



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler
Telefon: 0711/23 991 - 115
E-Mail: laura.hoyler@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Moltkestraße 43
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 - 0
0721/83 16 93 - 19

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Johannes Lensch

Unter Mitarbeit
Franziska Ornau

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	6
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	8
3	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	11
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	13
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	14
5.1	Handlungsfeld Querungen (A)	14
5.2	Handlungsfeld Längsverkehr (B)	20
5.3	Handlungsfeld Schulwegeplanung (C)	25
5.4	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)	28
5.5	Handlungsfeld Service und Kommunikation (E)	29
5.6	Weitere Maßnahmenvorschläge (F)	30
5.7	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	30
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	32
7	Zusammenfassung	33
8	Dokumentation	35
8.1	Auftaktworkshop/ Analysephase (Dezember 2020/ Januar 2021)	35
8.2	Begehungen	36
8.2.1	Erste Begehung (18.06.2021 12.00 Uhr)	36
8.2.2	Zweite Begehung (18.06.2021 15.00 Uhr)	46
8.3	Abschlussworkshop (27.07.2021)	53
	Quellenverzeichnis	56
	Anhang	58
1	Veröffentlichung der Ergebnisse im Amtsblatt der Umfrage anstelle eines Auftaktworkshop	59

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks	11
Abbildung 2: Visualisierung der Einsatzmöglichkeiten eines FGÜ nach dem Leitfaden des Landes Baden-Württemberg	15
Abbildung 3: Verkehrsspiegel an der Einmündung Schulstraße	16
Abbildung 4: Einmündung Schulstraße links/ Gehwegüberfahrt rechts	16
Abbildung 5: Entwurfsskizze Kreuzungssituation Kreisstraße Ortsstraße	17
Abbildung 6: Umgestaltungsskizze der Einmündung Ortsstraße zur Kreisstraße	18
Abbildung 7: Querungsstelle nördliche Ortseinfahrt	19
Abbildung 8: Querungssituation Baitenhauser Straße	20
Abbildung 9: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)	21
Abbildung 10: Skizze möglicher eigenständiger Fußwegeverbindungen	22
Abbildung 11: mögliche dauerhafte, oder temporäre Hindernisse entlang von Gehwegen	23
Abbildung 12: Optische und bauliche Verdeutlichung der Einmündung in Daisendorf	24
Abbildung 13: Beispiele für Elternhaltestelle/ Hol- und Bring Zone	25
Abbildung 14: Haltestelle für den (Schüler-) Fußverkehr zur Bildungseinrichtung	26
Abbildung 15: Verkehrszähler – links Wiederkehrendes Logo – rechts Sterne sammeln für umweltverträgliche (Fuß-)Wege	27
Abbildung 16: Sitzmöglichkeit auf Streugutkiste in Stuttgart	28
Abbildung 17: Umsetzungsempfehlung	31
Abbildung 18: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	33
Abbildung 19: Kartengrundlage auf Stellwand im Foyer Rathaus Daisendorf	35
Abbildung 20: Ausschnitt Onlinetool Smarticipate Frauenhofer IGD	36
Abbildung 21: Umbauarbeiten in der Schulstraße und der Einfahrtsituation zum Kinderhaus und dem Parkplatz ...	37
Abbildung 22: Gehwegbreite Zufahrt Kindergarten/Schulstraße	38
Abbildung 23: Gehwegbreite Schulstraße Detail	39
Abbildung 24: Exemplarisches Sichthindernis im Straßenraum	40
Abbildung 25: Messung der Gehwegbreite Am Wohrenberg	41
Abbildung 26: Am Wohrenberg Blickrichtung Süden	42
Abbildung 27: Treppenanlagen mit Beleuchtung und neuem Handlauf	42
Abbildung 28: Querung über die Baitenhauser Straße	43
Abbildung 29: Baitenhauser Straße/ Ortsstraße Qualitätsminderung durch Bewuchs und Gehwegoberfläche	44
Abbildung 30: Einmündung Ortsstraße in die Kreuzung Meersburger Straße/ Mühlhofer Straße	45
Abbildung 31: Umwegige Wegebeziehung zum Eingang des Spielplatzes	47
Abbildung 32: Querungshilfe Mühlhofer Straße Ortseingang	47
Abbildung 33: Einmündung Am Silberberg	48
Abbildung 34: Einmündung Ortsstraße in die Kreisstraße (Mühlhofer Straße/Meersburger Straße)	49
Abbildung 35: Sichtbehinderung in der Einmündung Sanatoriumstraße	50
Abbildung 36: Baitenhauser Straße Blickrichtung Osten	51
Abbildung 37: Einbauten im Seitenraum (Gehweg) - hier mit ausreichend Restbreite	51
Abbildung 38: Detailaufnahmen "Am Gärtlesberg"	52

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ASTRA	Bundesamt für Straßen
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse sensibler Personengruppen (u. a. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, ältere Menschen). Bis 2030 soll Fußverkehrsanteil von etwa 21 Prozent auf 30 Prozent gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung systematisch fortgeführt und das erfolgreiche Instrument der Fußverkehrs-Checks weitergeführt werden soll (vgl. KOA 2021: 130).

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. Es folgten weitere Veranstaltungen und Programme zur Förderung des Fußverkehrs (s. Kapitel 2).

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

Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Runde – 2020 erstmals zehn Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr etwa 400 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015-2019). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Die Fußverkehrs-Checks werden auf Landesebene vom Bereich „Neue Mobilität“ der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) koordiniert. Im Auftrag des Landes werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

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

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

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

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die etwa alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreter:innen der Kommunen gemeinsam mit Expert:innen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt.

Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche nationale Fußverkehrskongress unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Deutlich über 1.000 Teilnehmende konnten pandemiekonform über eine digitale Plattform am Kongress teilnehmen.

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

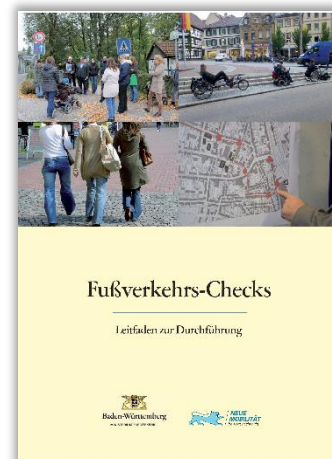
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-zur-durchfuehrung-von-fussverkehrschecks/>



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege/>



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

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

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/Fussverkehr_FVC_2018_Landesbericht.pdf

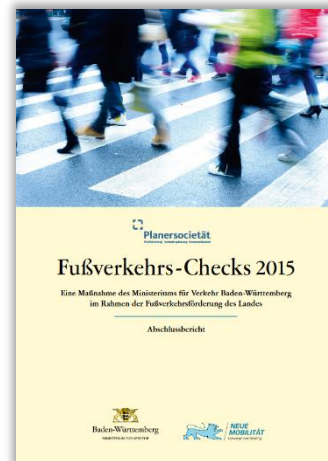
Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2019

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Da-teien/PDF/20112_FVC_2019_Landesbericht_FINAL.pdf

Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahr-radlandbw/Downloads/VM_Leitfaden_kommunale_FV-Foerderung_201020.pdf



3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem Bürger:innen 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 Maßnahmvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen. Die Lösungsansätze, die in einer Kommune entwickelt werden, können exemplarisch für andere Kommunen des Landes sein. Darüber hinaus geben sie wichtige Impulse für die weitere Fußverkehrsförderung des Landes.

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

In der sechsten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 62 kommunalen Bewerbungen zehn Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2020 ausgewählt: Asperg, Baden-Baden, Daisendorf, Esslingen am Neckar, Gundelfingen, Konstanz, Malsch, Mengen, Metzingen, Wernau (Neckar).

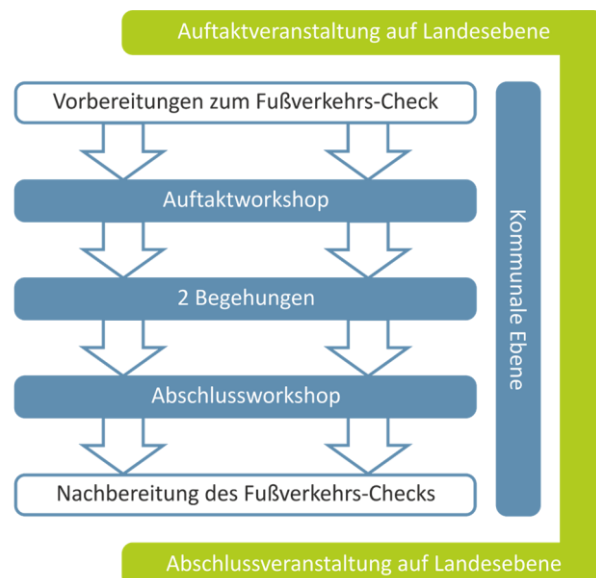
Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von August 2020 bis Herbst 2021.

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Für einzelne Handlungsfelder sind in Kapitel 5 Maßnahmvorschläge formuliert.

Aufgrund der Corona-Pandemie erfolgte der gesamte Fußverkehrs-Check 2020 unter erschwerten Bedingungen zum Schutz aller Beteiligten vor einer Infektion. So erfolgt der **Auftaktworkshop** für alle Interessierten nicht innerhalb einer Präsenzveranstaltung, sondern über alternative Kanäle.

Über den Fußverkehrs-Check, die Inhalte und Ziele wurde über das Amtsblatt und ein Online-Beteiligungsportal informiert. Im Beteiligungsportal im Internet, sowie in extra installierten Pinnwänden im Rathaus, konnten Interessierte kontaktlos und unter Einhaltung der gültigen Corona-Schutzbedingungen Ideen, Problemstellen und

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät. Eigene Darstellung

Positivbeispiele innerhalb des Fußverkehrs melden. Aus diesen Rückmeldungen und einem kontinuierlichen Austausch mit der Verwaltung konnten Routen für die Begehungen entwickelt werden, die exemplarische und besondere Problemstellungen für das Gemeindegebiet von Daisendorf beleuchten. Durch das vielseitige Angebot (Online/vor Ort im Rathaus-Foyer) eine Rückmeldung geben zu können, wurden erfreulich viele Rückmeldungen von Seiten der Interessierten formuliert.

Kernelement der Fußverkehrs-Checks sind **zwei Begehungen**, die im Gemeindegebiet vor Ort abgehalten wurden. In Daisendorf werden die beiden Begehungen thematisch getrennt abgehalten. In der ersten Begehung stand das Thema (Schulweg-)Sicherheit auf dem Weg zum Kindergarten im Vordergrund. Zusammen mit Kindern und Betreuerinnen des Kindergartens in Daisendorf wurden Stellen im direkten Umfeld des Kindergartens untersucht. In einer zweiten Begehung wurden aus den Rückmeldungen des alternativen Auftaktworkshop zehn Stationen im Gemeindegebiet als öffentliche Begehung für alle Interessenten abgehalten. Die Begehung begann mit der ersten Station am nördlichen Ortseingang an der Mühlhofer Straße Ecke Am Silberberg und verlief über den Kindergarten und den Wohrenberg durch das östliche Wohnquartier um die Baitenhauser Straße und endete Am Gärtlesberg bei dem Aussichtspunkt. Über die Beteiligungsformate vor Ort kann ein exakter Austausch von Problematiken erfolgen. Alle Beteiligten konnten unmittelbar die Situationen zeigen, die ihnen aufgefallen sind, ohne dass über Beschreibungen Sachverhalte im Unklaren blieben.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten, zusammenfassenden 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.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Gemeinde Daisendorf wendet sich als erste Gemeinde aus dem Landkreis Bodensee innerhalb des Förderprogramms „Fußverkehrs-Check“ des Landes Baden-Württemberg gezielt den Belangen des Fußverkehrs zu. Die vertraute, familiäre Nähe innerhalb der ca. 1.600 Einwohner-Gemeinde bietet grundsätzlich eine gute Ausgangslage, um Wege vor Ort zu Fuß zu tätigen. Einzig die Lage am Hang bringt es mit sich, dass auf bestimmten Wegebeziehungen Höhenunterschiede überwunden werden müssen. Das Gemeindegebiet liegt zwischen 70 und 120 Höhenmetern. Auch der Weg in das (in Fußverkehrsdistanz relevante) benachbarte Meersburg ist von einem spürbaren Höhenunterschied geprägt.

Um Wege zu Fuß zurücklegen zu können, müssen alltägliche Ziele in akzeptabler Entfernung erreichbar sein. Im Gemeindegebiet von Daisendorf existieren solche Angebote. Es existiert unter anderem ein Supermarkt, gastronomische Einrichtungen, oder spezialisierte Versorger des alltäglichen Bedarfs z. B. ein Hofladen. Daneben hat die Gemeinde erfolgreich einen Wochenmarkt auf dem Platz vor dem Rathaus etablieren können, der in festem Turnus (an Donnerstagen) abgehalten wird. Der Kindergarten von Daisendorf bietet eine wichtige Anlaufstelle, um die eigenständige Mobilität und den öffentlichen Raum von Beginn an kennen und schätzen zu lernen.

Um diese Ziele zu Fuß zu erreichen, bietet das Gemeindegebiet nicht immer optimale Bedingungen. Der Supermarkt liegt so, dass die Kreisstraße (K) 7783 gequert werden muss. Auf der Kreisstraße konnte innerhalb der Begehungen bei den Fahrzeugen vereinzelt überhöhte Geschwindigkeiten festgestellt werden, die durch das Gefälle zusätzlich begünstigt werden. Ein Fußgängerüberweg (umgangssprachlich *Zebrastrreifen*) auf Höhe der St.-Martin Kapelle unterstützt das Querren in Richtung Supermarkt. Entlang der Kreisstraße (Meersburger Straße/ Mühlhofer Straße) existiert allerdings nicht durchgehend auf beiden Seiten ein Gehweg innerhalb des Siedlungsbereichs. Dieser Weg muss sich aktuell der Fußverkehr mit dem Radverkehr teilen und erfüllt dabei nicht die empfohlenen Mindestmaße der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Fuß- und oder Radverkehr. Abseits der Kreisstraße ist im Gemeindegebiet bereits flächendeckend Tempo 30 als Zone eingeführt. Neben dieser verkehrsrechtlich positiven Anordnung spiegelt die bauliche Anlage der Straßenräume die angeordnete Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend wider. Die Breiten der Fahrbahnen sind häufig so ausgelegt, dass auch höhere Geschwindigkeiten möglich sind. Zu erkennen ist dies an großen Abbiegeradien z. B. an der Einfahrtssituation an der St.-Martin Kapelle, und an den schmalen oder nicht vorhandenen Flächen für den Fußverkehr. Von zu Fuß Gehenden wird berichtet, dass sich eine Verhaltensänderung der Kraftfahrzeuglenker durch die reine Anordnung von verminderten Höchstgeschwindigkeiten nur zögerlich einstellt.

