



Fußverkehrs-Check

Stadt Lahr

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

Abschlussbericht



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

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

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
Dipl.- Geogr. Merja Spott (Bearbeitung)
unter Mitarbeit von Inga Marie Wolf

Dortmund, im Februar 2017

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
1 Hintergrund der Maßnahme	5
2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks.....	7
3 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	9
4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	12
4.1 Handlungsfeld Querungen (A)	12
4.2 Handlungsfeld Gehwege (B)	15
4.3 Handlungsfeld Ruhender Verkehr (C)	17
4.4 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (D)	19
4.5 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)	20
4.6 Handlungsfeld Wegebeziehungen (F)	22
4.7 Handlungsfeld Barrierefreiheit (G)	23
4.8 Ergänzende Maßnahmen (E)	25
4.9 Sonstige Handlungsvorschläge	26
4.10 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen	27
5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	31
6 Zusammenfassung.....	33
7 Dokumentation	35
7.1 Auftaktworkshop (28. September 2016)	35
7.2 Begehungen	38
7.2.1 Begehung Ernetstraßenviertel (11. Oktober 2016)	39
7.2.2 Begehung Klinikviertel (19. Oktober 2016)	43
7.3 Abschlussworkshop (29. November 2016)	49
Quellenverzeichnis	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks	7
Abbildung 2: Entfernungen von 1km vom Stadtkern aus	9
Abbildung 3: Eingeengter, ehemalg aufgeweiteter Kreuzungsbereich	13
Abbildung 4: Verdeutlichung einer Querung durch Material	13
Abbildung 5: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen	15
Abbildung 6: Unzureichende Gehwegbreiten	16
Abbildung 7: Eingeschränkte Gehwegfläche	17
Abbildung 8: Hinweis auf durchlässige Sackgasse.....	22
Abbildung 9: Doppelbord	23
Abbildung 10: Von Kindern gestaltete Kreuzung.....	25
Abbildung 11: Vorgeschlagene Maßnahmen Viertel Ernetstraße (Auswahl).....	29
Abbildung 12: Vorgeschlagene Maßnahmen Klinikviertel (Auswahl)	30
Abbildung 13: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung	33
Abbildung 14: Vorstellung der Fußverkehrs-Checks	35
Abbildung 15: Identifikation von Schwachstellen	38
Abbildung 16: Route der ersten Begehung.....	39
Abbildung 17: Route der zweiten Begehung	44
Abbildung 18: Abschlussworkshop	50
Abbildung 19: Diskussionspunkte des Abschlussworkshops	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden	10
Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung	28

1 Hintergrund der Maßnahme

Rund ein Viertel aller Wege in Baden-Württemberg wird zu Fuß zurückgelegt. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen gesund, umwelt- und sozialverträglich und es stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden als Stellflächen zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Es fehlen Fußwegenetze, die Stadtquartiere miteinander verbinden, und ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Häufig mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität. Es fehlen Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld, es fehlen Grünflächen und Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Senioren, Kinder oder mobilitätseingeschränkte Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

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

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

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks 2016 in eine zweite Runde.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Sie werden vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

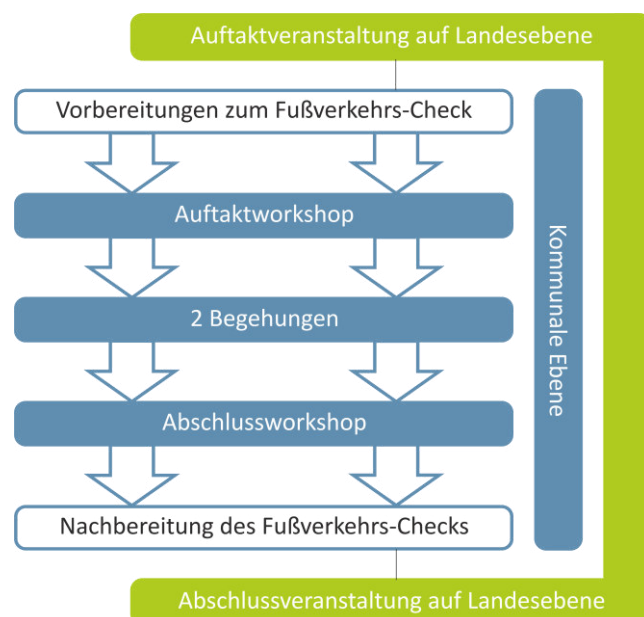
In der zweiten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 36 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Säckingen, Freiburg, Heilbronn, Herrenberg, Karlsbad, Lahr, Ludwigsburg und Rangendingen. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Singen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2016.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungs- bis zur Abschlussphase erstreckte sich von Juni 2016 bis März 2017.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 7) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 4 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Bei der **Auftaktveranstaltung** wurden die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele präsentiert, um für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu sensibilisieren.

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Ferner wurden Routenvorschläge und Themen der Begehungen für die zwei Quartiere: Viertel Ernetstraße und Klinikviertel vorgestellt. In der anschließenden Pause wurden die Teilnehmer aufgefordert mit grünen und roten Klebepunkten kritische Bereiche (rot) und gelungene Beispiele (grün) kenntlich zu machen. Darauf folgte die Diskussion, in der die markierten Orte diskutiert wurden, die den Teilnehmenden besonders wichtig waren und die nicht auf den vorgeschlagenen Begehungsrouten lagen, um gegebenenfalls den Verlauf der Routen noch anzupassen.

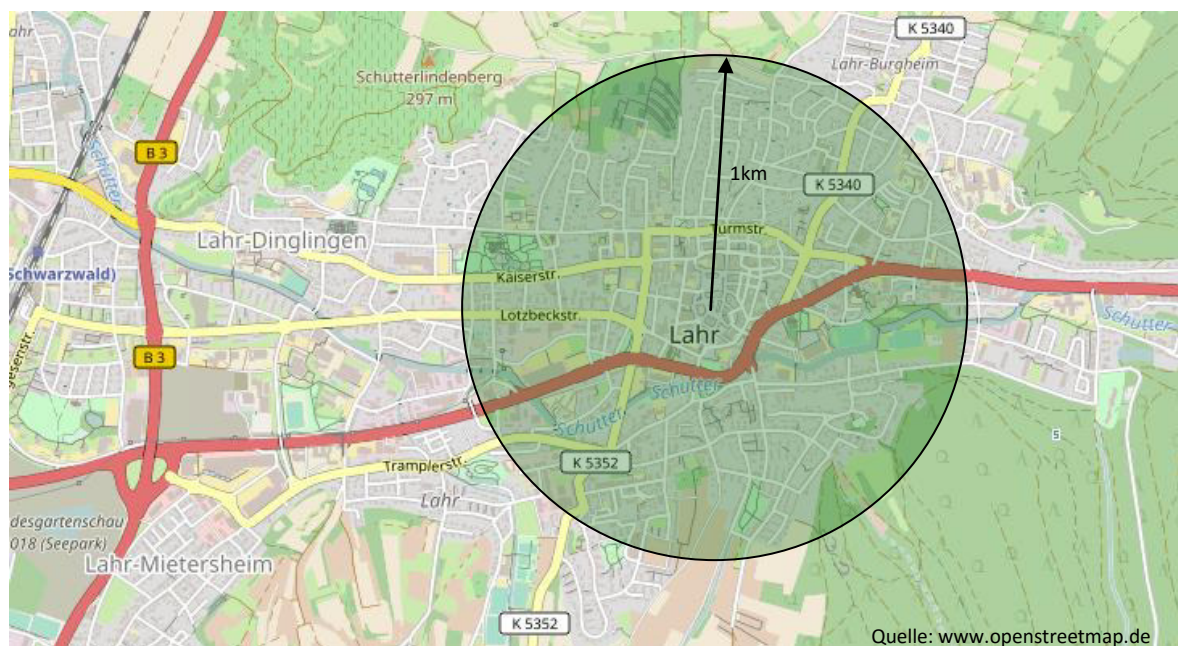
Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden in beiden Vierteln mit einer Strecke von etwa 3km durchgeführt. In dem Viertel Ernetstraße führte die Route von der Feuerwache über die Schützenstraße in einem Bogen durch das Viertel und ging über den Werderplatz und Tiergartenstraße bis zur Kreuzung Lotzbeckstraße/Schillerstraße. Die Route im Klinikviertel begann an der Bushaltestelle Schlüssel, führte vorbei an der Friedrichschule und dem Clara-Schumann-Gymnasium zum Klinikum und ging zurück über die Treppe in der Bottenbrunnenstraße bis zur Geroldseckerschule.

Die **Abschlussveranstaltung** diente dem Rückblick auf die Begehungen und der Vorstellung sowie Diskussion der Maßnahmen nach Handlungsfeldern, wobei die Priorisierung von Maßnahmen und deren Umsetzung-(smöglichkeiten) im Mittelpunkt standen.

3 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Stadt Lahr weist einen sehr kompakten Innenstadtkern mit direkt angrenzenden Wohngebieten auf. Die Entfernung in Nord-Süd-Richtung vom äußeren Rand in die Innenstadt beträgt kaum mehr als 2km. In Ost-West-Richtung sind die Distanzen größer, aber insgesamt sind positive Ausgangsbedingungen für das Zufußgehen innerhalb der Stadt Lahr vorhanden.

Abbildung 2: Entfernungen von 1km vom Stadtkern aus



In der Kernstadt überwiegt die Fußgängerzone mit einzelnen, angrenzenden Straßen, die als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20km/h als Höchstgeschwindigkeit gestaltet wurden. In den Wohngebieten gilt überwiegend 30km/h als maximal zugelassene Geschwindigkeit. In den untersuchten Quartieren gibt es nur zwei Straßen, die als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind. Eine Barriere für den Fußverkehr stellt die Bundesstraße B415 dar, die die Stadt von Ost nach West quert und die Innenstadt nach Süden von den anderen Vierteln abtrennt.

Durch die beiden Wohnviertel wird trotz teilweise enger Straßenquerschnitte Busverkehr geführt, der als sehr bedeutsam für die autofreie Erschließung der Viertel zu bewerten ist.

In den untersuchten Wohngebieten sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr positiv, da die Menge des Kfz-Verkehrs und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit gering sind. Allerdings ist die Fußverkehrsinfrastruktur ausbaufähig. Die Breite der Gehwege entspricht überwiegend nicht dem in den Richtlinien vorgegebenen Mindestmaß von 2,50m (FGSV 2002) und die begehbbare Breite wird zusätzlich durch abgestellte Kfz auf meist 1,2m verringert. Auffällig sind einige Straßen bzw. Abschnitte, die keinen oder nur einen einseitigen Gehweg aufweisen. Ein weiterer wichtiger Indikator für die Fußgängerfreundlichkeit sind die Querungsmöglichkeiten. In den untersuchten Bereichen sind an den wichtigsten Querungsstellen Fußgängerüberwege oder LSA vor-

handen. Allerdings gibt es darüber hinaus weitere wichtige Querungsstellen, an denen eine gesicherte oder ungesicherte Querungshilfe bisher noch fehlt, die für die Sicherheit der Zufußgehenden notwendig wäre. Für eine bessere Barrierefreiheit ist Nachholbedarf besonders bezüglich der taktilen Leitsysteme festzustellen. Auch in kürzlich fertiggestellten Straßen, wie beispielsweise der Friedrichstraße, wurde nur die ÖPNV-Haltestelle mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Auch Bordsteinabsenkungen wurden noch nicht flächendeckend umgesetzt, sind aber bei den wichtigen Querungen vorhanden.

Bei der Abschlussveranstaltung wurden die Teilnehmer nach einer Einschätzung der Situation des Fußverkehrs in Lahr gefragt. Der größte Teil der Teilnehmer gab an, dass er in Lahr gerne zu Fuß geht. Die Bewertung, wie attraktiv diese Wege sind, bewegte sich allerdings deutlich im Mittelfeld. Hinsichtlich der Sicherheit gibt es zwei Lager: die einen, die die Situation eher etwas besser und die anderen, die sie eher etwas schlechter bewerten. Die Barrierefreiheit wird von den Teilnehmern mit klarer Tendenz eher schlechter als gut bewertet.

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden

n = 17	Stimme zu	Stimme eher zu	Teils-teils	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
Meine Fußwege sind attraktiv	0	5	9	2	1
Meine Fußwege sind nicht barrierefrei	0	7	7	3	0
Meine Fußwege sind sicher	1	8	2	6	0
Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune	6	7	4	0	0

Grundsätzlich ist erkennbar geworden, dass in den letzten Jahrzehnten der Fokus der Verkehrsplanung nicht auf dem Fußverkehr lag. Maßnahmen beschränkten sich auf einzelne Schwerpunkte, die aber nicht in ein gesamtstädtisches Konzept eingebunden waren. Ein Fußverkehrskonzept liegt seit 2012 vor. Die Umsetzung der Maßnahmen hat zum größten Teil aus finanziellen Gründen noch nicht systematisch begonnen. Für die vielen Themen, die bei den Fußverkehrs-Checks exemplarisch angesprochen wurden, wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese sind in die folgenden Handlungsfelder gegliedert:

Handlungsfeld Querungen (A)

Handlungsfeld Gehwege (B)

Handlungsfeld Ruhender Verkehr (C)

Handlungsfeld Geschwindigkeiten (D)

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)

Handlungsfeld Wegebeziehungen (F)

Handlungsfeld Barrierefreiheit (G)

Unter den - Ergänzenden Maßnahmen - finden sich gebündelte Maßnahmenvorschläge für die Zufahrt zum Klinikum und für die Bereiche um die Schulen, die sich nicht in thematische Handlungsfelder zusammenfassen lassen. Für diese Bereiche sind verkehrsträgerübergreifenden Ansätze notwendig, die die Betroffenen einbeziehen und auch gestalterische Fragen betrachten.

Unter - sonstige Handlungsvorschläge - sind die Ideen und Anregungen der Teilnehmenden der Auftakt – und Abschlussveranstaltung aufgenommen, die während der Begehungen nicht in der Tiefe diskutiert wurden und daher auch nicht im Bericht genannt werden.

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die folgenden Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Lahr. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops und der Begehungen gewonnen Eindrücke wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Diese werden zur Bündelung in Handlungsfeldern strukturiert, verdeutlichen aber die wichtigsten Aspekte der Fußverkehrsförderung, die bei allen anstehenden Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet Beachtung finden sollten.

Nicht extra aufgeführt, aber in beiden Vierteln thematisiert, ist die Frage der grundsätzlichen Verkehrsführung und die Behandlung des Durchgangsverkehrs bzw. im Klinikviertel des Klinikverkehrs. Hier sollten als Grundlage für alle weiteren Maßnahmen die Führungskonzepte und die Ausschilderung überprüft werden und an Ergebnisse aus den Fußverkehrs-Checks angepasst werden.

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt damit, zusammen mit adäquaten Gehwegen, eine große Bedeutung zu, um durchgängige Wegenetze zu schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002, S. 7). Dies betrifft insbesondere Fragen der Raumverteilung und der Zeitersparnisse für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere an großen Knotenpunkten kann eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger häufig nur durch eine Prioritätenverschiebung zugunsten des Fußverkehrs stattfinden. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass ungesicherte Querungen schneller und vergleichsweise kostengünstiger umzusetzen und zu unterhalten sind, als mit einer Lichtsignalanlage.

Systematische Bedarfsanalyse: Übergänge ohne LSA schaffen (A1)

Auf den Begehungen wurden verschiedene mögliche Varianten diskutiert. Fußgängerüberwege geben den Zufußgehenden Vorrang und sind daher die komfortabelste Lösung. Mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln können die Fahrbahnbreite verringert und die Sichtverhältnisse verbessert werden, wodurch sich die Querung einer Fahrbahn deutlich erleichtert. Eine einfache Möglichkeit eine Querungssituation zu verdeutlichen, ist die farbliche Markierung (flächenhaft, linear, Punkte oder mit Fußabdrucksymbolen), jedoch hat diese keine rechtliche Wirkung. Da die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an spezielle Anforderungen gebunden ist, ist deren Anlage nicht immer möglich und so können die anderen Varianten sinnvolle Alternativen darstellen.

Grundsätzlich sollte bei der Gestaltung von Überwegen berücksichtigt werden, dass Fußgänger den direktesten und kürzesten Weg nehmen können. Die Aufweitungsbereiche von Knoten sollten so eng wie möglich gestaltet werden bzw. wegen der besseren Sichtbeziehungen und kürzeren Querungsdistanz wenn möglich vorgezogen werden. Dies kann auch kurzfristig mit Markierungen oder Pollern gelöst werden (Siehe Abbildung 3).

Bei den Begehungen wurden nur exemplarische Bereiche zweier Viertel abgegangen. Dort wurden einige Punkte identifiziert, an denen Verbesserungen der Querungssituation die Wege der Zufußgehenden sicherer gestalten würden. Grundsätzlich ist von einem flächenhaften Nachholbedarf besonders in den Wohngebieten auszugehen, weswegen eine systematische Analyse der wichtigen Verbindungen notwendig und sinnvoll wäre. Dies wäre beim Viertel Ernetstraße mit seiner recht einheitlichen Struktur besonders sinnvoll, um Prioritäten zu setzen. Im Klinikviertel waren einige Problemstellen, wie zum Beispiel an den Schulen, eindeutig, aber auch hier wäre eine Analyse mit Blick auf das gesamte Viertel sinnvoll. Dies könnte nach folgenden Kriterien erfolgen:

- Wege von Kindern/Jugendlichen bzw. Eltern
- Unfallschwerpunkte
- Identifikation der subjektiv unsicheren Querungsstellen

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße

- Kreuzung Heidenburgstraße / Ernetstraße
- Moltkestraße / Schützenstraße
- Ausgang Grünanlage Scheerbachstraße
- Tiegartenstraße / Schützenstraße

Abbildung 3: Eingengter, ehemalg aufgeweiteter Kreuzungsbereich



Abbildung 4: Verdeutlichung einer Querung durch Material



Klinikviertel:

- Schulen: Südausgang Friedrichschule, Christoph-Schmitt-Straße
- Bottenbrunnenstraße / Amtmann-Stein-Straße
- Klosterstraße / Einfahrt Klinikum
- Friedrichstraße / Schlüssel

Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzungen (A2)

Lichtsignalanlagen sind oftmals so programmiert, dass der Fluss des Kfz-Verkehrs optimiert ist. Daher kommt es für Fußgänger zu langen Wartezeiten und besonders große Kreuzungen werden zu Barrieren innerhalb des Fußwegenetzes.

Grundsätzlich sollte bei der Programmierung der Lichtsignalsteuerung beachtet werden:

- Prioritätensetzung überdenken, Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr abwägen
- Querungen in einem Zug ermöglichen (FGSV 2002)
- Wartezeiten auch bei komplexen Kreuzungen reduzieren (möglichst 40 Sekunden, nicht mehr als 60 Sekunden) (FUSS e.V. 2015)
- Fußgängerfurten an allen Knotenpunktarmen (FGSV 2002)
- Mittelinseln ausreichend breit, mindestens 2,5m (FGSV 2006)
- Keine Anlage von Dreiecksinseln zur Führung getrennter Rechtsabbieger (FGSV 2002)

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- LSA Werderplatz

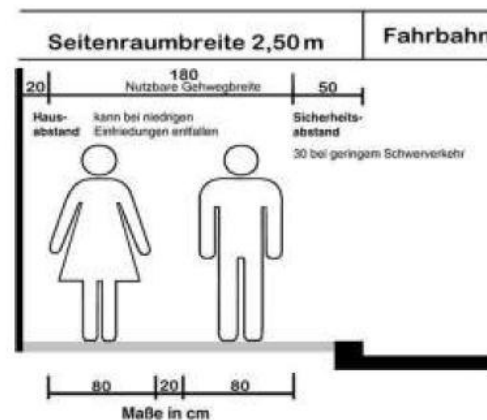
Klinikviertel:

- Schlüssel: Friedrichstraße/Hebelstraße

4.2 Handlungsfeld Gehwege (B)

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend die Qualität. Die nutzbare Mindestbreite eines Gehwegs sollte mindestens 1,8m betragen (FGSV 2002), die Oberfläche sollte sich in einem guten Zustand befinden.

Abbildung 5: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen



Quelle: FGSV 2002

Anlage von Gehwegen (B1)

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist festgelegt, dass in „angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich sind“ (FGSV 2006, S. 81). Wenn ein Straßenquerschnitt dem Mischprinzip entsprechend gestaltet ist, das heißt, dass es keine Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn gibt, sollten „intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen“ (FGSV 2006, S. 81) die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel verträglich machen. In den Straßen des Klinikviertels, an denen bisher keine Gehwege vorhanden sind, sollten diese gebaut werden oder die maximale Höchstgeschwindigkeit reduziert sowie die Fahrbahn entsprechend gestaltet werden. Dort ist die Anlage von Gehwegen besonders wichtig, da diese Abschnitte von Bedeutung für Schülerverkehre sind.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Eisweiherweg

Klinikviertel:

- Bottenbrunnenstraße (zwischen Klosterstraße und Merzengasse)
- Amtmann-Stein-Straße
- Klosterstraße

Gehwegbreiten (B2)

Der Mindestbedarf bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen, zum Beispiel Schulwegen, sollten ausreichend

dimensionierte Fußverkehrsanlagen angeboten werden (vgl. FGSV 2002, S.17). Dazu ist eine Neuaufteilung des Straßenraums notwendig. Einige Gehwege im Untersuchungsgebiet haben eine befriedigende Seitenraumbreite, die nutzbare Gehwegbreite wird allerdings durch Kfz-Parken auf dem Gehweg reduziert. Hier müsste der ruhende Kfz-Verkehr anders organisiert und ggf. reduziert werden (siehe Kapitel 4.3). In anderen Bereichen würde eine Erhöhung der Gehwegbreiten mit einer Straßenraumumgestaltung einhergehen, was sehr aufwändig ist, aber in Bereichen hoher Fußverkehrsnutzung angebracht wäre.

Abbildung 6: Unzureichende Gehwegbreiten



Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Gesamtes Viertel

Klinikviertel:

- Amtmann-Stein-Straße
- Seminarstraße
- Klosterstraße
- Altvaterstraße

Begehbarkeit sichern (B3)

Das Parken auf den Gehwegen in den beiden Vierteln schränkt die Begehbarkeit der Gehwege stark ein (siehe Kapitel 4.2). Hinzu kommt die nicht ausreichende Grünpflege bei den Hecken und Straßenbegleitgrün, die die nutzbare Breite des Gehwegs ebenfalls reduziert. Außerdem wurden bei der Begehung die zugewachsenen Bordrinnen thematisiert, die für blinde Menschen ein Problem darstellen, da dann der Bordstein mit dem Langstock nicht mehr so gut zu ertasten ist. Darüber hinaus ist der bauliche Zustand des Gehweges von Wichtigkeit, die Oberfläche sollte eben sein und keine Stolperfallen aufweisen.

- Verstärkte Grünpflege von städtischer Seite aus, Kontrollen bei privater Zuständigkeit
- Oberflächen sanieren
- Gehwegparken aufheben (siehe Kapitel 4.3).

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Gehwegparken: Gesamtes Viertel
- Oberfläche: Fichtestraße, Heidenburgstraße, Scheerbachstraße
- Grünpflege: Ernetstraße, Schützenstraße, Fußweg zwischen Eisweiherweg und Schützenstraße (zugewachsener Lichtmast)

Klinikviertel:

- Gehwegparken: Seminarstraße
- Grünpflege: Bottenbrunnenstraße, Altvaterstraße

4.3 Handlungsfeld Ruhender Verkehr (C)

Höchste Priorität sollte die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer haben. Haltende bzw. parkende Kfz schränken die Sichtbeziehungen für Zufußgehende ein. Wenn an den Kreuzungen der vorgeschriebene freizuhaltende Bereich von 5m nicht eingehalten wird, kann die Querung einer Straße damit zu einem Hindernis werden. Dies trifft besonders auf Kinder zu, die nicht über die Autos hinwegsehen können.

Reduktion des Kfz-Parkens auf den Gehwegen (C1)

Wie bereits in Kapitel 4.2 erläutert, schränkt das erlaubte bzw. geduldete Kfz-Parken auf den Gehwegen die Wege der Fußgänger erheblich ein. An den meisten Stellen sind die Parkplätze nur mit weißen Markierungen gekennzeichnet, und nicht mit dem Verkehrszeichen 315 der StVO eindeutig ausgeschildert. Die fehlende, eindeutige Beschilderung hat sicher auch dazu beigetragen, dass die Disziplin und das Bewusstsein nicht mehr vorhanden sind, dass auf einem Gehweg nur bei besonderer Kennzeichnung geparkt werden darf.

Hinzu kommt, dass die Markierungen oftmals nicht mehr in einem guten Zustand sind und nicht eindeutig erkennbar. Um das Bewusstsein zu erhöhen und das Verhalten der Menschen zu verändern, ist eine Kombination aus vermehrten Kontrollen, Aufklärung / Öffentlichkeitsarbeit und eindeutige Kennzeichnung der Parkplätze nötig.

