



Abschlussbericht Stadt Überlingen




Fußverkehrs-Checks BW 2021

Mehr Miteinander im Straßenverkehr



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH 

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

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

Bearbeitung

M.Sc. Lukas Schroeder-Schilling (Bearbeitung)
M.Sc. Annika Jung (Gesamtprojektkoordination)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	8
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	10
2.1	Informationsportal	10
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	10
2.3	Veranstaltungen	12
2.4	Programme und Maßnahmen	13
2.5	Förderung	13
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	14
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	18
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	20
5.1	Handlungsfeld Querungen (A)	20
5.2	Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	24
5.3	Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenraum/ Nutzungskonflikte (C)	28
5.4	Handlungsfeld Maßnahmen zu Querschnittsthemen (D)	34
5.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	42
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	45
7	Zusammenfassung	46
8	Dokumentation	48
8.1	Auftaktworkshop (19.10.2021)	48
8.2	Begehungen	54
8.2.1	Erste Begehung (01.04.2022)	54
8.2.2	Zweite Begehung (02.04.2021)	64
8.3	Abschlussworkshop (31.05.2021)	74
	Quellen- und Literaturhinweise	79

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021	15
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	16
Abbildung 3: Wegweisung	18
Abbildung 4: Attraktive Fußgängerzone Münsterstraße	18
Abbildung 5: Flaniermeile Promenade	18
Abbildung 6: Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Lippertsreuter Straße	19
Abbildung 7: Schmale Gehwege in der Christophstraße	19
Abbildung 8: Kundenstopper - Hindernisse für den Fußverkehr	19
Abbildung 9: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger	21
Abbildung 10: Beispiele für vorgezogene Seitenräume	22
Abbildung 11: Beispiele für informelle Fahrbahnmarkierungen	23
Abbildung 12: Unkomfortables Warten auf einer Mittelinsel	24
Abbildung 13: Beispiel für eine differenzierte Bordhöhe an einem Fußgängerüberweg	25
Abbildung 14: Beispiel für klare Leitkanten an einem Gehweg	26
Abbildung 15: Beispiel eine Rinnenabdeckung mit integrierten Leitlinien	26
Abbildung 16: Prinzipskizze und Beispiel des Stuttgarter Rechtecks	27
Abbildung 17: Sensibilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit	28
Abbildung 18: Einschränkungen für den Fußverkehr durch ruhende Kfz	29
Abbildung 19: Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung des ruhenden Kfz	29
Abbildung 20: Prinzip der städtebaulichen Bemessung	31
Abbildung 21: Regelbreite eines Seitenraums nach RAST	32
Abbildung 22: Beispiel Elternhaltestelle	34
Abbildung 23: Beispiel für einen Kinderwegeplan	35
Abbildung 24: Beispielhafte Sitzgelegenheiten	37
Abbildung 25: Beispielhafte Spielelemente	37
Abbildung 26: Aktion Schulwegegestaltung	38
Abbildung 27: Infostand und Selbsterfahrungen (links), Temporäre Spielstraße (rechts)	39
Abbildung 28: Temporäre Nutzung (links), Gestalteter Schulweg (rechts)	39
Abbildung 29: Temporäre Spielstraße (links) & Parklet (rechts)	42
Abbildung 30: Mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge	43
Abbildung 31: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops	44
Abbildung 32: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	46
Abbildung 33: Start der Begehung an der Hofstatt	54
Abbildung 34: Routenverlauf der ersten Begehung mit Stationen	55
Abbildung 35: Begehungsgruppe am Landungsplatz	55
Abbildung 36: "Rollator-Highway" an der Seepromenade	56
Abbildung 37: Eingang der Münsterstraße	57
Abbildung 38: Gruppe am Kaiserbrunnen	58
Abbildung 39: Hindernisse in der Fußgängerzone	58
Abbildung 40: Eingeschränkter barrierefreier Zugang zum Platz auf der Hofstatt	59
Abbildung 41: Begehungsgruppe vor der Münster Apotheke mit Falschparker	59
Abbildung 42: Hindernisse entlang der Christophstraße	60
Abbildung 43: Beschilderung im Stadtgarten	61
Abbildung 44: Durchgangstunnel unter der Aufkircher Straße	61
Abbildung 45: positive Ruhezone (links), schlechte Neigung (rechts)	62
Abbildung 46: schmale Gehwege (links), temporäre Sperrung der Friedhofstraße (rechts)	62
Abbildung 47: schmale Gehwege durch Blumenkübel (l) und auslaufende Treppen (m, r)	63
Abbildung 48: flächige Querung vor dem Hotel Wiestor Richtung Stadtkern	63
Abbildung 49: lose Pflastersteine in der Pfarrhofstraße	64
Abbildung 50: Aufenthaltsqualität vor dem Eiscafé Cristallo	64
Abbildung 51: Begehungsrouten zweite Begehung	65
Abbildung 52: Start der Begehung am Vorplatz der Feuerwehr	65
Abbildung 53: Die Begehungsgruppe an der zweiten Station	66
Abbildung 54: FGÜ in weiter Entfernung vom Kreisverkehr	67
Abbildung 55: Müll an Bänken	67
Abbildung 56: Querung auf Höhe der Bushaltestelle, Trampelpfad	67
Abbildung 57: Begehungsgruppe am Kreisverkehr Espachstraße	68
Abbildung 58: Nördliches Ende des Sanierungsareals	69
Abbildung 59: Große Querungsdistanz der Karl-Stephan-Straße	69

Abbildung 60: Kreisverkehr vor Norma.....	70
Abbildung 61: große Querungsdistanzen und schlechte Einsehbarkeit, fehlende/schmale Gehwege	70
Abbildung 62: Markierung der Querungswege mit Sprühkreide.....	71
Abbildung 63: Wildwuchs/Erdaufschüttung, sowie Falschparker	72
Abbildung 64: schmaler Gehweg mit schlechter Einsicht auf die Straße	73
Abbildung 65: die Teilnehmenden untersuchen verschiedene Taster	73
Abbildung 66: Abschlussworkshop im Schulungssaal der Frewilligen Feuerwehr	74
Abbildung 67: Diskussionrunde	75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Veranstaltungen und Kampagnen weltweit für eine Fußverkehrsförderung	41
Tabelle 2: Priorisierung der Handlungsfelder	77

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr – 2021 sogar mit wieder 15 Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr 400 bis 500 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015–2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der

lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

2.1 Informationsportal

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

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

Grundlegendokument zur Fußverkehrsförderung

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

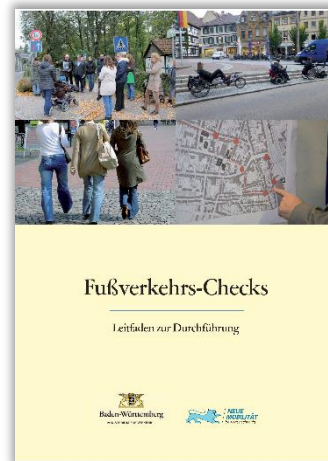
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlegendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

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

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



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf)



2.3 Veranstaltungen

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

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

2.4 Programme und Maßnahmen

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

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

2.5 Förderung

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

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

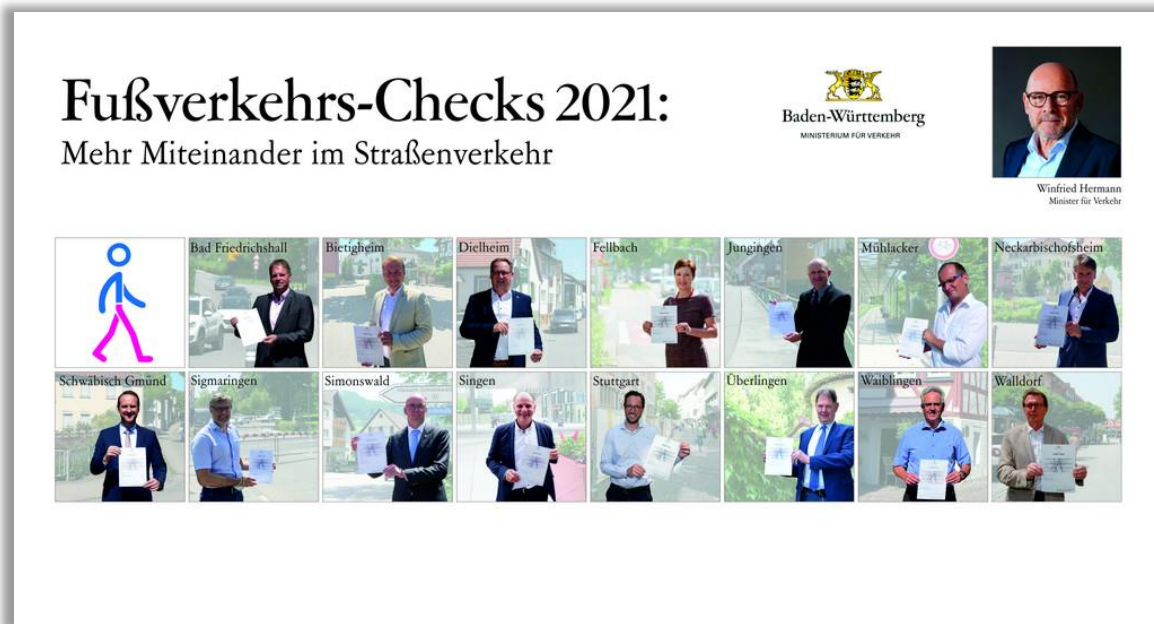
3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

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

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Überlingen zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche im Zentrum im Umfeld der Fußgängerzone sowie im Sanierungsgebiet Lippertsreuter Straße zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet

werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Auf Grundlage der Hinweise wurden die Routenverläufe im Nachgang zum Auftaktworkshop schließlich finalisiert.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks fanden in zwei abgestimmten Untersuchungsgebieten statt. Die erste Begehung hatte die Kernstadt mit ihrer Fußgängerzone, der angrenzenden Christophstraße sowie deren Umfeld zum Thema. Vom Start am Hofstatt Brunnen dienten die folgenden Standorte als Orientierung zur Diskussion ausgewählter Aspekte vor Ort Landungsplatz, Hafenstraße, Münsterstraße Kaiserbrunnen, Franziskanerstraße, Christophstraße/ Grabenstraßen, Gallerturm, Hänselebrunnen, Wiestorstraße und Münsterplatz. Die zweite Begehung befasste sich schwerpunktmäßig mit dem Sanierungsgebiet Lippertsreuter Straße. Ausgehend von der Freiwilligen Feuerwehr führte die Strecke entlang der Schlachthausstraße, Hochbildstraße/ Obertorstraße, der Volksbank, Lippertsreuter Straße/ Waldhornstraße, Hohle Str./ O-winger Str. und fand am Friedhof und Bahnhof mit zwei abschließenden Stationen ein Ende. Die detaillierten Verläufe sowie die Diskussionen während der Begehungen können der Dokumentation am Ende dieses Berichts entnommen werden.

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

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

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

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

Eine Stärke Überlingens bezogen auf den Fußverkehr stellt insbesondere die attraktive Fußgängerzone dar. Mit ihrem breiten Querschnitt bietet sie ausreichend Platz auch für sich begegnende Zu Fuß Gehende, obwohl bereits vielerorts Verkehrsraum durch Kundenstopper und Auslagen entfällt. Dass diese Kundenstopper und Auslagen keiner einheitlichen räumlichen Struktur unterliegen, kann daher bisweilen als Nachteil für Zu Fuß Gehende ausgelegt werden. Insbesondere für sehingeschränkte Personen fällt es daher teilweise schwer sich zu orientieren und sicher fortzubewegen. Insgesamt

Abbildung 5: Flaniermeile Promenade



aber überzeugt die Münsterstraße mit ihren vielfältigen Angeboten und Aufenthaltsqualitäten. Die Oberflächenstruktur dagegen ist wenig kontrastreich und verfügt nicht über Bodenindikatoren für sehingeschränkte Personen und ist daher verbesserungswürdig. Dass es aber erste Ansätze zur Barrierefreiheit gibt zeigt sich anderenorts durch taktile Leitelemente an Querungstellen, abgesenkten Bordsteinen oder Hochborden an Bushaltestellen, die einen barrierearmen Einstieg in die öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen. Auch die Wegweisung ist in Überlingen positiv hervorzuheben. Dabei profitiert das Straßenbild stellenweise noch von Schildern und Plakaten aus der Zeit der Landesgartenschau. Es zeigt sich aber, dass die Informationen weiterhin von Bedeutung und damit wichtig für den Fußverkehr sind. Grundsätzlich bieten die kompakten Strukturen der Stadt Überlingen gute Bedingungen für den Fußverkehr. Zahlreiche Ziele sind nur in kurzen Entfernungen zu erreichen und bieten damit optimale Voraussetzung für Zu Fuß Gehende. Auch sog. Angebotsachsen, auf denen flaniert werden kann, existieren bspw. durch die attraktive Promenade oder den Stadtgarten sehr zentrumsnah.

Abbildung 4: Attraktive Fußgängerzone Münsterstraße



Abbildung 3: Wegweisung. Ein Wegweiser-Schild an einer Promenade am Wasser.

Abbildung 3: Wegweisung



Verbesserungspotenzial ergibt sich wie bereits angedeutet unter anderem hinsichtlich der Barrierefreiheit. Dies zeigt sich beispielhaft an der für sehingeschränkte Personen nur schwer nachvollziehbaren Wegeführung auf der Münsterstraßen, zieht sich aber durch das gesamte Stadtbild. Besonders deutlich wird dies durch fehlende Kontrastierung, Leitsysteme und unebenen Wegeoberflächen. Durchgängige Standards der Barrierefreiheit sind daher in Überlingen bis dato nicht zu finden. Verstärkt wird dieses Problem stellenweise durch Hindernisse auf den Gehwegen. Sog. Kundenstopper erfordern z. B. auf der Aufkircher Str. das Ausweichen von Zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn. Das Ausweichen wird vor allem auch deshalb nötig, weil viele der Gehwege in Überlingen nur sehr geringe Breiten aufweisen und deutlich hinter den Standards der FGSV zurückbleiben. Stellenweise liegen die angedeuteten Gehwege deutlich unter einem Meter (z. B. Christophstraße).

Abbildung 7: Schmale Gehwege in der Christophstraße



Bereits die Nutzung als Einzelperson erscheint dort schwierig, der Begegnungsfall von zwei Zu Fuß Gehenden oder die Nutzung durch einen Rollstuhlfahrenden ist unmöglich. Verbesserungspotenzial gibt es auch hinsichtlich formeller wie informeller Querungsstellen. Formelle Querungsstellen sind baulich hervorgehoben (z. B. Mittelinsel oder FGÜ), informelle dagegen eignen sich die Nutzer:innen selbst an, zeigen aber in der Regel sehr deutlich einen vorhandenen Querungsbedarf (z. B. Lippertsreuter Str.). Beide Fälle stellen sich in Überlingen zu oft als unsicher heraus – bisweilen bedingt durch überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Das Unsicherheitsgefühl wird verstärkt durch schlechte Sichtbeziehungen, die vor allem durch den ruhenden Verkehr hervorgerufen werden. Parkende Autos erschweren bspw. die Einsehbarkeit in der Hägerstraße. Neben den Konflikten zum ruhenden Verkehr bestehen diese auch zum Fahrradverkehr. Durch gemeinsame Geh- und Radwege sinkt die Attraktivität des Zufußgehens stark (z. B. Lippertsreuter Str.). Eine grundsätzliche Herausforderung für den Fußverkehr besteht in Überlingen auf ganz natürliche Weise. Durch die bewegte Topographie im Stadtgebiet sehen sich zu Fuß Gehende teilweise starken Steigungen und Neigungen ausgesetzt.

Abbildung 8: Kundenstopper - Hindernisse für den Fußverkehr



Abbildung 6: Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr auf der Lippertsreuter Straße



5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Überlingen. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit, Mehr Miteinander im Straßenraum/ Nutzungskonflikte und weiteren Maßnahmen zu Querschnittsthemen formuliert.

