



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht Gemeinde Nußloch

**Fußverkehrs-Checks BW 2023**

**Ideen für attraktive Stadtzentren**

## Impressum

### Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

### Auftragnehmer

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

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

### Bearbeitung

Dipl.-Ing. Johannes Lensch  
Unter Mitwirkung Lea Heinrich

### Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Hintergrund der Fußverkehrs-Checks</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern</b>	<b>10</b>
4.1	Handlungsfeld Querungen (A)	11
4.2	Handlungsfeld Ortsmitte (B)	18
4.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	32
4.4	Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)	40
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	45
<b>5</b>	<b>Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung</b>	<b>46</b>
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>48</b>
<b>7</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>50</b>
7.1	Auftaktworkshop (12.10.2023)	50
7.2	Erste Begehung (25.10.2023)	54
7.3	Zweite Begehung (10.11.2023)	58
7.4	Abschlussworkshop (18.01.2024)	62

# 1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

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

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

Mit dem diesjährigen Motto der Fußverkehrs-Checks „Ideen für attraktive Stadtzentren“ wird der Fokus auf die Förderung der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels über die Stärkung des Fußverkehrs gelegt. Denn eine gute Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ist Voraussetzung für lebendige und verkehrsberuhigte Innenstädte und Ortsmitten. Gerade die Stadtzentren profitieren von einer guten Infrastruktur für den Fußverkehr. Wo attraktive Wege und Plätze zum Flanieren einladen, halten sich Menschen gerne auf. In stark frequentierten Stadträumen mit guten Fußwegebeziehungen floriert der Einzelhandel: zu Fuß Gehende kaufen Studien zufolge häufiger ein als ÖPNV-Nutzende und Autofahrende und beleben damit auch den öffentlichen Raum vor den Geschäften<sup>1</sup>.

## Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

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

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

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

## 2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

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

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

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2023



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Abbildung 2: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2023



Quelle: Frank Eppler

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

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Beim **Auftaktworkshop** werden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Nußloch zu schaffen. Anhand eines Luftbildteppichs diskutieren die Anwesenden über Orte im Gemeindegebiet, die aus Sicht zu Fuß gehender Menschen mit Herausforderungen versehen sind. Für die zwei Begehungen identifizieren alle Anwesenden eine Route, die primär über den Lindenplatz führt, um Fragen der Belebung der Ortsmitte und den sicheren Fußweg zur Ortsmitte zu diskutieren. Bei der zweiten Begehung sollen dann verstärkt Belange von Senior:innen beobachtet werden. Hierzu sollen Ziele zwischen Lindenplatz und dem Seniorenheim am Kreisverkehr Hauptstraße/Walldorfer Straße untersucht werden.

Die **erste Begehung** startet am Rathaus. Erste Station ist eine Engstelle in der Nähe der Bücherei auf der Sinsheimer Straße. Zentrale Station der Begehung ist der Lindenplatz. Hier diskutieren die Beteiligten auch mit Blick auf das parallel zu erarbeitende Parkraumkonzept, wie eine Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs zugleich die Qualität des Lindenplatzes stärken kann. Die Route führt weiter Richtung Ortsmitte III – dort ist eine gelungene Umsetzung verkehrlicher Aspekte in einer städtebaulichen Entwicklung zu sehen – weiter zur Kreuzung Römerstraße/Schillerstraße. Über die Einmündung Bismarckstraße in die Walldorfer Straße geht es entlang der Walldorfer Straße zum Park an der Hauptstraße.

Die **zweite Begehung** steht unter dem Thema seniorengerechter Fußverkehr. Neben der grundsätzlichen Stärkung des Fußverkehrs geht es darum, dessen Belange noch einmal unter dem Blickwinkel der Senior:innen zu prüfen. Erste Station ist der Lindenplatz und die dazugehörige Haltestelle an der Hauptstraße. Entlang dieser geht es über den Kreisverkehr zum Seniorenheim. Eine besondere Herausforderung besteht heute in der baulichen Gestaltung der Eingangssituation. Vertreter:innen der Stadt berichten bereits während der Besichtigung über ein Projekt, dass die untersuchte Stelle entschärfen soll. Über eine geschwungene Rampe soll das heute bestehende Gefälle in Richtung Fahrbahn entschärft werden. Die Begehung endet ebenfalls im Park an der Hauptstraße.

Während der Begehungen werden Herausforderungen geschildert und im täglichen Verkehrsgeschehen beobachtet. Mögliche Lösungsansätze werden diskutiert, darunter auch solche, die in der Verwaltung bereits geprüft wurden. In der Diskussion entwickeln sich zu Maßnahmenvorschlägen Stimmungsbilder, es werden aber auch Hemmnisse aufgezeigt. Die offene Diskussionskultur ermöglicht es allen Beteiligten, ein differenziertes Bild auf Lösungsansätze zu entwickeln.

Der **Abschlussworkshop** diene dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Für die Beteiligten besteht die Möglichkeit, die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren. In Abschlussworkshop wird deutlich: Die Fußverkehrsförderung ist vielfältig; neben der Infrastruktur beinhaltet sie weitere Elemente im nichtinvestiven Bereich.

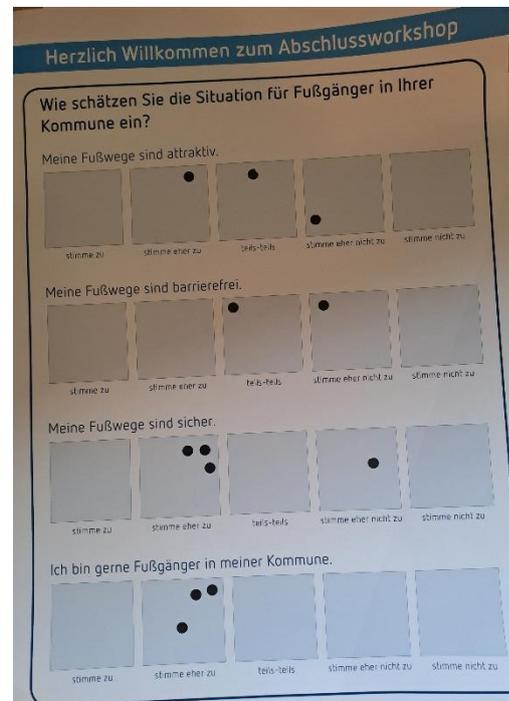
Die **Präsentation im Gemeinderat** dient zur Präsentation des Projekts in der allgemeinen Öffentlichkeit. Der Fußverkehrs-Check kann Auftakt sein für eine systematische ganzheitliche Fußverkehrsförderung

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

Im Rahmen der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung kann ein Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Nußloch entwickelt werden. Hervorgehoben werden hier solche Sachverhalte, die aus gutachterlicher Sicht bedeutend oder im Gemeindegebiet häufig vorkommen. Dieser Eindruck basiert nicht auf einer systematischen Bestandsanalyse im gesamten Gemeindegebiet.

Insbesondere unter dem Eindruck der beiden Begehungen und den darin diskutierten möglichen Qualitäten des Fußverkehrs bewerten die Teilnehmenden des Abschlussworkshop die Situation für zu Fuß Gehende in Nußloch. Das Stimmungsbild spiegelt die aktuell gute Ausgangslage für den Fußverkehr wider.

Abbildung 4: Situation des Fußverkehrs in Nußloch



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Herausforderungen des Fußverkehrs in Nußloch

Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In 15 Minuten Gehzeit kann aus fast allen Adressen in Nußloch der Lindenplatz erreicht werden</li> </ul>	
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eigenständige Fußwege als Netzergänzung vorhanden – wie z. B. Vogelkefigweg</li> </ul>	
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aktuelle Stadtentwicklung wird fußverkehrsfreundlich realisiert</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrang für den Fußverkehr beim Queren im Bereich Lindenplatz</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemente zur Belebung des öffentlichen Raums – dabei wird die Aufenthaltsfunktion des Zufußgehens beachtet</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauliche Engstellen/Restriktionen aus gewachsener Ortstruktur</li> <li>• Infrastruktur kann zu Konflikten zwischen Fußverkehr und anderen Verkehrsarten führen</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Größere Höhenunterschiede</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruhender Kfz-Verkehr und Lieferverkehr</li> <li>• Punktuelle Belastung durch den Schwerlastverkehr im Gemeindegebiet</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinzelt hohe Querungsdistanzen</li> </ul>	

## 4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Nußloch. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge für die folgenden Handlungsfelder entwickelt:

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Ortsmitte:** Die Ortsmitte ist zentraler Anlaufpunkt in der Gemeinde. Sie erfüllt mehrere Funktionen. Neben der Abwicklung der Verkehre, die innerörtlich häufig über die Ortsmitte führen, müssen hier auch Qualitäten vorgehalten werden, die unter anderem den Aufenthalt und Erholung ermöglichen. In der Ortsmitte findet zudem die alltägliche Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs statt.
- **Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest zeitweise notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Belange des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Themenfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang des Abschlussberichts wieder. Das Ziel des Fußverkehrs-Checks ist die breite Beteiligung aller interessierten Menschen vor Ort und die Sensibilisierung für das Thema Fußverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel und Thema. Eine mögliche systematische, ganzheitliche Aufbereitung erfolgt in einem Fußverkehrskonzept oder in Teilfachkonzepten, wie zum Beispiel einem Schulwegeplan.

## 4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Fahrbahnüberquerungen schließen meist erst durchgängige (Fuß-)Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren der Fahrbahn für zu Fuß Gehende häufig das größte Hindernis dar.

Um Fahrbahnüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr entweder Vorrang oder keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat. Die Auswahl einer geeigneten Querungsanlage ist unter anderem abhängig Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, von der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung und der Art der überwiegenen Nutzergruppe (Schulkinder, Senior:innen, Pendler:innen). Die nachfolgende Grafik soll verdeutlichen, dass es für verschiedenen Einsatzmöglichkeiten unterschiedliche Lösungsarten gibt.

Abbildung 5: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

## A1 – Kreuzungs-/Querungssituation optisch unterstützen

### Problem/ Mangel:

Die Kreuzung Römerstraße/ Schillerstraße hat für den Fußverkehr eine große Bedeutung, besonders für Schulkinder, die sich zwischen Schillerschule und Lindenschule bewegen, um zum Beispiel die Schwimmhalle zu erreichen. Die Schillerstraße ist durch ein Gefälle geprägt, das nach Westen in Richtung Kreuzung abfällt. Der Kreuzungsbereich ermöglicht nur unzureichend Sichtbeziehungen in die übrigen Äste. Im Alltag lässt sich beobachten, dass zu Fuß Gehenden gleichermaßen die Fahrbahn wie den untermaßigen Fußweg nutzen. Daraus folgt, dass eine Bündelung des Fußverkehrs nur erschwert erfolgen kann. Der Kreuzungsbereich liegt im Nebennetz.

Abbildung 6: Schillerstraße/Römerstraße in Blickrichtung Westen



Quelle: Planersocietät

### Handlungsvorschlag:

Grundsätzlich reduziert sich die systematische Benachteiligung des Fußverkehrs gegenüber dem Fahrzeugverkehr bei verminderter zulässiger Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn. Elemente, die einen Vorrang für den Fußverkehr einräumen – wie eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (Ampel), oder ein Fußgängerüberweg (FGÜ/Zebrastrifen) – sind grundsätzlich nach aktuellem Leitfaden in Baden-Württemberg bei Vorhandensein einer schutzbedürftigen Nutzergruppe zwar möglich, trotzdem muss die verkehrliche Wirkung einer solchen Anlage im Nebennetz nicht immer positiv sein.

Für diese Situation ist zu empfehlen, die Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden mit optischen oder baulichen Elementen zu steigern. Zu empfehlen ist hier als erste Maßnahme, den Kreuzungsbereich in Gänze rot einzufärben. Wird die Situation nach einer Evaluation nicht besser, ist eine bauliche Veränderung des Oberflächenbelags zu prüfen.

### Erläuterung und Hinweise:

Die flächige Markierung soll einen optischen Bruch im Verlauf der Fahrbahn für Kfz erzeugen. So kann auf die verkehrlich besondere Situation gegenüber anderen Kreuzungen aufmerksam gemacht werden. Das Element trägt insgesamt dazu bei, innerörtliche Straßenzüge in Abschnitte zu gliedern, in den sich die Teilnehmenden immer wieder neu orientieren müssen. Durch die optische und bauliche Errichtung von Abschnitten kann erreicht werden, dass angeordnete Geschwindigkeiten besser eingehalten werden. Auch für hochwertige

Radverkehrsinfrastruktur sehen Leitfäden des Landes Baden-Württemberg Elemente vor, die das sichere Queren des Fußverkehrs ermöglichen und unterstützen.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 7: Beispiel für eine farbliche Markierung (links), Belagswechsel im Kreuzungsbereich (rechts)



Quelle: Planersocietät

#### Weitere Einsatzorte:

Elemente zur Steigerung der Aufmerksamkeit unter den Verkehrsteilnehmenden sind primär an weiteren Stellen im Nebennetz zu prüfen. Insbesondere wie oben beschrieben in Straßenzügen, die lange Verläufe aufweisen und es Kfz-Lenkenden erleichtern, die angeordnete Geschwindigkeit zu überschreiten. Der Einsatz ist so abzuwägen, dass daraus keine wiederkehrende Routine wird.

#### Weitere Hinweise

Wie oben beschrieben, wird die Schillerstraße bevorzugt durch Schüler:innen genutzt. Der beschriebene Straßenabschnitt ist Teil des Schulwegeplans Schillerstraße und wird von Schulkindern der Lindenschule genutzt, um zur Schwimmhalle zu gelangen. Im Zusammenhang mit der veränderten Gestaltung des Kreuzungsbereich ist zu prüfen, wie der beschriebene Straßenabschnitt für den Fußverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden kann. Aus der vorgefundenen Situation innerhalb der Begehung können Nachteile für den Fußverkehr erkannt werden. Die vorhandenen Gehwege erfüllen nicht die empfohlene Regelbreite von 2,50 m auf beiden Seiten. Neben der möglichen baulichen Erweiterung der Infrastruktur in die Nähe des Regelmaßes ist aus gutachterlicher Sicht empfehlenswert, nach Möglichkeit den Straßenraum in Anlehnung an die Verkehrsflächen der Ortsmitte III barrierefrei zu gestalten. In diesem Zug ist das Parken so zu organisieren, dass Nachteile für den Fußverkehr reduziert werden. Durch die Umgestaltung könnte die optische Gestaltung der Ortsmitte III auf die Schillerstraße übertragen werden und die Bedeutung für den Fußverkehr unterstreichen.

## A2 – Querungsanlagen mit baulicher Unterstützung

### Problem/ Mangel:

Auf der Hauptstraße zwischen dem Kreisverkehr und der Sofienstraße wird durch die Teilnehmenden bei den Begehungen und durch Beobachtung vor Ort festgestellt, dass zu Fuß Gehende im Verlauf der Fahrbahn versuchen, diese zu queren. Wiederholt wird dabei der Fußgängerüberweg im Zuge des Kreisverkehrs nicht genutzt.

Abbildung 8: Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

### Handlungsvorschlag:

Zur Detailprüfung wird die Installation eines Mittelstreifens vorgeschlagen.

### Erläuterung und Hinweise:

Ein Mittelstreifen ermöglicht ein flächiges Queren an beliebigen Stellen im beschriebenen Straßenabschnitt und er trägt zur Verkehrssicherheit bei. Zu Fuß Gehende müssen jeweils nur eine Fahrbahn und deren Verkehrsgeschehen beachten. Dadurch reduziert sich die Komplexität. Der beschriebene Straßenabschnitt grenzt an ein Alten- und Seniorenwohnheim und wird in diesem Zusammenhang prioritär von einer schützenswerten Gruppe genutzt. Ein mögliche Aufwertung und Umgestaltung des beschriebenen Bereichs ergibt sich auch über die Integration in die Planungen des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (siehe dazu auch B1)

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Beispiel für Mittelinseln



Quelle: Planersocietät

### Weitere Einsatzorte:

Die Wirkung eines Mittelstreifens ist mit der einer Mittelinsel vergleichbar. Beide werden eingesetzt, um den zu Fuß Gehenden beim Queren der Fahrbahn die getrennte Betrachtung der Verkehrsströme zu ermöglichen. Das trägt auch zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls bei. Grundsätzlich eignet sich die Installation an Orten mit höherem Kfz-Verkehr, wenn der querende Fußverkehr ohne Bevorrechtigung unterstützt werden soll.

### A3 – Fußgängerüberwege (FGÜ) – der „Zebrastreifen“

#### Problem/ Mangel:

Die StVO räumt Fahrzeugen auf der Fahrbahn grundsätzlich einen Vorrang gegenüber den querenden zu Fuß Gehenden ein. Dadurch werden zu Fuß Gehende häufig in ihrer direkten Gehlinie gestört und zu Umwegen (zum nächsten Kreuzungspunkt zweier Fahrbahnen) genötigt, oder zum unsicheren Queren der Fahrbahn verleitet. Um diesen Nachteil zu mildern, gibt es Querungsarten, die den Fußverkehr bevorzugen. Der Fußgängerüberweg bevorzugen den Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr und ermöglicht so ein sicheres Queren.

Abbildung 10: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät

#### Handlungsvorschlag:

Installation eines Fußgängerüberwegs in der Einmündung Bismarckstraße zur Walldorfer Straße. Zusätzlich sollte die optische Verengung der Querungsdistanz durch Belagwechsel geprüft werden.

#### Erläuterung und Hinweise:

Die beschriebene Einmündung liegt an einer Hauptverkehrsstraße und führt zu einem Standort des Lebensmitteleinzelhandels. Ca. 200 m entfernt befindet sich die Lindenschule, sodass davon ausgegangen werden kann, dass vermehrt auch schutzbedürftige Personengruppen diese Stelle queren wollen.

Der Fußgängerüberweg trägt hier dazu bei, dass zu Fuß Gehenden ein eindeutiger Vorrang gewährt wird. Dieser Vorrang ist wichtig, da die Verkehrssituation aktuell Herausforderungen mit sich bringt. An Einmündungen wie der der Bismarckstraße in die Walldorfer Straße haben zu Fuß Gehende entlang der Walldorfer Straße Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus der Walldorfer Straße in die Bismarckstraße einbiegen. Zu Fuß Gehende sind allerdings im Nachrang gegenüber Fahrzeugen, die aus der Bismarckstraße kommend in die Walldorfer Straße einbiegen. Somit ist der zu Fußgehende ohne das Vorhandensein eines Fußgängerüberwegs in einem Querungsvorgang einmal im Vorrang und muss den Vorrang einmal gewähren. Aus dieser Situation entstehen im Alltag Missverständnisse

An Hauptverkehrsstraßen für den Verkehr finden sich häufig auch die Ziele des alltäglichen Bedarfs. Diese Ziele sind verkehrssicher und durch die Verkehrsinfrastruktur eindeutig zu erreichen.

Das Instrument des Fußgängerüberwegs ist von den Kommunen in den vergangenen Jahren zurückhaltend genutzt worden. Will eine Kommune den Fußverkehr aktiv fördern und sicherer gestalten, ist der Einsatz des

Fußgängerüberwegs geeignet, eindeutige, sichere Situationen im Verkehrsablauf zu schaffen und durch den Vorrang den Schutz auch sensibler Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen.

Der Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg beschreibt die Einsatzmöglichkeiten für Fußgängerüberwege und erweitert diese gegenüber den deutschlandweiten Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Der Leitfaden sieht geeignete Situationen im kommunalen Verkehrsnetz und benennt diese (siehe Abbildung 11). Er setzt bewusst die quantitative Abfrage einer Mindestanzahl an zu Fuß Gehenden aus, wenn in der vorliegenden Situation regelmäßig besonders schutzbedürftige Personengruppen zu Fuß unterwegs sind.

Der Fußgängerüberweg ist aus Sicht der Landesregierung ein geeignetes und zentrales Element, einen attraktiven und sicheren Fußverkehr zu bieten.

### Prinzipiskizze:

Abbildung 11: Einsatzmöglichkeit nach FGÜ-Leitfaden BW



Quelle: Planersocietät, nach Leitfaden VM BW

### Weitere Einsatzorte:

Innerhalb der Diskussionen bei den Begehungen und innerhalb des Auftaktworkshops ergeben sich weitere Situationen, die der Leitfaden eindeutig oder sehr ähnlich beschreibt und dabei dazu rät, die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zu prüfen.

Aus den Diskussionen ergeben sich unter anderem:

- Prüfung der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in der Einfahrt

#### Kurpfalzstraße in den Kreisverkehr Walldorfer Straße

- Prüfung der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in der Einmündung der Massengasse in die Hauptstraße
- Mit den hier erarbeiteten Erkenntnissen ist der vorhandene Schulwegeplan auf geeignete Stellen zur Installation eines Fußgängerüberwegs zu prüfen. Dies vor allem vor dem Hintergrund der oben beschriebenen aufgehobenen quantitativen Mindestvoraussetzung der Anzahl der zu Fuß Gehenden.

## 4.2 Handlungsfeld Ortsmitte (B)

In den vergangenen Jahrzehnten konnte tendenziell beobachtet werden, dass die Bedeutung der Ortsmitte zurückgeht. Inzwischen ist jedoch eine langsame Umkehr zu erkennen. Städte und Gemeinden erhöhen die Qualität in zentralen Siedlungsbereichen, und zwar durch Maßnahmen aus unterschiedlichen Themenbereichen.

### B1 – Handlungsfeld Ortsmitte

**Situation:** Die Ortsmitte ist zentraler Anlaufpunkt in der Gemeinde Nußloch. Ein Stimmungsbild im Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Checks ergibt: Wenn Wege zu Fuß zurückgelegt werden, führen sie zum Lindenplatz, also in die Ortsmitte. Für den Fußverkehr hat die öffentliche Fläche in der Ortsmitte eine zentrale Funktion, auch und insbesondere über die reine Funktion des Erreichens von Geschäften und z. B. öffentlichen Einrichtungen hinaus. Wunsch der Gemeinde ist die Stärkung der Ortsmitte, damit neben einer attraktiven und nachhaltigen Mobilität in Nußloch auch der lokale Einzelhandel von einer hochwertigen Entwicklung profitiert.

Abbildung 12: Der Lindenplatz in Nußloch



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Im zentralen Bereich der Gemeinde Nußloch um den Lindenplatz sollte die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs geprüft werden. Aus gutachterlicher Sicht empfiehlt sich in anschließenden Detailplanungen ein Bereich, der sich in seiner Ausdehnung am gekennzeichneten Bereich in Abbildung 13 orientiert. Dieser Bereich deckt Situationen ab, die während der Begehungen durch Teilnehmende als Problemstellen beschrieben wurden. Die Lösung der einzelnen Probleme würde für sich genommen bereits einen hohen Mittel-Einsatz erfordern. Mithilfe der großen Maßnahme Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich könnten die Problemstellen effizient beseitigt werden.

**Erläuterung und Hinweise:** Die Einführung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs und die dafür erforderliche bauliche Umgestaltung haben das Ziel, dass alle Verkehrsteilnehmenden den Verkehrsraum gleichberechtigt nutzen können. Zur Gleichberechtigung gehört die Steigerung der Qualitäten im Fußverkehr. Diese Stärkung erfolgt insbesondere

durch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h. Geschwindigkeitsreduzierungen tragen insgesamt dazu bei, dass sich Belastungen aus dem Kfz-Verkehr minimieren. Dazu zählen neben der Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffemissionen auch eine reduzierte Unfallwahrscheinlichkeit und mit ihr eine reduzierte Schwere der Unfälle. Der letzte Effekt trägt ganz besonders dazu bei, eine fehlerverzeihende Infrastruktur in Bereichen zu bieten, die durch den Fußverkehr hochfrequentiert sind. Die Minimierung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs und der Unfallrisiken sind Ziele, auf deren Grundlage eine Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit nach §45 StVO im Grundsatz auch auf klassifizierten Straßen möglich ist. In Gemeinden wie Rudersberg oder Schwetzingen hat ein breiter gesellschaftliche Konsens einen entsprechenden Umbau schlussendlich ermöglicht.

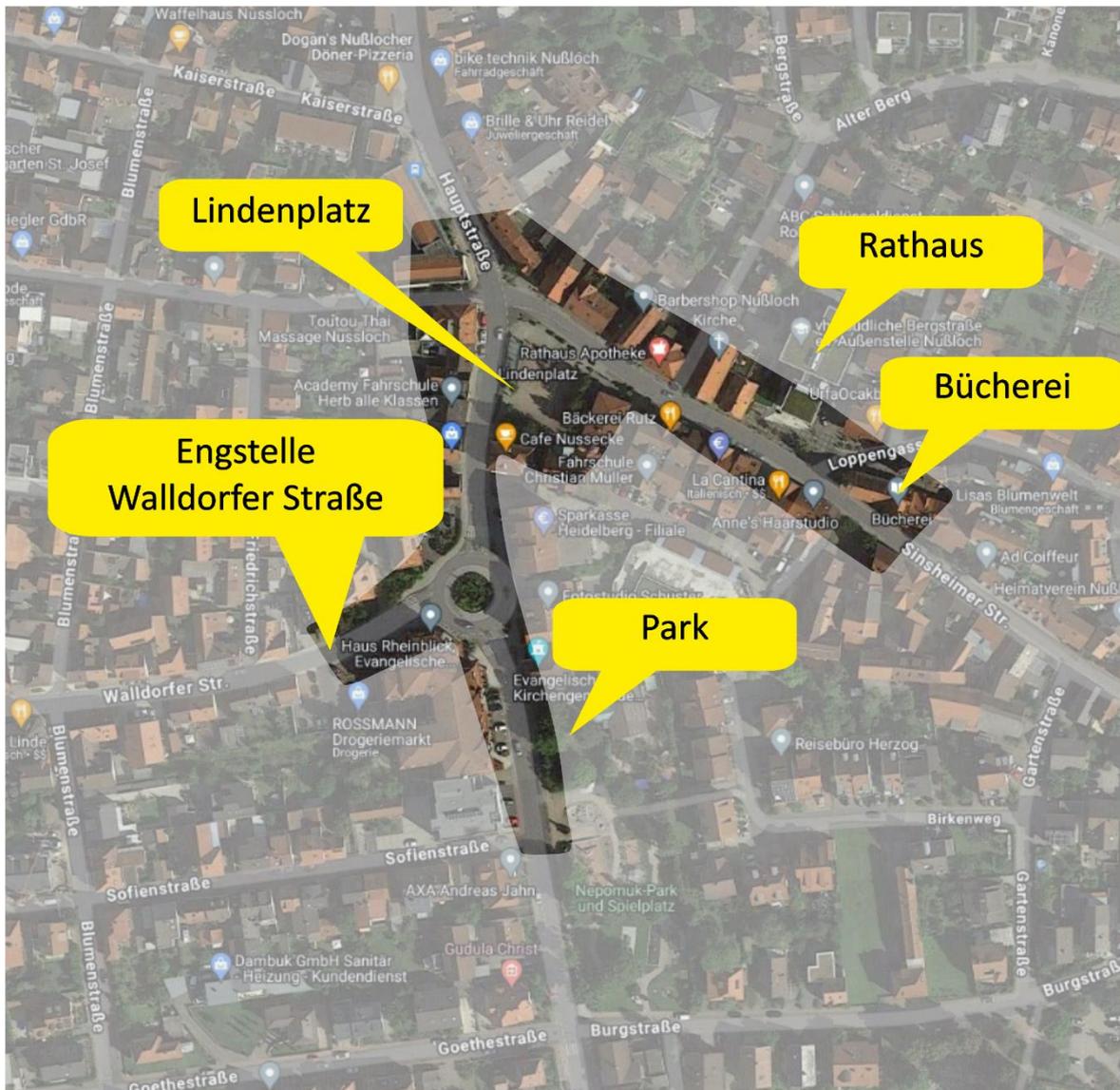
Aus gutachterlicher Sicht sind folgende Elemente des Umbaus entscheidend:

- Niveaugleicher Ausbau des Straßenraums, damit keine Bordsteine den Seitenbereich limitieren.
- Die neue „Fahrbahn“ ist nur noch optisch zu trennen, aber durch bauliche Elemente (halbhohe Poller/Blumenkübel etc.) geeignet zu fassen, sodass überwiegend Flächen entstehen, die nicht überfahren werden können. Eine so angelegte Fahrbahn verringert das Parken und Halten auf der Fahrbahn in der Ortsmitte.
- Der Verlauf der Fahrbahn reagiert auf Einzelsituationen und verschwenkt sich, sodass Engstellen für den Fußverkehr entschärft werden können. Als Beispiel kann die „Einfahrt“ Walldorfer Straße dienen. Einen beidseitigen ausreichenden Seitenraum lässt der aktuelle Baubestand nicht zu. In der anschließenden Detailplanung ist ein Verlauf der Fahrbahn zu prüfen, der dem Eingangsbereich der Hausnummer 8 Fläche ermöglicht und die Einfahrt in den Hof von Hausnummer 5 und Rossmann ermöglicht. Durch die Orientierung an den südlichen Rand könnten Flächen am nördlichen Rand entstehen. Durch die reduzierte Geschwindigkeit kann das Queren der zu Fuß Gehenden sicherer erfolgen.

Das Instrument des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist aus gutachterlicher Sicht darüber hinaus geeignet, das Gemeindegebiet verkehrlich zu strukturieren. Bereits heute ist auf einigen Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber der regulären Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (innerorts) angeordnet. Inzwischen setzen sich bundesweit zahlreiche Kommunen dafür ein, die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zukünftig als neue Regelgeschwindigkeit einzuführen. Würde dies in den kommenden Jahren ermöglicht werden, könnte durch die hier beschriebene Maßnahme die Chance realisiert werden, die besondere Situation der Ortsmitte gegenüber einer dann potenziellen neuen Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts anzuzeigen.

## Entwurfs-Skizze:

Abbildung 13: Entwurf zur möglichen Ausdehnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in Nußloch um den Lindenplatz



Quelle: Planersocietät auf Grundlage Google Map 2023

**Weitere Hinweise:** Bestehendes Referenzprojekt ist die Neugestaltung der L 1080 in Rudersberg (Rems-Murr-Kreis) auf einer Fahrbahnlänge von 650 m  
Im Anschluss werden die Eingangssituationen separat beschrieben.

**B1a – Eingang Sinsheimer Straße**

**Ausgangslage:** Während der Begehung wird eine Engstelle auf der Sinsheimer Straße begutachtet, die auf ein Kirchengebäude zurückgeht. Teilnehmende berichten, dass der Fußweg hier wiederholt durch Kfz, auch große Fahrzeuge der Landwirtschaft überfahren wird.

Abbildung 14: Sinsheimer Straße



Quelle: Gemeinde Nußloch

**Handlungsvorschlag:** Aus gutachterlicher Sicht sollte die Situation in die Planung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs integriert werden.

**Erläuterung und Hinweise:**

Die beobachtete Situation ist aus gutachterlicher Sicht geeignet, in die Planungen des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs als Eingangssituation integriert zu werden. Wie sich aus Darstellungen der Verwaltung ergibt, gab es in der Vergangenheit auf der Sinsheimer Straße ein streckenbezogenes Tempo 20. Der Abschnitt erstreckte sich vom Lindenplatz bis in die Höhe der hier beobachteten Szene. Der Straßenraum wurde mithin schon einmal als schützenswert eingestuft. Durch die Integration in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kann neben der Entschärfung von Verkehrskonflikten eine städtebaulich hochwertige Verbindung zwischen Lindenplatz und Rathaus aufgezeigt werden.

### Entwurfscollage:

Abbildung 15: Entwurfscollage Sinsheimer Straße



Quelle: Planersocietät auf Grundlage Gemeinde Nußloch

## B1b – Eingang Hauptstraße Nord

**Ausgangslage:** Vom Lindenplatz in Richtung Norden ist für eine geeigneten Eingangssituation der Bereich rund um die Haltestellenbucht zu prüfen. Aus gutachterlicher Sicht eignet sich die Notwendigkeit des Umbaus der Haltestelle im Zuge des im PBefG geforderten barrierefreien Ausbaus zur Integration in Umbauten zur Ortsmitte. Ein barrierefreier Betrieb könnte insbesondere dann hergestellt werden, wenn die Bucht zurückgebaut würde. Dadurch könnten Flächen für den Fußverkehr entstehen.

Abbildung 16: Hauptstraße/ Lindenplatz Nord



Quelle: Gemeinde Nußloch

**Handlungsvorschlag:** Aus gutachterlicher Sicht sollte die Situation in die Planung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs integriert werden.

**Erläuterung und Hinweise:** Ein geeigneter Einstieg in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ist innerhalb der Detailplanung zu prüfen und gegebenenfalls mit den betroffenen Gewerbetreibenden abzustimmen. Aus gutachterlicher Sicht ist es wünschenswert, die Abfahrtsposition der Haltestelle *Lindenplatz* Fahrtrichtung Süden im Zuge einer Umgestaltung zu integrieren. Sie ist die Gegenrichtung zur Abfahrtsposition auf dem Lindenplatz. Wünschenswert ist, dass Personen, die mit dem ÖPNV anreisen, einfach und komfortabel beide Fahrtrichtungen identifizieren können.

## Entwurfscollage:

Abbildung 17:



Quelle: Planersocietät auf Grundlage Gemeinde Nußloch

## B1c – Eingang Walldorfer Straße

**Problem/  
Mangel:** Auf dem Abschnitt Walldorfer Straße zwischen Einmündung Friedrichstraße und dem Kreisverkehrsplatz an der Hauptstraße reduziert sich heute der Gehweg auf beiden Seiten jeweils so stark, dass der Streckenabschnitt nicht durchgehend sicher durch zu Fuß Gehende benutzt werden kann. Zu Fuß Gehende sind auch ohne Gegenverkehr genötigt die Fahrbahn zu betreten. Verschärft wird die Situation durch die Einfahrt zum Drogeriemarkt.

Abbildung 18: Walldorfer Straße



Quelle: Gemeinde Nußloch

**Handlungsvorschlag:** Aus gutachterlicher Sicht sollte die Situation in die Planung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs integriert werden.

Die Straßenraumaufteilung erinnert an ehemalige Entwurfsvorgaben, nach denen die außerorts geltende Fahrbahnbreite klassifizierter Straßen innerorts fortgeführt wurde. Das führt dazu, dass dem Fußverkehr nur Restflächen zur Verfügung gestellt werden. Diese Planungsmaxime hat sich heute gewandelt. Trotz gewandeltem Planungsverständnis ist die Auflösung der vorliegenden Situation nicht trivial. Bei begrenzt zur Verfügung stehendem Platz gilt es einen Verkehrsablauf herzustellen, bei dem alle Teilnehmenden sicher ihr Ziel erreichen können. Die Walldorfer Straße ist neben der hohen Bedeutung für den Kfz-Verkehr auch für den Fußverkehr und den Radverkehr bedeutend. Wichtige Ziel liegen an diesem Straßenzug oder müssen über ihn erreicht werden.

**Erläuterung  
und Hinweise:**

An Straßenzügen mit dieser Verkehrsbedeutung ist es grundsätzlich notwendig auf beiden Seiten der Fahrbahn ein Angebot für den Fußverkehr herzustellen. Im Regelwerk wird als Standardmaß für den Fußverkehr eine Breite von 2,50 m je Fußweg beschrieben. Dieses Standardmaß ist im beschriebenen Abschnitt nicht herzustellen. Auch die Realisierung einer einseitigen Verbreiterung des Gehwegs auf Standardmaß ist nicht möglich.

Innerhalb der Begehung wird die Möglichkeit diskutiert, den Kfz-Verkehr in einer Einbahnstraße zu führen. Aus gutachterlicher Sicht ist diese Option bei gewünschter näherer Verfolgung gründlich zu prüfen. Im Rahmen eines Fußverkehrs-Checks sind gesamtgemeindliche Kfz-Verkehrsverlagerungen durch eine solche Maßnahme nicht abzusehen. Der Streckenabschnitt liegt im zentralen Bereich von Nußloch. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch ein erhöhter Anteil ortsfremder Kfz über diesen Abschnitt fährt und es damit zu erhöhter Fahrleistung kommen kann, wenn gewünschte Ziele infolge einer Einbahnstraßenführung nicht sofort erkannt oder wahrgenommen werden.

Die Umgestaltung bei einer möglichen Einführung einer Einbahnregelung ist aus gutachterlicher Sicht auch baulich notwendig, damit sich aus dem Einrichtungsverkehr keine höheren Fahrgeschwindigkeiten ergeben. Vorteile der Einbahnregelung für den Fußverkehr ergeben sich insbesondere, wenn die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert würde. Dadurch würde das Queren der Fahrbahn erleichtert.

Die Integration in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hat den Vorteil, dass der gesamte Straßenraum barrierefrei ausgebaut werden kann. Durch die reduzierte zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit können alle Verkehrsteilnehmende besser aufeinander Rücksicht nehmen. Durch eine markante Gestaltung, die sich deutlich vom restlichen Straßennetz unterscheidet, kann beim Kfz-Lenkenden eine erhöhte Aufmerksamkeit erzeugt werden. Wird im beschriebenen Straßenabschnitt die Höchstgeschwindigkeit reduziert, sollte die Anlage der Fahrbahn diese Höchstgeschwindigkeit durchsetzen können. Aus gutachterlicher Sicht ist zu empfehlen, dass durch bauliche Elemente und Poller eine Fahrbahn gefasst wird, die es durch Verschwenkung dem Fußverkehr ermöglicht, sich auf Flächen zurückziehen zu können, die sicher nicht überfahren werden können.

Bleiben in dem beschriebenen Bereich die baulichen Gegebenheiten wie heute vorgefunden, muss davon ausgegangen werden, dass es auch weiterhin zu vereinzelt konfliktreichen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden kommen kann. Zu prüfen ist deswegen innerhalb der Wegweisung (C3) für den Fußverkehr, ob geeignete Alternativrouten ausgewiesen werden können. Als Beispiel könnte zwischen Lindenplatz und südlichen Zielen auf der Walldorfer Straße der Fußverkehr über die neue Ortsmitte III geführt werden.

## Entwurfscollage:

Abbildung 19: Entwurfscollage Walldorfer Straße



Quelle: Planersocietät auf Grundlage Gemeinde Nußloch

## B1d – Eingang Hauptstraße Süd

**Ausgangslage:** Neben der im Maßnahmenvorschlag A2 formulierten Handlungsempfehlung zur Verbesserung der Querung für zu Fuß Gehende sollte der Straßenabschnitt rund um den Park umgestaltet werden. Das ist besonders wegen der verschiedenen sensiblen Nutzergruppen notwendig. Seniorenheim, Kindergarten und der Park erfordern eine attraktive und sichere Verkehrsinfrastruktur. Zwar ist Tempo 30 angeordnet, die vorhandene Fahrbahn spiegelt das jedoch nicht wider.

Abbildung 20: Hauptstraße, Seniorenheim



Quelle: Gemeinde Nußloch

**Handlungsvorschlag:** Aus gutachterlicher Sicht sollte die Situation in die Planung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs integriert werden.

### Erläuterung und Hinweise:

Bereits heute zeigt die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an, dass im beschriebenen Straßenabschnitt mit Fußverkehr auch schutzbedürftiger Gruppen zu rechnen ist. Neben der Verbesserung der Querung der Hauptstraße ist aus gutachterlicher Sicht die Integration in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich geeignet, um die Besonderheit des Straßenraums allen Verkehrsteilnehmenden auch durch die Gestaltung zu vermitteln. Die heutige Eingangssituation in den Park sollte einladender für den Fußverkehr gestaltet werden. Dazu ist die heute vorhandene Installation aus Pollern und Netzen durch eine geeignete Konstruktion zu ersetzen, die einen barrierefreien, direkten Zugang für Menschen zu Fuß ermöglicht und gleichzeitig das Überfahren durch den Kfz-Verkehr unterbindet.

### Entwurfscollage:

Abbildung 21: Skizze einer möglichen Umgestaltungsidee



Quelle: Planersocietät auf Grundlage Gemeinde Nußloch

## B2 – Handlungsfeld Ortseingang

**Problem/ Mangel:** Der Übergang zwischen der Verkehrsführung außerorts und innerorts ist nur ungenau zu erkennen. Insbesondere für den Fußverkehr ist die fehlende Infrastruktur für den Radverkehr von Nachteil, die zwischen dem Mischverkehr außerorts und der getrennten Verkehrsführung innerorts überleitet.

**Handlungsvorschlag:** Bauliche (primär Verkehrsführung) und gestalterische Anpassung der Ortseingänge.

Die Anforderung und Charakteristik von Streckenabschnitten außerorts und innerorts unterscheiden sich. Meist in der angeordneten Höchstgeschwindigkeit, damit einhergehend in den Breitenanforderungen an die Fahrbahn und die Führungsform der Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere für den Fußverkehr relevant ist die Einschätzung der gängigen Regelwerke, dass außerorts ein Mischbetrieb aus Fuß- und Radverkehr möglich ist. Dieser ist möglich, da davon ausgegangen wird, dass im überörtlichen Verkehr zwischen Nachbarkommunen der Fußverkehr marginal ist. Innerorts ist dagegen von einer Mischnutzung im Seitenbereich zwischen Fuß- und Radverkehr auch laut Regelwerk abzusehen. Der Übergang zwischen den Führungsformen ist jedoch nicht selbsterklärend und sollte aus gutachterlicher Sicht dringend baulich verdeutlicht werden, damit alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig auch an der Infrastruktur erkennen, wie sich die Teilnehmenden sortieren müssen. Insbesondere in Kommunen mit wachsendem Radverkehrsanteil am alltäglichen Verkehrsgeschehen ist die Regelkunde heute noch nicht so etabliert. Vielen Radfahrenden ist nicht bewusst, dass sie speziell auf Tempo-30-Streckenabschnitten die Fahrbahn nutzen müssen.

**Erläuterung und Hinweise:**

Nach den Empfehlungen des Leitfadens „Ortsdurchfahrten gestalten“ ist darüber hinaus auch für den Kfz-Verkehr der Charakter der Fahrbahn innerorts von dem außerorts eindeutig zu unterscheiden. Der Ortseingang sollte dem Kfz-Lenkenden deutlich den Übergang zwischen außerorts und innerorts vermitteln. Diesen Übergang können neben baulichen Elementen der Verkehrsanlage auch gestalterische Elemente unterstützen. Häufig bestehen an Ortseingängen Verschwenkungen oder Kreisverkehre, die dazu beitragen sollen, dass die Kfz-Lenkenden innerorts mit angepasster Geschwindigkeit einfahren. Während der Begehung wird durch Teilnehmende zurückgemeldet, dass der Kreisverkehr in der Walldorfer Straße diese Funktion nicht voll erfüllt. Insbesondere in der Fahrbeziehung von der B3 kommend in die Walldorfer Straße in Richtung Nußloch müsse die Kfz-Fahrgeschwindigkeit nur marginal reduziert werden, so die Rückmeldungen. Eine Überleitung vom gemeinsamen Geh- und Radweg hin zur innerorts gültigen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Tempo 30) fehlt aus gutachterlicher Sicht ebenfalls. Hier würde sich die Markierung einer Radausfädelung eignen. Dadurch wird Radfahrenden die Führung eindeutig angezeigt und die einfahrenden Kfz müssen die Geschwindigkeit reduzieren.

Die Begehung zeigt Potenzial zur Gestaltung der Ortseinfahrten. Aus dem Betrieb der ehemaligen Materialseilbahn zwischen Nußloch und Leimen existiert ein torartiges Sicherungsbauwerk über die Walldorfer Straße. Aus gutachterlicher Sicht erscheint dieses Bauwerk geeignet, um den Ortseingang optisch zu gestalten. Es ergibt sich die Chance, dieses Bauwerk als Kulturdenkmal zu sichern und gleichzeitig optisch so aufzubereiten, dass dem Kfz-Lenkenden vermittelt wird, sich an der Einfahrt in eine Gemeinde zu befinden. Geprüft werden könnte unter anderem eine auffällige farbliche Gestaltung, eine Installation von Schildern und/oder ein Bewuchs.

Die beschriebenen Maßnahmen richten sich nicht an den Punkt, der straßenverkehrsrechtlich als Ortseingang definiert ist.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 22: Ausfädelung des Radwegs zur weiteren Führung auf der Fahrbahn; Ortseingangsbereich



Quelle: Planersocietät

### Weitere Einsatzorte:

In die Gemeinde Nußloch gibt es weitere Ortseingangs-Situationen. Auch hier ist es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll, die Situation jeweils zu prüfen und gegebenenfalls den Ortseingang so zu gestalten, dass die Übergänge der Verkehrsführung und der Übergang zwischen außerorts und innerorts noch eindeutiger ersichtlich sind. Am Ortseingang aus Richtung Sandhausen auf der Massengasse und am Ortseingang aus Richtung Wiesloch auf der Hauptstraße sind ebenfalls brückenartige Sicherungsbauwerke der ehemaligen Materialseilbahn zu finden. Aus gutachterlicher Sicht erscheint es sinnvoll, die Chance eines möglichst einheitlichen Erscheinungsbilds zu nutzen.

## 4.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

### C1 – Trennung von Fuß- und Radverkehr

**Problem/ Mangel:** Fuß- und Radverkehr sind in der Vergangenheit jeweils nur nachrangig öffentlichen wahrgenommen und in der Verkehrsplanung berücksichtigt worden. Beide Verkehrsarten werden besonders im suburbanen sowie ländlich geprägten Raum überwiegend im Seitenbereich abgewickelt. Das führt zu Konflikten.

**Handlungsvorschlag:** Fuß- und Radverkehr sind innerorts grundsätzlich zu trennen. Diese Trennung betrifft die bauliche Anlage und die Verkehrsführung durch Verkehrszeichen und ähnlichem.

**Erläuterung und Hinweise:**

In den Regelwerken für den Radverkehr werden Höchstgeschwindigkeiten auf Fahrbahnen von 30 km/h als sichere Führungsform für den Mischverkehr zwischen Kfz und Radverkehr beschrieben. In der Wahrnehmung vieler Kfz-Lenker ist diese gemeinsame Nutzung aber nicht verankert. Deswegen ist es dringend geboten, dass die bauliche Anlage die legitime Nutzung des Radverkehrs der Fahrbahn anzeigt. Dazu gehören zum Beispiel Elemente wie die Ausfädelung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Übergang zwischen der Radinfrastruktur außerorts und innerorts. Die rechtmäßige Nutzung sollte mindestens temporär auf der Fahrbahn mit Piktogrammen wiederkehrend angezeigt werden, um Kfz-Lenkende zu erinnern. Übergänge zwischen verschiedenen Radwegführungsformen sind eindeutig zu gestalten. Näheres regelt das Radkonzept von Nußloch.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 23: Ausfädelung eines Radwegs zur Verdeutlichung der Radwegeführung (links); Sharrow und Piktogramm zur Verdeutlichung der Mitbenutzung der Fahrbahn (rechts)



Quelle: Planersocietät

**Weitere Einsatzorte:** Es sind die Straßenzüge zu prüfen, die das Radverkehrskonzept in seiner Planung berücksichtigt. Der Verkehrsinfrastruktur soll wie oben beschrieben anzusehen sein, dass hier Radverkehr vorgesehen ist. Zu prüfen sind bauliche Elemente wie Piktogramme (z. B. StVO 244 in Fahrradstraßen auf der Fahrbahn) oder flächige Farbmarkierungen (siehe A1)

## C2 – Barrierefreier Haltestelleumbau

### Problem/ Mangel:

Haltestellen für den Linienverkehr mit Bussen sind in der Vergangenheit überwiegend so errichtet worden, dass sie das Fahrzeug von der Fahrbahn holen und in Busbuchten den Fahrgastwechsel vollziehen. Die Busbuchten treffen in gewachsenen Strukturen häufig auf Restbreiten im Seitenraum, sodass die Bucht nicht nach Regelwerk errichtet werden kann und der untermaßige Seitenraum weiter reduziert wird.

Abbildung 24: Haltestelle Kirche – bereits barrierefrei



Quelle: Planersocietät

### Handlungsvorschlag:

Im Zuge der gesetzlich geforderten Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sind die Haltestellen barrierefrei umzubauen. Der Umbau ist aus Sicht des Fußverkehrs so durchzuführen, dass Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und wartenden Fahrgästen minimiert werden.

Stand in der Vergangenheit die Flüssigkeit der (Kfz-)Verkehrs im Vordergrund, rückt heute die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wieder stärker in den Fokus. Fahrgäste des ÖPNV sind überwiegend zu Fuß zur Haltestelle unterwegs und kreuzen meist auf Hin- oder Rückweg die Fahrbahn, um die Abfahrtsposition zu erreichen. Die Unfallforschung zeigt, dass es für die Sicherheit vorteilhaft ist, wenn die Busbuchten in den Fällen, in den es betrieblich möglich ist, zurückgebaut werden und das Halten des Busses auf der Fahrbahn erfolgt. Dadurch wird der fließende Verkehr unterbunden. Zu Fuß gehende Fahrgäste können dann mit reduziertem Konfliktpotenzial den Bus erreichen. Im Idealfall unterstützt eine Querungsanlage im Umfeld der Haltestelle das Queren der Fahrgäste.

### Erläuterung und Hinweise:

Der barrierefreie Umbau betrifft alle Haltestellen im Gemeindegebiet – nach gutachterlicher Einschätzung liegt an keiner Haltestelle ein betrieblicher Zwang zur Bucht vor. Pausenzeiten abseits des Linienbetriebs (zum Beispiel zwischen Schul- und Schwimffahrten) sind auf öffentlichen Parkplatzflächen durchzuführen. Dem Rückbau aller Busbuchten ist aus Sicht des Fußverkehrs ratsam. Konflikte im Seitenraum werden somit reduziert. Aus den Begehungen und der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge ergeben sich insbesondere folgende Hinweise:

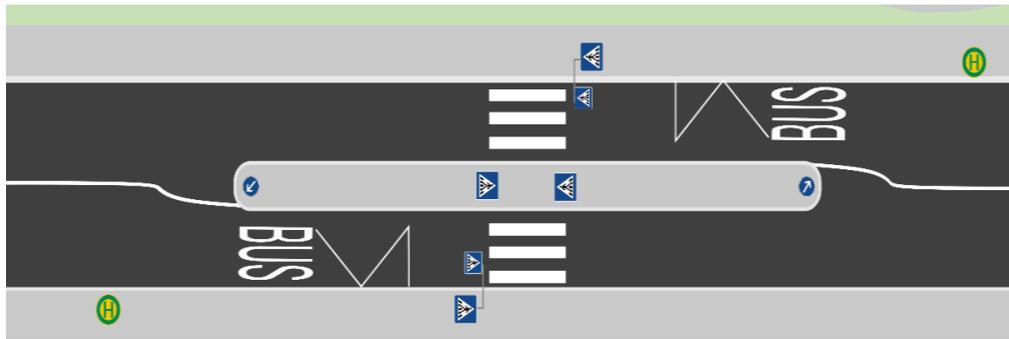
- Innerhalb des Handlungsfelds B Ortsmitte eignet sich die Umgestaltung des Verkehrsraums zur Neuorganisation der Haltestelle Lindenplatz. Die Bucht kann bereits heute nicht sicher barrierefrei an den ersten beiden Türen angefahren werden.
- In einer nachfolgenden Detailprüfung sollte geprüft werden, ob die Haltestelle Friedhof und die Einfahrtssituation in den Bereich des

verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf der Hauptstraße geeignet kombiniert werden könnten nach unten stehender Prinzipskizze.

Wird die Errichtung einer Querungsanlage geprüft ist die räumliche Nähe zu Bushaltestellen zu prüfen und zu berücksichtigen.

#### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 25: Haltestelle als Kap, mit Halteposition auf der Fahrbahn und Querungsanlage



Quelle: Skizze Planersocietät auf Grundlage FGSV

#### Weitere Einsatzorte:

Grundsätzlich sind alle Haltestellen im Gemeindegebiet zu überprüfen

### C3 – aktivierende Wegweisung

**Problem/ Mangel:** In der allgemeinen Wahrnehmung ist die Option, Wege zu Fuß zurückzulegen, teils wenig präsentiert. Die Mehrheit der Bürger:innen legt nur selten Wege komplett zu Fuß zurück. Häufig werden nur einzelne Ziele regelmäßig zu Fuß erreicht, z. B. der Wochenmarkt. Eine Wegweisung kann einen gewissen Informationsmangel ausgleichen und ein aktivierendes Element seine, Wege zu Fuß zurückzulegen

Abbildung 26: Aktivierende Wegweisung



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Im Gemeindegebiet wird eine Wegweisung eingeführt, die alltägliche Ziele im Gemeindegebiet beauskunftet. Neben der Auskunft über Distanz ist zu empfehlen, dass eine ungefähre Gehzeit angegeben wird. Weitere Elemente sind zu prüfen.

**Erläuterung und Hinweise:** Eine Wegweisung kann auch in kleineren Gemeinden sinnvoll sein. Neben den Hinweisen auf die Ziele kann die Wegweisung auf Routen führen, die sich z. B. für zu Fuß Gehende mit rollenden Hilfsmitteln eignen. Oder es können Alternativrouten zu Steigungsstrecken ausgewiesen werden. Mit einer Wegweisung kann auch auf Engstellen hingewiesen, Alternativen können aufgezeigt werden (z.B. Engstelle Walldorfer Straße). Die Bedarfe einer Radwegweisung und einer Fußwegweisung unterscheiden sich fundamental und sollten nicht in einer Wegweisung gemeinsam beauskunftet werden.

#### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Barrierefreie Wegweisung (links); Schmuckelemente inkl. Blindenschrift (rechts)



Quelle: Planersocietät

**Weitere Einsatzorte:**

Die Wegweisung muss nicht aus einer reinen Beschilderung bestehen. In der Konzeption können weitere Elemente geprüft werden, die die Wegweisung geeignet unterstützen und die Attraktivität steigern. Zu denken ist an Bodenelemente oder Plaketten an Häusern und weiteren baulichen Elementen. An zentralen Orten wie dem Lindenplatz könnten Elemente geprüft werden, die es ermöglichen Informationen zu ertasten. Neben den Alltagszielen könnten vorhandene oder neu zu führende Themen- oder Freizeitrouten integriert werden. Zu denken wäre an eine Route, die sich mit dem Erbe der Materialseilbahn beschäftigt, oder an andere inhaltliche Routen, die im Nahumfeld zu Fußwegen anregen.

**C4 – Haushaltstitel „Fuß- und Radverkehr“**

**Situation:** Die Gemeinde Nußloch verfügt aktuell bereits über ein Budget, mit dem Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr im Verwaltungsalltag umgesetzt werden können.

Abbildung 28: Symbolbild



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Aus gutachterlicher Sicht würde sich eine Prüfung eignen, inwieweit die Mittel systematischer eingesetzt werden könnten.

**Erläuterung und Hinweise:**

Neben dem berechtigten Reagieren auf Meldungen und Beobachtungen von Einzelsituationen im Gemeindegebiet könnte durch eine systematische Bearbeitung erreicht werden, dass z. B. Routen barrierefrei ausgebaut werden und damit eine zusammenhängende Teilstrecke durch alle Menschen eigenständig und barrierefrei zu nutzen ist. Zur Orientierung könnten hier die Routen überprüft werden, die im Schulwegekonzept genannt werden oder die Routen, die innerhalb der Wegweisung erarbeitet werden (siehe auch C3)

**Weitere Einsatzorte:** Die Herstellung der Barrierefreiheit auf Teilabschnitten von Routen unterstützt die Forderung des Behindertengleichstellungsgesetz, dass eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten ist. Daraus wird überwiegend abgeleitet, dass grundsätzlich jede Adresse eines Untersuchungsraums eigenständig zu erreichen ist. Auf dem Weg dahin ist die Umsetzung von barrierefreien Routen in Teilquartieren ein geeigneter Start.

## C5 - Gehwegparken

**Problem/  
Mangel:** In Nußloch wie in weiteren Kommunen hat sich über die vergangenen Jahrzehnte die Praxis des Gehwegparkens etabliert. Daraus haben sich Gewohnheiten entwickelt, die sich in der emotionalen Wahrnehmung zu einem Gewohnheitsrecht entwickelt haben. Die rechtliche Einordnung ist dabei unverändert. Parken und Halten sind auf dem Gehweg zunächst einmal grundsätzlich für Kfz und Motorräder verboten.

Abbildung 29: Lieferverkehr in der Walldorfer Straße



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Das Vorhandensein der gültigen ordnungsrechtlichen Regelung erfordert keine weitere Regelung zu diesem Thema. Vielmehr ist eine langfristige Strategie zu erarbeiten, wie das Bewusstsein zu diesem Thema kontinuierlich verändert werden kann. Dazu braucht es eine differenzierte Herangehensweise

**Erläuterung  
und Hinweise:**

Diese differenzierte, vielschichtige Herangehensweise enthält sinnvollerweise Lösungen aus der Infrastruktur, der Verkehrsüberwachung und der Kommunikation und Information. Vorteile einer eindeutigen Infrastruktur (für den ruhenden Verkehr) zeigen sich bereits im Gemeindegebiet innerhalb der Ortsmitte III. Dort werden dem ruhenden Verkehr Flächen zugewiesen, die überwiegend eingehalten und akzeptiert werden. Bereits heute kontrolliert die Ortspolizeibehörde regelmäßig im Gemeindegebiet Verstöße. Mit einem eindeutigen gesellschaftlichen Rückhalt (z. B. dem Fußverkehrs-Check) können Kontrollen und Sensibilisierungsmaßnahmen ausgeweitet werden. Gewohnheitsänderungen sind nicht allein durch Strafen zu ändern, eine Sensibilisierung für sich ändernde gesellschaftliche Werte braucht zum Ordnungsrecht „weiche“ Elemente, die Inhalte vermitteln. Das können unter anderem informierende Elemente sein oder Veranstaltungen, die den Flächenbedarf im öffentlichen Raum bewusst machen (siehe dazu D2)

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 30: Beispiel für reduziertes Parken in einem verkehrsberuhigten Bereich (links); Markierte Parkplätze im Wohngebiet („Programm *fares Gehwegparken* in Karlsruhe)



Quelle: Planersocietät

**Weitere Einsatzorte:**

Das Regelbewusstsein kann gesteigert werden, indem auch in Straßenzügen mit vermeintlich wenigen bis keinen Konflikten Flächen für den ruhenden Verkehr eindeutig markiert und kommuniziert werden. Die Stadt Karlsruhe hat in diesem Zusammenhang auch in weniger belasteten Wohngebieten das Programm „Faires (Gehweg-)Parken“ eingeführt. Dabei werden die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr eindeutig geregelt. So soll auch eine Akzeptanz und Rücksicht für den Fußverkehr in anderen städtischen Bereichen gesteigert werden. Durch die Einführung einer Mindestbreite (im Bestand) kann transparenter argumentiert werden, welche Flächen sich für den ruhenden Verkehr eignen und welche nicht.

## 4.4 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)

### D1 – Information und Kommunikation / „Fußverkehr als Thema“

**Problem/ Mangel:** Der Fußverkehr wird heute überwiegend nicht als eigenständige Mobilitätsoption wahrgenommen. Ein mobiles Leben ist in weiten Teilen der Gesellschaft fest mit einem automobilen Leben gleichgesetzt. Das Auto wird dann auch wegen fehlender Kenntnisse über Alternativen und Qualitäten auch auf Strecken eingesetzt, die eigentlich „besser“ zu Fuß oder mit anderen Mobilitätsoptionen zurückgelegt werden können.

Abbildung 31: Den Fußverkehr als Mobilitätsoption stärken



Quelle: Screenshot VCD

**Handlungsvorschlag:** Die Öffentlichkeitsarbeit und Aktivitäten in der Gemeinde nehmen den Fußverkehr als eigenständiges Thema auf und kommunizieren in positiver Absicht wiederkehrend über Inhalte und Entwicklungen aus dem Fußverkehr. Diese Imagearbeit lässt sich in die Kommunikation zum Umweltverbund und zur Mobilitätswende integrieren.

**Erläuterung und Hinweise:** Durch Information und Kommunikation sollte das Thema Fußverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung gestärkt und etabliert werden. Der gesellschaftliche Wandel vollzieht sich nicht allein im Umbau der Infrastruktur, sondern muss positiv besetzt begleitet werden. Die Vorzüge müssen deutlich benannt und konkret im Gemeindegebiet aufgezeigt werden. Als Beispiel dient die übergemeindliche Berichterstattung über den Besuch der Staatssekretärin Zimmer bei der ersten Begehung in Nußloch. Wichtig erscheint aus gutachterlicher Sicht eine kontinuierliche und konsequente Berichterstattung über Anstrengungen und Erfolge im Bereich des Fußverkehrs. Die Sensibilisierung der Presse und Öffentlichkeitsarbeit im Rathaus und weiterer öffentlich publizierender Stellen ist wünschenswert.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Berichterstattung im Gemeindeblatt Bietigheim (links); Newsletter zu Fußverkehrsthemen der Stadt Wien (rechts)



Quelle: Planersocietät

#### Weitere Einsatzorte:

Die Arbeiten im Bereich Information und Kommunikation können ein Fundament zu den Aktivitäten des Mobilitätsmanagements sein (siehe auch D2). Teil des Mobilitätsmanagements ist es, über die reine Information Inhalte und Aktionen zu bieten mit dem Ziel, das Verkehrsverhalten zu beeinflussen und die vorhandenen Ressourcen effizienter zu nutzen.

## D2 – Kommunales Mobilitätsmanagement

**Situation:** Mit dem Bau einer Infrastruktur allein wird nicht kommuniziert, welche Zielsetzungen damit verbunden sind. Es braucht aktivierende Elemente, um die Zielsetzungen öffentlich zu machen, damit zum Beispiel in Zukunft mehr Menschen den Fußverkehr als Option wahrnehmen und zu Fuß gehen.

Abbildung 33: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Um den Fußverkehr zu stärken, werden Elemente des kommunalen Mobilitätsmanagements eingeführt

### Erläuterung und Hinweise:

Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements sollen darauf ausgerichtet sein, die Mobilitätsoptionen in ihrer Vielfalt zu stärken und die vorhandenen öffentlichen Flächen der Verkehrsinfrastruktur vielfältiger und effizienter zu nutzen. Dazu sind Aktionen und Kampagnen denkbar, die zum Ziel haben, die erarbeiteten Ziele zum Beispiel aus Mobilitätskonzept, Radverkehrskonzept, Schulsicherheitskonzept und dem hier vorliegenden Fußverkehrs-Check der Öffentlichkeit zu vermitteln. Auch hier sollte möglichst kontinuierlich und stringent vorgegangen und der Fußverkehr integriert werden in Aktionen, die die nachhaltigen Mobilitätsoptionen insgesamt stärken.

### Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Begleitende Informationen bei Einführung veränderter Parkregelung (links); Parking-Day-Aktionstag zur Flächenumverteilung und Flächengerechtigkeit (rechts)



Quelle: Planersocietät

**Weitere Einsatzorte:** Kommunales Mobilitätsmanagement ist häufig die koordinierende Dachmarke über schulischem Mobilitätsmanagement (siehe D3) und betrieblichen Mobilitätsmanagement.

### D3 – Schulisches Mobilitätsmanagement

**Situation:** Heute existieren bereits hochwertige infrastrukturelle Elemente im Gemeindegebiet, um das Verkehrsgeschehen im Schulumfeld so zu beeinflussen, dass Risiken für Schüler:innen auf dem Weg von und zur Schule reduziert werden.

Abbildung 35: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvorschlag:** Zu prüfen ist, ob aktivierende und koordinierende Elemente des schulischen Mobilitätsmanagements eingeführt werden können.

**Erläuterung und Hinweise:**

Zur vollen Geltung kommt die Infrastruktur und die mit ihr meist implizite Zielsetzung (Stärkung des Fuß- und Radverkehrs; eigenständige Wege; Reduzierung und Steuerung des Eltern-Bring-Verkehr), wenn die baulichen Maßnahmen durch aktivierende Aktionen unterstützt werden. Elemente des schulischen Mobilitätsmanagements können Aktionstage oder -wochen sein, die auf das Thema Mobilität ausgerichtet sind und durch Schule und Öffentlichkeit (Gemeindeverwaltung) begleitet werden. Ziel ist die Vermittlung der sicheren Eigenständigkeit der Schüler:innen sowie der Vorteile der aktiven Bewältigung von Schulwegen mit dem Rad und zu Fuß. Mögliche Elemente könnten sein: Einschulungsmappen, die den Schulwegplan aktiv kommunizieren, Aktionstage zur Kiss-and-Go Bedienung, Preisverleihungen für die Schüler:innen, die am häufigsten zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad zur Schule kommen und ähnliches.

**Good-Practice-Beispiel:**

Abbildung 36: Eigenständiges Erreichen der Schule durch Mikromobilität (links); temporäre Spielstraße (gesperrt für Kfz-Verkehr) als Teil eines schulischen Mobilitätsfestes (rechts)



Quelle: Planersocietät

**Weitere Einsatzorte:**

Im schulischen Umfeld ist eine Kooperation mit der Schule notwendig. Ist Kooperationsbereitschaft gerade nicht vorhanden, können Teilelemente auch im kommunalen Mobilitätsmanagement untergebracht werden. Sie haben dann aber eher einen allgemeinen, gemeindeweiten Charakter.

