



Abschlussbericht Donaueschingen

Fußverkehrs-Checks BW 2023

Ideen für attraktive Stadtzentren

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 1116
E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/99 99 70 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Verena Wagner
M.Sc. Jonas Schmid

Unter Mitarbeit von:
B.Sc. Lea Heinrich

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 Fußverkehrs-Checks	4
2	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	5
3	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	8
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	12
1.1	Handlungsfeld Querungen (A)	13
1.1	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	22
1.2	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)	31
1.3	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	34
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	36
6	Zusammenfassung	39
7	Dokumentation	41
7.1	Auftaktworkshop (18.09.2023)	41
7.2	Erste Begehung (12.10.2023)	46
7.3	Zweite Begehung (26.10.2023)	51
7.4	Abschlussworkshop (23.11.2023)	56

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Das Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen; gleichzeitig ist das Zufußgehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch hat er unter allen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf und ist in Bau und Unterhalt vergleichsweise kostengünstig. Wenn der Weg für das Zufußgehen zu weit ist, dann beginnt und endet der Weg trotzdem zu Fuß - sei es zum Parkplatz, zur Garage, Haltestelle oder zum Fahrradabstellplatz.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung, die sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden abspielt. Ziel der Landesregierung ist es, den Fußverkehrsanteil bis 2030 von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent zu steigern.

Zur Förderung des Fußverkehrs finden seit 2015 in ausgewählten Kommunen in Baden-Württemberg Fußverkehrs-Checks statt. Diese werden vom Verkehrsministerium finanziert, von der NVBW gesteuert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt. Inzwischen wurden zahlreiche Vorschläge gemeinsam mit der Bürgerschaft gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Davon konnten in den über 100 teilnehmenden Kommunen der Fußverkehrs-Checks ganz unterschiedliche Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden.

Mit dem diesjährigen Motto der Fußverkehrs-Checks „Ideen für attraktive Stadtzentren“ wird der Fokus auf die Förderung der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels über die Stärkung des Fußverkehrs gelegt. Denn eine gute Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ist Voraussetzung für lebendige und verkehrsberuhigte Innenstädte und Ortsmitten. Gerade die Stadtzentren profitieren von einer guten Infrastruktur für den Fußverkehr. Wo attraktive Wege und Plätze zum Flanieren einladen, halten sich Menschen gerne auf. In stark frequentierten Stadträumen mit guten Fußwegebeziehungen floriert der Einzelhandel: Zu Fuß Gehende kaufen Studien zufolge häufiger ein als ÖPNV-Nutzende und Autofahrende und beleben damit auch den öffentlichen Raum vor den Geschäften¹.

Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

Das offizielle Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/> bietet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung und zu den Fußverkehrs-Checks. Dazu zählen Handreichungen, Arbeitshilfen, Broschüren, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen. Zudem lässt sich über www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung ein Newsletter abonnieren.

Bei Fragen zu Konzepten, der Umsetzung von Maßnahmen sowie zur Förderung stehen Ihnen die Fußverkehrsbeauftragten der Regierungspräsidien zur Verfügung. Kontaktdaten unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/service/ansprechpersonen-fussverkehr/>

¹ Schneidmesser et al. 2021 verfügbar unter: https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6000977_5/component/file_6000978/content

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

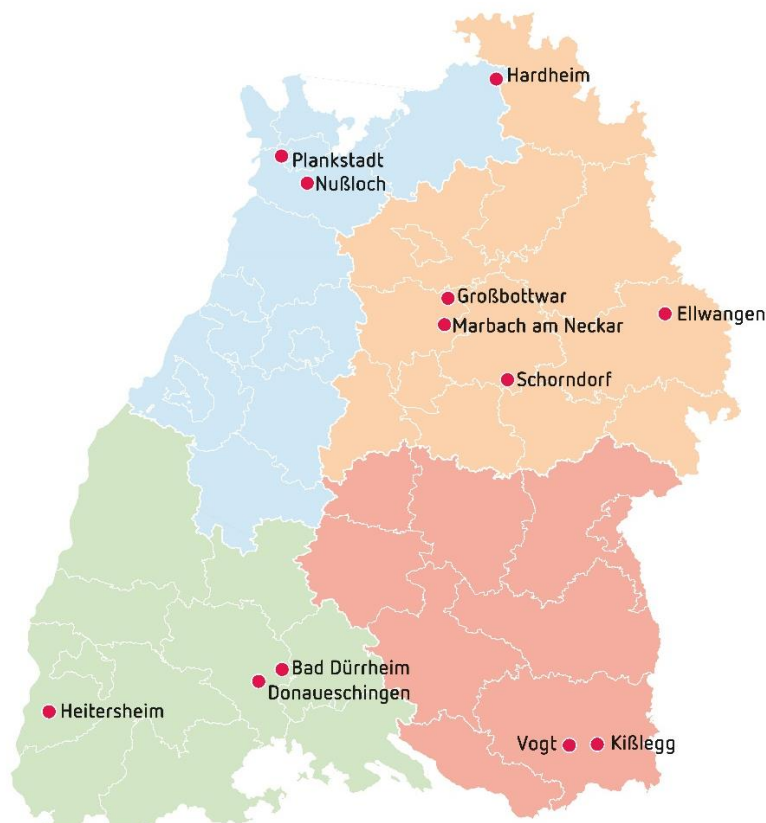
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs.

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürger:innen rücken
- Sensibilisierung für die Belange der zu Fuß Gehenden
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur
- Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung

In der neunten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 52 kommunalen Bewerbungen 12 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2023 ausgewählt.

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2023



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 14. Juli 2023 von Staatssekretärin Elke Zimmer MdL in Stuttgart offiziell vorgestellt.

Abbildung 2: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2023



Quelle: Frank Eppler

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2023 bis Frühjahr 2024.

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop (Abbildung 3). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 7 Dokumentation protokolliert.

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 Donaueschingen zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Verwaltung und Planersocietät vor, den Bereich der Kernstadt zwischen Bahnhofstraße und Kreisverkehr Dürrheimer Straße/ Schulstraße/ Friedhofstraße sowie den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Residenzbereich (An der Stadtkirche) zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Markierungspunkte 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 wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten neuralgische Bereiche. Sie wurden erweitert bis zum Hindenburgring und zur Schellenbergbrücke.

Die **Begehungen**, als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks in Donaueschingen, starteten beide ausgehend vom Knotenpunkt Karlstraße/ Max-Egon-Straße. Die erste Route verlief weiter über die Karlstraße und Schulstraße bis zur Spitalstraße. Von dort über die Werderstraße zurück zur Karlstraße und weiter in Richtung Residenz bis zur Stadtkirche. Über die Josefstraße und die Bahnhofstraße führte die Begehung zum Ziel – der Schellenbergbrücke. Die zweite Begehung führte vom Ausgangspunkt über die Zeppelinstraße zur Brigach parallel der Hermann-Fischer-Allee. Von dort aus gingen die Teilnehmenden weiter über die Käferstraße Richtung Rathaus. Weiter am Rathaus über die Lehenstraße zum Kreisverkehr. Zum Schluss ging es über die Friedhofstraße zum Zielpunkt am Hindenburgring. Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

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, 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.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Situationen des Fußverkehrs in Donaueschingen identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden entweder positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Donaueschingen äußern (siehe Abbildung 4). Dabei wurde deutlich, dass Barrierefreiheit, Sicherheit und die Attraktivität mit einer positiven Tendenz bewertet werden. Die Aussage „Ich bin gerne zu Fuß Gehende(r) in meiner Kommune“ wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops weitgehend positiv bewertet.

Abbildung 4:
Situation des Fußverkehrs in Donaueschingen

Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Donaueschingen

Beschreibung	Beispielbild
<p>+ Naturnahe Fußwege an der Brigach, die einen angenehmen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität haben. Die grüne Umgebung und die Lage am Wasser bilden vor allem in heißen Sommern eine attraktive Umgebung.</p>	
<p>+ Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) erzeugen für die zu Fuß Gehenden eine höhere Verkehrssicherheit.</p>	
<p>+ Attraktive Kernstadt mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich, hohe Nutzungsvielfalt, attraktive Begrünung, fußläufige Erreichbarkeit von Zielen, attraktives gastronomisches Angebot mit Außenbestuhlung.</p>	



Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität durch attraktive Platzgestaltung wie am Rathaus, Lamplatz/ An der Stadtkirche oder in der Käferstraße (Markt).



Viele sehr gepflegte Grünelemente im Straßenraum.



Es finden sich eigenständige, direkte Wegeverbindungen für den Fußverkehr im Stadtgebiet (z.B. Treppenverbindung Burgweg schafft eine Abkürzung und Verbindung zwischen Karlstraße und Lamplatz).



Bürgerliches Engagement mit dem Ziel eines Fußverkehrsnetzes, das uneingeschränkt Mobilität ermöglicht und barrierefrei ist. Teilnahme an den Veranstaltungen des FVC.



Fehlende Querungsmöglichkeiten an zahlreichen Straßenabschnitten. Hierdurch ergibt sich ungeordnetes und ungesichertes Queren an unübersichtlichen Stellen.



Mangelnde Barrierefreiheit an vorhandenen Infrastrukturelementen, z.B. bei Bordsteinen an Kreuzungen oder Querungsstellen (Ampeln).



Große Querungsdistanzen an Knotenpunkten (teilweise sind Knotenpunkte durch großzügige Fahrbahnausgestaltungen unübersichtlich für zu Fuß Gehende).



Pflastersteine bilden eine Hürde für mobilitätseingeschränkte/ ältere Personen mit Rollstuhl oder Rollator, z.B. die gepflasterten Wege im Geschäftsbereich oder die gepflasterten Querungsstellen.





Hindernisse und Engstellen verschmälern in manchen Bereichen die Gehwege, sodass eine Breite vom 2,50 m nicht durchgängig gegeben ist (z.B. entlang der Lehenstraße oder entlang der Geschäfte in der Karlstraße). Es fehlt ein durchgängiges Blindenleitsystem für sehbehinderte Personen.



Topographisch bewegte Ortsmitte stellt Einschränkung für mobilitätseingeschränkte oder ältere Personen dar.

Es mangelt an Sitzgelegenheiten, damit mobilitätseingeschränkte oder ältere Personen Pausen machen und so längere Wege zurücklegen können.

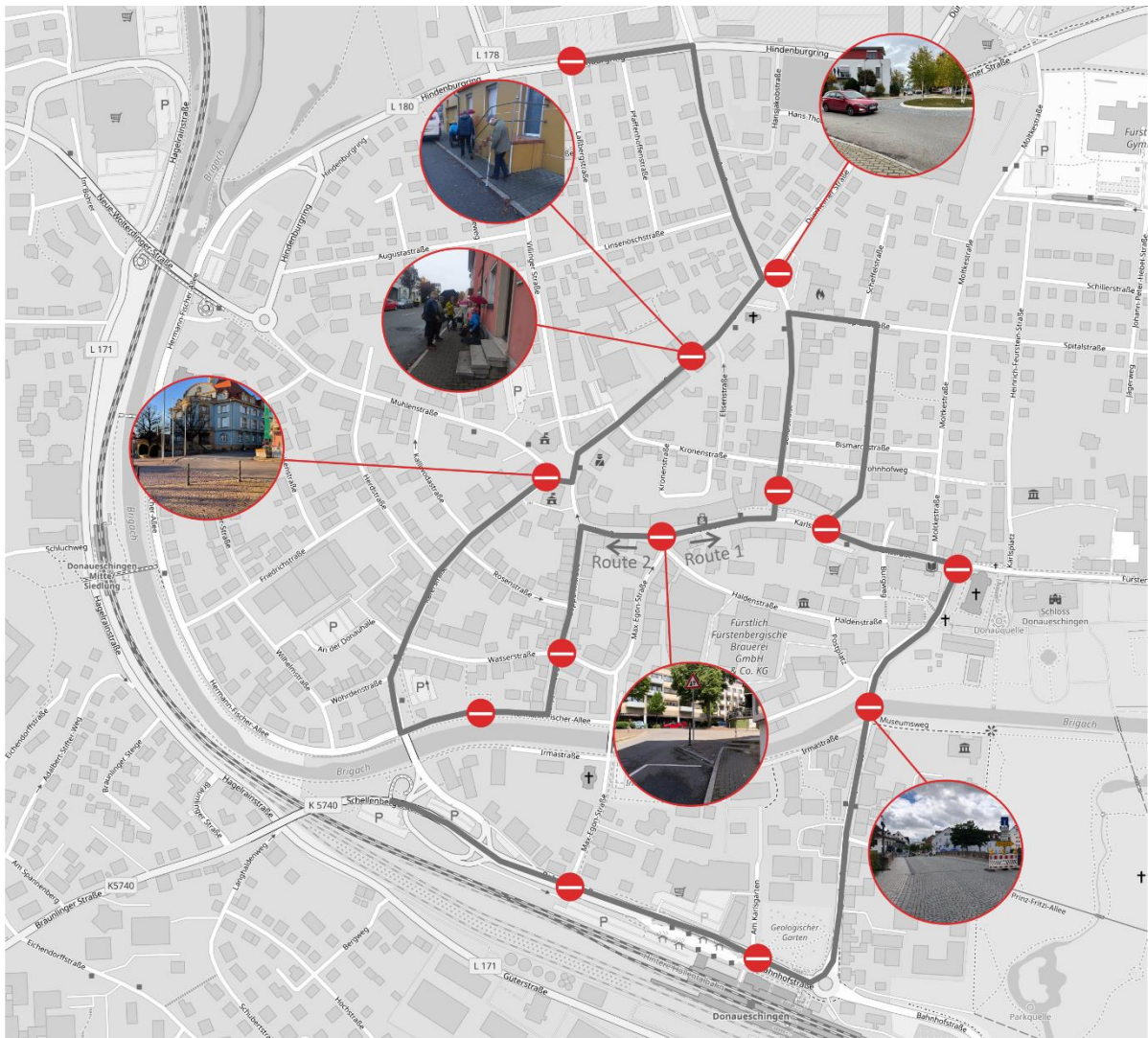


Abbildung 5: Verortung einzelner positiver Aspekte



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: OpenStreetMap

Abbildung 6: Verortung einzelner negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: OpenStreetMap

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Donaueschingen. 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 für die folgenden Handlungsfelder entwickelt:

- **Querungen (A):** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Barrierefreiheit (C):** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Aufenthaltsqualität (E):** Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Gehwege und Plätze erfüllen somit auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Maßnahmen zu den Handlungsfeldern Längsverkehr (B), Schulwegeplanung (D) sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (F) sind im Rahmen der Bearbeitung für Donaueschingen nicht ausgewählt worden. Einige der genannten Maßnahmenvorschläge greifen diese Handlungsfelder jedoch auch auf.

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 bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z.B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, die während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang des Abschlussberichts wieder.

1.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Netzwerke. In der Praxis stellt das Querens für zu Fuß Gehende jedoch eines der größten Hindernisse dar.

Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr 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 7: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1 – Sichtbeziehungen in der Karlstraße verbessern

Problem / Mangel: Die Sichtbeziehungen in der Karlstraße werden als unzureichend empfunden. Hierbei handelt es sich um eine Situation im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich. Es queren viele Personen, da beide Straßenseiten mit Geschäften und Gastronomie besetzt sind. Die Sicht ist vor allem eingeschränkt, weil Fahrzeuge am Straßenrand längs parken, unterbrochen durch Pflanzinseln. Auch die Pflanzinseln selbst stellen ein Sichthindernis dar und behindern die Querung, ebenso wie Schneeaufschüttungen im Winter.