Die verhältnismäßig „leichten“ Maßnahmen aus Anordnung (z. B. Tempo 30 Zone) und Signalisierung (z. B. Schilder und Bodenpiktogramme) sind in Daisendorf umgesetzt. Jetzt gilt es, sich nicht auf erreichtem auszuruhen, sondern den Schritt auf die nächste Stufe zu nehmen. Dazu soll der Fußverkehrs-Check aufzeigen, wie der Einstieg in eine breite und systematische Fußverkehrsförderung gelingen kann.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Daisendorf. Auf Grundlage der Eingaben und Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Längsverkehr, Schulwegeplanung, Aufenthaltsqualität und Service sowie der Kommunikation und Information formuliert.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs umfassend, systematisch im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten, wie es ein mögliches Fußverkehrskonzept tun würde. Die Wahl der Maßnahmenfelder beruht auf der Auswahl von exemplarischen Stellen und Hinweisen aus dem Kreis interessierter Menschen. Auf Grund der Gemeindegröße treten einige Elemente und Phänomene allerdings nur in geringer Fallzahl auf, sodass in einzelnen Handlungsfeldern von einer abschließenden Behandlung ausgegangen werden kann.

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Das Queren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.¹

¹ siehe dazu auch FUSS e.V. (2015)

Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) – Querungen mit Vorrang

Die bekannteste Querungshilfe, die vielen Menschen zuerst einfällt, ist der Zebrastreifen (umgangssprachlich) in der StVO Fußgängerüberweg genannt. Das Land Baden-Württemberg hat sich ergänzend zu dem bestehenden bundesweit gültigen Regelwerk der R-FGÜ² von 2001 einen bundeslandweit gültigen Leitfaden ergänzend eingeführt. Dieser für Baden-Württemberg gültige Leitfaden ermöglicht es abweichend auch, einen FGÜ einzuführen, wenn weniger als 50 Fußgänger:innen eine Stelle queren wollen, die besonders schutzbedürftig sind. Abweichend zum bundesweiten Leitfaden können auch innerhalb von Tempo-30-Zonen wieder FGÜ im Zuge von Haltestellen oder bei vorhanden sein von schutzbedürftigen Personen errichtet werden.

Abbildung 2: Visualisierung der Einsatzmöglichkeiten eines FGÜ nach dem Leitfaden des Landes Baden-Württemberg



Quelle: eigene Darstellung nach VM BW 2019: 13

In Daisendorf wurden verschiedene Querungssituationen untersucht, bei denen die Installation eines FGÜ gewünscht und oder möglich ist. Grundsätzlich ist in der Diskussion vor Ort häufig der Zebrastreifen (FGÜ) der erste und einzige Lösungsansatz und damit häufiger Wunsch, der sich dann in der Diskussion und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen für den Einsatz zu geeigneteren Formen der Querungshilfe wandelt. Dabei kann der Vorrang für den Fußverkehr auch ohne einen Zebrastreifen hergestellt werden, z. B. durch die Teilaufpflasterung. Weiterhin bleibt allerdings die Anordnung eines Fußgängerüberwegs eine Einzelfallentscheidung. Daisendorf kann die Installation nicht erzwingen, auch wenn subjektiv alle Rahmenbedingungen z. B. aus dem Leitfaden des Landes Baden-Württemberg erfüllt wären.

Im Folgenden werden kritische Querungsstellen beschrieben, die im Zuge der Begehung untersucht worden sind. Aus diesen lassen sich Exemplarisch für vergleichbare Situationen Handlungsempfehlungen ableiten.

- **A1 Entlang der K 7783 (Mühlhofer Straße und Meersburger Straße):**
Die Straße ist für den Verkehr insgesamt, wie für den Fußverkehr im Speziellen heute eine wichtige Verbindung. Die Freifläche über den Wohnberg halbiert in etwa das Gemeindegebiet. Beide Hälften sind heute entweder über die Kreisstraße oder die Sanatoriumstraße

² Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

untereinander zu erreichen. Deswegen sollte dem Fußverkehr entlang der Kreisstraße eine gute und sichere Infrastruktur geboten werden. Zentrales Element dabei sind die Querungen entlang der Einfahrten, die in die Kreisstraße münden. Innerhalb des Checks wurden die Einmündungen *Am Silberberg*, *Ortsstraße* und *Schulstraße* besichtigt. Die Grundintension ist für alle drei Situationen eine Verbesserung der Querungssituation zu schaffen, die die Sicherheit bei der Nutzung erhöht.

Abbildung 3: Verkehrsspiegel an der Einmündung Schulstraße



Quelle: eigene Aufnahme

A1.1 Am Silberberg: Für die Einmündung ist im Zuge des Gehwegs die Installation eine FGÜ zu prüfen. Der Leitfaden des Landes empfiehlt die Unterstützung solcher Situationen mittels FGÜ, um eine eindeutige Situation der zu Fuß Gehenden gegenüber dem Fahrzeugverkehr herzustellen. Damit der Kfz-Verkehr nicht zwingend auf die Fläche des FGÜ fahren muss ist die Installation eines Verkehrsspiegels zu prüfen, wie er an der Einmündung Schulstraße bereits installiert ist.

A1.2 Schulstraße: Über die Schulstraße und die Einmündung kann das Kinderhaus erreicht werden. Über diese Einmündung und Straße führen damit sensible Fußverkehrsgruppen, die einen besonderen Schutz bedürfen. Zu prüfen ist eine Unterstützung der Querungssituation mittels einer Teilaufpflasterung, die das Gehwegniveau über den Bereich der Fahrbahn fortführt. Durch die Teilaufpflasterung entsteht ein Vorrang des Fußverkehrs gegenüber dem querenden Kfz-Verkehr. Die Teilaufpflasterung ist darüber hinaus geeignet niedrige Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auch baulich durchzusetzen. Durch die mögliche bauliche Umgestaltung vergrößern sich auch Bereiche, die zu Fuß überlaufen werden können. Somit können zu Fuß Gehende sicherer in die einmündende Straße schauen.

A1.3 Ortsstraße: Die Situation um die Einmündung der Ortsstraße in die Kreisstraße ist

Abbildung 4: Einmündung Schulstraße links/ Gehwegüberfahrt rechts



Quelle: eigene Aufnahme Daisendorf, Reutlingen

eine zentrale Stelle für die Gemeinde Daisendorf. Über die Ortsstraße wird das Rathaus erreicht. Auf dem Platz vor dem Rathaus findet der Wochenmarkt statt. Somit kann hier von einem zentralen Bereich gesprochen werden. Die Einmündungssituation Kreisstraße/ Ortsstraße wird ebenfalls um die St. Martin Kapelle bereichert. Diese Situation ist heute nachteilig für den Fußverkehr, da die vorhandenen Abbiegeradien und die daraus resultierenden Sichtbeziehungen nicht ausreichend sind, um die Ortsstraße entlang der Kreisstraße sicher zu Queren. In Kombination mit den baulichen Nachteilen ist das Fehlen eines Vorrangs³ für den Fußverkehr beim Queren zusätzlich kritisch zu beurteilen. Um diese Situation städtebaulich und verkehrlich geeignet zu lösen, liegt bereits eine Lösungsskizze vor. Diese sieht die Installation eines Kreisverkehrsplatz vor.

Kreisverkehrsanlagen sind für den Fußverkehr tendenziell nachteilig, da zu Fuß Gehende immer am äußeren Rand entlanglaufen müssen. Dadurch entsteht unweigerlich eine Verlängerung der zurückgelegten Distanz. Häufig kann an Kreisverkehrsanlagen auch innerorts beobachtet werden, dass die Einfahrtsäste nicht durch FGÜ unterstützt werden. Ist dies der Fall, ist dies ebenfalls nachteilig für den Fußverkehr und gegen die Empfehlung der gängigen Regelwerke. Ein Kreisverkehr kann vorteilhaft sein, da er durch geeignete bauliche Anlage dabei unterstützen kann, niedrige Fahrtgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr durchzusetzen. Der Kreisverkehr ist ein rein verkehrsplanerischer Lösungsansatz und trägt nicht zur städtebaulichen Gestaltung der Platzsituation um die St. Martinkapelle bei. Aus der Planungsskizze geht hervor, dass die Realisierung mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einem Grundstückserwerb verbunden sein wird.

Abbildung 5: Entwurfsskizze Kreuzungssituation Kreisstraße Ortsstraße



Quelle: Gemeinde Daisendorf

Aus gutachterlicher Sicht ist für diese Einfahrtsituation ebenfalls eine Teilaufpflasterung zu prüfen. Dadurch kann dem Fußverkehr eine attraktive Querung geboten werden. Durch die Umgestaltung der Einfahrtsituation könnte ein Übergang auch städtebaulich akzentuiert

³ Die heute Vorhandene rote Furtmarkierung dient dem Radverkehr und hat für den Fußverkehr keine Bedeutung

Abbildung 6: Umgestaltungsskizze der Einmündung Ortsstraße zur Kreisstraße



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Luftbild Google Earth 2021

werden. Dadurch wird dem Kfz-Verkehr angezeigt, dass sich zwischen Kreisstraße und Gemeindegebiet der Modus ändert. Durch die niveaugleiche Führung des Fußverkehrs kann eine sichere und Attraktive Infrastruktur entlang der Kreisstraße geboten werden. Der aufgepflasterte Bereich kann, wie in der Abbildung 6 skizziert, geeignet verlängert werden, um mit dem Eingang zum Friedhof einen barrierearmen Zugang zu ermöglichen. Innerhalb einer Umgestaltung sollten die Abbiegeradien reduziert werden. So können Flächen für den Fußverkehr gewonnen werden.

Die Einmündungssituation an der Ortsstraße kann eine zentrale Rolle spielen in der Kommunikation mit dem Kfz-Verkehr, indem sie baulich eine Sensibilisierung im Übergang zwischen überörtlicher Straße und Gemeindegebiet schafft. Beide Lösungen können dies grundsätzlich bieten. Die gutachterliche Lösung hat einen stärkeren städtebaulichen, gestalterischen Fokus, der es ermöglicht dem Fußverkehr eine geradere Gehlinie entlang der Kreisstraße zu bieten und im Umfeld der Kapelle potenziell mehr Flächen zur gefahrlosen Nutzung. Der Kreisverkehr hat einen deutlich stärkeren Fokus auf der verkehrlichen Abwicklung. Bei sachgerechter Installation können die beschriebenen Nachteile für den Fußverkehr minimiert werden.

- **A2** Querung über die Mühlhofer Straße, nördlicher Ortseingang. Die Situation wird in der Begehung als herausfordernd beschrieben. Ortstermine und Änderungsanfragen an den

Straßenbaulastträger sind bereits negativ beschieden worden. Aus gutachterlicher Sicht zeigt sich eine vertiefte Prüfung weiterhin als sinnvoll. An der beschriebenen Stelle würde ein FGÜ die Ortseinfahrtssituation baulich und gestalterisch unterstützen. Mit einer möglichen Installation eines FGÜ würden die Markierungen auf der Fahrbahn einen Kontrast bilden, welcher Aufmerksamkeit beim Kfz-Lenkenden auslösen kann. Zusätzlich würde mit der verpflichtenden Beleuchtung der Übergang in den bebauten Bereich von dem Streckenabschnitt zwischen Mühlhofen und Daisendorf eindeutiger auch in der Nacht verdeut-

Abbildung 7: Querungsstelle nördliche Ortseinfahrt



Quelle: eigene Aufnahme

licht. Dies kann auch einen Sicherheitsgewinn in dem dahinter liegenden Streckenabschnitt bedeuten. Die beschriebene Stelle verbindet den Gehweg östlich der Fahrbahn mit einem Pfad in Richtung eines Kinderspielplatzes. Damit würde ein zentrales Ziel der Landesregierung unterstützt werden, die im Leitfaden zur Anlage von Fußgängerüberwegen den Einsatzbereich auch gezielt dort erweitert hat, wo weniger als 50 Fußgänger:innen queren wollen, dafür aber besonders Schutzbedürftige (vgl. VM 2019: 7). Mit dem räumlichen Bezug zum Kinderspielplatz ergibt sich hier eine schutzbedürftige Gruppe von zu Fuß Gehenden. Einzig die exakte Ortslage hat wahrscheinlich auch bisher die Diskussion zurückhaltend bis ablehnend begleitet. Ein möglicher FGÜ muss innerorts liegen. Hier wäre eine lösungsorientierte Prüfung durch Straßenbaulastträger und Genehmigungsbehörde wünschenswert. Als Ersatz könnte eine flächige, farbige Markierung das Queren unterstützen.

- **A3** Querung über die Baitenhauser Straße in Richtung Fußweg zum Wohrenberg. An diese Stelle ergibt sich ein Querungswunsch aus der Fußverbindung vom Wohrenberg in Richtung des nördlichen Wohnquartiers. Die Sichtbeziehungen sind hier auf Grund der kuppenähnlichen Lage, dem kurvigen Verlauf der Fahrbahn und dem aktuellen Bewuchs nachteilig, sodass das Queren hier unterstützt werden sollte. Über den Wohrenberg können heute Kinder des Kinderhauses abseits der Kreisstraße die nördlichen Wohnquartiere erreichen. Dazu muss die hier beschriebene Stelle gequert werden. Aus den beschriebenen Herausforderungen, dem Vorhandensein der schutzwürdigen Gruppe der zu Fuß gehenden Kinder

Abbildung 8: Querungssituation Baitenhauser Straße



Quelle: eigene Aufnahme

und der Nähe zur Bushaltestelle *Daisendorf, Gemeindezentrum* (Fahrrichtung Baitenhausen) ist die Installation eines FGÜ zu prüfen. Aus dem Leitfaden werden hier zentrale Forderungen erfüllt. Die Querungssituation kann gestalterisch unterstützt werden, in dem auf einen möglichen *Lauf-Bus* mit Schildern hingewiesen wird (vgl. Kapitel 5.3).

