

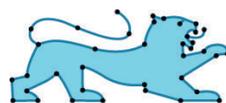


Fußverkehrs-Check

Stadt Filderstadt

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

Abschlussbericht



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/58 96 96 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

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

Dortmund, im Januar 2016

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Hintergrund der Maßnahme	5
2 Methodik und Ablauf des Fußverkehrs-Check	6
3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	8
4 Maßnahmen nach Handlungsfeldern	10
4.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)	10
4.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)	12
4.3 Handlungsfeld Querungen (C)	14
4.4 Handlungsfeld Ruhender Verkehr (D)	15
4.5 Handlungsfeld Wegequalität (E)	17
4.6 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (F)	19
4.7 Handlungsfeld Wegebeziehungen (G)	20
4.8 Sonstige Handlungsvorschläge	20
4.9 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	20
5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	22
6 Zusammenfassung	24
7 Dokumentation	26
7.1 Auftaktworkshop (01. Oktober 2015)	26
7.2 Begehungen (29. Oktober 2015)	27
7.3 Abschlussworkshop (26. November 2015)	36
7.4 Postionspapier einer Teilnehmerin der Begehung am Vormittag	39
Quellenverzeichnis	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Check	6
Abbildung 2: Einschätzung der Fußgängersituation	9
Abbildung 3: Geschnittenes Pflaster in Münster	10
Abbildung 4: Doppelbord.....	11
Abbildung 5: Taktile Leitelemente	11
Abbildung 6: Markierung Berlin, Maaßenstr.	12
Abbildung 7: Pink Street in Lissabon.....	13
Abbildung 8: Markierung zur Verdeutlichung	14
Abbildung 9: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen.....	17
Abbildung 10: Umnutzung des Parkraums	17
Abbildung 11: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gemittelte Bewertung der Handlungsfelder.....	9
Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung.....	21

Abkürzungsverzeichnis

BGG	Bundesbehindertengleichstellungsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LSA	Lichtsignalanlage

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

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

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden zwischen Juni 2015 und Februar 2016 in 15 ausgewählten Kommunen Badens-Württembergs Fußverkehrs-Checks statt.

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

2 Methodik und Ablauf des Fußverkehrs-Check

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

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

In der ersten landesweiten Maßnahme zur systematischen Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden aus 62 kommunalen Bewerbungen von einer Fachjury 15 Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hüfingen, Karlsruhe, Kehl, Königfeld im Schwarzwald, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungs- bis zur Abschlussphase erstreckte sich von Juni 2015 bis Februar 2016.

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

Bei der **Auftaktveranstaltung** wurden die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele präsentiert, um eine allgemeinen Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Ferner wurden Routenvorschläge und Themen der Begehungen vorgestellt, die zusammen mit den Mitarbeitern des Stadtplanungsamts, des Tiefbau-

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



amts, der Wirtschaftsförderung, der Straßenverkehrsbehörde und des Referats für Chancengleichheit sowie für Bürgerbeteiligung in der Stadtentwicklung entwickelt wurden. In der anschließenden Pause wurden die Teilnehmer aufgefordert mit grünen und roten Klebepunkten kritische Bereiche (rot) und gelungene Beispiele (grün) kenntlich zu machen. Danach wurden in der Diskussion jene Punkte diskutiert, die den Teilnehmenden besonders wichtig waren und die nicht auf den Begehungsrouten lagen, um gegebenenfalls die Routen noch anzupassen.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden im Filderstädter Ortsteil Bernhausen durchgeführt. In Bernhausen lag das Hauptinteresse der Verwaltung in dem Abschnitt zwischen S-Bahnhof und der Fußgängerzone sowie der Fußgängerzone mit den umliegenden Straßen. Daher wurde nur eine Begehungsstrecke gewählt; diese wurde einmal am Vormittag und einmal am Spätnachmittag begangen, um unterschiedlichen Zielgruppen die Teilnahme zu ermöglichen. Die unterschiedlichen Zielgruppen, die mit den Terminen erreicht wurden, führten auch zu unterschiedlichen Themen oder Sichtweisen, die bei den Begehungen diskutiert wurden. So wurde am Vormittag eher die Sichtweise von Menschen mit Kindern und Senioren diskutiert, am Spätnachmittag überwog die Betrachtungsweise aus Sicht der Einzelhändler und Berufstätigen. Neben Bürgern sowie einigen Mandatsträgern waren Vertreter unterschiedlicher Abteilungen der Stadtverwaltung anwesend. Am Nachmittagstermin nahm der Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg teil, der an einer Begehung beispielhaft teilnahm, um sich ein Bild von den Fußverkehrs-Checks zu machen.

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

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Der Stadtteil Bernhausen gehört zu Filderstadt, was sich aus fünf Stadtteilen zusammensetzt. In Bernhausen liegt der Endhaltepunkt der S-Bahnlinie S1 und stellt einen wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV für die Region dar. In Bernhausen ist die Siedlungsstruktur recht kompakt und Wege für die Erledigung des täglichen Bedarfs können zu Fuß zurückgelegt werden. Die kleine Fußgängerzone und sowie andere Geschäfte des täglichen und übergeordneten Bedarfs sind in etwa 300 m weit vom Bahnhof entfernt, aber städtebaulich nicht verbunden. Hinzu kommt die Trennwirkung der B312, die die Innenstadt durchschneidet. Daher erschließt sich der Weg zu Fuß in die Innenstadt nicht und die Entfernungen erscheinen länger als sie tatsächlich sind. Entlang der Bundesstraße sind die Seitenräume teilweise sehr schmal und die verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein. Dies trägt ebenso dazu bei, dass das Zentrum kaum als ein solches genutzt wird. Kennzeichnend für die Fußgängerzone und den angrenzenden verkehrsberuhigten Bereiche ist, dass die Oberflächen mit unterschiedlichsten Materialien gestaltet sind. Dies hatte das Ziel den Straßenraum aufzuwerten; nun stellen die uneinheitlichen Oberflächen Hindernisse besonders für mobilitätseingeschränkte Personen dar. Eine Stärke der Wegeinfrastruktur in Bernhausen sind verschiedene autofreie, unabhängig von Straßen geführte Gehwege. Diese sind allerdings noch nicht alle in einem optimalen Zustand, was Qualität und Beleuchtung angeht. Außerdem bilden sie noch kein eigenständiges Netz aus, was diese Wege attraktiver machen würde.

Bei der Befragung der Teilnehmer, wie sie die Situation hinsichtlich bestimmter Handlungsfelder bewerten, zeigte sich ein ähnliches Bild (siehe Abbildung 2). Bewertet wurde mehrheitlich im mittleren Bereich. Etwas schlechter wurde das Thema Barrierefreiheit und Öffentlichkeitsarbeit/Fußverkehrsklima bewertet. Sicherheit, Wegequalität und Querungsmöglichkeiten entsprechen in etwa dem Durchschnitt. Die gute Erreichbarkeit innerhalb Bernhausens ist den Bürgern bewusst. (vgl. Tabelle 1)

Abbildung 2: Einschätzung der Fußgängersituation

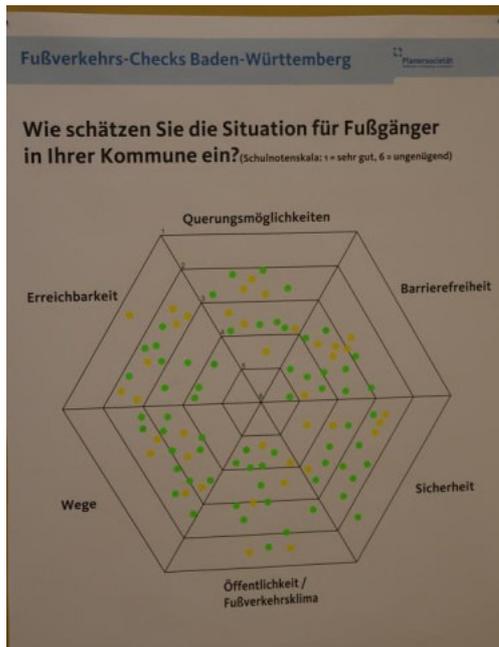


Tabelle 1: Gemittelte Bewertung der Handlungsfelder

Handlungsfeld	gemittelte Note
Erreichbarkeit	2-3
Wege	2-3
Barrierefreiheit	3
Querungsmöglichkeiten	2-3
Sicherheit	2-3
Fußverkehrsklima	2-3

4 Maßnahmen nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Filderstadt. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftaktworkshop, den Diskussionsbeiträgen während der Begehungen und den gewonnen Eindrücken während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Für den Abschlussworkshop wurden diese in Handlungsfelder zusammengefasst. Die Handlungsfelder stellen dabei Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks dar.

4.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

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

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass unzureichende Barrierefreiheit nicht nur punktuell auftritt. Mit einem Sofortprogramm könnte die Situation für einzelne Kreuzungen verbessert und damit für jeweils Betroffene die Mobilität erleichtert werden. Es wird aber in Hinblick auf den gesamten Ortsteil eine systematische Priorisierung und Maßnahmenentwicklung empfohlen. Die Auswahl der Strecken für eine Priorisierung kann entweder nach Straßenklassen (Hautverkehrsstraßen zuerst) oder nach Quell- und Zielbeziehungen von mobilitäts- und seheingeschränkten Personen erfolgen.

Absenkung der Borde an den Knotenpunkten und glatte Oberflächen (A1)

Nicht abgesenkte Borde stellen für mobilitätseingeschränkte eine Barriere dar, die je nach Grad der Einschränkung und in Abhängigkeit vom Fahrzeug nicht zu überwinden ist. Entweder muss ein Umweg bis zur nächsten Absenkung zurückgelegt werden oder diese Strecken können von diesen Bürgern nicht benutzt werden. Um aber auch den Bedürfnissen von Blinden und seheingeschränkte Menschen gerecht zu werden, sollte die Bordhöhe 3 cm betragen.

Wenn hoher Querungsbedarf besteht und die Platzverhältnisse es ermöglichen, sollten Furten mit zwei unterschiedlich hohen Borden angelegt werden. Das heißt es wird ein Querungsbereich mit Nullabsenkung und einer mit einem Bord von 6 cm Höhe angelegt, die jeweils mit den entspre-

Abbildung 3: Geschnittenes Pflaster in Münster



chenden taktilen Bodenelementen zu kennzeichnen sind (vgl. **Abbildung 4, Abbildung 5**).

Neben den Borden sind für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen glatte Oberflächen wichtig. Da das Auswechseln des Belags sehr aufwändig und umfassend ist, kann im Einzelfall auch über Asphaltstreifen nachgedacht werden. Wenn historisches Pflaster gelegt werden soll, kann dieses auch geschnitten oder die Fugen gefüllt werden um eine glatte Oberfläche herzustellen (vgl. **Abbildung 3**).

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Scharnhäuser Str. (Bordabsenkungen)
- Bernhäuser Hauptstr./Rosenstr. (Bordabsenkungen, Oberfläche)
- Obere Bachstr. (Oberfläche)
- Rosenstraße und im Bereich der Jakobuskirche (Oberfläche)

Abbildung 4: Doppelbord



Implementierung eines Blindenleitsystems je nach Prioritätensetzung (A2) und Überprüfung der Signalgeber nach Eignung für Sehbehinderte (A3)

Abbildung 5: Taktile Leitelemente



Taktile Elemente stellen eine wichtige Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen dar. Die Ausstattung von mindestens den wichtigsten Kreuzungsbereichen sollte angestrebt werden. Dies betrifft vor allen Dingen Routen mit hoher Bedeutung für die Nahversorgung innerhalb von Wohnvierteln. Unabhängig davon sollte im Verwaltungshandeln implementiert werden, dass bei sowieso anfallenden Baumaßnahmen und Erneuerungen der Einbau von tak-

tilen Leitelementen entsprechend den Richtlinien standardisiert erfolgt.

Bei Lichtsignalanlagen ist systematisch zu überprüfen, ob die Signalgeber für Blinde und Sehingeschränkte Menschen angepasst sind und gegebenenfalls nachzurüsten sind.

4.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)

Die Aufenthaltsqualität trägt entscheidend dazu bei, ob sich Menschen zu Fuß bewegen oder nicht. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Allerdings sind es viele Faktoren, die dazu beitragen einen Raum als zu attraktiv zu empfinden. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst.

In Bernhausen sind an den unterschiedlichen Orten unterschiedliche Fragestellungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität zu bearbeiten. Die Hauptverkehrsstraßen mit stellenweise engen Seitenräumen, die Fußgängerzone und die verkehrsberuhigten Bereiche haben jeweils unterschiedliche Anforderungen.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Volmarstraße (B1)

Die Volmarstraße ist die direkte 200 m lange Verbindung zwischen Bahnhof und der Fußgängerzone. Durch die städtebauliche Gestaltung erschließt sich nicht die Verbindungsfunktion der Straße und es entsteht nicht das Gefühl eines Zentrums.

Mögliche Maßnahmenvorschläge:

- Eingangssituation in die Innenstadt am Bahnhof baulich verdeutlichen
- Farbliche Markierungen, um die Funktion der Straße zu verdeutlichen (Beispiel: Füße die die Richtung weisen, eine Linie, der man folgt oder auffällige Farbe auf der gesamten Fahrbahn)
- Mehr Grün in der Straße, um das Mikroklima zu verbessern
- Eckgrundstück Bernhäuser Hauptstraße/Volmarstraße nutzen, um den Beginn der Fußgängerzone zu verdeutlichen
- Querung der Bernhäuser Hauptstraße (B312) fußgängerfreundlich gestalten (Rund-Um-Grün; überbreite Furt mit zwei Ampeln)

Abbildung 6: Markierung Berlin, Maaßenstr.



- Querung baulich verdeutlichen (Aufpflasterung, Farbmarkierung, Fahrbahnverengung) um Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen
- Standort der Bushaltestelle überprüfen
- Überprüfen der Führung des Busverkehrs durch die Volmarstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Bernhäuser Hauptstraße (B312)
- Mehr Gastronomie und Einzelhandel

Abbildung 7: Pink Street in Lissabon

Quelle: Homepage CTL

Fußgängerzone (B2)

Die Fußgängerzone leidet unter einem Attraktivitätsverlust. Es sind kaum noch attraktive Einzelhandel- oder Gastronomieeinrichtungen vorhanden, allerdings findet zweimal wöchentlich ein Wochenmarkt statt, der gut genutzt wird.

Für Anlieger und Lieferverkehr ist die Einfahrt zu bestimmten Zeiten frei. Allerdings ist die Beschilderung schwer erkennbar und es erfolgt keine Kontrolle, wer einfährt. In den Stoßzeiten wird daher die Fußgängerzone gerne als Abkürzung genutzt. Außerdem wird innerhalb der Fußgängerzone auch außerhalb der freigegebenen Zeiten geparkt.

Mögliche Maßnahmenvorschläge:

- Ein bzw. Ausfahrt nur noch an einer Seite ermöglichen oder Einrichten von beweglichen Poller, um Einfahrt nur für Anlieger zu ermöglichen
 - Anlieger für die Einhaltung der Lieferzeiten sensibilisieren
- Spielmöglichkeiten für Kinder
- Städtebauliche Öffnung zur Volmarstraße (Verlegen bzw. Verkleinerung des Brunnens)
- Sitzgelegenheiten
- Attraktiverer Einzelhandel oder mehr hochwertige Gastronomie

Bernhäuser Hauptstraße (B312)

An dieser Kreuzung beginnt ein verkehrsberuhigter Bereich, dessen Eingangssituation zusammen mit der Einmündung in die Bernhäuser Hauptstraße sehr unbefriedigend ist (siehe Abschnitt 3.3).

- Verbreiterung der Seitenräume, wo noch möglich

- Temporeduzierung, um die negativen Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr so gering wie möglich zu halten
- Mehr Querungsmöglichkeiten, um die Barrierewirkung zu reduzieren

4.3 Handlungsfeld Querungen (C)

Sichere Querungen sind Grundlage für geschützten Fußverkehr. Ohne Signalsteuerung sind diese vergleichsweise günstig und schnell umsetzbar. Auf den Begehungen wurden verschiedene mögliche Varianten genannt. Fußgängerüberwege geben den Zufußgehenden Vorrang und sind daher die komfortabelste Lösung. Mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln können die Fahrbahnbreite verringert und die Sichtverhältnisse zusätzlich verbessert werden. Eine weitere einfache Möglichkeit eine Querungssituation zu verdeutlichen ist, die farbliche Markierung (flächenhaft, linear, Punkte oder mit (Fußabdruck)symbolen). Da die Anlage von Fußgängerüberwegen an spezielle Anforderungen gebunden ist, ist deren Anlage nicht immer möglich. Andere Varianten könnten sinnvolle Alternativen darstellen. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass Fußgänger den direktesten und kürzesten Weg nehmen können.

Systematische Bedarfsanalyse Übergänge ohne Lichtsignalanlagen schaffen (C1)

Querungshilfen ohne Lichtsignalanlagen sind vergleichsweise kostengünstig und einfach umzusetzen. In verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 30-Zonen sind extra Querungshilfen nicht vorgesehen, aber auch dort können bauliche Veränderungen die Sichtbarkeit verbessern und auch bei geringen KFZ-Geschwindigkeiten die Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl erhöhen. Außerdem können zum Beispiel Markierungslösungen den Eingang eines verkehrsberuhigten Bereiches verdeutlichen (vergleiche Abbildung 8).

Abbildung 8: Markierung zur Verdeutlichung



Folgende Vorgehensweise für die Priorisierung wäre sinnvoll:

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

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Rosenstraße/Bernhäuser Hauptstraße: eindeutige Furt für den Fußgänger
- Obere Bachstraße/Krokisgasse: Geradliniger Übergang für Fußgänger über die Krokisgasse
- Pulsstraße: Fußgängerüberweg an der Einmündung Plieninger Straße

Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzungen (C2)

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

Grundsätzlich sollte bei der Programmierung der Lichtsignalsteuerung beachtet werden:

- Prioritätensetzung überdenken, Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr abwägen
- Querungen in einem Zug ermöglichen
- Wartezeiten auch bei komplexen Kreuzungen reduzieren (möglichst nicht mehr als 40 Sekunden)
- Mittelinseln ausreichend breit
- Möglichkeiten von Rund-um-Grün prüfen

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Querung Bernhäuser Hauptstraße/Volmarstraße: In Abschnitt 3.2 beschriebene Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität müssen zusammen mit der Programmierung der Lichtsignalanlage geplant werden
- Rosenstraße/Bernhäuser Hauptstraße: Verlegen der Lichtsignalanlage bzw. Fußgängerfurt über den gesamten Kurvenbereich
- Scharnhäuser Straße: LSA-Phasen überprüfen, Einmündungsbereiche in Nebenstraßen einengen
- Untere Bachstraße: LSA-Phasen überprüfen, Einmündungsbereiche in Nebenstraßen einengen

4.4 Handlungsfeld Ruhender Verkehr (D)

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

Straßenecken mit Pollern und durch mehr Kontrollen von Falschparkern freihalten (D1)

Neben verstärkten Kontrollen stellen Poller eine Möglichkeit dar, um das Abstellen auf dem Gehweg oder auf Sperrflächen zu verhindern. Das Markieren von Sperrflächen ist, abhängig vom Parkdruck, meist nicht ausreichend.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Umgebung der evangelischen Jakobuskirche
- Obere Bachstraße: zwischen Krokisgasse und Bernhäuser Hauptstraße
- Krokisgasse: Übergang auf Höhe Obere Bachstraße
- Volmarstraße/Friedensstraße

Abbildung 8: Poller um Gehwegparken zu verhindern***Neusortierung des ruhenden Kfz-Verkehrs in den verkehrsberuhigten Bereichen (D2)***

In den verkehrsberuhigten Bereichen sind teilweise so viele Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr ausgewiesen, dass der Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht mehr erkennbar ist. Dadurch sind auch Sichtbeziehungen nicht mehr möglich, die aber die Grundlage für den sicheren Verkehrsablauf darstellen.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Rosenstraße
- Bereich um die evangelische Jakobuskirche

4.5 Handlungsfeld Wegequalität (E)

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend ist die Qualität. Die nutzbare Mindestbreite für einen Gehweg sollte mindestens 1,8 m betragen.

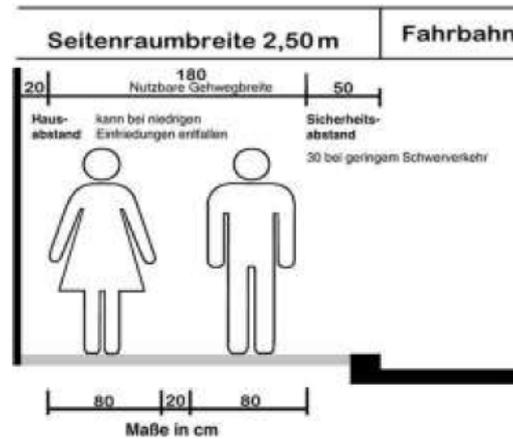
Gehwegbreiten (E1)

Der Mindestbedarf bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen. Damit Menschen gerne zu Fuß gehen, sind breitere Gehwege einzurichten, wenn es möglich ist. Neben der eigentlichen

Breite ist es wichtig, dass die Zufußgehenden genügend Abstand zu der Fahrbahn haben, besonders, wenn es viel Schwerverkehr gibt. Für die Wahrnehmung, welche Verkehrsart in einer Straße dominiert, ist das Verhältnis zwischen Fahrbahn- und Gehwegflächen entscheidend. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen wird eine Aufteilung zwischen Nebenflächen und Fahrbahn in einem Verhältnis von 30:40:30 empfohlen (FGSV 2006). Bei diesem Verhältnis entsteht für Zufußgehende der Eindruck, dass sie genügend Raum haben und der Kfz-Verkehr nicht dominiert. Um dieses Verhältnis zu erreichen, ist meist eine vollständige Neuaufteilung des Straßenraums notwendig. Da in Bernhausen im Rahmen der Stadterneuerung Veränderungen anstehen, sollten solche Überlegungen von Anfang an einbezogen werden. Da damit Eingriffe in das bisherige Verkehrsgeschehen verbunden sind, sollten systematische Analysen und Priorisierungen durchgeführt werden. An einzelnen Engstellen, kann man aber auch bereits mit kurzfristigen Einzelmaßnahmen Verbesserungen erzielen.

- Bei Haltstellen mehr Aufstellflächen anbieten: Anlage von (provisorischen) Buskaps, Abschaffen von Kfz-Stellplätzen, Reduzierung/ Zusammenlegung der Kfz-Spuren
- Außengastronomie wie bereits in Punkt 3.2.2 erläutert auf Kfz-Stellplätze verlegen

Abbildung 9: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen



Quelle: FGSV 2002

Abbildung 10: Umnutzung des Parkraums



Quelle: Valeska Zepp

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- B312: Bernhäuser Hauptstraße/Nürtinger Straße/ Diepoldstraße/Aicher Straße

Fahrbahnqualität (E2)

Für die Querung ist auch die Qualität des Fahrbahnbelags entscheidend, da sich bei zu starken Niveauunterschieden (z.B. durch Setzungen) unsichere Fußgänger nicht gut und sicher die Fahrbahn queren können.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Filderbahnstraße, Ausgang S-Bahn

Wegequalität und Hindernisfreiheit (E3)

Neben der Breite des Gehwegs ist es auch wichtig, dass die Gehgasse von Hindernissen wie Werbetafeln, Verkehrsschildern oder Mülleimern freigehalten wird. Außerdem ist die Wegebeschaffenheit wichtig. In Filderstadt war die Unterschiedlichkeit und Unebenheit der Oberflächenmaterialien, wie schon in Abschnitt 3.1. beschrieben, besonders auffällig. Die Gehwege waren allgemein in einem guten Zustand.

- Aufmerksamkeit bei der Erteilung von Genehmigungen von Sondernutzungen und Kontrollen
- Sensibilisierung der Bürger für die Belange von Fußgängern in Bezug auf Mülleimer und sonstige Hindernisse
- Vereinfachung der Oberflächen

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- B312: Bernhäuser Hauptstraße/Nürtinger Straße/Diepoldstraße/Aicher Straße
- Auf dem Platz des S- und Bus-Bahnhofs

Beleuchtungskonzept überprüfen (E4)

- Helligkeit der Leuchten im Zusammenhang mit der Zahl der Standorte überprüfen und gegebenenfalls die Beleuchtungsstärke bzw. die Zahl erhöhen
- Wartungsabstände überprüfen und verkürzen

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Krokisgasse/Rosenstraße
- Fußgängerzone
- Bernhäuser Hauptstraße
- Aicher Straße

4.6 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (F)

Bei den Begehungen wurden die erlaubten bzw. die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten an der B312 kritisiert. Die höheren Kfz-Geschwindigkeiten verringern die Aufenthaltsqualität (Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe) und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Auch in den verkehrsberuhigten Bereichen wurden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten kritisch angemerkt. Diese und die bauliche Gestaltung mit den zugelassenen Parkplätzen führen dazu, dass nicht das Gefühl entsteht, sich in einem verkehrsberuhigten Bereich zu befinden. Zu vermeiden ist das mehrmalige Wechseln der Höchstgeschwindigkeit auf kurzen Abschnitten, um einen einheitlichen Verkehrsfluss zu ermöglichen und die Situation für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig zu gestalten.

Machbarkeitsanalyse zur Temporeduzierung (F1)**Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:**

- B312: Bernhäuser Hauptstraße/Nürtinger Straße/Diepoldstraße/Aicher Straße

Verstärkte Kontrollen und Maßnahmen zum Einhalten der Geschwindigkeitslimits (F2)

- Stärkere Geschwindigkeitskontrollen/Blitzer
- Geschwindigkeitsdisplays, die die Geschwindigkeiten anzeigen oder ein „Danke“ einblenden
- Bauliche Maßnahmen wie Schwellen, Kissen
- Markierungen zur Verdeutlichung der verkehrsberuhigten Bereiche

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Rosenstraße/Burgstraße
- Umgebung der Jakobuskirche

4.7 Handlungsfeld Wegebeziehungen (G)

Bei den Begehungen wurde deutlich, dass den Bürgern die Durchgängigkeit eines Wegenetzes wichtig ist. Es wurde auch klar, dass eigenständige Wege für den Fußverkehr, wenn sie vorhanden sind, genutzt werden. In Bernhausen sind einige eigenständige, von den Straßen unabhängige Fußwege vorhanden, die teilweise auch genutzt werden, wenn sie bekannt sind.

Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen (G1)

Grundsätzlich ist ein durchgängiges Wegenetz anzubieten, wobei Wegebeziehungen abseits der Straßen einzubeziehen sind. Diese stellen oftmals Abkürzungen dar und sind attraktiver, da sie getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen. Oberflächenqualität und Breite sind genauso wichtig, wie bei straßenbegleitenden Wegen. Besonders wichtig ist die ausreichende Beleuchtung, damit die Wege auch im Dunkeln genutzt werden können. In Betracht sollte auch ein Beschilderungssystem gezogen werden, da sich bei den Begehungen gezeigt hat, dass zum Teil auch Einheimischen manche Wege nicht bekannt waren.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

- Sonnenweg

4.8 Sonstige Handlungsvorschläge

Bei der Abschlussveranstaltung wurde von den Teilnehmern nochmals abgefragt, was für Ergebnisse für sie herausgekommen sind. Es zeigte sich, dass die Teilnehmer am meisten Wert auf die Qualität und die Erreichbarkeit der Fußgängerzone legen. Die Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone durch bauliche Maßnahmen innerhalb wie auch die Verbesserung des Zugangs sowie durch mehr attraktive Ziele wurde betont. Es zeigte sich aber auch, dass für eine attraktivere Innenstadt diese auch erreichbar sein muss. Um Menschen außerhalb von Bernhausen anzuziehen, wurde mehrmals genannt, dass die Verbindungen per Rad verbessert und die fußläufige Anbindung der Parkhäuser verbessert werden sollte.

4.9 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Eine Priorisierung der vorangestellten Maßnahmen ist schwierig, da keine weitergehenden Verkehrsanalysen stattgefunden haben. Bei der Auswahl der Route wurde versucht möglichst die typischen und drängenden Themen und Probleme abzudecken. Im Mittelpunkt stand außerdem die Steigerung der Attraktivität der Bernhauser Innenstadt, da bei den Fußverkehrs-Checks Ideen für die im Rahmen des Städtebauförderprogramms des Bundes und Landes 2015 geförderte Maß-

nahme „Innenstadtentwicklung von Bernhausen“ gesammelt werden sollten. Viele der diskutierten Maßnahmenvorschläge können in diese Diskussion übernommen werden. Da bei den Bürgern Erwartungen geweckt wurden, sollten aber versucht werden, mögliche Einzelmaßnahmen kurzfristig umzusetzen. Grundsätzlich ist es sinnvoll, einen Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen für die Umsetzung anzustreben. So kann man schnelle Erfolge vorweisen und die aufwändigen Maßnahmen, die häufig große positive Effekte erzielen, werden angestoßen.

Ein weiteres Ergebnis der Fußverkehrs-Checks ist, dass neben den konkreten auf der Begehungsstrecke diskutierten Problemstellen, auch Probleme und Maßnahmenvorschläge angesprochen wurden, die auf andere Bereiche in Bernhausen und in anderen Stadtteilen in Filderstadt anzuwenden sind. Da die Begehungsstrecke nur exemplarisch ausgewählt wurde, ist zu prüfen, wo die Ergebnisse übertragbar sind. Bei der Abfrage nach dem Zustand der Situation für die Fußgänger zeigte sich, wie auch bei den Begehungen festgestellt, ein Handlungsbedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit. Weitere Hinweise zur systematischen Implementierung der Fußverkehrsbelange werden in Kapitel 5 erläutert.

In der **Tabelle 2** sind die diskutierten Maßnahmen tabellarisch in Hinblick auf die Umsetzbarkeit dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit sind die Maßnahmen nur mit Buchstaben gekennzeichnet, die sich in den Kapiteln hinter den Maßnahmen befinden.

Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung

Maßnahmenvorschlag	sofort (bis 6 Monate)	kurzfristig (bis 1,5 J.)	mittelfristig (bis 3 J.)	langfristig (über 3 J.)
Handlungsfeld Barrierefreiheit				
A1				
A2				
A3				
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität				
B1				
B2				
B3				
Handlungsfeld Querungen				
C1				
C2				
Handlungsfeld Ruhender Verkehr				
D1				
D2				
Handlungsfeld Wegequalität				
E1				
E2				
E3				
E4				
Handlungsfeld Geschwindigkeiten				
F1				
F2				
Handlungsfeld Wegebeziehungen				
G1				

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der starke Partizipationsansatz hat eine Erwartungshaltung in der Bürgerschaft geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmen bezieht. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für Filderstadt organisatorische bzw. strukturelle Möglichkeiten zu schaffen, um eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs sicherzustellen.

Ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Nutzerwissen nutzen“ sollten Bürger und Interessenvertreter weiterhin ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsprozesse einbringen sowie Themen setzen können. Dafür eignet sich ein regelmäßig stattfindender Arbeitskreis oder ein Runder Tisch Fußverkehr mit einem festgelegten Teilnehmerkreis, wie es in Stuttgart auch für den Radverkehr erfolgt ist.

Dieser Arbeitskreis sollte an der Erarbeitung bzw. Umsetzung eines Fußverkehrskonzeptes beteiligt werden. In einem Fußverkehrskonzept sollten die Ziele und Leitlinien für die Fußverkehrsförderung festgelegt werden. Mögliche Themen eines solchen Konzepts könnten Netzplanung, Definition von Standards, Querverkehr, Längsverkehr, Verknüpfung mit ÖPNV, Reinigung/ Winterdienst, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit und Aufenthaltsqualität darstellen. Im Rahmen der Netzplanung sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenden Bestandsanalyse eine Maßnahmenplanung und Priorisierung erfolgen. Es ist wünschenswert, wenn das Konzept und die darin festgelegten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer Evaluation bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden und eine Umsetzungsbilanz erstellt wird. So können positive Effekte herausgestellt werden, Lernprozesse vollzogen und noch anstehende Maßnahmen transparent benannt werden.

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

Hinzu kommt die notwendige Ausstattung mit Personal. Die Einsetzung eines Fußverkehrsbeauftragten oder eines Teams Nahmobilität hilft die Interessen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu vertreten. Außerdem kann eine interne Arbeitsgruppe in der Verwaltung nützlich sein, um die Belange der Zufußgehenden als Querschnittsaufgabe im Verwaltungshandeln stärker zu verankern. Da sich die Ansprüche an Fußverkehrsanlagen auf Grund der sich wandelnden Wahrnehmung und Bedürfnisse ändern, ist die Bedeutung von Fortbildungen und internen Workshops besonders wichtig, um die Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachgebiete auf dem Stand der Fachdiskussion zu bringen.

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

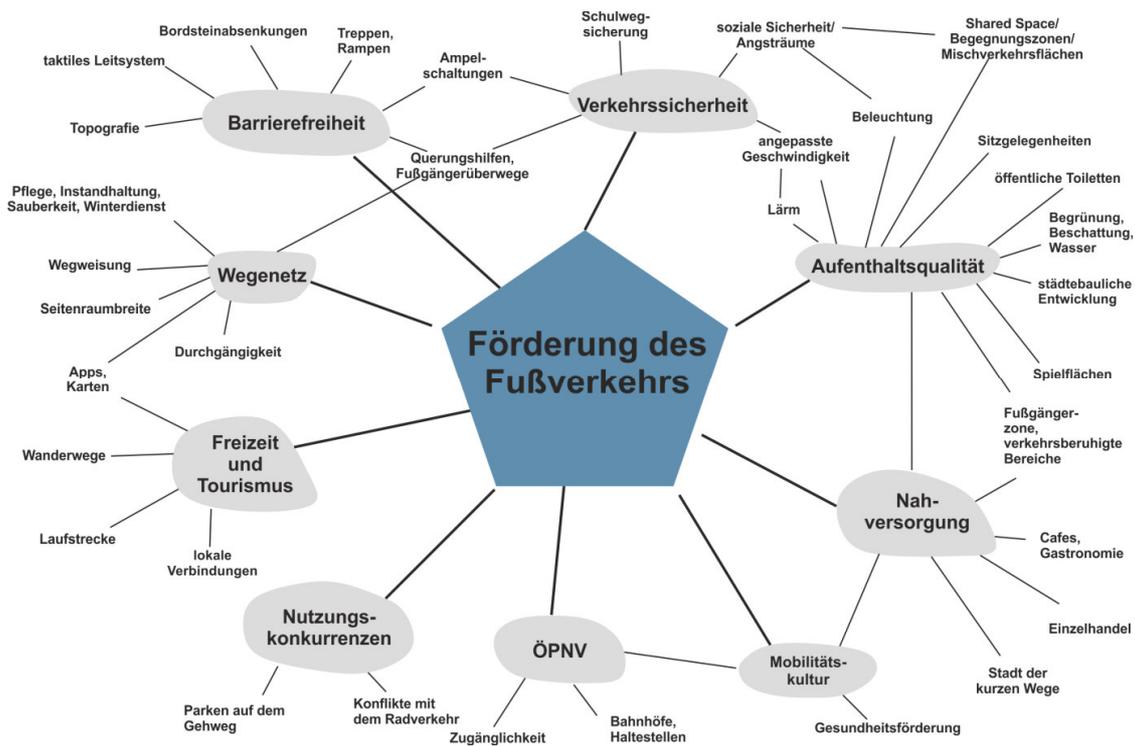
Über derartige zeitlich und räumlich punktuelle Beteiligungen hinaus kann und sollte die breite Öffentlichkeit die Möglichkeit haben, jederzeit Kritik zu äußern. Dies sollte hinsichtlich des Fußverkehrs in Form eines systematischen Beschwerdemanagements erfolgen, was Teil des kommunalen Internetauftritts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

Über eine Internetpräsenz hinaus ist umfassende Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr sinnvoll und notwendig. Dies beginnt bei klassischen Printmaterialien wie Flyern und Stadtplänen und geht bis zu Veranstaltungen, wie Stadtfeste und Aktionstage. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen).

6 Zusammenfassung

Die Stadt Filderstadt hatte mit der Durchführung des Fußverkehrs-Checks im Stadtteil Bernhausen ganz konkret Fragen zur Belebung des Zentrums von Bernhausen im Blickpunkt. Angesprochen wurden bei den Veranstaltungen und Begehungen eine große Vielfalt an Themen und Aspekten. Sie spiegelte das breite Spektrum der Handlungsfelder wieder, das Bestandteil einer umfassenden Fußverkehrsförderung ist, welches in Abbildung 11 zu sehen ist. Die Diskussion war nicht immer

Abbildung 11: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



gezielt auf die Belebung des Zentrums gerichtet, machte aber deutlich, wie wichtig das Zusammenspiel von verkehrsplanerischen und städtebaulichen Maßnahmen ist, um das Zentrum attraktiver zu gestalten.

Es zeigte sich auch, dass bezüglich vieler Maßnahmen eine konzeptionelle und systematische Herangehensweise notwendig ist, um mit den vorhandenen Ressourcen möglichst effizient Verbesserungen zu erzielen. Grundsätzlich sollte ein Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen angestrebt werden, um auch in kurzer Zeit Ergebnisse vorweisen zu können und zeitaufwendige Prozesse anzustoßen.

Damit sich die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks im langfristigen Verwaltungshandeln niederschlagen, ist es wichtig die Fußverkehrsförderung zu institutionalisieren. Da es sich bei der Fußverkehrsförderung um eine Querschnittsaufgabe handelt, sind Anstrengungen in den verschiedenen Fachbereichen und auf allen Ebenen notwendig, um eine Veränderung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs zu erzielen. Um eine Kontinuität zu erreichen, sollten in der Verwaltung Strukturen etabliert werden, um die Belange des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozess

sen kontinuierlich stärker zu berücksichtigen. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks hat Filderstadt bereits den ersten Schritt der Fußverkehrsförderung getan und hat nun Ansatzpunkte darauf aufzubauen.

7 Dokumentation

7.1 Auftaktworkshop (01. Oktober 2015)

Begrüßung

Die Gäste werden zu Beginn der Veranstaltung gebeten am Fußverkehrs-Checks-Quiz teilzunehmen. Die Begrüßung erfolgt durch Herrn Molt, Bürgermeister der Stadt Filderstadt.

Fakten zu den Fußverkehrs-Checks

Ein fachlicher Hintergrund zu den Fußverkehrs-Checks wird von Frau Merja Spott, Planersocietät, vermittelt. Begleitend zur Präsentation werden die Lösungen des Quizes vorgestellt.

Die Begehungen in Filderstadt

Herr Lenz, Mitarbeiter der Stadt Filderstadt, stellt die Begehungsrouten vor.

Diskussion

Zunächst werden die Teilnehmenden aufgefordert mit grünen (Stärken) und roten (Schwächen) Klebepunkten auf geplotteten Karten Orte des Fußverkehrs entlang der Begehungsrouten aus ihrer Sicht zu bewerten. Jene Karten behält die Stadt Filderstadt.

Anschließend fand eine offene Diskussion, moderiert durch Frau Merja Spott, Planersocietät, statt.

Im Folgenden werden die Diskussionspunkte kurz geschildert:

- Es gibt Probleme mit der Einführung eines Zebrastreifens in der Nähe der Schule/Pulsstraße.
- An der Kreuzung Rosenstraße/ Burgstraße befindet sich im Alten Rathaus das Standesamt. Der Straßenraum an dieser Kreuzung ist verkehrsberuhigt, jedoch werden viele Geschwindigkeitsüberschreitungen beobachtet. Dieser Bereich sollte vor allem für Hochzeiten eine höhere Aufenthaltsqualität haben.
- Die Neugestaltung des S-Bahnhofs gilt als gelungen, jedoch stören die Spurrillen auf der Fahrbahn und die Absätze vor der Drogerie Rossmann.
- In der Fußgängerzone stehen zu viele parkende Autos, es sind zu wenig Fußgänger unterwegs, die Pflastersteine stellen ein Hindernis dar (locker, uneben) und der Zugang aus Richtung S-Bahnhof ist nicht ersichtlich durch den Brunnen und die Überdachung der Bushaltestelle nicht sichtbar.
- An dem Übergang Volmarstraße/Fußgängerzone ist die LSA-Grünphase für Fußgänger zu kurz und die Wartezeit zu lang. Dieses Problem besteht auch an der Diepoldstraße und an der Ecke Bernhäupter Hauptstraße/Aicher Straße.

- Im Bereich Volmarstraße/Friedensstraße herrscht starker Parksuchverkehr, was zu unnötigen Kfz-Aufkommen und zu höherem Unsicherheitsgefühl bei den Fußgängern führt.
- Der Parkplatz in der Friedensstraße ist unattraktiv gestaltet.
- An der Einmündung Rosenstraße/ Bernhäuser Hauptstraße ist die Sichtbeziehung zum Verkehr unzureichend, es gibt kaum Querungsmöglichkeiten, die Einmündungsgeschwindigkeit in den verkehrsberuhigten Bereich ist sehr hoch und die Wartezeit an der LSA ist lang.
- Die verkehrsberuhigten Bereiche werden als ‚Inseln‘ wahrgenommen, wodurch es an einer ‚Wohlfühlachse‘ und einer Systematik im Innenstadtbereich fehle.
- Die Barrierefreiheit ist unzureichend.
- Die Wasserrinne des Brunnens in der Fußgängerzone ist schlecht erkennbar und nicht gesichert, wodurch sie zur Stolperfalle werden kann
- In der Oberen Bachstraße halten sich im Bereich des Internetcafés besonders in den Abendstunden viele Jugendliche auf. Diese versperren mit ihren Autos den Fußgängerbereich und gefährden mit rasantem Fahrstil Fußgänger. Ferner wird dieser Abschnitt auch durch unangemessenes Verhalten der Jugendlichen als Angstraum definiert.
- An der LSA Aicher Straße in der Nähe des S-Bahnhofs gibt es durch lange Wartezeiten viele Rotläufer.
- Die Grünfläche an der Burgstraße/Obere Bachstraße ist unattraktiv.
- An der Krokisgasse wird die Einbahnstraßenregelung häufig missachtet.
- In der Aicher Straße kommt es zu Konflikten von Fuß- und Radverkehr durch Radfahrer auf dem Gehweg. Dieser Abschnitt liegt zudem auf einem Schulweg.
- In den Stoßzeiten kommt es zu Rückstau auf der Hauptstraße, welcher dann Furten blockiert.

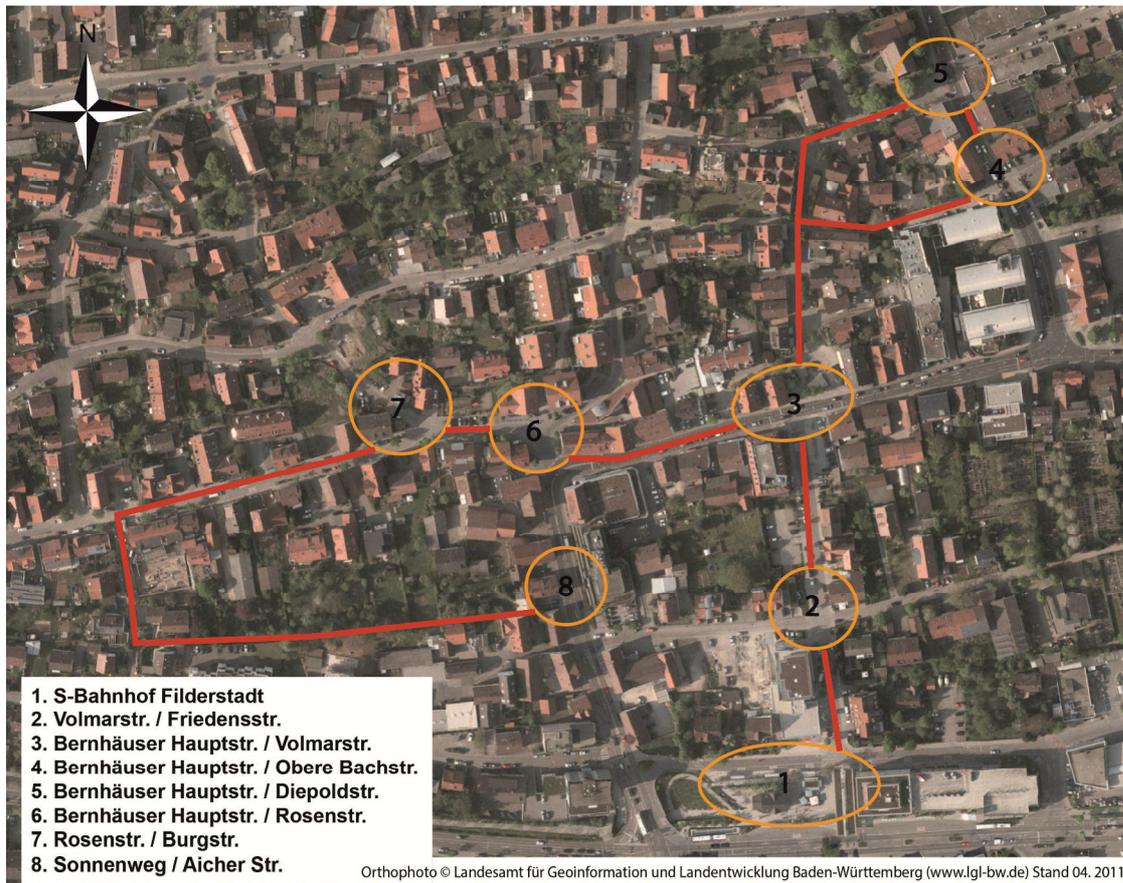
Ausblick und Abschluss

Herr Lenz verabschiedet die Teilnehmenden und weist auf Rückfrage darauf hin, dass in naher Zukunft ein Rahmenplan für die Ortsmitte aufgestellt wird, der sich auch an den im Projekt entwickelten Maßnahmen richten soll.

7.2 Begehungen (29. Oktober 2015)

Einführung

Die Begehungen in Filderstadt fanden am 29.10.2015 statt – eine vormittags und eine am späten Nachmittag mit gleichem Routenverlauf. Treffpunkt war am S-Bahnhof Filderstadt. Am Vormittag durften 13 TeilnehmerInnen und zwei Kleinkinder im Kinderwagen begrüßt werden. Am Spätnachmittag nahmen 35 TeilnehmerInnen teil – eine vielfältige Zusammensetzung aus Verwaltung, Politik, VertreterInnen verschiedener Verbände und Interessen, BürgerInnen und Presse sowie insbesondere Herr Herrmann, Minister für Verkehr und Infrastruktur und Herr Traub, Oberbürgermeister Filderstadts.



Ablauf der Veranstaltung

Das Protokoll wird zunächst alle Stichpunkte der ersten Begehung aufführen, anschließend werden die Anregungen der zweiten Begehung pro Station ergänzt.

Am Vormittag wurden die Gäste durch Frau Spott begrüßt. Sie erläuterte den Ablauf und die Route der Begehung und gab eine kurze Einführung in das Themenfeld Fußverkehr. Danach stellten sich alle Teilnehmenden im Rahmen einer kurzen Vorstellungsrunde vor. Eine Teilnehmerin hatte bereits im Vorfeld ein Positionspapier erstellt, auf das im Protokoll verwiesen wird. Dies befindet sich in der Dokumentation)

Spätnachmittags begrüßte zunächst Minister Herrmann die Anwesenden und beschrieb den Zweck und die Ziele der durch sein Ministerium initiierten Fußverkehrs-Checks. Er betonte das große Potential des Zufußgehens und die positiven Umwelteinflüsse. Anschließend begrüßte Oberbürgermeister Traub die Teilnehmenden und freute sich über die Auswahl Filderstadts als eine der Modellkommunen. Frau Spott begrüßte die Teilnehmenden abschließend und forderte die Teilnehmenden zu einer kurzen Vorstellungsrunde auf.



Standort 1: S-Bahnhof Filderstadt

Vormittags

Der Dr.-Peter-Bümlein-Platz wird als Aufenthaltsfläche wahrgenommen, jedoch gab es mehrere Kritikpunkte. So seien auf dem Platz selbst zu wenig Bänke und zu wenig bunte Blumen, außerdem öffne sich der Platz nicht in Richtung Innenstadt, sondern sei vielmehr durch Stadtmöbel wie eine Telefonzelle und einem Briefkasten verstellt.

Ferner wurde der gepflasterte Übergang am Bahnhof bemängelt. Die Spurrillen auf der Fahrbahn seien bereits so groß, dass das Queren mit Kinderwagen/Rollatoren unangenehm ist. Die Teilnehmenden berichten, dass im Bereich dieses Übergangs sehr viel Verkehr nicht nur durch Busse sei und die Fahrzeuge mit hohen Geschwindigkeiten fahren. Sie forderten einen klaren Vorrang für FußgängerInnen für das Queren.

Weitere Diskussionsbeiträge und Anregungen:

- Im Bereich der Kreuzung werde immer wieder wild geparkt.
- Die Rückseite des Drogeriemarktes Rossmann zeigt zum Bahnhof hin und sieht nicht einladend aus (Kartons, Müllcontainer u.a.)

Nachmittags

Am Übergang des Dr.-Peter-Bümlein-Platz zur Volmarstraße wurde bemängelt, dass die Torfunktion zur Volmarstraße fehle. Zudem gebe es keine Beschilderung für FußgängerInnen, sodass es auch keine Wegweisung in Richtung Fußgängerzone gibt. Dennoch wurde der Platz als entspannter Aufenthaltsraum bezeichnet.

Standort 2: Volmarstraße/Friedensstraße

Vormittags

Auf dem Weg zum zweiten Standort fiel den Teilnehmenden auf, dass es keinerlei Maßnahmen zur Lenkung des Fußverkehrs in Richtung Fußgängerzone gibt. Ferner regten sie an, dass für die Volmarstraße eine Einbahnstraßenregelung geprüft werden sollte, um diese so einerseits zu entlasten, andererseits mehr Fläche für einen breiten Gehweg auf der östlichen Seite zu gewinnen. Im Kreuzungsbereich Volmarstraße/Friedensstraße fiel auf, dass Autos oftmals abseits der Markierungen parken und so die querenden Fußgänger stören.

Weitere Diskussionsbeiträge und Anregungen:

- Der Fußweg durch den Friedhof ist eine wichtige Querverbindung. Diese Abkürzung sollte gestärkt werden.
- In dem Abschnitt auf der Volmarstraße gibt es besonders im Sommer zu wenige Radstellanlagen.
- Gehwegparken stellt ein Problem dar (siehe auch Positionspapier Teilnehmerin)

Spätnachmittags

Ergänzungen:

- Der Vorrang für FußgängerInnen für den Querverkehr der Friedensstraße sollte noch eindeutiger gestaltet werden.
- Die Volmarstraße sollte bereits in dem Abschnitt S-Bahnhof bis Bernhäuser Hauptstraße Fußgängerzone sein.
- Es entstand der Eindruck der Autodominanz.
- Die Bodenbeläge sollten gut gepflegt werden, damit die Pflasterung so eben erhalten bleibt.
- Um die FußgängerInnen in die Fußgängerzone zu leiten, könnten (grüne) Füße auf den Fußgängerwegen markiert werden.

Standort 3: Bernhäuser Hauptstraße/Volmarstraße

Vormittags

Frau Bärhold wies auf das lückenhafte Radwegenetz und die Problematik der falsch abbiegenden Fahrzeuge hin (siehe auch Positionspapier Teilnehmerin). Ferner regten die Teilnehmenden eine Beruhigung der Bernhäuser Hauptstraße an, sodass der Lärm gemindert wird und das Radfahren auf der Fahrbahn besser ermöglicht wird.

Eine breite Furt zur Querung des gesamten Kreuzungsbereichs (mit Rund-Um-Grün) wurde von den Teilnehmenden angeregt, sodass auch keine FußgängerInnen durch abbiegende Fahrzeuge gefährdet werden würden.

Der Eingang zur Fußgängerzone sollte geöffnet werden. Ein Vorschlag war der Abriss der Bushaltestelle und eine große offene Rampe. Die bisherige Treppe ohne Rampe an der westlichen Seite

wurden als Barriere empfunden. Der Brunnen wurde als „sinnlos“ bezeichnet, vielmehr sollte man dort Spielelemente für Kinder integrieren.

Spätnachmittags



Ergänzungen:

- Die Wartezeit an der Lichtsignalanlage ist oftmals zu lang, die Fußgängerfreigabezeit zu kurz
- Die Aufstellfläche nördlich der Furt zur Querung der Bernhäuser Hauptstraße ist deutlich zu klein
- Der Kreuzungsbereich ist offen gestaltet, trotzdem fehle der Platzcharakter
- Die Bäume an der westlichen Seite entlang der Volmarstraße werteten den Straßenraum auf; man solle auch auf der östlichen Seite mehr Bäume pflanzen
- Die Bushaltestelle ist wenig frequentiert
- Die Wasserrinne durch die Fußgängerzone wurde als störend empfunden
- Dem Mobiliar und der baulichen Gestaltung fehlen Ruhe und Gradlinigkeit
- Es fehlen Stadtmöbel wie Bänke und Mülleimer
- Am Brunnen spielen im Sommer häufiger Kinder
- Die Fußgängerzone ist stark befahren. Teilnehmende berichteten, dass Autofahrende diese als Abkürzung nutzen würden.
- In der Fußgängerzone parkten viele Autos, dies duldet die Stadtverwaltung

Diskussion des Einzelhandelsverbands

- Ist überhaupt eine Fußgängerzone nötig
- Das Konzept der Fußgängerzone habe nicht belebend gewirkt
- Die Fußgängerfrequenz sei zu niedrig für den Einzelhandel
- Die attraktiven Geschäfte seien außerhalb der Fußgängerzone
- Man müsse sich entscheiden, ob man spielende Kinder oder Außengastronomie in der Fußgängerzone haben möchte

Standort 4: Bernhäuser Hauptstraße/Diepoldstraße/östliche Obere Bachstraße

Vormittags

Auf dem Weg wurde an der Kreuzung Bernhäuser Hauptstraße/Pfarrgasse anregt, mehr Bänke aufzustellen, da dies ein beliebter Aufenthaltsort sei. An der Kreuzung Bernhäuser Hauptstraße/Diepoldstraße regte Frau Spott an, die Schleppkurven in den Verkehrsberuhigten Bereich zu begradigen, sodass die Einmündungsgeschwindigkeit reduziert und Aufstellfläche gewonnen werden würde. Um dies zu veranschaulichen wurde ein entsprechender Entwurf, der auch vorgezogene Seitenräume vorsah, mit Kreide auf die Straße gezeichnet. Eine Teilnehmerin beurteilte diesen Vorschlag als überflüssig. Schließlich entstehe so die Gefahr von Rückstau auf der Diepoldstraße, da die Fahrzeuge schon auf der Bundesstraße so stark abbremsen müssten. Ferner könnten die Autos nicht mehr den Kurvenbereich schneiden, wenn bereits Autos an der Lichtsignalanlage warten würden. Sie regte an, dass vielmehr eine Markierung auf der Fahrbahn in der Bernhäuser Hauptstraße auf den Verkehrsberuhigten Bereich aufmerksam machen würde. Frau Spott merkte an, dass bei der derzeitigen Beschilderung den einbiegenden Fahrzeugen nur etwa 5m bleiben, um auf Schrittgeschwindigkeit abzubremesen.

Am Vormittag untersuchte die Gruppe noch die Diepoldstraße/Plieninger Straße bis zur Fröbelstraße. Dabei thematisierten die Teilnehmenden die unsicheren Querungen im Schulumfeld. An der Kreuzung Plieninger Straße/Pulsstraße bemängelten die Teilnehmenden den fehlenden Gehweg auf der nördlichen Seite der Pulsstraße. Besonders mit Kinderwagen müsse man diesen zunächst auf die Straße schieben, um Sicht auf die Straße zu erhalten.

Weitere Diskussionsbeiträge und Anregungen:

- Viele Querungen sind nicht barrierefrei
- Eine Lichtsignalanlage im Schulumfeld Richtung Norden fehlt
- Ergänzend: siehe auch Positionspapier Teilnehmerin

Spätnachmittags

Die Teilnehmenden bogen in der Fußgängerzone östlich in die Obere Bachstraße ein. Dort wurden weitere Problemfelder der Fußgängerzone und ihrem Randbereich diskutiert. Die Teilnehmenden betonten erneut, dass die Fußgängerzone als solche nicht in seiner Funktionalität existiere. Vielmehr sei sie eine Mischfläche, welches von der Verwaltung bisher stets geduldet war, die mittlerweile jedoch mehrheitlich nur noch als Parkplatz diene. Ferner berichtete eine Anwohnerin,

dass die Obere Bachstraße oftmals zugeparkt werde; Rettungswege und Einfahrten würden zugestellt. Das Schild zum Beginn der Fußgängerzone ist so groß, dass es als Barriere empfunden wurde und die Sichtachse versperrt.

Der Einzelhandelsverband betonte die Bedeutung des MIV für die Geschäfte, da bereits zu beobachten sei, dass die Geschäfte der Fußgängerzone an die Hauptstraße ziehen würden. Die Diskussion mit dem Einzelhandelsverband wurde an dieser Stelle abgebrochen, da dies über den Rahmen des Fußverkehrs-Check hinausgehen würde. Der Minister forderte den Verband und die Stadt auf ins Gespräch zu kommen.

An der Kreuzung der Diepoldstraße/Bernhäuser Hauptstraße stellte Frau Spott ebenfalls die Idee einer Begradigung der Kurven sowie vorgezogene Seitenräume vor und zeichnete dies mit Kreide ein. Die Idee dessen stieß bei den Teilnehmenden auf positive Resonanz. Der Raumgewinn für die Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage wurde besonders betont. Zur Barrierefreiheit bemerkte ein Mitarbeiter der Verwaltung, dass vermutlich keine Nullabsenkung in diesem Bereich möglich sei, da das Niederschlagswasser gelenkt werden müsse.



Standort 5: Bernhäuser Hauptstraße/Obere Bachstraße

Vormittags

Die Gestaltung des Gehwegs mit blauer Rinne im Bereich der Oberen Bachstraße westlich und östlich der Fußgängerzone soll gestalterisch dem ursprünglichen Bachlauf nachempfunden sein und ist durch verschiedene Pflasterungen markiert. Diese Gestaltung wurde von den Teilnehmenden als unangenehm empfunden, da die Pflasterung zu uneben sei, die Gestaltung nicht ansprechend und die starke Befahrung zerstörend sei. Ein Mitarbeiter des Tiefbauamts Filderstadts stellte kurz die Neuplanung des westlich der Fußgängerzone vor, welches die Entfernung von einem Teil der Pflasterung und die Ersetzung durch Asphalt vorsieht. Diese Planung stieß nur bedingt auf Anklang, da die Teilnehmenden erneute Kanten in der Gestaltung befürchteten und regten an, dass das gesamte gestalterische Konzept überarbeitet werden solle.

Weitere Diskussionsbeiträge und Anregungen:

- Das Freilegen des Baches ist aufgrund der Tiefe nicht möglich
- Die Sichtachse in der Oberen Bachstraße ist eingeschränkt
- Es gibt keine erkennbare Radverkehrsachse
- Die „Hinterhofoptik“ solle behoben werden
- Es fehlt eine Wegweisung für die Gastronomie
- Automatisch versenkbare Poller könnten die Einfahrt in die Straße unterbinden
- Der Kreuzungsbereich Obere Bachstraße/Krokisgasse würde oftmals zugeparkt werden
- Ergänzend: siehe Positionspapier Teilnehmerin

Spätnachmittags

Ergänzungen:

- Die Gestaltung wurde als „Städtebauliches Relikt“ bezeichnet
- Die Pflastersteine sollten glatt geschliffen werden
- Die Obere Bachstraße sei insbesondere in den Abendstunden ein Parkplatz für das anliegende Internetcafé

Standort 6: Bernhäuser Hauptstraße/Rosenstraße

Vormittags

Die Lichtsignalanlage in diesem Kreuzungsbereich wurde anregt diskutiert. Zunächst müsse man eine zweite Furt südliche des Kurvenbereichs ergänzen. Zudem komme es dort noch zu langen Wartezeiten (weitere Ergänzungen dazu siehe auch Positionspapier Teilnehmerin). Ferner fragte Frau Spott die Teilnehmenden, wie sie denn im Mündungsbereich der Rosenstraße/ Krokisgasse queren würden. Die Teilnehmenden berichteten, dass sie diesen Bereich als unübersichtlich und gefährlich bewerten. Trotz des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Rosenstraße, sei die Geschwindigkeit der Fahrzeuge hoch und durch die vielen Abbiegevorgänge die Situation schwer zu erfassen.

Spätnachmittags

Es wurde diskutiert, ob eine Begradigung des Kreuzungsbereichs Rosenstraße/Krokisgasse die Übersichtlichkeit verbessern würde. Ferner wurde auch die fehlende Aufenthaltsqualität in diesem Bereich bemängelt, obwohl dies das Zentrum Bernhausens sei.

Die Verkehrsberuhigten Bereiche sollten miteinander verknüpft werden, damit ein durchgängiges sicheres Fußwegenetz geschaffen wird. Momentan seien die Nebenstraßen für Fußgänger keine attraktive Ausweichmöglichkeit zur Bernhäuser Hauptstraße.

Ergänzend:

- Die Radwegführung sollte auch im Kurvenbereich und weiter auf der Aicher Straße geführt werden, da viele RadfahrerInnen auf den ohnehin sehr schmalen Gehweg ausweichen würden
- Ein Mittelstreifen im Kurvenbereich könnte das Queren erleichtern
- Die Achse sollte gestärkt werden, da dies ein wichtiger Verbindungsweg ist

Standort 7: Rosenstraße/Burgstraße

Vormittags

Der Verkehrsberuhigte Bereich der Rosenstraße wurde nicht als solcher empfunden. Das Konzept der „Spielstraße“ sei, laut Frau Spott, durch die vielen parkenden Autos nicht erkennbar. Die Teilnehmenden berichteten von vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen, weshalb sie ihre Kinder nicht in diesem Bereich spielen lassen würden. Auch ist der Straßenraum relativ stark gegliedert, sodass die Begegnung auf einer Ebene kaum stattfinden würde.

Spätnachmittags

Ergänzungen:

- Die Teilnehmenden merken an, dass die Rosenstraße kein „Spielraum“, sondern vielmehr eine Durchfahrtsstraße sei
- Die Rosenstraße wird als Ausweichmöglichkeit genutzt. Um dies zu verhindern müsse man den Widerstand zur Durchfahrt erhöhen
- Die Teilnehmenden diskutierten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Kissens, Einengungen, Geschwindigkeitsdisplays etc.

Standort 8: Sonnenweg/Aicher Straße

Vormittags

Die Teilnehmenden konnten alle den sehr unebenen Sonnenweg passieren. Für eine Teilnehmerin mit Rollator stellte sich dies aber als Herausforderung dar; so musste diese ihren Rollator mehrfach anheben, anstelle sich auf diesem abstützen zu können. Auch die starke Neigung am Ende des Weges war schwierig zu passieren. Dennoch bestätigten alle Teilnehmenden, dass dieser Weg bei ansprechender Gestaltung eine gute Alternative im Fußwegenetz wäre.

Weitere Diskussionsbeiträge und Anregungen:

- Der Aufzug zur Ebene der S-Bahn sei oftmals defekt; über die Rampe am westlichen Eingang gelange man auch nur bis zur Zwischenebene
- Ein Hauptfußwegenetz solle identifiziert und ausgebaut werden sowie sichere Schulwege geschaffen werden

- Eine Querung zur Friedensstraße fehlt
- Die Gestaltung der östlichen Straßenseite vor der Kreissparkasse der Aicher Straße bildet eine Barriere
- Ergänzend: siehe Positionspapier Teilnehmerin

Spätnachmittags

Ergänzungen:

- Das Fußwegenetz müsse besser in Hinblick auf Beschaffenheit, Breite (Grünschnitt) und Beleuchtung gepflegt werden

Verabschiedung und Ausblick

Vormittags

Herr Lenz bedankte sich bei den Teilnehmenden für die Teilnahme und rege Diskussion und wies auf den Abschlussworkshop hin.

Spätnachmittags

Minister Herrmann verabschiedete die Teilnehmenden und bedankte sich für die zahlreiche Teilnahme. Er wies auf die vielen Aufgaben Filderstadts hin und betonte, dass ein ganzheitlicher Ansatz konzipiert werden müsse. Abschließend lud Obermeister Traub die Teilnehmenden zur Abschlussveranstaltung ein.

7.3 Abschlussworkshop (26. November 2015)

Begrüßung

Zu Beginn werden die Teilnehmenden gebeten, die derzeitige Situation des Fußverkehrs anhand von sechs Faktoren einzuschätzen. Dazu erhalten sie Klebpunkte, die sie in ein Diagramm einordnen können.

Die Begrüßung erfolgt durch Herrn Molt, Baubürgermeister Filderstadts, und Frau Spott, Mitarbeiterin der Planersocietät.

Rückblick auf die Begehungen

Frau Spott gibt eine kurze Einführung in den Fußverkehrs-Check und blickt zurück auf die Begehungen. Die Begehungen in Filderstadt fanden auf gleicher Route statt; die erste fand vormittags statt, die zweite am späten Nachmittag. Danach stellt sie die Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen, sowie deren Zeithorizont vor.

Diskussion

Anschließend findet eine offene Diskussion, moderiert durch Frau Spott statt. Im Folgenden werden die Diskussionspunkte kurz geschildert:

- Das Wichtigste ist, dass angefangen wird Maßnahmen umzusetzen.
- Es wird mehr Kontrolle der Regelverstöße gefordert, da nur weiche Maßnahmen nichts bewirken werden
- Das Freihalten von Eckbereichen und Gehwegen ist zu priorisieren.
- In der Aicher Straße fehlen Bäume, jedoch ist der Straßenquerschnitt schmal.
- Das Parkdeck in der Oberen Bachstraße (Schlössle) ist unattraktiv und ein Angstraum. Die Beleuchtung ist nicht ausreichend und die Kelleroptik nicht einladend. Vielen ist zudem die Parkmöglichkeit nicht bekannt. Die Zufahrt wird kaum von Ortsfremden erkannt. Es wurde zudem eingebracht, dass die Kosten zu hoch sind, da nach Einschätzung einer Teilnehmerin seit der Preiserhöhung die Tiefgarage weniger ausgelastet sei.
- Durch Öffentlichkeitsarbeit kann die Stadt für Verkehrsbelange sensibilisieren

Da bei den Begehungen die Fußgängerzone und die Volmarstraße rege diskutiert wurden, regt Frau Spott eine vertiefende Diskussion zu Möglichkeiten der Steigerung der Attraktivität der beiden Straßen an.

Folgende Anregungen geben die Teilnehmenden:

- Die Bushaltestelle oberhalb des Brunnens versperrt den Zugang zur Fußgängerzone. Sie sollte verlegt oder abgeschafft werden.
- Farbige Markierungen sollten den Weg zur Fußgängerzone leiten
- Die beiden Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Volmarstraße/Bernhäuser Hauptstraße werden als Barriere wahrgenommen
- Die Autos würden aus Sicht der heutigen Teilnehmenden die Fußgängerzone nicht beleben
- Geschäfte und Begegnungen ziehen Personen an, Autos aber vertreiben Personen
- Wer würde in der Fußgängerzone überhaupt parken (Anlieger vs. Kunden)
- Die Behindertenparkplätze sollten erhalten bleiben
- Die Zufahrten in die Fußgängerzonen sollten auf eine begrenzt werden, um die die Durchfahrt unattraktiver zu machen
- Einzugsbereich der Fußgängerzone überdenken? Kommen die Leute zu Fuß, kommen die Leute mit dem Auto?
- Wo gibt es Parkplätze, wie erreiche ich diese?
- Spielelemente würden die Aufenthaltsqualität erhöhen
- Nahversorgung sollte in der Fußgängerzone angesiedelt werden, damit die Fußgängerzone zur Deckung des täglichen Bedarfs besucht wird
- Ein gutes Café fehlt, dies sollte auch am Wochenende geöffnet haben
- Die Zugänge aus den Wohngebieten in das Ortszentrum sollten verbessert werden. Dazu reichen nicht nur attraktive Querungen, sondern auch die Zubringerwege müssen attraktiv sein
- Die Fußgängerzone sollte nicht allzu isoliert von den Wohngebieten betrachtet werden

- Viele (Neu)bürgerInnen kennen oftmals den Weg in die Fußgängerzone/Zentrum nicht und haben auch keinen Bezug zu Bernhausen Mitte
- Die beiden Anzugspole (Fußgängerzone und Bahnhof) sind nicht miteinander verbunden → Ist also die Verbindung (Volmarstraße) als erstes aufzuwerten?
- Weg vom Parkhaus (S-Bahn-Haltestelle) zur Fußgängerzone (zum Markt) ist unattraktiv
- Parkplatz an der Ecke Volmarstraße/ Bernhäuser Hauptstraße ist unattraktiv, obwohl es ein sehr zentrales Grundstück ist.
- Die Eisdiele in der Volmarstraße ist im Sommer ein Anziehungspunkt, im Winter hingegen fällt diese Belebung weg
- In der Volmarstraße fehlen Sitzmöglichkeiten
- Der Markt am Samstag wird gut angenommen, dann kommen die Leute auch in die Fußgängerzone.
- Die Bepflanzungen werten Straßenräume auf. Bäume spenden zwar Schatten, jedoch muss im Herbst das Laub gekehrt werden
- Punktuelle Wasserelemente sind super, diese müssten jedoch sauber sein und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Der Bachlauf durch die Fußgängerzone ist nicht nötig.
- Die Argumente der Einzelhändler werden heute weniger betrachtet, da keine VertreterIn anwesend ist. Es wird festgestellt, dass diesen die Erreichbarkeit wichtig ist, nicht zwingend ob es eine Fußgängerzone ist oder nicht.

Ausblick und Abschluss

Frau Spott stellt Möglichkeiten zur Implementierung der Fußverkehrsbelange in Filderstadt vor. Sie betont, dass die Fußverkehrs-Checks erst ein Anfang für eine fußverkehrsfreundliche Planung darstellen und fordert die Kommune auf, nun auch Maßnahmen umzusetzen.

Herr Molt betont, dass unter den Teilnehmenden die hauptverantwortlichen Ämter vertreten sind, sodass schon im Verlauf der Fußverkehrs-Checks die Verantwortlichen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert werden. Er hofft, dass sich alle gemeinsam schon bald für die Umsetzung von Maßnahmen stark machen und die Nahmobilität fördern. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden für Ihr Engagement und hofft, dass das Wissen um die Fußverkehrsbelange weiter in die Öffentlichkeit getragen wird.

7.4 Postionspapier einer Teilnehmerin der Begehung am Vormittag

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Projekts Verkehrswegeplanung

Nach dem Informationsabend vom 1.10.2015 im Bürgerzentrum Bernhausen sind wir, die Familie [REDACTED], von unserer Wohnung Gartenstraße [REDACTED] bis hin zum S-Bahneingang die häufigen Fußwege abgegangen. Dabei haben wir die folgenden Bilder persönlich am 21.10.2015 zur Dokumentation unserer schärfsten Kritikpunkte aufgenommen.

Allgemein ist uns aufgefallen, dass es außer dem kleinen sicheren Bereich der Fußgängerzone sich kaum Möglichkeiten für Kinder, junge Familien und Senioren. Es gibt viele Stellen, die dringend geändert werden müssten. Verkehrsberuhigte Zonen bzw. Spielstraßen sind nur kleine Inseln im Stadtbild und werden missachtet - Schritttempo findet gänzlich nicht statt, z. B. Rosenstraße vor dem alten Rathaus.

Problem: B 312

Sie zerschneidet die Fußwege quer durch den Innenstadtbereich

Fußwegquerungen

sollen helfen, jedoch sind sie sehr ungleichmäßig verteilt
Plieninger Straße zwischen Pulsstraße (Fußgängerampel) und Einfahrt Real/Selgros
Höhe Gottlieb Manz Straße ist keine sichere Querung möglich, obwohl selbst alle Kindergartenkinder und Grundschüler dieser Gegend den Weg täglich nutzen müssen.

→ zusätzliche Fußgängerampel/Zebrastreifen Höhe Nord-Westring

Fußgängerampeln

- Wartezeiten normal knapp eine Minute - bei Verkehr noch länger,



Diepoldstraße Höhe Post ist der Überweg sehr lang und die Zeit reicht für Schnellläufer kaum, für langsamere Fußgänger gar nicht. Die Situation wird verschärft weil gleichzeitig die KFZ aus der Nürtingerstraße ihre Grünphase an der Ampel haben und die Diepoldstraße einfahren.

Bild 1 Kreuzung Diepold / Nürtinger Straße

Bernhäuser Hauptstraße Höhe Bushaltestelle Fußgängerzone

- Grünphasen für alle Fußgängerbereiche gleichzeitig -
- eine Fußgängerfurt über die ganze Kreuzung statt aller drei Zebrastreifen

Problem: KFZ-Linksabbieger

Bernhäuser Hauptstraße nach Westen in Volmarstraße

Trotz weißer Linie und geradeaus Fahrgebot wird alle paar Minuten links abgebogen und Fußgänger am Überweg gefährdet. Die Gefahr hält an, weil sich der Fließverkehr staut. Das Schild geradeaus Fahrgebot ist durch Werbung Döner-Imbiss und Erker über Nebenhaus von Ost nach West fahrenden Verkehr kaum zu sehen, es versteckt sich, auf der gesamten Länge ab Kurve Diepoldstraße bis kurz vor Ampelhalt Höhe Döner-Imbiss.

- 1 -

[REDACTED] 25.10.2015

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

- Schild Geradeaus Verkehrsgebot zusätzlich über die Verkehrsampel Mitte Hängen. Aussagen in der Presse: Falsches Verhalten würde nicht kontrolliert, würde nicht bestraft werden sind kontraproduktiv -
- Man kann nur das verbieten, was auch kontrolliert werden kann und durch Ahndung des Vergehens von weiteren Regelüberschreitungen abhaltend wirkt.



Bild 2: Blick nach Westen Bernhäuser Hauptstraße Bild 3 Blick nach Westen Nürtinger Straße



Bild 4 Nürtinger Straße Blick Richtung Bernhäuser Hauptstraße

- Der Radweg ist gestückelt, endet ortseinwärts von Norden entlang der Plieninger Str. und weiter Diepoldstraße an der Ampelanlage Kreuzung Obere Bachstraße
- Radwegverlängerung durchgängig um die Kreuzung Diepold/Nürtinger Straße, dafür den Gehweg durchgängig unter den Arkaden von Pro Optik weiter führen

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Problem Einfahrt/Ausfahrt Fußgängerzone

Täglich mehrfach fahren Autos ein, trotz Durchfahrverbot.

Anlieger, die dort Ausfahren wollen dürfen nur links abbiegen?! Müssen länger auf dem Gehweg warten, bis zur Ausfahrmöglichkeit, ist nach rechts schneller und ungefährlicher.

- Schild tauschen in Rechtsabbiegegebot
- Klarere Beschilderung für Fahrradfahrerlaubnis - Radstrichlinie endet hier



Bild 5 Fußgängerzone: Ausfahrt Blick nach Norden



Bild 6 Abbiegegebot links

Bernhäuser Hauptstraße zwischen Volmarstraße und Rosenstraße

Problem Gehwegsbeläge

Diverse verschiedene Bodenbeläge erschweren den Weg. Vielfache Unebenheiten und Stolperfallen. Barrierefreiheit sieht anders aus. Wer einmal an Gehhilfen unterwegs sein musste, verflucht solche Stellen. Gehstock klemmt ein.

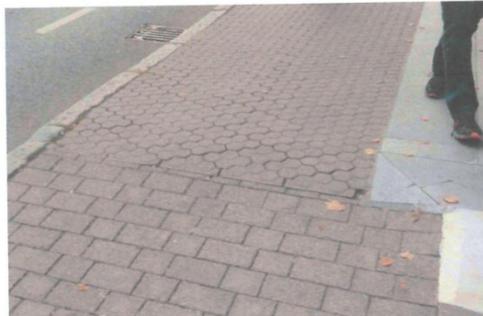


Bild 7 Vor der Neuen Apotheke Bodenunebenheiten

- Gehwegsflächen ebnen - Laufspuren einheitlich. Wenn schon mit Platten, unebene Kantenübergänge achten



Bild 8 fehlende Mittelmarkierungen

- dann großflächiger und auf

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Problem Fahrbahnmarkierung

Auf der ganzen Ortsdurchfahrt der B 312 gibt es Mittellinien. Nur auf dem Innerortsverkehr fehlen die Straßenmarkierungen in der Mitte ab Ampel Bernhäuser Bank bis Erdi-Markt! Siehe Bild 8

→ Markierung vervollständigen

Problem Radfahrstreifen:

unsere inzwischen erwachsenen Söhne nennen diesen Todesstreifen und meiden ihn. Er fängt an der Fußgängerzone an und endet Anfang Rosenstraße und dann? Er fehlt in der Weiterführung der Aicher Straße.

Folge: Viele Radfahrer vor allem ganze Pulkts von Schüler benutzen dann den Gehweg zwischen Metzgerei Hörz und Lindenkreuzung/S-Bahn.



Bild 10 Aicherstraße



Bild 9 Bernhäuser Hauptstraße -

Radwegnetz gut gemeint, aber so ist es unvollständig und nicht nachvollziehbar. Der Wunsch den Fußwege von Radwegen trennen ist gut, aber das geht nur, wenn die Wegbreite großzügig ausgedehnt wird.

Gehweg zwischen Kreuzung Aicher-/Rosen-/Bernhäuser Hauptstraße und Lindenkreuzung/S-Bahn Eingang

Rechte Seite:

Engstellen Leitplanke:

Fußgänger können nur im Gänsemarsch daran vorbei. Oft sind ja auch noch Radfahrer mit dabei und bedrängen Fußgänger. Zwei Personen im Gegenverkehr müssen gegenseitig abwarten und Slalom gehen. Rollstuhl oder Kinderwagen können nur einspurig vorbeikommen.



Bild 11 Aicher Straße Blick Richtung Norden



Bild 12 Blick Richtung Süden

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Obwohl die Straße breiter ist als vor der Kurve gibt es Richtung Süden keinen Radbereich und keine Fußquerung, Fußgänger huschen zwischen den Autos auch über die Begrenzung. Wer von der S-Bahn kommt sieht den möglichen Überweg vor dem Erdi Markt nicht.

Linke Seite

Unebenheiten- Stolperfallen

Auf dem ganzen Weg bis zur S-Bahn diverse Unebenheiten und Stolperstellen aufgrund wechselnder Bodenbeläge binnen einer Schrittlänge. Für unsicher Gehende kommt das ganze vor, als ob man auf einer Hoppelpiste laufen müsste.



