschiedene Aspekte zu verbessern.

Ergänzt wurde von den Teilnehmern auch ein Mangel bei der Orientierung. Der Bahnhofsplatz ist für viele das Eingangstor zur Stadt. Diesem ersten Kontakt zur Stadt/ Innenstadt wird man derzeit nicht gerecht. Es mangelt an Orientierungsmöglichkeiten und Wegweisungen (sofort auffindbarer Lage- bzw. Stadtplan und wegweisende Beschilderung). Hierzu wurden verschiedene Möglichkeiten besprochen. Auch die fehlenden öffentlichen Toilettenanlagen bzw. die nicht ausreichend kommunizierten Standorte der „Netten Toiletten“ wurden kritisiert. Darüber hinaus wurde von zwei Teilnehmern auf die schlechte Beleuchtung aufmerksam gemacht, die für Unwohlsein in der Dunkelheit sorgt. Im Zusammenhang mit Kritik an der Beleuchtung des Platzes kam die Idee auf, z. B. in Richtung Busbahnhof die Fußgänger mit entsprechender Beleuchtung zu leiten. Neben der Dunkelheit

wurde auch die Sauberkeit des Platzes angemahnt. Am Bahnhof selber wurde kritisiert, dass er nach 22 Uhr geschlossen wird und die alternativen Unterführungen nicht akzeptiert werden.

Palmstraße

An dieser Station wurde zunächst das Zentrum LÖ thematisiert. Es gab die Befürchtung, dass durch den Anlieferverkehr für Fußgänger unübersichtliche Situationen entstehen könnten. Dies soll jedoch durch einen eigenen Anlieferbereich vermieden werden. Zudem bekomme das Zentrum LÖ ein eigenes Parkdeck, wodurch ein möglicher Parksuchverkehr eingeschränkt werden soll.

Zur Palmstraße selber gab es verschiedene Betrachtungen der Teilnehmer. So wurde bemängelt, dass die Palmstraße derzeit sehr breit ist, die Raumverhältnis jedoch zu Ungunsten der Fußgänger verteilt sind. Dies soll sich im Zuge der Bauarbeiten verändern, wodurch sich einige Potenziale für die Aufenthaltsqualität der Fußgänger ergeben sollen. Verkehrsrechtlich ist die Palmstraße derzeit als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Eine weitere Reduktion der Geschwindigkeit in einem verkehrsberuhigten Bereich wäre ebenfalls denkbar. Einig waren sich die Teilnehmer darüber, dass eine Anfahrt des Ärztehauses möglich sein sollte. Das derzeitige Wenden einfahrender Kfz zu Beginn der Fußgängerzone wurde kritisch bewertet, da einige Kfz-Führer dies missachten und in die Turmstraße einbiegen. Hier gab es die Anmerkung, dass mit einer verkehrsrechtlichen Änderung (z. B. in eine Fußgängerzone) auch bauliche Maßnahmen ergriffen werden sollten, um die entsprechenden Bedingungen zu kommunizieren. Vor- und Nachteile einer Buslinie, welche durch die Fußgängerzone verkehrt wurden ebenfalls thematisch angerissen.

Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern wurden an dieser Station von den Beteiligten geschildert. Es wurde deutlich, dass gute Lösungen in dieser zentralen Lage für beide Verkehrsteilnehmer nur durch eine gegensteige Rücksichtnahme ermöglicht werden können. Gleichzeitig wurde deutlich, dass für den Radverkehr auf verschiedenen Relationen auch längere Wege in Betracht kommen, vorausgesetzt, dass diese sicher und komfortabler sind (geringere Reisezeit; weniger/ kein Nutzungskonflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern). Angesprochen wurden verschiedene Sensibilisierungsmaßnahmen, wie sie auch von der AGFK Baden-Württemberg unterstützt werden.

Unterführung Hebelpark/ Eulerstraße

Auf der westlichen Seite der Unterführung wurde zunächst der Bauzaun kritisiert, der den direkten Zugang zu Gleis 1 verhindert. Generell sei die Verbindung entlang der Bahnlinie häufig sehr unattraktiv (östlicher Teilabschnitt ist derzeit öffentlich ausgeschrieben). Auch das kleine Kioskhäuschen sah ein Teilnehmer unattraktiv und schlug einen Abriss oder eine Nutzung zur öffentlichen Toilette vor.