- **A4 Kinderhaus:** Zur Unterstützung der Querungssituation im Kurvenbereich der Schulstraße in Richtung Kinderhaus ist die Installation einer farblichen Markierung oder einer Teilaufpflasterung zwischen den beiden bestehenden Gehwegen zu prüfen. Die bauliche Anlage ist im begutachteten Zustand zum sicheren Queren von Kindergartenkindern unvorteilhaft. Mit Hilfe der farblichen Markierung kann die Aufmerksamkeit bei den Kfz-Lenkenden gesteigert werden. Mit der Aufpflasterung wird ein Vorrang für den Fußverkehr hergestellt. Die Aufpflasterung folgt geeigneter Weise der Linie des Außenradius.

5.2 Handlungsfeld Längsverkehr (B)

Flächen für den Fußverkehr

Die Qualitäten der Fußverkehrsinfrastruktur hängen eng mit den Gestaltungselementen des Straßenquerschnitts und des Freiraums zusammen. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (nach Empfehlung des Regelwerks im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006) spielen die abwechslungsreiche Gestaltung, selbst-erklärende Wegeführungen, Vermeidung von Umwegen, Barrierefreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

Nach §25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen. Gleichzeitig müssen diese Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und

Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwägen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen muss jedoch eine ausreichende Breite der Gehwege vorhanden sein. Insbesondere, da die Akzeptanz bei Kindern bzw. Schüler:innen zur Nutzung des Gehweges höher ist, wenn ein Nebeneinandergehen möglich ist. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff).

Abbildung 9: Regelbreite nach FGSV (links), Beispiele für eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m (rechts)



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung nach FGSV, Eigene Aufnahme Karlsruhe

Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege oder geringe Straßenräume von illegal und legal parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern, zusätzlich eingeengt. Da eine bauliche Aufweitung von Gehwegen häufig nicht möglich ist, ist die (vollständige) Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Die Sicherstellung der erforderlichen nutzbaren Gehwegbreite muss ggf. auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senior:innen-Einrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

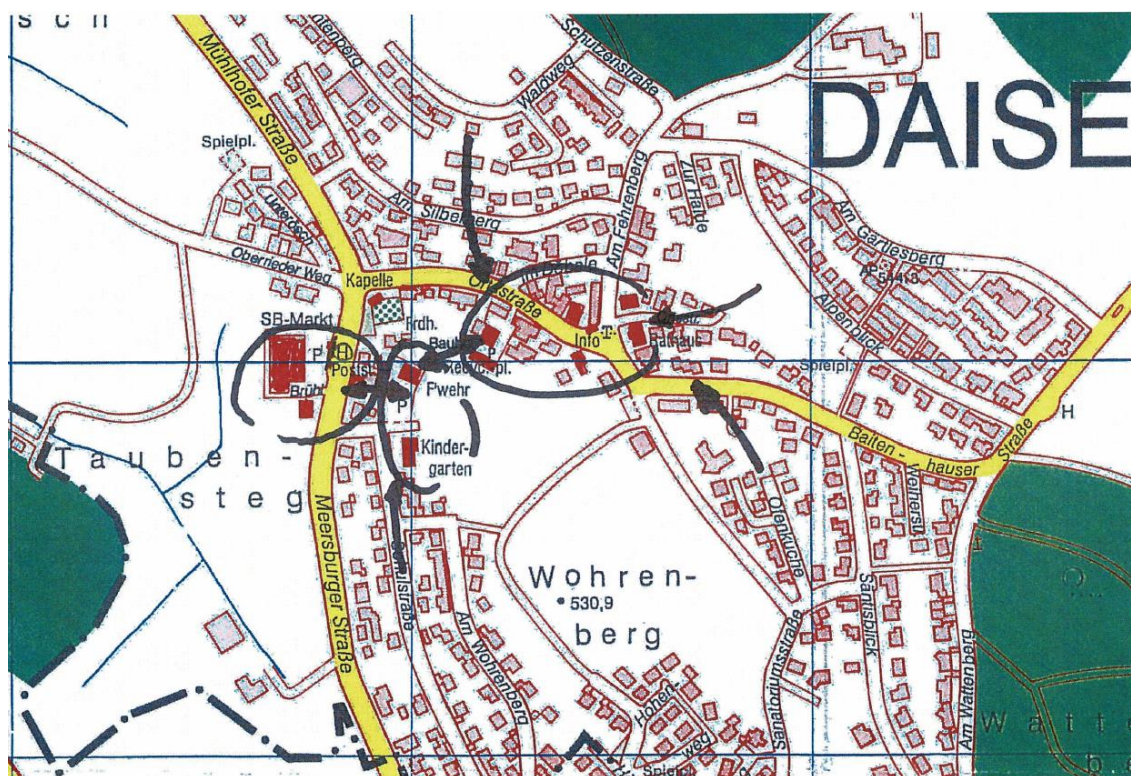
Im dörflichen Charakter von Daisendorf kann im gesamt Netz erkannt werden, dass dem Fußverkehr im Straßenraum nur Restflächen oder überhaupt keine separaten Flächen geboten werden. Diese Tatsache ist in den meisten Kommunen auf alten Leitfäden zur Straßenraumgestaltung zurückzuführen, die sinngemäß besagen, dass die Fahrbahnbreite die Außerorts herrscht in den Ortschaften durchzuhalten ist. Aus dieser gestalterischen Richtlinie folgt, dass dem Fußverkehr häufig nicht durchgehend zu gleichbleibender Breite oder gar im Regel- oder Mindestmaß Flächen geboten werden können. In Daisendorf ist eine Straßenführung und -gestaltung zu erkennen, die eindeutig dem Kfz-Verkehr dient, ohne den Fußverkehr gleichberechtigt zu berücksichtigen. Zu erkennen ist dies unter anderem an der Führung der Straßen im Quartier um die Straße *Am Silberberg*. Die Straßenzüge sind zur wirtschaftlichen Erschließung der Grundstücke geeignet, erzeugen aber für den Fußverkehr einen Umweg gegenüber der direkten Luftlinienverbindung. Der

Fußweg ist attraktiver, je direkter er an der Luftlinie liegt. Zu sehen ist dies in anderen Siedlungskontexten an Trampelpfaden und eigenständigen Abkürzungen, die auch angelegte Wege negieren können.

- B1 Eigenständige Fußwegeverbindungen.** Ein Fußweg ist besonders dann attraktiv, wenn das Ziel auf direktem Weg erreicht werden kann. Der direkte Weg ist hier im engen Sinn wörtlich gemeint. Ideal ist eine Linienführung entlang der Luftlinie zwischen Quelle und Ziel. In Daisendorf fällt im Straßennetz auf, das der Verlauf einzelner Straßen die Belange des Kfz-Verkehr stärker berücksichtigt. In Daisendorf orientieren sich Straßenzüge an der Topographie und bilden zum Teil die Höhenlinien ab. Darüber hinaus gibt es vereinzelt Stichstraße, die auch für den Fußverkehr als Sackgasse ausfallen. Dadurch entstehen für den Fußverkehr unvorteilhafte Umwege.

Für einen attraktiven Fußverkehr ist es wünschenswert, direkte Wege anzubieten. Zu prüfen ist die Installation eigenständiger Fußwegeverbindungen. Dabei sind Hürden des Grundstückserwerbs und die Integration in möglich Bebauungspläne zu berücksichtigen. Aus Sicht des Fußverkehrs sind dies eigenständigen Wege in einer hohen Qualität zu halten. Wünschenswert ist eine barrierefreie Ausgestaltung, die auch eine sozial sichere Nutzung über das ganze Jahr ermöglicht. Als Orientierungspunkt dient das Rathaus mit dem davor abgehaltenen Wochenmarkt, der als Ziel im Nahbereich zu Fuß erreicht werden soll. Aus gutachterlicher Sicht ist die Prüfung einer eigenständigen Wegeverbindung zwischen Ortstraße und Waldweg über die Straße Am Silberberg geeignet, um dem Fußverkehr einen attraktiven Weg bieten zu können. Weitere Verbindungen sind zu Prüfen und nach den dann gültigen Gegebenheiten umzusetzen.

Abbildung 10: Skizze möglicher eigenständiger Fußwegeverbindungen



Quelle: Abbildung nach Bürgerwerkstatt Daisendorf

In der Begehung wird über einen neuen, eigenständigen Fußweg zwischen Bauhof und Kinderhaus diskutiert. Dieser würde ermöglichen, dass das Kinderhaus aus den nördlichen Wohnadressen erreicht werden kann, ohne die Kreisstraße begehen zu müssen. Dieser Vorschlag ist geeignet abzuwägen gegen mögliche Verbesserungen der Situation an der Kreisstraße (Vgl. A1/ B2).

- **B2** Fußverkehr entlang der Kreisstraße. Die Kreisstraße ist durchgehend nur einseitig zu begehen. Zusätzlich wird der Radverkehr aus Meersburg in Richtung Norden über die Flächen des Gehwegs im Mischverkehr geführt. Ist diese Führungsform bei sehr schwachen Fußverkehrsmengen außerorts zu tolerieren, so ist sie Innerorts nicht empfohlen. Der Gehweg erreicht entlang der Kreisstraße überwiegend nicht die geforderte Breite von über 2,50 m, die die Regelwerke der FGSV für den Fuß- und den Radverkehr im Mischbetrieb vorsehen. Es ist eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr zu prüfen und herzustellen. Zu prüfen ist, ob der Schutzstreifen ebenfalls auf der östlichen Fahrbahnseite, für die Fahrtrichtung Norden, bergauf markiert wird. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV wird bei zu engen Fahrbahnbreiten empfohlen die Fahrtrichtung bergan mit einem Schutzstreifen zu unterstützen, da hier die Geschwindigkeiten zwischen Kfz und Rad stärker differieren als bergab.
Die Einführung erfolgt im besten Fall mit Aufklärungskampagnen und Aktionen zur Aufmerksamkeitssteigerung. In dieser Regelung müssten auch weiterhin Kinder bis zum achten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren. Die Freigabe des Gehwegs kann geprüft werden sollte dann aber durch Informationsarbeit begleitet werden.
- **B3** Durchgehende Wege, Gehwege und Seitenbereiche sind durch dauerhafte Einbauten, aber auch durch temporäre Hindernisse unterbrochen. In den Planungen zur Installation von Ver- und Entsorgungseinrichtungen und Reinigungsrouتين, wie Kehr- und Räumdienste sollte der Fußverkehr zukünftig stärker berücksichtigt werden. Die Errichtung von Strom- oder anderen Kästen ist nur dort möglich, wo ausreichende Mindestbreiten vorhanden sind. Ebenfalls sollte zukünftig nicht über längere Zeit Hindernisse aus dem Reinigungsbetrieb entstehen. Der Wunsch nach einer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs ist mit den lokalen Ver- und Entsorgern (z. B. Müllabfuhr (Standort Mülleimer), Bauhof (Gemeindegebiet und Kreisstraße für Kehr- und Räumdienste), Energieversorger,

Abbildung 11: mögliche dauerhafte, oder temporäre Hindernisse entlang von Gehwegen



Quelle: eigene Aufnahme

Telekom, und weitere) zu besprechen. Folgt die Priorisierung der zu reinigenden/räumenden Wege der Verletzlichkeit des Verkehrsteilnehmers, sollte zuerst Geh- und Radwege bearbeitet werden und dann Kfz-Fahrbahnen.

- **B4 Wohnstraßen:** Im Gemeindegebiet ist die überwiegende Anzahl der Straßen in der Funktion einer Wohnstraße. Solche Straßenzüge weisen schmale Gesamtbreiten auf, die es nicht zulassen separate Gehwege in der empfohlenen Mindestbreite herzustellen. Überwiegend ist es nach dem Verkehrsaufkommen aus Fußgänger:innen und Kfz fachlich nicht notwendig separate Gehwege herzustellen. Aus der Verkehrserziehung und dem verkehrlichen Alltag ist ein gleichberechtigtes Miteinander allerdings nur in den allerwenigsten Situationen zu beobachten. Dies gilt in Daisendorf, wie in anderen Gemeinden in Baden-Württemberg und darüber hinaus. Auch in Wohnstraßen fühlen sich viele zu Fuß Gehende unwohl, wenn sie auf der Fahrbahn den vorhandene Verkehrsraum sich mit den Kfz teilen müssen. Um den Längsverkehr in solchen Situationen geeignet zu unterstützen, sollten bauliche Elemente wie Blumenkübel, oder andere Elemente unter Wahrung der Restbreite so installiert werden, dass eine gerade Fahrlinie nicht mehr möglich ist. Für den Fußverkehr entstehen so Flächen, die dauerhaft nicht mehr vom Kfz-Verkehr überfahren werden können und somit als Rückzugsraum genutzt werden können. Dadurch kann sich das individuelle Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden steigern. Solche Einbauten sind weiterhin dafür geeignet die zulässige Höchstgeschwindigkeit effektiv durchzusetzen. Für eine Detailprüfung kann im Grundsatz jede Wohnstraße im Gemeindegebiet berücksichtigt werden.

Die Einmündungssituationen zwischen Wohnstraße und stärker befahrenen Straße (z. B. Baitenhauser Straße/Ortsstraße, Kreisstraße) sollten durch Elemente unterstützt werden, welche die Aufmerksamkeit erhöhen. Neben der reinen Einfärbung der Einmündung ist auch ein Belagwechsel oder die Installation von Teilaufpflasterung oder Kissen möglich, um dem Kfz-Verkehr die Veränderung der Verkehrssituation auch über die bauliche Anlage zu vermitteln.

Abbildung 12: Optische und bauliche Verdeutlichung der Einmündung in Daisendorf



Quelle: eigene Aufnahme

- **B5 Durchlässigkeit des Straßennetzes.** Innerhalb der Begehung wird für den Straßenzug *Am Gärtlesberg* die Notwendigkeit diskutiert, inwieweit Durchgangsverkehr über diese Verbindung abgewickelt werden müssen. Aus gutachterlicher Sicht ist eine solche offene, grundsätzliche Diskussion zu begrüßen. Eine eindeutige Zuweisung von Straßen zu ihrer

Funktion kann bedeuten, dass Verkehrsströme im Netz eindeutig verteilt und gelenkt werden.

Aus gutachterlicher Sicht empfiehlt sich die Definition von Straßen die Durchgangsverkehr geeignet bündeln können, z. B. Baitenhauser Straße/Ortsstraße in Richtung Baitenhausen. Die Straße am Gärtelsberg könnte dann für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Eine Sperrung sollte baulich erfolgen, unter der Wahrung der Erreichbarkeit der Grundstücke und der Durchlässigkeit des Fußverkehrs. In Abstimmung mit Rettungs- und Notdiensten kann die Sperrung so ausgeführt werden, dass sie im Notfall überfahren werden kann. Somit würde sich die Belastung durch den fließenden Kfz-Verkehr verringern und Wohnstraßen nur noch befahren, wenn ein Grundstück erreicht werden muss. Probesthalber können solche Sperrungen vorab als Verkehrsversuch, oder im Rahmen einer Aktion (z. B. Festtag/-woche zur Mobilität oder ähnliches siehe F1) durchgeführt werden.