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

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen 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 Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

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

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 9). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber des Kfz-Verkehrs hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 9: Unterschiedliche Querungsanlagen für Fußgänger



Quelle: Planersocietät

A1 – Sichtbeziehungen verbessern

In Überlingen finden sich immer wieder Situationen in denen es zu Einschränkungen in Sichtbeziehungen und damit zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr kommt. Oftmals kann dies auf den ruhenden Kfz-Verkehr zurückgeführt werden. Durch das legale oder illegale Parken am Fahrbahnrand, muss der Querende zwischen den abgestellten Fahrzeugen durchgehen und tritt in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen, vor allem für Kinder, die auf Grund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind.

Beim **Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen** wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert, die Aufmerksamkeit auf Querende erhöht und auf Grund der Verschwenkung der Fahrbahn auch die Kfz-Geschwindigkeit verringert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Ein gutes Beispiel für einen Einsatzort bietet hier die Obertorstraße. Unter anderem auf Höhe des Betriebshofs bestehen Sichthindernisse durch parkende Fahrzeuge, die das Queren insbesondere für Kinder auf deren Schulwegen erschweren. Durch die Schaffung eines vorgezogenen Seitenraums könnte an dieser Stelle die Situation entschärft werden.

Weitere Einsatzbereiche können beispielsweise Standorte an anderen bestehenden Querungsanlagen wie Fußgängerüberwegen sein. Auch für diese Situation wurde während der Begehung eine Situation in Überlingen identifiziert. Am Fußgängerüberweg Wiestorstraße weisen Fahrzeuge aus östlicher Richtung kommend teilweise erhöhte Geschwindigkeiten auf und schränken so die

Nutzbarkeit des Fußgängerüberwegs ein.

Des Weiteren können Fahrzeuge, die von Osten kommen, zu Fuß Gehende durch den Kurvenverlauf erst relativ spät erkennen. Durch einen vorgezogenen Seitenraum kann an dieser Stelle in diesen beiden Situationen eine Verbesserung erzielt werden.

Abbildung 10: Beispiele für vorgezogene Seitenräume



Quelle Planersocietät | li.: Stuttgart, re.: Leonberg

A2 – Aufmerksamkeit erhöhen

Während der Begehungen wurde vielerorts die fehlende Aufmerksamkeit für zu Fuß Gehende an deren Querungsstellen bemängelt. Zum einen gibt es Querungsanlagen, die eine hohe Aufmerksamkeit für Fußverkehr aufweisen. Dazu zählen bspw. Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege. Weniger Aufmerksamkeit für Fußgänger besteht aber an Einmündungen oder Querungsstellen ohne weitere Markierungen. Beispiele in Überlingen finden sich an nahezu jeder Einmündung von den Hauptverkehrsstraßen oder der Wiestorstraße/ Hochbildstraße/ Lippertsreuter Str.. Auf letzterem fällt insbesondere auf, dass an den Kreisverkehren nicht jeder der Arme über einen Fußgängerüberweg verfügt. Um an diesen Stellen dennoch die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr zu erhöhen eignen sich vor allem farbige Markierungen dieser Querungen. Diese können flächig z. B. in roter Farbe oder aber spielerisch in Form von Fußabdrücken auf der Fahrbahn installiert werden. Auch die Markierung der Fahrbahn mit dem Symbol „Achtung querende Fußgänger“ oder der Einsatz von Dialogdisplays und Geschwindigkeitsmessungen sind denkbare Alternativen. Insbesondere die informellen Markierungen können mit verhältnismäßig wenig Aufwand zu einer starken Erhöhung der Aufmerksamkeit beitragen. Gleichwohl sei erwähnt, dass aus diesen Markierungen keine rechtliche Bevorrechtigung im Sinne der StVO für den Fußverkehr einhergeht und zu Fuß Gehende weiterhin achtsam zu queren haben und im Zweifel den querenden Kfz- und Radverkehr passieren lassen müssen.

Abbildung 11: Beispiele für informelle Fahrbahnmarkierungen



Quelle Planersocietät | li.: Berlin, re.: Jockgrim

A3 – Lichtsignalanlagen

„... werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet“ (RiLSA 2010).

Per Definition sollen Lichtsignalanlagen (LSA, oder auch Ampeln) zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden beitragen. Dabei sind immer auch die Ansprüche von zu Fuß Gehenden als ein wesentlicher Teil der Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Die Ansprüche von zu Fuß Gehenden betreffen unter anderem, ob es sich um konfliktfreie Schaltungen (u. a. an Fußgängerampeln) oder nicht konfliktfreie Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) handelt. Darüber hinaus nehmen die Wartezeit, Freigabezeit und die Räumzeit Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Die Wartezeit ist die Zeit, in der die LSA für zu Fuß Gehende rot zeigt. Die Freigabezeit dagegen ist die Zeit, in der grün gezeigt wird. Die Räumzeit ist schließlich der Zeitraum, in dem sowohl die LSA für zu Fuß Gehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die zu Fuß Gehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

Die Einstellungen von LSA sollten für zu Fuß Gehende so sein, dass die Wartezeit 40 Sekunden nicht überschreitet. Die Summe aus Freigabe- und Raumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Dabei sollte vor allem berücksichtigt werden, dass das Queren immer in einem Zug zu ermöglichen ist und keine Wartezeit z. B. auf einer Mittel- oder Dreiecksinsel entsteht. Daneben sollte auf nicht konfliktfreie Schaltungen z. B. beim Rechtsabbiegen im Sinne der Sicherheit für zu Fuß Gehende (die ansonsten wartepflichtet gegenüber dem bevorrechtigtem Kfz-Verkehr sind) nach Möglichkeit verzichtet und stattdessen ein komfortables Queren für zu Fuß Gehenden über den gesamten Knotenpunkt weitestgehend ermöglicht werden.

Abbildung 12: Unkomfortables Warten auf einer Mittelinsel



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). Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen selbständig mobil zu sein. Dazu zählen neben blinden und sehingeschränkten Personen sowie kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso auch ältere Menschen oder Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen, einen Kinderwagen mit sich führen und zum Beispiel Roller fahrenden Kinder. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Durch die Anwesenheit von mobilitätseingeschränkten Personen sowie das Ausprobieren von Hilfsmitteln bei den Begehungen (vgl. Dokumentation in Kapitel 8) wurde in Überlingen ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen gelegt.

B1 – Barrierefreier Ausbau von Querungen

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Sowohl von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen, als auch von Straßen mit sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks wurden einige Querungsanlagen im Stadtgebiet genannt, die aktuell über keinen **barrierefreien Ausbaustandard** verfügen. Deutlich wurde dies beispielsweise an den auf den Begehungsrouten gelegenen Fußgängerüberwegen (z. B. Lippertsreuter Straße, Hochbildstraße oder Christophstraße/Bahnhofstraße) und Lichtsignalanlagen (z. B. Wiestorstraße).

Während für gehbehinderte Personen ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An FGÜ und LSA ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 13: Beispiel für eine differenzierte Bordhöhe an einem Fußgängerüberweg



Quelle: Planersocietät | Malsch

B2 – Verbesserung der Orientierungsqualitäten für sehingeschränkte und blinde Personen an neuralgischen Punkten

Doch nicht nur an Querungsstellen sollte auf die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen eingegangen werden, auch im weiteren Stadtgebiet zeigen sich hier noch **Verbesserungspotenziale**.

Blinde und sehbehinderte Personen orientieren sich bei der Fortbewegung im öffentlichen Raum an Leitkanten. Bei einem Gehweg wird die äußere Kante durch einen Bord repräsentiert, der den Gehweg von der Fahrbahn trennt, die innere Kante können beispielsweise Gebäudekanten, Grundstückseinfriedungen oder Rasenkantensteine sein. In Überlingen wurden Stellen identifiziert, an denen solche Kanten nicht vorhanden sind und somit eine Orientierung nur erschwert möglich ist. Ein Beispielort ist die Owinger Straße. Auf dieser wird der Gehweg auf seiner südlichen Seite nicht deutlich gemacht und dadurch bisweilen durch den Kfz-Verkehr überfahren und beparkt wird. In diesem Bereich wird vor allem für seheingeschränkte und blinde Personen eine Strukturierung benötigt. Dies kann beispielsweise durch die Schaffung einer inneren Leitkante entlang des Gehwegs erreicht werden. Dadurch kommt es zu einer deutlichen Abgrenzung der verschiedenen Nutzungsbereiche.

Abbildung 14: Beispiel für klare Leitkanten an einem Gehweg



Quelle: Planersocietät | Schramberg

Weitere neuralgische Punkte für seheingeschränkte und blinde Personen sind beispielsweise Mischverkehrsflächen, die von Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden, wie Teile Fußgängerzone in der Münsterstraße, die teilweise für den Radverkehr und Kfz-Verkehr der Anwohnenden freigegeben ist sowie stark durch Aufsteller und Auslagen der Geschäftsleute genutzt wird. Eine Orientierung kann hier durch die Schaffung einer taktilen Leitlinie erreicht werden. Zur deutlichen Wahrnehmbarkeit sollten sich diese Leitlinien farblich von der Umgebung unterscheiden und einen signifikanten Kontrast bilden. Auch weitere Hindernisse im Längsverkehr, zum Beispiel Umlaufsperrn oder Poller, sowie andere Fußverkehrsinfrastrukturelemente, wie Treppenanlagen und Kanten im öffentlichen Raum, sollten visuell und kontrastierend gestaltet sein.

Abbildung 15: Beispiel eine Rinnenabdeckung mit integrierten Leitlinien



Quelle: nullbarriere.de

B3 – Hindernisfreie Wege

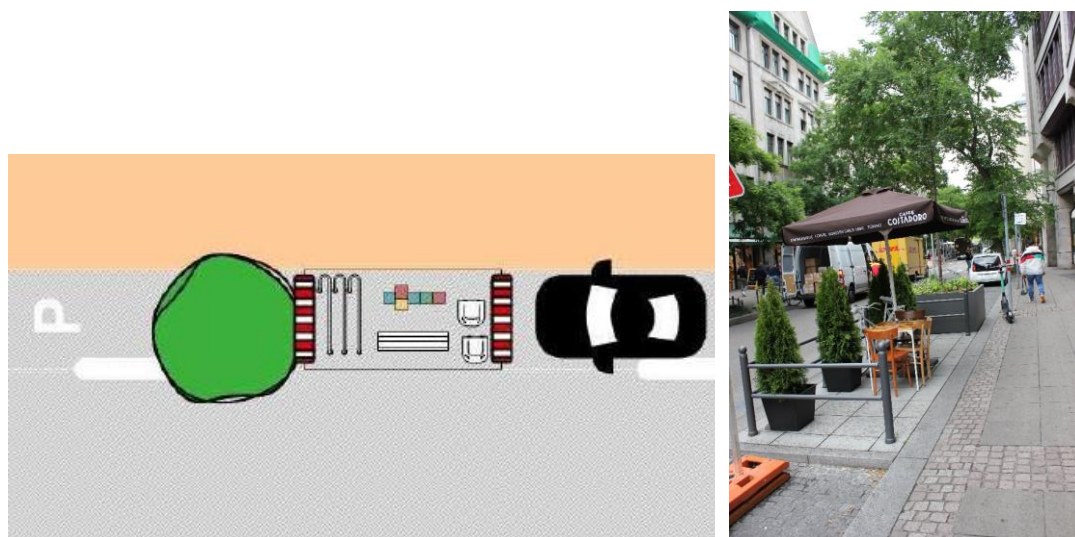
Neben einer Verbesserung der Orientierungsqualitäten wurde in Überlingen ein wesentliches Handlungsfeld in der Schaffung von hindernisfreien Wegen erkannt. Die ohnehin schmalen Gehwege in der Christophstraße oder Aufkircher Straße werden stellenweise z. B. durch Blumenkübel oder Kundenstopper in der Nutzung für zu Fuß Gehende weiter eingeschränkt. Wengleich diese das Gehwegparken vorbeugen, wird dadurch ebenso der Fußverkehr stark eingeschränkt und der Begegnungsfall zweier zu Fuß Gehender unmöglich. In der Münsterstraße entstehen Hindernisse durch die zahlreichen Kundenstopper und Auslagen der Geschäftsleute. Diese werden insbesondere deshalb zum Hindernis, weil sie sich unstrukturiert aneinanderreihen und so die Orientierungsqualität insbesondere seheingeschränkter Personen deutlich verringern. In Wohngebieten kann dagegen fehlender Grünschnitt die Gehwegbreite reduzieren und so zum Hindernis werden.

Um dem entgegenzuwirken bedarf es vornehmlich einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit die für die Themen und damit einhergehenden Einschränkungen sensibilisiert. Dies kann von öffentlichen Mitteilungen, Kampagnen für die Öffentlichkeit wie auch Anlieger, Informationen zu den Belangen der Barrierefreiheit bis hin zu Flyern an Private z. B. zu Heckenschnitt und Wegesicherung reichen. Physische Veränderungen lassen auf der Münsterstraße aber auch durch - wie bereits in Maßnahme B2 vorgeschlagen - Kontrastierung der Bodenindikatoren zu verbesserten Wahrneh-

Exkurs: Aktionsprogramm Stuttgarter Rechtecke

Das Problem, dass für die verschiedenen Ansprüche der Platz im Seitenraum nicht ausreichend ist allzu oft gegeben. Zum einen kommt es wegen der geringen Gehwegbreite zu Platzproblemen, zum anderen fehlt häufig das Bewusstsein dafür, die Gehfläche für zu Fuß Gehende freizuhalten. Eine grundsätzliche Gehwegverbreiterung wäre in den meisten Fällen wünschenswert, ist aber oftmals wegen vieler Zielkonflikte nicht oder nur schwer umsetzbar. Eine alternative Möglichkeit wäre es, in regelmäßigen Abständen Kfz-Parkstände oder Restflächen in Multifunktionsflächen auf Gehwegniveau umzuwandeln. Mit entsprechender Organisation bzw. Öffentlichkeitsarbeit könnten diese abschnittsweise für Kundenstopper, Radabstellanlagen, Begrünung, Ruhe- und Spielmöglichkeiten oder Mülltonnen genutzt werden. Wenn dies mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit und farblicher Verdeutlichung präsentiert wird, kann der Stadtgesellschaft der Nutzen der Maßnahme deutlich gemacht werden.

Abbildung 16: Prinzipskizze und Beispiel des Stuttgarter Rechtecks



mung erreichen. Darüber hinaus können vordefinierte Flächen, als Streifen angelegt, die Bereiche darstellen, in denen Kundenstopper, Auslagen, Gastronomie oder Begrünung in das Straßenbild integriert werden können, ohne dass sie zu unstrukturierten Hindernissen werden. Ggfs. kann diese Fläche auch durch eine Markierung hervorgehoben werden. Auf der Christophstraße oder Aufkircher Str. kann durch Schwerpunktkontrollen dem ruhenden Verkehr entgegengewirkt werden, sollten die Hindernisse wie z. B. Blumenkübel entfernt werden. Um deren Qualitäten zur Verschönerung des Straßenbilds nicht missen zu müssen, können Ausweichflächen entwickelt werden. Orientiert an den sog. Stuttgarter Rechtecken kann sogar Aufenthaltsqualität gewonnen werden.

5.3 Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenraum/ Nutzungskonflikte (C)

C1 – Rad- und Fußverkehr

Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr ergeben sich insbesondere durch die hohen Geschwindigkeitsunterschiede und geringe Flächenverhältnisse und damit einhergehenden Einschränkung in der Nutzung von Fußverkehrsinfrastruktur, aber auch Radverkehrsinfrastruktur. Letztlich entstehen zu oft Nachteile für beide Verkehrsteilnehmende. Für ein Mehr an verträglichem Miteinander von Rad- und Radverkehr in Überlingen sind während der Begehungen zwei Straßenabschnitte stellvertretend genannt worden. Sowohl für die Lippertsreuter Str. als auch die Hafensstraße gilt, dass sie Engstellen aufweisen, aber ein hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen bewältigen müssen. Die Wegeführung sieht zumindest teilweise gemeinsame Geh- und Radwege vor. Ähnliche Situationen zeigen sich auch im weiteren Stadtbild und etwaige Maßnahmen können dementsprechend übertragen werden. Etwaige Maßnahmen sollten vor allem auf die Trennung bzw. Lenkung der Verkehrsteilnehmenden abzielen. Dazu sollte auf den genannten und vergleichbaren Straßenabschnitten zunächst eine grundsätzliche Prüfung vorgenommen werden, ob die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und dadurch mit dem fließenden Verkehr möglich ist. Ggfs. kommt dazu auch eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des fließenden Verkehrs in Frage, um die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden besser aufeinander abstimmen zu können. Auch die Einführung einer voneinander getrennten Fußwegweisung und Radwegweisung kann Verkehrsströme so lenken, dass alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Spätestens mit der umfangreichen Umgestaltung im Sanierungsgebiet Lippertsreuter Straße gilt es eine attraktive Wegeführung für den Radverkehr auf und parallel zur Lippertsreuter Straße zu finden. Als Daueraufgabe ist die stärkere Sensibilisierung für diese Nutzungskonflikte zu sehen. Durch Plakate und Flyer oder auch Bodenmarkierungen können die Zielgruppen sowohl getrennt voneinander als auch gemeinsam gezielt angesprochen und sensibilisiert werden, um das Miteinander im Straßenraum zu fördern.