Bild 13 Ecke Aicherstr



Bild 14 Kreissparkasse



Bild 15 Bodenwellen



Bild 16 Aicherstraße 15 Autohaus Hohenhaus



Bild 17 vor Kreissparkasse Richtung Norden

Grünstreifen vor Kreissparkasse ist zwar schön, aber hindert den freien Blick für Fußgänger. Es hat Buchten und man meidet den Fußweg bei Dunkelheit trotz Deckenbeleuchtung.

Engstellen

Im weiteren Verlauf der Aicherstraße Richtung Lindenkreuzung wird der Gehweg unnötig verschmälert. Auf Höhe des Hauses Nr. 19 steht an der schmalsten Stelle ausgerechnet auch noch der Pfosten eines Verkehrsschildes.

Das ist nicht das einzige Beispiel, ein weiteres liegt an der Kreuzung Diepoldstraße Nürtinger Straße. Am Beginn des Straßenübergangs steht der Ampelmast zur Bedarfsmeldung. Genau da ist die engste Stelle. Innerhalb eines Quadratmeters liegt

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

die Hausecke mit Dachrinnenablauf, Treppenaufsätze, Wegbegrenzungen. Man muss als Fußgänger auf die Straße ausweichen.

Kein Durchkommen für eine Mutter mit Kinderwagen und Kleinkind an der Hand, nur noch per Slalom oder Gänsemarsch.



Bild 18 Aicherstraße
Höhe Haus Nr. 19



Bild 19 Fußgängerübergang
Nürtinger Straße / Diepoldstraße

Falschparker auf Gehwegen

Der ganze Bereich entlang der durchgehenden B 312 von der Plieninger über Diepold, Bernhäuser Haupt und Aicher Straße bis zur Lindenkreuzung S-Bahn Eingang mangelt es an Kurzzeitparkplätzen - Wer nichts findet, parkt auf halb oder ganz auf dem Gehweg und behindert Fußgänger.



Bild 20 Nürtinger-/Bernhäuser Hauptstraße



Bild 21 Vor Roßmann Filderbahnstraße 9



Bild 22 Volmarstraße gegenüber
von der Bernhäuser Bank

Gehwegparker: am häufigsten vor Bosphorus Kebab Imbiss Nürtinger Straße 1, deren Gäste gegenüber vor der Apotheke an der engsten Straßenstelle auch noch ihre Autos parken und auf ihren Imbiss warten. Am zweithäufigsten Kunden der Commerzbank - nutzen sehr oft den Gehweg zur Hälfte. Leider ist das im Laufe der letzten Jahre immer mehr zu beobachten, mit einer unverschämten Selbstverständlichkeit ohne Reue. Hier parkt zum Beispiel das weiße Fahrzeug, es fährt nicht in den Parkplatz ein, noch rückwärts heraus, sondern parkt - kein Fahrer zu sehen.

- 6 -

~~Brigitte und Karl Heinz Barold, Gartenstr. 34, 70764 Filderstadt 25.10.2015~~

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Meiden von Gefahrenstellen

Fußweg Fußgängerzone Querung Obere Bachstraße Richtung Krokisgasse



Bild 23 Obere Bachstraße
Blick auf Fußgängerzone

Unebenheit im Fußgängerbereich- Rinne für angedeuteten Bachlauf des überbauten Binsbachs ist sehr gefährlich, schmale Räder von Kinderfahrrädern oder Rollatoren klemmen ein

Nächtliche Treffen vor dem Internetkaffee, Autoverkehr der Nichtanwohner trotz Verbot, unverschämtes Verhalten schrecken Besucher ab.

Fußweg Obere Bach Straße in Richtung Diepoldstraße

Der Blick in die Gasse scheint in einen Hinterhof zu führen - dunkel, nicht einladend. Fremde würden freiwillig nicht diesen Weg wählen - Hinweis als Durchgang fehlt. Dahinter liegende Gastronomie bzw. Hoteleingang kaum zu vermuten.

Am Ende der Oberen Bachstraße trifft sie auf die Diepoldstraße. Dort endet der Radweg der ortseinwärts entlang der Plieninger Straße Diepoldstraße führt. Warum ist fraglich, ab hier muss der Radfahrer schauen, wo er bleibt. Es unklar, ob der Radverkehr rechts in die Bachstraße abbiegen soll und über die Fußgängerzone südwärts auf die Bernhäuser Straße wieder einbiegen. Keine klaren Hinweise.



Bild 24 Obere Bachstraße / Diepoldstraße

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Lösungsvorschläge Denkanregungen und Wünsche

Fußgänger gehen gerne, wenn der Weg sicher, eben und direkt ist, etwas neugierig macht und interessant ist. Umwege, dunkle und verwinkelte Ecken werden gemieden. In lichten offenen Räumen mit Sitz- und Ruhemöglichkeiten kann man sich wohlfühlen, dazu noch grüne Oasen und Eyecatcher.

Manches liegt hier in Bernhausen brach. Innerhalb dieses Ortsteils haben Fußgänger - Radfahrer - Autofahrer - Lieferverkehr alle ihre Berechtigung, aufgrund der B 312 liegt der Focus jedoch seit Jahrzehnten auf dem fließenden Verkehr. Radfahrwege sind ins bestehende Fahrverkehrsnetz hinein gedoktert und der Fußverkehr an den Rand gedrängt.

Daraus ergeben sich für uns folgende 7 unabhängige Punkte, die einzeln genommen zu den dringenden Verbesserungen führen könnten.

1. Traum

Innenortsbereich zwischen S-Bahn und der Fußgängerzone bis Jakobuskirche und Lindenkreuzung/ Aicherstraße/ Bernhäuser Hauptstraße bis Nürtingerstraße zur Diepoldstraße alle Bevorzugungen abschaffen - Jeder Nutzer ist gleichberechtigt - Schritttempo - egal ob Fußgänger, Radfahrer oder Autonutzer. Jeder Wegnutzer muss auf jeden Anderen achten.

Keine Ampeln, Gehwegrandsteine entfernen. Eine einheitliche Bodenfläche mit Aufenthaltsbereichen - Sitzecken - große Pflanzinseln. Eine gemeinsame Innenortszone für alle, die sich im öffentlichen Raum bewegen.

2. B312 aus der Ortsdurchfahrt verbannen

Vom Flughafentunnel die Beschilderung über die Umgehungsstraße entlang am Frachtzentrum und Anschlussstelle Stetten auf die B27 leiten.

3. Die Kanalisierung vom Ortsverkehr in Nord/Süd bzw Ost-West Richtung

Das würde den Innenbezirk vom Fahrverkehr entlasten. Für den Ost-West-Verkehr gäbe es zwei Alternativen

a) Karlstraßenverlängerung nach Sielmingen/Neuhausen

Die gerade Linie Echterdinger Straße-Karlstraße endet abrupt nahe Lidl. Sie könnte problemlos geradlinig fortgeführt werden. Der Umweg über die Aicherstraße fiel weg. Abzweige nach Sielmingen und an der Lindenkreuzung nach Süden.

b) Umgehungsstraße im Norden in die andere Richtung nach Osten

Nord-Ostring Verlängerung

Der Weg Nord-Ost Ring ist an der Plieninger Straße angelegt aber stoppt am Feld. Eine Querspange zur Neuhäuser Straße könnte den Fahrverkehr gezielt nach Nord-bzw Osten lenken.

4. Einbahnstraßenregelung

Für den Nord-Südverkehr gäbe es folgende Alternative. Die vorhandene Straßenbreite lässt vielerorts keinen Parallelverkehr zu, daher bleibt nur die EINBAHNSTRÄßEN.

In anderen Städten wie zum Beispiel Reutlingen wurde die ganze Innenstadt in ein Einbahnstraßennetz verändert. Nach einem wilden Aufschrei hat sich dies inzwischen als selbstverständlich erwiesen und hat viel Entlastung gebracht.

Fußverkehrswegeplanung - Bernhausen - Herbst 2015

Vorschlag für Bernhausen

- a) Von Süden kommend an der Lindenkreuzung nur das Links- und Rechtsabbiegen zulassen. Wer Richtung Norden möchte könnte über Karlstraße, Gartenstraße Nürtingerstraße zur Diepoldstraße fahren.
- b) Ab Kreuzung Diepoldstraße eine Einbahnstraßenregelung nach rechts für die Nürtinger Straße und Bernhäuser Haupt Straße und Aicher Straße bis zur Lindenkreuzung.
- c) Volmarstraße als Einbahnstraße ab Friedenstraße in Richtung Bernhäuser Hauptstraße - wer muss kann einmal ums Caré fahren.
Dann könnte im engen Ortskern Gehweg und Radwege breit genug ausgebaut werden. Für Wechselseitige Parkbuchten würden den Verkehrsfluss verlangsamen und für Fußgänger sicherer machen. Dabei würde der Umsatz des örtlichen Einzelhandels bestimmt gesteigert werden.
- d) Einbahnstraße Fröbelstraße vor Kindergarten Grundschule von der Plieninger Straße aus östlich bis Gartenstraße. Dafür die Bruckenackerstraße Höhe Gartenstraße Einbahnregelung in Richtung Westen bis Plieninger Straße. Zufahrten für Lieferverkehr der Gemüse-LKWs über Ruiter bzw Scharnhäuser Straße zu den landwirtschaftlichen Höfen.

5. Klarere Regelung

Mehrdeutigkeit macht unsicher und führt unnötig zu Gefahren. Klare Regelungen erleichtern allen das Leben - einfacher und nur die Regelungen aufstellen, die auch Überprüfbar sind. Prüfung nicht nur Stichprobenartig, sondern für den Uneinsichtigen dauernd, sodass es lästig wirkt und als Abschreckung dient. Parken - Falsche Richtung Fahren - Rücksichtsloses Verhalten.

Deutliche Informationen darüber z. B. Beschilderung, einheitliche Bodenflächen für die Nutzung als Gehbereich bzw. Fahrbereich. Begrenzungsflächen markieren.

6. keine kleine Lösungen

Das Ergebnis sehen wir heute. Hier ein bisschen dort einwenig. Überall kleinklein und kein Grundkonzept im Innenortsbereich.

Gegenbeispiel Tübinger Straße, Lindenkreuzung zur FILharmonie und den Schulen. Dort ist die Verträglichkeit von Fußverkehr mit den andern Teilnehmern gewährleistet.

7. Wenn nicht jetzt, wann dann?!

Der Innere Ortskern blutet aus. Einzelhandel zieht sich immer mehr zurück. Nur Imbissen, Eisdielen Speiselokalen im Inneren und Großläden am Rand ist absolut nicht attraktiv. Mühsame Belebungsaktionen an wenigen Tagen im Jahr - Bärenfest - verkaufsoffene Sonntage - Late-Night Shopping - ein minimalistischer Weihnachtsmarkt und die zwei Wochenmarkttag sind nur magere Versuche.

Das sind ein paar Ideen und Wünsche und wir wären froh und glücklich das eine oder

~~Original und Karti vom ... Gartenhof 01, 7076 Filderstadt 23.10.2015~~

Quellenverzeichnis

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

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

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

Homepage CTL: <http://www.ctlisbon.com/pink-street/>. (Letzter Zugriff: 16.02.2016)

Zepp, Valeska: aus dem Vortrag von Wolfgang Aichinger „Geht doch - Einfache Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung“: http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/Praesentationen/Pr%C3%A4sentation_Einfache_Ma%C3%9Fnahmen_zur_Fu%C3%9Fverkehrsfoerderung_Aichinger_VCD.pdf (Letzter Zugriff: 17.02.2016)