5.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung (C)

Schulisches Mobilitätsmanagement

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen (Abbildung 13). Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor der Schule entzerren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden (vgl. ADAC 2015: 6+10). Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen, da in diesen Bereichen keine ungesicherten Querungen mehr zu absolvieren sind. Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt werden und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC geprüft werden.

Abbildung 13: Beispiele für Elternhaltestelle/ Hol- und Bring Zone



Quelle: eigene Aufnahme Pirmasens

- **C1** Das Element der Elternhaltestelle ist im Kindergarten mit den Eltern zu diskutieren und zu prüfen. Aus den räumlichen Gegebenheiten vor Ort und den oben genannten Empfehlungen wäre aus gutachterlicher Sicht eine Station an der Straßenecke Schulstraße/ Am Wohrenberg geeignet, um Kinder ein- und aussteigen zu lassen und dadurch die Situation vor dem Kindergarten zu entlasten. Greifen Absprachen nicht, kann die Situation mit weiteren restriktiven Maßnahmen unterstützt werden. Unter anderem können temporäre Einfahrtverbote angeordnet werden, die sich an die Öffnungszeiten des Kindergartens richten für den Abschnitt Schulstraße zwischen Meersburger Straße und Am Wohrenberg. Die Elternhaltestelle kann sich als Station in den Laufbus (siehe C2) integrieren.

- **C2** Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, wie Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule kommen können. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden, zumindest in der Anfangszeit, von einem Erwachsenen (meist Elternteil) begleitet. Dieser begleitet die Kinder zur Schule und wieder zurück nach Hause. Laufbusse laufen wie ein Linienbus nach einem festgelegten Fahrplan an entsprechend gekennzeichneten Haltestellen-schildern vorbei. Vorteile sind, dass die Kinder sich bewegen und dadurch konzentrierter und leistungsfähiger sind. Zudem können sie durch die höhere Anzahl von Kindern im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden, erlernen schrittweise ein korrektes Verhalten im Straßenverkehr und können soziale Kontakte sowie das Miteinander stärken. In Daisendorf sollten sich die Stationen geeignet verteilen. Geeignete

Abbildung 14: Haltestelle für den (Schüler-) Fußverkehr zur Bildungseinrichtung



Quelle: eigene Aufnahme

Stellen können innerhalb einer Befragung unter Kindern und Eltern identifiziert werden. Aus der dem Fußverkehrs-Check bieten sich folgende Stellen an:

- Schulstraße/ Am Wohrenberg (Siehe C1)
- Übergang Baitenhauser Straße vor der Scheune (siehe A3)

Hinweise zur Einführung eines Laufbusses können aus der Informationsbroschüre „Der Laufende Schulbus“, welcher für den Rhein-Neckar-Kreis erarbeitet wurde, entnommen werden (vgl. Rhein-Neckar-Kreis 2009). Das gleiche Projekt kann für Kinder mit längerem Schulweg auch als Fahrradprojekt umgesetzt werden. Informationen dazu sind in der Broschüre der AGFK Baden-Württemberg mit dem Titel „SchulRadler“ enthalten (vgl. AGFK BW 2014). Durch diese Projekte kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden.

- **C3** Eine Sensibilisierung von Kindern und ihren Eltern zu Mobilitätsthemen ist in öffentli-

chen Einrichtungen zu begrüßen. Sollten Fragen zur Mobilität im schulischen Alltag zwingend besprochen werden, ist es für Einrichtungen zur Kinderbetreuung unterhalb des Schulalters freiwillig. Verkehr und Mobilität kann gut spielerisch mittels ausgearbeiteter Arbeitsmaterialien auch in den Alltag des Kindergartens integriert werden. Die Lehrstoffsammlung des **Projekts Verkehrszähler** des Landesnetzwerks „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hat zum Ziel, Kindern ein selbstständiges Zurechtfinden im Verkehr und ihrer individuellen Umwelt näher zu bringen (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015).

Abbildung 15: Verkehrszähler – links Wiederkehrendes Logo – rechts Sterne sammeln für umweltverträgliche (Fuß-)Wege



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015

Angesprochen werden durch dieses Programm in erster Linie Grundschulen. Hier soll eine dauerhafte Sensibilisierung von Schüler:innen und Eltern stattfinden. Der Ansatz des Projekts ist dabei umfassend. Innerhalb des Leitfadens werden Elemente einer Konferenz für das Lehrer:innenkollegium ausgearbeitet, Argumentationshilfen und Aufgaben der Beteiligten formuliert wie Eltern, Stadtverwaltung, Anwohnende (im schulischen Umfeld) und der Polizei. Der Leitfaden empfiehlt weiterhin eine Struktur aus 10 Unterrichtseinheiten, die über das Schuljahr abgehalten werden sollen. Im Abschluss geht der Leitfaden auf die Möglichkeit von Schulfesten und Aktionswochen ein, um dem Mobilitätsthema einen Höhepunkt zu ermöglichen und eventuell Einzelleistungen von Schülerinnen und Schülern zu honorieren.

Insgesamt fußt das Konzept der *Verkehrszähler* auf der Sensibilisierung durch das Belohnen von eigenständiger Mobilität der Schüler:innen. Dazu werden Sterne für alle Schüler:innen einer Klasse sichtbar gesammelt und bei Erreichen einer Punktzahl in eine positive Aktion gewandelt.

Innerhalb der Unterrichtseinheiten lassen sich auch Elemente der Verkehrserziehung in Zusammenarbeit mit der Polizei integrieren, die auch ohne diese Aktion stattgefunden hätten.

Laufen in mehreren Schulen Aktionen bei denen in irgendeiner Form positive Merkmale gesammelt oder erlaufen werden, kann daraus ein Wettbewerb zwischen den Schulen veranstaltet werden, der am Schluss eine:n „Gewinner:in“ auf städtischer Ebene aufzeigt.

Diese Maßnahme muss in den Unterricht integriert werden. Damit wird dem Thema Mobilität ein großes Gewicht im schulischen Alltag eingeräumt, mit dem sich dann auch Lehrer und Eltern beschäftigen müssen. Die Projektgruppe „Morgenluft“ könnte koordinierend zwischen den Schulen, bei Einzelaktionen unterstützen oder teilnehmen. Für Daisendorf ist hier in besonderem Maß der Kontakt zu der Koordinierenden Stelle des Bodenseekreises zu suchen, um Inhalte und Programme der AGFK zu erhalten.

5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie zum anderen durch externe Einflüsse und durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck, sicher und bequem an ein Ziel zukommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend. Auch die Architektur zum Beispiel in Form einer aufgelockerten Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle.

- **D1** Gemäß dem Motto „Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“ kommt dem längeren Verweilen sowie dem kurzzeitigen Erholen und Rasten im öffentlichen Raum eine steigende Bedeutung zu. Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es gerade für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass

Abbildung 16: Sitzmöglichkeit auf Streugutkiste in Stuttgart



Quelle: eigene Aufnahme

sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen auch **ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten** als wichtiger Baustein der Fußverkehrsförderung, sodass ein aktives Leben auch im Alter ermöglicht werden kann (vgl. VM BW 2017: 9). In Daisendorf kommt die Topografie erschwerend hinzu. Die Sitzgelegenheiten müssen nicht immer der klassischen Bank folgen. Es können weitere Elemente im Straßenraum so ausgerüstet werden, dass sie sich für das Sitzen eignen. In Stuttgart sind z. B. Streugutkisten mit flachem Deckel und Holzauflage zum Sitzen geeignet. Sitz- und Anlehngelegenheiten sind besonders auf Wegen zu installieren, die für den Alltag von älteren Mitbürger:innen relevant sind, z. B. Nahversorger, Alltägliche Ziele, religiöse Einrichtungen.

- **D2** Daisendorf entfaltet wie die Nachbarkommunen rund um den Bodensee eine hohe Attraktivität für Touristen. Großer Anteil an der Erholung trägt der öffentliche Raum und die Natur in der direkten Umgebung bei. In der Begehung werden Rast- und Erholungsangebote begutachtet, z. B. den Aussichtspunkt Am Gärtelsberg. Dieser bietet ein konsumfreies Angebot, um sich als Gast auf der Wanderung, oder ähnlichem auszuruhen. Diese Plätze sind wichtig und in ansprechender Ausstattung zu halten. Zu prüfen sind weitere Stellen im Gemeindegebiet, an denen auch konsumfreie Sitzgelegenheiten geboten werden können. Einzelne geeignete Stellen sollten auch einen Witterungsschutz (Niederschlag/Hitze) bieten.

5.5 Handlungsfeld Service und Kommunikation (E)

Zur ganzheitlichen, systematischen Förderung gehören neben dem klassischen Infrastrukturbau auch weitere Elemente, die die Attraktivität und den Komfort des Fußverkehrs steigern. In der öffentlichen Wahrnehmung sollte der Stellenwert des Fußverkehrs deutlich positiver hervorgehoben werden.

- **E1** Über die Vorteile des Fußverkehrs sollte geeignet informiert werden. Dazu bietet es sich an, auf Materialien der AGFK zurückzugreifen. Dies sollte über den Ansprechpartner im Bodenseekreis erfolgen. Informationsmaterialien können z. B. auf dem Wochenmarkt oder anderen Gemeindefesten / -aktivitäten veröffentlicht werden. Wünschenswert wäre eine periodisch wiederkehrende Integration von Informationsmaterial in öffentlichkeitswirksamen Aktionen innerhalb der Gemeinde oder innerhalb von Aktionen mit Bezug zur Mobilität in Daisendorf.
- **E2** Teil der Kommunikationsstrategie der Stadt Wien ist ein Belohnungssystem in Kooperation mit lokalen Akteuren. So gibt es z. B. nach Erreichen von einer festgelegten Anzahl von Schritten in der Fußverkehrs-App eine Kugel Eis oder einen Kaffee. Denkbar für Daisendorf ist in Anlehnung dazu ein vereinfachtes System, das mittels Stempelkarten und festen Stempeln an Stationen, Stempelkarten von Kindergartenkindern, die zu Fuß zum Kindergarten gehen, oder allgemein Schrittzähler ohne eigene APP wie in Wien Fußverkehr protokollieren. Eine geeignete Kooperation mit Akteuren vor Ort ist zu prüfen. In Anlehnung an das Programm Stadtradeln könnten Aktion zum Thema Fußverkehr abgehalten werden.
- **E3** Vorbildfunktion. Personen des öffentlichen Lebens haben eine Vorbildfunktion. Das Handeln in der Öffentlichkeit kann gesellschaftlich wünschenswertes Handeln verdeutlichen. Wünschenswert wäre es, wenn geeignete (aushäusige) Termine zu Fuß zurückgelegt werden. So kann eine Sensibilisierung in der Öffentlichkeit erfolgen.

5.6 Weitere Maßnahmenvorschläge (F)

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, gibt es in Daisendorf weitere Themen, die während der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks angesprochen wurden. Diese werden zum Abschluss der Maßnahmenvorschläge nachfolgend dargestellt.

- **F1** Temporäre Spielstraße um den Spielplatz: Innerhalb des Fußverkehrs-Checks wird deutlich, dass der Spielplatz im Straßenzug *Zur Halde* ein beliebter Treffpunkt für Eltern und Kinder ist. Die heutigen Markierungen und Beschilderungen deuten an, dass im Umfeld des Spielplatzes eine besondere Aufmerksamkeit geboten ist, da auch Flächen außerhalb durch Eltern und Kinder genutzt werden. Diese Situation bietet sich an, durch temporäre Sperrungen den beispielbaren Bereich zu vergrößern und das Sicherheitsniveau zu steigern. Durch die temporäre Sperrung könnte eine Sensibilisierung zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums fungieren. Hier könnte auf Angebote der AGFK (durch den Bodenseekreis) zurückgegriffen werden. An anderen Stellen im Gemeindegebiet könnte das als Verkehrsversuch fungieren, um Belastungen durch den Kfz-Verkehr zu reduzieren (siehe B5)

5.7 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Die zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist divergent: Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

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

Abbildung 17: Umsetzungsempfehlung

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen			
A1.1 Am Silberberg			
A1.2 Schulstraße			
A1.3 Ortsstraße			
A2 Mühlhofer Straße			
A3 Baitenhauser Straße			
Handlungsfeld Längsverkehr			
B1 Eigenständige Fußwegeverbindung			
B2 Entlang der Kreisstraße			
B3 Durchgehende Wege			
B4 Wohnstraßen			
B5 durchlässigkeit des Straßennetz			
Handlungsfeld Schulwegplanung			
C1 Elternhaltestelle			
C2 Laufbus			
C3 Mobilität als Lehrinhalt			
Handlungsfeld Aufenthalt			
D1 Sitzgelegenheiten			
D2 Konsumfreie Rast			
Handlungsfeld Service und Kommunikation			
E1 Regelmäßige Information			Daueraufgabe
E2 aktivierende Elemente			Daueraufgabe
E3 Vorbildfunktion			Daueraufgabe

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Gemeinde Daisendorf auf organisatorische und strukturelle Möglichkeiten des Bodenseekreis in Form des AGFK-Ansprechpartners, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen, zurückzugreifen.