Abbildung 8: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Karlstraße

Handlungsvorschlag: Die Sichtbeziehungen in diesem Bereich können durch die Wegnahme von einzelnen Längsparkplätzen und den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen (Gehwegnasen) verbessert werden. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später unter Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit baulich realisiert werden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die in Reihe parkenden Fahrzeuge gezogen werden und 30-70 cm über diese hinausragen (vgl. Handreichung). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Optimierung des Winterdienstes zur Beseitigung von Schneehaufen. Die Stadt Donaueschingen arbeitet an einer Gesamtmaßnahme „Sanierung südliche Innenstadt“. Hier können die Maßnahmen integriert werden.

Erläuterung / Hinweise: Siehe Handreichung; Kapitel 5.4 Sichtbeziehungen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Beispiel für Gehwegnasen



Quelle: Planersocietät, links Radevormwald, rechts Bad Säckingen

Weitere Einsatzorte: Der Einsatz von Gehwegnasen eignet sich in Bereichen mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Verbesserungsmöglichkeiten zeigen sich u. a. in der Zeppelinstraße im Bereich der Knotenpunkte Zeppelin-/ Rosenstraße und Zeppelin-/Wasserstraße. Auch hier müssen für die Maßnahme Längsparkplätze entfernt werden.

A2 – Aufmerksamkeit für Kfz erhöhen

Problem / Mangel: In Donaueschingen besteht in manchen Bereichen ein erhöhter Querungsbedarf für den Fußverkehr, z. B. im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Karlstraße, da dort beide Straßenseiten mit Geschäften und Gastronomie besetzt sind. In diesen Bereichen kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Kfz-Verkehr, da querende Personen teilweise nicht wahrgenommen oder beachtet werden. Bestehende Pflasterbereiche sind für den Kfz-Verkehr nicht logisch angeordnet und verlieren dadurch ihre aufmerksamkeitssteigernde Wirkung.

Abbildung 10: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Knotenpunkt Karlstraße / Max-Egon-Straße

Handlungsvorschlag: Die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehr auf zu Fuß Gehende in der Karlstraße kann durch die Einrichtung von hervorgehobenen Querungen verbessert werden: Der gesamte Bereich der Karlstraße kann durch eine Veränderung der Oberflächen (z. B. durch eine einheitliche Pflasterung unter Beachtung der Barrierefreiheit) neu gestaltet werden. Alternativ kann ein sinnvoller Wechsel aus Pflaster- und Asphaltbändern entstehen. Pflasterbänder steigern die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden und freizuhaltende Asphaltbänder dienen zum barrierefreien eindeutigen Querenden. Hierdurch kann es zu einer Verkehrsberuhigung kommen. Asphaltbänder sind in Kombination mit Maßnahme A1 möglich. Die Stadt Donaueschingen arbeitet an einer Gesamtmaßnahme „Sanierung südliche Innenstadt“. Hier können die Maßnahmen integriert werden.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: Kapitel 5.3.4 (Teil-) Aufpflasterungen, Kapitel 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. Bei der Verwendung von Pflaster ist zu gewährleisten, dass die Barrierefreiheit gegeben ist (Asphaltband oder Komfortstreifen), siehe Maßnahme C1.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Beispiele für Querung mit Asphaltband



Quelle: Planersocietät, links Aalen, rechts Köln

Weitere Einsatzorte: Mehrere Stellen in der Karlstraße / gesamte Karlstraße

A3 – Sicherheit und Querbarkeit am Knotenpunkt An der Stadtkirche verbessern

Problem / Mangel: Der Bereich der Residenz (Stadtkirche und Donauquelle) ist gekennzeichnet durch ein hohes Aufkommen an ortsfremden Personen (Tourist:innen) und einem sehr hohen Kfz-Aufkommen. Die Platzverhältnisse in den Seitenräumen sind für große Fußverkehrsmengen nicht ausreichend und die Personen benutzen die Fahrbahn. Außerdem queren sie ungeordnet, teilweise bei eingeschränkten Sichtverhältnissen. Sobald überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auftreten, kann die Sicherheit nur eingeschränkt gewährleistet werden.

Abbildung 12: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, An der Stadtkirche

Handlungsvorschlag: Die Situation kann durch verschiedene Maßnahmen klarer organisiert und gestaltet werden: Im Sinne einer Verkehrsvermeidung müssen mehrere Maßnahmen zusammenspielen, die die Verkehrsstärke reduzieren. Zunächst muss versucht werden, den übergeordneten Verkehr zu verlagern (z.B. LKW-Verbot, Bau einer attraktiven Umfahrung). Der verbleibenden Kfz-Verkehr sollte durch verengte Kurven (z.B. durch Stadtmobiliar) und eine Engstelle (Einbahnverkehr) geführt werden, damit eine Verkehrsberuhigung eintritt und sich nur der notwendige Quell- und Zielverkehr einstellt. Ein Teil des Fußverkehrs zur Donauquelle sollte mit Wegweisungsschildern über den rückwärtigen Bereich der Kirche geführt werden. Ein Gesamtkonzept für den Bereich muss erstellt werden.

Positive Auswirkung für den Fußverkehr hätte hier die derzeit zurückgestellte Planung zur "Initiative CityRing". Durch die dabei vorgesehene Umfahrung des Innenstadtbereichs könnte zwischen Lamplatz und dem Bereich um die Stadtkirche eine kleine Fußgängerzone entstehen. Dies könnte erheblich zur Attraktivitätssteigerung beitragen und die Situation für zu Fuß Gehende verbessern.

Siehe Handreichung: Kapitel 4.2 Fußwegenetz, 3.4 Stadtmobiliar, 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, 7.3 Wegweisung

Erläuterung und Hinweise: Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit in Bezug auf die Positionierung der Möblierung sowie bei der alternativen Routenführung. Stadtmobiliar: Temporäre Umgestaltung mit ausleihbaren modularen Elementen und Möbeln (siehe Kap. 5).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiel für Stadtmobiliar und verengte Kurve



Quelle: Planersocietät, links Bodnegg, rechts Bad Krotzingen

Weitere Einsatzorte: Diese Maßnahme hat Auswirkungen auf den Bereich der Schützenbrücke (C3) und umgekehrt. Das Stadtmobiliar ist auch für den Lamplatz geeignet.

A4 – Knotenpunkt Schellenbergbrücke/Käferstraße neu strukturieren

Problem / Mangel: An der Schellenbergbrücke besteht im Zuge der Käferstraße ein großzügiger, unsignalisierter Knotenpunkt mit Mittelinseln. Auf Grund der Wegebeziehung Schulzentrum – Bahnhof kommt es an diesem Knotenpunkt zu einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen mit besonders schutzbedürftigen Personen. Das sichere Queren wird durch die Knotenpunktgeometrie erschwert.

Abbildung 14: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schellenbergbrücke

Handlungsvorschlag: Das Queren über die Käferstraße sollte kurzfristig durch Markieren der Querungsstelle auf der Fahrbahn verbessert werden. Außerdem kann bei einer Neustrukturierung des gesamten Knotenpunktes überprüft werden, ob der Kfz-Verkehr im südwestlichen Knotenpunktarm auf den Busverkehr reduziert werden kann (Kfz-Verbot, Linienverkehr frei).

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 5.3.3 Farbige Hervorhebung*
Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Fotocollage – farbige Markierung an einer Querungsstelle



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: Der Einsatz von markierten Überwegen eignet sich in Bereichen, in denen eine erhöhte Aufmerksamkeit gefordert ist und Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Lichtsignalanlagen (LSA) nicht zum Einsatz kommen können.

A5 – Querungsmöglichkeiten vor dem Rathaus verbessern

Problem / Mangel: Vor dem Rathaus I (blaues Rathaus) in Donaueschingen wurde die Situation im Umfeld als unzureichend empfunden. Es fehlen klare Querungsverbindungen für Rad- und Fußverkehr. Die Oberflächen der Fahrbahnen in der Mühlenstraße, Lehenstraße und Karlstraße sind nicht entsprechend der Vorfahrtssituation angepasst und müssen derzeit durch Beschilderung erklärt werden.

Abbildung 16: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Lehenstraße

Handlungsvorschlag: Der gesamte Bereich sollte umgestaltet werden. Bei der Konzeption sollte überprüft werden, ob die Regionalbusse neu geführt werden können, um den gesamten Bereich zu umfahren, damit im gesamten Bereich eine Minderung der Verkehrsmenge/Verkehrsberuhigung eintritt. Eine Aufpflasterung der Knotenpunkte ist denkbar ebenso wie die (teilweise) Gestaltung als Fußgängerzone oder auch eine eindeutige Betonung der vorfahrtsberechtigten Straßenzüge. Es ist wichtig, Klarheit und Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Für zu Fuß Gehende muss überprüft werden, wie die Querungsbeziehungen sind und ob die Überwege richtig positioniert sind.

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen*
Eine Aufpflasterung des gesamten Knotenpunktes erhöht die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden. Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 17: Beispiel für die Aufpflasterung eines Knotenpunkts



Quelle: Planersocietät, Rangendingen (links), Donaueschingen (rechts)

A6 – Fußgängerüberwege an Kreisverkehren einrichten

Problem / Mangel: Am Kreisverkehr Lehenstraße/Dürrheimer Straße/Schulstraße stehen nicht an jedem Knotenpunktarm gesicherte Querungsanlagen zur Verfügung. Dadurch kann es zu gefährlichen Situationen und Konflikten beim Queren kommen.

Abbildung 18: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schulstraße, Lehenstraße

Handlungsvorschlag: An den Zufahrten der Lehenstraße und Schulstraße sollten gesicherte Fußgängerüberwege eingerichtet werden. Die Querungsstelle im Zuge der Dürrheimer Straße, die bisher mit Mittelinsel ausgeführt ist, sollte ebenfalls durch einen Fußgängerüberweg ergänzt werden. Gemäß „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ des Verkehrsministeriums BW sollen Zebrastreifen an allen Kreisverkehrsarmen angelegt werden, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen zumindest an einem Arm erreicht sind. Zur Einrichtung notwendig ist eine Prüfung der Einhaltung der rechtlichen, verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen. Zwischen der Schulstraße und der Dürrheimer Straße sollte der Gehweg ergänzt werden.

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 5.1.1 Fußgängerüberwege*
Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit.
Im Rahmen einer Planung der Maßnahme sollten die im Umfeld vorhandenen LSA überprüft werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 19: Beispiel für Fußgängerüberweg am Kreisverkehr und Anforderungen an einen FGÜ



Quelle: Planersocietät, links Neumünster, rechts Skizze gemäß R-FGÜ und Leitfaden zur Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen Baden-Württemberg

Weitere Einsatzorte: Kreisverkehr Josef-/Bahnhofstraße

A7 – Querungssituation am Hindenburgring verbessern

Problem / Mangel:

Im Bereich der ehemaligen Kasernenanlage (Hindenburgring/Villinger Straße) wird ein neuer Standort für die Realschule gebaut. Es wird ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen, v.a. von Schutzbedürftigen erwartet, die den Hindenburgring queren werden. Im Abschnitt zwischen Villinger Straße und Friedhofstraße ist aktuell keine Überquerungsstelle vorhanden.

Abbildung 20: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Hindenburgring

Handlungsvorschlag:

Zur Sicherung des Schulverkehrs sollte über den Hindenburgring eine Querungsanlage eingerichtet werden. Im Bereich zwischen Laßbergstraße und Pfaffenhofenstraße wird eine Querungsanlage in Form einer Lichtsignalanlage durch die Stadt geplant. Bei dem Bau dieser ist auf die barrierefreie Ausgestaltung zu achten. Für den neuen Schulstandort sollte ein Gesamtkonzept zum Thema schulisches Mobilitätsmanagement erstellt werden, das die Themenbereiche Fußverkehr, Fahrradverkehr, Elterntaxis und Busverkehr enthält. Die neue Querungsanlage sollte als sichere Querungsstelle auf dem Schulweg verzeichnet sein.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 5.1.2 Lichtsignalanlagen
Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 21: Beispiele für LSA mit und ohne Mittelinsel



Quelle: Planersocietät, links Dortmund, rechts Keltern

Weitere Einsatzorte:

Ein schulisches Mobilitätsmanagement ist für alle Schulstandorte zu empfehlen, um die aktive Mobilität der Schülerinnen und Schüler in der gesamten Stadt zu stärken.

1.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

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. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seheinschränkungen oder Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, weitere 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. Deutsches Institut für Menschenrechte, DIMR 2018). Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Abbildung 22: Barrierefreiheit



Darstellung: Planersocietät Quelle: <https://www.vdk.de>

C1 – Pflasterung optimieren

Problem / Mangel:

Die Straßenräume in Donaueschingen sind geprägt von unterschiedlichen Pflasterarten. Es wird versucht, hierdurch die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden zu erhöhen und somit sichere Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende zu schaffen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellen unebene Oberflächen jedoch ein Hindernis dar, da sie einen erhöhten Kraftaufwand erfordern und als unangenehm empfunden werden.

Abbildung 23: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Bahnhofstraße

Handlungsvorschlag:

Die Pflasterung sollte für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl optimiert werden. Eine Möglichkeit besteht darin, ein sogenanntes Komfortband einzubauen. Hierbei ist der Mittelteil der Pflasterung durch Asphalt ersetzt, damit die Berollbarkeit verbessert ist. Alternativ kann ein gesägtes Pflaster verwendet werden, welches glatter in der Oberfläche ist. Der Einsatz eines solche Pflasters ist im Bereich des Bahnhofs bereits durch die Stadt beschlossen und im Haushalt eingestellt worden. Der Einbau ist für 2024 vorgesehen.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 3.1 Oberflächen und 3.2 Taktile Elemente
In dem Zusammenhang müssen Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung geplant werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 24: Beispiel für geeignetes Pflaster und Komfortband



Quelle: Planersocietät, links Rangendingen, rechts Köln

Weitere Einsatzorte:

Schulstraße, Werderstraße, Bahnhofstraße, An der Stadtkirche, Karlstraße

C2 – Bordsteine an Knotenpunkten absenken

Problem / Mangel: An vielen Querungsstellen in Donaueschingen sind die Bordsteine zu hoch oder nicht fachgerecht abgesenkt worden. Auf Grund von fehlenden taktilen Leitelementen oder Bordsteinabsenkungen ergeben sich Problematiken für mobilitätseingeschränkte oder sehingeschränkte Personen. Die Berollbarkeit für Rollatoren oder Rollstühle ist nicht ausreichend gegeben und die Bordsteine stellen ein Hindernis dar.

Abbildung 25: Foto der Situation



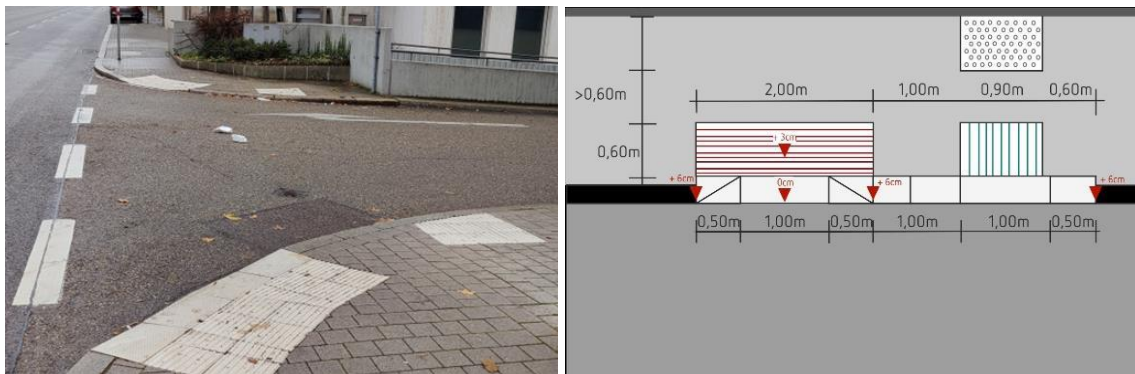
Quelle: Planersocietät, Rosenstraße

Handlungsvorschlag: Die Bordsteine müssen baulich abgesenkt werden. Sowohl für Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln wie auch für Personen mit Seheinschränkungen muss ein sicheres, problemloses Queren ermöglicht werden. Daher ist der Einsatz von getrennten Überquerungsstellen nach DIN 32984 mit differenzierten Bordhöhen und taktilen Elementen zu empfehlen. Wo möglich, sollte ein Doppelbord eingebaut werden.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: Kapitel 3.2 Taktile Elemente

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 26: Beispiel für abgesenkte Bordsteine und Prinzipskizze Doppelbord



Quelle: Planersocietät, links Pforzheim

Weitere Einsatzorte: Schulstraße, Werderstraße, Wasserstraße, Rosenstraße, Zeppelinstraße, Lehenstraße, Kreisverkehr Bahnhofstraße

C3 – Sicherheit an der Schützenbrücke verbessern (Josefstraße)

Problem / Mangel:

Die Schützenbrücke im Zuge der Josefstraße weist einen Querschnitt auf, bei dem die zu Fuß Gehenden in sehr schmalen Seitenräumen geführt werden. Dieser ist lediglich durch eine dunkle Pflasterreihe von der Fahrbahn getrennt, was für Personen mit Seheinschränkungen zu Gefahrensituationen führen kann. Es kommt bei hohem Fußverkehrsaufkommen (Tourist:innen) zu ungeordnetem Queren und zu Unsicherheiten.

Abbildung 27: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schützenbrücke

Handlungsvorschlag:

Im Sinne einer Verkehrsvermeidung müssen mehrere Maßnahmen zusammenspielen, die die Verkehrsstärke reduzieren. Zunächst muss versucht werden, den übergeordneten Verkehr zu verlagern (z.B. LKW-Verbot, Bau einer attraktiven Umfahrung). Für den verbleibenden Kfz-Verkehr sollte die Fahrbahnbreite auf der Schützenbrücke verringert werden, damit eine Verkehrsberuhigung eintritt und sich nur der notwendige Quell- und Zielverkehr einstellt. Die gewonnene Fläche sollte dem Seitenraum zugeschlagen werden. Sobald das Verkehrsaufkommen in dem gesamten Straßenzug reduziert ist, hat dies Auswirkungen auf die Situation an der Schützenbrücke. Das Gesamtgefüge im Verkehr wird sich ändern und die zu Fuß Gehenden können sich sicherer fühlen. Um die Barrierefreiheit zu verbessern, müssen Leitstreifen eingebaut werden und die farbliche Abgrenzung verstärkt werden.

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 3.3 Wahrnehmung Barrierefreiheit siehe DIN 32984.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 28: Beispiel für Blindenleitstreifen in Pflaster



Quelle: Planersocietät, links Schwetzingen, rechts Mannheim

Weitere Einsatzorte:

Die Josefstraße führt zur Kreuzung Karlstraße/An der Stadtkirche. Die Maßnahme C3 hat Auswirkungen auf den Knotenpunkt An der Stadtkirche/Karlstraße (A3) und umgekehrt.

C4 – Flussnahe Gehwege planen

Problem / Mangel:

Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite der Hermann-Fischer-Allee ist ein attraktiver naturnaher Weg direkt an der Böschung zur Brigach. Die wasser-gebundene Oberfläche ist allerdings uneben und hat Engstellen, die durch große Bäume entstehen. Der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite ist teilweise sehr schmal (z. B. Höhe Zeppelinstraße). Die zu Fuß Gehenden weichen auf die Straße aus.

Abbildung 29: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Hermann-Fischer-Allee

Handlungsvorschlag:

Der attraktive Weg sollte in seiner naturnahen Charakteristik nicht verändert oder versiegelt werden. Der Baumbestand soll erhalten bleiben, sobald jedoch Neupflanzungen anstehen, sind die Baumstandorte zu überdenken. Die Oberfläche muss planiert und geebnet werden, damit sie besser berollbar ist. Bei den Arbeiten ist der Wurzelbereich der bestehenden Bäume zu schonen. Zugunsten einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität kann die Zugänglichkeit zur Brigach verbessert werden, z.B. durch den Einbau von Treppen/Sitzstufen oder Sitzmöbeln. Die Wegnahme von Längsparkplätzen zur Verschmälerung der Fahrbahn und zugunsten der Gehwegbreiten auf beiden Seiten kann den Straßenraum mittelfristig noch attraktiver gestalten.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: Kapitel 3.1 Oberflächen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 30: Beispiel für ebene wassergebundene Decke und Sitzen am Wasser



Quelle: Planersocietät links Emscherland, rechts Mungsten

Weitere Einsatzorte:

Gehweg am südlichen Ufer der Brigach.

C5 – Hindernisse beseitigen

Problem / Mangel: Hindernisse, wie beispielsweise Tische und Stühle der Außengastronomie, Werbeanbieter oder Mülltonnen schränken die Fußinfrastruktur ein und stellen v.a. für den Fuß-Längsverkehr ein Hindernis dar. Im Untersuchungsgebiet wurden solche Hindernisse für den Fußverkehr festgestellt, vor allem in der Karlstraße. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen, aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar und beeinträchtigen den Fußverkehr.

Abbildung 31: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Karlstraße

Handlungsvorschlag: An den Orten, an denen eine bauliche Aufweitung von Gehwegen oder die Nutzung von anderen Flächen für den Fußverkehr nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen und im Stadtgebiet hindernis- und konfliktarme Gehwege zu schaffen. Zur Erreichung der Barrierefreiheit und für einen Gehwegbreite von 2,50 m in Straßenabschnitten, an denen sich viele Elemente auf der Fußverkehrsinfrastruktur ansammeln, können alternative Flächen gesucht und angeboten werden. Die Stadt Stuttgart hat beispielsweise im Rahmen ihres Fußverkehrskonzeptes s.g. „Stuttgarter Rechtecke“ geschaffen, die Fremdnutzungen an einem Ort unter Aufgabe eines Parkplatzes bündeln und somit freie Flächen für den Fußverkehr schaffen. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss mit den Betreibenden von Gastronomie und den Händler:innen kommuniziert werden und ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. So kann beispielsweise eine Mindestbreite definiert werden, die im gesamten Stadtgebiet von Hindernissen freigehalten werden muss. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senior:inneneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs kann eine temporäre Lösung getestet werden.

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 4.1 Adäquate Gehwege, 7.2 Informationen und 8.2 Satzungen und ordnungsrechtliche Maßnahmen*
Gemäß EFA² sind für Verweilflächen vor Schaufenstern oder Auslagen 1,00 m – 1,50 m Breitenzuschläge im Seitenraum vorzusehen.

² Vgl. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002), S. 16

C5 – Hindernisse beseitigen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Beispiel Stuttgarter Rechteck



Quellen: links Planersocietät, Stuttgart, rechts Landeshauptstadt Stuttgart

Weitere Ein- Siehe Maßnahme E2, Zeppelinstraße, Max-Egon-Straße
satzorte:

C6 – Breite von Gehwegen vergrößern

Problem / Mangel:

In manchen Straßenabschnitten, z.B. in der Lehenstraße, sind die Gehwege teilweise baulich sehr schmal und werden darüber hinaus noch durch private Treppenanlagen, Lichtschachtabdeckungen oder Blumenkübel zusätzlich eingeschränkt. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen, aber auch bei Begegnungsverkehr auf dem Gehweg stellen solche Elemente Hindernisse dar und beeinträchtigen den Fußverkehr.

Abbildung 33: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Lehenstraße

Handlungsvorschlag:

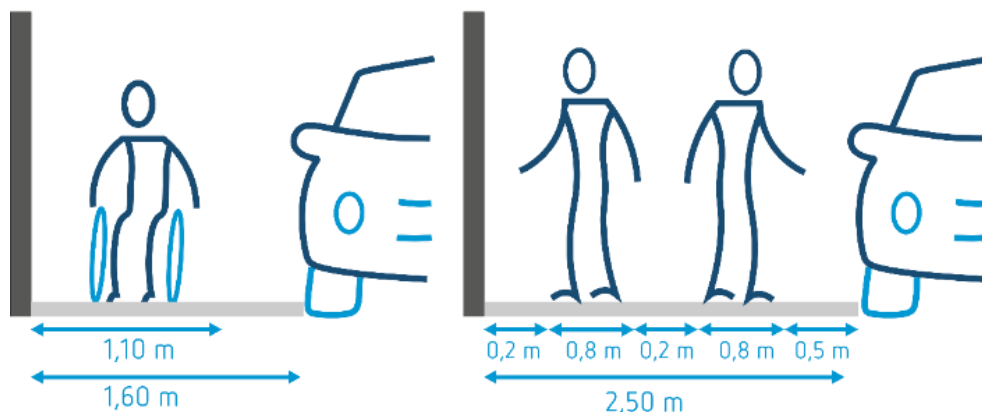
Generell muss in solchen Straßenabschnitten darauf geachtet werden, dass die Hindernisse von privaten Eigentümer:innen die ohnehin bereits schmale Gehwegbreite nicht noch zusätzlich einschränken. Das Thema muss kommuniziert werden und ein Problembewusstsein geschaffen werden. Die Hindernisse müssen entfernt werden. In der Lehenstraße ist die Fahrbahnbreite sehr groß und sollte im Rahmen einer Planung für den gesamten Bereich verringert werden. Die Stadt Donaueschingen arbeitet an einer Gesamtmaßnahme „Sanierung südliche Innenstadt“. Hier können die Maßnahmen integriert werden. Temporär und kurzfristig ist eine Verlagerung von Elementen wie Blumenkübeln und Mülltonnen aus dem Seitenraum möglich, z.B. auf Parklets (siehe Maßnahme E2).

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.1 Adäquate Gehwege, 7.1 Aktionen und temporäre Maßnahmen, 7.2 Informationen, 8.2 Satzungen und ordnungsrechtliche Maßnahmen
Regelbreite s.u.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Prinzipskizze der benötigten Breite eines Rollstuhls (links) und der Regelbreite (rechts)



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: Schulstraße, siehe Maßnahme E2

C7 – Gehwegneigungen anpassen

Problem / Mangel:

Auf Grund der Topografie finden sich im Stadtgebiet an einigen Stellen stärkere Längsneigungen der Gehwege. Zusätzlich wurden bei den Fußverkehrs-Checks an mehreren Stellen starke Querneigungen auf den Gehwegen festgestellt. Für ältere Menschen oder Menschen, die auf rollende Hilfsmittel (Rollator, Rollstuhl) angewiesen sind, stellt dies häufig ein großes Hindernis in der Begehrbarkeit der Gehwege dar, da die Rollatoren und Rollstühle abdriften.

Abbildung 35: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Zeppelinstraße

Handlungs- vorschlag:

Die starken Längsneigungen im Stadtgebiet von Donaueschingen sind Resultat der bewegten Topografie und größtenteils unvermeidbar. Hier ist es wichtig, darauf in den Planungen zu reagieren. Es muss auf attraktive Alternativen geachtet werden, damit Personen über Umwege mit geringerer Längsneigungen wichtige Ziele in der Stadt erreichen können. Weitere Ansätze zur Längsneigung vgl. Maßnahmenvorschlag E2. Bei Gehwegen mit starker Längsneigung sollten Hinweise auf eingeschränkte Nutzbarkeit angebracht werden, vor allem bei winterlichen Verhältnissen. Das Thema Querneigung muss umfassend beachtet werden. Querneigungen können baulich beseitigt werden, indem der gesamte Gehweg abgesenkt wird. Dies beinhaltet häufig größerer Baumaßnahmen und sollte langfristig angelegt sein und schrittweise erfolgen, am besten, sobald ein Straßenabschnitt umgebaut wird. Die Stadt Donaueschingen arbeitet an einer Gesamtmaßnahme „Sanierung südliche Innenstadt“. Hier können die Maßnahmen integriert werden.

Erläuterung und Hin- weise:

Die Querneigung des Gehwegs sollte nicht mehr als 2,0 % betragen. In topografisch ebenen Bereichen ist eine Querneigung von max. 2,5 % möglich³. An Grundstückszufahrten sollten diese Werte bestenfalls auch nicht überschritten werden, dennoch sind in diesen Bereiche Maximalquerneigungen von 6,0 % möglich⁴.

Weitere Ein- satzorte:

Werderstraße, Zeppelinstraße, Karlstraße, Josefstraße, Kronenstraße

³ Vgl. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), S. 23

⁴ Vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), S. 120

1.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)

E1 – Grünqualität steigern

Problem / Mangel: Bei den Fußverkehrs-Checks in Donaueschingen wurde die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum thematisiert. Gehwege und Plätze erfüllen auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für konsumfreien Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Im Bereich der Karlstraße sind solche öffentlichen Räume vorhanden, das Grundstück an der Karlstraße 50, bei der Stele der Bürgerstiftung, erlebt jedoch ein Schattendasein und könnte besser genutzt werden. Es ist nicht ausreichend Stadtmobiliar vorhanden.

Abbildung 36: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Karlstraße

Handlungsvorschlag: Um die Fläche attraktiver zu gestalten, sollten Sitzgelegenheiten und Spielelemente platziert werden. Es ist darauf zu achten, dass dabei für alle Generationen Möglichkeiten angeboten werden, dass qualitätsvolle Elemente gewählt werden, das Design kommunikativ gestaltet und angeordnet ist und dass sowohl Sonnen- als auch Schattenplätze (z. B. über größere Bäume) angeboten sind. Neben der Steigerung der Verweilqualität kann die Grünqualität in diesem Bereich angepasst werden. So können beispielsweise Urban Gardening-Flächen, insektenfreundliche Beete oder Aktionen zu „essbaren Städten“ eine positive Anpassung der Grünstrukturen bewirken sowie die Umweltverbundenheit innerhalb der Gesellschaft erhöhen.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: Kapitel 2.3 Sitzgelegenheiten, Kapitel 2.4 Spielelemente
Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit.
Stadtmobiliar: Temporäre Umgestaltung mit ausleihbaren modularen Elementen und Möbeln (siehe Kap. 5).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiel für attraktives Mobiliar und Skizze barrierefreie Sitzgelegenheit



Quelle: Planersocietät, links Hamburg, rechts Prinzipskizze barrierefreie Sitzgelegenheiten

Weitere Einsatzorte: Sitzgelegenheiten am Ufer der Brigach, siehe Maßnahme C4.

E2 – Aufenthaltsqualität im Längsverkehr fördern

Problem / Mangel:

Einige Straßen in Donaueschingen haben einen schmalen Gehweg, wenige Grünelemente und beidseitige Parkmöglichkeiten. Häufiger sind die Gehwege zudem mit Hindernissen belegt. In der Zeppelinstraße als Straße mit großer Längsneigung kommt dies besonders zum Tragen, da der „Aufstieg“ für manche Menschen beschwerlich ist.

Abbildung 38: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Zeppelinstraße

Handlungs- vorschlag:

Es wird vorgeschlagen, pro Straßenblock einen Längsparkplatz umzuwandeln; zunächst temporär sowie kurzfristig mit Markierung in ein Parklet und mittelfristig baulich und dauerhaft als „Stuttgarter Rechteck“. Hierbei wird auf der Fläche des Parkplatzes Platz geschaffen für alternative Nutzungen wie Begegnungsräume, Fahrradabstellanlagen, Grünelemente und Sitzgelegenheiten zum Ausruhen.

Die Maßnahmen sind auch geeignet als Verkehrsversuch.

Die Stadt Donaueschingen arbeitet an einer Gesamtmaßnahme „Sanierung südliche Innenstadt“. Hier können die Maßnahmen integriert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.1 Adäquate Gehwege sowie Multifunktionsstreifen und Multifunktionsflächen

Beachtung der Aspekte der Barrierefreiheit.

Stadtmobiliar: Temporäre Umgestaltung mit ausleihbaren modularen Elementen und Möbeln (siehe Kap. 5).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 39: Beispiel für Parklets



Quelle: Planersocietät links Heilbronn, rechts Stuttgart

Weitere Einsatzorte: Max-Egon-Straße

E3 – Gefahrene Geschwindigkeiten Josefstraße verringern

Problem / Mangel:

In der Josefstraße gilt Tempo 30 bzw. nördlich der Irmastraße Tempo 20. Es wurden von der Stadtverwaltung Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen und Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt. Der Wechsel von Tempo 30 auf Tempo 20 ist im Straßenraum nicht erkennbar und wird nicht wahrgenommen. Die Platzierung des Verkehrsschildes passt nicht zum Wechsel im Bodenbelag. Es entstehen Unsicherheiten bei den zu Fuß Gehenden.

Abbildung 40: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Josefstraße

Handlungs- vorschlag:

Die Änderung der Geschwindigkeitsbereiche sollte eindeutiger dargestellt werden. Zu diesem Zweck werden an den Übergangsbereichen „Torsituationen“ gestaltet, diese können aus Engstellen oder Oberflächenveränderungen am Beginn des Bereichs bestehen. Dadurch wird ein Wechsel klar erkennbar und es kommt zu einer Verkehrsberuhigung. Das Verkehrsschild muss dementsprechend platziert werden. Als kurzfristige Lösung bieten sich eine Installation einer Geschwindigkeitsanzeigetafel (z.B. „Smileys“), mobile oder stationäre Überwachung und Ahndung an.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 41: Beispiel für Torsituation zur Tempo-20-Zone und Geschwindigkeitsdisplay



Quelle: Planersocietät links Bad Krotzingen, rechts Donaueschingen

Weitere Ein- satzorte:

Jeweils am Beginn/Ende der Tempo-20-Zone (Karlstraße, Zeppelinstraße).

1.3 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Donaueschingen betrachtet werden. Die betrachteten Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend zeitlich eingeordnet. Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen: Demnach sollten die diskutierten Maßnahmenvorschläge umgesetzt oder transparent geprüft werden. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren.

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

Abbildung 42: Zeitliche Einordnung der Maßnahmevorschläge

Handlungsfelder		Beschreibung der Maßnahme	Leuchtturm- projekt		
Handlungsfeld Querungen (A)			Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
A1	Sichtbeziehungen in der Karlstraße verbessern	Einsatz von Gehwegnasen			x
A2	Aufmerksamkeit für Kfz erhöhen	Aufpflasterung oder Pflasterbändern herstellen			x
A3	Sicherheit und Querbarkeit am Knotenpunkt An der Stadtkirche verbessern	Gesamtkonzept, verengte Kurve, Wegweisung Fußgänger			x
A4	Knotenpunkt Schellenbergbrücke/Käferstraße neu strukturieren	Markierung der Querungsstelle, Überprüfung Knotenpunkt			
A5	Querungsmöglichkeiten vor dem Rathaus verbessern	Umgestaltung Knotenpunkt			x
A6	Fußgängerüberwege an Kreisverkehren einrichten	FGÜ an allen vier KP-Armen herstellen			
A7	Querungssituation am Hindenburg verbessern	Querungsstelle mit LSA einrichten			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)		Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
C1	Pflasterung optimieren	Komfortstreifen und Leitstreifen herstellen			
C2	Bordsteine an Knotenpunkten absenken	Bordsteinabsenkung mit Doppelbord			
C3	Sicherheit an der Schützenbrücke verbessern (Josefstraße)	Fahrbahnbreite reduzieren, Leitstreifen einbauen			
C4	Flussnahe Gehwege planieren	Oberfläche begradigen			
C5	Hindernisse beseitigen	Hindernisse entfernen, Stuttgarter Rechteck			
C6	Breite von Gehwegen vergrößern	Reduktion der Fahrbahnbreite, Hindernisse entfernen			
C7	Gehwegneigungen anpassen	Bauliche Anpassungen vornehmen			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)		Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
E1	Grünqualität steigern	Platzieren von Möbeln und Spielelementen			
E2	Aufenthaltsqualität im Längsverkehr fördern	Kurzfristig Parklet, mittelfristig Stuttgarter Rechteck			
E3	Gefahrene Geschwindigkeiten Josefstraße verringern	Überwachung kurzfristig, Torsituation langfristig			

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

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. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in Donaueschingen getan. Dieser soll dazu dienen, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken.

Außerdem bestehen in Donaueschingen bereits weitere Ziele zur Verkehrs- und Stadtentwicklung, die einen positiven Einfluss auf die Förderung des Zufußgehens haben werden. Das Ziel, in der Stadt insgesamt den Durchgangsverkehr zu verringern wird in vielen Bereichen der Stadt zu spürbaren Veränderungen führen, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für zu Fuß Gehende verbessert. Vor allem wird dies dem Ziel der Attraktivierung der Innenstadt zugutekommen. Flanieren und Queren der Straße bei geringerer Kfz-Dichte trägt hierzu bei und fördert das Ziel der Stärkung des Einzelhandels. Um die wichtigen Ziele hinsichtlich Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zu erreichen, wurde in Donaueschingen ein Mobilitätsausschuss des Gemeinderates ins Leben gerufen.

Im Rahmen des Abschlussworkshops zum Fußverkehrs-Check wurden zudem die folgenden Ziele für die Kommune visualisiert:

- Konsequente Wegweisung etablieren
- Sicheres Queren ermöglichen
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Zielkonflikte an der Stadtkirche auflösen und dortige Lenkung des Fußverkehrs verbessern
- Qualität der Wege zum Flanieren verbessern
- Bodenbeschaffenheit ändern oder überarbeiten
- Konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Vermeidung von PKW-Parken auf den Gehwegen
- Schaffung barrierefreier Verkehrswege
- Durchgängiges, sicheres und attraktives Wegenetz schaffen
- Ausreichende Gehwegbreite herstellen

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Donaueschingen wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen.

Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrs- oder Nahmobilitätskonzeptes**. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Donaueschingen haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung durch Auditor:innen zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

In Donaueschingen ist bereits in früheren Jahren das Sanierungsgebiet „südliche Innenstadt“ im Rahmen der Städtebauförderung beantragt und bewilligt worden, welches Maßnahmen im öffentlichen Raum beinhaltet, die der Aufenthaltsqualität und Sicherheit zugutekommen. Zeitliche Verschiebungen haben die Umsetzung des Sanierungsgebietes verhindert, nun sind Haushaltsmittel für 2026 vorgesehen und die Umsetzung soll 2027/2028 erfolgen. Wie bereits in den Maßnahmensteckbriefen erläutert, können deswegen einzelne Handlungsempfehlungen in die Umsetzungsplanung des Sanierungsgebietes miteinfließen.

Im Jahr 2024 wird durch die Stadt Donaueschingen ein Gutachten zur Attraktivierung der Innenstadt vergeben, das der Stadt Zahlen und Daten sowie wichtige Impulse für die Handlungsmöglichkeiten liefern wird. Die Möglichkeit zur temporären Umgestaltung der Stadt mit ausleihbaren modularen Elementen und Möbeln kann hierbei eine geeignete Maßnahme darstellen. <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung/>

Dem Thema Schulwegsicherung kommt auch in Donaueschingen ein hoher Stellenwert zu. Bisher gibt es keine Schulwegpläne bei der Stadt, einzelne Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements werden auf der Website⁵ des Schulamtes thematisiert. Die Stadt Donaueschingen will das Thema Schulwegplanung in Zukunft angehen und sieht vor perspektivisch Schulwegpläne zu erarbeiten.

Die Themen Radverkehrskonzept und neue Organisation des Parkleitsystems werden weitere wichtige Projekte im Rahmen der zukunftsfähigen Stadtentwicklung in Donaueschingen sein. Bei beiden Thematiken muss der Fußverkehr mitgedacht werden – das zeigte sich während des Fußverkehrs-Checks. Insbesondere auf Grund von Konfliktsituationen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Fußverkehr sollten in Donaueschingen bei zukünftigen Infrastrukturprojekten die Barrierefreiheit und Sicherheit der Fußverkehrsinfrastruktur mitgedacht werden.

⁵ Vgl. https://ds.schulamt-bw.de/,Lde/Startseite/Paed_+Dienstleistung+_Beratung/Verkehrserziehung+im+SSA+Donaueschingen

Förderung

Die Maßnahmen auf Grundlage der Fußverkehrs-Checks sind durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und den **Fördertatbestand Fußverkehrsinfrastruktur und Ortsmitten im Abschnitt Kommunaler Straßenbau** explizit förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermitteluebersicht/>

Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte, Fußgängerquerungskonzepte, Ortsmittenkonzepte und Schulwegepläne. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Zur Umsetzung vor Ort können **Personalstellen im Bereich Koordination Rad- und Fußverkehr** beitragen, die das Land durch die Personalstellenförderung fördert. Antragsberechtigt sind Städte mit unterer Straßenverkehrsbehörde und Landkreise. Informationen dazu unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/personalstellenfoerderung/>

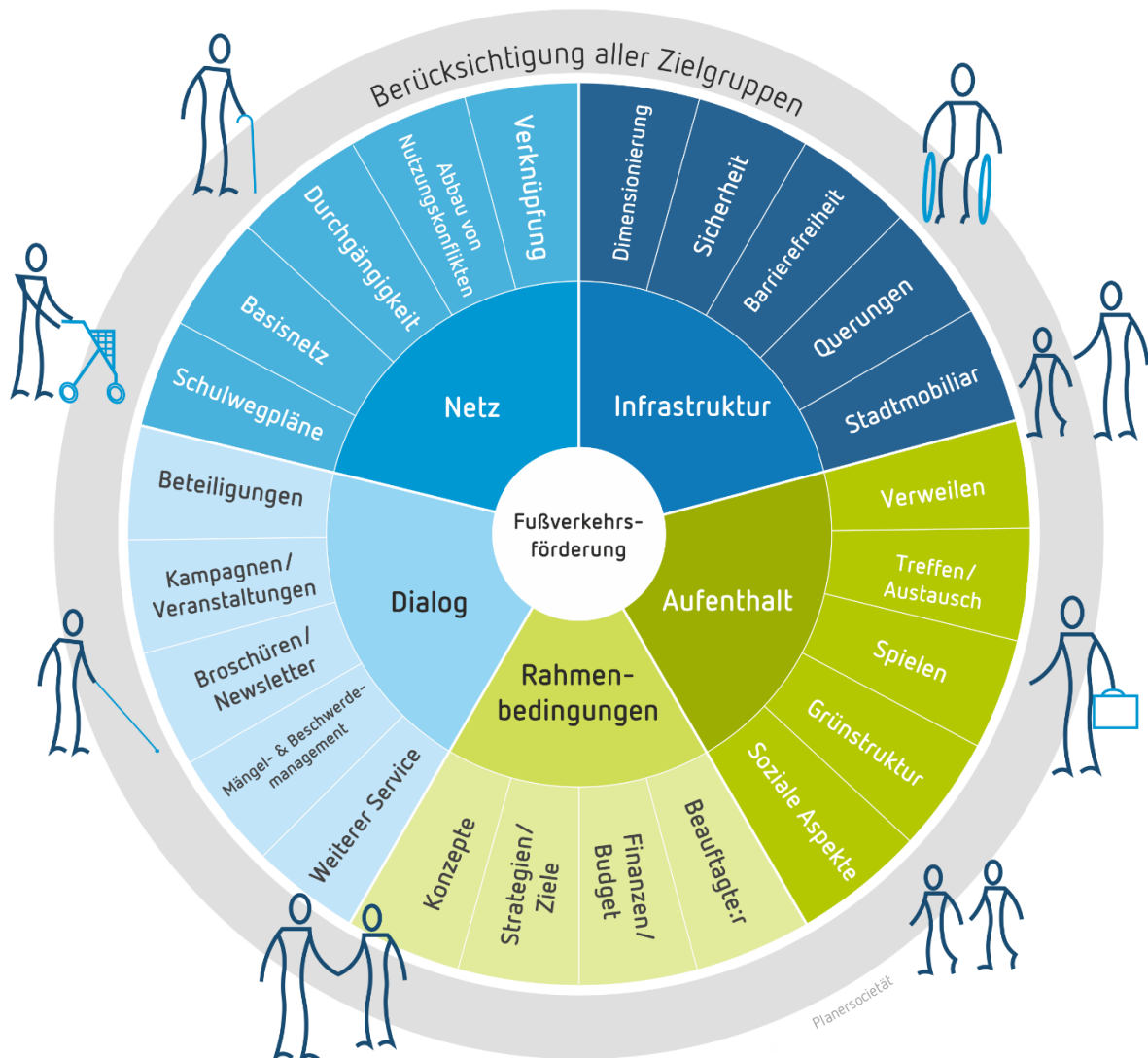
Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>



6 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 Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 43).

Abbildung 43: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-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 1. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen untereinander abhängig sind (z.B. A3 und C3). Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Donaueschingen hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Er 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 4 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Donaueschingen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (18.09.2023)

Ort: Donauhallen, Donaueschingen

Datum: 18.09.23

Uhrzeit: 18.00 – 20.00 Uhr

Anwesende: insgesamt 33 Teilnehmende

Begrüßung und Vorstellung

Herr Oberbürgermeister Pauly begrüßt die Teilnehmenden zum Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Checks 2023 in Donaueschingen. Er erläutert kurz die Hintergründe zur Bewerbung für den Fußverkehrs-Checks. In seiner Begrüßungsrede geht er auf die Zukunft der Mobilität in Donaueschingen ein und betitelt, dass zur Erreichung des Oberziels einer attraktiven Innenstadt auch der Fußverkehr eine wichtige Rolle spielt. Auch Herr Schmid und Herr Wiesler von der Planersocietät begrüßen die Anwesenden.

Hintergrundpräsentation

In seinem Vortrag geht Herr Schmid zunächst auf den Ablauf der Veranstaltung sowie den Ablauf der Fußverkehrs-Checks im Allgemeinen ein. Er erläutert, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen.

Herr Schmid schildert anhand von eindrücklichen Fotos aus bereits abgeschlossenen Fußverkehrs-Checks welche möglichen Problematiken im Fußverkehr auftreten können, aber auch welche Potenziale sich im Bereich des Fußverkehrs bieten. Abgeleitet daraus werden von Herrn Wiesler die Handlungsfelder des Fußverkehrs-Checks vorgestellt.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Anwesenden werden in zwei Gruppen aufgeteilt und haben die Möglichkeit, an Stellwänden zwei Routenvorschläge zu betrachten und Anmerkungen zur Routenführung, zu den angedachten Stationen sowie zu weiteren Gefahren- und Problemstellen im Untersuchungsgebiet zu geben. Ebenso hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können. Die Routenvorschläge wurden in vorbereitenden Arbeiten von Stadtverwaltung und Planersocietät erstellt.

Die Anwesenden diskutierten intensiv die vorgeschlagenen Punkte. Es wurden an beiden Stellwänden einige Anmerkungen gesammelt. Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmenden ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden.