Abbildung 17: Sensibilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit



Quellen: <https://www.valentum-kommunikation.de/agentur/stadt-regensburg-respekt-bewegt/> (rechts), Leif Piechowski/ Stadt Stuttgart (links)

C2 – Kfz-Verkehr und Fußverkehr

Nutzungskonflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Fußverkehr ergeben sich zum einen, wenn der Kfz-Verkehr den Fußverkehr durch überhöhte Geschwindigkeiten und Lärm einschränkt (vgl. Maßnahme C3), zum andere aber auch, wenn er ruht. Letzteres trifft auf parkende und wartende Fahrzeuge genauso zu, wie auf Lieferverkehre die zum Be- und Entladen halten müssen. Finden diese Vorgänge (teilweise) auf dem Gehweg statt, schränkt dies die Qualitäten des Fußverkehrs ein. Direkte Wegeverbindungen werden gestört und Aufenthaltsqualitäten gehen verloren. Situationen dieser Art (ruhender Verkehr und Liefervorgänge auf dem Gehweg) konnten während der Begehungen unter anderem auf der Münsterstraße, der Christophstraße oder auch der Aufkircher Straße beobachtet werden. Die Folge ist, dass zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen und dadurch weitere unnötig gefährliche Situationen entstehenden können. Für mobilitätseingeschränkte Personen mit Gehhilfen, Rollatoren oder Rollstühlen kann dies nicht zuletzt bedeuten, dass der Weg für sie nicht mehr nutzbar ist, da sie nicht die erforderlichen Ausweichfähigkeiten mitbringen.

Abbildung 18: Einschränkungen für den Fußverkehr durch ruhende Kfz



Um diesen Entwicklungen vorzubeugen eignen sich weitere Lieferzonen für eine störungsfreie Abwicklung des Lieferverkehrs, Schwerpunktkontrollen gegen widerrechtlich auf dem Gehweg/ in der Fußgängerzone abgestellte Fahrzeuge sowie Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung.

Abbildung 19: Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung des ruhenden Kfz



Quelle: <https://www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen/aktiv-werden/vcd-netz-shop/aktuelle-materialien/>

C3 – Geschwindigkeitsreduzierung

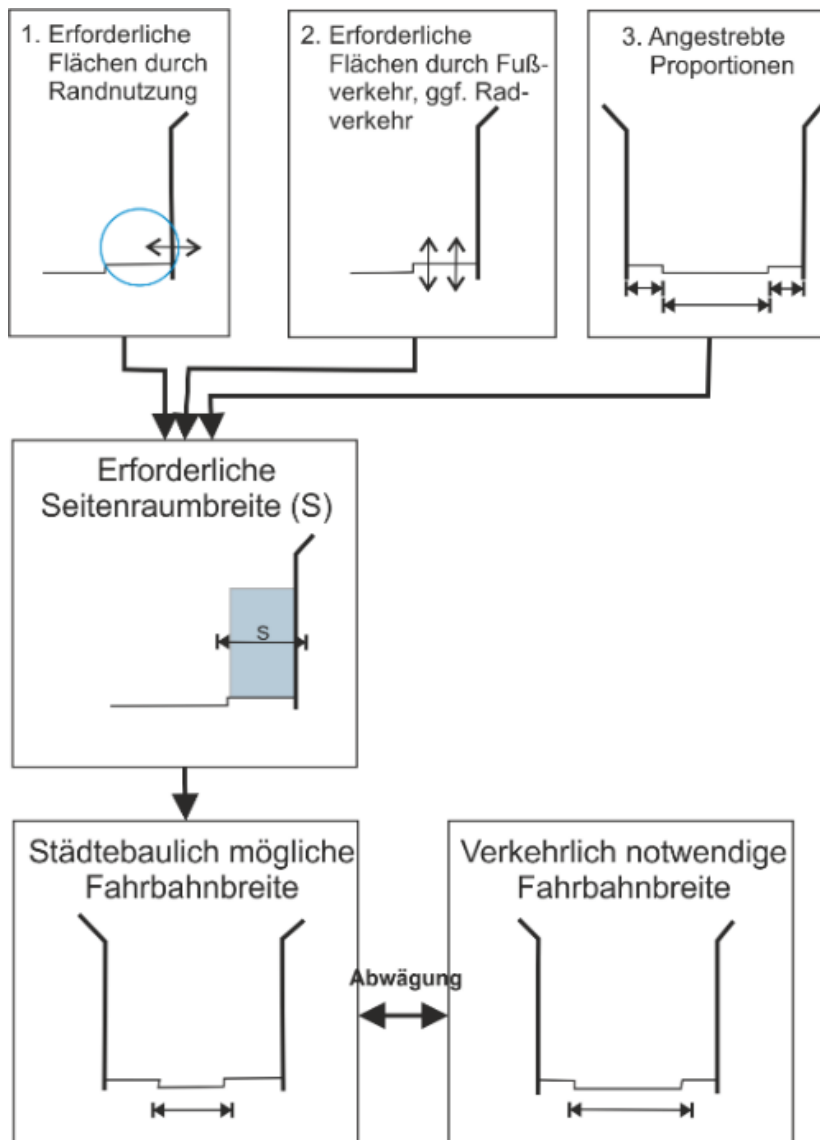
Bereits während des Auftaktworkshops kam das Thema der Reduzierung von Geschwindigkeiten auf der Lippertsreuter Straße auf. Die **Reduzierung der zulässigen Verkehrsgeschwindigkeit auf der Lippertsreuter Straße/ Hochstraße** kann maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung negativer Umwelteinflüsse beitragen. Geringere Geschwindigkeiten kommen dabei besonders auch der Aufenthaltsqualität und dem Fußverkehr zu Gute. Seitens des Kfz-Verkehrs stellt eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf z. B. 30 km/h meist keinen wahrnehmbaren Zeitverlust dar. Sinnvoll ist eine solche Reduktion insbesondere dann, wenn sensible Umfeldnutzungen mit (teilweise) schutzbedürftigen Nutzungsgruppen (Kinder und Senior:innen, erhöhtes Fuß-/Radverkehrsaufkommen) vorliegen. Dies trifft in Überlingen auf seiner Haupteinfallstraße in jedem Falle zu. Die Einführung z. B. von streckenbezogenem Tempo 30 auf der Lippertsreuter Straße/ Hochstraße erweist sich bis dato unter anderem deshalb als herausfordernd, da es sich um eine Straße in Baulastträgerschaft des Landes (Landstraße) handelt. Derzeit setzt die VwV-StVO für die Anordnung von Tempo 30 auf solchen Hauptverkehrsstraßen noch enge Grenzen. Änderungen sind jedoch mittel- bis langfristig bedingt durch Diskussionen zur Verkehrssicherheit und Klimaschutz, aber durchaus möglich. Darüber hinaus ergeben sich Handlungsoptionen aus der sog. Erprobungsklausel der StVO (vgl. folgender Exkurs). Beispiele aus anderen Orten zeigen darüber hinaus, dass eine Einrichtung von streckenbezogenem Tempo 30 auch auf Landstraße möglich ist (z. B. Rudersberg).

C4 – Straßenraumaufteilung und -gestaltung

Nicht nur die Geschwindigkeit auf der Lippertsreuter Straße/ Hpchbildstraße, sondern auch die Gestaltung dieses sowie weiterer Straßenräume nimmt entscheidenden Einfluss darauf, dass die angestrebte funktionale Gliederung in der Realität auch genauso ihre Wirkung entfaltet und wahrgenommen wird. Verkehrsregulierende Maßnahmen sollen bzw. müssen sich teilweise auch in der baulichen Gestaltung einer Straße widerspiegeln. Die **Gestaltung einer Straße sollte dabei so ausgewogen sein, dass sie die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und -mittel** (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV) entsprechend ihrer Funktion berücksichtigt. Nur so können die Verkehrsabläufe für alle Nutzenden optimiert und Konfliktsituationen minimiert werden. In Überlingen kann so vor allem eine bessere nahnmobile Erreichbarkeit der Kernstadt ermöglicht werden. Dies geht mit besonderen Herausforderungen einher. Eine Orientierung gibt die RAST. Dort werden Lösungen für typische Entwurfsituationen empfohlen. Trotz bisweilen hohen planerischen und finanziellen Aufwands sollte der Anspruch nach einer fairen Aufteilung des Straßenraums mit mehr Miteinander, Begegnung, Aufenthaltsqualität und letztlich öffentlichem Leben überwiegen. Dazu bedarf es **perspektivisch einer Neuordnung und -gestaltung ausgewählter Straßenabschnitte**. Planerisches Ziel für nahezu jeden Straßenabschnitt sollte es in diesem Zuge sein, den Straßenraum vom Rand aus zu planen und ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d. h. Fahrbahn, Radverkehrsanlagen) zu erzielen (das sogenannte **30:40:30-Prinzip**). Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Seitenraumverkehre (Zufußgehende) sowie Seitenraumaktivitäten (bspw. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu berücksichtigen sind. Hieraus wird die erforderliche Seitenraumbreite ermittelt, die gleichzeitig die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite definiert. Letztere wird schließlich mit der verkehrlich notwendigen

Fahrbahnbreite abgewogen (z. B. Begegnungsfall Pkw-Lkw mind. 6 m, Begegnungsfall Lkw-Lkw mind. 6,9 m).

Abbildung 20: Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Quelle: Eigene Darstellung nach RASt 2006

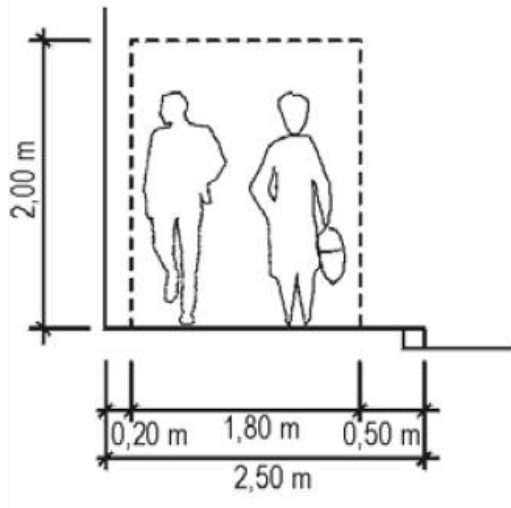
Vielerorts ergeben sich, auch unter der Berücksichtigung einer Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, im Seitenraum vor allem Ansprüche für den Fußverkehr. Aus der RASt ergeben sich im Rahmen dessen z. B. folgende Empfehlungen für die Seitenraumgestaltung der Lippertsreuter Straße/ Hochbildstraße:

Die Regelbreite eines Seitenraums ergibt sich aus den Anforderungen ausreichender Gehwegbreite (Verkehrsraum) sowie der notwendigen Abstände:

- *Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand (Verkehrsraum)*
- *Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten.*

Daraus ergibt sich im **Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m**. Sollte die Flächenverfügbarkeit eingeschränkt sein, ist zu berücksichtigen, dass bei Breiten unter 2,50 m das Begegnen von zu Fuß Gehenden nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums möglich ist. Dann ergibt sich ein **reduziertes Mindestmaß von 1,80 m Seitenraumbreite**.

Abbildung 21: Regelbreite eines Seitenraums nach RASt



Darüber hinaus macht die RASt Angaben zu weiteren Nutzungen im Seitenraum:

- Flächen für Kinderspiel: mind. 2,00 m
- Grünstreifen ohne Bäume: mind. 1,00 m
- Grünstreifen mit Bäumen: mind. 2,00 m
- Ruhebänke: mind. 1,00 m.

Exkurs: Erprobungsspielraum auf Grundlage der StVO

Aus der StVO ergeben sich weitreichende Möglichkeiten der Erprobung verkehrsrelevanter Vorhaben. Die in diesem Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Straßenraumaufteilung der Lippertsreuter Straße/ Hochstraße lassen sich in ihrer Gesamtheit oder einzeln testweise umsetzen und erproben. Mit Hilfe von zunächst temporären Maßnahmen können so wesentliche Erkenntnisse für die langfristige bauliche Umsetzung gewonnen werden.

In § 45 Abs. 1 StVO. heißt es:

*„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken **aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs** beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.*

Das gleiche Recht haben sie [...]

*3. zum **Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen**, [...]*

*6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur **Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.**“*

Weiter führt die sog. Erprobungsklausel § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO folgendes

„[...] sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

sowie die Einschränkung dieser Klausel (Gefährdungserfordernis) in § 45 Abs. 1 Satz 3

*„[...] Insbesondere **Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der **besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht**, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. [...]“*

aus. Die Ergänzung zu den Ausnahmeregelungen in § 45 Abs. 4 Satz 4 führt aber dazu, dass Verkehrsversuche wie die vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen oder eine Anordnung von Tempo 30 zu Erprobungszwecken rechtlich unkritisch sind:

*„[...] 7. **Erprobungsmaßnahmen** nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz [...]“.*

Die StVO bietet folglich die Möglichkeit die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung auf der und angrenzend an die Lippertsreuter Straße/ Hochstraße kurzfristig zumindest für einen begrenzten Zeitraum einzuführen und bei positiven Erkenntnissen auch langfristig umzusetzen. Dazu eignet sich eine begleitende Evaluation, die die Auswirkungen und Ergebnisse einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung dokumentiert.

C5 – Steuerung der Elternverkehre an Schulen

Um das Umfeld der Schulen in Überlingen von Hol- und Bring-Verkehren zu entlasten und räumlich zu entzerren, wird eine stärkere Steuerung der Verkehre vorgeschlagen. Möglich wäre beispielsweise die Einführung von Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule entzerren. Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler:innen den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen, da in diesen Bereichen keine ungesicherten Querungen mehr zu absolvieren sind. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“¹ des ADAC geprüft werden.

Um diese Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig. Zusätzlich können über stichpunktartige Kontrollen von Falschparkenden im Zeitraum unmittelbar vor und nach Unterrichtsbeginn die Wirksamkeit erhöht werden.

Abbildung 22: Beispiel Elternhaltestelle



Quelle: Planersocietät | Pirmasens

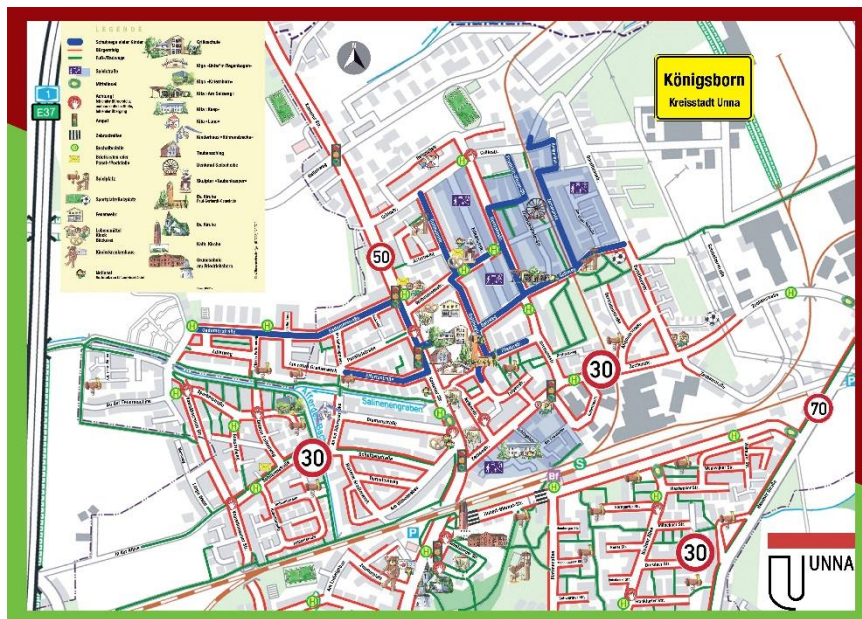
5.4 Handlungsfeld Maßnahmen zu Querschnittsthemen (D)

D1 – Schulwegepläne

Schulwegepläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung (IM BW 2019a: 3). Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann. (BAST 2019: 3). In Baden-Württemberg sollen daher für alle Grundschulen Gehschulwegepläne erstellt werden (IM BW 2019a: 4).