Abbildung 7: Eingeschränkte Gehwegfläche



Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Gesamtes Viertel

Klinikviertel:

- Seminarstraße
- Amtmann-Stein-Straße
- Christoph-Schmitt-Straße

Konzept zur systematischen Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (C2)

In vielen Fällen geht mit der Vergrößerung der Flächen für Fußgänger die Einschränkung des ruhenden Kfz-Verkehrs einher. In einigen Fällen ist nur eine andere Organisation notwendig, in anderen würden Stellplätze wegfallen.

Um dies politisch durchsetzen zu können, sollte im Vorfeld eine gründliche Analyse des ruhenden Verkehrs erfolgen und neben einer Neuordnung auch alternative Parkmöglichkeiten geprüft werden. Eine Reduktion der Kfz-Stellflächen im öffentlichen Raum ist politisch schwierig, aber langfristig wird der Besitz eines privaten Pkw bzw. der Anspruch ihn im öffentlichen Raum abstellen zu können, vom Angebot abhängig gemacht werden.

- Erhöhen der Kontrollen zur Reduktion des illegalen Haltens/Parkens
- Parkraumbewirtschaftung / Anwohnerparken zum Senken der Attraktivität des Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Möglichkeiten der Nutzung privater Stellflächen prüfen, um vorhandene Flächen optimal zu nutzen
- Parkangebot auf öffentlichen Straßen weiter einschränken

Im Klinikviertel besteht auf Grund der vielen externen Besucher und des Verkehrs der Arbeitnehmer des Klinikums/Ärztehauses besonderer, Bedarf ein Parkraumkonzept zu erarbeiten.

Straßenecken mit Pollern und mehr Kontrollen von Falschparkern freihalten (C3)

Viele Faktoren wirken auf die Entwicklung eines bestimmten Parkverhaltens und die Disziplin, Regeln einzuhalten. Durch vermehrte, in kurzen Abständen wiederkehrende Kontrollen kann das Verhalten am effektivsten beeinflusst werden. Unterstützt sollten verstärkte Kontrollen durch Öffentlichkeitsarbeit, mit der die Ziele und Hintergründe verdeutlicht werden.

Reichen vermehrte Kontrollen nicht aus, um einen akzeptablen Bewegungsraum für Fußgänger sicherzustellen, sind bauliche Maßnahmen (Aufstellen von Pollern) durchzuführen. Das Aufstellen von Pollern oder Aufbringen von Sperrflächen kann auch erforderlich sein, wenn durch die Kreu-

zungssymmetrie die Sichtbeziehungen nicht vorhanden sind, auch wenn ein Abstand von 5m eingehalten wird.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Moltkestraße / Eisweiherweg
- Ernetstraße / Heidenburgstraße

Klinikviertel:

- Christoph-Schmitt-Straße / Seminarstraße
- Christoph-Schmitt-Straße / Stefaniestraße

4.4 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (D)

Bei den Begehungen wurden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten an verschiedenen Standorten kritisiert. Da eine höhere Kfz-Geschwindigkeit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität verringert, sollte die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten besser kontrolliert werden.

Geringere Geschwindigkeiten sind ebenfalls ein Beitrag zur Lärminderung. Für Fußgänger erhöht ein verringerter Straßenlärm die Aufenthaltsqualität und motiviert zum Zufußgehen. Die Bundesstraße war nicht direkt Teil der Begehung, sie stellt aber doch wegen des hohen Kfz-Aufkommens eine Barriere für Fußgänger dar. Die Aufenthaltsqualität könnte im innerstädtischen Bereich (zwischen Schlüssel und Goethestraße) durch eine Temporeduzierung und der damit einhergehenden Lärmreduzierung erhöht werden.

Maßnahmen zur Einhaltung der festgelegten Höchstgeschwindigkeit (D1)

Da bereits eine weitestgehende Ausweisung von 30km/h als Höchstgeschwindigkeit in den Wohngebieten vorhanden ist, liegt der Handlungsschwerpunkt in diesem Bereich in der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit. Zum einen sind hier die vermehrten Kontrollen zu nennen. Diese können temporär, aber auch mit fest installierten Messgeräten erfolgen. An konkreten Punkten, wo durch die gegebene Situation bauliche Veränderungen schwierig sind, können dauerhafte Kontrolleinrichtungen sinnvoll sein. Hier wäre die tatsächlich dauerhaft gefahrene niedrige Geschwindigkeit wichtig, die durch eine dauerhafte Einrichtung erzielt wird. Im Untersuchungsgebiet wären die Einmündung der Klosterstraße in die Bottenbrunnenstraße und die Kurve an der Clara-Schumann-Schule dafür geeignet. Zum anderen oder alternativ zur Überwachung können bauliche Maßnahmen, wie Fahrbahneinengungen oder Kissen bzw. Schwellen, umgesetzt werden. Dies ist allerdings auf Strecken mit Bedeutung für die Krankentransporte nicht möglich.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Moltkestraße

Klinikviertel:

- Stefaniestraße
- Amtmann-Stein-Straße / Bottenbrunnenstraße
- Altvaterstraße (besonders zwischen Bürklinstraße und Stefaniestraße)

Temporeduzierung (D2)

In den meisten Straßen des Untersuchungsgebiets gilt als Höchstgeschwindigkeit 30km/h. In einigen Straßen sind keine Gehwege vorhanden und daher trotz geringer Kfz-Mengen die Situation für Fußgänger nicht befriedigend. Hier sollten verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Dafür wären zum einen die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und zum anderen gestalterische und den Straßenquerschnitt einengende Maßnahmen notwendig. Der tatsächliche Aufwand einer solchen Maßnahme hänge von der jeweiligen Situation und den vorhandenen finanziellen Mitteln ab.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Ernetstraße:

- Eisweiherweg

Klinikviertel:

- Altfelixstraße
- Merzengasse
- Christoph-Schmitt-Straße

4.5 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)

Für das Zufußgehen ist die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen von besonderer Bedeutung. In der Vergangenheit wurde der Fokus der Stadtgestaltung eher auf die Innenstadt gelegt. Aber gerade in den Wohngebieten ist es wichtig, dass die Gestaltung des Umfeldes zum Zufußgehen einlädt, da dort die Wege anfangen. Besonders in dem Viertel Ernetstraße dominieren die abgestellten Autos das Straßenbild. Kleinere Plätze oder Bereiche mit einem breiteren Straßenquer-

schnitt werden nicht genutzt, um Aufenthaltsräume zu schaffen. Im Klinikviertel könnten einige Straßenzüge stärker auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, sodass es komfortabler wäre, zu Fuß zu gehen.

Einzelne punktuelle Barrieren, wie eine stark befahrene Straße oder eine schlecht beleuchtete Engstelle, können ausreichen, Menschen am Zufußgehen zu hindern. In Lahr ist die Bundesstraße 415, die zwar nicht Teil der Begehungen war, aber an diese angrenzte, eine solche Barriere zwischen den Wohnvierteln und der Innenstadt.

Entlang der Begehungsstrecken sind fast durchgehend keine Sitzgelegenheiten vorhanden. Orte der Immobilität sind wichtig, um auch mobilitätseingeschränkten Menschen Mobilität zu ermöglichen. Diese sollten an attraktiven Standorten vorhanden sein; ebenso wichtig ist eine verlässliche Verteilung in angemessenen Abständen. Ein weiterer bedeutender Faktor für eine hohe Aufenthaltsqualität sind Grünflächen, insbesondere deren attraktive Gestaltung bzw. deren Nutzbarkeit. Im Klinikviertel gibt es kleinere Grünflächen, die nicht zum Aufenthalt einladen. Im Viertel Erntestraße sind durch die Zeilenbebauung begrünte Flächen vorhanden, die aber überwiegend nicht zur Nutzung einladen und auch zu den Privatgrundstücken gehören.

Plätze / Straßen gestalten (E1)

Viertel Erntestraße:

- Platz Ernetstraße / Heidenburgstraße
- Eisweiherweg
- Grünanlage Werderplatz
- Scheerbachstraße (besonders an Ausgang der Grünanlage)

Klinikviertel:

- Christoph-Schmitt-Straße vor der Clara-Schumann-Straße
- Klosterstraße

Sitzgelegenheiten (E2)

- Gesamtes Untersuchungsgebiet, Schwerpunkt Umgebung des Klinikums

Aufwertung von Grünanlagen (E3)

Viertel Erntestraße:

- Zeilenbebauung

Klinikviertel:

- Grünanlage zwischen Treppen Bottenbrunnenstraße und Altvaterstraße
- Grünfläche Bottenbrunnenstraße bei der Amtmann-Stein-Straße

4.6 Handlungsfeld Wegebeziehungen (F)

Bei den Begehungen wurde deutlich, dass den Bürgern die Durchgängigkeit eines Wegenetzes wichtig ist. Sie äußerten sich eindeutig, dass eigenständige Wege für den Fußverkehr, wenn sie vorhanden sind, genutzt werden.

Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen und beschildern (F1)

Grundsätzlich ist ein durchgängiges Wegenetz anzubieten, wobei Wegebeziehungen abseits der Straßen einzubeziehen sind. Diese stellen oftmals Abkürzungen dar und sind attraktiver, da sie getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen. Oberflächenqualität und Breite sind hierbei genauso wichtig wie bei straßenbegleitenden Wegen. Besonders wichtig ist die ausreichende Beleuchtung, damit die Wege auch im Dunkeln genutzt werden können. Insbesondere Wege, die nicht in Stadtplänen verzeichnet sind, sollten mit einer Beschilderung ausgestattet werden, damit auch Ortsunkundige diese Wege nutzen können.

Abbildung 8: Hinweis auf durchlässige Sackgasse



Wenn Stufen oder Treppen vorhanden sind, sollte geprüft werden, ob die Anlage von Rampen in einem angemessenen Aufwand möglich ist. Gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Kinderwagen stellen diese Wege durch die häufigen Abkürzungsmöglichkeiten eine wichtige Alternative dar.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Erntestraße:

- Verbindungsweg zwischen Schützenstraße und Eisweiherweg

Klinikviertel:

- Verbindungsweg / Treppe Bottenbrunnenstraße / Stefaniestraße
- Verbindungsweg von der Bottenbrunnenstraße zum Klinikum

4.7 Handlungsfeld Barrierefreiheit (G)

Im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2007 ist eindeutig benannt, dass es Ziel ist, jedem Menschen eigenständige Mobilität zu ermöglichen und dass die gebaute Infrastruktur daran anzupassen ist (BGG 2007).

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass unzureichende Barrierefreiheit nicht nur punktuell auftritt. Die gesamte Stadt umzubauen, damit sie barrierefrei ist, benötigt Zeit und Finanzmittel, was eine große Herausforderung für eine Kommune darstellt. Eine Möglichkeit ohne zusätzliche Kosten ist dafür zu sorgen, dass bei allen anstehenden Maßnahmen Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollte allerdings nach Möglichkeiten gesucht werden, Maßnahmen zu finanzieren, die über die anstehenden Umbaumaßnahmen hinaus gehen. Bei den Begehungen wurden einzelne Punkte identifiziert, an denen Handlungsbedarf besteht. Wenn diese verbessert werden, wird damit die Mobilitätsituation für jeweils Betroffene erleichtert. Es wird aber im Hinblick auf das gesamte Stadtgebiet eine systematische Priorisierung und Maßnahmenentwicklung empfohlen. Die Auswahl der Strecken für eine Priorisierung kann entweder nach Straßenklassen (Hauptverkehrsstraßen zuerst) oder nach Quell- und Zielbeziehungen von mobilitäts- und seheingeschränkten Personen erfolgen.

Absenkung der Borde an den Knotenpunkten (G1)

Nicht abgesenkte Borde stellen für mobilitätseingeschränkte Personen eine Barriere dar, die je nach Grad der Einschränkung und abhängig vom Rollstuhl nicht zu überwinden ist. Entweder muss ein Umweg bis zur nächsten Absenkung zurückgelegt werden oder diese Strecken können von diesen Bürgern nicht benutzt werden.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Allgemein kann gesagt werden, dass dort, wo Querungshilfen vorhanden sind, die Borde auch abgesenkt sind.

Viertel Ernetstraße:

- Scheerbachstraße, besonders am Ausgang der Grünanlage
- Moltkestraße / Eisweiherweg

Klinikviertel:

- Schlüssel / Langes Wegle
- Christoph-Schmitt-Straße /
Amtmann-Stein-Straße

Um den Anforderungen von Mobilitäts- und Seheingeschränkten gerecht zu werden, sollten – wenn die Platzverhältnisse es ermöglichen – Doppelborde angelegt werden. Das heißt es wird ein Querungsbereich mit Null-

Abbildung 9: Doppelbord



absenkung und einer mit einem Bord von 6cm Höhe angelegt, diese sind jeweils mit den entsprechenden taktilen Bodenelementen zu kennzeichnen. Wenn dafür nicht ausreichend Platz vorhanden ist, sollte ein Bord mit 3cm Höhe angelegt werden, der als Kompromiss für Seh- sowie Mobilitätseingeschränkte benutzbar ist.

Überprüfung der Signalgeber, Vervollständigung der Ampeln mit Signalen für Blinde und Sehbehinderte (G2)

Mit Lichtsignalanlagen ausgestattete Kreuzungen sind für sehingeschränkte Menschen nicht nutzbar, wenn kein akustischer Signalgeber installiert ist. Zudem sind Anforderungstaster mit Richtungspfeilen zum Aufzeigen der Richtung der Fußgängerfurt anzubringen.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Klinikviertel:

- Friedrichstraße / Bismarckstraße

Implementierung eines Blindenleitsystems (G3)

Taktile Elemente stellen eine wichtige Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen dar. Die Ausstattung von Kreuzungsbereichen und Plätzen, wo eine Orientierung an einer Begrenzung nicht möglich ist (z. B. Plätzen), mit einer den Richtlinien entsprechenden Systematik, sollte im gesamten Stadtgebiet erfolgen. Dies betrifft vor allen Dingen Routen mit hoher Bedeutung für die Nahversorgung innerhalb von Wohnvierteln. Auf beiden Begehungsstrecken, auch bei Straßen, die gerade erneuert wurden, konnte diesbezüglich ein Mangel beobachtet werden.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Gesamte Begehungsstrecke:

- Blindenleitsystem besonders an Kreuzungen und Querungen

Viertel Ernetstraße:

- LSA Werderplatz / Tiergartenstraße

Klinikviertel:

- Bushaltestelle Schlüssel

4.8 Ergänzende Maßnahmen (E)

Zufahrt Klinikum (E1)

Die Klosterstraße als Zufahrt zum Klinikum ist für alle Verkehrsteilnehmer problematisch. Der enge Querschnitt und die Anforderungen an den Klinikverkehr lassen sich nur schwer vereinbaren. Die Situation ist für Zufußgehende durch die fehlenden bzw. sehr schmalen Gehwege sehr unbefriedigend, was durch die Bedeutung der Strecke für Schulkinder verstärkt wird.

Die Klosterstraße sollte in ihrer gesamten Länge vollständig umgestaltet werden, um die Konflikte zu reduzieren. Folgende Elemente sollten berücksichtigt werden:

- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 10km/h
- Straßengestaltung sollte zum langsamen Fahren einladen
- Zufahrt zu den Parkhausfahrten eindeutiger gestalten und kennzeichnen
- In der Bottenbrunnenstraße ca. 40m vor der Einmündung der Klosterstraße: Aufbringen einer farblichen Markierung, um Aufmerksamkeit zu generieren
- Im Kreuzungsbereich fest installierte/dauerhafte Geschwindigkeitskontrolle
- Bessere Beleuchtung der Fußgängerüberwege

Da die Situation an der Kreuzung Bottenbrunnenstraße / Klosterstraße für Kinder unter anderem auch durch die Krankentransporte anspruchsvoll ist, sollte geprüft werden inwieweit eine Fußwegeverbindung durch das Krankenhausgelände möglich ist. Diese müsste dann eindeutig ausgeschildert und beleuchtet sein, sodass deutlich wird, dass die Nutzung eines solchen Weges erwünscht ist.

Schwerpunkt Schulumfeld (E2)

Das Schulumfeld der Schulen im Klinikviertel ist nicht besonders kinderfreundlich. Gerade die Christoph-Schmitt-Straße (Clara-Schumann-Schule) und die Altfelixstraße (Geroldseckerschule) würden sich für eine Verkehrsberuhigung anbieten, da die Verkehrsfunktion ansonsten nicht sehr hoch ist. Eine Erarbeitung von Entwürfen unter Einbeziehung der Schüler böte sich hierbei an und hätte den Effekt, dass die Kinder/ Jugendlichen sich mit Fragen des Verkehrsverhaltens auseinandersetzen.

Abbildung 10: Von Kindern gestaltete Kreuzung



Quelle: Kolpingstadt Kerpen, Michele Maske

Möglich Ansätze wären:

- Verkehrsberuhigter Bereich, das heißt eine Mischfläche mit einer Neusortierung und Reduzierung des ruhenden Verkehrs
- Gehwegnasen an den Einmündungen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen
- Aufstellen von Spielgeräten
- Aufbringen von Farbe
- Ideen der Kinder einbeziehen
- Sensibilisierung der Eltern im Hol- und Bringverkehr

4.9 Sonstige Handlungsvorschläge

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, wurden bei den Veranstaltungen weitere Problemfelder und Handlungsoptionen genannt. Diese werden im Folgenden aufgelistet. In den Protokollen der Veranstaltung sind zu diesen Themen teilweise weitergehende Erläuterungen, Anregungen und Bedenken der Teilnehmer der Fußverkehrs-Checks dokumentiert.

Konkrete Problemstellen außerhalb der Begehungstrecken:

- Unzureichende Gehwegbreiten bzw. kein Gehweg
 - Burgbühlstraße (Klinikviertel)
 - Bürklinstraße (Klinikviertel)
 - Nussbaumhain (Klinikviertel)
- Fehlende bzw. unzureichende Querungsmöglichkeiten
 - Burgheimer Straße / Schutterlindenbergstraße (Klinikviertel)
 - Am evangelischen Gemeindehaus (Viertel Ernetstraße)
- Unübersichtliche und ungünstige Situation für Fußgänger
 - Tankstelle an der Bismarckstraße

Allgemeine Anmerkungen:

- Von den Teilnehmenden wird von der Stadtverwaltung eine höhere Priorisierung des Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr erwartet
- Berücksichtigung der induzierten Verkehre durch die neuen Wohngebiete, die entwickelt werden
- Mülleimer stehen auf den Gehwegen
- Die Restgehwegebreiten sind mit 1,20m zu schmal

- Die Querneigung der Gehwege ist oftmals zu stark, so dass es beschwerlich ist, dort zu Fuß zu gehen oder einen Rollator/Rollstuhl zu benutzen
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird meist nicht eingehalten
- Das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer wird zunehmend rücksichtsloser
- Parkstände teilweise nicht eindeutig erkennbar

4.10 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

Eine Priorisierung der vorangestellten Maßnahmen ist schwierig, da keine weitergehenden Verkehrsanalysen stattgefunden haben. Bei der Auswahl der Routen wurde versucht, möglichst viele unterschiedliche Themen und die dringendsten Probleme abzudecken, war aber auch durch eine machbare Routenlänge begrenzt. Hinzu kommt, dass die Diskussion immer auch von den Beiträgen der Teilnehmenden beeinflusst war, die durch deren Lebenssituationen sowie Quell- und Zielorte geprägt sind.

Es zeigte sich jedoch in der Diskussion bei den Veranstaltungen und den Begehungen, dass die Flächeninanspruchnahme durch parkende Kfz in beiden Vierteln der Hauptproblempunkt ist. Die Duldung des Gehwegparkens mit einer nutzbaren Restgehwegbreite von 1,2m lässt den Fußgängern zum einen zu wenig Platz, zum anderen führt es zu einem fehlenden Bewusstsein, wann das Parken zugelassen ist und wann andere dadurch beeinträchtigt werden. Eine weitere Problematik, die prioritär behandelt werden sollte, betrifft nur das Klinikviertel. Dort gibt es Abschnitte, die auf Schulwegen liegen, an denen es keine Gehwege gibt und zusätzlich in diesen Bereichen auch nur unzureichende Querungsanlagen. Hier sollten die Handlungsschwerpunkte gesetzt werden. Das Aufstellen von Pollern, Beschilderung des Gehwegparkens oder die vermehrte Kontrolle von falschparkenden Autos sind zudem relativ schnell umsetzbare Maßnahmen. Die Anlage von neuen Gehwegen und Querungen ist in diesen Bereichen besonders durch die Rahmenbedingungen nicht einfach, aber durch die Lage in Schulinähe notwendig. Auch hier wären kurzfristige Lösungen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Überwachung für einen Übergangszeitraum mögliche Maßnahmen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll einen Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen für die Umsetzung anzustreben. So kann man schnelle Erfolge vorweisen, aber die aufwändigen Maßnahmen, die häufig große positive Effekte erzielen, werden angestoßen.

Im Folgenden sind die Maßnahmen in einer Tabelle in Hinblick auf den Umsetzungshorizont dargestellt.

Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung

Maßnahmenvorschlag		kurzfristig				mittelfristig				langfristig			
Handlungsfeld Querungen (A)													
A1	Systematische Bedarfsanalyse Übergänge ohne LSA schaffen												
A2	Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzungen												
Handlungsfeld Gehwege (B)													
B1	Anlage von Gehwegen												
B2	Gehwegbreiten												
B3	Begehrbarkeit sichern												
Handlungsfeld Ruhender Verkehr (C)													
C1	Reduktion des Kfz-Parkens auf den Gehwegen												
C2	Konzept zur systematischen Neuorganisation des ruhenden Verkehrs												
C3	Straßenecken mit Pollern und mehr Kontrollen von Falschparkern freihalten												
Handlungsfeld Geschwindigkeit (D)													
D1	Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit												
D2	Temporeduzierung												
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (E)													
E1	Plätze / Straßen gestalten												
E2	Sitzgelegenheiten												
E3	Aufwertung Grünanlagen												
Handlungsfeld Wegebeziehungen (F)													
F1	Wege abseits der Straßen durchgängig begehrbar machen und beschildern												
Handlungsfeld Barrierefreiheit (G)													
G1	Absenkung der Borde an den Knotenpunkten												
G2	Überprüfung der Signalgeber, Vervollständigung der Ampeln mit Signalen für Blinde u. Sehbehinderte												
G3	Implementierung eines Blindenleitsystems												

Abbildung 11: Vorgeschlagene Maßnahmen Viertel Ernetstraße (Auswahl)

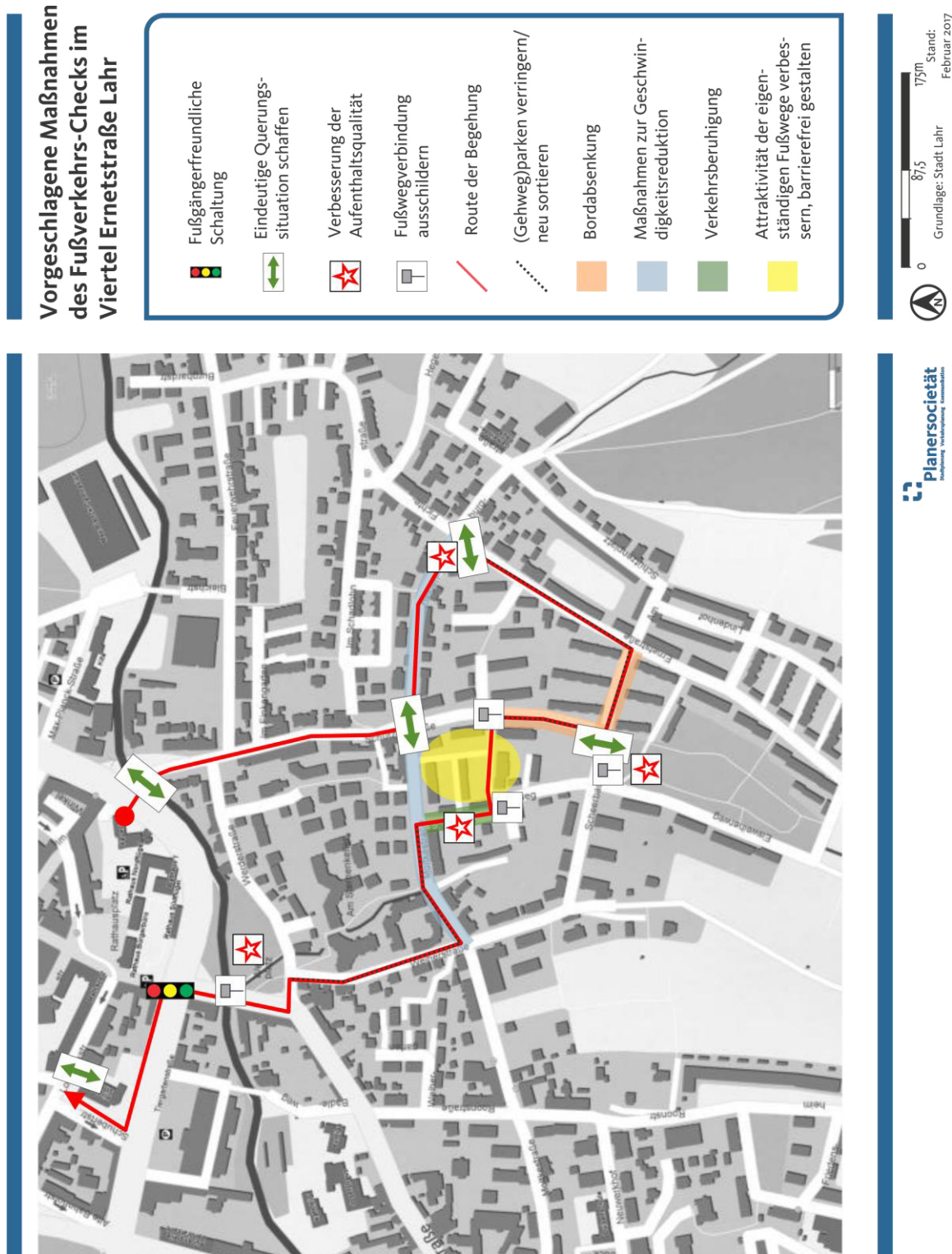
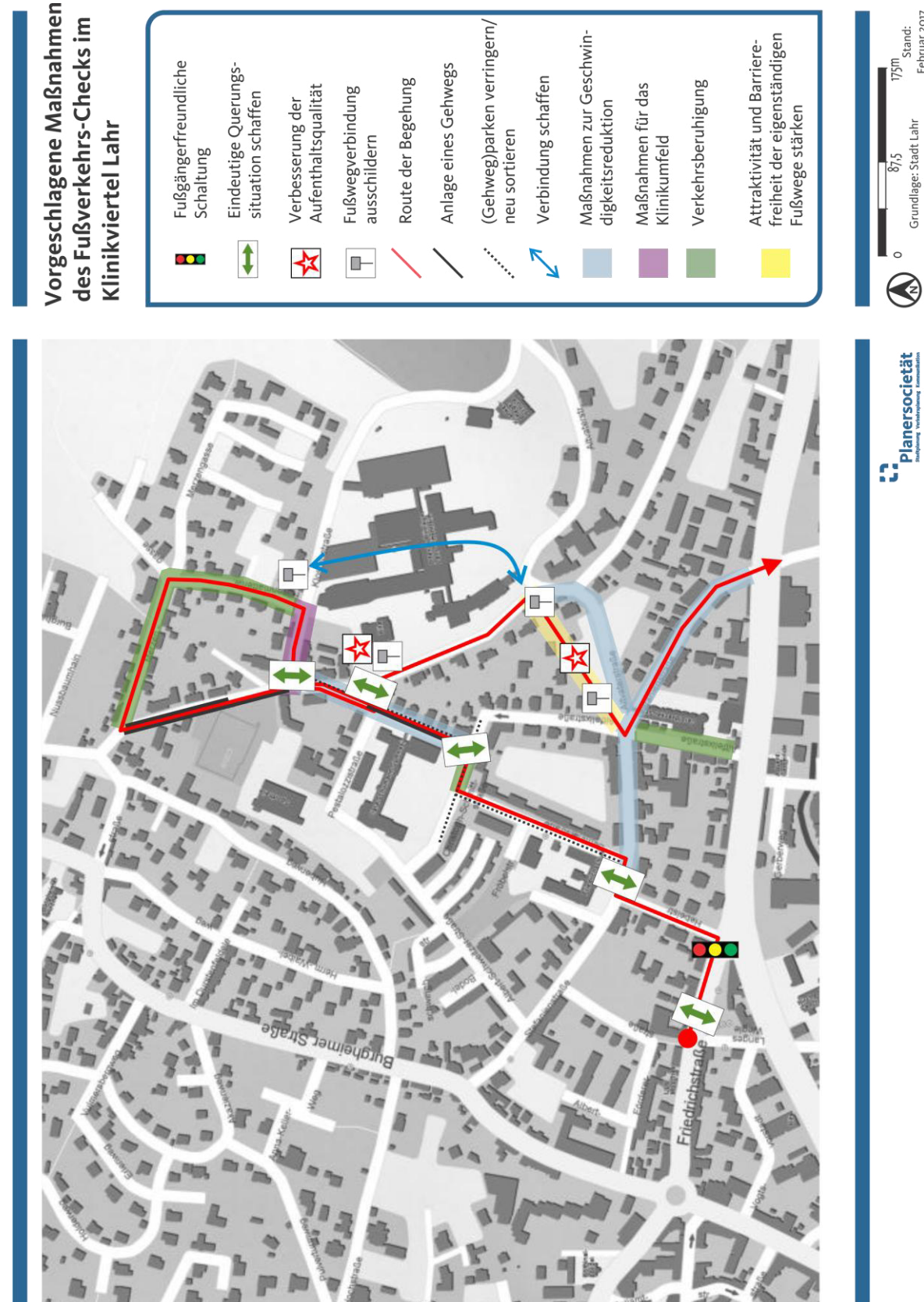


Abbildung 12: Vorgeschlagene Maßnahmen Klinikviertel (Auswahl)



5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz der Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung in der Bürgerschaft geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmen bezieht.

Über die einzelnen Maßnahmen hinaus sollte die Berücksichtigung der Belange der Fußgänger noch langfristiger und strukturell im Verwaltungshandeln verankert werden.

Ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Nutzerwissen nutzen“ sollten Bürger und Interessenvertreter weiterhin ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsprozesse einbringen sowie Themen setzen können. Dafür eignet sich ein regelmäßig stattfindender **Arbeitskreis oder ein Runder Tisch Fußverkehr** mit einem festgelegten Teilnehmerkreis. Da in Lahr bereits ein Fußverkehrskonzept vorliegt, wäre so ein Arbeitskreis wichtig, um die Umsetzung des Konzepts zu begleiten und voran zu bringen. Zusätzlich kann eine interne Arbeitsgruppe in der Verwaltung nützlich sein, um die Belange der Zufußgehenden als Querschnittsaufgabe im Verwaltungshandeln stärker zu verankern. Da die Ansprüche an Fußverkehrsanlagen sich auf Grund der sich wandelnden Wahrnehmung und Bedürfnisse ändern, ist die Bedeutung von Fortbildungen und internen Workshops besonders wichtig, um die Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachgebiete auf den Stand der Fachdiskussion zu bringen.

Die ausreichende und kontinuierliche Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** ist eine grundlegende Voraussetzung für eine kontinuierliche Fußverkehrsplanung.

Die Fußverkehrs-Checks haben gezeigt, dass besonders für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertetet bzw. empfundene Bereiche sich das Format der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau eignet. Dabei können vor Ort unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus Aktenlage nicht auffallen (können).

Über derartige zeitlich und räumlich punktuelle Beteiligungen hinaus kann und sollte die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit haben, jederzeit Kritik zu äußern. Dies sollte hinsichtlich des Fußverkehrs in Form eines systematischen **Beschwerdemanagements** erfolgen, was Teil des kommunalen Internetauftritts sein sollte. Dieser sollte explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die informiert wird. Das Beschwerdemanagement nimmt dabei nicht nur die Meinungsäußerung von Bürgern auf (z. B. mittels Internetformular), sondern gibt auch eine individuelle und/oder öffentliche Rückmeldung zum Sachverhalt, zur Zuständigkeit und zum Bearbeitungsstand.

Über eine Internetpräsenz hinaus ist umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** für den Fußverkehr sinnvoll und notwendig. Dies beginnt bei klassischen Printmaterialien wie Flyern und Stadtplänen und geht bis zu Veranstaltungen, wie Stadtfesten und Aktionstagen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Koopera-

tion mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen).

6 Zusammenfassung

Die Veranstaltungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks haben die Handlungsfelder aufgezeigt, die in der Stadt Lahr für die Fußverkehrsförderung wichtig sind. Wie man an der Abbildung 13 sieht, spiegeln die in Lahr angesprochenen Handlungsfelder die für die Fußverkehrsförderung relevanten Themen wider.

Abbildung 13: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



Es zeigte sich auch, dass bezüglich vieler Maßnahmen eine konzeptionelle und systematische Herangehensweise notwendig ist, um mit den vorhandenen Ressourcen möglichst effizient Verbesserungen zu erzielen. Als Grundlage für die weitere Herangehensweise kann in Lahr das bereits vorhandene Fußverkehrskonzept dienen. Grundsätzlich sollte ein Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen angestrebt werden, um auch in kurzer Zeit Ergebnisse vorweisen zu können und zeitaufwendige Prozesse anzustoßen.

Damit sich die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks im langfristigen Verwaltungshandeln niederschlagen, ist es wichtig, die Fußverkehrsförderung zu institutionalisieren und die gewonnenen Erkenntnisse auch bei Bauprojekten mit anderen Schwerpunkten anzuwenden. Da es sich bei der Fußverkehrsförderung um eine Querschnittsaufgabe handelt, sind Anstrengungen in den verschiedenen Fachbereichen und auf allen Ebenen notwendig, um eine Veränderung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs zu erzielen. Um eine Kontinuität zu erreichen, sollten in der Verwaltung Strukturen etabliert werden, um die Belange des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozessen kontinuierlich stärker zu berücksichtigen. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-

Checks hat Lahr bereits einen wichtigen Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung getan und hat nun Ansatzpunkte, darauf aufzubauen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (28. September 2016)

Tagesordnungspunkte

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

Ort: Lahr

Datum: 28.09.2016

Uhrzeit: 18:00-20:00 Uhr

Anwesende: 33 TeilnehmerInnen

1. Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung erfolgte durch Frau Fink (Leiterin des Stadtplanungsamts) und Frau Spott (Planersocietät). Den fachlichen Hintergrund zu den Fußverkehrs-Checks sowie zum Fußverkehr im Allgemeinen vermittelte Frau Spott.

Abbildung 14: Vorstellung der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät

2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Im Vorfeld des Auftaktworkshops wurden bereits Bereiche in der Kommune definiert, welche in den Begehungen berücksichtigt werden sollen. Die Routen wurden auf Karten gezeigt und vorgestellt.

3. Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen und unattraktiven, aber auch die positiv zu bewertenden Bereiche auf zwei vorbereiteten Karten zu markieren. Dies geschah mit roten und grünen Klebepunkten. Die einzelnen Punkte wurden im Anschluss erörtert und die Situationsbeschreibungen wurden erfasst und dokumentiert.

Nach Möglichkeit werden die einzelnen Situationen in die Begehungen integriert und werden vor Ort betrachtet. Wo dies nicht möglich ist, wird versucht, exemplarisch auf die entsprechende Thematik einzugehen.

Im Folgenden werden die Diskussionspunkte thematisch zusammengefasst:

Viertel Ernetstraße:

- Schmale Gehwege / viele parkende Fahrzeuge
- Querungsmöglichkeiten problematisch
- Schlechter baulicher Zustand der Gehwege, fehlende Pflege der Rinnsteine (besonders in der Fichtestraße, südl. Straßenseite der Moltkestraße)
- Bewuchs verringert die Breite der Gehwege und die Wirksamkeit der Beleuchtung (bes. bei straßenunabhängigen Fußwegen)
- Mangelnde Übersicht an Kreuzungen durch parkende Fahrzeuge
- Bei niedrigen Borden (bes. Heidenburgstraße) fahren die Autos beim Begegnungsverkehr auf dem Gehweg
- In der Moltkestraße zu starker Durchgangsverkehr
- Es gibt vielfältige straßenunabhängige Fußwegeverbindungen zwischen den einzelnen Vierteln
- Außerhalb der Begehungsstrecke:
 - o fehlende Querungsmöglichkeit am ev. Gemeindehaus
 - o Fehlender FGÜ an der Schubertstraße/ Lotzbeckstraße

Klinikviertel :

- LSA an Überwegen bei Schulen nötig
- Sehr schmale oder nicht vorhandene Fußwege

- Verbesserungen verschiedener Querungssituationen nötig
- Parksituation am Klinikum problematisch
- FGÜ Klosterstraße sehr unsicher, aber für Schulkinder wichtig
- Geroldsecker Schule: Bring- und Holverkehr der Eltern
- Stefaniestraße: zu viel Durchgangsverkehr
- Merzengasse: kein Gehweg und Verkehr vom Klinikum
- Wiederherstellung des FGÜ vor der Friedrichschule nach der Baustelle notwendig und wird laut Vertreter des Stadtplanungsamts auch erfolgen
- Bottenbrunnenstraße: kein Gehweg
- LSA Stefaniestraße / Geroldsecker Vorstadt: gut
- Verkehrssituation in dem Viertel erfordert Führung des Fußgängers im Seitenraum
- Verkehrsführung/Abbiegemöglichkeiten „erzwingen“ unnötige Durchfahrten durch das Viertel

Außerhalb der Begehungsrouten:

- Zu schmaler Gehweg in der Burgbühlstraße
- Fehlende Querung Burgheimer Straße / Schutterlindenbergstraße
- Nussbaumhain: keine Gehwege bzw. Fahrbahnrand ist zugeparkt
- Bürklinstraße: Gehwegparken stört Fußgänger
- Bottenbrunnenstraße: Treppe vorhanden, Wegweisung fehlt
- Kreuzung Altvaterstraße/Bottenbrunnenstraße: unübersichtlich
- Tankstelle an der Bismarckstraße: ungünstige Situation für Fußgänger

Allgemeine Anmerkungen:

- Von den Teilnehmenden wird von der Stadtverwaltung eine höhere Priorisierung des Fußverkehrs gegenüber des Kfz-Verkehrs erwartet
- Berücksichtigung der induzierten Verkehre durch die neuen Wohngebiete, die entwickelt werden
- Mülleimer stehen auf den Gehwegen
- Die Restgehwegebreiten sind mit 1,20m zu schmal
- Die Querneigung der Gehwege ist oftmals zu stark, so dass es beschwerlich ist, dort zu Fuß zu gehen oder einen Rollator/Rollstuhl zu benutzen

- Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wird meist nicht eingehalten
- Das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer wird zunehmend rücksichtsloser
- Parkstände teilweise nicht eindeutig erkennbar

Abbildung 15: Identifikation von Schwachstellen



Quelle: Planersocietät

Als Ergebnis der Diskussion wird versucht, wenn möglich, die genannten Orte in die Begehungen zu integrieren. Wenn nicht, wird versucht werden, exemplarisch auf die entsprechende Thematik einzugehen.