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

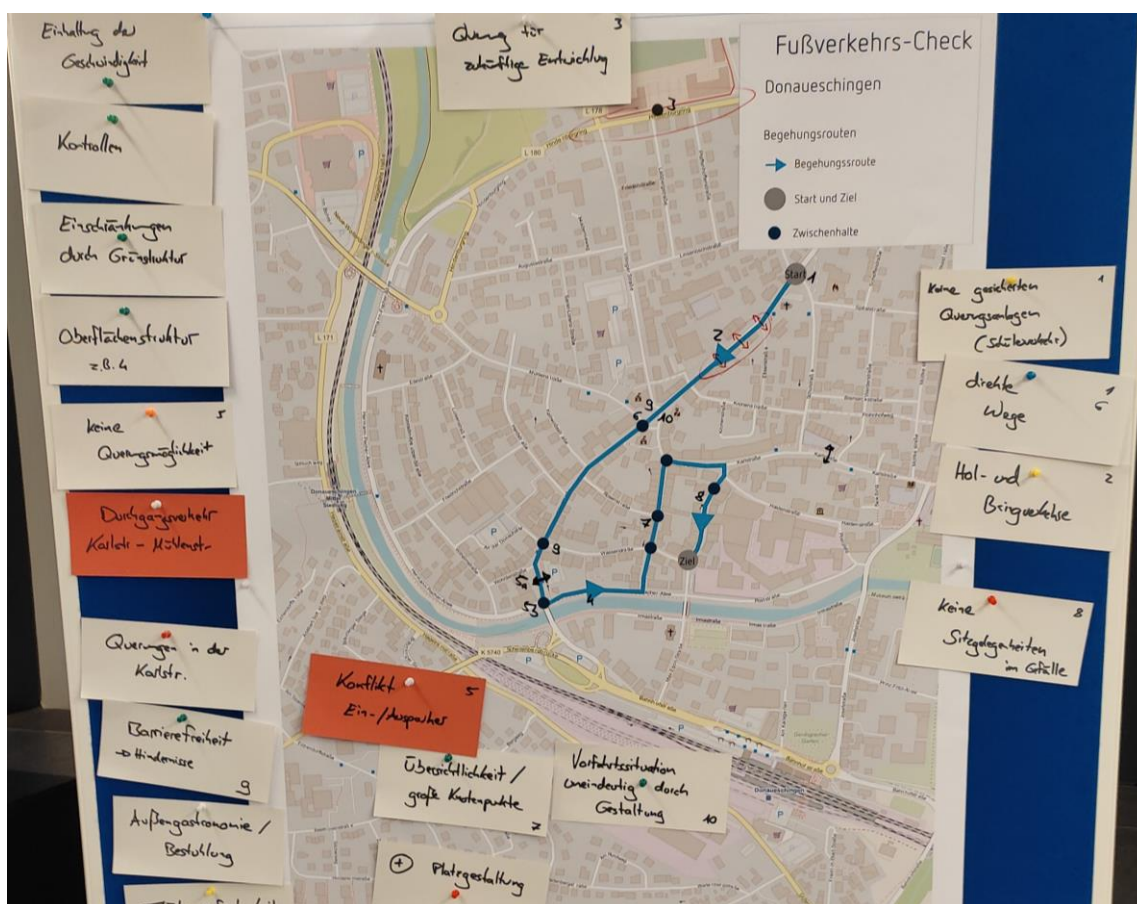
Westliche Innenstadt:

- Am Startpunkt (Knotenpunkt Lehenstraße/Dürrheimer Straße/Schulstraße) wird darauf verwiesen, dass sich unmittelbar am Knotenpunkt keine gesicherte Querungsanlage befindet. Auf Grund der nahegelegenen Realschule kommt es in diesem Bereich zu einem hohen Aufkommen an Schüler:innen, die teilweise direkte Wegebeziehungen suchen und ungesichert queren.
- Auch im weiteren Verlauf der Lehenstraße (vor der Realschule) wird linear durch Schüler:innen gequert. Hier spielen auch andere Thematiken des schulischen Mobilitätsmanagement, wie die Problematiken des Hol- und Bringverkehrs eine starke Rolle.
- Dadurch, dass die Realschule perspektivisch an einen neuen Standort im Norden der Innenstadt zieht, werden diese Thematiken im Bereich Lehenstraße abnehmen. An anderer Stelle allerdings zunehmen. Auf Grund dessen kam der Wunsch, auf die Begehungsrouten zu verlängern und die zukünftige Situation am Hindenburgring vor Ort zu betrachten. Perspektivisch soll ca. auf Höhe der Laßbergstraße eine neue Querungsanlage eingerichtet werden.
- Am Rathausplatz wurden verschiedene Punkte angesprochen. Neben dem Thema der direkten Wegeverbindungen wurden auch Problematiken hinsichtlich der Übersichtlichkeit und intuitiven Gestaltung des Knotenpunkts beschrieben. Auf Grund der aktuellen Vorfahrtsregelung kommt es, Schilderungen der Anwesenden zu Folge, oft zu gefährlichen Situationen oder Missachtungen einzelner Verkehrsteilnehmenden. Positiv wird die Platzgestaltung mit dem Brunnen vermerkt.
- Im Bereich um die Käferbrücke / Alter Festhallenplatz werden verschiedene Problematiken beschrieben:
 - Sowohl an der Haltestelle Käferbrücke als auch am Knotenpunkt Käferstraße/Hermann-Fischer-Allee wird auf fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr hingewiesen. Durch die Senkrechtparker in der Käferstraße kommt es in diesem Bereich teilweise zu gefährlichen Situationen mit parkenden Fahrzeugen. Zu Fuß Gehende fühlen sich in diesem Bereich unsicher beim Queren, da die Sicht durch die parkenden Fahrzeuge eingeschränkt wird.
 - Am Knotenpunkt Käferstraße / Wasserstraße und im weiteren Verlauf der Wasserstraße wird die Barrierefreiheit als ungenügend empfunden. V.a. parkende Fahrzeuge und Poller schränken die Bewegungsfreiheit der zu Fuß Gehenden ein.
- Der Weg entlang der Brigach zwischen Käferbrücke und Max-Egon-Straße wird als schön, aber auf Grund der Oberfläche (Sand) als schlecht begehbar empfunden. V.a. ältere Leute mit Rollator haben Schwierigkeiten diesen Weg zu benutzen.

- Die Knotenpunkte Zeppelinstraße / Wasserstraße und Zeppelinstraße / Rosenstraße werden als überdimensioniert und unübersichtlich beschrieben. Auf Grund von zurückgesetzten Gehwegen und parkende Fahrzeuge werden die Sichtachsen an den Knotenpunkten eingeschränkt.
- Die Max-Egon-Straße wird v.a. im oberen Bereich als sehr steil empfunden. Hier finden sich für ältere Personen nur wenige Sitzgelegenheiten.
- Weiterhin wird die Karlstraße in einigen Diskussionen aufgegriffen. Folgende Punkte werden benannt:
 - Eine Teilnehmerin merkt an, dass es in ihren Augen häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Karlstraße kommt.
 - Einige Teilnehmende wünschen sich mehr Kontrollen, z.B. zum Einhalten von Parkrestriktionen oder zur Einhaltung der Geschwindigkeit
 - Durch verschiedene Elemente kommt es zu Einschränkungen der Barrierefreiheit in der Karlstraße, z.B. durch Kopfsteinpflaster und andere ungeeignete Oberflächenstrukturen, durch Grünstrukturen, durch parkende Fahrzeuge sowie durch Außen gastronomie / Bestuhlung.

(Weitere Punkte zur Karlstraße siehe Route 2)

Abbildung 44: Diskussion zum Routenvorschlag in der westlichen Innenstadt



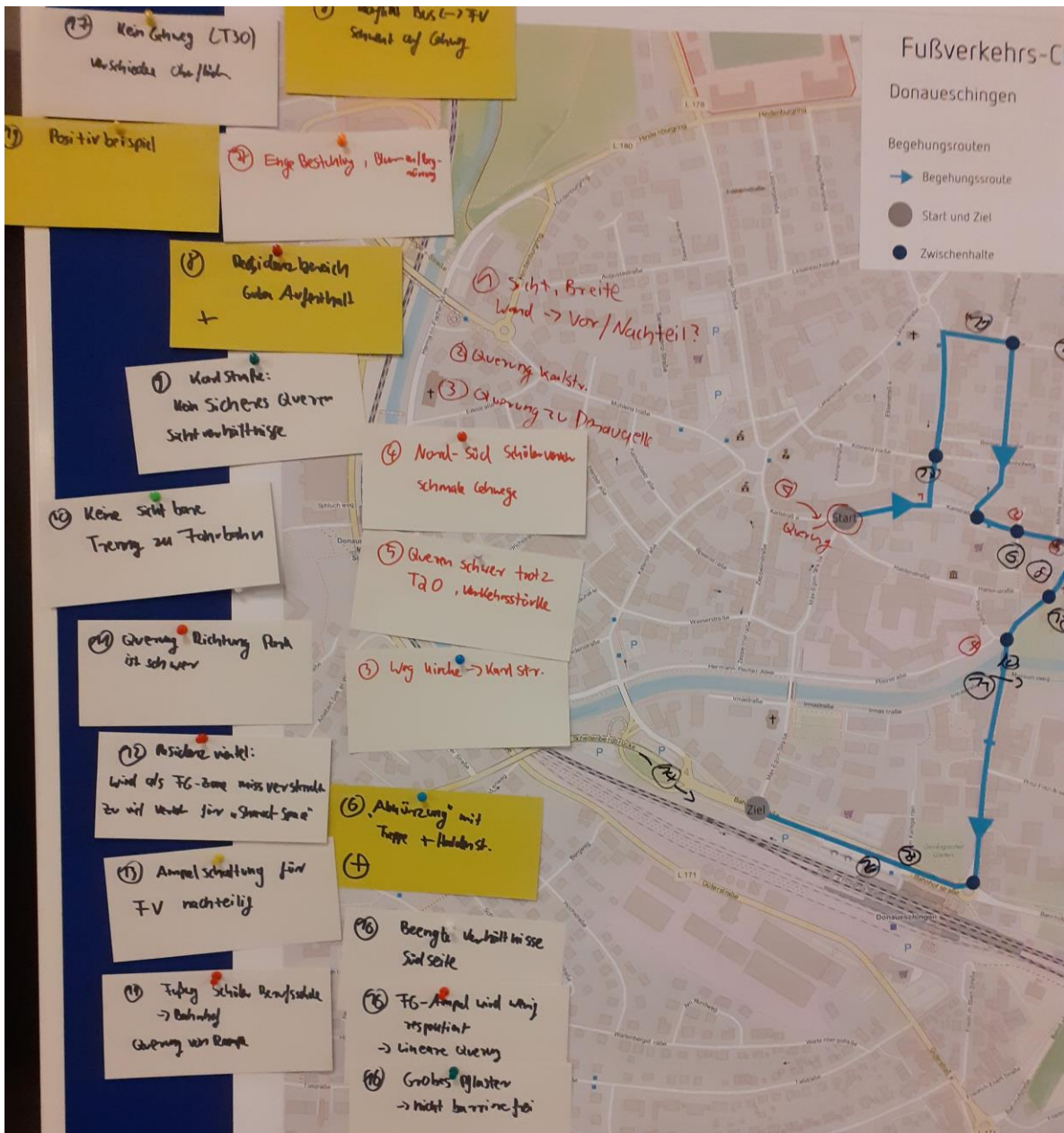
Quelle: Planersocietät

Östliche Innenstadt/Residenzviertel:

- In der Karlstraße wird insbesondere die Querungssituation bemängelt. Trotz des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist das Queren erschwert, u.a. aufgrund der Verkehrsdichte. Einige Teilnehmende wünschen sich Querungsanlagen in der Karlstraße. Das Vorhandensein von vielen parkenden Fahrzeugen zwischen Fahrbahn und Gehweg wird als starke Sichtbehinderung auf querende Fußgänger:innen betrachtet.
- Im Bereich der Einmündung Max-Egon-Straße / Karlstraße wird im Sommer durch Außen gastronomie und Begrünung der gesamte Seitenraum auf der Südseite eingenommen. Fußgänger:innen müssen daher teils auf die Fahrbahn ausweichen.
- In der Karlstraße gibt es in einem Abschnitt eine Wand an der Fahrbahn. Diese wird von manchen Anwesenden als Hindernis, von anderen als notwendige Abgrenzung zur Fahrbahn wahrgenommen.
- In der südlichen Schulstraße fehlen Gehwege teils vollständig.
- Die Anwesenden bemängeln die Gestaltung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, insbesondere im östlichen Teil der Karlstraße. Die wechselnde Gestaltung und Ausprägung der Trennung werden als verwirrend bezeichnet. Insbesondere Ortsunkundige, z.B. Tourist:innen, halten den Bereich in Abschnitten fälschlicherweise für eine Fußgängerzone.
- Der Knotenpunkt Karlstraße/Fürstenbergstraße/An der Stadtkirche wird als besonders konfliktbehaftet beschrieben. Neben der breiten Fahrbahn sind schmale Gehwege und eine undeutliche Kennzeichnung der Verkehrsflächen ein Problem. Das Queren wird durch eine als sehr hoch beschriebene Verkehrsbelastung und einen hohen Schwerverkehrsanteil erschwert. Die Vertreter:innen der Stadtverwaltung geben an, dass die hohe Verkehrsstärke nicht mit dem ursprünglichen Shared-Space-Gedanken für diesen Bereich harmonisieren.
- In der Josefstraße berichten Teilnehmende von Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, da hier die Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum sowie die Gehwegbreite unzureichend seien. Insbesondere bei Gruppen von Schüler:innen auf dieser Nord-Süd-Achse erweist sich die Gehwegbreite als unzureichend.
- Die Querungsmöglichkeiten der Josefstraße zwischen den Einmündungen der Irmastraße und Brigachweg wird als unzureichend wahrgenommen, dies ist eine wichtige Fußverkehrsverbindung in den Schlosspark.
- An der Einmündung der Straße Am Karlsgarten in die Bahnhofstraße wird die LSA-Schaltung als für zu Fuß Gehende nachteilig beschrieben.
- In der Bahnhofstraße wird die Querungssituation als problematisch beschrieben. Hier herrscht eher ein linearer Querungsbedarf. Eine Bündelung funktioniert im Bestand nicht, die vorhandene Fußgänger-LSA wird nicht konsequent genutzt. Der teilweise vorhandene begrünte Mittelstreife wird in der Praxis als lineare Querungshilfe genutzt.
- Im Bereich des Bahnhofvorplatzes gibt es Pflasterungen, welche nicht barrierefrei sind.
- Am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Käferstraße (nicht im initialen Routenvorschlag enthalten) wird von Konflikten zwischen querenden Fußgänger:innen (insb. Schüler:innen der Schulzentrums) und dem Kraftverkehr berichtet.

- Von Problemen wird auch bzgl. zu Fuß Gehender berichtet, welche die Schellenbergbrücke über die Fußweg-Rampe erreichen und im Bereich der Brücke die Straße queren.

Abbildung 45: Diskussion zum Routenvorschlag in der östlichen Innenstadt / Residenzviertel



Quelle: Planersocietät

Allgemein/ Sonstiges:

- Thematisiert wird die Flächenverfügbarkeit in Donaueschingen allgemein und die Priorisierung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Hier sollte laut Wunsch der Teilnehmenden dem Fußverkehr an einigen Stellen mehr Fläche zur Verfügung stehen.

Ausblick und Abschluss

Herr Schmid bedankt sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und lädt alle Anwesende zu den anstehenden Begehungen im Oktober ein. Diese finden statt am 12. und 26. Oktober. Der Treffpunkt wird bekannt gegeben.

7.2 Erste Begehung (12.10.2023)

Ort: Stadt Donaueschingen

Datum: 12. Oktober 2023

Uhrzeit: 17.00 – 19.15 Uhr

Anwesende: insgesamt 19 Teilnehmende

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Donnerstag, den 12. Oktober 2023 um 17:00 Uhr die erste Begehung in der Stadt Donaueschingen statt. Die Begehung war mit 19 Teilnehmenden gut besucht. Unter ihnen war eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl. Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftaktworkshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchtet Themen, die entlang der Begehungsstrecke, und an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet relevant sind.