¹ Erreichbar unter: https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf

Abbildung 23: Beispiel für einen Kinderwegeplan



Quelle: https://www.grilloschule.de/fileadmin/user_upload/grilloschule/inhaltsbilder/Stadtteilplan/KStP_Grilloschule_Plan.pdf

Der Erlass Sicherer Schulweg sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei, Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen diese auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online- und Print-Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (IM BW 2020: 4).

Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zur Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg, sowie Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (Bast 2019: 3). Des Weiteren kann ein Schulwegeplan Ziele für Kinder, Spielmöglichkeiten und Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beinhalten. Diese Inhalte sollten laut Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg bestenfalls jährlich überarbeitet werden (VM BW 2014: 48).

Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegplänen ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen, über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen, bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune (IM BW 2019b: 1). Die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen. Informationen dazu sind <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/kommunikation-bildung/schulwegplaner/> zu finden.

D2 – Wegweisung

Eine übersichtliche Wegführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische Zu Fuß Gehende, sondern insbesondere auch für ortsfremde Personen (vgl. FGSV (2002)). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

Die Beschilderungen muss u.a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV (2007)). Straßennamenschilder sollten idealerweise um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. FGSV (2007)). In Überlingen eignet es sich darüber hinaus bereits in der Wegweisung auf starke Steigungen oder Neigungen hinzuweisen.

Die Zielauswahl für einen Planungsraum sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. Denkbar sind z. B. zentrale Einkaufslagen, Sehenswürdigkeiten, Grünflächen, Spielplätze, Ämter, Bahnhöfe, Mobilstationen, ausgewählte öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Theater, Krankenhäuser oder öffentliche Toiletten. Mit dem Wegweisungssystem der Landesgartenschau wurde bereits eine sehr gut Grundlage geschaffen, auf der weiter aufgebaut werden kann.

D3 – Sitz- und Spielelemente

Gemäß dem Motto „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ kommt dem längeren Verweilen sowie dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum eine steigende Bedeutung zu. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen 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 Fußverkehrsförderung, sodass ein aktives Leben auch im Alter ermöglicht werden kann (vgl. VM BW 2017: 9).

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Beispielsweise können Sitzelemente in vorhandene Elemente (z. B. Streugutbehälter, Poller) im öffentlichen Raum integriert werden. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzer:innengruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Neben der Qualität spielt die Regelmäßigkeit der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Nicht nur für ältere Personen, auch für Eltern mit kleinen Kindern können Sitzgelegenheiten ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für eine fußverkehrsfreundliche Stadt, daher können Sitzgelegenheiten auch entlang von bekannten Freizeittrouten die Attraktivität des Zufußgehens steigern.

Abbildung 24: Beispielhafte Sitzgelegenheiten



Quelle: Planersocietät, links Nürnberg, rechts Wien

Der öffentliche Raum sollte für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass sie gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist als Aktionsraum auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne **Spielelemente** müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es gefällt. Einsatzgebiete können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. Das Beispiel der beispielbaren Stadt Griesheim (Hessen) zeigt, dass Spielelemente sehr vielseitig sein können und nicht zwangsläufig viel Platz in Anspruch genommen werden muss. Durch ein strukturiertes Netz von einfachen Spielelementen können ganze Themenwege realisiert werden. Dort wurde die Stadt mit einem strukturierten Netz von mehr oder weniger einfachen Spielelementen ausgestattet.

In diesem Rahmen ist es ebenfalls denkbar, die Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, beispielsweise durch Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente oder indem der Raum gemeinsam gestaltet wird. Da die Attraktivierung des Schulweges im Vordergrund steht, jedoch keine zu große Verzögerung entstehen soll, bieten sich kleine Spielelemente an, wie „Himmel oder Hölle“ sowie kleine bauliche Spielelemente.

Abbildung 25: Beispielhafte Spielelemente



Quelle: Planersocietät

D4 – Aktionstage/ Kampagnen

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende, z. B. durch Gehwegparken, mangelnden Grünschnitt der Einfriedung oder unachtsam aufgestellte Mülltonnen. Wiederkehrende Information über die Belange der zu Fuß Gehenden 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:innen zu erreichen. Eine **Serie** zu den Belangen des Fußverkehrs in Print- oder digitalen Medien (z. B. im Wildbader Anzeigenblatt) wäre eine mögliche Maßnahme. Dabei könnten Themenschwerpunkte wie der Schüler:innenverkehr gewählt werden (die u. U. auch saisonale Themen wie z. B. Grünschnitt aufgreifen).

Abbildung 26: Aktion Schulweggestaltung



Quelle: VCD 2018b

Ohnehin stattfindende **Aktionstage** (z. B. Stadtfeste) stellen eine Möglichkeit dar, an einem Informationsstand oder in anderer Form, Themen wie Barrierefreiheit einem breiten Teilnehmendenkreis 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 Partner:innen angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen) (Abbildung 27). 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 26) unterstützt werden².

² siehe dazu auch VCD 2018a

Abbildung 27: Infostand und Selbsterfahrungen (links), Temporäre Spielstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

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 könnten verschiedene sensible Bereiche temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt werden und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden³ (Abbildung 27).

Aber auch die bereits genannten regelmäßigen Spielelemente und Sitzgelegenheiten sowie auffällig **gestaltete Gehwege** (z. B. gemeinsam mit Schulkindern) oder weitere **temporäre Nutzungen** (z. B. Kurplatz oder Fußgängerzone) können Elemente sein, eine Entwicklung zu einer fußgängerfreundlicheren Stadt sichtbar zu machen und zu kommunizieren (Abbildung 28).

Abbildung 28: Temporäre Nutzung (links), Gestalteter Schulweg (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Die folgende Tabelle 1 bietet einen Überblick über verschiedene Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen, die weltweit erfolgen oder veranstaltet wurden, um den Fokus im öffentlichen Raum auf den Fußverkehr zu lenken. Dabei steht bei vielen Aktionen die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs im Vordergrund und es werden Strategien vorangetrieben, um die Aufmerksamkeit von

³ Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2018 an drei Orten temporäre Spielstraßen als Pilotprojekt eingerichtet.

anderen Verkehrsteilnehmenden auf zu Fuß Gehende und im Umkehrschluss auch die Aufmerksamkeit der zu Fuß Gehenden auf die anderen Verkehrsteilnehmenden zu steigern.

Tabelle 1: Veranstaltungen und Kampagnen weltweit für eine Fußverkehrsförderung

Veranstaltung / Kampagne	Veranstalter	Veranstaltungsjahr	Ziele
Internationaler Aktionstag „Walk to School Day“ oder „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“	Verschiedene Organisatoren in 40 Ländern weltweit, in Deutschland: VCD Deutsches Kinderhilfswerk	Jährlich	<ul style="list-style-type: none"> • Kindern zu regelmäßiger Bewegung verhelfen • Umgebung auf dem Schulweg besser wahrnehmen • selbständiges Fortbewegen im Verkehr • Hol- und Bringverkehr reduzieren • Eltern entlasten
Kampagne „Kopfan – Motor aus“	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Nationale Klimaschutzinitiative Fairkehr GmbH Velokonzept Saade GmbH	2009 – 2012	<ul style="list-style-type: none"> • Mit provozierenden, witzigen Botschaften Autofahrer auffordern ihr Mobilitätsverhalten zu ändern • Plakative Aktion an Pendlerstrecken, vor Schulen, beim Einkaufen • Gesundere Bürger, bessere Luft, weniger verstopfte Straßen
Appell „Fußgänger gehen vor“	Ökolöwe Umwelbund Leipzig e.V.	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Fußgängerinfrastruktur • Umsetzung eines fußverkehrsfreundlichen Klimas in Leipzig • Mehr Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende im Straßenverkehr
Fußgängeraktionstags 2012 Stuttgart im Rahmen des Programms „Besser zu Fuß unterwegs in Stuttgart“	Stadt Stuttgart Walk21	2012	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstsein für die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden schaffen
Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“	AGFS Landesverkehrswacht NRW Zukunftsnetz Mobilität NRW Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	seit 2018	<ul style="list-style-type: none"> • Für das Thema Abstand im Straßenverkehr sensibilisieren • Eine entspanntere Atmosphäre zwischen Autofahrenden, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden schaffen • Reduzierung von Verkehrsunfällen
Verkehrssicherheitskampagne „Heads Up“	City of Eureka OTS (California Office of Traffic Safety)	2013	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden durch Aufmerksamkeit verbessern • Verhalten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden verbessern (mehr Aufmerksamkeit auf andere Verkehrsteilnehmenden)
Kampagne „Time to REFLECT on Pedestrian Safety“	SaferEssex Roads Partnership Essex County Council	2017	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden verbessern • Unfallgefahr verringern, wenn der zu Fuß Gehende in Eile ist, er sich im Dunkeln fortbewegt oder er sich unter dem Einfluss von Alkohol befindet
Kampagne zur Vorbeugung von Diabetes „Walk to Work Day“	Diabetes Australia Pedestrian Council of Australia Australian Government	Jährlich, seit 1997	<ul style="list-style-type: none"> • An diesem Tag so viel wie möglich zu laufen und auf das Auto zu verzichten • Auf die Vorteile des Laufens und der Bewegung draußen aufmerksam machen

D5 - Temporäre Nutzungen

Temporäre Nutzungsänderungen können Anwendung finden, um mögliche **Verlagerungen der Flächeninanspruchnahme** in Bezug auf ihre Wirkung und Akzeptanz zu testen. Ein bekanntes Projekt für die temporäre Nutzung von Parkflächen sind die **Parklets** der VCD Ortsgruppe „move“, in der die freigewordenen Flächen zu kleinen Grünoasen oder ergänzenden Außenbereichen der Gastronomie umgestaltet werden. Der Gestaltung und dem Umfang der Realisierung temporärer Nutzungen sind dabei keine kreativen Grenzen gesetzt. Entsprechend der ortsspezifischen Belange können Parkflächen neben flexiblen Sitzelementen, Spielflächen oder Verweilplätzen auch für Radabstellmöglichkeiten oder Aufsteller genutzt werden, um die eigentlichen Gehwege im Seitenraum freizuhalten und eine barrierefreie Fortbewegung sicherzustellen. Auch temporäre Spielstraßen stellen eine Möglichkeit der kurzfristigen und -weiligen Nutzungsänderung dar.

Abbildung 29: Temporäre Spielstraße (links) & Parklet (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen-vorschlägen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist divergent: Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs 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, die Klärung der Finanzierung (eventuell Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und gegebenenfalls Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen.

Abbildung 30 setzt die verschiedenen Maßnahmenvorschläge in einen zeitlichen Horizont und ordnet sie dabei in kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzbarkeit ein. Manche

Maßnahmenvorschläge besitzen einen breiter aufgestellten zeitlichen Horizont – dies wird in der Abbildung verdeutlicht. Die Einteilung der Maßnahmenvorschläge erfolgt dabei nach einer theoretischen Betrachtung der Umsetzbarkeit beispielsweise in Anbetracht des finanziellen Umfangs einer Maßnahme. So besitzen infrastrukturelle Maßnahmen einen größeren finanziellen und planerischen Aufwand und werden daher in einem mittel- bis langfristigen Horizont verortet – im Gegensatz zu beispielsweise Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen, die in einem kurzfristigen Horizont realisierbar sind. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmenvorschläge je nach Intensität beziehungsweise ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können oder auch eine Daueraufgabe darstellen können.

Diese in Abbildung 30 dargestellte zeitliche Einordnung ist dabei ein theoretischer Ansatz der Verkehrsplanung und dient der Kommunalpolitik als Orientierungshinweis und Diskussionsinput bei zukünftigen Beratungen, beispielsweise in Bezug auf die Bereitstellung von finanziellen Mitteln bei Haushaltberatungen. In der praktischen Umsetzung ist dabei eine Abweichung zum vorgeschlagenen Zeithorizont möglich und durchaus denkbar. Auf Grund von personellen und finanziellen Kapazitäten kann es auch Priorisierungen oder dieser möglichen zeitlichen Einteilung zu Verschiebungen kommen.

Abbildung 30: Mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

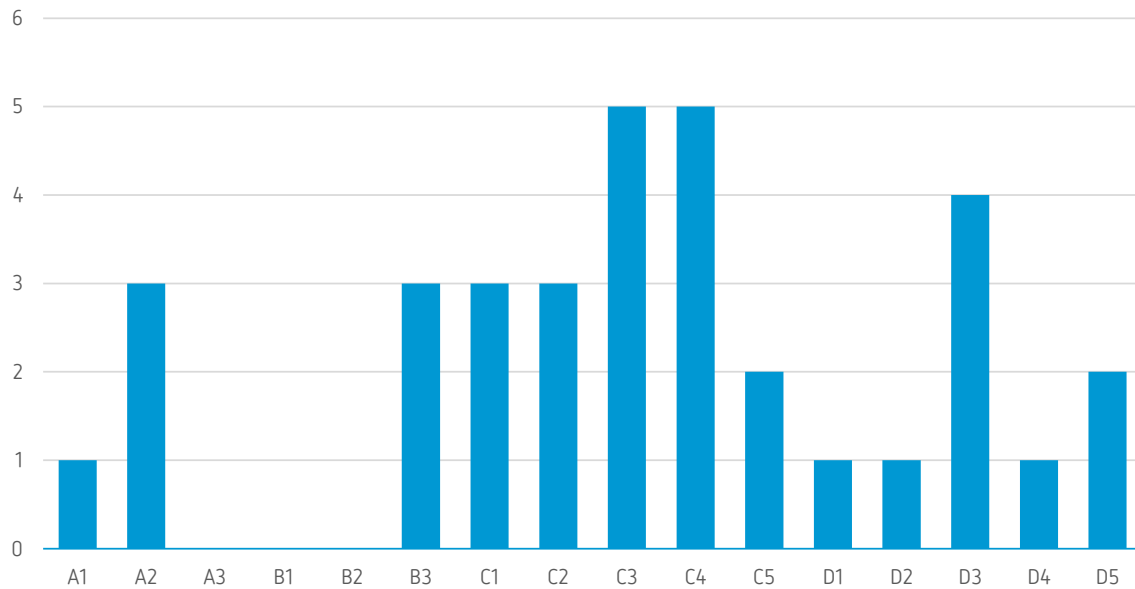
Maßnahmenvorschlag	Sofort- maßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen (A)				
A1 - Sichtbeziehungen verbessern				
A2 - Aufmerksamkeit erhöhen			Daueraufgabe	
A3 - Lichtsignalanlagen				
A4 - Verdeutlichung der Gehwege und Fußverkehrsführung				
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)				
B1 - Barrierefreier Ausbau von Querungen				
B2 - Verbesserung der Orientierungsqualitäten				
B3 - Hindernisfreie Wege				
B4 - Veränderung der Querung am Knotenpunkt Blumenstraße				
B5 - Instandhaltung und barrierefreier Ausbau von				
Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr/ Nutzungskonflikte (C)				
C1 - Rad- und Fußverkehr				
C2 - Kfz-Verkehr und Fußverkehr				
C3 - Geschwindigkeitsreduzierung			(ggfs. temporäre Erprobung)	
C4 - Straßenraumaufteilung und -gestaltung				
C5 - Steuerung der Elternverkehre an Schulen				
Handlungsfeld Maßnahmen zu Querschnittsthemen (D)				
D1 - Schulwegepläne			Daueraufgabe	
D2 - Wegweisung				
D3 - Sitz- und Spielelemente				
D4 - Aktionstage/ kampagnen			Daueraufgabe	
D5 - Temporäre Nutzungen			Daueraufgabe	

Deutlich wird auch, dass es in Überlingen eine Vielzahl an kurzfristigen und kostengünstigen Maßnahmen gibt, die gleichzeitig eine große Wirkung auf die Verkehrssicherheit haben (z. B. Markierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, Wegweisung). Diese sollten für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung umgesetzt werden.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen von zu Fuß Gehenden schwierig. In diesem Zusammenhang sei ebenfalls nochmal darauf hingewiesen, dass während des Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problematiken und Konfliktstellen in Überlingen betrachtet wurden, sondern aufbauend auf zwei Untersuchungsgebieten Maßnahmen abgeleitet wurden. Während des Abschluss-Workshops wurde die Priorität der

Maßnahmenvorschläge diskutiert. Die Teilnehmenden konnten dabei ihre Einschätzung abgeben und sich positionieren welcher Maßnahmenvorschlag ihrer Einschätzung nach ein Leuchtturmprojekt darstellen könnte und damit höchste Priorität besitzt. Die Einordnung findet sich in der folgenden Abbildung wieder.

Abbildung 31: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops



Quelle: Planersocietät

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 Überlingen organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmenden bzw. Handlungsfeldern setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine stetige Weiterbildung bzw. Fortbildung vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten. Hier ist bspw. der 2019 eingeführte *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* zu nennen.

Auch die Integration einer Planstelle für den Fußverkehr bzw. die Ausweisung eines Fußverkehrsbeauftragten in der Verwaltung bietet die Möglichkeit das Thema Fußverkehr innerhalb der Stadtverwaltung zu stärken.

Der Fußverkehrs-Check hat gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines Sicherheitsaudits sinnvoll sein, um insbesondere die Belange von besonders Schutzbedürftigen und zu Fuß Gehenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden zudem auch die [Erstellung qualifizierter Fachkonzepte](#) und damit auch Fußverkehrskonzepte.

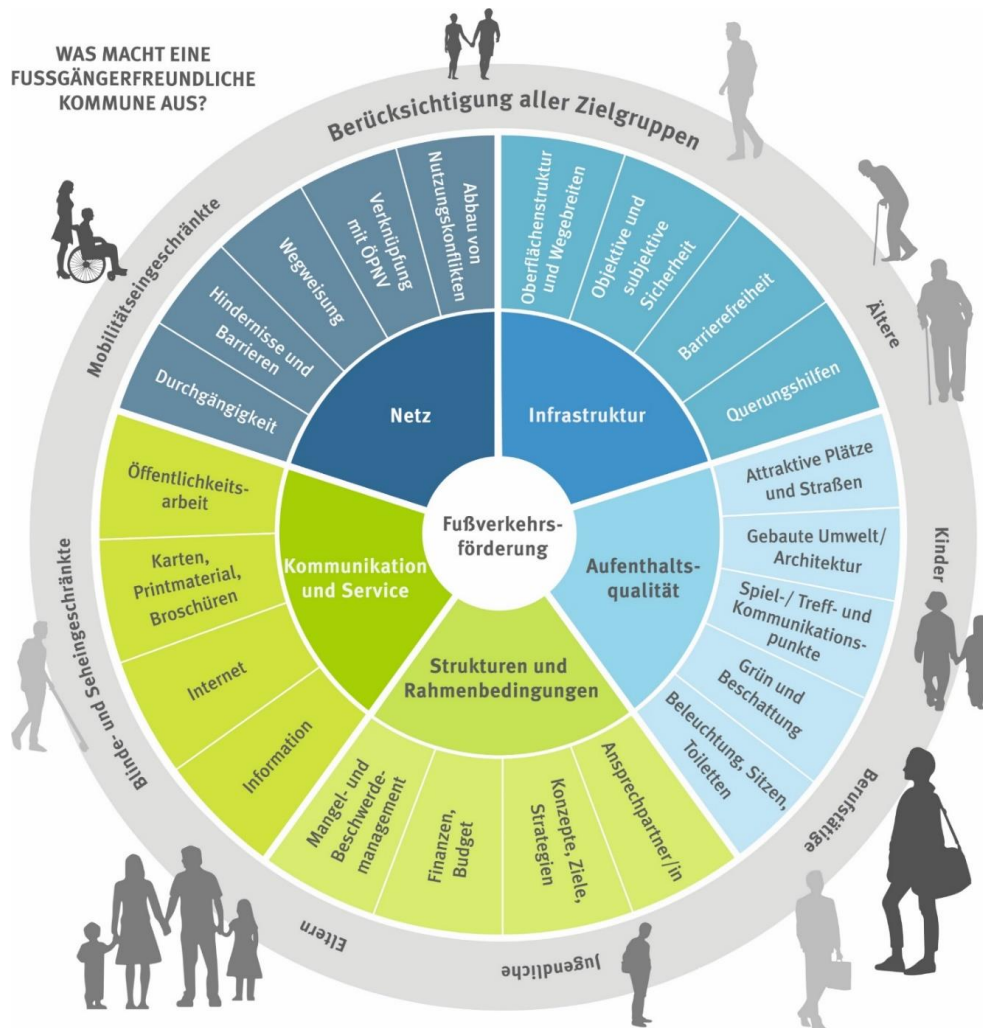
Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 32).

Abbildung 32: 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 erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.5. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Überlingen hat verschiedene Stärken und

Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Der Fußverkehrs-Check in Überlingen ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 56 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Überlingen.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich ein strategisches Vorgehen zu erarbeiten. Dabei besteht die Möglichkeit auch Teilaspekte wie bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich zu bearbeiten (z. B. ein Aktionsprogramm zu Mehr Miteinander im Straßenverkehr). Eine umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen Fußverkehrskonzepts. Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet, sollte auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine „Unterrepräsentation“ des Fußverkehrs vermieden werden.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (19.10.2021)

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2021 in Überlingen fand am Dienstag, den 19.10.2021 um 19:00 Uhr, im Kursaal am See des Bad Hotels in Überlingen statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 9 Personen zusammen, darunter Repräsentant*innen der Kommunalpolitik, Interessensverbände, Bürger*innen und der Planersocietät.

Begrüßung

Der Baubürgermeister von Überlingen Herr Längin begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Stadt Überlingen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt wurde. Thematisiert wird die vorhandene, verbesserungsfähige Infrastruktur für den Fußverkehr. Die Stadt Überlingen möchte den Fußverkehrs-Check als Werkzeug nutzen, um den Fußverkehr wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken und Mängel aufzudecken. Die Stadt hofft durch Best-Practice-Beispiele aus anderen Teilnehmerkommunen mögliche Maßnahmen aus dem Fußverkehrs-Check abzuleiten und innovative Lösungen zu finden, welche die vorhandenen Konfliktpotentiale reduzieren.

Einführung in das Thema Fußverkehr

Auch Herr Schroeder-Schilling (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und stellt die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Er erklärt das Instrument der Fußverkehrs-Checks und geht auf die Handlungsfelder des Checks ein. Im Anschluss wird auf die Eingangsfragen der Veranstaltung eingegangen, sowie auf wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr. Herausforderungen und Hindernisse, die Bürgerinnen und Bürger vom zu Fuß gehen abhalten könnten, werden aufgezeigt. Zum Schluss des Vortrags zeigt Herr Schroeder-Schilling an Hand von Beispielen Merkmale auf, die eine fußverkehrsfreundliche Kommune auszeichnen.

Abbildung 2: Teilnehmende beim Auftaktworkshop



Quelle: Planersocietät

Routenplanung

Nacheinander stellen Herr Schoeder-Schilling und Herr Kölschbach die beiden Teilgebiete für die Begehungsrouten vor. Neuralgische Punkte im Straßennetz werden gemeinsam mit den Anwesenden erarbeitet. Ihre Anmerkungen sollen nach Möglichkeit als Schwerpunkte auf den Begehungen berücksichtigt werden. Das erste Gebiet beschränkt sich auf die Kernstadt Überlingens einschließlich der Fußgängerzone. Die zweite Route behandelt den Untersuchungsraum Hochbild- und Lipertsreuter Straße inklusive deren Umfeld.

Untersuchungsraum Kernstadt & Fußgängerzone

Abbildung 3: Stadtgebiet der 1. Begehungsroute

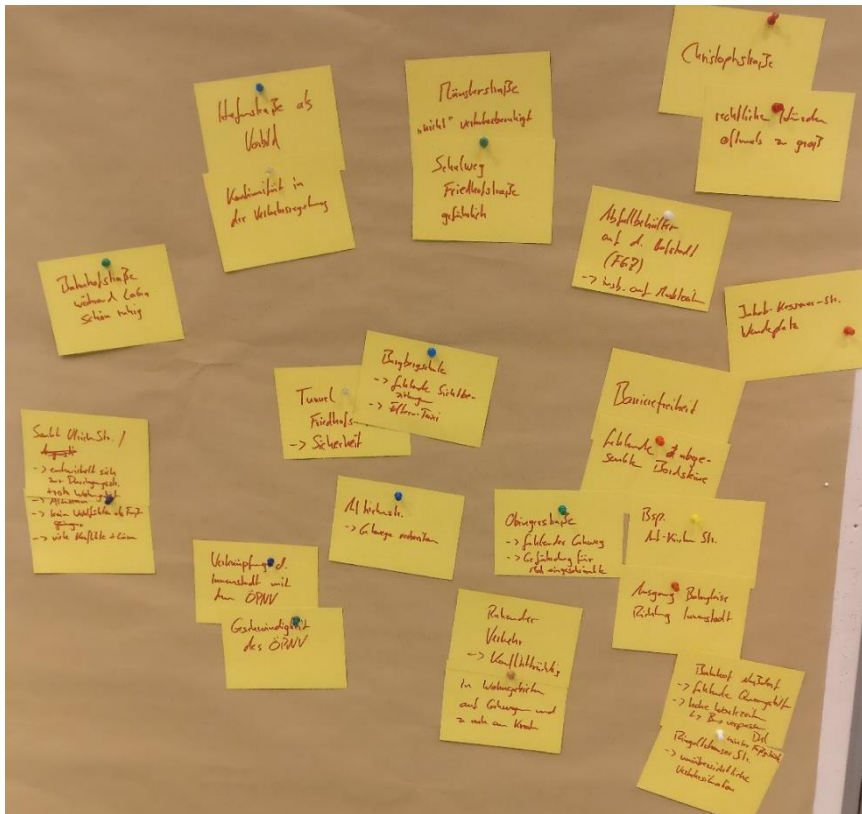


Quelle: GoogleMaps

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

- Die Christophstraße/Bahnhofstraße sei während der Landesgartenschau schön ruhig gewesen.
- Man wünscht sich Kontinuität in der Gestaltung der Verkehrsregelung, die Hafenstraße soll hierbei als Vorbild verwendet werden
- Münsterstraße sei nicht „wirklich“ verkehrsberuhigt
- Friedhofsstraße sei als Schulweg nicht geeignet
- Die rechtlichen Hürden seien oftmals zu groß, siehe Christophstraße
- Abfallbehältnisse auf Plätzen seien nicht ausreichend vorhanden, siehe auch Fußgängerzone
- Der Wendepunkt der Jakob-Kessenring-Straße wird kritisiert
- Es fehlen abgesenkte Bordsteine, somit ist die Barrierefreiheit nicht gegeben. In der Obingerstraße fehlt der Gehweg komplett, was eine Gefährdung für Mobilitätseingeschränkte darstellt. Ebenso müsse man die Gehwege der Aufkircher Straße verbreitern.
- Der Ausgang der Bahngleise Richtung Innenstadt sei knapp bemessen.
- Am Bahnhof Nußdorf fehlen die Querungshilfen oder man hat lange Wartezeiten durch welche die Verbindung verpasst wird.
- In der Rengoldshauser Straße bestünden unübersichtliche Verkehrssituationen
- Vor der Burgbergstraße fehlen die Sichtbeziehungen und die Problematik des Eltern-Taxis besteht
- Der Tunnel in der Friedhofsstraße stellt eine gefährliche Situation
- Die Sankt-Ulrich-Straße entwickelt sich zu einer Durchgangsstraße, trotz des anliegenden Wohngebietes. Man fühle sich als zu Fußgehende Person durch die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und auf Grund der Lärmbelastung nicht mehr wohl/sicher.
- Die Verknüpfung der Innenstadt mit dem ÖPNV wird angesprochen und im gleichen Zug ebenfalls die Geschwindigkeit der Busse durch die Fußgängerzone thematisiert.
- Der konflikträchtige Ruhende Verkehr parkt verstärkt in Wohngebieten auf den Gehwegen und zu nah an Knotenpunkten.
- Auch der Konflikt zwischen Rad und Fußverkehr wird genannt.

Abbildung 4: Anmerkungen zum Bereich Kernstadt



Quelle: Planersocietät

Untersuchungsraum Hochbild- & Lippertsreuter Straße

Abbildung 4: Stadtgebiet der 2. Begehungsroute



Quelle: GoogleMaps

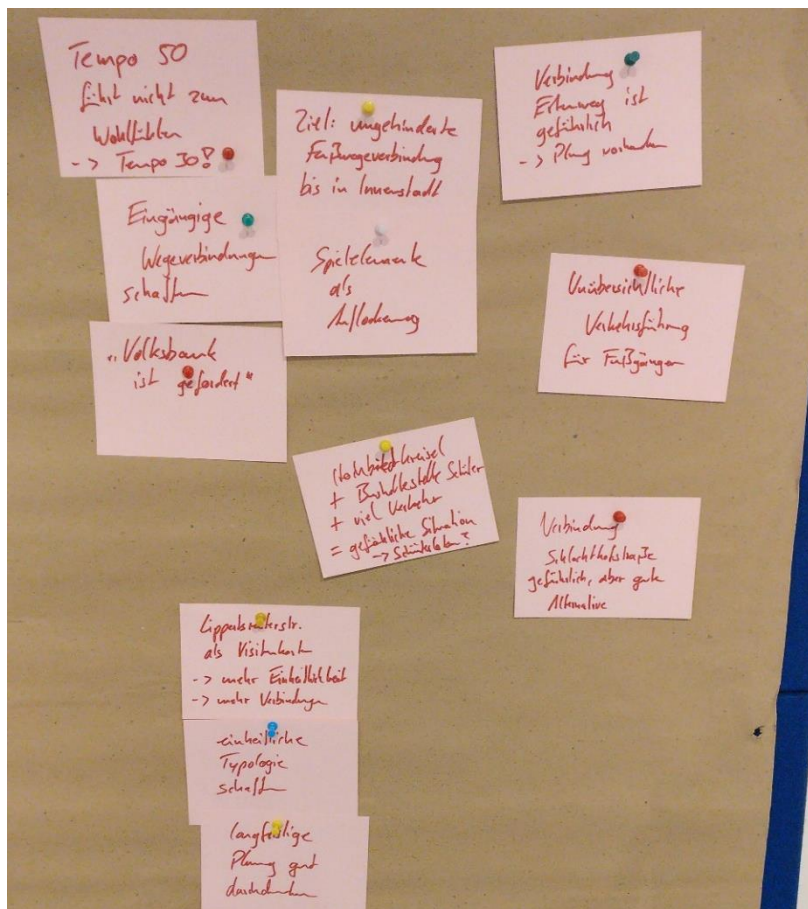
Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der zweiten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird als zu schnell wahrgenommen. Man fühle sich nicht wohl. Eine Reduktion auf 30 km/h wird vorgeschlagen.
- Es sollen eingängige Wegeverbindungen geschaffen werden.
- Auch die Volksbank sei hinsichtlich der Brachflächenentwicklung (Waldhornstraße/Lippertsreuter Str.) gefordert
- Das Ziel muss es sein ungehinderte Fußwegeverbindungen bis in die Innenstadt zu schaffen.
- Spielmöglichkeiten seien als Auflockerung des Straßenraums denkbar
- Die Verbindung Erlenweg ist gefährlich, eine Planung ist bereits vorhanden.
- Oft ist der Zufußgehende durch eine unübersichtliche Verkehrsführung gefährdet
- Die Verbindung über die Schlachthausstraße kann verbessert werden und wäre eine gut

Alternative.

- In der Hochbildstraße stellt die Kombination von Schülerbus Haltestellen und einem hohen Verkehrsaufkommen eine kritische Situation dar die vor allem Schüler beeinträchtigt.
- Die Lippertsreuter Straße hat eine repräsentierende Funktion. Hier wird sich eine einheitliche Gestaltung und bessere Anbindung an das Fußwegenetz gewünscht. Die einheitliche Typologie soll mit Hilfe einer langfristigen Planung gut durchdacht werden.
- Als wesentliche Barriere wird der Ortseingangsstraße wird der Knoten Lippertsreuter Str./Frohsinnstraße angesehen

Abbildung 4: Routenvorschlag 2. Route



Quelle: Planersocietät

Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Herr Schroeder-Schilling erklärt die nächsten Termine und wann sie stattfinden. Im Anschluss bedanken er und Herr Längin sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und verabschieden sie.

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (01.04.2022)

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2021 wurde die 1. Begehung in Überlingen am 1. April 2022 durchgeführt. Trotz unglücklich regnerischem Wetter folgten 7 Teilnehmende der Einladung und trafen sich um 16 Uhr am Hofstatt Brunnen in der Altstadt von Überlingen. Unter den Teilnehmenden befanden sich auch Vertreter der Presse und der Abteilungsleiter der Stadtplanung und neuer Baubürgermeister Thomas Kölschbach.

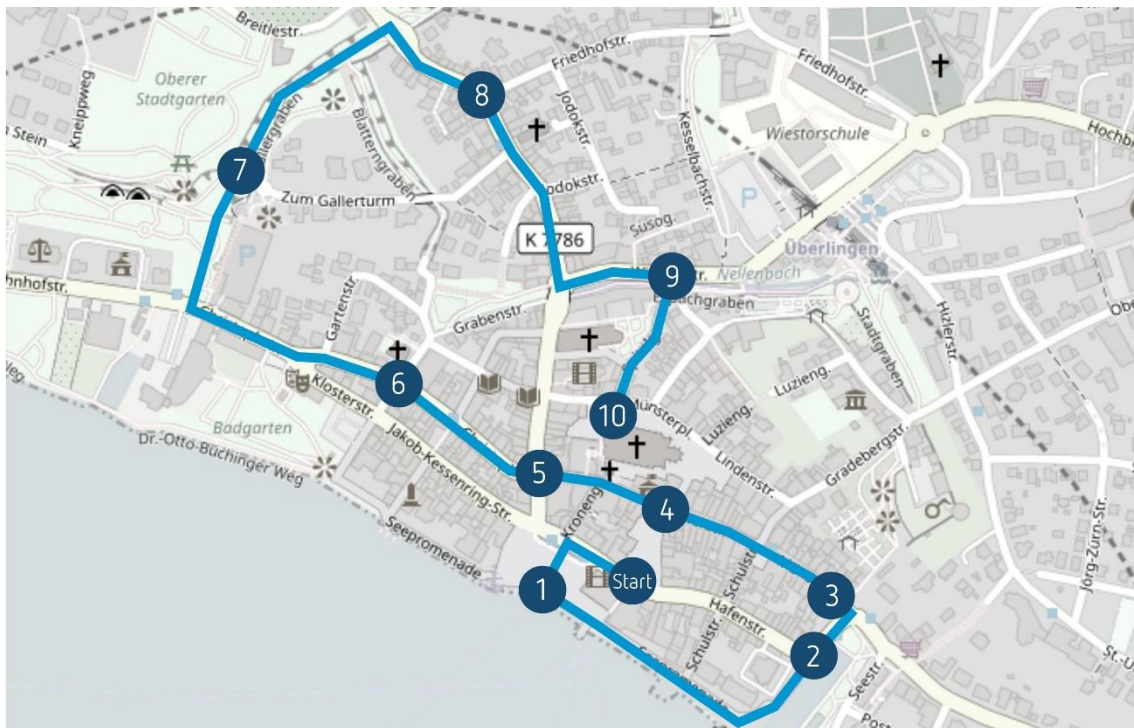
Abbildung 33: Start der Begehung an der Hofstatt



Quelle: Planersocietät

Thomas Kölschbach begrüßt die Teilnehmenden und erklärt, dass zu Fuß Gehende im Straßenverkehr das schwächste Glied darstellen und sich mit dem Fußverkehrs-Check diese heute im Fokus stehen sollen. Er übergibt das Wort an Lukas Schroeder-Schilling, der als Ansprechpartner für die Stadt Überlingen, den gesamten Prozess vor Ort mit begleiten wird. Herr Schroeder-Schilling gibt den Teilnehmenden zunächst einen Überblick über den Ablauf und den Prozess des Fußverkehrs-Checks und weist darauf hin, dass während der Begehungen Fotos gemacht werden. Der Fokus der ersten Begehung wird auf der Kernstadt liegen. Der Verlauf der Begehung wird an der Seepromenade entlang über die Münster- und Christophstraße und durch den Stadtgarten führen. Anschließend führt die Route durch das Aufkircher Tor und über die Aufkircher Straße wieder Richtung Innenstadt. Über die Wiestorstraße und die Spitalgasse endet die Begehung am Münsterplatz. An den jeweiligen Haltepunkten werden unterschiedliche Problematiken beleuchtet und Einschränkungen für zu Fuß Gehende thematisiert. Die Route ist jedoch nicht in Stein gemeißelt und kann durch weitere Haltepunkte erweitert werden.

Abbildung 34: Routenverlauf der ersten Begehung mit Stationen



Kartengrundlage: Open Street Map-Mitwirkende, eigene Darstellung

Station 1 – Landungsplatz

Vom Treffpunkt an der Hofstatt führte die Begehung zum Landungsplatz, welcher sich in unmittelbarer Nähe befindet. An dieser Stelle wird die Barrierefreiheit der Bushaltestellen thematisiert. Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV soll in den nächsten Jahren sukzessive an allen Haltestellen vorgenommen werden. Neben dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen und Hochborden, sollen diese mit taktilen Leitsystemen ausgestattet werden, damit auch blinde und sehingeschränkte Personen sich dort gut zurechtfinden, erklärt Herr Kölschbach.

Abbildung 35: Begehungsgruppe am Landungsplatz



Quelle: Planersocietät

Um das Zurechtfinden im öffentlichen Raum für Blinde und Sehingeschränkte für die Teilnehmenden nachvollziehbar zu machen, werden Hilfsmittel wie Langstöcke und Brillen, die verschiedene Seheinschränkungen simulieren, an die Teilnehmenden verteilt. Dadurch wird sichtbar, dass für Sehingeschränkte starke Kontraste für die Orientierung sehr wichtig sind. Auch der Bodenbelag an der Seepromenade wird thematisiert und von den Teilnehmenden als „Rollator-Highway“ bezeichnet, da der sich vom übrigen Kopfsteinpflaster absetzende glatte Belag mit nur wenigen Fugen gut zu begehen ist (vgl. Abbildung 36).

Abbildung 36: "Rollator-Highway" an der Seepromenade



Quelle: Planersocietät

Station 2 – Hafenstrasse

Auf dem Weg von der Seepromenade Richtung Hafenstrasse bemängeln die Teilnehmenden die vor allem nachts schlechte Beleuchtung. Auch bemerken sie, dass unterschiedliche Personengruppen, verschiedene Bedürfnisse haben: Für Geheingeschränkte positive Maßnahmen stellen nicht automatisch auch einen Vorteil für Sehingeschränkte dar. So sind für Rollatoren und Rollstuhlfahrende Absenkungen sehr gut, für Sehingeschränkte ist jedoch eine Nullabsenkung mit einem Langstock kaum zu ertasten. Des Weiteren erklären die Teilnehmenden, dass es am Übergang von Hafenstrasse hin gen Seepromenade häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommt, die sich nicht an das Fußgängerschild und das Absteigen halten. Auch wurde das Anbringen des Radschildes bemängelt, da es zu einer Irritation der Straßenführung kommt.

Station 3 – Münsterstrasse Hotel Ochsen

Im weiteren Verlauf der Begehung animiert Lukas Schroeder-Schilling die Teilnehmenden, die Brillen und Langstöcke zu benutzen und darauf zu achten wie sie hier die Straße queren können. Auch hier merken die Teilnehmenden, dass fehlende Kontraste das Queren der Straße trotz Fußgängerüberweg erschweren. Am Eingang der Münsterstrasse erklärt Herr Schroeder-Schilling den Nutzen von Doppelborden. Wie die Teilnehmenden bereits bei der Begehung bemerkt haben, haben unterschiedliche Gruppen verschiedene Bedürfnisse. Doppelborde haben unterschiedliche

Nivellierungen: eine höhere Seite für Seheingeschränkte und eine weiter abgesenkte für Geheingeschränkte.

Weiter führt die Begehung entlang der Münsterstraße. Hier sollen die Teilnehmenden auf Hindernisse entlang der Fußgängerzone achten.

Abbildung 37: Eingang der Münsterstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Münsterstraße, Kaiserbrunnen

An diesem Haltepunkt fragt Herr Schroeder-Schilling die Teilnehmenden wie sie die Fußgängerzone verändern würden, wenn keine Grenzen gesetzt wären. Die Teilnehmenden finden hier, dass die Fußgängerzone „noch sehr nach Straße aussieht“ und wünschen sich eine einheitliche Gestaltung. Zudem werden eine ausreichende Kontrastierung und ein taktiler Blindenleitsystem vermisst. Ein weiterer Teilnehmer berichtet, dass die Ästhetik sich aus der historischen Geschichte heraus erklärt und das zur Identität und dem Charme der Stadt beiträgt. Jedoch würde er die diversen Flickarbeiten in den Fugen der Stadt verändern, welche sich aus den unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben zur Tiefe der Straße ergeben haben. Zum Thema Platzgestaltung zeigt Herr Schroeder-Schilling Beispiele aus anderen Städten, die den Dorfplatz zu einem sogenannten *shared space* umgestaltet haben.

Abbildung 38: Gruppe am Kaiserbrunnen



Quelle: Planersocietät

Die Teilnehmenden merken zudem an, dass Werbeauftragsteller in Teilen zu Hindernissen, insb. für sehingeschränkte, werden. Dies würde durch die simulierten Seheinschränkungen nochmals gut verdeutlicht (siehe Abbildung 39).

Abbildung 39: Hindernisse in der Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Weitergehend fällt den Teilnehmenden auf, dass die barrierefreien Zugänge zu der Hofstatt sehr schwer erkennbar sind (Abbildung 40). Zum einen gibt es dort keine Kontraste, zum anderen befinden sie sich am Rand der Zugänge und sind auch auf Seiten der Cafés sehr schmal, da der Platz durch Sitzflächen für das Café benutzt wird. Eine gut erkennbare Beschilderung wäre hier eine kostengünstige Maßnahme, schlägt Lukas Schroeder-Schilling vor.

Abbildung 40: Eingeschränkter barrierefreier Zugang zum Platz auf der Hofstatt



Quelle: Planersocietät

Station 5 – Münster Apotheke Kreuzung Münster-/Christoph-/Markt-/Franziskaner Straße

Weiter führt die Begehung die Münsterstraße entlang Richtung Einmündung in die Christophstraße. Vor der Münster Apotheke befindet sich der nächste Haltepunkt. Dieser Punkt wird als neuralgischer Punkt bezeichnet. Die Teilnehmenden kritisieren an dieser Stelle die hohen Geschwindigkeiten. Gerade auch Busse fahren hier oft mit deutlich mehr als 20 km/h. Daher sollte das Einhalten der Geschwindigkeit hier kontrolliert werden. Da an dieser Kreuzung generell viel Verkehr herrsche, gelte es die Anteile von tatsächlich relevantem Ziel- und entbehrlichen Durchgangsverkehr herauszufinden. Während der Begehung wird auch deutlich, dass der Eingang zur Fußgängerzone nicht nur als Lieferverkehr, sondern auch als widerrechtlicher Halteplatz (für etwa die Sparkasse) genutzt wird (Abbildung 41).

Abbildung 41: Begehungsguppe vor der Münster Apotheke mit Falschparker



Quelle: Planersocietät

Die Teilnehmenden loben auch die Verkehrsführung auf und im Umfeld der Christophstraße während der Landesgartenschau. Für zu Fuß Gehenden und Radfahrende war die Wegeführung deutlich besser und angenehmer, da wesentliche Verkehrsmengen aus dem Stadtkern gehalten werden konnten. Sie könnten sich eine dauerhafte Umsetzung der Verkehrsführung gut vorstellen.

Herr Kölschbach erklärt, dass der Beschluss hierzu bereits gefasst wurde und die Umsetzung sukzessive stattfinden soll, sodass die Christophstraße schlussendlich nur für den Anlieger- und Lieferverkehr frei bleibt. Die Benutzung für Radfahrende soll in beide Richtungen erlaubt sein. Gestalterisch wurde auf die Lösung der Hafestraße verwiesen, welche als good-practice Beispiel diene und auch hier Anwendung finde könne.

Station 6 – Stadtgarten

Entlang der Christophstraße führte die Begehung zur nächsten Station: dem Zugang am Unteren Stadtgarten. Den Teilnehmenden fiel während des Weges entlang der Christophstraße die sehr schmalen Gehwege und Hindernisse wie etwa Blumenkübel oder Aussteller, die den Bereich für zu Fuß Gehende weiter verschmälern (vgl. Abbildung 42), auf.

Abbildung 42: Hindernisse entlang der Christophstraße



Quelle: Planersocietät

Herr Schroeder-Schilling erklärt, dass es für Seitenräume Mindeststandards gibt und zeigt anhand einer Visualisierung welche unterschiedlichen Personengruppen wie viel Platz im Straßenraum benötigen. Generell sind nach der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2,5 m nötig, damit sich zwei Menschen ohne Probleme begegnen können. Ebenfalls stellt er den optimalen Straßenquerschnitt mit einem Verhältnis 30-40-30 vor, d. h. 30% Seitenraum, 40% Fahrbahn, 30% Seitenraum. Insbesondere im Bestand historisch gewachsener Kernstädte wie Überlingen verfügen viele Straßenräume nicht über die notwendigen Breiten, um jeglichen Empfehlungen und Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Durch eine Abwägung der Ansprüche kann aber in aller Regel eine Kompromisslösung gefunden werden, die keine Verkehrsteilnehmende gänzlich ausschließt.

Während der Begehung durch den Stadtgarten fällt den Teilnehmenden die Beschilderung auf. Durch die Landesgartenschau wurde hier an vielen Stellen eine sehr gute Beschilderung angebracht, die auch nun nach der Landesgartenschau nachhaltig für eine gute Orientierung sorgt.

Abbildung 43: Beschilderung im Stadtgarten



Quelle: Planersocietät

Da der Weg an dieser Stelle sehr steil ist, wünschen sich die Teilnehmenden mehr Sitzmöglichkeiten. Gerade ältere Personen und Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, benötigen mehrere Angebote von Ruhezonen mit Sitzbänken, damit das zu Fuß Gehen dennoch attraktiv bleibt. Die Teilnehmenden erklären, dass durch den Stadtgarten nicht nur Freizeitverkehr, sondern auch viel Verbindungsverkehr in den Stadtkern verläuft. Die Teilnehmenden lobten die Bänke mit herunterklappbarer Lehne, die es während der Landesgartenschau hier gab. Herr Schroeder-Schilling zeigt den Teilnehmenden hier mehrere Möglichkeiten der Gestaltung von Sitzgelegenheiten, darunter die Mehrgenerationenbänke, oder Sitzgelegenheiten die nach einem Wohnzimmercharakter angeordnet sind. Sitzmöglichkeiten seien immer auch Begegnungsräume für den Austausch der Bevölkerung. Einig sind sich die Teilnehmenden, dass das Angebot von Sitzbänken ausgebaut werden soll.

Auf dem Weg zum Aufkircher Tor wird auch kurz der Durchstichtunnel thematisiert. Hier finden die Teilnehmenden den direkten Weg zwar grundsätzlich hilfreich, die Gestaltung des Tunnels jedoch nicht attraktiv. Vor allem abends empfinden sie diesen als Angstraum, da es keine Beleuchtung gibt. Daher wird er auch selten von der Bevölkerung genutzt.

Abbildung 44: Durchgangstunnel unter der Aufkircher Straße



Quelle: Planersocietät

Station 8 – Aufkircher Straße Hänselbrunnen

Abbildung 45: positive Ruhezone (links), schlechte Neigung (rechts)



Quelle: Planersocietät

Am Aufkircher Tor loben die Teilnehmenden die Sitzmöglichkeiten und die schöne Gestaltung als Ruhezone nach dem starken Aufstieg im Stadtgarten (Abbildung 47 links). Als schlecht begehbar kritisierten sie hingegen die Neigung des Gehweges (Abbildung 47 rechts), die sowohl in Längs- als auch in Querrichtung ragt und es besonders für Rollstuhlfahrende schwer macht. Ebenso verhält es sich auf den schmalen Gehwege für Eltern mit Kindern oder mit Kinderwagen dort zu laufen (Abbildung 47 links). Den Ruhebereich in der Friedhofstraße durch die Pflanzenkübel wurde jedoch positiv hervorgehoben (Abbildung 47 rechts). Ein Teilnehmer macht den Vorschlag eine Seite mit einem ausreichend breiten Gehweg auszustatten, anstatt auf beiden Seiten nur über einen schmalen Streifen zu verfügen, der für viele Personengruppen kaum nutzbar ist.

Abbildung 46: schmale Gehwege (links), temporäre Sperrung der Friedhofstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Entlang der Aufkircher Straße wird immer wieder das Thema der schmalen Gehwege deutlich. So werden durch verschiedene Hindernisse (Blumenkübel, Aufsteller, parkende Autos vor der Metzgerei Zugmantel und auslaufenden Treppen, die teils unmittelbar an der Fahrbahn enden) die zu Fuß Gehenden dazu gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen (siehe Abbildung 47). Da hier baulich wenig Spielraum ist, wünschen sich die Teilnehmenden zumindest einen Hinweis für Autofahrende, der darauf aufmerksam macht, dass zu Fuß Gehenden hier keine Möglichkeit haben, als auf die Straße auszuweichen und gegenseitige Rücksichtnahme zu fordern.

Abbildung 47: schmale Gehwege durch Blumenkübel (l) und auslaufende Treppen (m, r)



Quelle: Planersocietät

Station 9 – Wiestorstraße

Anschließend führt die Begehung entlang der Wiestorstraße. Lukas Schroeder-Schilling fragt die Teilnehmenden wie sie hier Richtung Altstadt queren würden. Die Teilnehmenden erklären, dass sie dies auf Höhe der Brücke am Hotel Wiestor machen würden – dazu vermutlich längs in der Fläche. Ein Fußgängerüberweg befindet sich etwas weiter östlich, spielt jedoch in den Überlegungen der Teilnehmenden keine Rolle. Herr Schroeder-Schilling zeigt den Teilnehmenden hier einige Möglichkeiten auf, wie man die Stelle verdeutlichen könnte. Durch eine flächige Markierung könnte man darauf hinweisen, dass hier erhöhter Querungsbedarf besteht. Dies wäre eine niederschwellige Maßnahme, die verkehrsrechtlich keine Bedeutung hat. Des Weiteren stellt Herr Schroeder-Schilling die Frage, ob stattdessen auch ein Verschieben des FGÜ in Betracht käme. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass der FGÜ in der Nähe des Bahnhofs dort intensiv genutzt wird und nicht verschoben werden sollte. Auch sind sie der Meinung, dass eher eine Beschilderung auf die sichere Querung vor dem Elektrofachmarkt Lutz hinweisen soll, als eine Maßnahme direkt vor dem Hotel Wiestor.

Abbildung 48: flächige Querung vor dem Hotel Wiestor Richtung Stadtkern



Quelle: Planersocietät

Station 10 – Münsterplatz

Über die Spitalgasse führt die Begehungsrouten zum Münsterplatz, der letzten Station der ersten Begehung. Hier bemängeln die Teilnehmenden das zum Teil lose verlegte Pflaster. Generell ist das Kopfsteinpflaster für Rollatoren schwer nutzbar. Weitere Gefahr kommt hinzu, wenn sich lose Steine heben und größere Stolperfallen darstellen. Da der Belag historisch sei, solle man ihn beibehalten, erklärt ein Teilnehmer, jedoch durch regelmäßige Wartung Gefahrenstellen minimieren.

Abbildung 49: lose Pflastersteine in der Pfarrhofstraße



Des Weiteren wird die Aufenthaltsqualität an dieser Stelle thematisiert. Durch das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten (vom Eiscafé Cristallo) und einer Spielfläche werden attraktive Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen (Abbildung 50).

Abbildung 50: Aufenthaltsqualität vor dem Eiscafé Cristallo



Verabschiedung

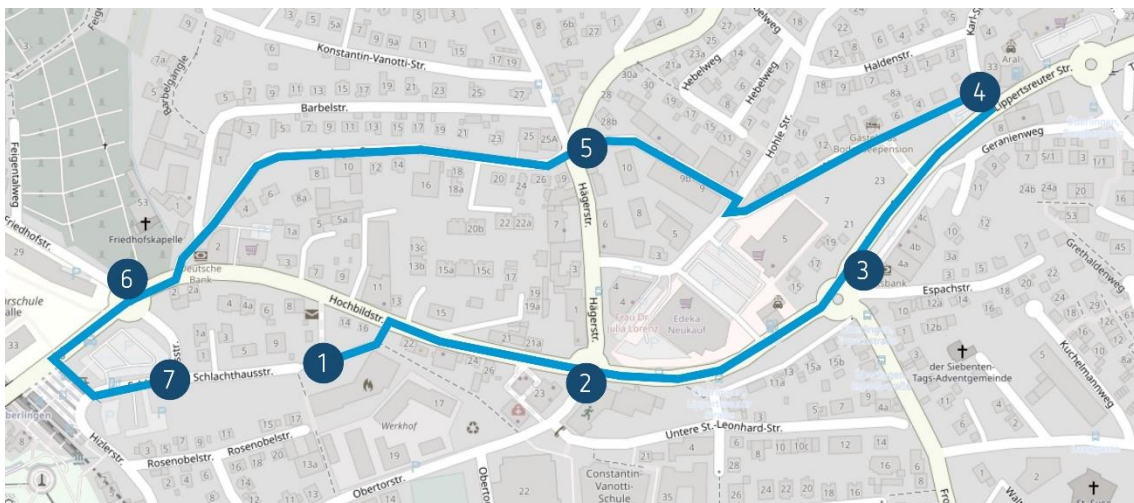
Abschließend bedanken sich Herr Schroeder-Schilling und Herr Kölschbach für das Interesse an der Thematik und die engagierten Beiträge. Herr Schroeder-Schilling gibt noch einen kurzen Ausblick auf die Begehung am kommenden Tag, die um 11 Uhr vor dem Gelände der Freiwilligen Feuerwehr starten wird. Zudem lädt er die Interessierten vorab schon einmal zum Abschlussworkshop ein. Dort werden die Ergebnisse noch einmal gemeinsam diskutiert und priorisiert. Dieser wird voraussichtlich am 9. Mai als Abendveranstaltung stattfinden.

8.2.2 Zweite Begehung (02.04.2021)

Am Tag nach der ersten Begehung, fand am 2. April 2022 um 11 Uhr die zweite Begehung zum Fußverkehrs-Check in Überlingen statt. Trotz Schnee fanden sich 6 Interessierte am Vorplatz der Freiwilligen Feuerwehr Überlingen zusammen. Herr Kölschbach und Herr Schroeder-Schilling

begrüßten die Anwesenden und erklärten, dass gestern die Kernstadt im Fokus stand, heute das Gebiet um die Hochbildstraße/Lippertsreuter Straße genauer betrachtet wird.

Abbildung 51: Begehungsrouten zweite Begehung



Die Begehung führt vom Startpunkt die Hochbildstraße entlang, über den Kreisverkehr und führt entlang der Lippertsreuter Straße bis zum Sanierungsgebiet. Auf Wunsch der Teilnehmenden wurde ebenfalls der Kreisverkehr vor der Norma-Filiale mit betrachtet. Anschließend führte die Route über die Waldhornstraße und Hohle Straße in die Owinger Straße. Am Friedhof und der Wiestorschule entlang endet schließlich die Begehung vor dem Bahnhof Überlingen.

Abbildung 52: Start der Begehung am Vorplatz der Feuerwehr



Quelle: Planersocietät

Herr Schroeder-Schilling erklärt den Teilnehmenden den Prozess und das Ziel der Fußverkehrs-Checks, da im Vergleich zum Vortag zwei neue Interessierte zur Gruppe dazugestoßen sind. Wie am Vortag werden Brillen mit Seheinschränkungen und Langstöcke zur Orientierung an die Teilnehmenden verteilt.

Station 2 – Kreisverkehr Hochbildstraße/Lippertsreuter Straße

Auf dem Weg zur zweiten Station fällt den Teilnehmenden die schlechte Kontrastierung für Sehingeschränkte ebenso wie fehlende taktile Leitelemente am Kreisverkehr an der

Hochbild/Lippertsreuter Straße auf. Herr Schroeder-Schilling fragt die Teilnehmenden wie sie an dieser Stelle Richtung Innenstadt gehen würden. Die Teilnehmenden entgegnen, dass sie den Weg Richtung Obertorstraße wählen würden. Der offiziell ausgeschilderte Weg führt jedoch entlang der viel befahrenen, auto- und lärmintensiven Hochbildstraße. Hier schlägt er daher eine alternative Beschilderung in das Stadtzentrum vor. Da dieser alternative Weg aber von sehr bewegter Topographie und starker Längsneigung gekennzeichnet ist, sollte in der Beschilderung bereits hier darauf aufmerksam gemacht werden. Lukas Schroeder-Schilling zeigt den Teilnehmenden verschiedene Beispiele aus anderen Kommunen, die auf allgemeine Zustimmung stoßen.

Abbildung 53: Die Begehungsgruppe an der zweiten Station



Quelle: Planersocietät

Auch wird die direkte Wegeführung am Kreisverkehr angesprochen. Der FGÜ befindet sich sehr weit vom Kreisverkehr entfernt. Während der Begehung kann beobachtet werden, dass Bürger:innen den direkten Weg entlang des Kreisverkehrs wählen, anstatt den Meter südlich gelegenen Zebrastreifen zu nutzen. Gleichzeitig werde dieser aber intuitiv von Schüler:innen vom Schulzentrum kommend genutzt. Die Ausgangslage für eine intuitive Querung ist daher situationsabhängig. Es wird daher der Wunsch nach einer breiteren Querungsanlage geäußert. Des Weiteren fällt den Teilnehmenden die fehlende Barrierefreiheit an den Armen des Kreisverkehrs auf, die es für Sehingeschränkte schwer macht, die Querungsstellen zu erkennen.

Abbildung 54: FGÜ in weiter Entfernung vom Kreisverkehr



Quelle: Planersocietät

Auf dem Weg zur nächsten Station fällt zudem auf, dass Bänke, die für Aufenthaltsqualität und Erholung sorgen sollen, zugemüllt sind und es daher sehr unattraktiv sei, sich dort aufzuhalten. Hier solle von Seiten der Stadt für mehr Sauberkeit gesorgt werden.

Abbildung 55: Müll an Bänken



Zwischenstopp Bushaltestelle

Weiter führt die Begehung die Lippertsreuter Straße entlang nach Norden. Auf dem Weg machen die Teilnehmenden auf Höhe der Bushaltestelle Lippertsreuter Straße einen kurzen Zwischenstopp. Hier erklärt Herr Kölschbach, dass diese Haltestelle, ebenso wie alle übrigen mit Hochbor- den barrierefrei ausgebaut werden soll. Eine durchgängige Barrierefreiheit ist wichtig für das We- genetz des Fußverkehrs, erklärt Lukas Schroeder-Schilling. Des Weiteren weist Herr Schroeder- Schilling auf die Querung Richtung Edeka auf der gegenüberliegenden Straßenseite hin.

Abbildung 56: Querung auf Höhe der Bushaltestelle, Trampelpfad



Quelle: Planersocietät

Es ist hier zwar eine Querungshilfe vorhanden, jedoch liegt die Treppe nicht in direkter Flucht der Mittelinsel. Herr Schroeder-Schilling erklärt hier beispielhaft, wie umwegesensibel der Fußverkehr ist. Links und vor allem rechts neben dem Baumstamm sind deutlich Trampelpfade zu erkennen, die der Wegführung über die Treppenanlage vorgezogen werden. Die Teilnehmenden wünschen sich an der Querungsstelle eine farbliche Markierung, um Autofahrenden die Querung deutlicher zu signalisieren.

Station 3 – Kreisverkehr Frohsinnstraße

Weiter führt die Begehung Richtung Volksbank Filiale in der Espachstraße. Hier wird die Installation von Doppelborden diskutiert, um Seh- als auch Geheingeschränkten eine einfache Querung zu ermöglichen.

Abbildung 57: Begehungsgruppe am Kreisverkehr Espachstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Sanierungsareal Lippertsreuter Straße/Waldhornstraße

Die nächste Station befindet sich am nördlichen Ende des Sanierungsareals der Volksbank an der Lippertsreuter Straße/Waldhornstraße.

Die Teilnehmenden kritisieren, die gemeinsame und konfliktbehaftete Führung des Fuß- und Radverkehr im Seitenraum der Lippertsreuter Straße in Richtung Norden. Darüber hinaus ist die Markierung des Angebotsstreifen für den Radverkehr in Richtung Süden kaum erkennbar. Es käme daher häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr, da beidseitig mit dem Rad gefahren wird. Wird der Gehweg von einem Zu Fuß Gehenden mit einem erhöhten Platzbedarf (Kinderwagen, Rollator) genutzt, besteht kaum weitere Flächen für andere Nutzende. Des Weiteren sehen die Teilnehmenden die hohe Geschwindigkeit entlang der Lippertsreuter Straße als gefährlich an. Herr Kölschbach erklärt, auch dass der Wunsch und der Anspruch besteht hier eine Geschwindigkeitsreduktion zu erwirken. Die Zeitersparnis zwischen 50 und 30 km/h sei ohnehin sehr gering und habe darüber hinaus im Hinblick auf Umweltaspekte und Verkehrssicherheit (kürzerer Bremsweg) deutliche Vorteile.

Abbildung 58: Nördliches Ende des Sanierungsareals



Quelle: Planersocietät

Die Einmündung der Karl-Stephan-Straße weist eine große Querungsdistanz auf. Um hier das Queren zu erleichtern, zeigt Herr Schroeder-Schilling einige beispielhafte Aufpflasterungen, die die Autofahrenden verlangsamen und auf querende zu Fuß Gehende aufmerksam machen. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden eine Markierung für Autofahrende, die auf zu Fuß Gehende hinweist.

Abbildung 59: Große Querungsdistanz der Karl-Stephan-Straße



Quelle: Planersocietät

Anschließend erzählt Herr Kölschbach von der geplanten Veräußerung des Sanierungsareals. Als Eingang nach Überlingen soll das Areal attraktiv gestaltet werden und der öffentliche Raum nutzbar werden. Ebenfalls soll der nicht motorisierte Verkehr umgeleitet werden. Das Sanierungsgebiet wird von öffentlicher Hand gefördert, daher sollen die Bürger:innen Überlingens auch viel Nutzen davon tragen. Noch vor der Sommerpause, so sei das Bestreben der Verwaltung, soll der Satzungsbeschluss vorbereitet werden, um anschließend mit der baulichen Umsetzung beginnen zu können.

Zwischenstation Kreisverkehr vor Norma Supermarkt

Abbildung 60: Kreisverkehr vor Norma



Quelle: Planersocietät

Auf Wunsch der Teilnehmenden wurde die Begehungsrouten noch etwas nach Norden erweitert. Hier befindet sich ein auslaufender Angebotsstreifen für den Radverkehr, der jedoch am anderen Ende des Kreisverkehrs nicht fortgeführt wird. Der Radverkehr wird fortan im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Das ist für Radfahrende intuitiv nicht ersichtlich, da sie in einem rechten Winkel in der Lippertsreuter Straße abrupt und ohne Beschilderungshinweis in den Seitenraum einschwenken müssten. Ortskundige fahren zuvor schon über die Querungshilfe im Burgbergring, jedoch kommt es dort zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Alle Teilnehmenden sehen hier Handlungsbedarf.

Station 5 – Owinger Straße Musikschule

Der weitere Verlauf der Begehung führt über die Waldhornstraße am nördlichen Ende des Sanierungsgebietes vorbei, wo den Teilnehmenden schnell auffällt wie ruhig diese Straße im Vergleich zur Lippertsreuter Straße ist. Sie bevorzugen diese Route als Alternativstrecke für den Rad- und Fußverkehr sehr und erklären eine künftige Entwicklung im Rahmen der Sanierung für wichtig. Über die Hohle Straße führt die Begehung schließlich an die Kreuzung vor der Musikschule an der Hägerstraße, Einmündung Owinger Straße.

Abbildung 61: große Querungsdistanzen und schlechte Einsehbarkeit, fehlende/schmale Gehwege



Quelle: Planersocietät

An der Kreuzung bemängeln die Teilnehmenden den stark frequentiert motorisierten Verkehr und die unzureichenden Querungsmöglichkeiten. Im nördlichen Teil befinden sich Wohngebiete aus denen viele Familien mit Kindern und Kinderwagen kommen. Die Owinger Straße ist von der Alten Owinger Straße kommen nicht einsehbar. Ebenso kommen viele Kinder zur Musikschule, die im Straßenverkehr besonders schutzbedürftig sind. Des Weiteren ist die Alte Owinger Straße Teil eines Wanderweges, dennoch ist dort kein Gehweg vorhanden. Parkende Autos verschärfen zudem das Problem und verengen den Platz für zu Fuß Gehenden, sodass Autos sehr nah an zu Fuß Gehenden vorbeifahren. Alternative Routen zum Laufen gibt es kaum. Lukas Schroeder-Schillig zeigt hier visualisierte Beispiele von vorgezogenen Seitenräumen, sogenannte Gehwegnasen, die in die Fahrbahn hineinragen und so die Sichtverhältnisse verbessert. Er animiert die Teilnehmenden mit einer Sprühkreide die Querungswege zu visualisieren (Abbildung 62). Allein durch die Markierungen scheint sich die Aufmerksamkeit der zu dem Zeitpunkt verkehrenden Autofahrenden zu erhöhen. Diese niederschwellige Maßnahme könne auch dauerhaft umgesetzt werden, merken die Teilnehmenden an.

Abbildung 62: Markierung der Querungswege mit Sprühkreide



Quelle: Planersocietät

Station 6 – Friedhof

Die Teilnehmenden wählen in der Folge den Weg über die Owinger Straße, um zur nächsten Station am Friedhof zu gelangen und meiden dadurch die stark frequentierte Hochbildstraße. Entlang

der Owinger Straße ist es auf Grund der geringeren Fahrzeugfrequenz sehr ruhig und angenehm für die Teilnehmenden zu laufen. Jedoch fehlt es an einem geschützter Seitenraum oder einem Gehweg für zu Fuß Gehenden. Da auf einer Seite ein kleiner Schotter-/Erdweg zu finden ist, können sich die Teilnehmenden hier einen Gehweg gut vorstellen, oder ein weißer Markierungsstrich der zum Schutz auf zu Fuß Gehende hinweist.

Abbildung 63: Wildwuchs/Erdaufschüttung, sowie Falschparker



Quelle: Planersocietät

An der sechsten Station unmittelbar vor der Schule wird die Problematik von Elterntaxis thematisiert. Eltern fahren ihre Kinder zur Schule, dadurch entsteht hohes Verkehrsaufkommen, weshalb Eltern aus Sicherheitsgründen ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule bringen, da Kinder eine sensible Gruppe im Straßenverkehr darstellen. So entsteht eine Abwärtsspirale und ein immer größeres Verkehrsaufkommen in unmittelbarer Schulnähe. Das Unsicherheitsgefühl steigt weiter und wird durch sich selbst verstärkt. Um die Sicherheit und die Attraktivität zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu kommen wiederherzustellen, stellt Lukas Schroeder-Schilling einige Beispiele aus Städten vor, die mit lebhaften Elementen auf der Straße auch den Autoverkehr darauf aufmerksam machen, dass hier Kinder unterwegs sind. Ebenfalls möglich ist das Errichten einer Elternhaltestelle in einiger Entfernung der Schule. Von dort können die Schüler:innen den Weg zur Schule sicher allein zurücklegen.

Ein Teilnehmer weist zudem auf den schmalen Gehweg in der Friedhofstraße hin. Durch die Friedhofsmauer ist hier die Straße kaum einsehbar und kann zudem von Rollatoren oder Eltern mit Kinderwägen nicht genutzt werden. Daher ist es ein Anliegen der Teilnehmenden die gegenüberliegende Straßenseite so auszubauen, dass diese für den Zweirichtungsverkehr ohne Probleme genutzt werden kann. Eine entsprechende Beschilderung mit dem Hinweis, die andere Straßenseite zu nutzen, sei bereits am Kreisverkehr zu installieren.

Abbildung 64: schmaler Gehweg mit schlechter Einsicht auf die Straße



Quelle: Planersocietät

Station 7 – Bahnhof Überlingen

Entlang der Wiestorstraße führt die Begehung zur Lichtsignalanlage (Ampel) vor dem Parkplatz des Überlinger Bahnhofs. Dort erklärt Herr Schroeder-Schilling den Teilnehmenden die Funktionen der verschiedenen Taster, die Seheingeschränkten den Weg über die Straße weisen. Zur Visualisierung können die Teilnehmenden einen neuen Signalanforderung mit Tastapparat selbst untersuchen und herausfinden, wie der Straßenquerschnitt hier dargestellt wird. Die Teilnehmenden können daraufhin die Symbolik an der Lichtsignalanlage am Bahnhof selbst ertasten

Abbildung 65: die Teilnehmenden untersuchen verschiedene Taster



Quelle: Planersocietät

Des Weiteren weist eine Teilnehmerin auf die Beschilderung hin, die meist mit den Kilometeranzahlen sehr abschreckend wirkt. Frau Orнау erklärt, dass es hier auch Möglichkeiten in der Beschilderung gibt, die anstatt der Länge die Minutenanzahl angeben, um den Fußweg attraktiver zu gestalten.

Verabschiedung

Herr Schroeder-Schilling, Frau Orнау und Herr Kölschbach verabschieden sich von der aktiven Gruppe und loben, dass sie ihrer Rolle als lokale Experten gerecht werden konnten. Sie laden zum Abschluss des Fußverkehrs-Checks am 9. Mai 2022 ein und geben einen Ausblick auf die

anstehende Ausarbeitung des Abschlussberichts. Herr Kölschbach bedankt sich für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks und die Verdeutlichung erster Handlungsempfehlungen.

8.3 Abschlussworkshop (31.05.2021)

Eingang

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Dienstag, den 31. Mai 2022 um 18:00 Uhr der Abschlussworkshop im Schulungssaal der Alten Feuerwehr der Stadt Überlingen statt.

Ziel des Workshops ist es, einen kurzen Rückblick über der Begehung zu geben und die Ergebnisse der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge in den Handlungsfeldern vorzustellen. Innerhalb des Abschlussworkshop soll dann die Möglichkeit gegeben werden diese Ausarbeitung zu diskutieren und mit einem Priorisierungsvorschlag aus der Runde der Teilnehmenden zu versehen.

Begrüßung

Baubürgermeister Kölschbach begrüßt die Anwesenden und stellt das durchführende Büro vor. Er schneidet die Themen der Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs und die mangelnde Barrierefreiheit an. Es wird die Frage in die Runde gestellt, warum es, rückschließend auf die durchaus geringe Teilnehmendenzahl, kein großes Interesse an Fußverkehrsbelangen in Überlinge gäbe.

Aus gutachterlicher Seite begrüßt Herr Schroeder-Schilling (Planersocietät) die Teilnehmenden. Er weist darauf hin, dass Fotos gemacht werden. Die Teilnehmenden sind einverstanden.

Präsentation

In seinem Vortrag zeigt Herr Schroeder-Schilling zunächst nochmal die Besonderheiten Fußverkehrs-Check auf. Der Fußverkehrs-Check ist ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg, das die Qualität des Fußverkehrs in den Kommunen erfassen soll. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt den Anteil des Fußverkehrs bis 2030 zu steigern. Innerhalb des Fußverkehrs-Check soll geeignet informiert und sensibilisiert werden. Um dieses Ziel zu unterstützen werden Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Abbildung 66: Abschlussworkshop im Schulungssaal der Frewiliigen Feuerwehr



Herr Schroeder-Schilling gibt einen kurzen zeitlichen und inhaltlichen Rückblick und stellt anschließend die Maßnahmenvorschläge vor, die die Teilnehmenden im Nachgang an den Stellwänden diskutieren sollen. Zudem weist er nochmals darauf hin, dass der Fußverkehrs-Check kein Fußverkehrs-Konzept beinhaltet oder bedeutet. Es können von gutachterlicher Seite konzeptionelle, aber keine Detailmaßnahmen erarbeitet werden.

Zunächst zeigt Herr Schroeder-Schilling beispielhafte Stärken und Schwächen des Fußverkehrs Überlingens auf und geht anschließend auf die vier Handlungsfelder und auf die jeweiligen beispielhaften Maßnahmenvorschläge ein. Die Handlungsfelder orientieren sich an den Herausforderungen der Stationen der beiden Begehungen.

A Querungen

A1 Sichtbeziehungen verbessern

A2 Aufmerksamkeit erhöhen

A3 fußverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen

Die Teilnehmenden äußern sich zu den Maßnahmen positiv. Außerdem gibt es eine positive Resonanz, dass das Thema Fußverkehr öffentlichkeitswirksam behandelt wird. Die Vorschläge gehen nicht zu weit, man könnte weitergehende Maßnahmen vorschlagen. Für A2 wird aus der Gruppe der Teilnehmenden zusätzlich die Bremsschwelle vorgeschlagen.

Die standortbezogene Prüfung Umsetzung der Maßnahmen liegt bei der Stadtverwaltung Überlingen.

B Barrierefreiheit

B1 barrierefreie Querungsanlagen

B2 hindernisfreie Wege

Bei Handlungsfeld B2 wird das Problem der Kleiderständer auf den Straßen angesprochen. Sie seien ein großes Problem bezüglich der Hindernisfreiheit der Wege.

Abbildung 67: Diskussionsrunde



C Nutzungskonflikte

- C1 Rad- und Fußverkehr
- C2 Kfz-Verkehr und Fußverkehr
- C3 Straßenraumaufteilung
- C4 Hol und Bringverkehr

Die Teilnehmenden finden die Maßnahmen gut, jedoch fehlt bei Handlungsfeld C die E-Roller-Problematik, da es in der Stadt Überlingen im Sommer einen Modellversuch mit 250 Elektrotretroller und 50 Pedelecs geben. Einige Teilnehmende betrachten den Versuch kritisch, da ein weiteres Mobilitätsangebot noch mehr Chaos auf Überlingens Straßen bedeuten würde. Herr Schroeder-Schilling zeigt auf, wie eine geregelte Nutzung solcher E-Roller ablaufen kann (markierte Abstellflächen, festgelegte Zonen). Der Maßnahmenvorschlag von C2 der vermehrten Schwerpunktkontrollen wird von einem Teilnehmenden bestärkt. Es wird eine verstärkte Kontrolle und höhere Geldbeträge bei Verstoß gewünscht. Außerdem sei die Bürgerinitiative auch wichtig, um den Kontrolldruck zu erhöhen.

Zu C3 wird in der Hafestraße ein langfristiges Durchfahrverbot gewünscht. Dies wurde schon durch die Landesgartenschau umgesetzt, die Verstetigung scheiterte vorerst.

Außerdem wird ein weiteres Handlungsfeld von den Teilnehmenden vorgeschlagen: C5 Geschwindigkeitsreduzierung

D Sonstige Maßnahmen

- D1 Schulwegepläne
- D2 Wegweisung
- D3 Sitz- und Spielgelegenheiten auf den Fußwegen
- D4 Aktionstage
- D5 temporäre Nutzungen

Anschließend dürfen die Teilnehmenden die Maßnahmenvorschläge mit jeweils vier Punkten priorisieren. Die Priorisierung sieht wie folgt aus:

Tabelle 2: Priorisierung der Handlungsfelder

Handlungsfelder	Punkte
A1 Sichtbeziehungen verbessern	1
A2 Aufmerksamkeit erhöhen	3
A3 Lichtsignalanlagen	0
B1 Barrierefreie Querungsanlagen	0
B2 Hindernisfreie Wege	1
B3 Hindernisfreie Wege - Stuttgarter Rechtecke	2
C1 Rad- und Fußverkehr	3
C2 Kfz-Verkehr und Fußverkehr	3
C3 Straßenraumaufteilung	5
C4 Hol- und Bringverkehr	2
C5 Geschwindigkeitsreduktion	5
D1 Schulwegepläne	1
D2 Wegweisung	1
D3 Sitz- und Spielgelegenheiten	4
D4 Aktionstage	1
D5 Temporäre Nutzungen	2

Die priorisierten Handlungsfelder „Straßenraumaufteilung“ und „Geschwindigkeitsreduktion“ liegen beide im übergeordneten Handlungsfeld „Nutzungskonflikte“. Handlungsfeld D3 Sitz- und Spielgelegenheiten ist am drittstärksten priorisiert.

Zum Schluss geht Herr Schroeder-Schilling auf die Implementierung der Fußverkehrsbelange ein und beschreibt den zeitlichen Horizont (kurz-, mittel-, langfristig, Daueraufgabe) der verschiedenen Handlungsfelder. Es wird aufgezeigt, dass schon kleine Maßnahmen große Effekte haben können und die Kommunikation über allen Aufgaben steht. Die Impulssetzung durch den Fußverkehrscheck ist fast abgeschlossen, für die Maßnahmenumsetzung ist die Stadt Überlingen gefragt, wobei technische und rechtliche Belange geprüft werden müssen. Maßnahmenkopplungen sind dabei zu empfehlen. Einige Maßnahmen (z.B. Querungsanlagen, Sitzmöglichkeiten) können gefördert werden.

In Zukunft müsse ein weiterer Austausch bestehen, darüber hinaus benötigen die geplanten Maßnahmen einen Rückhalt aus der Bevölkerung, ein transparentes Beschwerdemanagement wäre von Vorteil.

Im weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks werden die Erkenntnisse von dem Abschlussworkshop in den Abschlussbericht aufgenommen. Der Bericht dient schließlich als Grundlage zum Aufbau einer Erwartungshaltung der Bevölkerung an die Kommune.

Nachfragen und Diskussion

Auf die Frage, warum bei der Lippertsreuter Straße nicht Tempo 30 eingeführt wird, erklärt Herr Kölschbach, dass dies aufgrund der städtebaulichen Eigenschaften nur schwer umzusetzen wäre. Außerdem werden die schlecht beleuchtete Unterführung und ein daraus resultierendes vermindertes Sicherheitsgefühl angesprochen.

Verabschiedung

Herr Schröder-Schilling und Herr Kölschbach bedanken sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion. Herr Kölschbach äußert den Wunsch, dass die Fußverkehrsbelange in Zukunft auch bei der breiten Bevölkerung an Bedeutung gewinnen.

Quellen- und Literaturhinweise

ADAC 2014 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Der Kreisverkehr. Informationen, Regeln, Tipps. München, 2014.

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

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

AGFK-BW 2014 - Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.: Schulradler. Stuttgart, 2014

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemeinde St. Leon-Rot 2014a: Verkehrsentwicklungsplan. St. Leon-Rot, 2014

Gemeinde St. Leon-Rot 2014b: Lärmaktionsplan St. Leon-Rot, 2014

Gemeinde St. Leon-Rot 2011: Rahmenplan Hauptverkehrsstraßen, St. Leon-Rot, 2011

infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018

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.

Mühr, Wendelin 2015: IM DETAIL: Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum. Fulda, 2015

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

Rhein-Neckar-Kreis 2009: Laufende Schulbus. Rhein-Neckar-Kreis, 2009

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

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

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

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

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

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

VM BW 2016 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 2016

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

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

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

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

Sonstige Quellen:

Jugendhaus 2018: Bahn frei, jetzt wird gespielt! Unter: www.jugendhaus.net/home/bericht/2018/05.html

Gemeindenachrichten St. Leon-Rot: 31. Oktober 2019, Nr. 44

STUDIOO GmbH 2019: Die Nette Toilette. Unter www.die-nette-toilette.de

VCD 2019 – Verkehrsclub Deutschland e.V.: Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten. Unter: www.zu-fuss-zur-schule.de

Stadt Freiburg 2018: Verkehrsberuhigte Bereiche. Unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E1678061823/907529/Flyer_VBK_D_10-2018_WEB.pdf