Zudem kamen die beiden Zugänge zur Unterführung zur Sprache. Auf den Rampen komme es zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Hier könnten sensibilisierende Maßnahmen zum Einsatz kommen. So könnte es zum Beispiel Aktionstage geben, an denen Schokolade o. ä. an diejenigen Radfahrer verteilt wird, die sich besonders rücksichtsvoll verhalten. Auf der Seite des Hebelparks sahen einige Teilnehmer aufgrund der Engstelle zwischen Treppenaufgang und Begrünung des Hebelparks Probleme zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer).

Auf der östlichen Seite der Bahngleise wurde kritisiert, dass es in südlicher Richtung keinen Treppenaufgang gibt. Herr Dullisch erklärte daraufhin, dass man die Fußgänger bewusst zur vorhandenen Querungshilfe leiten möchte. In Südrichtung besteht lediglich eine Anbindung an eine geringe Anzahl an Parkmöglichkeiten sowie dem Abstellbereich von Reisebussen (keine Haltestelle des Linienbetriebs) (Abbildung 29).

Abbildung 29: Diskussion zum Thema Treppenaufgang

Quelle: Planersocietät

Für die Unterführung wünschten sich einige Teilnehmer mehr Miteinander der Verkehrsteilnehmer und eine verbesserte Beleuchtung der Unterführung. Bei letzterem sollte auf vandalismussichere Materialen und Elementen geachtet werden.

Senser Platz

Hier kam die Gruppe auf das Thema Sitzgelegenheiten zu sprechen. Für ältere Menschen sind solche mit höherer Sitzfläche und Arm- sowie Rückenlehnen komfortabel. Auch kleinere Alltagstätigkeiten wie Einkaufen sind häufig anstrengend, sodass sie öfters eine Pause benötigten. Eine Verbesserung sei insbesondere im Umfeld von Senioreneinrichtungen wichtig.

Eine Teilnehmerin kritisierte den Bordstein im Bereich der Haltestelle, der aus ihrer Sicht eine Stolperfalle darstellt, da eine Kontrastierung nur bedingt gegeben ist. Die Einrichtung der Fußgängerzone wurde von den Teilnehmern positiv hervorgehoben. Allerdings ergeben sich auch hier unbefugte Einfahrten von Kfz. Daher wurden verschiedene Ideen diskutiert, wie man diesem Problem begegnen könne. So z. B. eine baulich stärker akzentuierte Eingangstorsituation, die den Autofahrern bewusst mache, dass sie nun in die Fußgängerzone fahren. Auch eine Schwelle am Eingang kam zur Sprache. Im Gemeinderat würden auch Poller diskutiert, die für den Busverkehr abgesenkt werden können.

Senigalliaplatz

An dieser Station stand vor allem das Queren der Fußgänger zwischen Senigalliaplatz und Sparkasse im Vordergrund der Diskussion. Eine Querungshilfe ist derzeit nicht vorhanden. Die Anlage eines Fußgängerüberwegs ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Kurvenbereich) und verschiedenen Querungsmustern eher auszuschließen. Hier wurden mögliche Gestaltungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit diskutiert, die dem Fußgänger allerdings keinen Vorrang einräumen. Vor- und Nachteile wurden in diesem Zusammenhang erläutert.

Luisenstraße/ Haagener Straße

Erneut kamen mangelnde Sitzgelegenheiten zur Sprache. Zudem wurde in der Gruppe auch das Regelmaß und Mindestmaß für Gehwegbreiten und dessen Anwendung auf dem Weg zur nächsten

Station besprochen. An der Kreuzung selber kam in der Gruppe die Frage auf, warum es lediglich an zwei Kreuzungsarmen einen Fußgängerüberweg gibt. Dies sei für Fußgänger häufig unverständlich. Laut Stadtverwaltung wird mit diesen beiden Fußgängerüberwegen den Hauptverbindungen der Fußgänger Rechnung getragen. Die räumlichen Gegebenheiten (versetzte Kreuzungsarme und das Verkehrsaufkommen) stünden weiteren Fußgängerüberwegen entgegen.