Die Route verlief ausgehend vom Knotenpunkt Karlstraße / Max-Egon-Straße über die Karlstraße und Schulstraße bis zur Spitalstraße. Von dort über die Werderstraße zurück zur Karlstraße und weiter in Richtung Residenz bis zur Stadtkirche. Über die Josefstraße und die Bahnhofstraße führte die Begehung zum Ziel – der Schellenbergbrücke.

Startpunkt: Karlstraße / Max-Egon-Straße

Herr Oberbürgermeister Pauly und Frau Wagner (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden. Frau Wagner erklärt kurz die Ziele des Fußverkehrs-Checks und schildert die „Spielregeln“ der Begehung. Der mitgebrachte Rollator wird an einen wechselnden Teilnehmenden übergeben, diese Person berichtet jeweils zu Beginn jeder Station wie er/sie den Weg mit Rollator empfunden hat.

Abbildung 46: Begrüßung durch Oberbürgermeister Pauly



Quelle: Planersocietät

Herr Schmid (Planersocietät) führt thematisch in die Begehung ein und thematisiert die Konflikte, die an der Startstation im Vorfeld bereits genannt wurden. Die Teilnehmenden kritisieren v.a. die Einschränkungen durch die Außengastronomie in diesem Bereich. Einen weiteren kritischen Punkt sehen die Anwesenden in der Querung der Karlstraße. Die Teilnehmenden empfinden die Verkehrsmenge in der Karlstraße als zu hoch, auf Grund dessen beschreiben sie die Querungssituation als schwierig.

Auch die parkenden Fahrzeuge in der Karlstraße empfinden viele Anwesende als weitere Schwierigkeit, um die Straße zu queren, da diese die Sichtbeziehungen einschränken. Die Teilnehmenden wünschen sich daher deutlich gekennzeichnete Bereiche oder Stellen an denen gequert werden kann. Beispielsweise könnten sie sich vorstellen, dass an ausgesuchten Stellen, Parkplätze im Seitenraum entfernt werden, um die Sichtbeziehungen zu verbessern und dann an dieser Stelle auf der Straße über farbige Markierungen oder eine andere Pflasterung der Kfz-Verkehr aufmerksam gemacht wird, dass an dieser Stelle zu Fuß Gehende queren.

Die Grünstrukturen direkt am Knotenpunkt führen dazu, dass zu Fuß Gehende an diesem Bereich entweder einen größeren Umweg gehen müssen oder direkt im Knotenpunktbereich queren – beide Situationen werden als gefährlich beschrieben. Der Vorschlag kommt auf, die Grünstrukturen an manchen Stellen wegzunehmen, um auch hier eine gezielte Querung über die Max-Egon-Straße zu ermöglichen.

Station 1: Schulstraße / Frohnhofweg

Auf dem Weg zu dieser Station muss die Gruppe die Schulstraße bereits einmal queren. Neben dieser Quersituation wird auch die Querung der Karlstraße am Knotenpunkt Karlstraße / Schulstraße von den Teilnehmenden angesprochen. Herr Schmid spricht die Flächenverfügbarkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden in der Schulstraße an und zeigt auf, wie viel Platz verschiedene Gruppen von zu Fuß Gehenden gemäß Regelwerk benötigen. Die Idee kommt auf, die Platzverhältnisse in der Schulstraße zu überdenken. Es wird angemerkt, dass die Feuerwehr am Ende der Straße lokalisiert ist und deswegen Einschränkungen in der Fahrbahnbreite mit dieser abgestimmt werden sollte. Es wird gefragt, ob dem Radverkehr in der Schulstraße mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden können.

Abbildung 47: Begehungsgruppe in der Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Spitalstraße

Als Anmerkung aus dem Auftaktworkshop wurde mitgenommen, dass der Bus an dieser Stelle über den Gehweg ausschwenkt und somit ein Konflikt für den Fußverkehr entsteht. Die Teilnehmenden bestätigen diese Aussage und merken an, dass es auch an anderen Stellen Konflikte mit dem Busverkehr gibt, z.B. beim Warten vor einem Hindernis. In Donaueschingen werden auch schmale Straßen von Bussen befahren, dies führt an einigen Stellen zu Konflikten.

Auf dem Weg zur nächsten Station fällt den Teilnehmenden die starke Querneigung des Gehwegs auf sowie dass die Bordsteinabsenkungen teilweise nicht in Laufrichtung angeordnet sind, sondern leicht versetzt. Dies schränkt die Barrierefreiheit weiter ein.

Station 3: Karlstraße / Werderstraße

An dieser Stelle sprechen die Teilnehmenden über die Querung der Karlstraße. Sowohl die Querung im Umfeld dieses Knotenpunkts als auch die Querung am Knotenpunkt Karlstraße / Schulstraße werden als gefährlich beschrieben. Die meisten Personen queren gemäß den Schilderungen der Teilnehmenden zwischen diesen beiden Knotenpunkten die Karlstraße. Aus der Werderstraße kommen v.a. Schüler:innen.

Abbildung 48: Begehungsgruppe in der Karlstraße



Quelle: Planersocietät

Frau Wagner thematisiert die Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Aktuell gibt es ein großes Angebot an Außengastronomie, aber wenig nicht-kommerzielle Aufenthaltsflächen. Ein Teilnehmender berichtet über den Werdegang des Platzes und die Entwicklung vom reinen Parkplatz zur jetzigen Ausgestaltung. Die Teilnehmenden sehen hier keinen Mangel, sie vermissen auf diesem Platz kein zusätzliches Aufenthaltsangebot. Allerdings werden andere Orte in Donaueschingen genannt, die als verbesserungswürdig angesehen werden, u.a. wird die kleine städtische Grünfläche in der Karlstraße 50, bei der Stele der Bürgerstiftung, angesprochen.

Zudem wird an dieser Station das Thema E-Scooter angesprochen. Donaueschingen befindet sich aktuell in einer Testphase⁶ mit einem E-Scooter-Anbieter. Herr Haller (Stadt Donaueschingen) berichtet von diesem Projekt und auch welche Problematiken in Bezug auf den Fußverkehr oder das Abstellen auf Gehwegen bekannt sind. Die Teilnehmenden sehen bedingt durch E-Scooter geringfügige bis keine Einschränkungen für zu Fuß Gehende in Donaueschingen.

⁶ Vgl. dazu <https://www.donaueschingen.de/pressemitteilung?id=5024>

Station 4: Stadtkirche

Der Knotenpunkt an der Stadtkirche wurde bereits im Auftaktworkshop ausführlich diskutiert. Die Teilnehmenden kritisieren auch vor Ort die Unübersichtlichkeit sowie die hohen Verkehrsmengen. Herr Oberbürgermeister Pauly und Herr Unkel (Stadt Donaueschingen) berichten über den Entstehungs- und Umgestaltungsprozess dieses Bereichs. Der Knotenpunkt sowie der anschließende Bereich in Richtung Süden wurde gezielt ohne Trennung nach dem „Shared Space“-Prinzip ausgestaltet – allerdings wurde damals im Entstehungsprozess von einer anderen Grundbelastung in der Verkehrsmenge ausgegangen, die heutige Belastung liegt gemäß den Schilderungen der Stadtverwaltung über den damals angegebenen Zahlen. In den Abendstunden, in denen die Verkehrsbelastung abnimmt, steigt gemäß den Teilnehmenden auch die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen in diesem Bereich. Konkrete Unfälle mit dem Kfz-Verkehr treten allerdings hier keine auf – an dieser Stelle greift die Gestaltung der „Sicherheit durch Unsicherheit“.

Die Gruppe überlegt, an welchen Stellen am Platz konkret Konflikte auftreten. Als schwierigste Stelle wird die Engstelle direkt an der Stadtkirche in Richtung Donauquelle genannt. Hier ist der Seitenraum stark eingengt und zu Fuß Gehende weichen auf die Fahrbahn aus. Zur Lösung dieses Problems können sich die Teilnehmenden vorstellen, dass die Fürstenbergstraße an dieser Stelle einseitig eingengt wird, beispielsweise durch Pflanzkübel. Somit könnte die Aufmerksamkeit auf diese Stelle gesteigert werden. Diese Art der Verengung können sich die Teilnehmenden auch in anderen Stellen in diesem Bereich vorstellen. Die Stadtverwaltung kann sich auch vorstellen, das Angebot des Landes zur temporären Umgestaltung von Ortsmitten zu nutzen⁷.

Die Orientierung wird von den Teilnehmenden als gut empfunden. Zu Fuß Gehende haben ein eigenes Leitsystem, an dem sie sich orientieren können. Ein Teilnehmer schlägt einen zusätzlichen touristischen Rundweg Postplatz – Fürstenbergpark – Donauquelle – Postplatz vor.

Die Art der Pflasterung im gesamten Bereich von der Stadtkirche bis zur Brigach ist ein Konfliktpunkt, der u.a. von Herrn Kemter (Behindertenbeauftragter, Stadt Donaueschingen) angesprochen wird und auch bereits in der Vergangenheit angesprochen wurde. Auf Grund vergangener Problematiken wurde bereits auf der östlichen Straßenseite der Straße „An der Stadtkirche“ der Pflasterbelag ausgetauscht und das gebrochene Pflaster durch geschliffenes Pflaster ersetzt. Auch um die Querungsstellen am Platz zu verdeutlichen, könnten sich die Teilnehmenden vorstellen, die Oberfläche zu verändern. Beispielsweise kam die Idee auf, dass man eindeutige Querungsbeziehungen asphaltiert, um somit eine berollbare, barrierefreie Querung zu ermöglichen.

Frau Wagner und Herr Schmid verteilen an die Teilnehmende verschiedene Hilfsmittel (u.a. Brillen, Langstock), um Beeinträchtigungen im Fußverkehr zu simulieren. Die Teilnehmenden probieren diese auf dem Weg zur nächsten Station aus und achten besonders auf die Oberflächengestaltung sowie die Kontrastierung.

⁷ vgl. <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung/>

Abbildung 49: Begehungsgruppe probieren Hilfsmittel aus



Quelle: Planersocietät

Station 5: Josefstraße / Schützenbrücke

Die Gruppe tauscht sich über ihre Erfahrungen mit den Hilfsmitteln aus und berichtet von Schwierigkeiten auf Grund von unterschiedlichen Bodenbelägen und neuen Blickwinkeln durch die Nutzung einer Brille mit simulierter Seheinschränkung.

An der Station selbst wird über die Querungssituation der Josefstraße gesprochen. Die Teilnehmenden berichten, dass einerseits einige Personen aus der Irmastraße kommen und direkt in der Knotenpunktmitte queren, dass andererseits aber auch viele zu Fuß Gehende aus der Innenstadt nicht am Postplatz und nicht am Knotenpunkt Irmastraße queren, sondern flächig die Schützenbrücke als Querung nutzen. Auf der Brücke kommt es dadurch gemäß den Teilnehmenden zu kritischen Situationen. Auch die Führung des Fußverkehrs auf der Brücke kritisieren die Teilnehmenden – durch eine reine Abtrennung durch Pflastersteine fühlen sich einzelne Teilnehmende hier unsicher. Es werden auch Situationen beschrieben, in denen es wenig Rücksichtnahme zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden gibt und beispielsweise der Fußverkehrsbereich überfahren wird.

Angesprochen wird zudem der Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Josefstraße. Der Gruppe fällt auf, dass die Änderung im Bodenbelag nicht mit den dort installierten Schildern übereinstimmt und dass dieser Wechsel nicht deutlich sichtbar wird. Frau Wagner zeigt ein Best-Practice-Bild für eine „Torsituation“ zur Verdeutlichung des Wechsels, dies findet bei den Teilnehmenden große Zustimmung.

Station 6: Bahnhofstraße

Auf dem Weg zur nächsten Station schließt sich eine Bürgerin der Gruppe an, die die Teilnehmenden auf die aus ihrer Sicht gefährliche Situation im Seitenraum in der Josefstraße hinweist. Gemäß ihren Schilderungen wird der Gehweg in der Josefstraße oft von Radfahrenden befahren, wodurch es im schmalen Seitenraum zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt.

An der Station 6 wurde im Auftaktworkshop die Ampelschaltung angemerkt. Vor Ort stellt die Begehungsgruppe fest, dass die Schaltung bereits fußverkehrsfreundlich optimiert ist. Probleme werden allerdings bei der Querung der Einfahrt in den Busbahnhof südlich der Bahnhofstraße deutlich.

An dieser Stelle ist die Fahrbahn gepflastert, durch den Busverkehr haben sich zusätzlich im Pflaster Spurrinnen ausgebildet. Eine barrierefreie Querung ist an dieser Stelle nur eingeschränkt möglich. Die Stadtverwaltung berichtet, dass dieses Problem bekannt ist und dass für den kommenden Haushalt bereits ein Antrag zur Veränderung der Struktur vorliegt.

Ziel: Schellenbergbrücke

An der Zielstation angekommen, sprechen die Teilnehmenden noch einmal kurz über den Weg, zur Sprache kommen u. a. die Barrierefreiheit von Rampen, verschiedene Bodenbeläge sowie das Queren von einmündenden Straßen in die Bahnhofstraße. Den letzten Punkt sehen die Teilnehmenden am kritischsten. V. a. am Knotenpunkt am östlichen Brückende queren viele Schüler:innen über die einmündende Straße, um der Bahnhofstraße zu folgen und zum Bahnhof zu gelangen. Auf Grund der Steigung und der Biegung der Brücke kommt es in diesem Bereich häufiger zu Konflikten zwischen dem Fußverkehr und dem ein- und abbiegenden Kfz-Verkehr. Dies ist gemäß den Teilnehmenden einerseits der Unübersichtlichkeit des Knotenpunkts, andererseits auch der Aufmerksamkeit von Fuß- und Kfz-Verkehr geschuldet. Die Querung an der Einmündung der Fuß- und Rad-Spiralbrücke in die Schellenbergbrücke wird von den Teilnehmenden als nicht frequentiert beschrieben.

An dieser Station endet die Begehung, Frau Wagner bedankt sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und lädt alle Anwesende zur anstehenden 2. Begehung am 26. Oktober ein. Treffpunkt ist erneut der Knotenpunkt Karlstraße / Max-Egon-Straße.

7.3 Zweite Begehung (26.10.2023)

Ort: Stadt Donaueschingen
Datum: 26. Oktober 2023
Uhrzeit: 17.00 – 19.00 Uhr
Anwesende: insgesamt 14 Teilnehmende

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand nach der ersten Begehung Anfang Oktober nun am Donnerstag, den 26. Oktober 2023 um 17:00 Uhr die zweite Begehung in der Stadt Donaueschingen statt. Die Begehung war mit 14 Teilnehmenden weniger stark besucht als die erste Begehung. Unter ihnen war eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftaktworkshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchten Themen, die entlang der Begehungstrecke, und an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet relevant sind.

Die Route startete an der Kreuzung Max-Egon-Straße / Karlstraße und verlief über die Zeppelinstraße zur Brigach parallel der Hermann-Fischer-Allee. Von dort aus liefen die Teilnehmenden weiter entlang der Käferstraße Richtung Rathaus. Weiter am Rathaus über die Lehenstraße zum Kreisverkehr. Zum Schluss ging es über die Friedhofstraße zum Zielpunkt am Hindenburgring

Startpunkt: Karlstraße / Max-Egon-Straße

Frau Wagner (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und erklärt für alle, die nicht bereits bei der ersten Begehung dabei waren, den Ablauf und die „Spielregeln“ der Begehung.

Der Behindertenbeauftragte Herr Kempfer brachte einen zweiten Rollstuhl mit und die Planersocietät einen Rollator. Beides wurde wechselnd an die Teilnehmenden übergeben. Anschließend berichtete die Person zu Beginn jeder Station wie er/sie den Weg mit Rollator/ Rollstuhl wahrgenommen hat.