4. Ausblick und Abschluss

Bürgermeister Petters und Frau Spott bedankten sich für die rege Teilnahme, verabschiedeten die Teilnehmer und wiesen auf die Begehungen hin. Dabei wurde um eine weiterhin rege Teilnahme gebeten.

7.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im Oktober 2016 durch das Büro Planersocietät und die Stadt Lahr zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadt bestimmte Punkte besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge ist es „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

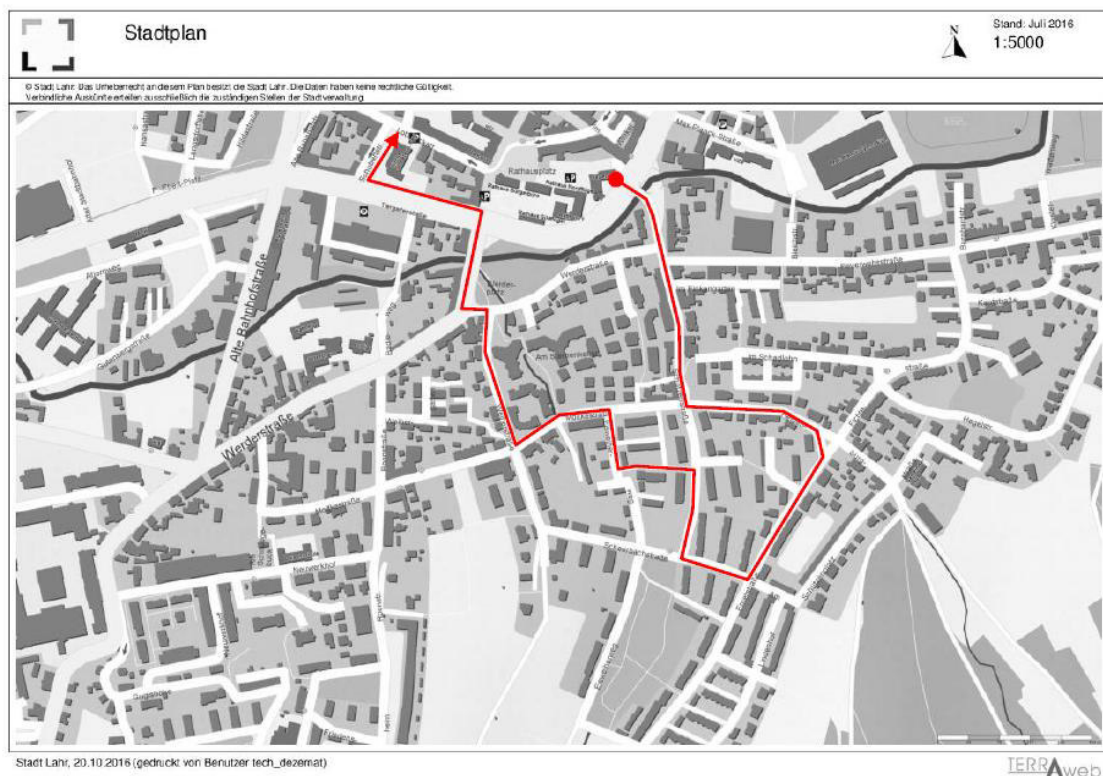
7.2.1 Begehung Ernetstraßenviertel (11. Oktober 2016)

Die erste Begehung der Fußverkehrs-Checks 2016 in Lahr fand am 11. Oktober 2016 statt. Die Begehung begann um 10 Uhr an der Ecke Schäfereigasse/Tiergartenstraße - Feuerwehr. Die Gruppe bestand aus 15 Personen, inklusive der Teilnehmer der Planersocietät und der Stadt Lahr. Sie setzte sich aus Bürgern, Vertretern von Vereinen und der Gemeindeverwaltung sowie Politik zusammen. Das Wetter war während der Begehung sonnig und trocken.

Ablauf der Veranstaltung

Frau Spott (Planersocietät) begrüßte die anwesenden Personen. Sie erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Die zum Auftaktworkshop festgesetzte Route wurde während der 1. Begehung in leicht abgeänderter Form begangen. Ergänzt wurde sie durch einzelne kürzere Stopps zwischen den Stationen.

Abbildung 16: Route der ersten Begehung



Quelle: Darstellung und Kartengrundlage Stadt Lahr

Station 1: Schäfereigasse / Tiergartenstraße - Feuerwehr

Die Gruppe musste zu Beginn direkt die Tiergartenstraße queren. Daher wurde am Treffpunkt diese Kreuzung thematisiert:

- Die Sichtbeziehungen von der Feuerwehr zur Schützenstraße sind direkt, die vorhandene Mittelinsel als Querungshilfe liegt leicht abseits und wird entweder nicht wahr genommen oder der „Umweg“ als zu weit empfunden, da viele Personen auf dem direkten Weg queren.
- Eine weitere Querungshilfe soll nicht eingerichtet werden, da in kurzer Entfernung eine Lichtsignalanlage steht.
- Die Borde der Mittelinsel sind abgesenkt, jedoch das Bord auf der östlichen Seite der Tiergartenstraße nicht.
- Die Querverbindung durch die Schäfereigasse zum Rathausplatz ist nicht beschildert. Eine Beschilderung würde kurze Fußverbindungen verdeutlichen.
- Der Einfahrtstrichter der Schützengasse wird als groß empfunden und verleitet zum schnellen Abbiegen. Vertreter der Stadt Lahr berichten, dass dieser bereits verschmälert wurde.
- Ein blinder Teilnehmer wies darauf hin, dass ein Querungshilfe, wie eine Mittelinsel, nicht ohne fremde Hilfe queren kann. Ein Blinder benötigt die Eindeutigkeit einer Lichtsignalanlage oder eines Fußgängerüberweges.

Station 2: Heidenburgstraße/Schützenstraße

Auf dem Weg zur zweiten Station befindet sich ein alter Kellerzugang auf dem Gehweg. Dieser ist etwas erhöht und setzt sich farblich nicht ab. Die Teilnehmer betonten, dass dies eine starke Stolperfalle sei.

Der Kreuzungsbereich wird von parkenden Autos blockiert. Sichtbeziehungen sowohl für Fußgänger als auch für Kfz-Fahrer sind schlecht und führen so zu Konflikten. Eine Gehwegnahe wurde von Frau Spott exemplarisch eingezeichnet. Dies verdeutlichte die Verbesserung der Sichtbeziehungen für Fußgänger und wie damit gleichzeitig Kreuzungsbereiche bei entsprechender Gestaltung leichter freizuhalten wären. Ferner würde eine Gehwegnahe durch die leichte Einengung der Fahrbahn für eine Verkehrsberuhigung sorgen.

Ein Teilnehmer merkte den hohen Anteil von Durchgangsverkehr auf der Moltkestraße bzw. Heidenburgstraße an. Als Maßnahmen schlug er die Einfahrt nur für Anlieger, eine vollständige Sperrung oder Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung vor.

Der blinde Teilnehmer bemängelte den zugewachsenen Rinnstein. Dadurch ist zum einen der optische Kontrast zum Bord reduziert und zum anderen erschwert dies das Ertasten der Bordkante mit dem Langstock. Fehlende barrierefreie Bordabsenkungen werden ebenfalls bemängelt.

Vertreter der Stadt berichten, dass bei neuen Bauvorhaben und Sanierungsmaßnahmen taktile Leitlinien und Doppelborde installiert werden.

Station 3: Heidenburgstraße/Ernetstraße

An der Kreuzung der beiden Straßen wird durch eine Verkehrsinsel eine Abbiegespur von der Heidenburgstraße in die Ernetstraße in südliche Richtung abgeteilt, die aber in beiden Richtungen befahrbar ist. Dies sorgt für erschwerte Querungssituationen, da die Wege daher nicht geradlinig und die Sichtbeziehungen teilweise schlecht sind. Der Platz selbst verfügt über keine Aufenthaltsqualität. Frau Spott gab Beispiele aus anderen Städten, wo solche Plätze umgestaltet wurden. Als einfachste Maßnahme schlug sie die Sperrung der Abbiegespur vor.

- Ein Teilnehmer regte den Umbau zu Parkplätzen an, da der Parkdruck in dem Viertel hoch ist.
- Ein Teilnehmer bemerkte, dass die Umnutzung der Flächen mit einer Steigerung der Aufenthaltsfläche einher gehen muss. Dazu bedürfte es eines Konzepts und Investitionen. Er würde ein einheitliches Konzept für das gesamte Quartier begrüßen.
- Der Platz ist unzureichend beleuchtet.
- Die Querungsdistanzen für Fußgänger sind hoch, obwohl der Kfz-Verkehr gering ist.

Auf der Heidenburgstraße parkten zahlreiche Autos auf den Gehwegen. Der blinde Teilnehmer berichtete von starken Schwierigkeiten insbesondere in den Abendstunden, wenn die Anzahl der parkenden Fahrzeuge besonders hoch ist, noch eine Gehgasse zu finden. Mangelnder Grünschnitt der privaten Anlieger verringert den Raum für die Fußgänger zusätzlich. Ein weiterer Teilnehmer wies auf den zum Teil schlechten Zustand der Oberflächen hin. Die Problematik des Gehwegparkens und schlechter Oberflächen kam im weiteren Verlauf der Begehung immer wieder zu Sprache und wird nicht jedes Mal erneut im Protokoll aufgeführt.

Frau Spott verteilte Brillen, die Sehkrankheiten und Sehbehinderungen simulieren. Damit konnten die Teilnehmenden sich in die Situation dieser Menschen hinein versetzen und es wurde deutlich von allen wahrgenommen, wie wichtig Kontraste sind, um Höhenunterschiede besser zu erkennen.

Station 4: Scheerbachstraße / Schützenstraße

Die Markierungen für den ruhenden Verkehr auf den Gehwegen entlang der Ernetstraße sind verblasst und sorgten für Diskussionsbedarf. Es wurde die Frage gestellt, ob diese ein geeignetes Mittel darstellen, den ruhenden Verkehr besser zu ordnen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Restbreite der Gehwege zu schmal ist. Um beidseitig ausreichende Gehwegbreiten und eine Fahrgasse zu erhalten, müsste das Parken auf eine Straßenseite beschränkt werden. Solange jedoch der Parkdruck im Viertel so hoch sei, ginge dies nur bei starkem politischen Willen. Die Vertreterin des Ordnungsamts Lahr äußerte, dass eine klare politische Linie fehlt und berichtete von einer Duldung von Gehwegparkern auch außerhalb der gekennzeichneten Flächen, solange diese eine Restgehweggasse von 1,2m einhalten. In Bezug auf die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten in

privaten Flächen wurde die Problematik genannt, dass viele Garagen mehr als Hobbyraum zweckentfremdet werden. Die Vertreter der Stadt Lahr bemerkten, dass diesbezüglich rechtliche Möglichkeiten vorhanden wären, dies zu unterbinden.

Es wurde die grundsätzliche Frage der Bedeutung von Fußwegen in dem Viertel im Vergleich zur Innenstadt gestellt. Ist die Menge der Menschen, die innerhalb des Quartiers (noch) zu Fuß gehen, relevant?

Eine Teilnehmerin warf die Frage nach der Qualität der umliegenden Grünflächen auf. Sie regte an, dass die Eigentümer angeregt werden sollten, noch auf den unattraktiven Grünstreifen private Parkplätze einzurichten.

Der Park in dem Viertel werde laut Teilnehmer zwar tagsüber von Kindern genutzt, aber auch von vielen Hundebesitzern als Hundetoilette missbraucht. In den Abendstunden sei der Park ein Angstraum durch mangelnde Beleuchtung und Szenetreffs.

Station 5: Eigenständiger Fußweg zwischen Schützenstraße und Eisweiherweg

Der Zugang zum Fußweg liegt vergleichsweise versteckt, ist durch ein Leitgitter stark eingeeengt und verfügt über keine Beschilderung. Außerdem ist am Wegausgang keine Querungsmöglichkeit vorgesehen, am Gehwegrand wird geparkt. Der östliche Zugang ist über drei Treppenstufen zu erreichen, auch im Verlauf der Wege sind weitere Stufen vorhanden. Folgende Anregungen wurden geäußert:

- Barrierefreie Gestaltung der Fußwege durch die Anlage von Rampen.
- Der Weg ist oftmals durch das angrenzende Grün verdreht, außerdem werde der Weg im Winter oftmals nicht ausreichend geräumt. Die Vertreter der Stadt Lahr merkten an, dass dies die Aufgabe der Anwohner sei.
- Der Weg ist nur unzureichend beleuchtet. Laternen sind von Grün zugewachsen. Eine Versetzung der Laternen sollte überlegt werden oder Gespräche mit den Grundstücksbesitzern geführt werden.
- Am westlichen Zugang des Fußwegs endet man in einer Verkehrssituation mit mangelhafter Ausstattung mit Gehwegen. An einzelnen Stellen ist die Fahrbahnfläche aufgeweitet, welche auf Grund der geringen Kfz-Mengen in dieser Straße besser für Fußgänger genutzt werden könnte. Ein Teilnehmer verwies auf die Beispiele aus New York, wo solche „überflüssigen“ Fahrbahnbereiche für Fußgänger nutzbar gemacht wurden und die gesamte Straße damit attraktiver gestaltet.

Station 6: Werderstraße/ Weiherstraße

Unterwegs wurde der einseitige Gehweg in der Weiherstraße bemängelt. Auch im Kreuzungsbereich mit der Moltkestraße kommt es durch extrem zugeparkte Kurvenbereiche zu Gefahrensituationen.

Die Weiherstraße nördlich der Moltkestraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Die Teilnehmer berichteten jedoch von starkem Durchgangsverkehr und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Auch bemängelten sie die Aufenthaltsqualität. Es wurde vorgeschlagen, die Parkplätze versetzt anzuordnen, um die Kfz zu geringeren Geschwindigkeiten zu bringen.

Die Sitzmöglichkeit im Kreuzungsbereich wurde als unattraktiv beschrieben. Es wurde zusätzlich angemerkt, dass Sitzmöglichkeiten über Rücken- und Armlehnen verfügen sollten.

Eine Buslinie führt durch die Moltkestraße und dann in südlicher Richtung in die Weiherstraße. Bei der Begehung wurde ein Bus beobachtet, der beim Abbiegen auf den Gehweg ausscherte, da der Kurvenradius so eng ist. In diesem Bereich wurde das „absolute Halteverbot“ auch eingehalten.

Station 7: Werderplatz

Zur Querung des Werderplatzes musste die Gruppe zunächst einen Fußgängerüberweg auf Höhe der Grünanlage nutzen und anschließend eine Lichtsignalanlage mit langer Wartezeit (über 90 Sekunden) für Fußgänger. Folgendes wurde angemerkt:

- Die Taster sind nicht ausreichend barrierefrei gestaltet.
- Eine Umgestaltung des Überwegs mit Doppelborden ist bereits in Planung.
- Zur Überbrückung der Wartezeit schlugen die Teilnehmer eine angenehme Beschallung mit Musik und/oder Restzeitampeln vor.
- Die Querung wird vor allem wegen des hohen und schnellen Verkehrsaufkommen und der daraus resultierenden Lautstärke als unangenehm wahrgenommen.

Station 8: Lotzbeckstraße/Schillerstraße/Kirchvorplatz

An der Kreuzung wurde die Einrichtung eines weiteren Fußgängerüberwegs auf der westlichen Kreuzungsseite vorgeschlagen. Dort waren während der Begehung viele Querungsvorgänge zu beobachten.

Frau Spott verabschiedete die Teilnehmenden, dankte für die Teilnahme an der Begehung und lud zur zweiten Begehung und dem Abschlussworkshop ein.

7.2.2 Begehung Klinikviertel (19. Oktober 2016)

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2016 in Lahr/Schwarzwald fand am 19. Oktober 2016 statt. Die Begehung begann um 16 Uhr an der Apotheke Schlüssel am Busbahnhof. Bei leichter Bewölkung und etwa 12°C startete die Begehung mit 29 Personen, inklusive der Teilnehmer der Planersocietät und der Stadt Lahr. Einige Teilnehmer setzten sich im Verlauf der Begehung ab. Die Gruppe setzte sich aus Bürgern sowie Vertretern der Politik, von Schulen und der Stadtverwaltung zusammen.

Ablauf der Veranstaltung

Baubürgermeister Tilman Petters und Frau Spott (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Frau Spott erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Die bereits vor dem Auftaktworkshop erarbeitete Route wurde begangen. Ergänzt wurde sie durch einzelne kürzere Stopps zwischen den Stationen.

Abbildung 17: Route der zweiten Begehung



Quelle: Darstellung und Kartengrundlage Stadt Lahr

Station 1: Busbahnhof Schlüssel/Langes Wegle/Friedrichstraße

Der gesamte Bereich des Busbahnhofs und die Verbindung davon in das Klinikviertel und in Richtung Schulen wurden von den Teilnehmenden als nicht zufriedenstellend bewertet. Direkt an der Apotheke gab es einen FGÜ, bei dem es zur Zeit der Begehung nicht eindeutig war, ob die temporäre Aufhebung des FGÜ (gelbe Markierung) noch gültig ist oder nicht. In der Realität kürzen gerade die älteren Kinder ab und gehen diagonal über die Straße (besonders wenn die Ampelphasen relativ lang sind), was zu gefährlichen Situationen führen kann. Dieses Verhalten wird durch die langen Wartezeiten und die Umwege an der LSA Bismarckstraße/Friedrichstraße unterstützt.

Es wurde angemerkt, dass der freie Rechtsabbieger an der Kreuzung Bismarckstraße/Friedrichstraße für kleine Schulkinder sehr gefährlich ist. Für die Kinder ist es schwierig, zu verstehen, dass die LSA, die für den anderen Abschnitt gilt, dort nicht gilt.

Die Situation an der Bushaltestelle ist für Fußgänger, besonders für Schulkinder sehr unübersichtlich, da neben den mehrspurigen Haltestellen für die Busse der Kfz-Verkehr nicht verboten ist. Es wurde daher angemerkt, dass die Einfahrt ins Lange Wegle nur für Busse freigegeben werden sollte. Darüber hinaus könnten auch Markierungen auf der Fahrbahn sinnvoll sein, die die Fußgänger leiten und für die Busse verdeutlichen, dass Fußgänger unterwegs sind.

Station 2: Friedrichschule

Direkt vor der Friedrichschule ist ein FGÜ über die Stefaniestraße, der nach den Bauarbeiten wieder hergestellt werden wird. Zur besseren Wahrnehmung wurde vorgeschlagen, dass der Fußgängerweg optisch mehr hervorgehoben werden sollte, um direkt vor der Schule die Gefahrenpunkte für kreuzende Schüler zu reduzieren. Von einem Teilnehmer kam dabei der Vorschlag eine rote Asphaltfärbung anzuwenden. Es könnten auch farbige Zeichen auf der Fahrbahn vor dem FGÜ den Kreuzungsbereich stärker betonen. Seitens der Verwaltung kam der Einwand, dass farbliche Markierungen wegen des Straßenabriebs häufig neu aufgetragen werden müssen, außerdem suggerieren sie Sicherheit für die Fußgänger, die nicht existent ist. Frau Spott wies daraufhin, dass auch Fußstapfen-Zeichen auf dem Asphalt geeignet sein können, um das Bewusstsein und die Rücksichtnahme der Kfz-Fahrer gegenüber den Schülern zu stärken. Es kam der Hinweis, dass zur Schulzeit einiger älterer Teilnehmer solche Stapfen aufgebracht worden waren. Kinder, die diese Markierungen nicht auf dem Schulweg hatten, waren sehr neidisch auf die anderen.

Seitens der Bürger kam auch der Wunsch, den Durchgangsverkehr an dieser Stelle generell zu verringern. Die Strecke stellt den Schulweg für die zwei Schulen dar. Zusätzlich wurde darauf verwiesen, dass die Friedrichschule demnächst erweitert wird und damit die bisher vorhandene umgebaut werden.

Station 3: Clara-Schumann-Gymnasium

Auf dem Weg zur Station 3 wurde der Gehweg von vielen Beteiligten als deutlich zu schmal bewertet. Durch zugelassenes Parken auf dem Gehweg verbleibt den Zufußgehenden nur eine Gehgasse von einer Breite von ca. 1 Meter. Viele geparkte Fahrzeuge ragen dabei mehr als erlaubt auf den Gehweg.

Hinweise zu der Situation vor dem Clara-Schumann-Gymnasium:

- Die fehlende Mittelmarkierung auf der Fahrbahn wurde von einer Teilnehmerin bemängelt. Entlang der breiten Fahrbahn seien die Kfz häufig sehr schnell unterwegs und die Fahrbahnmarkierung könnte ein Abbremsen fördern.
- Vor dem Haupteingang der Schule in der Christoph-Schmitt-Straße ist der Straßenraum sehr breit und wird zum Parken beim Bringen und Holen genutzt. Da aber eine eindeutige Querungsmöglichkeit fehlt, ist die Situation für die Fußgänger teilweise sehr gefährlich. Auf Nachfrage von Frau Spott wird erläutert, dass es keine Eltern-Taxi-Zone gibt.

- Einige Teilnehmer empfanden auch die Müllcontainer an exponierter Fläche im Kreuzungsbereich als unangebracht.
- Besonders gefährlich ist die Querung der Christoph-Schmitt-Straße / Amtmann-Stein-Straße durch die Kurvensituation. Hier wäre eine gesicherte Querungshilfe notwendig, besonders, da in der Amtmann-Stein-Straße auf der westlichen Seite kein Gehweg vorhanden ist.

Station 4: Kreuzung Bottenbrunnenstraße/Amtmann-Stein-Straße

Die Gehwegbreite ist im Kreuzungsbereich sehr gering, die Fahrbahnbreite im Kurvenbereich ist überdimensioniert. Frau Spott verdeutlichte mit Kreide auf der Fahrbahn die überbreiten Kurvenradien, indem sie die die Verlängerung der Borde in einem rechten Winkel aufeinander laufen ließ. Damit wurde die gewonnene Fläche deutlich und zeigte, wie sich die Querung für Fußgänger und insbesondere für Schüler über die Bottenbrunnerstraße deutlich verkürzen und damit sicherer gestaltet werden würde. Eine Verengung würde außerdem zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führen. Die derzeitigen großen Kurvenradien sind nicht notwendig, da in diese Straße nur „kleine“ Kfz fahren und außerdem durch die Einbahnstraße nur auf die Amtmann-Stein-Straße eingebogen wird.

Ein weiteres Thema war die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h, die nach Angabe der Teilnehmer nicht ausreichend eingehalten wird:

- Ein Teilnehmer wies auf ein irritierendes Tempo 30 Schild hin. Frau Spott erklärte kurz den Unterschied zwischen den vorhandenen Bereichen mit Tempo 30 und einer Tempo 30-Zone.
- Anwohner beklagten auswärtige Falschfahrer, die mit erhöhter Geschwindigkeit häufiger anzutreffen sind. Durch das Falschfahren entstehen zusätzliche Unfallgefahren.
- Frau Spott wies auf die Möglichkeit hin, ein „30“-Zeichen auf die Fahrbahn aufzutragen.

Station 5: Klosterstraße/Bottenbrunnenstraße

Die Zufahrt zur Klinik auf der Klosterstraße ist sehr eng. Einer Verbreiterung des einseitigen Gehwegs und Schaffung eines zusätzlichen Gehwegs gegenüber stehen Baubestand und Privatgrundstücke auf der einen und Privatgrundstücke auf der anderen Seite im Weg. Die Fahrbahn kann auch nicht schmaler gestaltet werden, da Rettungsfahrzeuge und Busse passieren müssen.

- Ein Teilnehmer merkte an, dass die Geschwindigkeit besonders auf der Gefällestrecke Richtung Bottenbrunnenstraße häufig überschritten wird, eine Gefährdung bei der Querung des FGÜ ist die Folge.

- Eine Teilnehmerin wies auf die schlechte Sichtbarkeit auf den FGÜ hin. Dazu gäbe es viele Schulkinder, die den FGÜ benutzen und durch die zu schmalen oder nicht vorhandenen Gehwege gefährdet sind.
- Eine Teilnehmerin sprach das dauerhaft parkende Fahrzeug im Kreuzungsbereich am FGÜ an, welches laut Vertreterin der Verwaltung zwar auf Privatgrundstück parke, tatsächlich aber für Fußgänger ein Problem darstellt.
- Eine Teilnehmerin wies auf eine fehlende Beschilderung der Klinik hin.
- Mehrere Teilnehmer thematisierten das vorhandene Parkleitsystem der Klinik, welches nicht effizient ist. Es komme häufig dazu, dass Auswärtige irritiert sind, auf der Fahrbahn halten und die vorhandenen Schilder entweder nicht lesen oder nicht beachten.

Eine Vertreterin aus der Verwaltung der Stadt Lahr sprach in diesem Kontext die geplante Verkehrsschau an, die insbesondere auch die Beschilderung und die Situation bei Dunkelheit prüft. Baubürgermeister Petters erklärte dazu die Dringlichkeit, dass das Parken ohne Störung der Öffentlichkeit geregelt werden muss.

Ein anderes Thema riss Frau Spott ebenfalls an: Die Aufstellung von Stromkästen im bereits engen Kreuzungsbereich ist nicht ideal, ihre Position sollte im Straßenraum neu überdacht werden.

Station 6: Merzengasse/Bottenbrunnenstraße

Frau Spott wies in dem Gebiet mit dörflicher Prägung und nachverdichteter Struktur auf den fehlenden Gehweg bei gleichzeitig zu hoher zugelassener Geschwindigkeit hin. Einige Teilnehmer unterstrichen die Bedeutung eines geschützten Bereichs für Fußgänger. Parkende Fahrzeuge wurden dazu zusätzlich als Problem gesehen, da kein Raum für Fußgänger übrig bleibe.

Ein Teilnehmer merkte an, dass eine Verbreiterung der Bottenbrunnenstraße möglich wäre, da der Bereich vor den Grundstücken zwar privat genutzt wird, aber rechtlich dem öffentlichen Raum zugehörig ist.

Ein ausbleibender Grünschnitt der Grundstückseigentümer, demonstrierte Frau Spott, trägt ebenfalls zu einer weiteren Verengung bei. Vertreter der Verwaltung gaben dazu die Möglichkeit Strafen auszusprechen und verstärkt Öffentlichkeitsarbeit zu leisten an.

Station 7: Treppe Bottenbrunnenstraße

Die Teilnehmer kannten größtenteils den eigenständigen Fußweg und betonten die Wichtigkeit. Die Treppe wurde allerdings als relativ gefährlich eingestuft, sie ist sehr steil und könne im Herbst und Winter sehr rutschig sein. Frau Spott wandte daraufhin ein, dass ein Winterdienst und regelmäßige Pflege die Qualität und Nutzbarkeit des Verbindungswegs insbesondere für die Klinik als auch für Schüler weiter erhöhen könnte.

Ein Teilnehmer wünschte sich zur besseren Erkennung eine Beschilderung für den Fußweg. Besonders von Süden ist der Weg mit einem Sackgassenzeichen gekennzeichnet, was eher noch von der Benutzung des Weges abhält.

Baubürgermeister Petters schlug vor, zu prüfen, ob eine weniger steile Treppe westlich des Kiosks angelegt werden könnte. Dort scheint noch Platz vorhanden zu sein.

Station 8: Kreuzung Altfelixstraße/Stefanienstraße

Frau Spott schilderte die problematische Situation an der asymmetrischen Kreuzung. Die Teilnehmer äußerten, dass viele Fahrzeuge aus der Altvaterstraße kommend dazu verleitet werden, schräg die Kreuzung zu queren und nicht ausreichend an den jeweiligen Einmündungen abzubremesen und auf Fußgänger zu achten. Es wurde auch eine deutliche Zunahme des Verkehrs, inklusive Lieferverkehr, seitens der Teilnehmer angemerkt.

Frau Spott schlug als mögliche Abhilfe einen zusätzlichen FGÜ und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vor. Dies wurde seitens einer Vertreterin der Verwaltung kritisch gesehen, da ihrer Meinung nach stationäre Anlagen nur punktuell wirkten. Besser empfand sie den regelmäßigen Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen, da sie langfristiger wirkten.

Die Querungssituation wurde seitens der Teilnehmer als gefährlich eingestuft. Der Fußweg in der Christoph-Schmitt-Straße ist zu eng und die Straße zugeparkt. Die Fahrbahnbreite in der Stefanienstraße ist in keinem angemessenen Verhältnis zu den Breiten des Seitenraums, der auch noch durch parkende Autos zugestellt wird. Frau Spott gab den Hinweis auf eine optimale Straßenaufteilung, die im Verhältnis 3:4:3 erfolgen sollte (je 3 Anteile Geh- und Radweg / Seitenraum, 4 Anteile Fahrbahn).

Es wurde darauf hingewiesen, dass Radfahrer den FGÜ häufig nicht beachten, wodurch es mit Schulkindern zu Konfliktsituationen komme.

Insgesamt wurde auch der zu starke Durchgangsverkehr durch die Stefanienstraße angesprochen. Dagegen gab es den Vorschlag eine Einbahnstraßenregelung einzuführen. Ein anderer Vorschlag war der Einsatz von Betonpollern, um die Fahrbahn punktuell zu verengen, um die Durchfahrt weniger attraktiv zu gestalten. Diese Maßnahme könne man, laut Aussage von Baubürgermeister Petters, gut testweise einrichten.

Station 9: Geroldseckerschule

Auf dem Weg durch die Altfelixstraße verteilte Frau Spott Brillen, die Sehkrankheiten und Sehhinderungen simulieren. Die Reaktion der Teilnehmer zeigte sich in einem unangenehmen Gefühl während des Gehens. Verunsicherungen und fehlende Kontraste (schlechte Sichtbarkeit der grauen Straßenlaternen) wurden geäußert. Frau Spott regte dazu eine farbige Gestaltung der Fahrbahn an, die als Hinweis für den Schulstandort fungieren kann und somit die Attraktivität und Sicherheit verbessern kann. Dazu zeigte sie exemplarische Beispiele aus anderen Städten.

Die Gestaltung vor der Schule wurde als defizitär eingestuft:

- Teilnehmer wiesen auf eine Blockierung der Straße durch wild parkende Elterntaxis hin.
- Es fehle an Personalparkplätzen.
- Der LKW-Verkehr stelle ein zusätzliches Problem dar.
- Mit der Schaffung des Neubaugebiets werde eine deutliche Zunahme des Verkehrs erwartet.

Hinsichtlich des FGÜ an der Einmündung zur Geroldsecker Vorstadt wurden wenige Mängel geäußert; er wurde als ausreichend und wichtig für die Schulkinder bewertet.

Frau Spott bedankte sich für die rege und aktive Teilnahme am Fußverkehrs-Check. Baubürgermeister Petters betonte die Bedeutung der Entscheidungen, die in der Politik gefällt werden und freue sich auf die Umsetzung geeigneter Maßnahmen.

7.3 Abschlussworkshop (29. November 2016)

Tagesordnungspunkte:

- 1. Begrüßung und Präsentationen**
- 2. Vorstellung der Handlungsfelder**
- 3. Diskussion**
- 4. Ausblick und Abschluss**

Ort: Rathaus Lahr

Datum: 29.11.2016

Uhrzeit: 19:30-21:00 Uhr

Anwesende: 27 Personen

1. Begrüßung und Präsentationen

Zu Beginn wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Einschätzung zum Fußverkehr anhand von vier Thesen zu geben. Dazu erhielten sie Klebpunkte, die sie in Skalen einordnen konnten.

Die Begrüßung erfolgte durch Herrn Dr. Müller, Oberbürgermeister der Stadt Lahr, und Merja Spott, Mitarbeiterin der Planersocietät. Einen Rückblick auf die Begehungen gab Merja Spott.

2. Vorstellung der Handlungsfelder

Frau Spott stellte anhand von Handlungsfeldern Problematiken und mögliche Ansätze zur Verbesserung des Fußverkehrs in Lahr vor. Diese orientieren sich an den Routen der vorangegangenen Begehungen. Ferner gab sie einen Überblick über den weiteren Prozess des Fußverkehrs-Checks.

Abbildung 18: Abschlussworkshop

Quelle: Planersocietät

3. Diskussion

Die Teilnehmer stellten ihre Fragen, gaben ihre Anregungen zu den vorgestellten Maßnahmenentwürfen und diskutierten diese:

- Umbau der Straßen mit niedrigen Bordsteinen werden als Parkplätze und Fahrbahn genutzt
- Mit Knöllchen eine ‚Postkarte‘ mit Aufklärung zum Parken mitschicken: neue positive Ansätze finden
- Begrünung mit Beleuchtung und Beschilderung vereinbaren
- Hat die Stadt Lahr im Haushalt 2017 Geld zur Förderung des Fußverkehrs?
Kleine Maßnahmen können fortlaufend bezahlt werden. Größere, kostspielige Maßnahmen müssen in die Haushaltsberatung einfließen. Idee von temporären Maßnahmen vorab aufgreifen, um zu gucken, wo entsprechende Maßnahmen auch wirklich funktionieren.
- Schaffung einer extra Planstelle für die Kommunikation und eine stärkere Kontrolle
- Jugendgemeinderat zum Beispiel im Bereich der Schulumfelder mit einbeziehen

Route 1 (Viertel Ernetstraße):

- Viele parkende Autos mit Gehwegparken: Einbahnstraßenregelung andenken, um Querschnitte zu optimieren?
- Verkehrskultur beeinflussen, Rücksichtnahme
- Gehweg zu durch Hecken und parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg. Vorschlag: einseitiges Gehwegparken je nach Wochentag, Freihaltung eines Gehwegs je Tag
- Feuerwehrstraße: Falschparker nehmen zu

Route 2 (Klinikviertel):

- Zufahrt zum Parkhaus des Krankenhauses sichtbar machen: großes Schild aufstellen, Parkhauszufahrt einfacher beschildern. Das vorhandene Schild ist nicht ausreichend erkennbar.
- Wo ist der Hauptort zum Parken? Welches Parkhaus nehme ich?

- Ist das Parkhaus attraktiv? Ist das Parkhaus eine Alternative? Das Parkhaus ist ein Meinungsraum.
- Öffentlichkeitsarbeit zum 30min Freiparken in allen Parkhäusern kommunizieren.
- Der Vorschlag von Frau Spott, die Klosterstraße als Zufahrt zum Krankenhaus entsprechend zu gestalten, wurde begrüßt.
- Kreuzung Altvaterstraße / Stefaniestraße: Es wird vorgeschlagen diese Kreuzung in einen Platz umwandeln, bei dem durch eine farbliche Markierung, deutlich wird, dass die Kfz und der Radverkehr Gast sind

Abbildung 19: Diskussionspunkte des Abschlussworkshops



Quelle: Planersocietät

4. Ausblick und Abschluss

Wie geht es mit der Bürgerbeteiligung weiter? Informieren der Bürger bei Erscheinen des Berichts, zudem Teilnahme an den öffentlichen Sitzungen des Verkehrsausschusses möglich.

→ Begleitung des Fußverkehrs-Checks durch verschiedene Ämter, Zusammenarbeit der Ämter im Rad- und Fußverkehrsplan durch Herrn Stehr.

Frau Spott verabschiedete die Teilnehmenden und forderte sie zur Bewertung des Prozesses und den bisherigen Ergebnissen auf. Sie informierte, dass die Abschlussveranstaltung auf Landesebene im März stattfindet. Die Stadt berichtete, dass sie anschließend eine Vorlage für die Politik oder für die Gremien verfassen möchte.

Quellenverzeichnis

BGG (Behindertengleichstellungsgesetz) (2002): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. Berlin, Stand 2007.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen. Köln.

FUSS e.V. (2015): Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin.