



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht Vogt

Fußverkehrs-Checks BW 2023

Ideen für attraktive Stadtzentren

## Impressum

### Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
[www.nvbw.de](http://www.nvbw.de)

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn  
Telefon: 0711/23991 – 1116  
E-Mail: [Juliane.Korn@nvbw.de](mailto:Juliane.Korn@nvbw.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

### Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH  
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

|  |                    |
|--|--------------------|
| Konrad-Zuse-Str.1  | Röntgenstraße 6    |
| 44263 Dortmund   | 76133 Karlsruhe    |
| Telefon: 0231/58 96 96 - 0   | 0721/83 16 93 - 0  |
| Fax: 0231/58 96 96 - 18  | 0721/83 16 93 - 19 |
| <a href="mailto:info@planersocietaet.de">info@planersocietaet.de</a> |                    |
| <a href="http://www.planersocietaet.de">www.planersocietaet.de</a>   |                    |

### Bearbeitung

Jan Hauenstein M. Sc.

Unter Mitarbeit von:

Jule Engelmann M. Sc.  
Alexander Riss M. Sc.  
Florin Jungemeyer B. Sc.  
Lea Heinrich B.Sc.

### 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

---

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Hintergrund der Fußverkehrs-Checks</b>                       | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks</b>                  | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort</b>    | <b>8</b>  |
| <b>4</b> | <b>Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern</b>                | <b>12</b> |
| 4.1      | Handlungsfeld Querungen (A)                                     | 13        |
| 4.2      | Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)                              | 19        |
| 4.3      | Handlungsfeld Längsverkehr (C)                                  | 22        |
| 4.4      | Weitere Maßnahmenvorschläge (D)                                 | 30        |
| 4.5      | Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen | 32        |
| <b>5</b> | <b>Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung</b>        | <b>33</b> |
| <b>6</b> | <b>Zusammenfassung</b>  | <b>35</b> |
| <b>7</b> | <b>Dokumentation</b>  | <b>37</b> |
| 7.1      | Auftaktworkshop (12.09.2023)                                    | 37        |
| 7.2      | Erste Begehung (12.10.2023)                                     | 42        |
| 7.3      | Zweite Begehung (17.10.2023)                                    | 48        |
| 7.4      | Abschlussworkshop (20.11.2023)                                  | 52        |

# 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 Baden-Württembergs 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 Ortsmitten und 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 Geschäften<sup>1</sup>.

## 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](https://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/>

<sup>1</sup> Schneidmesser et al. 2021 verfügbar unter: [https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item\\_6000977\\_5/component/file\\_6000978/content](https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6000977_5/component/file_6000978/content)

## 2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

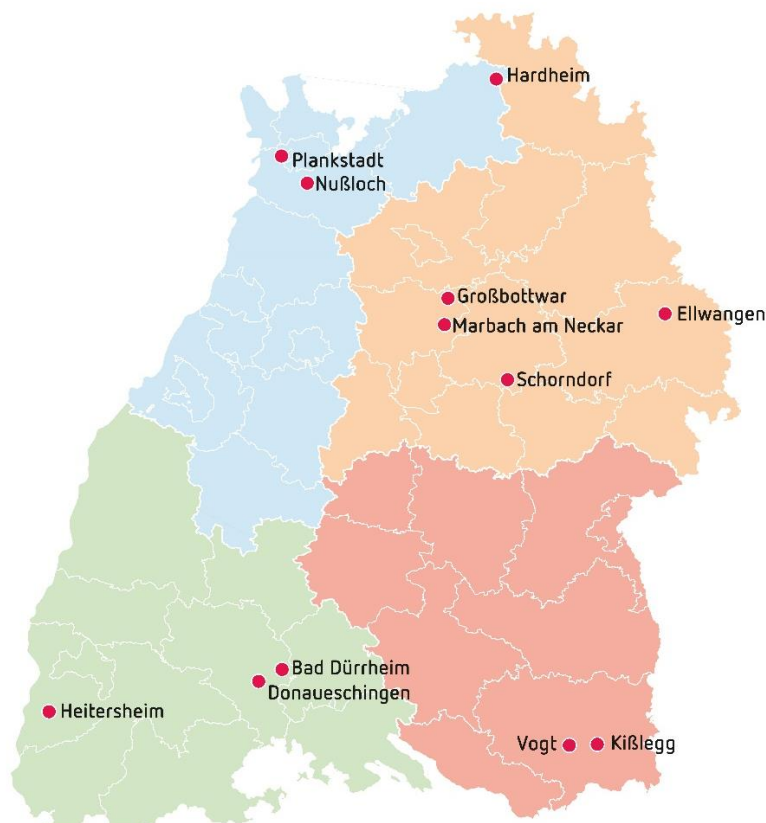
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen 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 Vogt zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche entlang der Kirchstraße/des Schützenweg und Bergstraße zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zur genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch rote Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe für die Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten neuralgische Punkte. Die Routenverläufe der Begehungen wurde daher lediglich leicht angepasst und ergänzt.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Vogt nördlich bzw. südlich der der Wangener Straße entlang. Die erste Begehung mit Start am Rathaus führte zunächst entlang der Kirchstraße in Richtung Osten. Entlang der L324 verlief die Route nach Norden. Vor allem die Einfahrten an der L324 spielten im Verlauf eine große Rolle. Entlang der Flammenstraße verlief die Route bis zur Mozartstraße, um dann an der Grundschule Vogt vorbei auf der Schulstraße Richtung Rathaus zu enden. Auch die zweite Begehung startete am Rathaus. Entlang der Wangener Straße wurde die Situation vor dem östlichen Einkaufsgebiet angeschaut. Richtung Süden verlaufend verlief die Route dann entlang des Hochgratweg durch das südliche Wohngebiet von Vogt. Die Bergstraße bildete dabei das Ende der Begehung. Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmen zur Verbesserung der Situationen für den Fußverkehr betreffen.

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

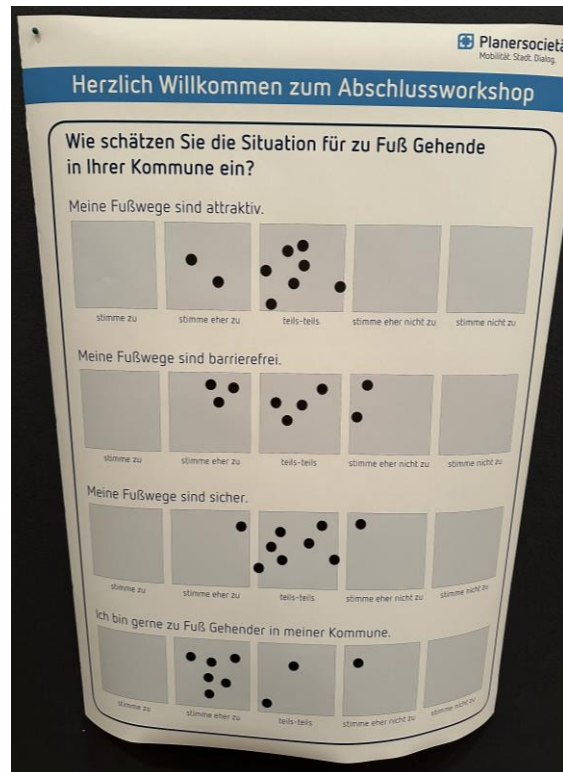
In der **Präsentation** im Gemeinderat werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium sind die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

### 3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Im Rahmen der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs in Vogt 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 Vogt äußern (Abbildung 4). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit der Fußwege in Vogt sehr ausgeglichen bewertet wurde. Niemand lehnte die Aussagen komplett ab, niemand stimmte voll zu. Die Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops tendenziell positiv bewertet.

Abbildung 4: Situation des Fußverkehrs in Vogt



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Vogt

| Bewertung - Beschreibung |   | Beispielbild |
|--------------------------|---|--------------|
| +                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zu Fuß Gehende profitieren von der kompakten Struktur von Vogt.</li> </ul>                 |              |
| +                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Im gesamten Ortsgebiet gibt es viele Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.</li> </ul> |              |



|   |   |   |
|---|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele eigenständige Fußwege durchziehen das Ortsgebiet und bieten so attraktive Fußwegebeziehungen</li> </ul>  |    |
| + | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die schöne landschaftlich Lage bietet Vogt eine attraktive fußläufige Umgebung zum Spaziergehen und Wandern.</li> </ul>                              |    |
| + | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viel Grün und Sitzgelegenheiten laden in Vogt zum Verweilen ein.</li> </ul>  |    |
| - | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die L325 (Ravensburger Straße/Wangener Straße) teilt Vogt und stellt ein linienhaftes Hindernis für zu Fuß Gehende dar</li> </ul>                          |  |
| - | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die fehlende Barrierefreiheit in Vogt schränkt die Mobilität von mobilitäts- und sehingeschränkten Personen insbesondere beim Queren stark ein.</li> </ul> |  |
| - | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Gehwege in Vogt schränken die Attraktivität ein und führen teils zu gefährlichen Situationen für zu Fuß Gehende.</li> </ul>                       |  |

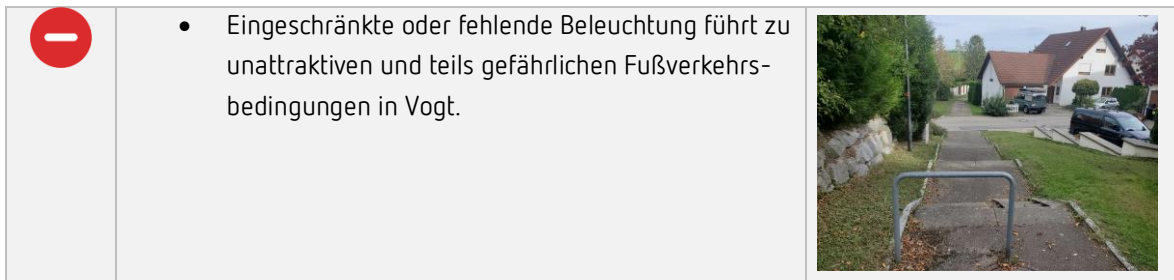


Abbildung 5: Verortung einzelner positiver Aspekte in Vogt



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: geoportal-bw

Abbildung 6: Verortung einzelner negativer Aspekte in Vogt



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: geoportal-bw

## 4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Vogt. 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:** 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:** 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.
- **Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

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.

## 4.1 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 – Vorgezogene Seitenräume am Knotenpunkt Flammenstr./Marderweg/Eicherweg

### Problem / Mangel:

Der Knotenpunkt ist sehr groß dimensioniert und stellt deshalb eine, besonders für mobilitätseingeschränkte Personen, schwierige Querungssituation zu Fuß dar.

### Abbildung 8: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Flammenstraße

### Handlungsvorschlag:

Die langen Querungsdistanzen an überdimensionierten Knotenpunkten können durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen verkürzt werden. Auch die eindeutige Führung des Kfz-Verkehrs auf den Knotenpunkt und die damit verbundene Verbesserung der Sichtbeziehungen kann durch die ordnende Wirkung von vorgezogenen Seitenräumen verbessert werden.

### Erläuterung und Hinweise:

Die vorgezogenen Seitenräume können zuerst provisorisch markiert und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

*Siehe Handreichung: Kapitel 5.3.2 Vorgezogener Seitenraum*

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Beispiele für vorgezogene Seitenräume, einmal provisorisch (links) und einmal baulich (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Stuttgart

### Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:

Der Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen eignet sich generell in Bereichen von überdimensionierten Einmündungen mit großen Querungsdistanzen.

## A2 – Gehwegnase am eigenständigen Fußweg an der Bergstraße

### Problem / Mangel:

An der Bergstraße endet ein eigenständiger Fußweg, vom Hochgratweg kommend, mitten im Knotenpunkt Bergstraße/Pfänderweg. Durch Büsche und einen fehlenden Aufstellbereich sind die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr und damit auch die Sicherheit der querenden zu Fuß Gehenden stark eingeschränkt. Eine eindeutige und sichere Querungsfurt ist nicht vorhanden.

Abbildung 10: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, eigenständiger Fußweg an der Bergstraße

### Handlungsvorschlag:

Durch eine Gehwegnase am Ende des Fußwegs kann dem Fußverkehr ein Aufstellbereich angeboten werden, durch den die Sichtbeziehungen verbessert werden und damit die Querung sicherer wird. Die Gehwegnase sollte nach Norden leiten, um die kürzeste Querungsfurt zum westlichen Gehweg in der Bergstraße darzustellen.

### Erläuterung und Hinweise:

Eine Gehwegnase kann durch Baken und Markierungen umgesetzt werden und benötigt eine Breite von mindestens 30 cm. Speziell in dieser Situation müssen aufgrund der Knotenpunktsituation die Schleppkurven von Einsatzfahrzeugen (zB. Müllfahrzeuge) beachtet werden. Es bietet sich an, diese Maßnahme zunächst als Verkehrsversuch auszuprobieren, um die Funktionalität zu gewährleisten.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Beispiel für eine provisorische Gehwegnase; Skizze der Gehwegnase mit Schleppkurve



Quelle: Planersocietät, Beispielbild: Ludwigshafen



\*Schleppkurve Müllfahrzeug

### Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:

Der Einsatz von Gehwegnasen eignet sich in Bereichen von hochfrequentierten und schlecht einsehbaren Fußgänger-Querungsstellen in Bereichen mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h.

### A3 – Umgestaltung der Sirgensteinstraße

**Problem / Mangel:** An dem Knotenpunkt Sirgensteinstr./ Kirchstr. wird der Gehweg auf der nordöstlichen Seite oft durch Kfz-Verkehr überfahren. Dies gefährdet die zu Fuß Gehenden dort und beeinflusst die subjektive Sicherheit negativ.

Abbildung 12: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Einmündung Sirgensteinstraße

**Handlungsvorschlag:** Durch Poller im Bereich des nordöstlichen Gehwegs im Knotenpunkt kann eine bessere Abtrennung des Gehwegs von der Fahrbahn hergestellt werden. Ein Überfahren kann damit verhindert werden. Weiterhin kann eine Fahrbahnverbreiterung auf Höhe des Knotenpunktes in dem westlichen Seitenraum der Sirgensteinstraße durch eine Zick-Zack-Markierung zur Freihaltung von parkenden Fahrzeugen, für mehr Platz sorgen und das Ausweichen auf den Gehweg zusätzlich verhindern.

**Erläuterung und Hinweise:**

In dem Kreuzungsbereich muss darauf geachtet werden, dass Personen mit Rollstühlen oder Rollatoren weiterhin komfortabel queren können. In Knotenpunkten ist es in einem Abstand von 5 m von den Einmündungen nach StVO nicht gestattet zu parken, da dies die Sichtbeziehungen einschränkt. Zur Verdeutlichung dieser Regelung kann mit Zick-Zack-Markierungen gearbeitet werden.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 13: Beispiel für eine Zick-Zack-Markierung (links) und Pollern in einem Kurvenbereich (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbild: Heitersheim, Berlin



## A4 – Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße

**Problem / Mangel:** Der Fußgängerüberweg wird als Problem gesehen, da aus Westen kommend die Querungsanlage von Kfz-Führenden schlecht wahrnehmbar ist (schlechte Sicht auf die Aufstellbereiche). Diese befindet sich auf dem Schulweg vieler Kinder. Sicherheit und Aufmerksamkeit sind daher besonders wichtig.

Abbildung 14: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße

**Handlungsvorschlag:** Mittelfristig können die Sichtbeziehungen auf Querende und der Komfort des querenden Fußverkehrs durch die Vergrößerung der Aufstellfläche im südlichen Seitenraum verbessert werden. Weiterhin sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in diesem Abschnitt der Ravensburger Straße möglich ist.

**Erläuterung und Hinweise:** Derzeit besteht keine Grundlage, die die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglich macht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann aus Gründen des Lärmschutz, einer Einrichtung für besonders schützenswerten Personengruppen oder auch aus Gründen einer besonderen Gefahrenlage eingerichtet werden. An dieser Stelle ist die Verkehrsbelastung auf der Ravensburger Straße nicht hoch genug, um den Einsatz einer LSA-Querung zu rechtfertigen. Kritisch wäre dabei vor allem die Akzeptanz, aufgrund der längeren Wartezeiten und den geringen Kfz-Verkehrsbelastungen.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Beispiele für gut sichtbare Fußgängerüberwege mit Aufstellbereich



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Karlsruhe, Mengen

## A4 – Sichtfelder freihalten an Querungsstellen

**Problem / Mangel:**

An einigen Querungssituationen ist bei den Begehungen in Vogt aufgefallen, dass die Sichtfelder durch Grünwuchs eingeschränkt sind. Dadurch wird die Sicherheit von zu Fuß Gehenden negativ beeinflusst und das Queren erschwert.

Abbildung 16: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Eingeschränkte Sichtfelder an der Flammenstraße

**Handlungsvorschlag:**

Eine regelmäßige Grünpflege an Querungsstellen ist notwendig, damit Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr bestehen können und so ein sicheres Queren stattfinden kann. Auch andere Elemente können Sichtfelder an Querungsstellen einschränken und sind entsprechend zur Einhaltung von Sichtbeziehungen zu entfernen.

**Erläuterung und Hinweise:**

Durch das Freihalten von Sichtfeldern wird die Kommunikation zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Fußverkehr gesichert.

Abspraken zum Grünschnitt mit Grundstückseigentümer:innen können notwendig sein.

*Siehe Handreichung: Kapitel 1.2 Grünstrukturen - Grünpflege*

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 17: Beispiele für gepflegte Seitenraumbegrünung



Quelle: Planersocietät, Beispielbild: Stuttgart, Bretten

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:**

Grünpflege ist überall dort besonders notwendig, wo Sichtfelder durch Seitenraumgrün eingeschränkt werden. Das ist der Fall u. a. an der Querung am Sportheim Vogt, an der Mittelinsel an der L324 auf Höhe des Lange-Furt-Wegs und dem eigenständigen Fußweg zwischen Bergstraße und Hochgratweg.

## 4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie 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, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018). Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Abbildung 18: Barrierefreiheit



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

## B1 – Barrierefreies Querens entlang des Schützenwegs

**Problem / Mangel:** In Vogt sind einige Querungen ohne Bordsteinabsenkungen ausgebildet, wodurch diese für Personen mit Rollatoren und Rollstühlen nur eingeschränkt begehbar sind.

Abbildung 19: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schützenweg

**Handlungsvorschlag:** Die Gehwege sollten auf Höhe von Querungsstellen durch eine Bordsteinabsenkung für Personen mit Rollstuhl oder Rollator begehbar gemacht werden.

**Erläuterung und Hinweise:**

An Knotenpunktarmen sollten generell mit abgesenkten Bordsteinen auf Höhe der Querungsfurten gearbeitet werden.

Der barrierefreie Ausbau an Querungsanlagen, wie Fußgängerüberwegen oder an Lichtsignalanlagen, umfasst zudem differenzierte Bordhöhen durch Doppelborde und taktile Leitsysteme (bei LSA: zusätzlich akustische Signale). Dadurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen geschaffen.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 20: Beispiele für barrierefreie Fußgängerüberwege



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Neuenburg am Rhein, Vogt

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:** Jede Querungsstelle für zu Fuß Gehende sollte barrierefrei ausgebaut werden. In Vogt sollte primär die Situation am Sonnenweg/ und der Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße auf Höhe der Bergstraße angeschaut werden.

## B2 – Durchgängige barrierefreie Fußweg entlang der Kirchstraße

**Problem / Mangel:** Der Roll-Komfort entlang der Kirchstraße ist durch den grob gepflasterten Belag gering. Personen mit Rollstuhl oder Rollator sind dadurch eingeschränkt. Zudem endet der Gehweg in der Kirchstraße südlich auf der Höhe des Rathauses.

Abbildung 21: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Kirchstraße

**Handlungsvorschlag:** Durch die Herstellung von gestalterisch abgetrenntem, durchgängigem Fußweg kann die Attraktivität für den Fußverkehr erhöht werden. Der Belag sollte so gewählt werden, dass er gut berollbar, aber trotzdem griffig ist. Damit kann mobilitätseingeschränkten Personen ein sicherer und komfortabler Fußweg bereitgestellt werden.

**Erläuterung und Hinweise:** *Siehe Handreichung: Kapitel 3.1 Oberflächen*

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 22: Beispiele für durchgängig barrierefreie Fußwege mit gut berolbbarem Belag



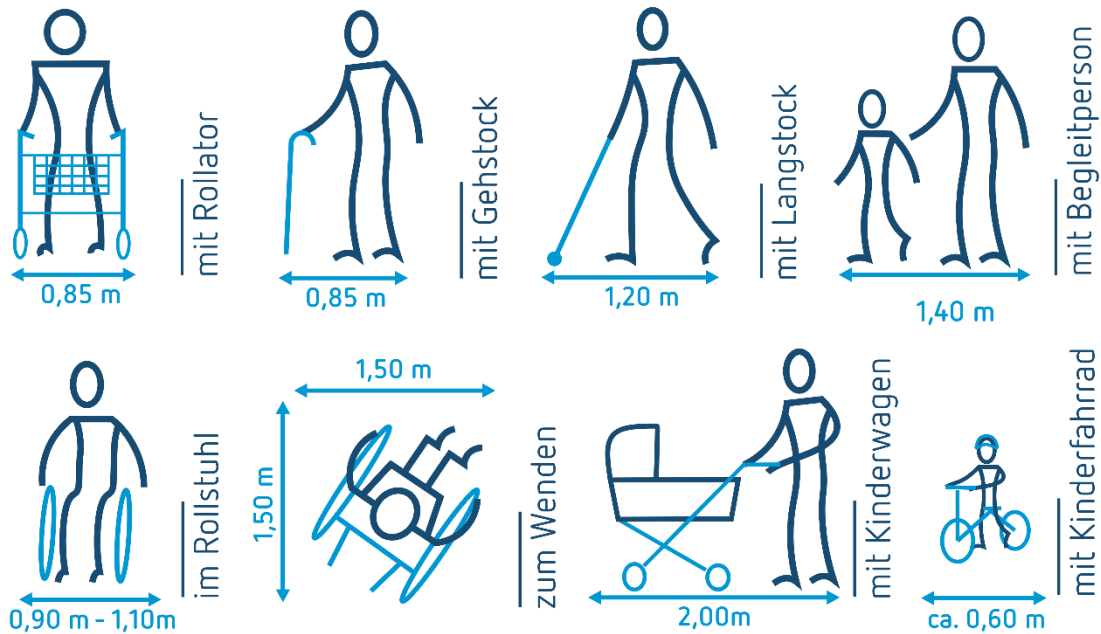
Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Calw, Ladenburg

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:** In Vogt sollten weiterhin durchgängig barrierefreie Wege entlang der Bergstraße auf der östliche Seite und entlang der östlichen Wangener Straße auf der südlichen Seite hergestellt werden.

## 4.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

Adäquate Gehwege und eigenständige Fußwege sind Grundelemente des Fußverkehrs. Deren Breite und Zustand sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

Abbildung 23: Nutzergruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

## C1 – Neue Gehwege am Schützenweg und der Flammenstraße

**Problem / Mangel:** Am Schützenweg und an der Flammenstraße fehlt jeweils auf der südlichen Straßenseite der Gehweg. Dadurch laufen zu Fuß Gehende teilweise auf der Straße und sind durch den Kfz-Verkehr gefährdet.

Abbildung 24: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Flammenstraße

**Handlungsvorschlag:** Kurzfristig sollte mit einem Hinweis-Schild auf der Straße auf den gefährdeten Fußverkehr aufmerksam gemacht werden (Zeichen 133 StVO). Langfristig sollte der Gehweg an dem Schützenweg auf die südliche Seite verlegt werden, da dort der direktere Fußweg in Richtung Einkaufsmöglichkeiten besteht und die Platzverhältnisse keine beidseitige Gehwege zulassen.

An der Flammenstraße kann mittelfristig durch Markierungen und Barken ein Ersatzgehweg dargestellt werden, langfristig ist hier aber eine bauliche Ausbildung des Gehwegs anzustreben.

**Erläuterung und Hinweise:** *Siehe Handreichung: Kapitel 4.1 Adäquate Gehwege*

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 25: Beispiel für die Markierung eines Gehwegs (links), Zeichen 133 StVO (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Loßburg, Walldorf

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:**

In Vogt fehlen u. a. an der Bergstraße abschnittsweise Gehwege.

## C2 – Fuß- und Radweg am Marderweg

**Problem / Mangel:** In der Nähe der Einfahrt der Flammenstraße nach Vogt fehlt eine zusätzliche Fußverkehrsverbindung von der L324 in Richtung Marderweg (bereits sichtbar durch einen Trampelpfad quer über die Grünfläche).

Abbildung 26: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Park am Marderweg

**Handlungsvorschlag:** Der bereits bestehende Trampelpfad sollte zu einem befestigten Fuß- und Radweg ausgebaut werden, um die Fußverkehrsverbindung in Richtung Marderstraße und Spielplatz von Südwesten aus zu verbessern.

### Erläuterung und Hinweise:

Die empfohlene Mindestbreite von gemeinsamen Fuß- und Radwegen liegt bei 2,50 m. Generell ist der Einsatz von gemischten Geh- und Radwegen innerorts nur in eng definierten Ausnahmefällen, wie nicht realisierbarer getrennter Führung der Verkehrsmittel, vorgesehen.<sup>2</sup>

Eine Befestigung des Wegs ist notwendig, da dies den Komfort begünstigt, essenziell für die Barrierefreiheit der zu Fuß Gehenden ist und ganzjährig gut begehbar ist. Die Beleuchtung des Wegs ist innerörtlich notwendig, um den Komfort und die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu sichern.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“ (links), Beispiel eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (rechts)



Quelle: Planersocietät

<sup>2</sup> Vgl. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), S. 13



### C3 - Fußweg parallel zur Schulstraße

#### Problem / Mangel:

Vor den Fußverkehrs-Checks gab es die Situation, dass über die Schulstraße viele Kinder zur Schule gelaufen sind, aber dort kein abgesicherter Fußweg in Form eines Gehwegs bestand. Im Laufe der Fußverkehrs-Checks wurde deshalb ein unbefestigter Fußweg parallel zur Schulstraße geschaffen. Weiterhin besteht jedoch das Problem, dass der südliche Zugang dieses Wegs zugeparkt wird.

#### Abbildung 28: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schulstraße

#### Handlungsvor- schlag:

Der südliche Zugang des Wegs am Parkplatz kann durch Poller oder andere bauliche Elemente expliziert von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

#### Erläuterung und Hinweise:

Weiterhin sollte eine Befestigung und Beleuchtung des Wegs angestrebt werden, da dies essenziell für die Barrierefreiheit und den Komfort der zu Fuß Gehenden ist.

#### Good-Practice-Beispiel:

#### Abbildung 29: Beispiel für eine Absicherung durch Poller



Quelle: Planersocietät

## C4 – Verkehrsberuhigter Bereich entlang des Hochgratwegs

**Problem / Mangel:** Entlang des Hochgratwegs wird trotz fehlender Gehwege und schlechter Sichtfelder mit hohen Geschwindigkeiten gefahren. Vor allem Kinder, die dort spielen und unterwegs sind, werden dadurch gefährdet.

Abbildung 30: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Hochgratweg

**Handlungsvorschlag:** Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs am Hochgratweg und den Seitenarmen.

**Erläuterung und Hinweise:**

Ein verkehrsberuhigter Bereich ist ein Straßenbereich, in dem zu Fuß Gehende und Fahrzeuge den Raum gemeinsam nutzen. Die Geschwindigkeit ist auf Schrittgeschwindigkeit begrenzt und zu Fuß Gehende haben Vorrang. Durch spezielle Gestaltungselemente wie Pflasterungen, Fahrbahneinengungen oder Bepflanzungen wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf die Anwesenheit von zu Fuß Gehenden gelenkt. Der Hochgratweg ist zwar verhältnismäßig lang für einen verkehrsberuhigten Bereich, jedoch wird in der Einrichtung dennoch von einer positiven Entwicklung der Verkehrssicherheit ausgegangen, da nicht mit Durchgangsverkehr zu rechnen ist.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 31: Beispiele für die Eingangs-Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Taunusstein und Metzingen

**C5 – Beleuchtung von Fußwegen**

**Problem / Mangel:** An mehreren Stellen in Vogt sind Fußwege nicht oder nur eingeschränkt beleuchtet. Ohne Beleuchtung entstehen Angsträume und die Sicherheit im Fußverkehr wird negativ beeinflusst.

Abbildung 32: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Querweg am Hochgratweg

**Handlungsvorschlag:** Überprüfung und Ausbesserung der Straßenraumbeleuchtung

**Erläuterung und Hinweise:** *Siehe Handreichung: Kapitel 2.1 Beleuchtung*

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:** Weiterer Handlungsbedarf in Bezug auf die Beleuchtung wird u. a. am Querweg des Hochgratwegs, dem Lange-Furt-Weg auf Höhe des Deutschen Rotes Kreuz Verein Vogt, Finkenweg und am Weg parallel zur Schulstraße gesehen. Eine generelle Überprüfung der Straßenraumbeleuchtung sollte im gesamten Ortsgebiet sukzessiv und regelmäßig vorgenommen werden.

## C6 – Gehwege freihalten

**Problem / Mangel:** Entlang der nördlichen Bergstraße parken viele Fahrzeuge auf dem Gehweg. Insbesondere vor dem Lädle reichen parkende Fahrzeuge in Senkrechtaufstellung in den Gehbereich rein und schränken diesen ein. Dadurch wird der Gehkomfort und die Sicherheit von zu Fuß Gehenden beeinträchtigt.

Abbildung 33: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Bergstraße

**Handlungsvorschlag:** Freihalten der Gehwege von parkenden Fahrzeugen durch gestalterische Abtrennung, Umgestaltung bestehender Parkstände und, wenn notwendig, durch bauliche Maßnahmen wie Bordsteine und Poller. Speziell vor dem Geschäft an der Ecke Ravensburger Straße/Bergstraße ist eine Umgestaltung der den Gehweg einschränkenden Parkplätze sinnvoll.

**Erläuterung und Hinweise:** Vor dem Geschäft wurden die Parkplätze in Senkrechtaufstellung bereits teilweise durch Radabstellanlagen ersetzt. Weiterhin sollte jedoch auch die Einschränkung durch die bestehenden Parkplätze angeschaut werden.

*Siehe auch Handreichung: Kapitel 4.1 Gehwegparken*

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Beispiel für das Freihalten von Gehwegen (rechts); Umgestaltung von Parkflächen vor dem Lädle (links)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Koblenz, Vogt

**Weitere Einsatzorte/ Ergänzende Vorschläge:** Auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge sind in Vogt u. a. am Schützenweg/Kirchstraße und Höferweg anzutreffen und entsprechend mit Maßnahmen freizuhalten.

## C7 – Trennung von Fuß- und Radverkehr in der Wangener Straße

**Problem / Mangel:** Auf dem Gehweg entlang der Wangener Straße besteht Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und auf dem Gehweg fahrenden Radfahrenden. Die geringe Gehwegfläche bietet für beide Verkehrsmittel nicht ausreichend Platz.

Abbildung 35: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Wangener Straße

**Handlungsvorschlag:** Durch eindeutigere Beschilderung soll der Radverkehr nach dem Kreisverkehr direkt auf die Fahrbahn geführt werden. Eine extra markierte Verschwenkung des Radverkehrs kann unter anderem in Absprache mit dem betreffenden Grundstückseigentümer überprüft werden.

**Erläuterung und Hinweise:** Grundsätzlich sollte der Fuß- und Radverkehr innerörtlich getrennt geführt werden. Zwischen beiden Verkehrsmitteln besteht durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten ein großes Konfliktpotenzial.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 36: Beschilderung (Zeichen 237 StVO) (links) und Beispiel einer Verschwenkung des Radverkehrs (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbild: Bietigheim (Baden)

## 4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

### D1 – Sichere Schulwege

**Problem / Mangel:** Entlang der Schulwege bestehen Situationen, die durch ihre Anforderungen und Komplexität für Schulkinder überfordert und verunsichernd wirken. Darunter der Fußgängerweg über die Ravensburger Straße oder die Querung an der Allgäutorhalle.

Abbildung 37: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Ravensburger Straße

**Handlungsvorschlag:** Absichern der Schulwege durch Schulweghelfer am Schulanfang. Außerdem können Laufbusrouten und -stationen entwickelt werden. Anhand dieser Maßnahmen kann Schulkindern die allgemeine Aufmerksamkeit im Straßenverkehr beigebracht und ein sicherer Schulweg gezeigt werden, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu unterstützen.

**Erläuterung und Hinweise:** *Siehe Handreichung: Kapitel 6 Handlungsfeld Schulwegplanung*

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 38: Laufbusaktion



Quelle: Verkehrshelden.com

## D2 – Umgestaltung der Haltestelle Schützenweg

**Problem / Mangel:** Die hindernisfreie Erreichbarkeit und Attraktivität der Bushaltestelle Schützenweg ist nicht gegeben. Zudem fahren die Busse vielfach nicht über die Wendeschleife, sondern weiter durch die beengte Kirchstraße, wodurch die Sicherheit und Aufenthaltsqualität dort eingeschränkt wird.

Abbildung 39: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Bushaltestelle Schützenweg

**Handlungsvorschlag:** Prüfung einer Verlegung der Haltestelle auf die Seite der Wendeschleife. Erweiterung und Ausbau der Wendeschleife zu einem Mobilitätshub.

**Erläuterung und Hinweise:** Die Verlegung muss in enger Absprache mit dem Verkehrsbetrieb erfolgen. Ein barrierefreier Ausbau ist notwendig. Ein Mobilitätshub kann unter anderem Elemente wie Sitzgelegenheiten, überdachte Radabstellanlagen, Carsharing-Plätze und Reparaturstationen umfassen.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 40: Beispiele von Mobilitätshubs



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Sankt Augustin, Karlsruhe

## 4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Vogt 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 41).

Abbildung 41: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

| Handlungsfeld Querungen (A)                            | Beschreibung der Maßnahme                                    | Kurzfristig  | Mittelfristig | Langfristig | Leuchtturmprojekt |
|--|--|--------------|---------------|-------------|-------------------|
| A1 Vorgezogene Seitenräume                             | Verkürzung von Querungsdistanzen, Ordnung der Zufahrten      |              |               |             |                   |
| A2 Gehwegnase  | Querungen vereinfachen durch Gehwegnasen                     |              |               |             | X                 |
| A3 Umgestaltung Sirgensteinstraße                      | Abtrennung durch Bordsteine, Parken verhindern               |              |               |             |                   |
| A4 Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße         | südlichen Aufsellbereich erweitern                           |              |               |             |                   |
| A5 Sichtfelder freihalten an Querungsstellen           | Grünschnitt  |              |               |             |                   |
|  |  | Dauerauftrag |               |             |                   |
| <b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)</b>              |  |              |               |             |                   |
| B1 Barrierefreie Querungen                             | Barrierefreier Ausbau  |              |               |             |                   |
| B2 Durchgängig barrierefreie Fußwege                   | Belaganpassung, durchgängige Wege                            |              |               |             | X                 |
| <b>Handlungsfeld Längsverkehr (C)</b>                  |  |              |               |             |                   |
| C1 Neue Gehwege an dem Schützenweg                     | Verlegung und Schaffung von Gehwegen                         |              |               |             |                   |
| C2 Fuß- und Radweg am Marderweg                        | Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs               |              |               |             |                   |
| C3 Fußweg parallel zur Schulstraße                     | Befestigung und Ausbau eines Fußweges                        |              |               |             |                   |
| C4 Verkehrsberuhigter Bereich entlang des Hochgratwegs | Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs                |              |               |             |                   |
| C5 Beleuchtung von Fußwegen                            | Überprüfung und Ausbesserung der Straßenraumbelichtung       |              |               |             |                   |
| C6 Gehwege freihalten                                  | gestalterische Abtrennung und Verhinderung von Gehwegparken  |              |               |             | X                 |
| C7 Trennung von Fuß- und Radverkehr                    | Beschilderung und Markierung                                 |              |               |             |                   |
| <b>Weitere Maßnahmen (D)</b>                           |  |              |               |             |                   |
| D1 Sichere Schulwege                                   | Absichern von Schulwegen, Schulweghelfer, Laufbus            |              |               |             |                   |
| D2 Bushaltestelle Schützenweg                          | Verlegung der Bushaltestelle, Schaffung eines Mobilitätshubs |              |               |             | X                 |

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 der Gemeinde Vogt getan. Dieser soll dazu dienen, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu rücken.

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Ausbau und Ergänzung von sicheren Querungsanlagen
- Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Schulwege zu Fuß sicherer gestalten
- Schaffung von durchgängigen Fußwegen
- Förderung der Barrierefreiheit

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.

Will man den Fußverkehr fördern, die Maßnahmenvorschläge umsetzen und die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Vogt erreichen, 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 hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtkommune anbietet. 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 Vogt haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung

eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

## 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/foerdermittel-uebersicht/>

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/>

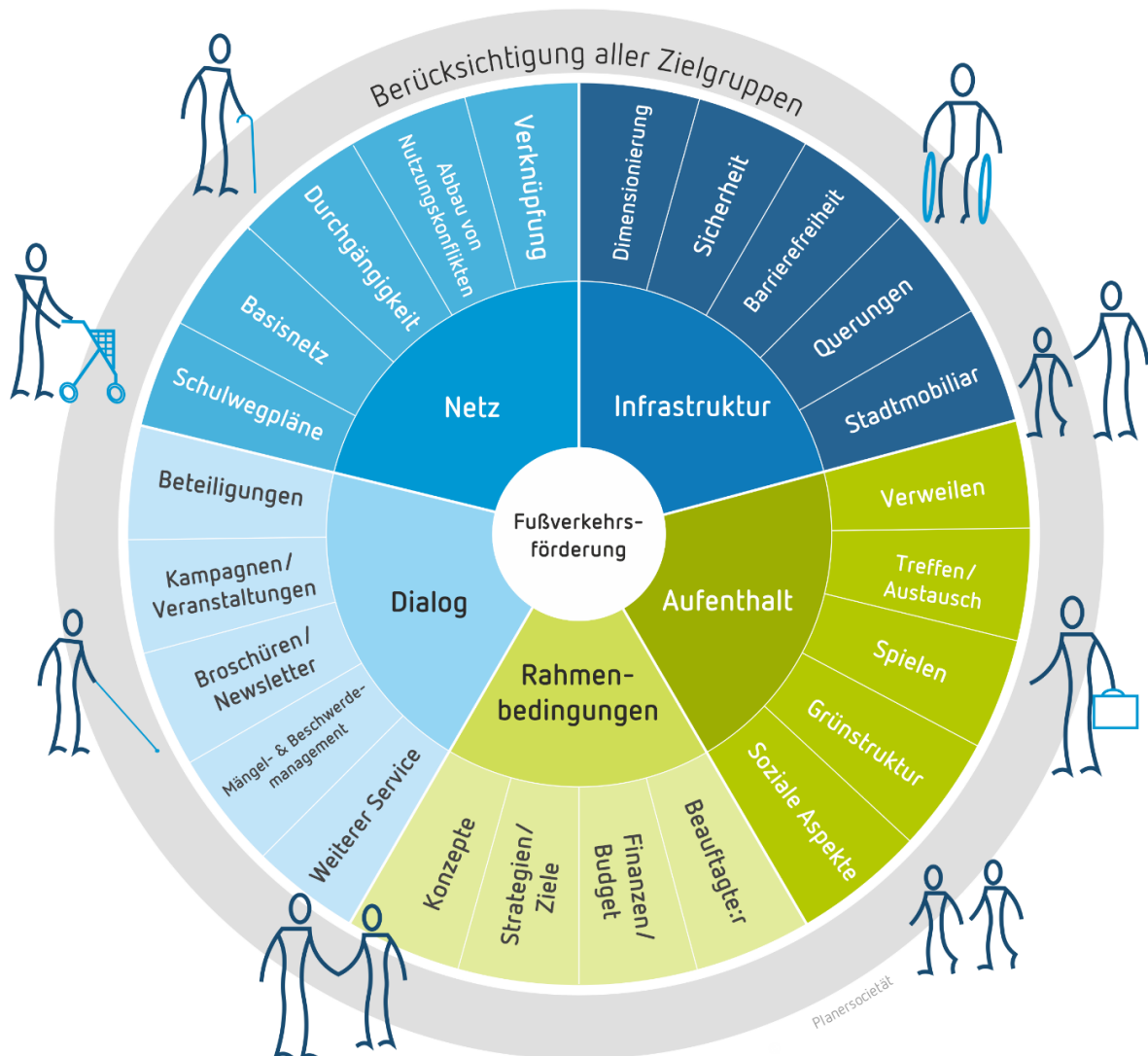
Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>



## 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 Einfachheit des Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 42: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Knowhow“ 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 4.5. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Vogt hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte

zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Er ist ein erster Schritt 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 4 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Vogt.

## 7 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Vogt 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 (12.09.2023)

|            |   |
|------------|---|
| Ort:       | Katholisches Gemeindehaus Sankt Anna                                      |
| Datum:     | 12.09.2023  |
| Uhrzeit:   | 18:00 – 19:45   |
| Anwesende: | insgesamt 15 Teilnehmende   |
|            | Darunter: Herr Smigoc (Bürgermeister); Frau Hatzelmann (Kordinatorin FVC) |
|            | Planersocietät: Frau Engelmann; Frau Heinrich                             |

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2023 in Vogt fand am Dienstag, den 12. September 2023 um 18:00 Uhr im katholischen Gemeindehaus Sankt Anna statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 15 Personen zusammen, darunter Bürger:innen, Repräsentant:innen des kommunalen Gemeinderates, und der Planersocietät.

#### Begrüßung

Bürgermeister Peter Smigoc begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Gemeinde Vogt als eine von zwölf Gemeinden an den Fußverkehrs-Checks teilnimmt. Die Gemeinde Vogt möchte den Fußverkehrs-Check als Werkzeug nutzen, um den Fußverkehr wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken und Mängel aufzudecken. Dabei soll ein Fokus auf Verkehrssicherheit, klimaneutrale Mobilität, Gesundheit und Aufenthaltsqualität gesetzt werden.

#### Präsentation

Auch Frau Engelmann (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und stellt die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Nach Anregung eines Bürgers gibt es eine Vorstellungsrunde der Teilnehmenden, die kurz ihre Funktion und Motivation erläutern sollen. Die Themenbereiche Schulanbindung, fehlende Fußgängerüberwege und Beleuchtung bilden die Schwerpunkte der Beweggründe für die Teilnahme an der Auftaktveranstaltung.

Im Anschluss erklärt Frau Engelmann das Instrument der Fußverkehrs-Checks und geht auf dessen Handlungsfelder ein. Es werden wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr, sowie

Herausforderungen und Hindernisse, die Bürgerinnen und Bürger vom zu Fuß gehen abhalten könnten, vorgestellt. Anhand von Beispielen werden Merkmale gezeigt, die eine fußverkehrsfreundliche Kommune auszeichnen.

Abbildung 1: Präsentation



Quelle: Planersocietät

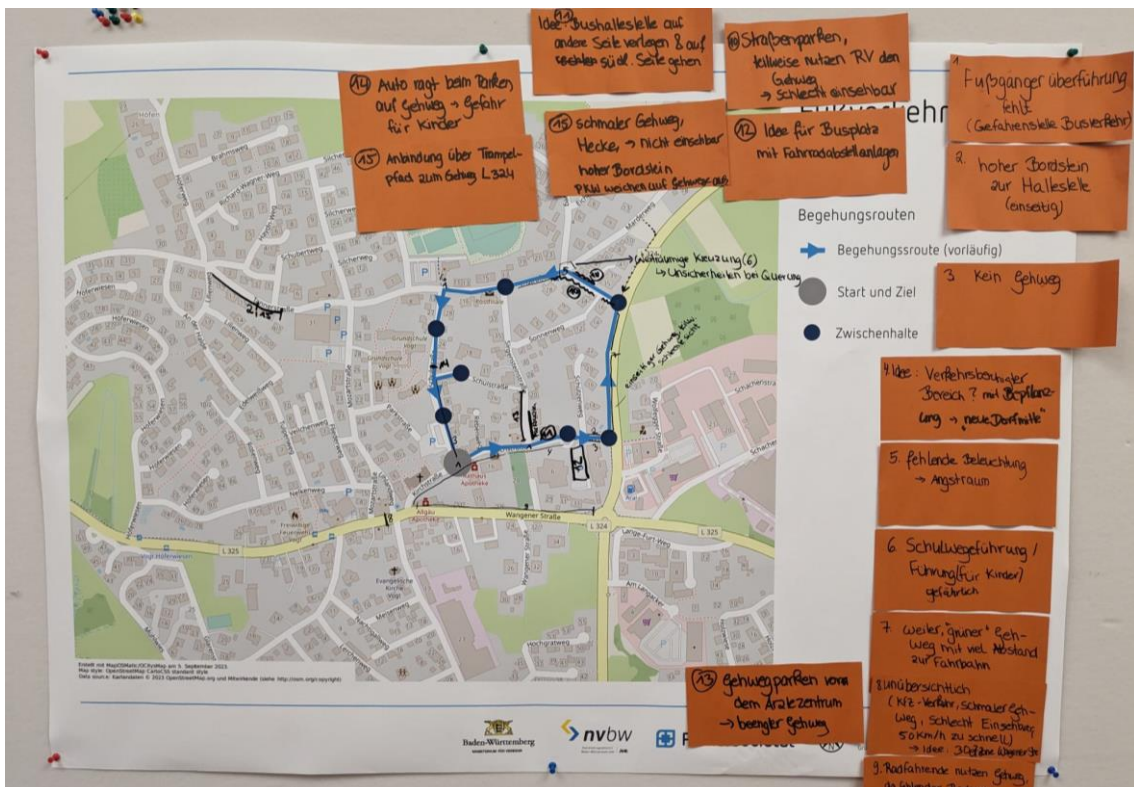
## Routenplanung

Nach einer kurzen Einführung in die Arbeitsphase stellt Frau Engelmann die beiden Routenvorschläge für die Begehungsrouten vor. Beide vorläufige Routen sind im Zentrum der Gemeinde verortet, wobei die erste nördlich und die zweite südlich der Wangener Straße verläuft. Die erste Route startet am Rathaus und führt östlich über die Kirchstraße und dem Schützenweg zur L324. Von dort aus weiter auf der Flammenstraße Richtung Sportplatz. Die Route endet über die Schulstraße am Startpunkt beim Rathaus. Auch die zweite Route startet am Rathaus. Von dort führt sie weiter über den Schützenweg und den Kreisverkehr der Wangener Straße über den Lange-Furt-Weg auf die L324 und den Hochgratweg. Über das Wohngebiet Richtung Finkenweg und die Bergstraße vorbei an der Evangelischen Kirche verläuft sie bis zurück zum Startpunkt.

Die Gruppe der Teilnehmenden wird aufgeteilt. Je eine Routendiskussion wird simultan von Frau Engelmann und Frau Heinrich angeleitet. Nach 20 Minuten wechseln die Gruppen die Route und es erfolgt ein zweiter Durchlauf. Während den Durchläufen wurde rege diskutiert und viele Vorschläge gemacht.

## Route 1: Nördlich Wangener Straße

Abbildung 1: Diskussionsplakat 1. Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: OSM

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

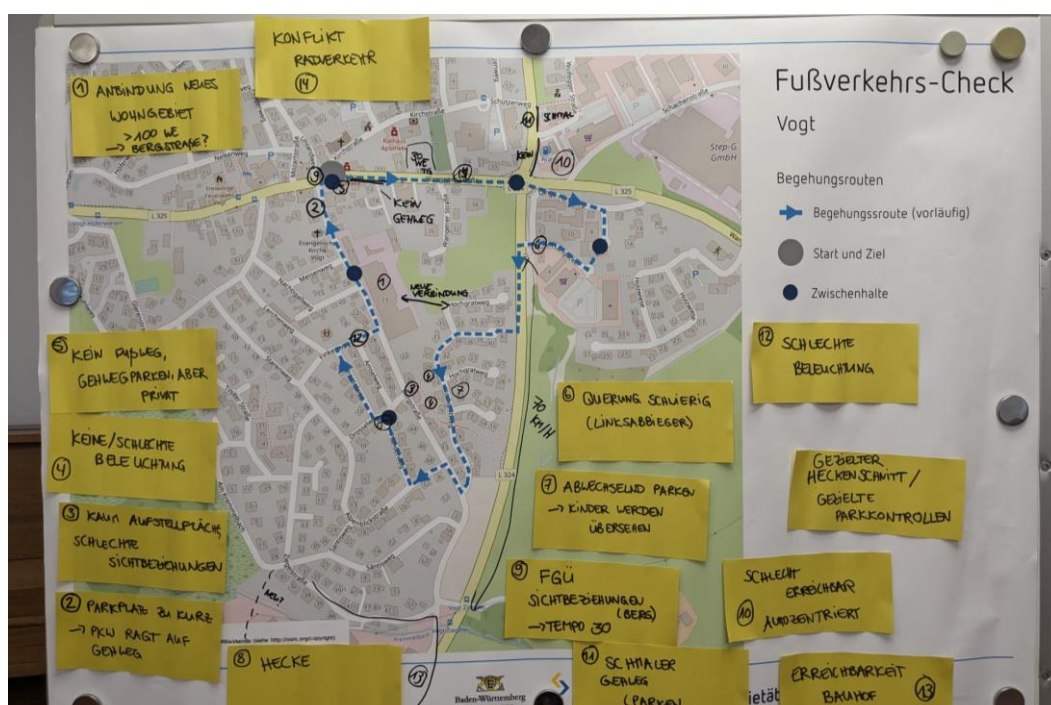
- Die Querungssituationen an der Kirchstraße auf Höhe des Rathauses und der Sirgensteinhalle werden unter anderem wegen des Busverkehrs als unübersichtlich wahrgenommen. Aus Sicherheitsgründen befürworten die Teilnehmenden die Erweiterung der Querungsanlagen an diesen Abschnitten durch einen Fußgängerüberweg. Darüber hinaus kommt die Idee einer „verkehrsberuhigten neuen Ortsmitte“ entlang der Kirchstraße und des Schützenwegs auf.
- Der Abschnitt des Schützenwegs auf Höhe der Hausnummer 10 wird als nicht barrierefrei empfunden. Die Teilnehmenden begründen dies damit, dass auf der nördlichen Straßenseite der Bordstein des Gehwegs als Zugang zur Haltestelle Schützenweg zu hoch ist und auf der südlichen Seite ein Gehweg fehlt. Es wird vorgeschlagen die Haltestelle auf den Parkplatz bei der Sirgensteinhalle zu verlegen.
- Die Querungssituation an der Kreuzung Flammenstraße / Schulstraße wird von den Teilnehmenden insbesondere für die vom angrenzenden Sportplatz kommenden Kinder als gefährlich und uneinsichtig beschrieben. Für einen sichereren Schulweg wünschen sich einige Teilnehmende eine gesicherte Querungsanlage.
- Die Schulwegführung über die Schulstraße zur Grundschule und dem Kindergarten wird von den Teilnehmenden abschnittsweise als gefährlich und unübersichtlich

wahrgenommen. Die Teilnehmenden begründen dies mit einem im Bereich der Hausnummer 22 auf den Gehweg ragenden parkenden Fahrzeug. Des Weiteren wird der fehlende Gehweg im östlichen Abschnitt zwischen Kirchstraße und Hausnummer 10 genannt.

- An dem Knotenpunkt Flammenstraße/ Eicherweg/ Marderweg wird die mangelnde Beleuchtungs- und Querungssituation sowie die Unübersichtlichkeit insbesondere für Schulkinder kritisiert.
- Der südliche Gehweg auf der Tannerstraße zwischen dem Lilienweg und dem Schubertweg wird als gefährlich und nicht barrierefrei wahrgenommen, da er zu schmal und keine Bordsteinabsenkung besteht. Zudem weichen Pkw wegen der schmalen Fahrbahn auf den Gehweg aus und die hohen Hecken mindern die Sichtverhältnisse.
- Positiv hervorgehoben wurde die Gehwegführung westlich entlang der Fahrbahn der L324, da der breite Gehweg und der Grünstreifen neben der Fahrbahn das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität steigern. Die Teilnehmenden schlagen vor dieses Gehwegstück durch den Ausbau des Trampelpfades zwischen Marderweg und L324 (Höhe Spielplatz) als Fußverbindung auszubauen.
- Entlang der Flammenstraße und am Ärztezentrum in der Schulstraße wird die Situation für zu Fußgehende durch auf dem Gehweg parkende Pkw als unsicher wahrgenommen.
- Die Teilnehmenden empfinden den schmalen Gehweg an der Tannerstraße (Höhe Kreuzung mit dem Schubertweg) als nicht barrierefrei, da Hecken und auf den Gehweg ausweichende Pkw die Sichtverhältnisse und Gehwegbreite beschränken.
- Negativ hervorgehoben wurde, dass der nördliche Gehweg der Wangener Straße von Radfahrenden genutzt wird, da ein Radfahrstreifen fehlt.

## Route 2: Südlich Wangener Straße

Abbildung 2: Diskussionsplakat 2. Begehungsroute





Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: OSM

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

- Die Teilnehmenden wünschen sich eine Verbindung vom neuen Wohngebiet (über 100 Wohneinheiten) an der Bergstraße zum Hochgratweg.
- Am nördlichen Ende der Bergstraße wird die Parksituation vor den Einkaufsläden bemängelt. Die Teilnehmenden kritisieren das Hereinragen der Pkw auf den schmalen Gehweg vor dem Lädle. Vor der Metzgerei befindet sich eine private Fläche, die als Kundenparkplatz genutzt wird.
- Entlang der östlichen Seite der Bergstraße gibt es keinen Gehweg, ebenso fehlt an der Wangener Straße (zwischen Hausnummer 6 bis Gasthaus Rose) auf der südlichen Seite ein Gehweg.
- Die Beleuchtungssituation am Fußgängerweg zwischen Hochgratweg und Bergstraße sowie vor dem Evangelischen Gemeindehaus wird als mangelhaft bewertet.
- Die Aufstellfläche am Ende des Fußwegs zur Bergstraße wird von den Teilnehmenden als zu schmal beschrieben. Ebenso werden an dieser Stelle die Sichtbeziehungen durch parkende Pkw und Grünwuchs eingeschränkt.
- Die Querungssituation des Lange-Furt-Weg zum Einkaufsmarkt wird als gefährlich beschrieben, da die linksabbiegenden Pkw-Fahrende laut den Teilnehmenden häufig nicht auf zu Fuß Gehende achten.
- Es wird bemängelt, dass Kinder durch die am Straßenrand parkenden Pkw am Hochgratweg nicht gesehen und somit gefährdet werden.
- Die Teilnehmenden empfinden das Areal um die Aral-Tankstelle/ Edeka an der Kreuzung Wangener / Schachenstraße als „autozentriert“ und schlecht erreichbar für zu Fuß Gehende. Des Weiteren fehlt westlich des Areals an der L324 der Gehweg. Auf Höhe des Rossmanns wird der Gehweg als zu schmal beschrieben.
- Die Erreichbarkeit zu Fuß zum Bauhof über die Ziegelstraße wird als mangelhaft empfunden, da es keinen Fußweg gibt.
- Die Kreuzung Drosselweg/ Pfänderweg wird von den Teilnehmenden exemplarisch für mangelnde Sichtverhältnisse durch Grünwuchs genannt.

## Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Frau Engelmann und Frau Heinrich fassen kurz die angesprochenen Hauptthematiken der Diskussion zusammen. Frau Engelmann gibt einen Überblick über die nächsten anstehenden Termine. Im Anschluss bedanken sie und Herr Smigoc sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und verabschieden sich.

## 7.2 Erste Begehung (12.10.2023)

Ort: Vogt

Datum: 12.10.2023

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: ca. 16 Teilnehmende, darunter Herr Smigoc (Bürgermeister), Frau Hatzelmann (Hauptamt, Koordinatorin FVC), Frau Göhner (Fußverkehrsbeauftragte Regierungspräsidium Tübingen), Herr Hauenstein (Planersocietät)

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Vogt wurde am 12. Oktober 2023 durchgeführt. Bei sonnigem Wetter haben insgesamt ca. 16 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen.

Die Begehung startete vor dem Rathaus in Vogt. Herr Smigoc begrüßt alle Anwesenden und stellt kurz Frau Göhner und Herr Hauenstein vor. Er betont, dass er sich über das zahlreiche Erscheinen der Anwesenden freut und erläutert kurz die Ergebnisse des vorab durchgeführten Auftaktworkshop.

Auch Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz den Ablauf der Begehung.

Station 1: Rathaus / Schützenweg

Abbildung 43: Weg entlang des Schützenwegs



Quelle: Planersocietät

An der ersten Station direkt vor dem Rathaus erfragt Herr Hauenstein zum Einstieg die Stärken und Schwächen für den Fußverkehr an dieser Station. Die Teilnehmenden äußern, dass viel Konfliktpotenzial durch parkende KFZ auf den Gehwegen entlang des gesamten Schützenwegs besteht. Durch die Fahrzeuge wird ein durchgängiges und komfortables Begehen des Schützenwegs stark eingeschränkt. Es wird betont, dass in unmittelbarer Umgebung genug Parkflächen für die Nutzung der Dienstleistungen, wie die Tierarztpraxis und die Sparkasse, bestehen. Das Problem wird in der Unwissenheit von ortsfremden Personen und der Bequemlichkeit, direkt vor den Geschäften auf dem Gehweg parken zu können, gesehen. Es wird gewünscht, die gesonderten

Parkflächen besser kenntlich zu machen, um den ruhenden Verkehr von den Gehwegen fernzuhalten. Des Weiteren wird auf eine eindeutige Abtrennung der Gehfläche von der Fahrbahn eingegangen, da durch die Pflasterung nur teilweise eine Trennwirkung erreicht wird. Der Vorschlag den Gehweg durch Poller oder sonstiger Trennelemente kenntlich zu machen, wird als Möglichkeit aufgenommen. Dabei werden aber auch Zweifel geäußert, dass die Poller, wie in anderen Bereichen beobachtet, umgefahren werden. Als Alternative werden Blumenkübel als Abtrennungselemente vorgeschlagen. Eine Maßregelung durch Kontrollen der auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge wird als weiterer Möglichkeit gesehen. Jedoch fehlt dazu bisher das Personal, dass diese Kontrollen durchführen könnte.

Ein weiterer Vorschlag der Anwesenden den Schützenweg für zu Fußgehende attraktiver zu gestalten ist es eine Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr ab der Kirchstraße durchzusetzen. Als kritisch wird dabei in der dadurch fehlenden Erschließung des Parkplatzes hinter dem Rathaus für den Hol- und Bringverkehr der Schule gesehen. Zudem wird berichtet, dass die Linienbusse oft den Schützenweg/ die Kirchstraße durchqueren und nur selten die Wendemöglichkeit auf Höhe der Haltestelle Schützenweg nutzen. Dort müsste abgesprochen werden, ob diese Route für den Linienbusverkehr angepasst und vor allem an die Fahrer kommuniziert werden kann.

Am Ende der Station macht Herr Hauenstein auf den mitgebrachten Rollator aufmerksam, der von den Anwesenden genutzt werden kann, um den Fußverkehr aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Personen zu erleben.

## **Station 2: Sirgensteinstraße und Bushaltestelle Schützenweg**

Auf dem Weg zur Station 2 wird am Knotenpunkt Schützenweg / Sirgensteinstraße die enge Abbiegesituation für den Kfz-Verkehr bemängelt. Durch den Verlauf der flachen Bordsteingrenze des Gehwegs auf der östlichen Seite der Einfahrt in die Sirgensteinstraße, wird von vielen Kfz-Fahrern der Bordstein zum Abbiegen überfahren und auf dem Gehweg gefahren. Hier wünschen sich viele Anwesende eine bessere Ausbildung des Knotenpunkts, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. Es wird vorgeschlagen die, auf der westlichen Seite der Einmündung der Sirgensteinstraße parkenden Fahrzeugen zu verbieten, um so den Kurvenradius zu erweitern. Dadurch könnte bei einem Begegnungsfall Pkw-Pkw mehr Platz geschaffen werden.

Des Weiteren wird kurz über Gehwegbeläge gesprochen. Dazu zeigt Herr Hauenstein anhand einer Abbildung welche verschiedenen Beläge bestehen und welche Anforderungen besonders Personen, die auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen sind, bestehen.

Die eigentliche Station wird mit der Bushaltestelle Schützenweg erreicht. Bereits im Auftaktgespräch kam die Idee auf die Bushaltestelle auf die andere Seite an der Wendepalte zu verlegen. Bei der Begehung wird dieser Vorschlag gut von den Anwesenden angenommen. Durch die Verlegung könnte mehr Platz für die Haltestelle geschaffen werden, außerdem könnte so in Kombination mit der Veranstaltungshalle Sirgensteinhalle durch überdachte Radabstellanlagen und weitere Einrichtungen eine gute Mobilitätsstation geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wird auch nochmals auf den Verlauf der Buslinien eingegangen. Da die Wendepalte durch ein Blumenbeet begrenzt ist, könnte durch Verkleinern des Blumenbeets auch genug Platz geschaffen werden, sodass die Busse leichter wenden können. Die Durchfahrt des Schützenwegs durch den Busverkehr könnte so verhindert werden.

In Bezug auf einen Neubau der Haltestelle Schützenwegs, zeigt Herr Hauenstein ein Beispielsbild für eine barrierefreie Haltestelle und betont die Wichtigkeit Bushaltestelle auch barrierefrei auszugestalten. Ein weiteres Thema, was in diesem Zusammenhang angesprochen wird, sind Bordsteinabsenkungen, ohne die ein barrierefreies Nutzen der Gehwege und Querungen zwischen Gehwegen nicht möglich ist. Sowohl an dem Gehweg zu der Bushaltestelle als auch weiter im Verlauf Richtung L324 fehlen Bordsteinabsenkungen. Dies wird auch nochmal durch den mitgebrachten Rollator und einem Kinderwagen den Anwesenden deutlich gemacht.

Abbildung 44: Station 2 - Wendeplatte



Quelle: Planersocietät

An dieser Station wird auf den fehlenden Gehweg auf der südlichen Seite ab dem Schützenweg eingegangen. Um die Einkaufsmöglichkeiten auf der östlichen Seite der L324 zu erreichen, wird diese Stelle von viel Fußverkehr frequentiert. Da der direkteste Weg über die südliche Seite verläuft wird von den Anwesenden berichtet, dass viele trotz fehlendem Gehweg auf der südlichen Seite und so auf der Straße laufen. Den Umweg durch das zweifache-Queren des Schützenwegs wird nur sehr selten in Kauf genommen. Vor allem da auch hier Bordsteinabsenkungen fehlen und der Weg so nicht für alle nutzbar ist. Viele Anwesende wünschen sich eine abgesicherte Fußverkehrsführung. Jedoch spricht gegen einen beidseitigen Gehweg das Privateigentum, das im südlichen Seitenraum besteht und die benötigte Abmessung der Fahrbahn für den Busverkehr. Es wird vorgeschlagen den einseitigen Gehweg auf die südliche Seite zu verlegen. Dieser Vorschlag wird von vielen Anwesenden begrüßt. Der Vorschlag durch eine Markierung auf der südlichen Seite der Fahrbahn dem Fußverkehr eine Absicherung zu schaffen, wird teilweise kritisch gesehen. Jedoch sprechen sich auch Personen dafür aus, da so wenigstens auf den Fußverkehr auf der Straße aufmerksam gemacht werden kann.

### **Station 3: Ausfahrt Flammenstraße**

An der 3. Station wird eine ähnliche Situation, wie an der vorigen Station angetroffen. Auch hier wird der fehlende Gehweg auf der südlichen Seite thematisiert. Zusätzlich zu dem fehlenden Gehweg, wird durch auf der Fahrbahn parkende Kfz die Übersicht und der Platz für den Fußverkehr eingeschränkt. Auch hier wird eine Lösung mit einer Einzeichnung des Gehwegs auf der Fahrbahn vorgeschlagen.

Angesprochen auf den Ausbau eines Trampelpfades an der L324 auf den Marderweg sprechen sich viele Anwesende dafür aus. Durch den Ausbau dieser Fußverbindung könnte der Fußverkehr an der Stelle Ausfahrt Flammenstraße eine Alternative angeboten werden und die Situation ohne Gehweg verhindert werden. Es wird aber auch betont, dass anfallender Radverkehr bei einem Ausbau des Trampelpfades mitgedacht werden muss.

### **Station 4: Knotenpunkt Flammenstraße / Marderweg**

An diesem Knotenpunkt werden die großen Querungsdistanzen angesprochen, die durch die große Dimensionierung des Knotenpunktes bestehen. Das Queren für zu Fuß Gehende ist laut Berichten von den Anwesenden sehr unsicher und unattraktiv. Als Idee für die Verbesserung der Querungssituation wird die Umgestaltung des Knotenpunkts in einen Kreisverkehr vorgeschlagen. Somit könnte der große Kreuzungsbereich eingengt und die Querungsdistanzen für den Fußverkehr verkleinert werden. Viele der Anwesende begrüßen den Vorschlag. Als Pluspunkt wird auch eine mögliche Begrünung der Kreismittelinseln und die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung eines Kreisverkehrs gesehen. Herr Hauenstein schlägt eine Verkürzung der Querungsdistanzen durch Vorverlegen der Gehwege vor. Auch dieser Vorschlag wird als Möglichkeit gesehen. Des Weiteren wird über die Möglichkeit gesprochen das Queren durch Markierungen auf der Fahrbahn zu verbessern. Dieser Vorschlag wird jedoch von den meisten Anwesenden aufgrund der weiter bestehenden Unübersichtlichkeit und Unsicherheit querender zu Fuß Gehender abgelehnt.

### **Station 5: Querung der Flammenstraße auf Höhe des Sportgeländes**

Die Querungssituation auf Höhe des Sportgeländes über die Flammenstraße wird nur kurz angeschaut. Auf Frage ob hier Maßnahmen zur Verbesserung der Querung für den Fußverkehr nötig sind, zögern die Anwesenden zunächst. Auf weiter Nachfrage wird vorgeschlagen die bestehenden Umlaufsperrern so anzupassen, dass sie barrierefrei passiert werden können. Eine Verlegung der oberen Sperre soll dazu dienen, dass auch Rollstuhlfahrer oder Personen mit Rollator den Weg zum Sportgelände problemlos begehen können. Zusätzlich wird vorgeschlagen die Hecke zwischen der Flammenstraße Haus-Nr. 12 und dem Flammenhof zurückzuschneiden, um die Sichtverhältnisse des querenden Fußverkehrs zu verbessern. Beide Vorschläge werden mehrheitlich von den Anwesenden begrüßt.

Abbildung 45: Station 5 - Querungssituation



Quelle: Planersocietät

### Station 6: Querung an der Allgäutorhalle

Vor der Allgäutorhalle wird die Ausbildung der Querung der Mozartstraße diskutiert. Es wird die Frage gestellt, ob die zebrastreifenartige Markierung der Aufpflasterung rechtlich einem Zebrastreifen entspricht. Herr Hauenstein erklärt, dass dies nicht der Fall sei und die Markierung nur eine Signalwirkung haben soll. Weiterfolgend wird die Frage gestellt, ob auch die Schulkinder wissen, dass sie kein Vorrecht haben und dementsprechend trotzdem aufpassen müssen. Eltern berichten, dass ihre Kinder davon wissen und dies von der Schule ausgehend bereits vermittelt wird. Des Weiteren wird im Rahmen der Begehung darüber gesprochen, wie die Querung noch sicherer gestaltet werden kann. Kritisiert wird dabei die existierende Einengung der Fahrbahn. Laut Anwesenden reicht diese aufgrund der Überfahrbarkeit nicht aus, die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs ausreichend zu erhöhen. Der Vorschlag die Fahrbahnverengung durch Elemente wie Poller oder Blumenkübel zu verbessern wird gut aufgenommen. Bezweifelt wird nur, dass der Platz ausreicht.

### Station 7: Schulstraße

Die letzte Station stellt die Schulstraße auf Höhe der Grundschule dar. Zunächst wird von den Anwesenden angemerkt, dass der verkehrsberuhigte Bereich sehr kurz sei. Es kommt der Vorschlag auf den Bereich bis auf die Kirchstraße zu erweitern. Eine weitere Anmerkung betrifft die Beschilderung des Halteverbots auf der westlichen Seite der Schulstraße. Dieses sei nicht gut einsehbar und daher nicht sinnvoll eingesetzt.

Herr Smigoc berichtet daraufhin, dass sich bereits viele Gedanken in der Gemeinden um die Führung des Schulverkehrs von dem Parkplatz Schulstraße Richtung Schule gemacht wurde. Diese Verbindung stellt eine wichtige Funktion für den Schulverkehr dar. Als Optionen stellt Herr Smigoc zwei Möglichkeiten vor: die erste Möglichkeit sieht die Bereitstellung eines Gehwegs an der Schulstraße vor. Diese Option würde den Wegfall der bestehenden Hecke miteinbeziehen. Die zweite

Option sieht Herr Smigoc in der Bereitstellung eines separaten Fußwegs auf der westlichen Seite der Hecke. Die zweite Option wird von den Anwesenden präferiert. Herr Smigoc schlägt daraufhin vor die Hecke nördlich zu öffnen, damit ein direkter Durchgang über den Park zu der Schule von dem Parkplatz besteht. Die Anwesenden begrüßen den Vorschlag.

Abbildung 46: Station 7 - Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Im Anschluss an die Diskussion bedanken sich der Bürgermeister Herr Smigoc und Herr Hauenstein bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme an den Diskussionen und verweisen auf die 2. Begehung am 17.10.2023.

## 7.3 Zweite Begehung (17.10.2023)

Ort: Vogt

Datum: 17. Oktober 2023

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Anwesende: ca. 17 Teilnehmende, darunter Herr Smigoc (Bürgermeister), Frau Hatzelmann (Hauptamt, Koordinatorin FVC), Herr Hauenstein (Planersocietät)

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Gemeinde Vogt wurde am 17. Oktober 2023 durchgeführt. Bei kühlem Wetter haben insgesamt ca. 17 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen.

Die Begehung startete vor dem Rathaus in Vogt. Herr Smigoc begrüßt alle Anwesenden und stellt kurz Herr Hauenstein vor. Er betont, dass er sich über das zahlreiche Erscheinen der Anwesenden freut und erläutert kurz die Ergebnisse des vorab durchgeführten Auftaktworkshop und der ersten Begehung.

Auch Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und erläutert kurz den Ablauf der zweiten Begehung.

### Station 1: Kirchstraße / Platz

Abbildung 47: Weg entlang des Schützenwegs



Quelle: Planersocietät

An der ersten Station wird von den Teilnehmenden berichtet, dass besonders bei Veranstaltungen der Gehweg vor dem Rathaus durch parkende Fahrzeuge versperrt ist. Es wird die Möglichkeit von Fahrbahnmarkierungen diskutiert, welche Parkverbote verdeutlichen sollen.

Der Aufenthaltsbereich am Platz an der Kirchstraße wird von den Teilnehmern aufgrund des vielen Autoverkehrs und des geringen Grüns nicht als optimal empfunden. Die Schilder, die den Fußgängerüberweg (FGÜ) markieren sollen, werden als unzureichend erkennbar empfunden. Besonders um querende Schulkinder besteht die Sorge, dass der FGÜ nicht ausreichend beachtet wird. Eine



Ampel oder einen Verkehrslotsen, der ein sicheres Queren während der Morgenstunde unterstützen soll, wird von den Bürgerschaft eingebracht und als positiv empfunden. Allgemein wird am FGÜ angemerkt, dass die Markierung bereits sehr abgefahren ist; das Neu-Markieren wird von den Bürgern gewünscht.

Allgemein wird angemerkt, dass der Knotenpunktbereich der Wangener Str./Bergstraße und Kirchstraße als unübersichtlich für den Fußverkehr angesehen wird. Parkende Fahrzeuge und die Anordnung und Größe der Einfahrten sind Grund dafür.

### **Station 2: Aral Tankstelle**

Auf dem Weg zu Station 2 wird angemerkt, dass die Gehwegbreite entlang der Wangener Straße zu gering ist, besonders wenn Kinder auf dem Fahrrad den Gehweg mitbenutzen.

Die Nutzung des Gehwegs durch den Radverkehr wird von den Anwesenden im weiteren Verlauf der Strecke bemängelt. Im Bereich des Kreisverkehrs ist die Führung des Radverkehrs laut Aussage der Bürger unklar, da Schilder, die den Radverkehr auf die Straße leiten, nicht ausreichend sichtbar und verständlich sind. Es wird die Möglichkeit diskutiert, durch Bodenmarkierungen die Einfädelung des Radverkehrs auf die Straße zu verdeutlichen. Die Gruppe diskutiert auch über ein Fußgängersymbol auf dem Gehweg, um die Nutzungsansprüche zu verdeutlichen. Diese Vorschläge werden von der Gruppe sehr positiv angenommen. Während der Diskussion kommt auch die Möglichkeit eines Radfahrstreifens auf der Straße auf, um die Führung für Radfahrende auf der Straße attraktiver zu gestalten und somit vom Gehweg auf die Straße zu bewegen. Diese Idee wird von den Teilnehmern als gute Möglichkeit zur Lenkung des Radverkehrs empfunden, jedoch ist für diese Radverkehrsführung die Fahrbahnbreite zu gering.

Beim Queren der Fahrbahn in Richtung Aral Tankstelle wird eine Unebenheit auf der Mittelinsel angemerkt, welche als Stolperstelle identifiziert wird.

Vor der Tankstelle wird besonders auf fehlende Gehwege hingewiesen. Die Teilnehmer tauschen sich zu den Möglichkeiten aus, wie "legal" die Tankstelle erreicht werden kann, und kommen zu dem Schluss, dass die Einrichtung eines neuen Gehwegs zwar von Vorteil wäre, aber durch die weitere Führung über das Tankstellengelände nicht sicher ist und außerdem nur in Absprache mit dem Tankstellen Verantwortlichen beschlossen werden kann.

Abbildung 48: Station 2 – Querung Aral Tankstelle



Quelle: Planersocietät

### Station 3: Ausfahrt Lange-Furt-Weg

Auch die Sichtfelder auf den Fußverkehr beim Einfahren von der L324 auf den Lange-Furt-Weg sind durch die breite Einfahrt beeinträchtigt. Die Querung neben dem Deutschen Rotes Kreuz (DRK) Ortsverein Vogt wird von den Teilnehmern als unsicher beschrieben, da sie zu nah an der Kreuzung liegt. Aufgrund dessen queren die meisten zu Fuß Gehenden an dieser Stelle abgesetzt von der Einfahrt über das Gelände des DRK Vogt. Es wird die Möglichkeit diskutiert, den Fußverkehr etwas von der Kreuzung zu entfernen und dann über die Fahrbahn zu leiten. Diese Möglichkeit trifft in der Gruppe auf Zustimmung.

Der Lange-Furt-Weg wird besonders durch die fehlende Beleuchtung als unsicher empfunden.

An der 3. Station wird auch angemerkt, dass durch die Büsche die Sichtfelder auf die Mittelinsel an der L324 eingeschränkt sind. Es wird eine regelmäßige Pflege des Grüns erwünscht. Weiter wird darüber diskutiert, die bestehende Mittelinsel über die L324 durch einen Fußgängerüberweg (FGÜ) zu ersetzen, um die Querung zu erleichtern.

### Station 4: Hochgratweg

Bei Station 4 wird besonders auf die Geschwindigkeit im Hochgratweg hingewiesen. Laut den Aussagen der Bürgerschaft wird in diesem Bereich trotz geringer Sicht durch die kurvige Straße häufig zu schnell gefahren. Es wird die Möglichkeit eines verkehrsberuhigten Bereichs diskutiert; diese Möglichkeit wird jedoch als kritisch gesehen, da die Länge der Straße für einen verkehrsberuhigten Bereich negative Auswirkungen haben könnte. Durch zu hohe Längen besteht die Gefahr, dass die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit innerhalb verkehrsberuhigter Bereiche nicht eingehalten wird.

Das Fehlen von Gehwegen wird angemerkt, besonders da in diesem Viertel viele Kinder wohnen. Es wird die Möglichkeit diskutiert, durch Blumenkübel die Geschwindigkeiten zu verringern. Dies

führt jedoch zur Problematik, dass Schulkinder dann die Straßenseite wechseln müssten, was die Sichtbeziehungen durch den Kfz- Verkehr wiederum auf die Kinder einschränken könnte.

Abbildung 49: Station 5 - Querungssituation



Quelle: Planersocietät

### Station 5: Querweg Hochgratweg

An der 5. Station wird die mangelhafte Beleuchtung thematisiert, besonders kommt ein Poller ins Gespräch, welcher bei Nacht schwer zu sehen ist. Bessere Beleuchtung wird in diesem Bereich als sehr wichtig erachtet.

An der Ecke Pfänderweg/Bergstraße wird angemerkt, dass hier ein Schulweg sei. Die Querung von Osten in den Pfänderweg wird als besonders schwierig bewertet. Hohe Geschwindigkeiten und schlechte Sicht werden genannt. Die Querung wird als sehr unsicher, besonders für Kinder, empfunden. Im Gespräch kommt die Idee auf, eine Gehwegnase einzurichten, um die Sicht zu verbessern und das Überqueren der Straße durch Kinder zu verbessern. Eine solche Lösung wird von den Bürgern als sehr positiv aufgenommen. Generell wird hier auch auf die Verbesserung der Sichtfelder durch Grünschnitt an der Querungsstelle eingegangen

### Station 6: Bergstraße

An der letzten Station wird über nicht genehmigtes Gehwegparken berichtet, welches den Gehweg einschränkt. Besonders wird auch auf die Parksituation vor dem „Lädele“ eingegangen, da die vorhandenen senkrecht Parkstände zu kurz sind und Fahrzeuge auf den Fußweg ragen. Es wird über die Möglichkeit diskutiert, die zwei kürzesten Parkstände gegen Fahrradabstellanlagen zu ersetzen; dies wird von den Teilnehmern als gute Alternative empfunden. Auch die Möglichkeit, die beiden Stellplätze zu einem zusammenzufügen, wird als mögliche Lösung angesehen. Allgemein wird das Überfahren des Gehwegs als Problem angesehen.

Im Anschluss an die Diskussion bedanken sich der Bürgermeister Herr Smigoc und Herr Hauenstein bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme an den Diskussionen und verweisen auf den Abschlussworkshop am 20.11.2023.

## 7.4 Abschlussworkshop (20.11.2023)

Ort: Vogt

Datum: 20.11.2023

Uhrzeit: 18.00 – 20.30 Uhr

Anwesende: 10 Teilnehmende

Darunter: Herr Smigoc (Bürgermeister), Frau Hatzelmann (Hauptamt, Koordinatorin FVC), Herr Hauenstein (Planersocietät)

### Eingang

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Montag, den 20. November um 18:00 Uhr der Abschluss-Workshop in Vogt statt. Rund 10 Personen kamen zusammen, darunter Herr Smigoc, Bürgermeister der Gemeinde Vogt, Frau Hatzelmann (Hauptamt, FCV-Koordinatorin) und Herr Hauenstein (Planersocietät).

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.

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

## Begrüßung

Bürgermeister Herr Smigoc begrüßte die anwesenden Personen und freute sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und die Bereitschaft zur Teilnahme am Abschluss-Workshop. Auch Herr Hauenstein von der Planersocietät begrüßte alle Anwesenden und erläuterte die Vorgehensweise und den Ablauf der Veranstaltung.

Abbildung 50: Begrüßung



Quelle: Planersocietät

## Rückblick und Stärken-Schwächen-Analyse

Herr Hauenstein gibt zunächst einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), dessen Ziele und die Vorgehensweise. Er nennt auch einige Kenngrößen, Potenziale und Zielsetzungen im Bereich Fußverkehr. Gemeinsam mit den Anwesenden lässt er die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2023 in Vogt Revue passieren. Neben einem Auftakt-Workshop im September fanden im Herbst 2023 zwei Begehungen in Vogt statt. Das Ergebnis des FVC wird ein Abschlussbericht sein, der nach Fertigstellung öffentlich verfügbar sein wird.

Herr Hauenstein möchte von den Teilnehmenden erfahren, wie sie sich den Fußverkehr in Vogt in Zukunft vorstellen. Dazu werden Kärtchen und Kugelschreiber verteilt, und die Teilnehmenden halten schriftlich fest, welche Ziele sie im Bereich Fußverkehr für Vogt setzen wollen.

Ziele für den Fußverkehr der Bürgerschaft in Vogt:

- Bessere Trennung von Fuß/Radverkehr (2x)
- Durchgängige gut beleuchtete Wege (2x)
- Mehr Barrierefreiheit (2x)
- Bessere Querungsanlagen (2x)
- Verkehrsberuhigung (2x)
- Bessere Schulwege

Herr Hauenstein schildert Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Vogt. Im folgenden Abschnitt der Veranstaltung stellt Herr Hauenstein Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Vogt vor. Dabei geht er zunächst auf die Situation und dann auf Lösungsansätze ein. Er betont, dass die Vorschläge so konzipiert sind, dass sie auch auf weitere Situationen in der Gemeinde übernommen werden können. Speziell für Vogt stellt Herr Hauenstein Maßnahmen für die Handlungsfelder Querungen, Längsverkehr, Barrierefreiheit und Schulverkehr vor. Nach der Hälfte der Maßnahmen werden die Teilnehmenden gebeten, ihre Meinungen den vorgestellten Maßnahmen in kleinen Gruppen zu diskutieren und schriftlich festzuhalten. Anschließend werden weitere Maßnahmen präsentiert, und die Teilnehmenden werden erneut gebeten, ihre Meinungen zu notieren. Jeweils 15 min dauern die Workshopphasen.

Abbildung 51: Teilnehmende besprechen die Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Im Folgenden werden die niedergeschriebenen Meinungen der Bürgerschaft in einer Tabelle für die jeweiligen Handlungsfelder zusammengefasst dargestellt.

### Querungen

In Tabelle 2 werden die Anmerkungen<sup>3</sup> der Teilnehmenden zum Handlungsfeld Querungen aufgelistet.

---

<sup>3</sup> Anmerkungen, die reine Zustimmung oder Ablehnung ausdrücken (z.B. „Maßnahme ist gut“) werden nicht aufgeführt.

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

| Nr.  | Anregungen  | Weiterer möglicher Handlungsort |
|--|---|---------------------------------|
| A1 – Vorgezogene Seitenräume                     | -Verkehrinsel in der Mitte (so wie früher)<br>-fehlende Markierungen  |                                 |
| A2 - Gehweg Nase                                 | -Streckung der Gehweg Nase nach oben<br>Fehlende Gehweg Nase<br>-Gegenseite beachten<br>-Zusätzlich besserer Grünschnitt<br>-Gehweg Nase gut, wenn wegen Schneeräumung mit Bauamt abgesprochen wird |                                 |
| A3 – Umgestaltung Sirgensteinstraße              | -dem Hausarzt Parkplätze zuweisen<br>→ Kurzzeit parken im Notfall<br>-Parkplätze Markieren (2x)<br>-Hohe Bordsteine gut, aber an Absenkung für Gehbehinderte denken                                 |                                 |
| A4 – Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße | -Fahrbahnerhöhung davor<br>-Baken Fehlen  |                                 |
| A5 – Sichtfelder freihalten an Querungsstellen   | -Ampel an Bergstraße und Hauptstraße (2x)<br>-30er Zone<br>-Bedarfsampel  |                                 |

### Barrierefreiheit

Bei der Einführung in das Thema Barrierefreiheit wird kurz über das schlecht befahrbare Kopfsteinpflaster vor dem Rathaus geredet. Weitere Anmerkungen der Teilnehmenden gab es zu diesem Maßnahmenfeld nicht.

### Längsverkehr

In Tabelle 3 sind die Kommentare zu den Maßnahmen des Handlungsfeld Längsverkehr aufgelistet.

Tabelle 3: Anmerkungen im Handlungsfeld C (Längsverkehr)

| Nr.                                     | Anregungen  | Weiterer möglicher Handlungsort |
|---|---|---------------------------------|
| C1 – Neue Gehwege<br>Schützenweg        |   |                                 |
| C2 – Fuß- und Radweg<br>am Marderweg    | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Kiesweg</li> <li>-Ausbau des Trampelpfades</li> </ul>   |                                 |
| C3 – Fußweg parallel zur<br>Schulstraße | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Räumung bei Schnee</li> <li>-Autos am Eingang des Wegs fernhalten</li> </ul>  |                                 |
| C4 – Verkehrsberuhigter<br>Bereich      | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Seitenstraßen und Einmündungen des Hochgratwegs können Spielstraße werden</li> <li>-Stichwege besser Beruhigen</li> <li>-Spielstraße im Gesamtendbereich</li> </ul> |                                 |
| C5 – Beleuchtung von<br>Fußwegen        | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sensibel behandelt, nicht zu hell</li> <li>-Beleuchtung erweitern im Eicherweg</li> </ul>   |                                 |
| C6 – Gehweg freihalten                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Parkraummarkierung am Lädelle (2x)</li> </ul>   |                                 |



|                                       |  |  |
|---------------------------------------|--|--|
| C7 – Trennung von Fuß- und Radverkehr | -Radverkehr auf Straße leiten<br>-30er Zone<br>-Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn |  |
|---------------------------------------|--|--|

### Weitere Maßnahmvorschläge

Anmerkungen der Teilnehmenden zu den „Weiteren Maßnahmvorschläge“ werden in Tabelle 3 aufgelistet.

Tabelle 4: Anmerkungen im Handlungsfeld D (Weitere Maßnahmvorschläge)

| Nr.   | Anregungen  | Weiterer möglicher Handlungsort |
|---|---|---------------------------------|
| D1 - Laufbus                                  | -Laufbus gute Idee funktioniert nicht   |                                 |
| D2 – Umgestaltung der Haltestelle Schützenweg | -Zusätzlich Busunternehmen durch Gemeinde auffordern nicht durch die Kirchstraße zu fahren<br>-Wendeplatte muss weiter gestreckt werden |                                 |

## Präsentation der Maßnahmvorschläge und Diskussionsphase

In der anschließenden Phase für Rückfragen und Diskussion werden einige wenige Verständnisfragen zum Abschlussbericht gestellt. Es entwickelt sich eine Diskussion bezüglich einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Ravensburger Straße /L325. Die Schwierigkeit

eine solche Maßnahme umzusetzen wird diskutiert. Es wird aufgeklärt, dass auf einer qualifizierten Straße, wie der L325, nur in ganz speziellen Fällen möglich ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einzurichten.

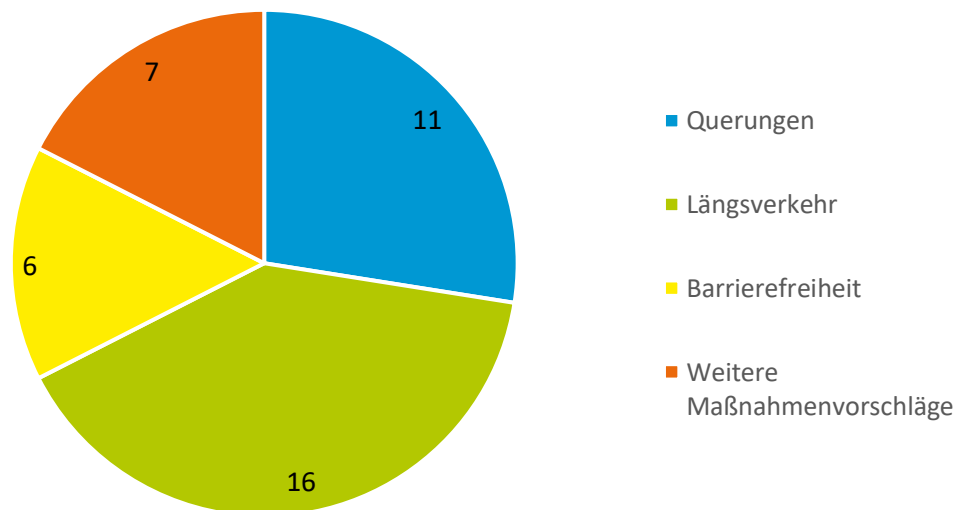
### Priorisierung der Maßnahmen

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:

- |                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| - A2: Gehwegnasen                    | 4 Stimmen |
| - A3: Umgestaltung Sirgensteinstraße | 4 Stimmen |
| - B1: Bordsteinabsenkung             | 4 Stimmen |
| - C5: Beleuchtete Fußwege            | 4 Stimmen |
| - C6: Gehwege freihalten             | 4 Stimmen |
| - D1: Sichere Schulwege              | 4 Stimmen |

Die meisten Stimmen erhält das Handlungsfeld Längsverkehr mit insgesamt 16 Stimmen (vgl. und Abbildung 52 und Abbildung 53)

Abbildung 52: Stimmen der Handlungsfelder



Quelle: Planersocietät

Abbildung 53: Plakate - Priorisierung der Maßnahmvorschläge

| Titel                                  | Bewertung |
|--|-----------|
| A1 - Vorgezogene Seitenräume           | ●         |
| A2 - Gehwegnase                        | ●●●●      |
| A3 - Umgestaltung Sirgensteinstraße    | ●●●●      |
| A4 - Querung an der Allgäutorhalle     |           |
| A5 - Aufstellbereich ausweiten         | ●         |
| A6 - Sichtfelder freihalten            | ●         |
| B1 - Bordsteinsabsenkungen             | ●●●●      |
| B2 - Durchgängig barrierefreie Gehwege | ●●        |
| C1 - Neue Gehwege                      | ●         |
| C2 - Fuß- und Radweg am Marderweg      | ●         |
| C3 - Fußweg parallel zur Schulstraße   | ●●        |
| C4 - Verkehrsberuhigter Bereich        | ●●●●      |
| C5 - Beleuchtung von Fußwegen          | ●●●●●     |
| C6 - Gehwege freihalten                | ●●●●      |
| C7 - Trennung Fuß- und Radverkehr      | ●         |
| D1 - Sicherer Schulweg                 | ●●●●      |
| D2 - Haltestelle Schützenweg           | ●●●       |

Quelle: Planersocietät

## Verabschiedung

Herr Hauenstein erklärt den weiteren Ablauf der Fußverkehrs-Checks. Das Stimmungsbild und die Vorschläge werden der Gemeinde und dem Gemeinderat übergeben. Der Abschlussbericht wird der Gemeinde im Frühjahr 2024 überreicht und anschließend veröffentlicht. Außerdem zeigt Herr Hauenstein Eindrücke von umgesetzten Maßnahmen aus vergangenen Fußverkehrs-Checks anderer Kommunen.

Er bedankt sich für die Teilnahme der Veranstaltung und für das konsistente Erscheinen der anwesenden Personen über den Verlauf des Fußverkehrs-Checks.