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

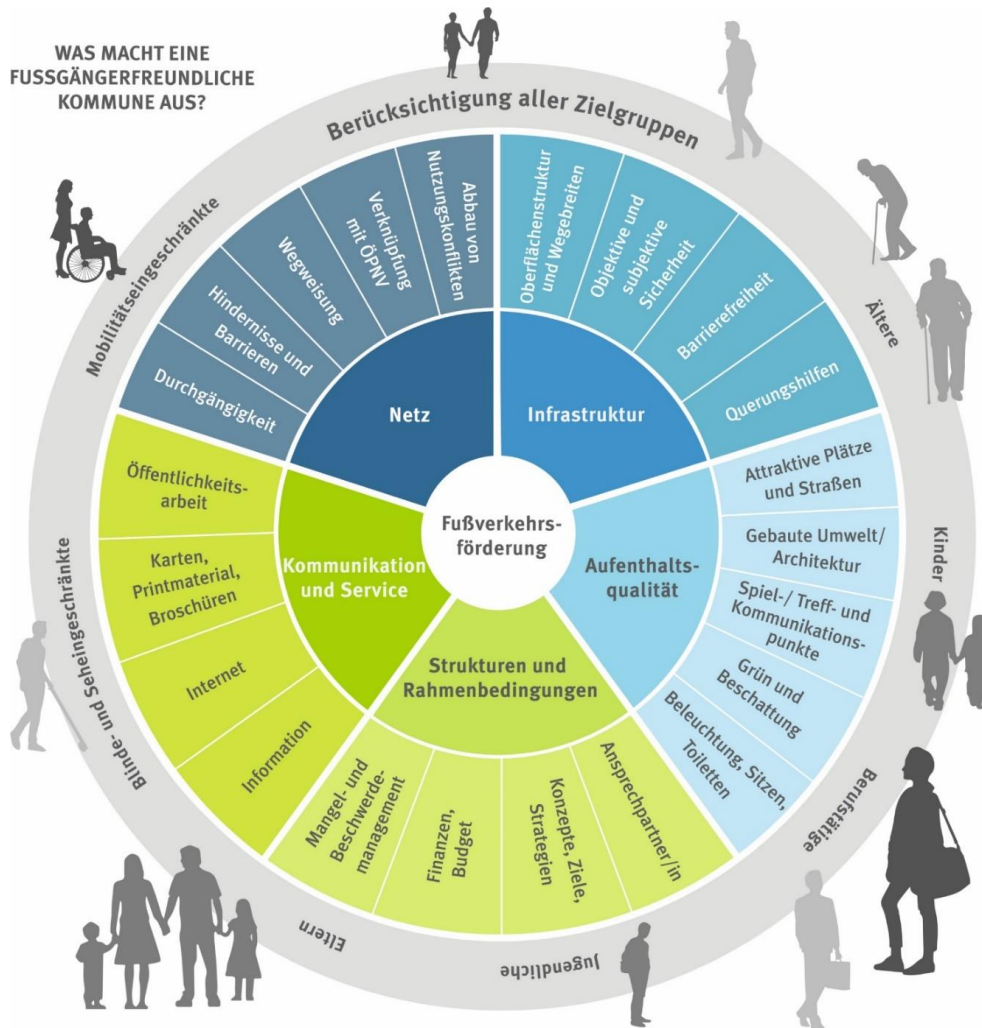
Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

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

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ beziehungsweise 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. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungstragenden von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Daisendorf hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln.

Der Fußverkehrs-Check in Daisendorf ergibt eine gute Ausgangsbasis. Die kompakte dörfliche Struktur erlaubt, dass viele Weg zu Fuß zu bewältigen sind. Im Gemeindegebiet existieren Ziele, die zu Fuß zu erreichen sind und den alltäglichen Bedarf decken. Der Fußverkehr wird aber nicht als eigenständiger vollwertiger Teil der alltäglichen Mobilität gesehen. Hier muss Daisendorf mit den erarbeiteten Maßnahmen nachsteuern, um sich der systematischen Fußverkehrsförderung zu nähern. Besonders ist eine Kultur des zu Fuß Gehens in Zusammenhang mit einem attraktiven und sicheren öffentlichen Raum wieder herzustellen. Dazu müssen Teilflächen dem Kfz-Verkehr wieder entzogen werden. Dazu schlägt der Fußverkehrs-Check unter anderem vor, Wohnstraßen umzugestalten und deren Einfahrtssituationen. Die Stärkung des Fußverkehrs ist aber nicht durch Infrastruktur allein zu erhalten. Eine Sensibilisierung erfolgt heute neben der Ansprache von Kindern in Einrichtungen wie dem Kinderhaus von Daisendorf, aber auch von Erwachsenen in Form von Vorbildern und wiederholter Information.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop/ Analysephase (Dezember 2020/ Januar 2021)

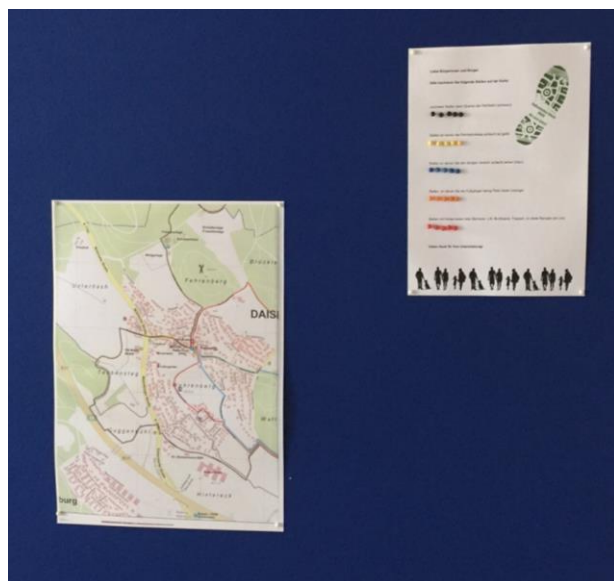
Aufgabe des Auftaktworkshop ist es, fachlich in das Thema des Fußverkehrs einzuführen. Dabei soll die interessierte Öffentlichkeit angesprochen werden. Innerhalb des Auftaktworkshops, wie dem Fußverkehrs-Check insgesamt, soll ein Austausch zwischen allen Beteiligten ermöglicht werden, sodass konkret die Stellen benannt werden, die vor Ort eine Herausforderung darstellen. Anhand konkreter Orte im bekannten Umfeld, lassen sich die Elemente einer systematischen Fußverkehrsförderung innerhalb des Fußverkehrs-Checks anschaulich erläutern.

Die im Winter 2020/2021 geltenden Verordnungen zum Schutz vor einer Ansteckung mit dem Corona-Virus haben das übliche Veranstaltungsformat eines Auftaktworkshops so erschwert, dass eine Durchführung im gewohnten Ablauf (Vor Ort, in Präsenz) nicht durchführbar war. Stattdessen haben Gemeindeverwaltung und Gutachter eine Beteiligungsform geschaffen, die es ermöglicht kontaktlos Orte im Gemeindegebiet zu melden, die Herausforderungen im Gemeindegebiet darstellen.

Im Amtsblatt wurde über das Projekt berichtet und inhaltlich in den Fußverkehr eingeführt. Darüber hinaus wurden alle Interessierten aufgerufen, sich an der Sammlung herausfordernder Stellen zu beteiligen und entweder Orte auf einer physischen Karte im Foyer des Rathauses einzutragen, oder das Online-Beteiligungstool „smarticipate“ des Frauenhofer – Institut für Graphische Datenverarbeitung (IGD) Darmstadt zu nutzen.

Über Stellwand und Online-Tool ergibt sich eine rege Beteiligung mit reichhaltiger Rückmeldung zu verschiedenen Themenbereichen des Fußverkehrs. Über die Rückmeldungen konnte eine Route entwickelt werden, die die Stellen im Gemeindegebiet

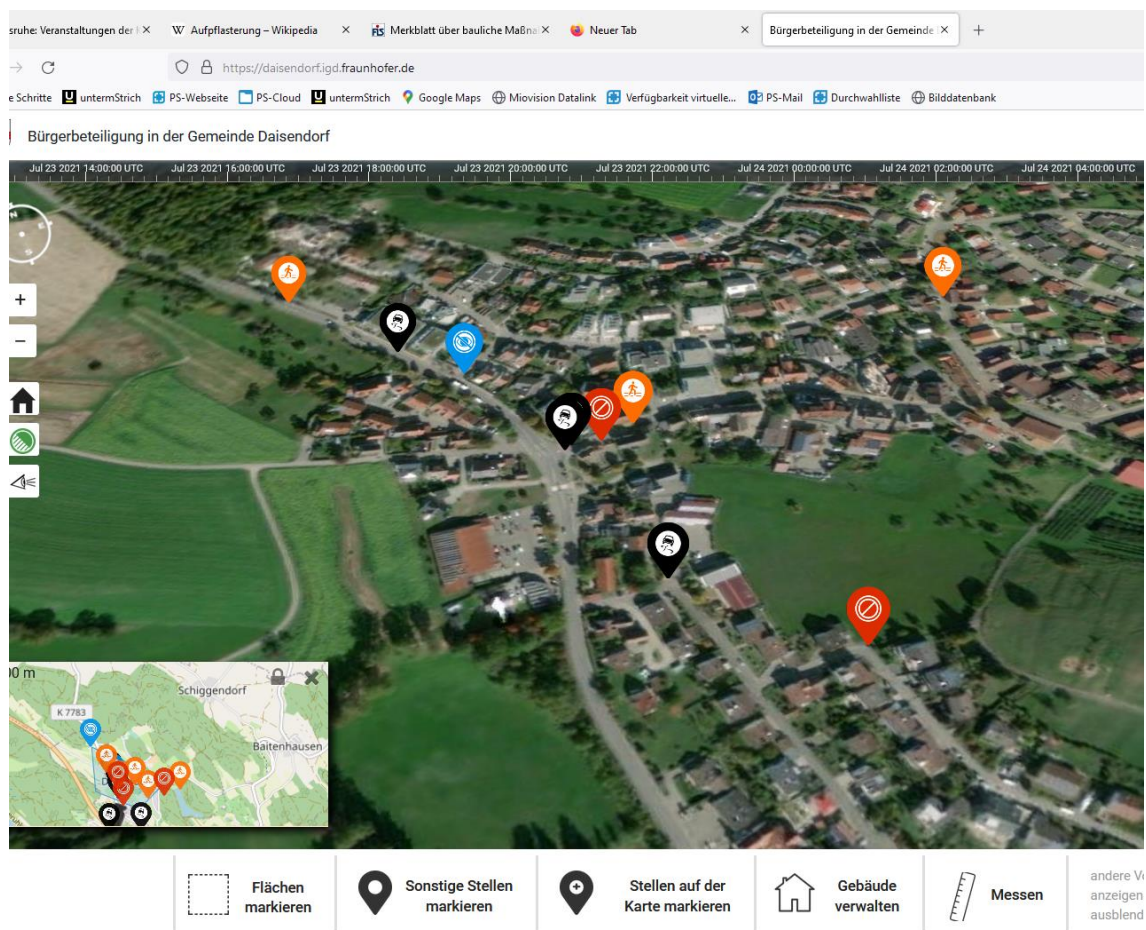
Abbildung 19: Kartengrundlage auf Stellwand im Foyer Rathaus Daisendorf



Quelle: Aufnahme Gemeinde Daisendorf

behandelt und bei Nennung mehrerer Stellen mit ähnlich lautenden Herausforderungen eine exemplarische Stelle identifiziert. Die Auswertung ist dem Anhang zu entnehmen.

Abbildung 20: Ausschnitt Onlinetool Smarticipate Frauenhofer IGD



Quelle: screenshot im Februar 2021

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (18.06.2021 12.00 Uhr)

Im Rahmen des Fußverkehrs-Check findet eine Begehung in Daisendorf am 18.06.2021 zusammen mit den Kindern des Kinderhauses statt. Mit Erzieherinnen und Eltern will die Gemeinde und das Fachplanungsbüro Herausforderungen auf den tatsächlichen Fußwegen der Kinder identifizieren. Die Route verläuft vom Kinderhaus Daisendorf über die Schulstraße entlang zum Wohrenberg. Danach über die Treppenstufen zum Höhenweg Richtung Baitenhauser Straße. Anschließend verläuft die Begehung die Ortsstraße und Meersburger Straße entlang, bevor die Kinderbegehung wieder in der Schulstraße und am Kinderhaus endet.

Herr Lensch begrüßt die Teilnehmenden, unter Ihnen besonders die Kindergartenkinder und führt diese an die Thematik des Fußverkehrs-Checks heran. Auch Bürgermeisterin Frau Alberti stellt sich vor und erklärt den Kindern ihre Aufgabe in Daisendorf. Um die Kinder aktiv am Fußverkehrs-Check zu beteiligen, werden unter ihnen verschiedene Utensilien verteilt, um die Infrastruktur zu erheben. So wurde ein Kind beauftragt aus seiner Perspektive Fotos zu machen, weitere Kinder erhalten Zollstock und Maßband, um vorhandene Breiten an verschiedene Stellen messen zu können. Als erste Aufgabe messen die Kinder zunächst ihre eigene Körpergröße (unter anderem 1,08 cm), um zu verdeutlichen, dass beim Laufen für die jüngsten Fußgänger:innen andere Blickwinkel gelten. Auf Rückfrage melden sich die meisten Kinder auf die Frage, wer von ihnen zu Fuß geht. Am Tag der Begehung erschwert die Baustelle das zu Fuß gehen.

Abbildung 21: Umbauarbeiten in der Schulstraße und der Einfahrtsituation zum Kinderhaus und dem Parkplatz



Quelle: eigen Aufnahme

Station 1 – Kinderhaus Daisendorf

Die Anzahl der Kinder, die zum Kinderhaus mit dem Kfz gefahren werden, hat sich auch in Daisendorf in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Vor dem Umbau der Schulstraße konnte im Umfeld des Kinderhauses beobachtet werden, dass es zu unübersichtlichen Situationen zwischen Kfz-Lenkenden und zu Fuß Gehenden gekommen ist. Diese Situation soll durch den aktuellen Umbau entschärft werden, in dem der Kfz-Verkehr nicht mehr unmittelbar an der Eingangssituation vorbeigeführt wird, sondern direkter auf den Parkplatz geführt werden (siehe Abbildung 21). Ziel des Umbaus und der Neustrukturierung des Parkplatzes soll langfristig auch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs sein.

Besondere Herausforderung für das Kinderhaus ist die räumliche Nähe und verkehrliche Abwicklung der Freiwilligen Feuerwehr über die Schulstraße und die Zufahrtssituation. Bei durchschnittlich einem Einsatz im Monat ist es notwendig, dass ehrenamtliche Angehörige der Feuerwehr sich im Feuerwehrhaus sammeln und dann gemeinsam zum Einsatz ausrücken. Die Einsätze können auch in die Öffnungszeiten des Kindergartens fallen, so dass es hier zu Konflikten kommen kann. Besonders dann, wenn Fahrbahn und Parkplätze durch weitere Fahrzeuge belegt sind.

Grundsätzlicher Wunsch von den Beteiligten ist die Entschärfung der Situation rund um das Gebäude des Kinderhauses. In die Maßnahmendiskussion kann aus fachlicher Sicht eine stärkere Regulierung der Parkplätze aufgenommen werden. Sind die Parkplätze funktional zugeteilt (Kinderhaus Personal/Feuerwehr etc.), kann somit Parksuchverkehr vermieden werden. Als Gegenangebot könnte eine „Elternhaltestelle“ angeboten werden. Hol- und Bringverkehre werden immer häufiger in Wegeketten integriert, z. B. auf der Fahrt zur Arbeitsstelle des Erwachsenen, sodass die Fahrt zur Kita nicht ersetzt werden kann. Die Elternhaltestelle ermöglicht, dass das Kind in die Nähe des Kinderhauses gebracht werden kann und dieses den Rest des Weges zu Fuß zurücklegt. So könnte auch das Kind sich vor dem Kindergarten etwas bewegen. Wenigstens Teilstrecken

Abbildung 22: Gehwegbreite Zufahrt Kindergarten/Schulstraße



Quelle: eigene Aufnahme

zu Fuß zurück zulegen ist vor allem im Hinblick auf die Schule vorteilhaft. Bei Schülern ist ein möglicher Bewegungsmangel durch das Gefahren werden schwerwiegender, da dieser im Schulalltag nicht kompensiert werden kann.

Die Kinder messen vor dem Kinderhaus den Gehweg und kommen zum Ergebnis, dass der Gehweg 1,25 m breit ist, mit Schutzstreifen sind es 1,60 m. Hier kann es eng werden. Auf dem Weg zum Kindergarten laufen Kinder gerne in Gruppen, mit den Eltern und eventuell weiteren Geschwistern. Auf dem Gehweg können nicht alle nebeneinander laufen. Das macht den Weg zum Kindergarten unattraktiv.

Aus Richtung Meersburger Straße kommend muss die Einfahrtsituation zum Kindergarten gequert werden, um den Eingang zu erreichen. Aus den engen Gehwegbreiten, fehlenden Sichtmöglichkeiten infolge der Grundstücksrandbebauung und dem Gefälle zwischen Kindergarten und Meersburger Straße ergeben sich herausfordernde Situationen für zu Fuß Gehende. Grundsätzlich kann seit Einführung des Leitfadens zur Anlage von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg Fußgängerüberwege (FGÜ/ Zebrastreifen) wieder in Tempo-30-Zonen installiert werden, wenn der Einsatz einer schützenswerten Fußgängergruppe dient. Trotz dieser neuen Einsatzmöglichkeit verbleibt die Anforderung, dass der Straßenabschnitt von mindestens 200 Kfz/h genutzt wird. Eine Lösung könnte durch Markierung oder Teilaufpflasterung erfolgen. Durch letzteres würde wie beim Zebrastreifen ein Vorrang für den Fußverkehr hergestellt werden.

Abbildung 23: Gehwegbreite Schulstraße Detail



Quelle: eigene Aufnahme

Zwischenstopp – Ecke Schulstraße/ Am Wohrenberg

Auf dem Weg von der Schulstraße zum Wohrenberg demonstrieren Herr Lensch und Bürgermeisterin Frau Alberti die schlechten Sichtverhältnisse, die durch Hindernisse oder Baustellenfahrzeuge entstehen können.

Abbildung 24: Exemplarisches Sichthindernis im Straßenraum



Quelle: eigene Aufnahme

An der Ecke zum Wohrenberg ergibt die Messung der Kinder des abmarkierten Streifens für den Fußverkehr eine Breite von 70 cm. Intuitiv laufen die Kinder auf der linken Seite die Straße am Wohrenberg entlang.

Abbildung 25: Messung der Gehwegbreite Am Wohrenberg



Quelle: eigene Aufnahme

Station 2 – Am Wohrenberg /Treppen

Inhalt der zweiten Station ist die Treppe auf den Wohrenberg. Sie ist für Fußgänger:innen und insbesondere die Kindergartenkinder die Möglichkeit Wohnlagen im gesamten Gemeindegebiet zu erreichen, ohne entlang der Meersburger Straße zu laufen.

Der Übergang zwischen der Treppenanlage und der Straße Am Wohrenberg wird vereinzelt als Herausforderung gesehen. Auf der Fahrbahn ist im weiteren Verlauf der Straße Am Wohrenberg in südliche Richtung kein Gehweg baulich oder per Markierung zu erkennen. Das verunsichert einzelne Fußgänger:innen. Ebenso weisen die Kindergärtnerinnen darauf hin, dass die Straße stark als Spielstraße benutzt wird. Aus fachlicher Sicht ist es geeignet und wünschenswert die angeordnete Geschwindigkeit auch baulich zu sichern. Wie im übrigen Gemeindegebiet weist der Straßenzug Am Wohrenberg abschnittsweise Steigung und Gefälle auf, die bei freier Fahrbahn dazu führen können, dass die tatsächlich gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten überhöht sind. Das kann durch temporäre Elemente wie Blumenkübel oder dauerhafte Einbauten reduziert werden. Aus solchen Umgestaltungen kann zum einen die Anpassung der tatsächlich gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit folgen und zum anderen entstehen Bereiche innerhalb der Straße, die sichere Spiel- oder Aufenthaltsareale für Kinder bieten, da diese dauerhaft nicht mehr überfahren werden können.

Abbildung 26: Am Wohrenberg Blickrichtung Süden



Quelle: eigene Aufnahme

Station 3 – Treppen zum Höhenweg

Die Treppenanlage führt als eigenständiger Gehweg in Richtung Wohrenberg. Die Treppe ist bei der Begehung mit einem neuen Handlauf ausgestattet und zu Testzwecken mit einer solarbetriebenen LED-Straßenlaterne. Der Testbetrieb soll den geeigneten Einsatz ermitteln.

Abbildung 27: Treppenanlagen mit Beleuchtung und neuem Handlauf



Quelle: eigene Aufnahme

Aus fachlicher Sicht sind Infrastrukturelemente (wie die Beleuchtung), die einen alltäglichen und ganzjährige Fußverkehr ermöglichen notwendig. Fußverkehr soll für alle Nutzerinnen und Nutzer z. B. auch in Dämmerung, schlechter Witterung, oder in den Wintermonaten möglich sein. Die Treppenanlage wird in dieser Begehung, wie in der nachfolgenden Begehung für die Allgemeinheit als bedeutend für alltägliche Fußwegebeziehungen bezeichnet.

Für die jüngsten Kinder stellt die Treppe in einzelnen Details Herausforderungen dar. Die Treppe wird dann gemieden, wenn das Kindergartenkind durch Eltern begleitet wird, die Geschwisterkinder im Kinderwagen transportieren müssen. Die aktuelle Ausführung des Handlauf ist in der Bauhöhe und Art der Aufbereitung nachteilig. Kinder nutzen in jungen Jahren Handläufe durchgehend. Das heißt die aufgelegte Hand schleift über den Handlauf, anstatt sich punktuell abzustützen, wie es im Erwachsenenalter überwiegend üblich ist. Bei der Anlage des aktuellen Handlauf kann die Gefahr bestehen, dass sich Kinder Holzteile in die Hände stechen könnten. Wünschenswert wäre neben der Beseitigung dieser potenziellen Gefahrenquelle ein zweiter Handlauf in geeigneter Höhe für Kinder in einem verletzungshemmenden Material.

Ein geeigneter Punkt für eine mögliche Übergabe zwischen begleitetem Gehen und eigenständigem Gehen identifizieren anwesende Eltern bei der Scheune an der Baitenhauser Straße.

Station 4 – Baitenhauser Straße / Ortsstraße

Abbildung 28: Querung über die Baitenhauser Straße



Quelle: eigene Aufnahme

Aus Wohnlagen nördlich der Baitenhauser Straße stellt die Querung der Fahrbahn eine Herausforderung für Kinder in Richtung Höhenweg/Kinderhaus da. In direkter Gehlinie wird die Baitenhauser Straße an einer Stelle gequert, die im Kurvenbereich liegt und die kuppenähnlich charakterisiert werden kann. Entlang der Baitenhauser Straße ist in Richtung Osten lediglich auf einer Fahrbahnseiten ein Gehwege vorhanden, stellenweise sind die Sichtverhältnisse durch Grünwuchs eingeschränkt (siehe Abbildung 28). Im Abgleich mit den erhobenen Körpergrößen,

fällt die Herausforderung für Kinder auf, sich ein Überblick über die Fahrbahn zu verschaffen. Hier ist eine gezieltes Zurückschneiden zu prüfen, oder eine Umgestaltung der baulichen Anlage, welche die Sichtbeziehungen nicht einschränkt. Um die Querung zu unterstützen, können verschiedene Elemente geprüft werden. Farbliche Quermarkierungen oder ein Belagswechsel zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden könnten geprüft werden. Mit dem Bezug zu der schutzwürdigen Fußgänger:innengruppe „Kindergartenkinder/Schulkinder“ kann grundsätzlich die Einführung eines FGÜ (Zebrastreifen) geprüft werden.

Entlang der Ortsstraße fällt den Beteiligten an verschiedenen Stellen der Bewuchs auf, der in der vitalen Jahreszeit in das Luftraumprofil reicht. Für Familien, oder Kindergartengruppen, die gemeinsam Wege zu Fuß bestreiten wollen, ist dies nachteilig. Ebenso fällt auf, dass die Gehwege Gefälle beinhalten und wechselnde, schadhafte Oberflächenqualitäten aufweisen. Aus fachlicher Sicht lässt sich an dieser Stelle gut die Universalität des Begriffs der Barrierefreiheit verdeutlichen, der in der Fachliteratur und den Anstrengungen der Planung weit über die Benutzung des Rollstuhls hinausgeht und unter anderem die Nutzung mit Kinderwagen und Kleinkindern inkludiert.

Abbildung 29: Baitenhauser Straße/ Ortsstraße Qualitätsminderung durch Bewuchs und Gehwegoberfläche



Quelle: eigene Aufnahme

Station 5 – Einmündung Ortsstraße / Meersburger Straße

Abbildung 30: Einmündung Ortsstraße in die Kreuzung Meersburger Straße/ Mühlhofer Straße



Quelle: eigene Aufnahme

Die Querung der Einmündung Ortsstraße entlang der Mühlhofer Straße und Meersburger Straße wird als nachteilig beschrieben und führt dazu, dass Kinder diesen Straßenabschnitt nicht selbstständig begehen dürfen. Die beobachtete Einmündung fällt durch eine erhöhte Querungsdistanz für den Fußverkehr auf. Daraus resultiert ein ausreichender Kurvenradius für Kfz-Lenker, um die Kurve grundsätzlich auch mit gleichbleibender Geschwindigkeit überwinden zu können. Durch die eingezeichnete Fahrrad-Furt ist die Situation für Fußgänger:innen nicht leicht zu erfassen. Der Bewuchs und die Bebauung, die bis an den Grundstücksrand reicht (Wohngebäude und Kirche), fallen die aktuellen Sichtbeziehungen nachteilig aus.

Station 6 – Einmündung Schulstraße / Meersburger Straße

Eine zentrale Stelle im Straßennetz, um das Kinderhaus zu erreichen ist die Einmündung der Schulstraße in die Meersburger Straße. Die Schulstraße weist einen baulichen Gehweg aus, der als Restfläche bezeichnet werden kann. Dieser ist mit Kinderwagen oder einem Kind an der Hand nicht zu nutzen, sodass Fußgänger:innen auf die Fahrbahn ausweichen und dann in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr geraten. Eine weitere Herausforderung stellt das Gefälle im Verlauf der Schulstraße dar. Die Schulstraße fällt in Richtung Meersburger Straße mit einem Gefälle, welches von vielen Erwachsenen für ihre Kinder als nicht kalkulierbar empfunden wird. Die frühe Ausstattung mit Laufrädern schon im frühen Kindesalter wird in diesem Zusammenhang nachteilig empfunden.

Verabschiedung

Wieder am Kinderhaus angekommen bedankt sich Herr Lensch für die Ausdauer und die Mitarbeit der Kinder bei der Begehung und das Durchhaltevermögen trotz hoher Temperaturen. Auch die Bürgermeisterin Frau Jacqueline Alberti bedankt sich für tolle Mitarbeit der Kinder und wünscht allen einen guten Heimweg.

8.2.2 Zweite Begehung (18.06.2021 15.00 Uhr)

Die Begehung startet am 18. Juni 2021 um 15:00 Uhr. An der Begehung nehmen interessierte Bürgerinnen und Bürger, Vertreter:innen des Gemeinderats und Vertreter:innen der Presse teil.

Die Route ist Ergebnis der intensiven Rückmeldung der Bürgerschaft über das Onlineportal „Smarticipate“ und über Stellwände im Foyer des Rathauses. Beide Formate waren notwendig, um den geltenden Corona-Schutzverordnung Rechnung zu tragen. Aus allen Rückmeldungen wurde eine Route entwickelt, welche die Handlungsfelder zusammenfasst und exemplarisch Orte in Daisendorf untersucht.

Herr Lensch begrüßt die Teilnehmenden an der ersten Station, der Einmündung am Silberberg in die Kreisstraße Mühlhofer Straße und skizziert kurz die Ziele des Fußverkehrs-Check aus Sicht des Landes. Der Fußverkehrs-Check soll fachlich sensibilisieren und den Dialog zwischen Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und weiteren lokalen Akteuren initiieren und stärken. Ziel ist es, dem Fußverkehr einen stärkeren Stellenwert in Daisendorf zu geben. Die Bürgermeisterin von Daisendorf Frau Jacqueline Alberti begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden. Daisendorf ist besonders stolz als erste Kommune des Bodenseekreises innerhalb der Landesförderung bedacht worden zu sein.

Station 1 – Mühlhofer Straße/ Am Silberberg

Die erste Station befindet sich am Ortsausgang nach Mühlhofen. Als ersten Konflikt benennen Beteiligte der Begehung die Tatsachen, dass sich Fuß- und Radverkehr den Seitenraum teilen müssen. Die Tatsache, dass die Mühlhofer Straße nur einseitig mit einem Gehweg im Seitenbereich ausgestattet ist, lässt aus gutachterlicher Sicht diese Konfliktlage plausibel erscheinen. Die vorhandenen Breiten erfüllen nicht die geforderten Regel- oder Mindestbreiten der Empfehlungen für Fuß- und Radanlagen. An dieser Stelle werden diese Regelbreiten erstmals verdeutlicht. Grundsätzlich ist eine Trennung von Fuß und Radverkehr wünschenswert und laut StVO auch der Regelfall. In der topografisch bewegten Bodensee Region ist bereits heute der Anteil von elektronisch unterstützten Fahrrädern hoch. Der Zuspruch zu elektrisch unterstützten Fahrrädern ist nach Einschätzung aller Beteiligten auch in Zukunft hoch, sodass hier weitere Konflikte erwartet werden.

Abbildung 32: Querungshilfe Mühlhofer Straße Ortseingang



Quelle: eigene Aufnahme

Die Querungsstelle an der Mühlhofer Straße wird von den Bürgerinnen und Bürgern als deplatziert wahrgenommen. Vor Ort kann erkannt werden, dass die Nutzung dieser Querungshilfe einen Umweg provoziert. Etwa 100m in Richtung Ortskern befindet sich der öffentliche Zugang zu einem Spielplatz. Daher wäre eine Querungshilfe, eventuell auch mit Vorrang auf Grund der zu erwartenden schützenswerten Nutzer:innengruppe vor dem Eingang wünschenswert. Zu der begutachteten Situation liegt bereits eine ältere, negative Einschätzung zur Installation eines Zebrastreifens vor. Dies könnte an der genauen Lage der Querungshilfe liegen. Liegt diese formal außerorts, ist die Installation eines Zebrastreifens nicht möglich. Zur Klärung der Situation ist das Gespräch mit dem

Abbildung 31: Umwegige Wegebeziehung zum Eingang des Spielplatzes



Quelle: eigene Aufnahme

Straßenbaulastträger zu suchen. Wünschenswert ist dabei ein kompromissorientierter Gesprächsverlauf unter Beachtung des aktuellen Leitfadens zur Installation von Fußgängerüberwegen des Landes.

Zwischenstopp – Mühlhofer Straße

Ein Zwischenstopp wurde an der Einmündung „Am Silberberg“ eingelegt. Hier herrschen schlechte Sichtbeziehungen sowohl vom Silberberg kommend als auch von der Mühlhofer Straße abbiegend. Ein Spiegel auf der gegenüberliegenden Straßenseite würde hier die Sicht und den Überblick über die Situation deutlich verbessern. Um die Straße am Silberberg zu überqueren ist hier zwar eine markierte Furt vorhanden, jedoch wäre eine deutlichere Markierung von Vorteil, die den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden an dieser Stelle Vorrang gewährt.

Abbildung 33: Einmündung Am Silberberg



Quelle: eigene Aufnahme

Dazu wird darauf hingewiesen, dass im Straßenzug „Am Silberberg“ keine Gehwege vorhanden sind (siehe Abbildung 33). Der Fußverkehr tendiert an der beobachteten Stelle dazu im Einmündungsbereich die Fahrbahn zu queren, um in Richtung Süden/ z. B. Kinderhaus zu laufen.

Station 2 – Mühlhofer Straße Einmündung Ortsstraße

Die Begehung führt weiter die Mühlhofer Straße entlang bis zur Einmündung der Ortsstraße. Die Teilnehmenden berichten, dass sich an dieser Einmündung bereits mehrere kritische Unfälle ereignet hätten und sich beinahe Unfälle beobachten lassen. Als zentrale Herausforderung werden auch hier die Sichtbeziehungen beschrieben. Herr Lensch zeigt anhand von Beispielen anderer Orte auf, dass Markierungen hier noch einmal zusätzlich für Aufmerksamkeit sorgen könnten, oder durch die Installation von Zebrastreifen die Sicherheit unterstützt werden kann.

Abbildung 34: Einmündung Ortsstraße in die Kreisstraße (Mühlhofer Straße/Meersburger Straße)



Quelle: eigene Aufnahme

Station 3 – Schulstraße

Wie innerhalb der Begehung mit den Kindergartenkindern findet ein Stopp vor dem Kinderhaus statt. Die Teilnehmenden merken auch hier an, dass weniger Kinder zum Kindergarten zu Fuß gehen würden. Eine Möglichkeit für die Kinder den Fußweg wieder attraktiver zu gestalten, könnte eine „Elternhaltestelle“ in Kombination mit einem Laufbus sein. Der Begriff und die Idee ist angelehnt an die Bushaltestelle und dient dem Zweck, dass Eltern ihre Kinder an einer ausgewiesenen Stelle in räumlicher Nähe zur Einrichtung absetzen und die Kinder dann die letzten Meter zu Fuß laufen. Es kommt der Vorschlag auf, dass Kinder, die zu Fuß zum Kindergarten laufen, belohnt werden könnten. Während der Diskussion und Ideensammlung zur Lösung des Problems, kam der Vorschlag seitens der Bürgermeisterin Frau Alberti, die Walking-Bus-Idee mit einer weiteren sozialen Ebene zu verknüpfen, sodass quasi „Leih-Großeltern“ oder ehrenamtliche Senior:innen mit den Kindern ähnlich wie Schülerlotsen zum Kindergarten laufen.

Ein Bürger merkt jedoch an, dass man bei diesem Problem direkt mit den Eltern der Kinder kommunizieren sollte, um herauszufinden, was sie dazu bewegen würde darauf zu verzichten ihr Kind mit dem Auto zum Kindergarten zu fahren oder wie man den Weg zum Kindergarten sicherer gestalten könnte, als wenn hier Unbetroffene darüber entscheiden. Man müsste hier genau nachfragen, um eine Analyse zu machen und anschließend qualifizierte Aussagen treffen zu können. Generell sind jedoch alle Beteiligten im Konsens, dass der Kindergarten in Daisendorf sehr zentral liegt und daher von jedem Fußläufig zu erreichen sein sollte.

Wie auch bereits in der Kinderbegehung am Vormittag wurde an dieser Stelle bemerkt, dass das Verkehrsaufkommen morgens sehr hoch ist, und die Straßen und Gehwege hin zum Kindergarten sehr eng sind. Die aktuelle Baustellensituation erschwert die Bedingungen momentan noch weiter.

Station 4 – Am Wohrenberg

Diese Station doppelt sich inhaltlich wie die Station am Kinderhaus mit der Kindergartenbegehung. Aus gutachterlicher Sicht wird darauf verwiesen, dass es wünschenswert ist eigenständige Gehwege (und Treppenanlagen) für den Alltagsverkehr so zu ertüchtigen, dass sie ganzjährig nutzbar sind. Auch auf die Aufteilung von Wohnstraßen wird eingegangen und auf Lösungsvorschläge aus der Kinderbegehung verwiesen.

Station 5 und 6 – Landwirtschaftsweg und Sanatoriumstraße

Die Begehung führt den Wohrenberg entlang eines Landwirtschaftsweges zum Wohngebiet in der Sanatoriumstraße. Hier sind keine Gehwege vorhanden und die Sicht ist durch Grünwuchs behindert. Da es sich hier um ein Wohngebiet handelt, kann hier Kinderspielen auf der Straße stattfinden. Durch die schlechten Sichtbeziehungen kann es schnell zu gefährlichen Situationen kommen. Herr Lensch erklärt hier, dass eine Ausbuchtung eine Möglichkeit sein könnte, Autofahrende durch die Markierung aufmerksam zu machen. Dies wäre eine Maßnahme, welche die Gemeinde kostengünstig und schnell umsetzen könnte. Ebenso wie farbliche Hinweise auf der Straße, die etwa auf aufspielende Kinder, oder auf die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h hinweisen.

Abbildung 35: Sichtbehinderung in der Einmündung Sanatoriumstraße



Quelle: eigene Aufnahme

Station 7 – Säntisblick

Entlang der Straße Säntisblick wurde von den Teilnehmenden angemerkt, dass der Fußweg im Winter sehr unattraktiv ist. Auch behindert Grünwuchs das Laufen. Eigenständige Fußwege sollten in die Räum und Reinigungsrouninen eingepflegt werden, so der Wunsch von Beteiligten und Gutachter.

Station 8 – Baitenhauser Straße

An der Einmündung zur Baitenhauser Straße wurde der nur einseitig vorhandene Gehweg thematisiert, welcher es den zu Fuß Gehenden vom Sämtisblick kommend erschwert die Straße zu queren. Weiter kann der gerade Verlauf der Straßenführung der Baitenhauser Straße dazu führen, dass Autofahrer mit einer überhöhten Geschwindigkeit diesen Fahrbahnabschnitt befahren. Wie an anderen Stellen, sollte geprüft werden, dass die gerade Fahrlinie unterbrochen wird.

Abbildung 36: Baitenhauser Straße Blickrichtung Osten



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 37: Einbauten im Seitenraum (Gehweg) - hier mit ausreichend Restbreite



Quelle: eigene Aufnahme

Weiter entlang der Baitenhauser Straße weist Herr Lensch darauf hin, dass auch die Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen für zu Fuß Gehende wichtig sind. Aber auch für Auto-

fahrende, die die zu Fuß Gehende besser erblicken können. Vielerorts sind Stromkästen ein Hindernis. An der Einmündung Alpenblick in die Baitenhauser Straße in Daisendorf wurde dies jedoch vorbildlich gelöst. Die Strom- und Internetverteilerkästen sind so installiert, dass ein ausreichende Restbreite auf dem Gehweg vorhanden ist.

Station 9 – Am Gärtlesberg

Die Begehung führt von der Baitenhauserstraße an den Gärtlesberg. Hier weisen Teilnehmende darauf hin, dass die Straßenführung viele Autofahrende zu erhöhter Geschwindigkeit und zum Rasen einlädt. Auch benutzen viele den Weg als Abkürzung. Die Gruppe diskutiert, ob man hier verschiedene Hindernisse zur Geschwindigkeitsreduktion aufstellen oder die Straße für den Durchgangsverkehr sperren könnte.

Abbildung 38: Detailaufnahmen "Am Gärtlesberg"



Quelle: eigene Aufnahme

Des Weiteren ist der Zustand der Bordsteine sehr schlecht und zeichnet sich durch viele Risse und schlechte Asphaltierung aus. Ebenso sind hohe Bordsteine mit Grünwuchs, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen (etwa mit Rollatoren) oder Eltern mit Kinderwägen ein Hindernis.

Station 10 – Aussichtspunkt und Verabschiedung

Am Aussichtspunkt am Gärtlesberg angekommen, bedankt sich Herr Lensch für die Ausdauer und die rege Teilnahme trotz hoher Temperaturen. Er gibt einen Ausblick auf die kommenden Schritte: Die Erstellung des Begehungsprotokolls, welches als Vorbereitung für die Maßnahmenvorschläge dient und erinnert an den Abschlussworkshop, der Ende Juli stattfinden wird. Mit der dort stattfindenden Diskussion wird dann der Abschlussbericht erstellt. Auch die Bürgermeisterin Frau Jacqueline Alberti bedankt sich für das Interesse und Engagement der Bürgerinnen und Bürger, sowie der Begleitung der Planersocietät und wünscht allen eine gute Heimreise.

8.3 Abschlussworkshop (27.07.2021)

Ablauf

Der öffentliche Abschluss-Workshop für die Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2020 in Daisendorf fand am Dienstag, den 27. Juli 2021 um 19:00 Uhr, unter Einhaltung der Corona Schutzbestimmungen im Bürgersaal des Rathauses in Daisendorf statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus sechs Personen zusammen, darunter Bürgermeisterin Frau Alberti, Repräsentant:innen der Kommunalpolitik, Bürgerschaft und der Planersocietät.

Begrüßung

Herr Lensch (Planersocietät) begrüßt die anwesenden Personen. Besonders erfreulich ist die durchgehende Teilnahme Einzelner über alle Termine des Fußverkehrs-Check.

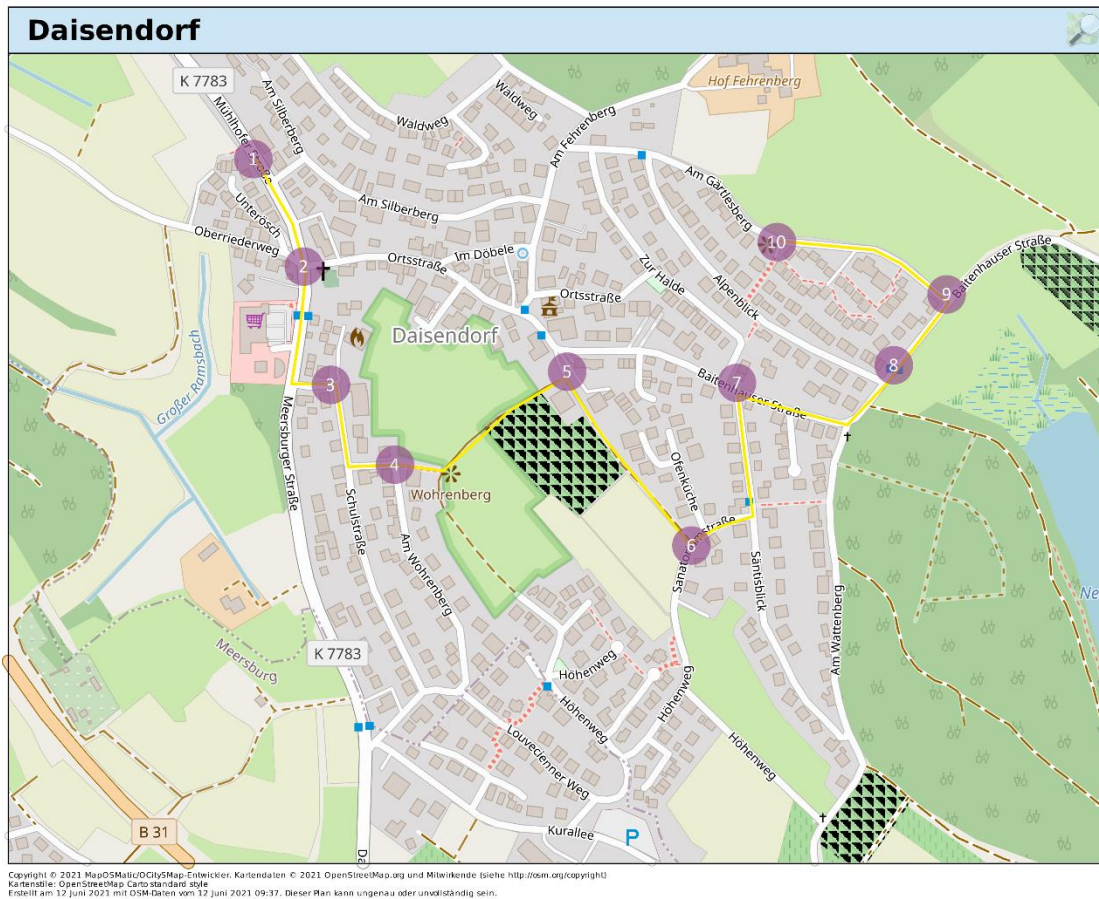
Auch Bürgermeisterin Frau Alberti begrüßt die Teilnehmenden im Bürgersaal und ist zuversichtlich, dass durch den Fußverkehrs-Check und Maßnahmvorschläge einige Problemstellen in Daisendorf angegangen werden könne.

Rückblick

Kern des Fußverkehrs-Checks sind zwei Begehungen: Beide wurden am 18. Juni 2021 durchgeführt, auf die Herr Lensch mit einigen Bildern auf neuralgische Punkte zurückblickte. Die erste Begehung fand mit den Kindern und Erzieherinnen des Kinderhauses statt und führte vom Kinderhaus über den Wohrenberg die Ortsstraße entlang und verlief über die Meersburger Straße wieder zum Ausgangspunkt, dem Kinderhaus.

Am Nachmittag fand die zweite Begehung statt, zu der die übrige Bevölkerung eingeladen war. Die Route startete am Fuß des Silberbergs und führte entlang der Mühlhofer Straße, über die Schulstraße über den Wohrenberg. Mündete in den Sämtisblick und endete am Aussichtspunkt am Gärtlesberg.

Dabei wurde die Situation der zu Fuß Gehenden vor Ort analysiert. Aus der Bürgerschaft kamen hierzu viele Anregungen und Wünsche, die in den Protokollen aufgenommen wurden.



Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Herr Lensch stellt die Handlungsfelder vor, die für die Gemeinde Daisendorf im Rahmen des Fußverkehrs-Checks als besonders wichtig angesehen wurden und welche Maßnahmenvorschläge für diese Handlungsfelder erarbeitet wurden. Es handelt sich dabei um die Handlungsfelder Querungen, Längsverkehr, Schulwege, Aufenthaltsqualität/Service sowie Kommunikation und Information. Vor allem das Thema *Querungen* wurde in der Analyse innerhalb der Sammlung der Punkte mit Herausforderungen, sowie den Begehungen durch die Beteiligten als besonders wichtig im Gemeindegebiet eingestuft.

Bei der Präsentation der Maßnahmenvorschläge, gibt Herr Lensch immer wieder bildhafte Beispiele aus anderen Kommunen, damit sich die Anwesenden hier ein besseres Bild machen können.



Intensiv wird die Situation um die Einmündung der Ortsstraße in die Kreisstraße diskutiert. Zu dieser Einmündung liegen neben dem gutachterlichen Entwurf ein weitere Planungsskizze vor, die aus einem vorangegangenen Verfahren stammt. Beide Planungsentwürfen haben Stärken und Schwächen, die es abzuwägen gilt, wenn ein Eingriff an dieser Stelle konkret werden sollte.

Die verkehrliche Situation entlang der Kreisstraße (Meersburger Straße/ Mühlhofer Straße) ist zentrales Thema innerhalb der Maßnahmendiskussion. Die Querungen der Kreisstraße und die Querungen der Einmündungen, sowie die Abwicklung des Fuß- und Radverkehr sind heute herausfordernd.

Neben baulichen Maßnahmen braucht es aus gutachterlicher Sicht eine veränderte Wahrnehmung innerhalb der Bevölkerung, um die Belange des Fußverkehrs zu stärken. Wichtig ist hierbei eine Kommunikationsstrategie, die regelmäßig auf verschiedene Aspekte des Fußverkehrs über verschiedene Kanäle informiert. Ebenso sind die Teilnehmenden des Fußverkehrs-Checks und der Workshops Multiplikatoren, die die Thematik in die restliche Bürgerschaft tragen können. Auch durch lokale Berichterstattung, wie bereits beim Fußverkehr-Check geschehen, lässt sich das Thema in das Bewusstsein rücken.

Bei der Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die Gesellschaft von Daisendorf weist Herr Lensch auch auf einen zuständigen Mitarbeiter des Bodenseekreis hin. Der Bodenseekreis ist Mitglied in der *Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg*. Durch diese Arbeitsgemeinschaft können themenspezifische Materialien und Programme bestellt werden, die sich in anderen Baden-Württembergischen Kommunen bereits bewährt haben, oder einen hohen widererkennungswert haben, da sie landesweit eingesetzt werden.

Ausblick

Innerhalb des Fußverkehrs-Check werden die erarbeiteten Maßnahmen in einem Abschlussbericht festgehalten und das gesamte Programm des Fußverkehrs-Check noch einmal im Gemeinderat präsentiert. Die Präsentation im Gemeinderat findet voraussichtlich im Oktober oder November 2021 statt.

Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

KOA 2021- Koalitionsvertrag. Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg, CDU Baden-Württemberg: JETZT FÜR MORGEN. DER ERNEUERUNGSVERTRAG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG, Stuttgart, 2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ivm 2014 – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt am Main: Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum.

Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm|Nr. 3, 1. Auflage. Frankfurt am Main, 2014.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

LGVFG 2010 – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sonstige Quellen:

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

Anhang

1 Veröffentlichung der Ergebnisse im Amtsblatt der Umfrage anstelle eines Auftaktworkshop

Umfrage zum Fußverkehrs-Check - Auswertung

Liebe Bürgerinnen und Bürger, liebe Interessierte,

Corona zwingt uns, gewohntes Handeln zu ändern. So ist der Fußverkehrs-Check anders gestartet als es geplant war. Statt einer gemeinsamen Diskussion in Daisendorf vor Ort haben wir Sie Anfang Dezember aufgerufen ihre persönlichen Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in unserer Gemeinde mitzuteilen.



Erfreulicherweise haben wir über das Amtsblatt und die Stellwand im Rathaus insgesamt 31 Rückmeldungen erhalten. Zusätzlich waren etliche Bürger:innen über das Programm smarticipate vom Fraunhofer Institut digital sehr aktiv.

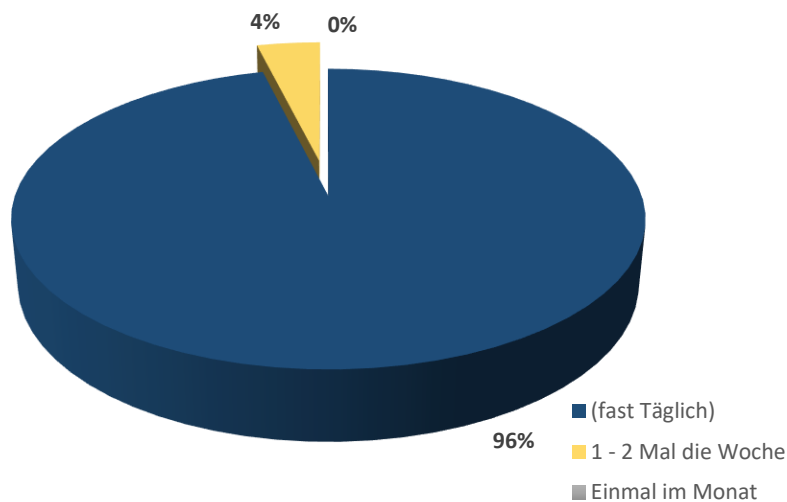
Zwischenzeitlich wurden alle Rückmeldungen ausgewertet und an das Fachbüro Planersocietät weitergeleitet. Anhand dieser Informationen werden nunmehr die Routen für die zwei Begehungen festgelegt.

Aufgrund des aktuell bestehenden „Lockdowns“ müssen die zwei im Januar dieses Jahres geplanten Begehungen allerdings verschoben werden. Nur so kann die Beteiligung der Bürger ermöglicht werden, die dem Verkehrsministerium so wichtig ist. Lokale Herausforderungen und Problemstellen lassen sich nur erkennen, wenn alle Interessierten gemeinsam vor Ort die Situation begutachten und Sachverhalte konkret beschreiben. Es ist mit Aufgabe des Fußverkehrs-Checks diese Lokalkompetenz zu erarbeiten und zu fixieren.

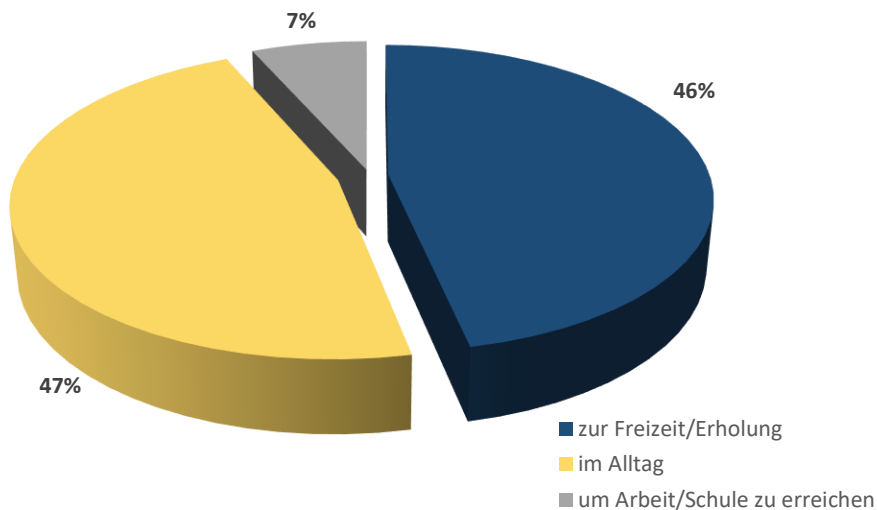
Die gute Beteiligung und die Antworten zeigen ein starkes Interesse an dem Thema Fußverkehr. Nutzungshäufigkeit und Zweck des zu Fußgehens zeigen einen hohen Stellenwert des Fußverkehrs in Daisendorf.

Wir freuen uns auf die gemeinsamen Begehungen mit Ihnen und werden Sie rechtzeitig informieren, wenn das Infektionsgeschehen die Begehung wieder zulässt.

1. Wie häufig legen Sie aktuell Wege zu Fuß zurück?



2. Zu welchem Zweck legen Sie überwiegend Wege zu Fuß zurück?



3. Wo erleben Sie Konflikte in Daisendorf?!

a. unsichere Stellen beim Queren der Fahrbahn:

➤ K7783

- Überhöhte Geschwindigkeit -> Blitzer an Ortseingang aus Richtung Gebhardsweiler kommend?
- Kreuzungsbereich Ortsstraße (Mehrfachnennung!)
- Kreuzungsbereich Schulstraße
- Höhe Spielplatz Oberriederweg (Mehrfachnennung!)
- Höhe Verbindung zu San-Gimignano-Weg

➤ Ortsstraße/Baitenhauserstraße

- Ende Bernhardweg -> Zebrastreifen für Schulkinder
- Querung bei Krötenschranke

➤ Höhenweg

- Höhenweg Serpentine – Treppe zum Augustinum?



- Schulstraße
 - Vor dem Kinderhaus (Mehrfachnennung!)
- b. Stellen an denen der Fahrbahnbelag schlecht ist:
 - Am Silberberg (Mehrfachnennung!)
 - Baitenhauserstraße (Mehrfachnennung!)
 - Baitenhauserstraße 35-39 – Fußweg
 - Ofenküche – Schachtdeckel vor Haus Nr.8
 - Fußweg zwischen Augustinum und Dr. Zimmermann-Stift
 - Schützenstraße, Waldweg, Am Fehrenberg, Im Döbele, Am Gärtlesberg
- c. Stellen an denen Sie den übrigen Verkehr schlecht sehen:
 - Kreuzungsbereiche
 - K7783/Am Silberberg (Mehrfachnennung!)
 - Am Fehrenberg/Am Silberberg (Mehrfachnennung)
 - Schützenstraße/Waldweg
 - Alpenblick/Am Gärtlesberg
 - Am Wattenberg/Baitenhauserstraße
 - Im Döbele/Ortsstraße
 - Ofenküche/Sanatoriumstraße
 - Am Wohrenberg/Louvecienner Weg
 - Kurallee/Am Wohrenberg/K7783
 - Straßen
 - Am Fehrenberg (Mehrfachnennung!)
 - Am Silberberg, Im Döbele, Ortsstraße (u.a. Haus Nr.28/30), Schützenstraße
 - bestimmte Stellen
 - Schulstraße vor Kinderhaus
 - Höhenweg vor Spielplatz

d. Stellen, an denen Sie als Fußgänger:innen wenig Platz haben:

➤ Kreuzungsbereiche

- Schützenstraße/Waldweg
- Ofenküche/Sanatoriumstraße
- Am Fehrenberg/Am Silberberg
- Baitenhauserstraße/Zur Halde

➤ Straßen

- Am Fehrenberg (Mehrfachnennung!)
- Am Silberberg (Mehrfachnennung!)
- Am Gärtlesberg (Mehrfachnennung!)
- Ortsstraße, wenn Autos auf Gehweg parken
- Im Döbele
- Schützenstraße
- Waldweg
- Am Wattenberg

➤ bestimmte Stellen

- Ortsausgang Baitenhauserstraße bis Neuweiher Grillhütte (Mehrfachnennung!)
- Kapelle, Beginn Ortsstraße (Mehrfachnennung!)
- Sanatoriumstraße Kurvenbereich
- Treppe Alpenblick/Zur Halde (Bordstein als Stolperfalle/ Beleuchtung fehlt)
- Am Fehrenberg Richtung Schützenhaus
- Hedelbachweg ab Augustinum in Richtung Allmendweg



e. Stellen mit Hindernissen oder Barrieren, wie z.B. Bordsteine, Treppen, zu steile Rampen etc.:

- Treppe Höhenweg Kinderhaus
- Ortsstraße (Ortsstraße 13 bis Deifel) parkende PKW aus Fußweg
- Fußweg K7783 Richtung neuer Friedhof (Mehrfachnennung!)
- Eingang alter Friedhof nicht barrierefrei
- Baitenhauserstraße/Zur Halde (Hecke behindert Sicht)

4. Sonstige Anregungen?

- Sicherung Wegerecht für neue Abkürzungswege zwischen Ortsmitte/Kinderhaus sowie Ortsstraße/Silberberg/Waldweg (Mehrfachnennung!)

- Licht der Straßenbeleuchtung ist zu grell, insbesondere entlang des Höhenwegs
- Neuweiher Grillhütte bis Ortseingang Tempo 50
- Wege attraktiver gestalten (Bäume pflanzen, Sitzbänke aufstellen, Mülltonnen nicht sichtbar)
- Infotafeln über das Dorf (Geschichte, historische Daten etc.)
- Heckenrückschnitte
- Aufstellen einer Bank Ortsausgang Richtung Baitenhäuser
- Fußweg zum Neuweiher neu schottern
- Vorhandene Treppen von Laub befreien
- Vorhandene Treppen von Laub befreien
- Neue Fahrbahnmarkierung Tempo 30 zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Im Döbele als Einbahnstraße
- Gehwegstreifen auf der Straße aufbringen
- Gegen auf Gehwegen parkende PKW vorgehen
- Empfehlung durch Gemeinde, dass Fußgänger:innen die linke Straßenseite nutzen sollen