Des Weiteren wurde von Teilnehmern das Gehwegparken im Kurvenbereich angemahnt, wodurch unsichere Situationen insbesondere für Kinder des angrenzenden Kindergartens entstehen. Außerdem wurde die Geschwindigkeit der Kfz durch einige Anwesende als zu hoch empfunden. Durch eine Teilnehmerin wurde vorgeschlagen, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20 km/h Zone) der Palmstraße bis zur Kreuzung Haagener Straße/ Luisenstraße auszuweiten. Allerdings entspricht dieser Bereich nicht dem vorgegebenen Einsatzgebiet dieser Regelung. In der Gruppe wurde diskutiert, ob möglicherweise die Beschilderung oder die Markierungen verbesserungswürdig seien. Auch Dialogdisplays wurden angesprochen.

Gretherstraße/ Haagener Straße

Thema an dieser Station war die Geschwindigkeit der Kfz. Viele Teilnehmer wünschten sich hier eine Reduktion. Herr Dullisch erklärte, dass dies nicht einfach möglich sei, da es sich um eine klassifizierte Straße mit überörtlicher Bedeutung handelt. So sei sie eine Umleitungsstraße für die Autobahn und müsse auch Schwertransporte aufnehmen können. Eine Reduktion der Geschwindigkeit sei bspw. im unmittelbaren Bereich einer Schule möglich[25] oder im Rahmen einer Lärmaktionsplanung.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten sei das Queren der Straße trotz des vorhandenen Fußgängerüberwegs gefährlich, berichteten einige Teilnehmer. Die Installation von Blinklichtern am Fußgängerüberweg wurde von den Anwesenden begrüßt. Der Einsatz einer Bedarfsampel wurde in der Vergangenheit bereits geprüft und abgelehnt.

Zudem verwies eine Teilnehmerin darauf, dass große Fahrzeuge bei den Abbiegevorgängen in den südlichen Kreuzungsarm der Haagener Straße häufig den Gehweg schneiden und teilweise bereits den angrenzenden Pavillon beschädigt haben sollen.

Gretherstraße/ Milkastraße

Hier wurden die Warte-, Frei- und Räumzeiten der Ampelanlage besprochen. Ebenso die Ansprüche an die Barrierefreiheit. Von den Teilnehmern kommt der Vorschlag, die restliche Wartezeit mit einem Countdown anzuzeigen. Herr Dullisch entgegnet jedoch, dass es hier keine feste Ampelschaltung gebe, sondern ein Messsystem den Verkehr beobachtet und dementsprechend die Ampel schaltet. Auch Vor- und Nachteile eins Rundum-Grüns für Fußgänger wurden besprochen. Aufgrund der teilweise langen Wartezeiten wurde auch die Möglichkeit eines Kreisverkehrs mit entsprechend Mittelinseln und Fußgängerüberwegen an den Zufahrten besprochen. Die Raumverhältnisse wären auf den ersten Blick voraussichtlich vorhanden. Allerdings ist auch in diesem Zusammenhang auf

[25] Nachtrag: In unmittelbaren Bereichen von Kindergärten, -krippen, -horten, allg. Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäuser (Aufzählung abschließend)

die überörtliche Funktion der Straße zu achten. Eine Leistungsfähigkeit soll auch zu Stoßzeiten gegeben sein.

Nach der gemeinsamen Rückkehr zum Rathaus verabschiedeten Herr Dullisch und Herr Hölderich die Anwesenden und bedankten sich für die Teilnahme. Dabei wurde auch auf den Abschlussworkshop am 14. November aufmerksam gemacht und um Teilnahme gebeten.

8.3 Abschlussworkshop (14. November 2018)

Tagesordnungspunkte:

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

Ort:	Rathaus Lörrach
Datum / Uhrzeit:	14.11.2017 / 18:00-19:30
Anwesende:	25

Begrüßung

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

Frau Monika Neuhöfer-Avdic, Bürgermeisterin der Stadt Lörrach, begrüßte die Teilnehmer zum Abschlussworkshop der Fußverkehrs-Checks 2018 in Lörrach. Sie gab einen kurzen Überblick über die vergangenen drei Veranstaltungen und skizzierte die Möglichkeiten, die Erkenntnisse der Fußverkehrs-Checks in die anstehenden Planungen zu integrieren. Außerdem unterstrich sie die Sensibilisierungswirkung der Fußverkehrs-Checks, die auch in der Verwaltung wirkt. Auch Herr Hölderich (Planersocietät) begrüßte die Anwesenden zu der Veranstaltung und dankte für die zahlreiche Teilnahmen an den vier Veranstaltungen.

Rückblick auf die Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Hölderich fasste die beiden Begehungen am 12.09.2018 und 19.09.2018 inhaltlich zusammen. Dabei ging er auf die Handlungsfelder Querungen, Wegweisung, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität/ attraktive Räume/ attraktive Wege und Schulwegeplanung ein und präsentierte verschiedene Maßnahmenvorschläge. Hierbei wurden ebenfalls verschiedene Handlungseinschränkungen und Beispiele aus anderen Kommunen aufgezeigt. 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 und Verwaltung heraus und lobte die bereits durchgeführten Sofort-Maßnahmen in Brombach.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation (Abbildung 30) 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 30: Vorstellung der Maßnahmenvorschläge

Quelle: Planersocietät

- Mehrfach wurde auf die teilweise sehr schmalen Gehwege verwiesen, wie sie z. B. exemplarisch in der Wilhelm-Wagner-Straße betrachtet wurden. Es wurde deutlich, dass auf Grund von gewachsenen Strukturen und limitierter Verfügbarkeit des Raumes die Situation für Fußgänger nicht überall deutlich verbessert werden könne. Gleichzeitig bestehen Handlungsmöglichkeiten in Wohnquartieren, wo situationsabhängig auch verkehrsberuhigte Bereiche in Frage kommen können. Hier ist das Beispiel aus Freiburg heranzuziehen.
- Die Barrierefreiheit wurde unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels als ein besonders wichtiges Thema angesehen. Hier sahen die Teilnehmer Handlungsbedarf, der systematisch bearbeitet werden könnte. Diesbezüglich wurden auch die regelmäßigen und seniorengerechten Sitzgelegenheiten im Umfeld von Senioreneinrichtungen als notwendige Maßnahme hervorgehoben. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang auch ein Aktionsprogramm.
- Kritisch wurde angemerkt, dass Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht ausreichend betrachtet wurden. Dies soll im Abschlussbericht, im Rahmen der Möglichkeiten, nachgeholt werden. Es wurde jedoch auch darauf hingewiesen, dass in diesem Zusammenhang häufig auch eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig ist. Dies betrifft insbesondere Routenführungen des Radverkehrs. Sensible Bereiche, wie die Fußgängerzone, sind in Zusammenhang mit einem attraktiven Infrastrukturangebot (außerhalb der Fußgängerzone) für den Radverkehr zu betrachten. Öffentlichkeitsarbeit/ Sensibilisierung und Infrastrukturelle Maßnahmen sollten sich gegenseitig ergänzen.
- Als konkrete Konfliktsituation zwischen Radfahrern und Fußgängern wurde der Engelsplatz genannt.
- Herr Dullisch, Fachbereichsleiter Straßen/ Verkehr/ Sicherheit, schilderte den Informationsfluss der Unfallstatistiken zwischen Radfahrern und Fußgängern. Derzeit existieren keine besonders neuralgischen Punkte in der Stadt. Gleichzeitig verwiese er allerdings auf eine hohe Dunkelziffer, da nicht alle Unfälle in der Konstellation Fußgänger/ Radfahrer polizeilich erfasst werden.

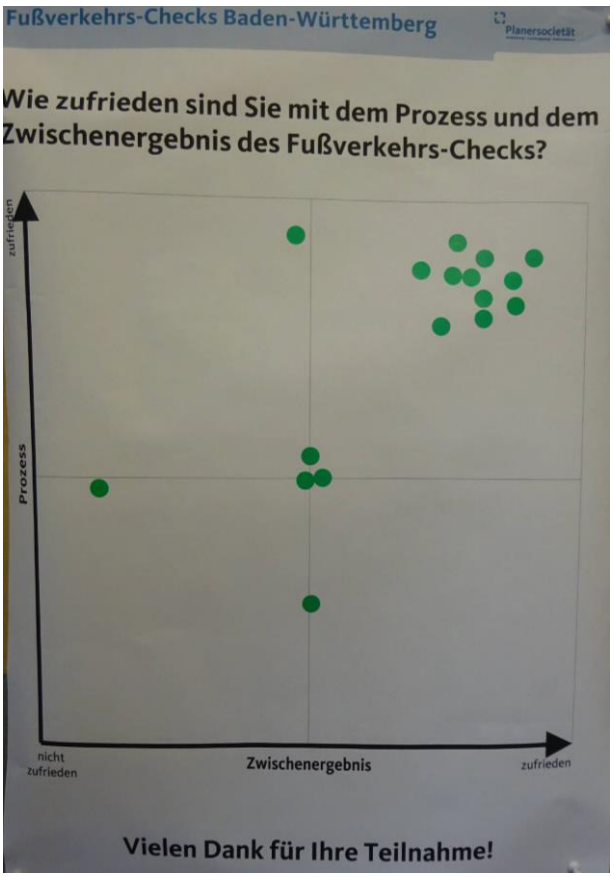
- Die Fußverkehrs-Checks sollen ganz bewusst alltägliche Fußwege im Wohnumfeld betrachten. Hierbei wurde nochmals auf den Untersuchungsumfang der Fußverkehrs-Checks aufmerksam gemacht: Eine systematische Untersuchung des gesamten Stadtgebiets kann nicht stattfinden. Vor Ort betrachtete Problemsituationen sind häufig exemplarisch und formulierte Maßnahmenvorschläge in vielen Fällen übertragbar.
- Eine Teilnehmerin lobte die Sofort-Maßnahmen in Brombach und bewertete die Maßnahmenvorschläge zum Thema Schulwegeplanung positiv. Sie sah in diesem Handlungsfeld einen Schwerpunkt, der im Abschlussbericht noch stärker berücksichtigt werden könnte. Diesbezüglich wurden gestalterische Maßnahmen auf den Schulwegen als interessanter Maßnahmenvorschlag ausgemacht.
- Der Fußverkehrs-Check wurde als Instrument positiv bewertet. Eine Betrachtung vor Ort wäre auch in anderen Bereichen der Stadt eine Möglichkeit, den Handlungsbedarf aufzuzeigen und ggf. kurzfristige Maßnahmen umzusetzen. Die gemeinschaftlichen vor Ort Betrachtungen können u. U. auch mit anderen (Schnitt-)Themen gekoppelt werden (z. B. Soziale Sicherheit, Stadtraumgestaltung).
- Eine Teilnehmerin hebt hervor, dass die Fußverkehrs-Checks dazu beitragen haben, den Blick für die Belange der Fußgänger zu schärfen.

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 31). Dabei zeigt sich, dass sowohl der Prozess bzw. das Instrument der Fußverkehrs-Checks als auch die Zwischenergebnisse weitestgehend positiv bewertet wurden (inkl. „Ausreißer“ in unterschiedliche Richtungen). Insgesamt finden sich die meisten Punkte im oberen rechten Quadranten, was sich als eine gute Gesamtbewertung durch die Teilnehmer deuten lässt.

Auch Frau Neuhöfer-Avdic bedankte sich für die Teilnahme der Bevölkerung. Sie verwies nochmals auf kleinere Sofort-Maßnahmen, die schnell umgesetzt werden können,

Abbildung 31: Bewertung des Prozesses und der Zwischenergebnisse



Quelle: Planersocietät

machte aber auch deutlich, dass andere Maßnahmen von der Politik entschieden werden müssen. Die Sensibilisierungswirkung der Fußverkehrs-checks unterstrich sie ein weiteres Mal.

Quellenverzeichnis

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

bast 2012 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012.

bast 2013 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2013

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

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln, 2006.

FGSV 2010 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln, 2010.

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

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

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.

Scholl, Gerhard 2018: Rechtliche Fragen bei der Anlage von Fußgängerüberwegen. Vortrag im Rahmen des Fachseminars Fußgängerfreundlich über die Straße. 13. Juni 2018 in Ulm.

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

Stadt Lörrach 2008: Struktur- und Gestaltungskonzept Kreisverkehre – Leitlinien zur stadträumlichen Gestaltung wichtiger Knotenpunkte in Lörrach. Stuttgart/ Lörrach, 2008

Stadt Lörrach 2013: Masterplan Mobilität. Masterplan für eine zukünftige Mobilität in Lörrach 2013-2020. Lörrach, 2013.

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

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

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

VM BW 2016 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten. Stuttgart, 2016.

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

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

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

Sonstige Quellen:

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

VCD 2018a – Verkehrsclub Deutschland e.V.: Tipps zur Durchführung der Aktionstage 2018. Im Rahmen der Aktionstage „zu Fuß zur Schule“ 2018

VCD 2018b – Verkehrsclub Deutschland e.V.: Aktionsposter 2018. Im Rahmen der Aktionstage „zu Fuß zur Schule“ 2018