## 4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen (Abbildung 37).

Abbildung 37: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
<b>Handlungsfeld Querungen (A)</b>				
A1 Querungen optisch unterstützen	Querungen im Nebennetz/ Aufmerksamkeit steigern	■		
A2 Querungen mit baulicher Unterstützung	Queren vereinfachen durch bauliche Maßnahmen		■	
A3 Vorrang/ Fußgängerüberweg	Fußgängerüberweg zum Vorrang des Fußverkehr	■		
<b>Handlungsfeld Ortsmitte (B)</b>				
B1 Ortsmitte	Attraktive Ortsmitte	■		
B2 Handlungsfeld Ortseingang	Eindeutige Verkehrsinfrastruktur	■		
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)</b>				
C1 Trennung von Fuß- und Radverkehr	Konflikte im Seitenbereich reduzieren	■		
C2 Barrierefreier Haltestellenumbau	Haltestellen und der ÖPNV als Qualität für den Fußverkehr	■		
C3 aktivierende Wegweisung	Sichtbare Elemente des Fußverkehrs im öffentlichen Raum	■		
C4 Haushaltstitel "Fuß- und Radverkehr"	Systematisierung des Mitteleinsatz	■		
C5 Gewegparken	Gewohnheiten neu ausrichten	■		
<b>Handlungsfeld Kommunikation und Information (D)</b>				
D1 Information und Kommunikation	"Fußverkehr als Thema"	■ Daueraufgabe		
D2 Kommunales Mobilitätsmanagement	Aktionen und Kampagnen auf kommunaler Ebene	■ Daueraufgabe		
D3 Schulisches Mobilitätsmanagement	Mobilität als schulische Inhalt	■ Daueraufgabe		

Quelle: Planersocietät

## 5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

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

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden zudem die folgenden Ziele diskutiert und als erstrebenswert erachtet:

- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Schaffung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte
- Ausbau der sicheren und geeigneten Querungen

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

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Nußloch wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ausreichende finanzielle Mittel für den Fußverkehr sind bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

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

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

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

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

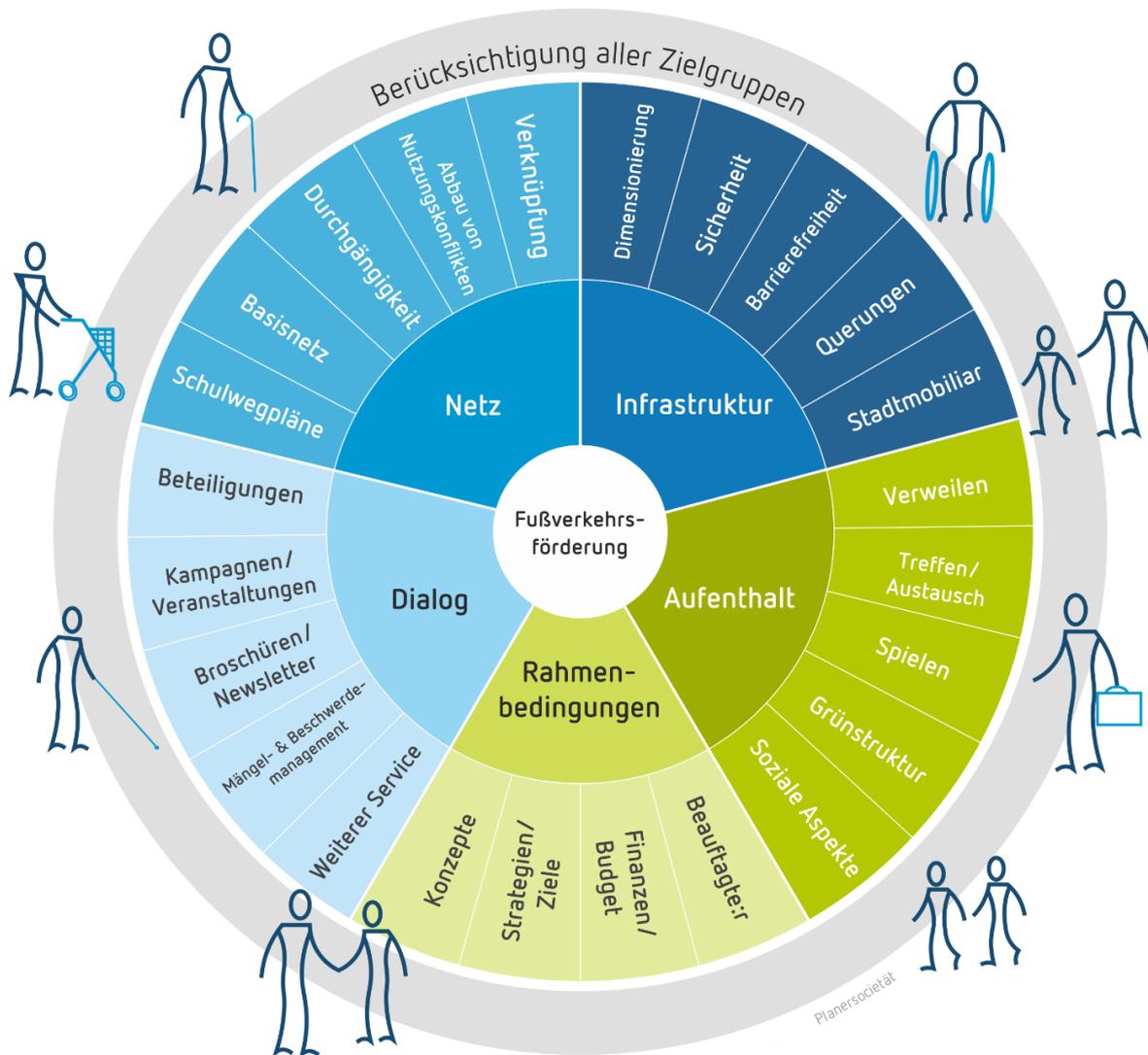
Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>



## 6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 38).

Abbildung 38: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche Maßnahmvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Probleme und Potenziale beleuchten.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der Fußverkehrs-Check in Nußloch hat verschiedene Stärken und

Schwächen beleuchtet und konnte Verbesserungspotenziale ermitteln. Er ist ein Baustein in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Nußloch.

## 7 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Nußloch aufbereitet und dokumentiert. Die Inhalte bieten Orientierung zur Erarbeitung der oben skizzierten Maßnahmevorschläge. Darüber hinaus bildet insbesondere die Dokumentation des Auftaktworkshop einen Themenspeicher für Situationen und Orte im Gemeindegebiet, die die Beteiligten erarbeitet haben und die sich im Nachgang zur weiteren Prüfung anbieten.

### 7.1 Auftaktworkshop (12.10.2023)

#### Tagesordnungspunkte:

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

Ort: Feuerwehrrhaus Nußloch

Datum/Uhrzeit: 12.10.2023/ 18:00 – 19:30

Anwesende: ca. 20

Bürgermeister Förster begrüßt die Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2023. Im vierten Anlauf freut sich die Verwaltung im Jahr 2023 im Förderprogramm Fußverkehrs-Checks berücksichtigt zu werden. Durch den Fußverkehrs-Check sieht die Verwaltung die Chancen, gemeinsam mit interessierten Bürger:innen den Fußverkehr und zentrale Bereiche von Nußloch rund um den Lindenplatz in seiner Qualität für den Fußverkehr zu stärken. Herr Lensch von der Planersocietät gibt einen Einblick in die Thematik Fußverkehr und erläuterte den Projektablauf den Fußverkehrs-Checks.

Nach dem fachlichen Input folgt der Workshop. Zu Beginn der Beteiligung werden die Teilnehmenden von Herrn Lensch aufgefordert, das letzte Ziel im Gemeindegebiet auf ein Kärtchen zu schreiben, das sie zu Fuß erreicht haben. Über ein Drittel der abgegebenen Kärtchen nennen den Lindenplatz als letztes Ziel. Schwerpunkt sind die Bäckerei, Einkaufsmöglichkeiten und die Bücherei. Nach dem Lindenplatz werden Rossmann und die Schwimm- und Festhalle als letztes Ziel zu Fuß genannt. Nach Zielen rund um den Lindenplatz wird die Grundschule Schillerschule genannt. Es fällt auf, dass nahezu alle Wege über den Lindenplatz und/ oder Teile der Hauptstraße zurückgelegt werden. Da hier auch das Seniorenzentrum verortet ist, ist das Anliegen der Teilnehmenden umso größer, diese Fußwege attraktiv und einfach zu gestalten.

Zur aktiven Beteiligung kann die Gemeinde Nußloch auf einen Luftbildteppich zurückgreifen. Der Luftbildteppich zeigt ein hochauflösendes Luftbild des Gemeindegebiets. Vorab haben sich Verwaltung und Gutachter abgestimmt, die zwei Begehungen im Gemeindegebiet thematisch aufzuteilen:

- Die erste Begehung hat den Schwerpunkt Wirtschaft und Ortsmitte mit den Belangen rund um den Lindenplatz und der Walldorfer Straße um die das Haus Rheinblick.
- Die zweite Begehung soll den Schwerpunkt auf der Seniorenmobilität haben

Im Workshop sollen alle Anwesenden aus ihren Erfahrungen im Fußverkehr Stellen im Stadtgebiet nennen, die aus ihrer Sicht eine Herausforderung darstellen. Um leichter in die Diskussion einsteigen zu können haben Verwaltung und Gutachter markante Stellen im Gemeindegebiet vorgeschlagen.

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf dem Luftbildteppich zu markieren und zu erläutern. Ebenso hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Bereiche mit den Verkehrshütchen hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können. Die Gruppe diskutierte 40 Minuten lang unter der Moderation von Frau Heinrich und Herrn Lensch.

Innerhalb der Diskussion zeigt sich, dass die Stationsvorschläge weitestgehend bestätigt werden können. Die Bandbreite der Themen lässt sich auch auf die im Workshop neu genannten Themenfelder und Herausforderungen übertragen, sodass am Ende die Maßnahmen so formuliert werden können, dass sie übertragbar sind.

Das Format der Begehungen lässt es zu, dass in einer Begehung geeignet ca. sieben Stationen erlaufen und diskutiert werden können.

Abbildung 1: Diskussion auf dem Luftbildteppich



Quelle: Planersocietät

Abbildung 2: Ermittelte Problemstandorte nach der Diskussion



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden innerhalb der Workshopphase getätigt (zusammenfassendes Ergebnisprotokoll/ der Gemeindeteil Maisbach bleibt ohne Beachtung/Nennung):

- 1 Engstelle Sinsheimer Straße Gemeindebücherei  
*in der Diskussion als aufkommensstarkes Fußverkehrsziel beschrieben/Engstelle durch Bebauung wird auch durch Schulkinder besucht*
- 2 Hauptstraße am Park und Spielplatz  
*Querungswunsch vorhanden/ vorhandener FGÜ bei Kreisverkehr und Post aus Park umwegig daher unattraktiv zu erreichen*
- 3 Lindenplatz  
*Platzgestaltung: wie werden zentrale Bereiche für die Nahmobilität attraktiv/Kfz Parken bedarfsgerecht erhalten/Barrierefreie Erreichbarkeit attraktiver gestalten*
- 4 Walldorfer Straße Einfahrt Rossmann  
*LKW-Lieferverkehr an Rossmann und Seniorenheim auf Gehweg und darüber in der Anfahrt/ sehr enge Gehwege entlang der Walldorfer Straße hin zur „Ortsmitte II“*

- 5 „Ortsmitte III“  
Positivbeispiel eine attraktive Gestaltung für Fuß- und Radverkehr einzelne Elemente: Modalfilter / Kiss-and-Ride Zone etc.
- Niveaugleicher Ausbau innerhalb des Quartiers:  
Entlang der Hildastraße und der Schillerstraße (an der Grundschule und der Fest- und Schwimmhalle wird sich ein breiterer und sicherer Durchgang zum Schulhof mit Fahrrad/ Kinderwagen gewünscht.
- 6 Einfahrt aus der Massengasse in die Hauptstraße  
*Querung der Fußgänger entlang der Hauptstraße gefährlich / Sicht eingeschränkt / sichern*
- 7 Kreuzung Römerstraße / Schillerstraße  
*Gehwegnasen werden durch Kfz im Begegnungsverkehr teilweise überfahren. Die Schillerstraße mündet in ihrer Verlängerung in einen reinen Fußweg / Die Kreuzung könnte hervorgehoben werden, auch bei einer möglichen Umgestaltung zur Fahrradstraße*
- 8 Einfahrt Bismarckstraße Fußweg Supermarkt  
*Fußweg entlang der Walldorfer Straße sichern / Gemeinsame Geh Radwege entschärfen / Benutzung des Kreisverkehrs (vor REWE) prüfen heute Teils herausfordernd*
- 9 Massengasse Höhe Penny (Hausnummer 91)  
*Gehweg und Ampel (LSA) wird durch Schulkinder genutzt / der Gehweg als zu schmal empfunden, insbesondere mit Kinderwagen und weiterem Zubehör*
- 10 Albert-Schweitzer-Ring  
*Die Oberflächenbeschaffenheit des Weges parallel (südlich) vom Albert-Schweitzer-Ring (zwischen Hermann-Löns-Straße und Kurpfalzstraße) wird bemängelt*
- St. Laurentius Kirche  
*sichere Quermöglichkeit gewünscht, da die Kreuzung Hauptstraße / Ringelgasse als unübersichtlich empfunden wird. Außerdem wird der Bürgersteig auf der Höhe entlang der Hauptstraße beidseitig als nicht barrierefrei empfunden. Der schmale und zur Straße hin abfallende Bürgersteig erschwert den Längsverkehr mit Rollstuhl und Kinderwagen sowie ein Nebeneinanderlaufen.*
- 13 Kreuzung Hauptstraße / Bismarckstraße / Oderweg  
*Die Querung der Hauptstraße zwischen Bismarckstraße und Oderweg wird als herausfordernd beschrieben / Erhöhtes Aufkommen im Feierabend und Freizeit-Fußverkehr*
- 14 An der Mühlstraße (Höhe Silberweg)  
*Schmaler Gehweg / Gehweg nicht durchgehend vorhanden*
- 15 Alter Berg  
*Gehwegparken auf der Straße Alter Berg (Hausnummern 53 bis 39) und an der Sinsheimer Straße (Höhe Kreuzung mit Blücherstraße und Fahrweg). Vor dem Fußgängerüberweg Höhe Massengasse / Hildastraße wird ebenfalls auf dem Gehweg geparkt*
- Am Birkenweg / Sinsheimer Straße wird die Geschwindigkeit für Pkw als zu hoch empfunden.
- Kreisverkehr Ortsausgang Hauptstraße / Kurpfalzstraße / Prozessionsweg  
Reduktion der Geschwindigkeit gewünscht bzw. ein Zebrastreifen, um ein sicheres Queren für zu Fuß gehende zu ermöglichen.

- 18 Ortseingang Walldorfer Straße  
eingeschränkte Sicht für Kfz am Kreisverkehr beim Rewe (Walldorfer Straße/ Kurpfalzstraße) auf zu Fuß Gehende beim Queren, da Bewuchs und die Lage des FGÜ direkte Sichtverhältnisse nicht ermöglichen.
- 19 Fußgänger LSA Massengasse Feuerwehrhaus  
An der Lichtsignalanlage für Fußgänger an der Massengasse/ Westring (Höhe Feuerwehrhaus) bilden laut Teilnehmenden Heckenwuchs und die Ampel auf dem Gehweg ein Hindernis.

Herr Lensch Bürgermeister Förster bedanken sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedeten die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im Oktober und November.

## 7.2 Erste Begehung (25.10.2023)

Ort: Nußloch

Datum: 25. Oktober 2023

Uhrzeit: 16:00 – 18:00 Uhr

Anwesende: 20 Teilnehmende, darunter Bürgermeister Förster und weitere Verwaltungsmitglieder; Staatssekretärin Zimmer Verkehrsministerium Baden-Württemberg; Herr Lensch (Planersocietät)

Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks in Nußloch wurde am 25. Oktober 2023 durchgeführt. Es haben insgesamt ca. 20 Bürgerinnen und Bürger an der Begehung teilgenommen. Unter den Teilnehmenden befindet sich Staatssekretärin Zimmer, die als Schirmherrin der Fußverkehrs-Checks ausgewählte Veranstaltungen innerhalb des Programms begleitet.

Die Begehung startete vor dem Rathaus und verläuft über die Sinsheimer Straße, die Werderstraße, die Römerstraße, die Walldorfer Straße und die Hauptstraße. Dort endete die Begehung. Im Verlauf dieser Route werden 7 Stationen angelaufen:

- Engstelle Sinsheimer Straße Gemeindebücherei
- Lindenplatz/Alter Berg
- Ortsmitte 3
- Römerstraße Schillerstraße
- Walldorfer Straße Bismarckstraße
- Walldorfer Straße Einfahrt Rossmann/ Anlieferung Seniorenheim
- Querung Hauptstraße Nepumuk-Park

Bürgermeister Förster und Herr Lensch begrüßen die Teilnehmenden der Begehung. Herr Lensch erläutert den Hintergrund sowie die Funktionsweise des Fußverkehrs-Checks und geht kurz auf den Verlauf der Route ein.

Abbildung 1: Station 1 Sinsheimer Straße



Quelle: Planersocietät

An der ersten Station wird angemerkt, dass die Gehwegbreiten zu gering sind und dass dort die Fahrbahn recht eng ist, wodurch der Gehweg häufig überfahren wird. Als Lösung werden hier Poller am Rand des Gehwegs vorgeschlagen, welche das Überfahren verhindern sollen. Der Vorschlag von Herrn Lensch, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einzurichten, um die Geschwindigkeit des Verkehrs zu reduzieren, wird positiv aufgenommen. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich könnte in Richtung Lindeplatz beginnen und mit einer Änderung des Fahrbahnbelags unterstrichen werden. In der Vergangenheit waren bereits Teilabschnitte der Sinsheimer Straße auf 20 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit reduziert. Die Anordnung hatte laut Verwaltungsmitarbeitern nicht ausreichend Bestand und wurde zurückgenommen.

An dieser Station wurde bemängelt, dass das Flanieren nur eingeschränkt möglich sei. Aufenthaltsqualitäten würden durch den Kfz-Verkehr eingeschränkt. Als Problem wurde auch erkannt, dass Schüler nicht immer den Fußgängerüberweg nutzen und stattdessen ohne Querungshilfe die Straße überqueren. Das Wegfallen von Parkplätzen wurde kritisch aufgenommen, da befürchtet

wird, dass Kunden dadurch ausbleiben könnten. Eine maximale Parkzeit von 20 Minuten wurde angeregt und soll von der Stadt bezüglich der Durchsetzbarkeit geprüft werden. Es wurde die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion aufgegriffen; in der Diskussion kamen die Teilnehmer zu dem Entschluss, dass eine 30er-Zone zu Beginn des Ortes und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h um den Lindenplatz in die Diskussion miteinzubeziehen wäre. Die beiden Straßen, die den Lindenplatz umgeben, sind beides klassifizierte Straßen und damit in der Organisation des Landratsamtes. Die Realisierung von Maßnahmen bedarf auf diesen Abschnitten der Zustimmung des Kreises.

Diese Station ist ein positives Beispiel für den Fußverkehr. Die hier bereits umgesetzten Maßnahmen haben nach Aussage der Bürger positive Effekte für den Fußverkehr und die Schüler. Die Schließung der Straße und die Einrichtung von Einbahnstraßen werden allesamt als sehr positiv und als ein Gewinn wahrgenommen. Auch die modalen Filter vor der Schule, welche das Durchfahren für den Autoverkehr verhindern, wurden als Gewinn für die allgemeine Situation aufgefasst.

Abbildung 2: Station 3 Ortsmitten



Quelle: Planersocietät

Über die Kreuzung Schillerstraße Römerstraße gehen viele Schulkinder zwischen Lindenschule und der Schwimmhalle an der Schillerschule. Im Kreuzungsbereich kann es zu konfliktreichen Situationen kommen, da nicht alle Sichtachsen ausreichend hergestellt werden können und sich die Schillerstraße von Osten auf die Kreuzung kommend in den Kreuzungsbereich abfällt. Um die

Konflikte zu reduzieren und den Autoverkehr zu sensibilisieren, sind heute bauliche Fahrbahnverengungen installiert, die zum Teil laut Teilnehmenden missachtet werden. Aus gutachterlicher Sicht könnten Fahrbahnmarkierungen dazu beitragen, die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Es wurde auch eine geringe Gehwegbreite in der Schillerstraße als Herausforderung genannt. An die Schillerstraße schließt ein eigenständiger Fuß- und Radweg. In der Diskussion steht, die Römerstraße innerhalb der Planungen zum Radverkehrsnetz zu stärken und als Fahrradstraße gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren. Der Maßnahmenvorschlag dient auch dazu den zukünftig stärker ausfallenden Radverkehr gegenüber dem Fußverkehr zu sensibilisieren.

Abbildung 3: Station 4 Römerstraße Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

An dieser Station wurde die Querung der Bismarckstraße diskutiert. Die ein- und ausbiegenden Fahrzeuge werden als zu schnell empfunden. Um dem entgegenzuwirken, wurde die Möglichkeit erörtert, den Seitenraum vorzuziehen und einen Zebrastreifen einzurichten. Herr Lensch brachte die Idee ein, die Einfahrtssituation in die Stadt deutlicher zu gestalten, um den Ortseingangscharakter zu stärken; dies wurde von den Teilnehmern positiv aufgenommen. Des Weiteren kam die Idee auf, den Radverkehr, der im beobachteten Streckenabschnitt im Seitenbereich im Mischverkehr geführt wird, durch ein Bauwerk geeignet auf die Fahrbahn zu leiten. So soll allen Verkehrsteilnehmenden eindeutig aufgezeigt werden können, welche Führungsform ihnen zugedacht ist.

Die Walldorfer Straße ist zwischen Einmündung Friedrichstraße und dem Kreisverkehrsplatz mit der Hauptstraße durch beidseitige Engstellen geprägt. Der beschriebenen Straßenabschnitt ist trotz Klassifizierung als Kreisstraße und seiner Funktion als Hauptverkehrsstraße heute nicht barrierefrei zu passieren beide Seitenräume sind untermaßig oder nicht durchgehend begehbar. Die Situation wird erschwert durch den Kfz-Verkehr auf das Grundstück zum Drogeriemarkt und dem Lieferverkehr zum Seniorenwohnheim, wie Teilnehmende berichten. Über Walldorfer Straße und Hauptstraße führt eine der klassifizierung entsprechende Verkehrsstärke. Bisherige Maßnahmevorschläge zur Reduzierung der Situation wurden nur zurückhaltend vom Straßenbaulastträger unterstützt, oder als nicht umsetzbar eingestuft. Aus Gutachterlicher Sicht könnte die Situation insbesondere dann entschärft werden, wenn sie Teil des oben diskutierten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als 20er-Zone um den Lindenplatz werden könnte.

Zum Kreisverkehrsplatz wird angemerkt, dass die Schleppkurven teilweise nicht ausreichend seien und Busse aus diesem Grund den Gehweg überfahren würden. Der Fußverkehr würde auch durch den Anlieferungsverkehr des ansässigen Seniorenheims erschwert. Wiederholt zu erkennen sei, das LKW, die die Küche der Einrichtung beliefern, auf dem Gehweg halten und parken.

An dieser Station wurde die Querungssituation angesprochen: Die in der Nähe befindlichen Querungsanlagen seien nicht attraktiv und würde nicht durch alle zu Fuß Gehende angenommen. Gutachterliche Idee zur Diskussion ist eine durchgehende Mittelinsel ab dem Kreisverkehr, welche eine flächige Querungsmöglichkeit bietet würde. Die Situation würde sich in die Planungen des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs integrieren lassen.

Herr Lensch bedankt sich bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme und verweist auf die Zweite Begehung am 10.11.2023.

### 7.3 Zweite Begehung (10.11.2023)

Ort: Nußloch

Datum: 10. November 2023

Uhrzeit: 10.00 – 11.15 Uhr

Anwesende: insgesamt 17 Teilnehmende

Darunter: Herr Förster (Bürgermeister); Herr Henze (Hauptamt/ Koordination FVC); Mitglieder des ehrenamtlichen „Laufenden Seniorenbus“; Herr Leyk (Bauamt)

Planersocietät: Herr Johannes Lensch; Frau Lea Heinrich

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 indet nach der ersten Begehung Ende Oktober nun am Freitag, den 10. November 2023 um 10:00 Uhr die zweite Begehung in der Gemeinde Nußloch statt. Die Begehung ist mit 17 Teilnehmenden gut besucht. Unter ihnen sind Bewohner:innen des

anliegenden Seniorenheims, Mitglieder des ehrenamtlichen „Laufenden Seniorenbus“, Vertreter:innen der Gemeinde und Bürger:innen.

Bereits im Auftakt-Workshop wird mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt, dass die zweite Begehung mit dem Schwerpunkt der Mobilitätsfragen für Senior:innen ausgelegt werden soll. Mittelpunkt sollen Hindernisse für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen vor allem aus dem Seniorenheim Rheinblick stehen.

Die Route wurde dabei vor Ort an die Mobilitätssituation der Teilnehmenden angepasst. Die Gruppe startet auf dem Lindenplatz und läuft über den Bussteig der Haltestelle „Nußloch Lindenplatz“ an der Hauptstraße Richtung Kreisverkehr und Seniorenheim. Von dort aus wird die Situation rund um die Einfahrt Rossmann und die Engstelle Walldorfer Straße diskutiert. Aufgrund der schmalen Gehwege und der eingeschränkten Mobilität einiger Teilnehmenden wurde darauf verzichtet, die Walldorfer Straße abwärts Richtung Rewe zu laufen. Die Begehung endete im Park an der Hauptstraße. Hier wird neben den Vorzügen auch die Routenführung Richtung Friedhof „gedanklich“ abgelaufen.

Herr Lensch (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und erklärt für alle, die nicht bereits bei der ersten Begehung dabei waren, was der Fußverkehrscheck ist. Zu Beginn fragt er die mobilitätseingeschränkten Teilnehmenden, wie sie die Barrierefreiheit und die Gestaltung auf dem Lindenplatz bewerten. Die Gruppe lobt die allgemeine Platzgestaltung und betont die wichtige Rolle als „Ortsmitte“. Mitgliedern des „Laufenden Seniorenbus“ fällt auf, dass auf dem Lindenplatz während des Marktes Kabel das einfache Begehen und das Rollen über den Platz erschweren. Die Marktstände werden von einem zentralen Ort mit Strom versorgt und ziehen sich die Verlängerungskabel offen zu ihren jeweiligen Plätzen. Für „fittere“ Bewohner:innen des Seniorenheims ist die Nähe zum Lindenplatz von besonderem Vorteil am aktiven Leben teilzunehmen.

Abbildung 39: Start der zweiten Begehung am Lindenplatz



Quelle: Planersocietät

Die Haltestelle Lindenplatz bindet die Gemeinde unter anderem mit Sandhausen und St. Ilgen an. Die Mitglieder des „Laufenden Seniorenbus“ erzählen, dass diese Haltestelle und die Haltestelle an der Post die beiden fußläufig nächsten Haltestellen zum Seniorenheim sind und ein barrierefreier Ausbau daher notwendig ist. Die Teilnehmenden erkennen, dass die Pflastersteine an einer Stelle vom Lindenplatz zur Haltestelle kommend eine leichte Erhebung haben. Diese ist für mobilitätseingeschränkte, ältere Personen ohne Begleitung nur erschwert wahrzunehmen oder gar nicht zu überwinden.

Die Teilnehmenden wünschen sich eine Lösung für den barrierefreien Ausbau der Busbucht. Mitglieder der Verwaltung erläutern, dass die Baulast für die Haltestelle nicht bei der Gemeinde liegt und ein Antrag auf Barrierefreiheit bereits gestellt wurde. Herr Lensch ergänzt, dass eine Busbucht in der Praxis aufgrund des Kurvenradius nicht grade angefahren werden kann und dadurch kein barrierefreier Einstieg sichergestellt werden kann. Ein Haltestellenkap (der Bus hält auf der Fahrbahn) würde eine grade Anfahrt ermöglichen, jedoch würde dies zu einer Unterbrechung des Verkehrsflusses führen. Dies ist aus Fußverkehrssicht wünschenswert, wird aber häufig durch anordnende Stellen mit Verweis auf die Flüssigkeit des Verkehr nur zurückhaltend umgesetzt.

Abbildung 40: Diskussion über die Barrierefreiheit der Haltestelle „Lindenplatz“



Quelle: Planersocietät

Auf dem Weg zum Seniorenheim bemängeln die Teilnehmenden die Engstellen auf dem Gehweg an der Hauptstraße. Kritisiert wird das Gefälle zwischen Hauseingang des Seniorenheims und Kreisverkehr, der für mobilitätseingeschränkte Senior:innen ohne Begleitung schwer überwindbar ist. Die Teilnehmenden wünschen sich eine Entschärfung dieser Situation. Mitglieder der Verwaltung können von einem aktuellen Projekt berichten, das sich dieser Situation annimmt. Mittels einer Rampe, die eine Verschwenkung parallel zur Hausmauer vollzieht, soll zukünftig die Situation entschärfen. Statt des heutigen abschüssigen Bereichs zwischen Eingang und Kreisverkehrsast sollen zukünftig Treppen installiert werden. Von den Teilnehmenden wird das Vorhaben begrüßt.

Seitens der Ehrenamtlichen werden mehr Sitzgelegenheiten vor dem Eingangsbereich angeregt, da diese von den Bewohner:innen sehr gut angenommen werden. Die Umsetzung liegt grundsätzlich eher beim Grundstücksbesitzer, damit dem Seniorenheim.

Abbildung 41: Die Begehungsgruppe am Kreisverkehr (Seniorenheim)



Quelle: Planersocietät

Die Teilnehmenden beschreiben die Herausforderungen, die der Weg vom Seniorenheim zum Rossmann für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen darstellt. Die Teilnehmenden diskutieren mehrere Ideen, die im Zusammenhang mit den Zugängen zum Gebäude des Seniorenheims stehen, oder, ob die Bewohner:innen den aktuell privaten Fahrstuhl hinter dem Seniorenheim nutzen könnten. Das würde den Zugang zum Rossmann erleichtern. Die Teilnehmenden bemängeln außerdem die zu schmalen Gehwege beidseitig an der Walldorfer Straße (möglicher Zugang zum Rewe).

Letzte Station ist die Parkanlage an der Hauptstraße. Die Teilnehmenden wünschen sich für die Bewohenden des Seniorenheims eine Querungsmöglichkeit zum Park. Viele der Bewohner:innen queren heute die Hauptstraße, anstatt den FGÜ am Kreisverkehr zu nutzen. Der Park wird von den Teilnehmenden als sehr attraktiv beschrieben und viele Senior:innen kommen gerne dort hin. Allgemein wünschen sich die Teilnehmenden eine bessere Beschilderung, z.B. um öffentliche Toiletten besser zu finden. Die Stadt schlägt vor, vom Park aus eine ausgeschilderte Themenroute zum Friedhof zu erreichen. Die Teilnehmenden begrüßen diesen Vorschlag.

Abbildung 42: Seniorin überquert die Hauptstraße zwischen Kreisverkehr und Parkanlage



Quelle: Planersocietät

Mit einem Dank von Herrn Lensch und Herrn Förster an die verbliebenden Teilnehmenden und deren rege Teilnahme endet die Begehung. Herr Lensch weist auf den anstehenden Abschlussworkshop am 18. Januar um 18 Uhr im Feuerwehrhaus in Nußloch.

## 7.4 Abschlussworkshop (18.01.2024)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 findet am Donnerstag, den 18. Januar 2024 um 18:00 Uhr der Abschluss-Workshop in Nußloch statt. Knapp 10 Anwesende kommen zusammen, darunter Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder des Gemeinderats, der Verwaltung und Bürgermeister Förster.

Der Abschluss-Workshop ist die letzte öffentlichkeitswirksame Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist partizipativ ausgelegt, sodass alle Teilnehmenden sich mit ihren Inhalten zu den vorgetragenen Inhalten einbringen können.

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

Bürgermeister Förster begrüßte kurz die anwesenden Personen und freute sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und die Bereitschaft zur Teilnahme am Abschluss-Workshop. Auch Herr Lensch begleitenden Fachbüro begrüßte alle Anwesenden und gibt eine Erläuterung zur Vorgehensweise und dem Ablauf der Veranstaltung.

Abbildung 43: Begrüßung



Quelle: Planersocietät

Herr Lensch gibt zunächst einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), dessen Ziele und die Vorgehensweise. Er nennt auch einige Kenngrößen, Potenziale und Zielsetzungen im Bereich Fußverkehr. Gemeinsam mit den Anwesenden lässt er die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2023 in Nußloch Revue passieren. Neben einem Auftakt-Workshop im Oktober fanden im Herbst 2023 zwei Begehungen in Nußloch statt. Ergebnis des FVC ist der Abschlussbericht.

Herr Lensch schildert Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Nußloch, die sich über die Bearbeitung verdeutlicht haben. Zur Entwicklung des Fußverkehrs werden verschiedene Handlungsfelder vorgestellt, in denen die Teilnehmenden insbesondere der Begehungen Maßnahmenbedarf identifiziert haben. Über die durch das Gutachterbüro entwickelten Maßnahmenvorschläge wird gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Die Inhalte der Diskussion sind nachfolgend zusammengefasst dokumentiert.

Zu A1: Die Maßnahmenvorschläge des ersten Handlungsfeldes werden von Herr Lensch vorgestellt. In der Diskussion über Verkehrsmarkierungen wurden Kreismarkierungen von den Teilnehmern als weniger effektiv als rote Fahrbahnmarkierungen wahrgenommen.

Zu A2: Im Bereich der Hauptstraße wird über die Breite der Mittelinsel diskutiert. Das Aussehen der Mittelinsel wird vom Publikum als ansprechend empfunden. Es wird die Frage nach dem Platz für die Mittelinsel gestellt, wobei das Publikum den Wegfall von Parkplätzen als kritisch empfindet.

Zu A3: zur Einführung des FGÜ wird nachgefragt, ob die Verkehrsstärken ermittelt werden müsse, bevor ein Fußgängerüberweg (FGÜ) gebaut werden kann. Die Führung des Radverkehrs im Bereich des FGÜ wurde ebenfalls diskutiert, da die Bedürfnisse des Radverkehrs berücksichtigt werden müssen.

Es wurde die Möglichkeit begrüßt, im Bereich der Bismarckstraße die Einfahrt zu verengen, um die Fahrtgeschwindigkeit des Kfz-Verkehr zu reduzieren. Begrüßt wird die Forderung dem Fußverkehr eine gradlinige Führung über die Kreuzung zu ermöglichen. Die Frage, wie weit ein FGÜ von einer Kreuzung entfernt sein muss, wurde gestellt. Es wird deutlich, dass die Anwesenden sich einen FGÜ in diesem Bereich wünschen.

Herr Lensch stellt den Maßnahmenvorschlag zum Handlungsfeld Ortsmitte vor. Kern des Vorschlags ist die Einführung einer 20er Zone. Ein Mitglied des Publikums schlägt vor, dies auch als Shared Space zu planen. Die Frage nach der Bedeutung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs für den Fußverkehr wird gestellt. Es gibt Bedenken, dass Autos sich nicht an die 20 km/h halten werden, da es in diesem Bereich bereits eine 20er Zone gab, die nicht akzeptiert wurde. Herr Lensch erklärt den Teilnehmenden die Chancen, die sich aus der Umgestaltung ergeben. Es wird aus dem Publikum die Frage nach Parkplätzen im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gestellt. Ein Anwohner merkt an, dass am Kommunalparkhaus ausreichend Parkplätze vorhanden sind, die für kurze Zeit kostenlos genutzt werden können, um einkaufen zu gehen. Die allgemeine Auffassung ist das dies den Gewerbebesitzern besser erklärt werden sollte, damit sie keine Reduktion von Kunden befürchten müssen.

Um den Bürgern den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich besser vorstellen zu können, wird über die Möglichkeit einer visualisierten Entwurfsskizze diskutiert.

Bemängelt wird, dass durch die große Lösung nicht schnell auf die punktuellen Problemstellen aus den Begehungen reagiert werden könne. Der Umbau hat einen weit reichenden Zielhorizont.

Herr Lensch stellt die Maßnahmen zum Handlungsfeld "Trennung von Fuß- und Radverkehr" vor. Die Maßnahmen werfen bei den Teilnehmern kaum Fragen auf. Es wird kurz über die Änderung von Piktogrammen diskutiert. Hierzu wurde ein Antrag abgelehnt. Es wurde seitens der Stadt jedoch ein neuer Antrag eingereicht, in der Hoffnung, dass dieser genehmigt wird.

Der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle wird begrüßt, obgleich die verkehrlichen Auswirkungen durch den geforderten Rückbau der Busbuchten durch einzelne als Risiko gesehen werden.

Es wird von den Teilnehmern noch angemerkt, dass die Schrift auf den Wegweisern zu klein ist. Mit dem Fahrrad kann die Schrift nicht während der Fahrt gelesen werden, stattdessen muss angehalten werden. Es wird der Vergleich zum Auto gezogen, für das die Schilder mit der Geschwindigkeit fortlaufend angepasst werden. Es wird über eine Möglichkeit diskutiert, dies auch für die Radverkehrsführung zu realisieren

#### **Kommunikation und Information:**

Herr Lensch stellt den Teilnehmern das Handlungsfeld vor, und obwohl keine direkten Fragen zu den präsentierten Maßnahmen gestellt werden, nehmen die Teilnehmer die vorgestellten Maßnahmen generell positiv auf.

**Diskussion und Nachfragen:**

Anschließend schließt sich eine allgemeine Diskussion an. Das Thema Beleuchtung wird ebenfalls angesprochen, insbesondere im Bereich der Fußgängerüberwege (FGÜ), wo eine verbesserte Beleuchtung gewünscht wird.

Es wird weiter darüber diskutiert, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich am Lindenplatz schrittweise einzuführen, um die Menschen behutsam daran zu gewöhnen. Die Einführung von Tempo 20 ohne Umbau des Straßenraums wird jedoch als nicht sinnvoll erachtet, da dies in der Vergangenheit bereits schiefgegangen ist. Die Teilnehmer sehen die Notwendigkeit einer Radarkontrolle im Bereich der 20er Zone als unbedingt erforderlich an.

Auch der Wunsch nach einem Verbot des Gehwegparkens wird geäußert, um mehr Platz im Seitenraum zu schaffen. Die Umsetzung wird jedoch von Seiten der Stadt als schwierig angesehen, auch wenn sie es gerne durchsetzen würden. Eine vorherige Information der Bürger, ohne diese direkt zu bestrafen, wird als wichtig erachtet, um die Bürger nicht zu verärgern.

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

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