Abbildung 50: Begrüßung durch Frau Wagner (Planersocietät)



Quelle: Planersocietät

Frau Wagner führt thematisch in die Begehung ein und wiederholt kurz, was die Ziele des Fußverkehrs-Check sind. Da der Startpunkt der beiden Begehungen der gleiche ist, wiederholt sie die Kritikpunkte der ersten Begehung zur Kreuzung Max Egon-Straße/ Karlstraße. Ein Teilnehmer fügt hinzu, dass Pkw auf der Karlstraße zu schnell fahren. Als Lösung schlägt er vor, Geschwindigkeitsmesstafeln aufzustellen, die Fahrer:innen dazu animieren, sich an die vorgegebenen Geschwindigkeiten zu halten. Herr Monien von der Stadtverwaltung ergänzt, dass es in der Vergangenheit Geschwindigkeitskontrollen gab.

Station 1: Zeppelinstraße/ Rosenstraße

Auf dem Weg zur ersten Station gehen die Teilnehmenden die Zeppelinstraße entlang, die als steil empfunden wird. Eine Teilnehmerin im Rollator kann aufgrund der starken Neigung nicht mit zur ersten Station laufen und verlässt die Gruppe. Herr Kempfer empfindet die Neigung als „erfahrener und fitter“ Rollstuhlfahrer als unproblematisch. Die Hindernisse auf dem Gehweg umgeht er, indem er auf der Straße fährt. Er weist jedoch darauf hin, dass ältere oder unsichere Rollatoren-/ Rollstuhlfahrende Schwierigkeiten haben, der Neigung entgegenzusteuern.

Die Teilnehmenden empfinden den Gehweg in den Geschäftsbereichen als zu eng, da hier oftmals Kleiderstände oder Ähnliches ein Nebeneinandergehen verhindern. Es wird diskutiert, ob die Stellplätze entlang der Straße entfallen sollten, um sie als Mischnutzungsflächen zu nutzen. Die Mehrheit der Teilnehmenden ist gegen einen absoluten oder einseitigen Wegfall der Parkplätze, begrüßt aber die Idee, vereinzelt Stellplätze beispielsweise mit Sitzgelegenheiten, Mülleimern oder Fahrradständern (siehe: Stuttgarter Rechteck, Multifunktionsfläche) zu versehen. Des Weiteren wird die Kreuzung hinsichtlich mangelnder Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit kritisiert.

Das Queren der Kreuzung über die hohen Bordsteine zeigt sich für die Teilnehmenden mit Rollator und Rollstuhl als problematisch. Hier wird eine Absenkung gewünscht, damit mobilitätseingeschränkte Personen sicher, schnell und selbstständig queren können. Das Queren an der Kreuzung wird außerdem durch parkierende Fahrzeuge und große Distanzen erschwert.

Abbildung 51: Hilfestellung beim Überqueren der Kreuzung an der Zeppelinstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Hermann-Fischer-Allee

Auf dem Weg zur Station 2 fällt den Teilnehmenden auf, dass das Queren mit Rollator und Rollstuhl über die Kreuzung mit der Wasserstraße durch die hohen Bordsteine Probleme hervorruft. Als Anmerkung aus dem Auftaktworkshop wurde die Oberflächenstruktur und die Querneigung Richtung Brigach auf dem Fußweg entlang der Hermann-Fischer-Allee bemängelt. Bei der Begehung empfinden die Teilnehmenden die Querneigung vor allem an Engstellen als problematisch. Die naturnahe Oberfläche finden alle Teilnehmenden sehr attraktiv. Statt einer Asphaltierung des Weges wird eine Begradigung vorgeschlagen, um die Oberfläche zu ebnen. Seitens der Stadt wird diese Idee begrüßt, aber auch darauf hingewiesen, dass eine gewisse Neigung für den Wasserablauf erhalten bleiben muss.

Abbildung 52: Begehungsgruppe entlang der Brigach



Quelle: Planersocietät

Station 3: Wöhrdenstraße/ Käferstraße

Während der Auftaktveranstaltung wurde die Platzgestaltung positiv hervorgehoben. Allerdings bemängelten die Teilnehmenden die Barrierefreiheit aufgrund von Hindernissen, die Querungssituation und den Konflikt zwischen zu Fuß Gehenden und ein-/ ausparkenden Fahrzeugen. Bei der Begehung waren sich die Teilnehmenden überwiegend einig, dass die Parkplätze benötigt werden. Insbesondere während des Wochenmarktes sei der Parkdruck hoch, obwohl in zumutbarere Entfernung südlich der Brigach an der Käferstraße weitere große Parkierungsflächen zur Verfügung stehen.

Station 4: Rathaus, Mühlenstraße/ Karlstraße

Auf dem Weg zur vierten Station wird von einem Teilnehmenden angemerkt, dass der Lieferverkehr der Metzgerei Holwegler an der Käferstraße den Gehweg blockiert. An der Station selbst wird angemerkt, dass zu den Stoßzeiten das Queren für den Fußverkehr erschwert wird, was auch an der breiten Platzgestaltung und der indirekten Wegeführung liegt. Die Teilnehmenden empfinden die uneindeutige Vorfahrtssituation durch die Oberflächengestaltung zur Lehenstraße als weniger problematisch (im Auftaktworkshop wurde diese als heikel beschrieben). Sie selbst haben hier noch keine Probleme unter den Pkw beobachtet. Gegenüber vom Musikbrunnen und der Polizei (Höhe Behindertenstellplätze in der Karlstraße) kritisieren mehrere Teilnehmende die starke Querneigung. Dadurch ist es mobilitätseingeschränkten Personen kaum möglich, das Gebäude zu betreten. Ein Teilnehmer schlägt vor, eine Stützmauer mit zwei Ebenen anzubauen.

Frau Wagner und Frau Heinrich verteilen an die Teilnehmende verschiedene Hilfsmittel (u.a. Brillen, Langstock), um Beeinträchtigungen im Fußverkehr zu simulieren. Die Teilnehmenden probieren diese auf dem Weg zur nächsten Station aus und achten besonders auf die Oberflächengestaltung sowie die Kontrastierung.

Abbildung 53: Begehungsguppe betrachten Engstellen



Quelle: Planersocietät

Station 5: Lehenstraße

Die Gruppe tauscht sich über ihre Erfahrungen mit den Hilfsmitteln aus und berichtet von Schwierigkeiten auf Grund von unterschiedlichen Bodenbelägen und neuen Blickwinkeln durch die Nutzung einer Brille mit simulierter Seheinschränkung. Den Teilnehmenden mit Langstock ist aufgefallen, dass ein Blindenleitsystem fehlt. Auf dem Gehweg der Lehenstraße blockieren Treppenaufgänge, Lichtschachtabdeckung oder Blumenkübel den Weg, wodurch ein Durchkommen mit dem Rollstuhl teilweise nicht möglich ist. Ebenso wie die Teilnehmenden im Auftaktworkshop wurde auch hier der Hol- und Bringverkehr der Schule negativ angemerkt. Zur Steigerung der Sicherheit wird vorgeschlagen, eine weitere Querungsmöglichkeit zu schaffen.

Station 6: Kreisverkehr Lehenstraße / Dürheimer Straße / Schulstraße / Friedhofstraße

Auf dem Weg zur sechsten Station empfinden einige Teilnehmende die Fahrbahn verhältnismäßig zu breit. Am Kreisverkehr selbst erklärt Frau Wagner, dass sich an nur einer der vier Ausfahrten eine Querungsanlage befindet. Es wäre sinnvoll, an den anderen Armen ebenfalls Querungsmöglichkeiten zu ergänzen. Dabei sei eine direkte Wegeführung wichtig, um „Trampelpfade“ über die Grünelemente zu vermeiden. Die Teilnehmenden stimmen überein und betonen, dass der Pfad in der Grünfläche an der Feuerwehr oft benutzt wird. Auf dem Weg zur nächsten Station kritisieren die Teilnehmenden, dass entlang der Friedhofstraße teilweise Pkw auf dem Blindenleitstreifensystem parken.

Abbildung 54: Parkendes Fahrzeug auf dem Leitstreifen an der Friedhofstraße



Quelle: Planersocietät

Ziel: Hindenburgring

Auf dem Weg zur letzten Station sprechen die übrigen Teilnehmenden mit Frau Wagner und Frau Heinrich über den zurückgelegten Weg. Aspekte der Barrierefreiheit, wie Oberflächengestaltung, Hindernisse auf Gehwegen und Bordsteinerhöhungen, sowie die Notwendigkeit von Parkplätzen werden diskutiert.

An der Zielstation selbst sprechen die Teilnehmenden die Notwendigkeit einer Querungsanlage zum zukünftigen Haupteinfahrtsweg des Schulstandortes und Richtung Stadtmitte an.

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass es einer sicheren und barrierefrei ausgebauten Querungsanlage bedarf, die Lage ist noch nicht eindeutig.

Mit einem Dank von Frau Wagner an die verbliebenden Teilnehmenden und deren rege Teilnahme endet die Begehung. Frau Wagner weist auf den anstehenden Abschlussworkshop am 23. November um 17 Uhr in den Donauhallen hin.

7.4 Abschlussworkshop (23.11.2023)

Ort: Foyer Strawinsky Saal der Donauhallen, Donaueschingen

Datum: 23.11.2023

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 19 Anwesende

Eingang

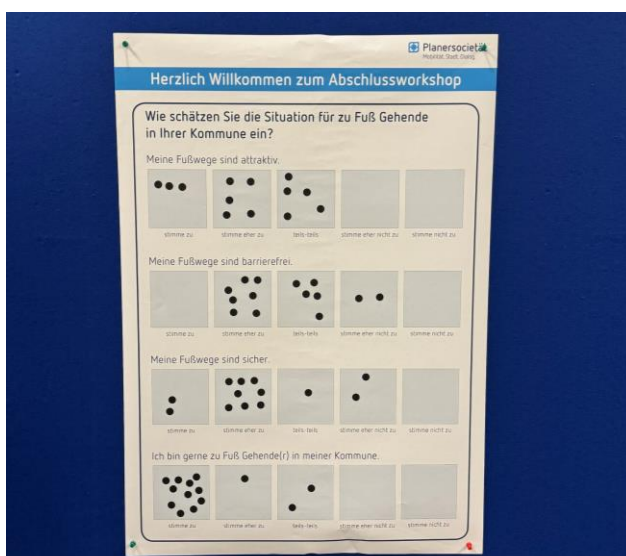
Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Donnerstag, den 23. November um 17:00 Uhr der Abschluss-Workshop in Donaueschingen statt. Rund 15 Anwesende kamen im Foyer des Strawinsky Saals der Donauhallen zusammen, darunter Herr Erik Pauly, Oberbürgermeister der Stadt Donaueschingen, Vertretende der Stadtverwaltung und des Gemeinderats.

Der Abschluss-Workshop ist die letzte öffentlichkeitswirksame Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist partizipativ ausgelegt, sodass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen, wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern, ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check.

Das Ziel des Abschluss-Workshops ist es, die seitens der Planersocietät vorgestellten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu bewerten und zu priorisieren.

Vor dem Beginn der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Situation der zu Fuß Gehenden in Donaueschingen anhand von vier Punkten einzuschätzen.

Abbildung 55: Situation der zu Fuß Gehenden in Donaueschingen



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Oberbürgermeister Pauly begrüßt die Anwesenden und freut sich über die Teilnahme. Er betont die positiven Auswirkungen der angestoßenen Veränderungen auf die zukünftige Stadtentwicklung. Durch die Ortsbegehung hat auch er neue Perspektiven gewonnen und beabsichtigt, den Fußverkehr künftig stärker zu fördern, denn die Wegeketten aller Verkehrsmittel haben immer auch einen Fußweganteil. Abschließend lobt er Frau Wagner für die gelungene Durchführung der Veranstaltungen.

Abbildung 56: Begrüßung durch OB Pauly



Quelle: Planersocietät

Er übergibt das Wort an Frau Wagner, die die Teilnehmenden ebenso begrüßt. Sie erklärt, dass diese Veranstaltung jedoch, trotz des Namens, nicht den Abschluss der Fußverkehrs-Checks darstellt, sondern einen wichtigen Baustein im Beteiligungsprozess bildet. Die Diskussion und Beteiligung der Bürger:innen bei dieser Veranstaltung ist daher von hohem Wert.

Rückblick und Stärken-Schwächen-Analyse

Zunächst gibt Frau Wagner einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), welche Ziele dabei verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen. Auch für den Themenbereich Fußverkehr werden einige Kenngrößen, Potenziale und Zielsetzungen genannt. Gemeinsam mit den Anwesenden lässt sie die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2023 in Donaueschingen Revue passieren. Neben dem Auftaktworkshop im September fanden im Herbst 2023 zwei Begehungen in Donaueschingen statt. Das Ergebnis wird ein Abschlussbericht sein, welcher nach Fertigstellung öffentlich verfügbar sein wird.

Frau Wagner möchte von den Teilnehmenden wissen, wie der Fußverkehr in Donaueschingen für sie in Zukunft aussehen soll, also welche Ziele sich die Stadt im Bereich Fußverkehr setzen sollte. Es werden Karten und Kugelschreiber ausgeteilt und von den Teilnehmenden werden schriftlich die Ziele

- Konsequente Wegweisung (2x)
- Sicheres Queren (3x)
- Aufenthaltsqualität erhöhen (3x)
- Zielkonflikte an der Stadtkirche auflösen

- Qualität der Wege zum Flanieren verbessern
- Bodenbeschaffenheit ändern oder überarbeiten
- Konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr (2x)
- Vermeidung von PKW-Parken auf den Gehwegen
- Verbesserung des Belags in den laufenden Maßnahmen
- Lenkung des Fußverkehrs an der Stadtkirche verbessern
- Schaffung barrierefreier Verkehrswege (3x)
- Mehr Querungsstellen in der Karlstraße schaffen
- Vermeidung von Bestuhlung als Hindernis
- Durchgängiges, sicheres und attraktives Wegenetz
- Ausreichende Gehwegbreite

genannt.

Die genannten Aspekte aufgreifend, schildert Frau Wagner Stärken und Schwächen des Fußverkehrs aus Sicht der Gutachter in Donaueschingen. Zu den Stärken zählen u.a. die hohe Aufenthaltsqualität am Rathaus, der Stadtkirche und an der Käferstraße (Markt), die vielen gepflegten Grünelemente im Straßenraum und die vorhandenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Schwächen zeigen sich u.a. durch häufig fehlende Querungsmöglichkeiten, durch nicht barrierefreie Pflasterung an vielen Stellen und durch fehlende Sitzgelegenheiten besonders an Steigungen. Das anstehende Ziel für Donaueschingen ist es, die vorhandenen Stärken auszubauen und die Schwächen zu schwächen.

Abbildung 57: Ausarbeitung der Ziele



Quelle: Planersocietät

Präsentation der Maßnahmenvorschläge und Diskussionsphase

Frau Wagner präsentiert Lösungsansätze zu den drei Handlungsfeldern Querungen, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität und die dazugehörigen Maßnahmen für Donaueschingen. Die Teilnehmenden stellen Fragen und bringen verschiedene Anregungen ein.

Bei der Maßnahme A4 wird angemerkt, dass eine Sperrung des südlichen Knotenpunktarms nicht möglich sei, da dieser von wendenden Bussen benutzt wird. Bei der Erläuterung der Maßnahme C2 wurde von einer Teilnehmerin gefragt, was ein Doppelbord ist. Frau Wagner erklärte mit Hilfe eines Beispiels auf der folgenden Folie, was ein Doppelbord ist und welchen Zweck es hat. Der Vorschlag zur Nutzung von Pollern zur Begrenzung der Parkstände bei der Maßnahme C3 sorgt für einige kleine Zwischengespräche. Bei dem Maßnahmenvorschlag C5 kamen einige Bedenken des Einzelhandelsverbandes, zwecks möglicher Einschränkungen für die Außengastronomie.

Diskussion

Nach der Vorstellung der Maßnahmen durch Frau Wagner kommen weitere Anmerkungen bei den Teilnehmenden auf. Konkret zur Maßnahme A5 wird gesagt, dass die Pflasterung als Markierung für die Verkehrsführung nicht ausreicht und von Kfz nicht beachtet wird. Dieses Problem wurde schon öfter diskutiert und wird aktuell über die Beschilderung gelöst. Für eine größere Umgestaltung müsste aber erstmal die Führung der Regionalbusse überarbeitet werden, dann könnten die Ansätze nochmal überlegt werden.

Eine Anwesende merkt zu Maßnahme A1 an, dass bei der Gestaltung der Gehwegnasen auch der Fahrradlängsverkehr berücksichtigt werden sollte. Es entsteht eine Diskussion, wie die Gestaltung aussehen kann und ob dieser Aspekt überhaupt ein Problem darstellt. Es geht hervor, dass eine Keilform der Gehwegnase eine gute Lösung darstellen würde.

Ein weiteres kontroverses Thema ist die Touristenlenkung an der Stadtkirche. Einige Anwesende bewerten den Maßnahmenvorschlag der neuen Fußgängerführung als nachteilig für die Barrierefreiheit und für den Einzelhandel in der Stadt, da die Touristen nicht mehr in die Karlstraße gelenkt werden. Es wird diskutiert, inwiefern die Innenstadt trotzdem von den Touristen erreicht werden kann und gleichzeitig die Problemstelle vor der Stadtkirche entschärft wird. Herr Unkel erklärt, dass der Platz vor der Stadtkirche als „Shared Space“ konzipiert wurde, aber die Verkehrszahlen für dieses Konzept einfach zu hoch sind. Auch dass dieser Bereich wie eine Fußgängerzone wirkt, sorgt bei vielen zu Fuß Gehenden für Verwirrung. Es wird festgehalten, dass eine Lösung für diese Problemstelle dringend notwendig ist und die Belange des Fußverkehrs dabei besondere berücksichtigt werden sollten.

Eine weitere Anmerkung gibt es zum Thema Barrierefreiheit. Ein Teilnehmer sieht bei den Maßnahmen Widersprüche zur Barrierefreiheit, besonders wenn Bordsteine als Abgrenzung vorgeschlagen werden.

Auch das Thema Querungen in der Karlstraße (A2) sorgt für Diskussion. Eine Teilnehmerin erläutert, dass das Queren gar nicht möglich sei wegen der Anzahl der Kfz. Ein anderer widerspricht dem und sagt, dass nur die Sichtbeziehungen verbessert werden müssten. Die Anwesenden sind sich einig, dass die vorgeschlagene Maßnahme sinnvoll ist, aber einige wünschen sich, dass noch mehr unternommen wird.

Zuletzt erkundigt sich eine Teilnehmerin nach dem Vorschlag mit dem Stadtmobiliar (E2), wie die Kommune dies beschaffen kann und ob es konkrete Vorschläge gibt, an welchen Stellen diese gut hinpassen.

Anschließend erhalten die Teilnehmenden einen Bewertungsbogen, auf dem sie Kommentare zu jeder Maßnahme ergänzen.

Querungen

Die Maßnahmenvorschläge des ersten Handlungsfeldes werden positiv wahrgenommen. Hauptbestandteil sind die Verbesserung der Sichtbeziehungen, die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten im Stadtgebiet und die Lösung der Problematik rund um die Stadtkirche. In Tabelle 2 sind die Anmerkungen der Teilnehmenden zum Handlungsfeld Querungen aufgelistet.

Tabelle 2: Anmerkungen der Teilnehmenden im Handlungsfeld A (Querungen)

Nr.	Anregungen
A1	<ul style="list-style-type: none"> -Nur wenn neue Parkplätze zentrumsnah an einer anderen Stelle geschaffen werden -Fahrbahnverengung nicht notwendig, wenn Sichtbeziehung verbessert ist -Baulich sehr gut, Winkel schräg, gute Sichtbarkeit für den Fahrradverker -Guter Vorschlag (2x) -Weniger relevant für Fußgänger:innen -Gesamtmaßnahme Sanierung Südliche Innenstadt -mit Grün fürs Klima verbinden
A2	<ul style="list-style-type: none"> -Winterdienst verbessern -Standort und Größe der Grüninsel überdenken/ändern (3x) -Eindeutige Querungsstelle schaffen und freihalten -Asphaltbänder als gute und schnelle Lösung
A3	<ul style="list-style-type: none"> -Schaffung eines FGÜ -keine Poller (3x) -Querung über die nördliche Seite über die Fürstenbergstraße -Vorgeschlagene Lenkung ist nicht realistisch (2x), z.B. räumliche Trennung von Donauquelle und Karlstraße als neues Problem -Verkehrsreduzierung und attraktive Umfahrung als einzig zielführende Maßnahme (2x) -zu breite Kurve, evtl. durch Stadtmobiliar verringern (2x) -zu viel Verkehr um die Stadtkirche, maximal einspurig führen, besser umleiten und für Fußgänger:innen als Fußgängerzone freihalten -Lösung mit Einbahnverkehr -Bereich hinter der Stadtkirche für LKW sperren -Geschwindigkeit beschränken -Blumenkübel sind gut (2x)
A4	<ul style="list-style-type: none"> -nicht umsetzbar wegen Buswendeverkehr (3x) -Übergang auf der Fahrbahn sichtbar machen würde genügen -nicht als Problemstelle bekannt
A5	<ul style="list-style-type: none"> -Autofrei -mehr Klarheit schaffen wäre gut -evtl. Neugestaltung bei neuer Führung der Regionalbusse (3x) -Umgestaltung wünschenswert, nur Busverkehr zulässig, sonst punktuelle Sperrung mit Fußgängerbereich -sehr wichtig

Nr.	Anregungen
A6	<ul style="list-style-type: none"> -Querungshilfen sind hier wünschenswert, an allen Armen -sehr guter Vorschlag (3x) -LSA in der Nähe vorhanden (2x), was passiert dann mit dieser bzw. kann die dann entfernt werden? (2x)
A7	<ul style="list-style-type: none"> -wichtige und notwendige Maßnahme (3x) -„Transit Straße“, die Umfahrungsverkehr aufnehmen soll, für eine zusätzliche LSA nicht geeignet -> Lösung: Unterführung -sehr gute Maßnahme -gleich wie bei A6, man braucht keine dritte LSA auf der Strecke -alle Übergänge barrierefrei gestalten -Gesamt Konzept erstellen: Fahrradverkehr, Elterntaxis, Buslinie, Fußverkehr, Achse für Kfz

Barrierefreiheit

Bei den vorgestellten Maßnahmenvorschlägen wird verdeutlicht, dass barrierefreie Fußverkehrsanlagen für 30% der Bevölkerung zumindest temporär notwendig sind, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Die Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen des Handlungsfelds Barrierefreiheit sind in Tabelle 3 aufgelistet.

Tabelle 3: Anmerkungen im Handlungsfeld C (Barrierefreiheit)

Nr.	Anregungen
C1	<ul style="list-style-type: none"> -möglich, aber passt nicht zum Stadtbild -guter Vorschlag (2x) -wenig relevant -auch als Querungsmöglichkeit der Karlstraße selbst zu überlegen -wichtiger Ansatz, jedoch auch Rippen- und Noppenplatten -Asphaltbänder für Fußgänger:innen und Poller daneben
C2	<ul style="list-style-type: none"> -Doppelbord wird aufgrund des vorhandenen Platzes schwierig gesehen -ja, aber aufwendig und kostenintensiv -sehr wichtig -alle Übergänge mit „Kasseler Bord“
C3	<ul style="list-style-type: none"> -evtl. Verbreiterung für Fußgänger:innen -keine Poller (2x), lieber farblich besser darstellen -für geplante notwendige gegenseitige Rücksicht, zu viel Verkehr -> Verkehrsberuhigung -im Bestand bereits unproblematisch, weniger relevant -wichtig -evtl. Fahrbahn verschwenken -Engstelle für Kfz schaffen -Poller werden in der Regel unter Beachtung Schrammbord eingebaut, dh. -Von Kante abgerückt -> Gehwegbreite zu schmal -Leitstreifen einbauen

Nr.	Anregungen
C4	<ul style="list-style-type: none"> -möglich, aber nicht dringend notwendig (2x) -Baumbestand Wurzelbereich hat Vorrang -nur planieren, nicht verbreitern -Versiegelung für Bäume problematisch, da Straße nur für Anlieger ggf. Nutzungsmöglichkeit der Straße für zu Fuß Gehende -ggf. im Rahmen weiterer Maßnahmen zur Zugänglichkeit zur Brigach, z.B. weitere Treppen/Sitzstufen -nicht verändern, naturnahen Bereich belassen
C5	<ul style="list-style-type: none"> -Außengastronomie muss aber gestärkt werden -> bringt Frequenz in die Innenstadt -nein, da Gewerbe immer weniger wird -Ordnungsamt versucht dies bereits zu gewährleisten
C6	<ul style="list-style-type: none"> -sehr gute Maßnahme (2x) -Gegenstand der „Sanierung Südliche Kernstadt“ -aufwendig, aber sinnvoll -umsetzen wenn es möglich ist -erschwerend kommen die Elterntaxis an dieser Stelle hinzu
C7	<ul style="list-style-type: none"> -schwierig umzusetzen und zu finanzieren -Gegenstand der „Sanierung südl. Kernstadt“ -nicht überbewerten, sinnvoll aber zu teuer -weniger relevant -im Rahmen evtl. Straßenbaumaßnahmen -Abhilfe durch schmale Treppe mit Geländer bei Aufrechterhaltung Rampenbreite

Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu.

Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden zu den Maßnahmenvorschlägen des Handlungsfeldes Aufenthaltsqualität sind in Tabelle 4 aufgelistet.

Tabelle 4: Anmerkungen im Handlungsfeld E (Aufenthaltsqualität)

Nr.	Anregungen
E1	<ul style="list-style-type: none"> -sehr gut (5x) -ist ausreichend -zusätzlich den Durchgangsverkehr reduzieren oder unterbinden -nice-to-have -Fläche findet bisher quasi keine Beachtung, zusätzlicher Baum für mehr Schatten
E2	<ul style="list-style-type: none"> -nur bei Schaffung neuer Parkmöglichkeiten -als Zielsetzung in „Sanierung Südliche Kernstadt“ enthalten (2x), wurde jedoch zurückgestellt -sehr gut (2x) -könnte leicht mal ausprobiert werden

Weitere Maßnahmen

Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden sind in Tabelle 5 aufgelistet.

Tabelle 5: Anmerkungen zu weiteren Maßnahmen

Nr.	Anregungen
G1	<ul style="list-style-type: none"> -20km/h reicht als Verringerung aus -„Smilies“ -> Geschwindigkeitsanzeigetafel -sehr gut -nicht notwendig -Verlegung des Schildes vor den Baum -Mehrheit der Kfzs hält sich nicht an die vorgeschriebene Reduzierung der Geschwindigkeit

Priorisierung der Maßnahmen

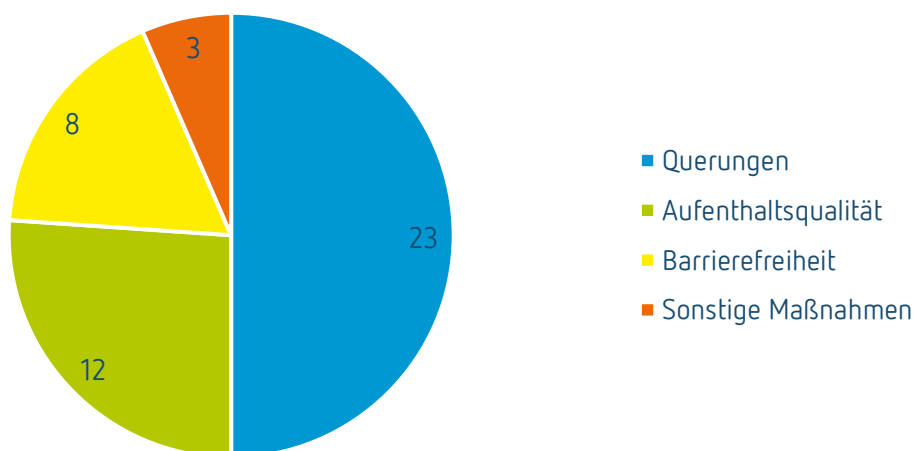
Zum Schluss bekommen die Teilnehmenden jeweils vier Klebepunkte um die Maßnahmen, die sie als besonders wichtig empfinden, priorisieren zu können. Die Maßnahmenvorschläge mit den meisten Stimmen sind:

- A3: Sicherung und Querbarkeit am KP verbessern, Stadtkirche 14 Stimmen
- E2: Aufenthaltsqualität fördern, Zeppelinstraße 10 Stimmen
- C2: Bordsteine absenken 4 Stimmen
- C1: Pflasterung optimieren 3 Stimmen
- G1: Gefahrene Geschwindigkeit verringern, Josefstr./Irmastr. 3 Stimmen

Die meisten Stimmen erhält das Handlungsfeld Querungen mit insgesamt 23 Stimmen (vgl. Abbildung 58 und Abbildung 59).

Abbildung 58: Stimmen der Handlungsfelder

Priorisierung der Handlungsfelder



Quelle: Planersocietät

Abbildung 59: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Frau Wagner erklärt den weiteren Ablauf der FVC. Das Stimmungsbild und die Vorschläge werden in den Abschlussbericht aufgenommen. Dieser wird der Stadt Anfang 2024 übergeben und anschließend im Februar im Gemeinderat besprochen.

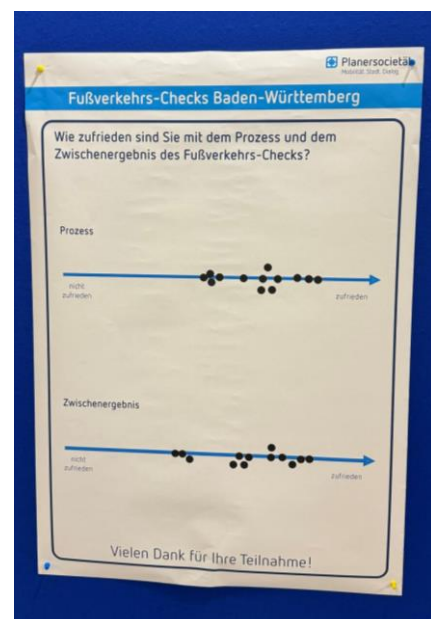
Es wird noch gefragt, ob der Fußverkehrs-Check eine Möglichkeit für Förderung darstellt. Frau Wagner erklärt, dass dies so ist und die Kommune sich konkrete Maßnahmenvorschläge aus dem Bericht fördern lassen kann.

Von einem Teilnehmenden wird angemerkt, dass alle Anwesenden heute Mitglieder des Stadtrates oder der Stadtverwaltung sind und hinterfragt, ob damit der partizipative Ansatz überhaupt erfüllt ist. Es wird sich mehr Beteiligung der Bevölkerung gewünscht.

Frau Wagner bedankt sich bei den Anwesenden für die Teilnahme der Veranstaltung und die konstruktive Mitarbeit.

Beim Verlassen der Veranstaltung gaben die Teilnehmenden ein Feedback zum Zwischenergebnis und dem Prozess des FVC ab.

Abbildung 60: Bewertung des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät