



Abschlussbericht Stadt Mühlacker



**Fußverkehrs-Checks BW 2021**

**Mehr Miteinander im Straßenverkehr**



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH 

## Impressum

### Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Laura Hoyler  
Telefon: 0711/23991 - 115  
E-Mail: [laura.hoyler@nvbw.de](mailto:laura.hoyler@nvbw.de)

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

### Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 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

M.Sc. Jonas Schmid

Unter Mitarbeit von:

Elias Raisin

### 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 Maßnahme</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes</b>	<b>7</b>
2.1	Informationsportal	7
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	7
2.3	Veranstaltungen	9
2.4	Programme und Maßnahmen	10
2.5	Förderung	10
<b>3</b>	<b>Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern</b>	<b>18</b>
5.1	Handlungsfeld Querverkehr (A)	18
5.2	Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	23
5.3	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)	26
5.4	Handlungsfeld Miteinander im Straßenverkehr (D)	29
5.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	33
<b>6</b>	<b>Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung</b>	<b>36</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>37</b>
<b>8</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>39</b>
8.1	Auftakt-Workshop	39
8.2	Begehungen	44
8.3	Abschluss-Workshop	57
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>63</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021 .....	11
Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks .....	12
Abbildung 3: Erreichbarkeit Mühlacker* .....	14
Abbildung 4: Kartenausschnitt Fußverkehrsleitsystem .....	15
Abbildung 5: Stärken des Fußverkehrs in Mühlacker .....	15
Abbildung 6: falschparkendes Fahrzeug (Karlstraße) .....	16
Abbildung 7: nicht-barrierefreier Fußgängerüberweg (Reichmannstraße) .....	16
Abbildung 8: Schwächen des Fußverkehrs in Mühlacker .....	17
Abbildung 9: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende .....	19
Abbildung 10: Beispiel für eine Knotenpunktgestaltung .....	20
Abbildung 11: Beispiele für vorgezogene Seitenräume .....	21
Abbildung 12: Beispiel für eine differenzierte Bordhöhe an einem Fußgängerüberweg .....	24
Abbildung 13: Beispiel für klare Leitkanten an einem Gehweg .....	24
Abbildung 14: Beispiel eine Rinnenabdeckung mit integrierten Leitlinien .....	25
Abbildung 15: Nachträglich angebrachte Rampe zur Verbesserung der Zugänglichkeit .....	26
Abbildung 16: Beispiele für gute Beleuchtungen .....	28
Abbildung 17: Einschränkungen durch Blumenkübel auf der B10-Brücke .....	29
Abbildung 18: Mögliche Führung des Radverkehrs nach Sperrung der B10-Brücke .....	30
Abbildung 19: Mögliche Lenkungsmaßnahmen auf dem Platz vor dem Jugendhaus .....	32
Abbildung 20: Verschiedene Kampagnen für mehr Rücksicht .....	33
Abbildung 21: mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge .....	34
Abbildung 22: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops .....	35
Abbildung 23: Vielfalt der Fußverkehrsförderung .....	37
Abbildung 24: Auswertung des Eingangsquiz .....	40
Abbildung 25: Routenvorschlag 1. Begehungsrouten .....	41
Abbildung 26: Diskussion Route 1 .....	42
Abbildung 27: Routenvorschlag 2. Route .....	43
Abbildung 28: Start am Rathaus .....	44
Abbildung 29: Teilnehmende in der Bahnhofstraße .....	45
Abbildung 30: Teilnehmende am Kreisverkehr Bahnhofstraße / Bergstraße .....	46
Abbildung 31: Teilnehmende am Platz vor der Diakonie-Station .....	47
Abbildung 32: Teilnehmende in der Bahnhofstraße .....	48
Abbildung 33: Informationssäule am Bahnhof .....	48
Abbildung 34: Teilnehmende an der Kreuzung Hindenburgstraße / Goldshaldenstraße .....	49
Abbildung 35: Parksituation in der Hindenburgstraße .....	50
Abbildung 36: Start am Rathaus .....	51
Abbildung 37: Konfliktzone vor der Brücke über die B10 .....	52
Abbildung 38: Einschränkung durch Blumenkästen auf der Brücke .....	52
Abbildung 39: Mischfläche vor dem Jugendhaus .....	53
Abbildung 40: Platz vor der Waldenserbrücke .....	54
Abbildung 41: Begehungsgruppe in der Schulstraße .....	55
Abbildung 43: Situation im Seitenraum der Enzstraße auf Höhe der Brücke .....	56
Abbildung 44: Umfrage zu den Veranstaltungen & Auswertung .....	58
Abbildung 45: Beispielhafter Maßnahmenvorschlag .....	59
Abbildung 46: Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr .....	61
Abbildung 47: Priorisierung der Handlungsfelder .....	61
Abbildung 48: Leuchtturmprojekte .....	62

## Abkürzungsverzeichnis

---

bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVI	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

# 1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

Die Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens. Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr – 2021 sogar mit wieder 15 Kommunen – fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr 400 bis 500 Bürger:innen durch die Beteiligungsverfahren der Fußverkehrs-Checks erreicht (2015-2021). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr BW werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

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

### 2.1 Informationsportal

Das offizielle Landesportal zur Radverkehrsförderung und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg <https://www.aktivmobil-bw.de> bietet ansprechend und übersichtlich aufbereitet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung. Dazu zählen Handreichungen, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen. Zudem lässt sich über <https://www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung/> ein Newsletter abonnieren.

### 2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

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

#### Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

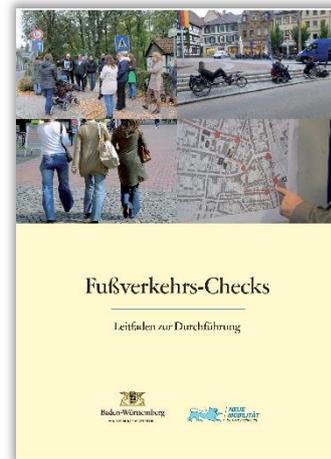
[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/Grundlagendokument\\_Fussverkehr\\_BW.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf)



### Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

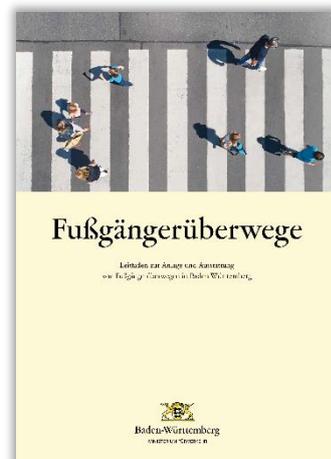
[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/Fussverkehr\\_Checks\\_Leitfaden\\_zur\\_Durchfuehrung.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf)



### Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload\\_fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege\\_Leitfaden.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf)



### Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Die Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks ab 2015 enthalten jeweils eine Retroperspektive auf die einzelnen Durchgänge der Maßnahme. Für jedes Jahr liegt ein Bericht auf Landesebene vor.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>



### Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

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

[https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user\\_upload/fahradlandbw/10\\_Fussverkehr/VM\\_Broschuere\\_Fussverkehr\\_220303.pdf](https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/fahradlandbw/10_Fussverkehr/VM_Broschuere_Fussverkehr_220303.pdf)



## 2.3 Veranstaltungen

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

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreter:innen der Kommunen gemeinsam mit Expert:innen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt. Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche **Fußverkehrskongress** unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Coronabedingt konnten die über 1.000 Teilnehmenden am Angebot des Kongresses dabei ausschließlich über eine digitale Plattform teilnehmen.

## 2.4 Programme und Maßnahmen

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

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

## 2.5 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>. Durch das **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>.

Seit dem Jahr 2021 gibt es in den vier Regierungspräsidien eigene Ansprechpersonen für den Fußverkehr. Diese beraten die Kommunen und Kreise zu Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Förderung des Fußverkehrs. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>.

### 3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

In der siebten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2021 ausgewählt: Bad Friedrichshall, Bietigheim, Dielheim, Fellbach, Jungingen, Mühlacker, Neckarbischofsheim, Schwäbisch Gmünd, Sigmaringen, Simonswald, Singen, Stuttgart, Überlingen, Waiblingen und Walldorf. Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 23. Juni 2021 von Verkehrsminister Winfried Hermann MdL offiziell vorgestellt.

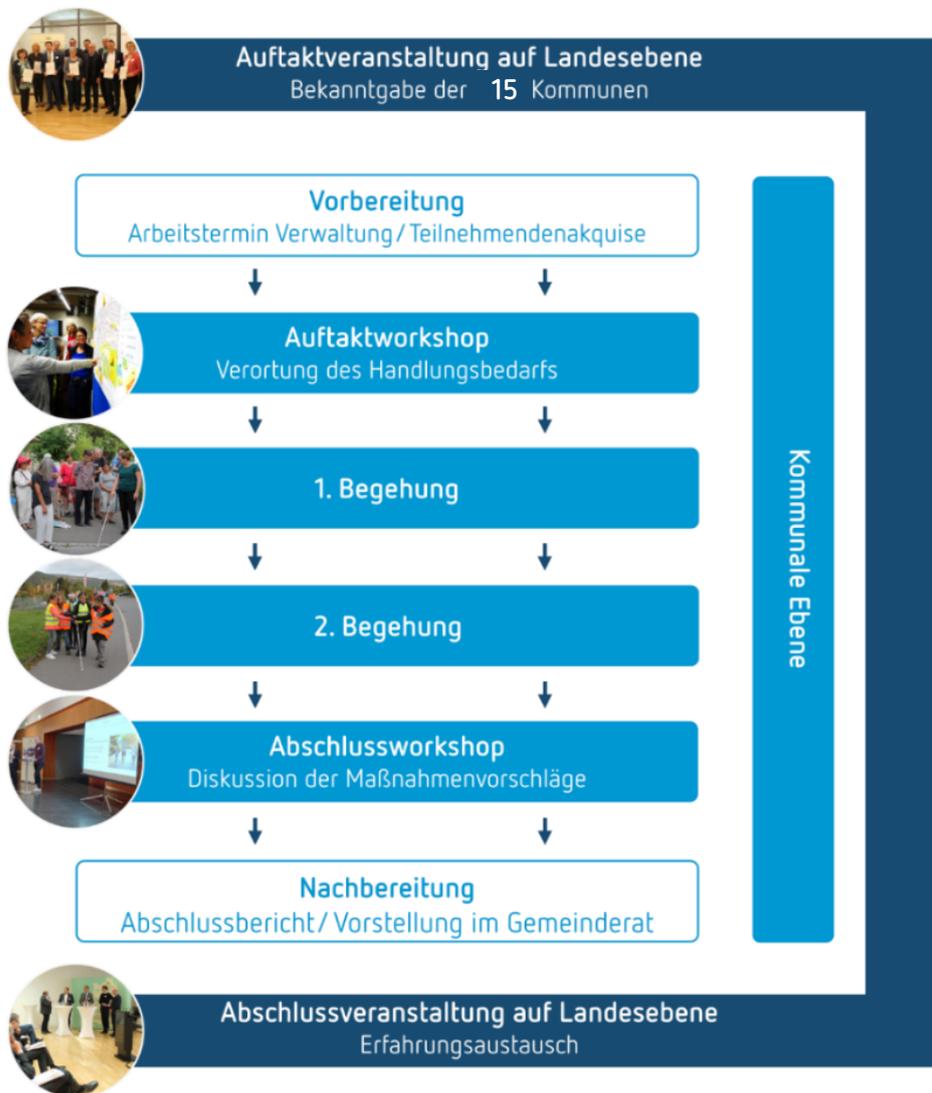
Abbildung 1: Plakat zum Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2021



Quelle: Planersocietät

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2021 bis Juni 2022.

Abbildung 2: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftakt-Workshop, zwei Begehungen im Gemeindegebiet sowie ein Abschluss-Workshop (Abbildung 2). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftakt-Workshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Mühlacker zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch wurde in den zwei Untersuchungsgebieten Bahnhofstraße und Enzgärten zwei Begehungsrouten anhand von Schautafeln vorgestellt. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Anmerkungen und Hinweise zu der genauen Routenführung der Begehungen zu geben. In der Diskussion konnten neben den genannten Problematiken noch weitere Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der

Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen. Die Routenverläufe wurden lediglich leicht angepasst (z.B. bei der zweiten Begehung eine Kurve über die Enzstraße).

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks fanden in den zwei abgestimmten Untersuchungsgebieten statt. Die erste Begehung drehte sich um den Fokusbereich Bahnhofstraße und beleuchtete mit einem Fokus besonders Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (ruhend + fließend) sowie die Thematik der Barrierefreiheit. Unter den Teilnehmenden befanden sich drei mobilitätseingeschränkte Personen mit elektrischen Rollstühlen sowie eine Mutter mit Kinderwagen, sodass ein direkter Bezug zur Barrierefreiheit hergestellt werden konnte. Die Route führte vom Rathaus am Kelterplatz über die Bahnhofstraße bis zum Bahnhof und von dort über die Hindenburgstraße wieder zurück zum Rathaus. Bei der Begehung stand nicht nur die Diskussion verschiedener Schwerpunkte im Vordergrund, die Bürger:innen konnten auch mit verschiedenen Hilfsmitteln, z. B. einer Brille mit Seheinschränkung oder einem Langstock Aspekte der Barrierefreiheit direkt erleben.

Die zweite Begehung fand im Fokusbereich Enzgärten statt. Neben den Enzgärten wurde auch das Viertel Dürrmenz unter die Lupe genommen und auf Grund einer Anpassung im Auftakt-Workshop auch die Enzstraße mit in die Begehung inkludiert. Thematisch drehte sich die Begehung um den Konflikt mit dem Radverkehr sowie weitere Aspekte, wie Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Schulumfeld. Die Begehungsrouten führten die Teilnehmenden vom Rathaus durch die Enzgärten und über die Waldenserbrücke nach Dürrmenz. Über die Schulstraße und Reichmannstraße wurde die Enz an der Herrenwaag-Brücke ein zweites Mal gequert. Von dort führte die Begehung an der Enzstraße entlang wieder zurück in die Enzgärten, wo die Begehung endete.

Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren oder ermöglichen.

Der **Abschluss-Workshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren. Auf Grund der pandemischen Situation fand dieser Workshop in einem digitalen Rahmen via Webex statt.

In der **Präsentation im Gemeinderat** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung im Gremium waren Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

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

Die Stadt Mühlacker liegt an der Enz ca. 12 Kilometer nordöstlich von Pforzheim. Sie bildet ein Mittelzentrum und mit 26.000 Einwohner:innen die einzige große Kreisstadt im Enzkreis (vgl. Statistisches Landesamt BW 2020). Die Lage im Enztal prägt die Stadt und führt zu einer bewegten Topografie im Stadtgebiet.

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Mühlacker konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Eine fußverkehrsfreundliche Rahmenbedingung bietet vor allem die kompakte Siedlungsstruktur. Das gesamte Innenstadtbereich ist innerhalb eines Luftlinien-Radius von etwa einem Kilometer fußläufig nahezu komplett erschlossen (vgl. Abbildung 3). Diese Struktur und die damit verbundenen kurzen Fußwege bieten Potenzial für den Fußverkehr bspw. die fußläufige Erreichbarkeit von Schulen, Kindergärten und des Einzelhandels.

Abbildung 3: Erreichbarkeit Mühlacker\*



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende | \*Ausgangspunkt: Kelterplatz

Neben der kompakten Siedlungsstruktur finden sich auch im Innenstadtbereich Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr, beispielsweise im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Bahnhofstraße.

Um sich in der Stadt zu orientieren, stehen dem Fußverkehr sieben Informationsstelen an wichtigen Punkten zur Verfügung, die ein Wegeleitsystem bilden. Diese geben Angaben zu Entfernungen und wichtigen Zielen im Stadtgebiet. Potenziale zeigen sich hier noch in der Erweiterungsmöglichkeit des Systems und der Steigerung der Bekanntheit.

Durch die Enzgärten Gartenschau 2015 wurde der Bereich um die Enz in einen attraktiven Park- und Uferbereich verwandelt. Dieser neugeschaffene Aufenthaltsbereich verfügt über eine hohe Verweilqualität (z.B. durch viele Sitzgelegenheiten), attraktive Grün- und Wasserstrukturen und Spielmöglichkeiten für verschiedene Zielgruppen. Auch eine gute Ausstattung mit weiterem Stadtmobiliar, wie Mülleimern und öffentlichen Toiletten, ist dort zu verzeichnen. Aber nicht nur im Bereich der Enzgärten zeichnet sich Mühlacker durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Auch an anderen Orten finden sich in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten zum Verweilen, besonderes Stadtmobiliar (z.B. Bücherschrank in der Bahnhofstraße) oder Spielmöglichkeiten (z.B. beim Igelbach).

Abbildung 4: Kartenausschnitt Fußverkehrsleitsystem



Quelle: Stadt Mühlacker

Abbildung 5: Stärken des Fußverkehrs in Mühlacker



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Auch Aspekte der Kommunikation (beispielsweise die Kommunikation der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fußverkehr) oder die Schaffung von planfreien Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen finden sich in Mühlacker wieder.

Eine Verzeichnung von positiven Aspekten im Untersuchungsbereich und entlang der Begehungsrouten (grau) findet sich in Abbildung 5 wieder.

Neben positiven Aspekten finden sich im Stadtgebiet Mühlacker auch einige Indikatoren, die im Bereich Fußverkehr ein Verbesserungspotenzial aufweisen. In Mühlacker gibt es verschiedene Stellen, an denen ein Konflikt zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden beschrieben werden kann. Beispielsweise existieren im Untersuchungsgebiet Einschränkungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr. Durch falschparkende Fahrzeuge bzw. illegales oder legales Gehwegparken wegen Fußverkehrsflächen eingeschränkt und Hindernisse erzeugt (z.B. in der Bahnhofstraße oder Karlstraße). Dadurch werden Sichtbeziehungen eingeschränkt und die Querungssituation für zu Fuß Gehende erschwert. Auch werden öffentliche Plätze (teilweise trotz ausgewiesenen Parkverbots) als Parkplätze verwendet (z. B. der Platz vor der Diakonie am Katzenbuckel) An diesen Orten sinkt die Aufenthaltsqualität und es ergibt sich kein Raum für Begegnungen oder zum Verweilen.

Neben dem Kfz-Verkehr können in Mühlacker auch Konflikte mit dem Radverkehr beschrieben werden. Vor allem an Engstellen (z.B. am Rathaus oder auf der B10-Brücke) oder auf gemeinsam genutzten Flächen (z.B. in der Fußgängerzone Bahnhofstraße, dem Dammweg oder den Enzgärten) kommt es zu Gefahrensituationen durch nicht-angepasstes Verhalten oder Unklarheiten in der Führung.

Abbildung 7: nicht-barrierefreier Fußgängerüberweg (Reichmannstraße)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 6: falschparkendes Fahrzeug (Karlstraße)



Quelle: Planersocietät

Auch bei der Thematik Barrierefreiheit zeigt sich noch Nachholbedarf in Mühlacker. Besonders an neuralgischen Punkten, wie Querungsanlagen, kann die Barrierefreiheit verbessert werden. Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Fußgängerüberwege (z. B. am Kreisverkehr Bahnhofstraße) oder Lichtsignalanlagen (z. B. an der B10), die nicht barrierefrei ausgebaut sind, beispielsweise auf Grund von fehlenden taktilen Elementen. Für sehingeschränkte Personen und ältere Menschen kann zudem die Kontrastierung von Hindernissen im Stadtgebiet gesteigert werden.

Auf Grund der Topografie stellt die Verwendung von Treppenanlagen ein großes Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen dar. Auch Unterführungen sind teilweise nicht barrierefrei erreichbar (z. B. an der Hindenburgstraße). Bei diesem Infrastrukturelement zeigen sich auch noch deutliche Potenziale in der Steigerung der Attraktivität.



## 5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Mühlacker. 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 zu den Handlungsfeldern Querverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Miteinander im Straßenverkehr formuliert.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) äußern oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen.

### 5.1 Handlungsfeld Querverkehr (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Eine Verbesserung der Quersituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsdistanz,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden oder
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden.

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 9). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. in Querungsanlagen, in denen er keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr besitzt. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 9: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

### A1– Strukturierung von Einmündungen

Die Bahnhofstraße, als eines der beiden Hauptuntersuchungsgebiete, zeigt einige Aspekte, die für eine fußverkehrsfreundliche Umgebung verbessert werden können. Auffällig sind vor allem die Knotenpunktbereiche, in denen andere Straßen in die Bahnhofstraße münden. Hier finden sich, beispielsweise an der Einmündung Bismarckstraße, teilweise sehr große Kurvenradien bzw. große Mündungsbereiche, sodass für den Fußverkehr große Querungsdistanzen und Unübersichtlichkeiten entstehen.

Auf Grund von hohem Parkdruck in der Bahnhofstraße weichen zudem manche Kfz-Nutzende auf die direkt angrenzenden Straßen bzw. konkret die Einmündungen aus, um dort zu parken. Durch diese größtenteils falsch parkenden Fahrzeuge entstehen starke Sichteinschränkungen im Knotenpunktbereich und Hindernisse für zu Fuß Gehende, die an dieser Stelle die Fahrbahn queren möchten.

Diese Gegebenheiten führen dazu, dass eine **Neustrukturierung der Einmündungen** vorgeschlagen wird. Die Einschränkungen, die der Fußverkehr aktuell erfährt, können durch eine Flächenumverteilung im Knotenpunktbereich zu Gunsten des Fußverkehrs verringert werden. Hier können durch eine Verminderung der Kurvenradien unter Beachtung der Schleppkurven von Liefer- oder Müllfahrzeugen, neue Flächen im Seitenraum entstehen.

Um den Seitenbereich weiter deutlich von der Fahrbahn zu trennen, wird vorgeschlagen im Knotenpunktbereich eine klare Trennung anzustreben, beispielsweise durch die Verwendung von Pollern oder Sitzquadraten, wie dies beispielsweise schon an der Einmündung Bahnhofstraße/Am Igelsbach der Fall ist.

Um den Fahrzeugführenden deutlich zu machen, dass an den Einmündungen gequert wird, sollten die Querungsstellen barrierefrei ausgebaut und mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet werden.

Abbildung 10: Beispiel für eine Knotenpunktgestaltung



Quelle: Planersocietät | Frankfurt

## A2– Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen

In Mühlacker finden sich immer wieder Situationen, in denen es zu Einschränkungen in Sichtbeziehungen und damit zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr kommt. Dies kann in einzelnen Situationen auf den ruhenden Kfz-Verkehr (beispielsweise in der Bahnhofstraße) zurückgeführt werden. Durch das legale oder illegale Parken am Fahrbahnrand, muss der Querende zwischen den abgestellten Fahrzeugen durchgehen und tritt in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen, vor allem für Kinder, die auf Grund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind. Aber auch andere Sichthindernisse, wie Gebäudekanten, Hecken oder unterschiedliche Höhenniveaus können zu Sichtbehinderungen führen.

Beim **Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen** wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert, die Aufmerksamkeit auf Querende erhöht und auf Grund der Verschwenkung der Fahrbahn auch die Kfz-Geschwindigkeit verringert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig.

In Mühlacker wurde während der zweiten Begehung eine Stelle in der Schulstraße deutlich, die ein deutliches Potenzial zur Verbesserung der Sichtbeziehungen durch vorgezogene Seitenräume besitzt. Bei Heraustreten auf die Schulstraße aus der, im Schulwegeplan der Ulrich-von-Dürrenz-Schule eingezeichneten, Fußwegeverbindung zwischen Jörgenwaag und Schulstraße, wird die Sicht durch eine Kurvensituation, parkende Fahrzeuge und Hecken eingeschränkt. Dadurch zeigen sich an dieser, vor allem von Schulkindern genutzten Querungsstelle, einige Sicherheitseinschränkungen. Durch die Schaffung eines vorgezogenen Seitenraums auf der östlichen Straßenseite wird eine Aufmerksamkeit auf Querende gelegt. Durch die Verschwenkung der Straße würden auf der westlichen Straßenseite einige Parkstände entfallen.

An dieser Stelle kann ein vorgezogener Seitenraum auch temporär als Sofort-Maßnahme in einem Verkehrsversuch getestet werden.

Abbildung 11: Beispiele für vorgezogene Seitenräume



Quelle Planersocietät | li.: Dortmund, re.: Leonberg

### A3– Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten

Im Stadtgebiet Mühlacker finden sich an verschiedenen Knotenpunkten Lichtsignalanlagen, beispielsweise an den Knotenpunkten der B10.

Komfort und Sicherheit an **fußverkehrsfreundlichen Lichtsignalanlagen** ergeben sich für zu Fuß Gehende anhand verschiedener Indikatoren: Gemäß einschlägigen Empfehlungen sind längere Wartezeiten als 40 Sekunden zu vermeiden<sup>1</sup> bzw. unter 60 Sekunden anzustreben (vgl. FGSV 2002: 23; FUSS e.V. 2015: 25). Eine Verringerung der Wartezeiten bzw. eine Verlagerung der Prioritäten zugunsten der zu Fuß Gehenden und eine damit einhergehende Anpassung der Wartezeiten ist abzuwägen. Nach der Wartezeit folgt die Freigabezeit (Grün-Phase), diese muss dabei mindestens 5 Sekunden betragen (vgl. FGSV 2015: 28). Für zu Fuß Gehende sollte außerdem berücksichtigt werden, dass

- bei einer zu querenden Furt mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge zurückgelegt werden kann
- bei zwei hintereinanderliegenden Furten die längere der beiden Furten, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furtlänge zurückgelegt werden kann (vgl. FGSV 2015: 28 und FGSV 2011: 51).

Im Hinblick des demographischen Wandels sollte die Freigabezeit so bemessen sein, dass eine Querung auch für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und den damit verbundenen geringeren Geschwindigkeiten möglich ist. Die Geschwindigkeit von zu Fuß Gehenden variiert zwischen 1,0 und 1,5 m/s; als Regelwert wird von einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s ausgegangen (vgl. FGSV 2015: 25). Allerdings ist die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen mit 0,5 bis 0,8 m/s deutlich geringer. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen verweisen für Berechnungen auf eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Dieser Wert stellt die Mitte der höchsten und

<sup>1</sup> Die Begrenzung der Wartezeit auf 40 Sekunden ist nicht nur aus Komfortgründen einzuhalten. Nach mehr als 40 Sekunden nimmt auch der Anteil der zu Fuß Gehenden deutlich zu, die die Sperrzeit (Rot-Phase) missachten. (vgl. FGSV 2002: 23)

niedrigsten Geschwindigkeit dar und ist etwas geringer als der bekannte und häufig verwendete Richtwert.

An LSA-Kreuzungen sind häufig Schaltungen zu finden, die nicht konfliktfrei geführt werden. So haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit zu Fuß Gehenden grün. Der Fußverkehr und der abbiegende Fahrzeugführende sind demnach nicht mehr zeitlich voneinander getrennt und treffen sich ggf. auf der Furt. Obwohl gemäß der StVO klare Regelungen dafür bestehen, dass der zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang hat, kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Nach FUSS e.V. ist trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden der Idealfall eine Trennung von Grün für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende (vgl. FUSS e.V. 2015: 28). Sollte dennoch eine bedingt verträgliche Schaltung genutzt werden, ist auf einen Zeitvorsprung für zu Fuß Gehende zu achten. Mindestens 1 bis 2 Sekunden vor dem abbiegenden Fahrzeug sollte sich der zu Fuß Gehende auf der Furt befinden (vgl. FGSV 2015: 28). Außerdem sollte in solchen Fällen ein Hilfssignal (gelbes Blinklicht) unmittelbar an der Fußgängerfurt installiert werden, um den Fahrzeugführenden auf mögliche Fußgängerquerungen hinzuweisen (vgl. FGSV 2015: 14 und bast 2012: 100). In Mühlacker wurde beispielsweise im Zuge der 31. Verkehrsschau im November 2021 beschlossen, dass am Knotenpunkt Stuttgarter Straße/Hindenburgstraße eine Blinkleuchte mit einem Ausleger angebracht wird, um die Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr zu erhöhen.

#### A4 – Schaffung plangleicher Fußverkehrsquerungen

An manchen Stellen im Untersuchungsgebiet finden sich für den Fußverkehr nur eingeschränkt nutzbare Querungsmöglichkeiten. Teilweise werden dem Fußverkehr in Mühlacker Unterführungen zur Verfügung gestellt. Unter- und Überführungen sind nach den Empfehlungen der FGSV allerdings kein zeitgemäßes Instrument für den Fußverkehr mehr, daher sollte auf dieses innerhalb bebauter Gebiete verzichtet werden. Auch wird in den EFA empfohlen, mittel bis langfristig Unterführungen durch plangleiche Querungsanlagen zu ersetzen, wenn diese nicht im Bereich von Bus- und Bahntrassen liegen (vgl. FGSV 2002: 27).

Ein Beispiel für eine solche Situation findet sich in der Hindenburgstraße wieder. Die dortige Unterführung ist zudem nicht barrierefrei zugänglich, sodass mobilitätseingeschränkten Personen keine Querungsmöglichkeit zur Verfügung gestellt wird. An dieser Stelle kann oberirdisch eine **plangleiche Fußverkehrsquerung** geschaffen werden. Beispielsweise könnte auf Höhe des Gebäudes Hindenburgstraße 13 die Anlage einer Mittelinsel geprüft werden. Bei der Anlage einer Querungshilfe ist auf einen barrierefreien Ausbau zu achten.

Auch im weiteren Verlauf der Hindenburgstraße zeigt sich erhöhter Querungsbedarf. Im Bereich vor der Schillerschule ermöglicht ein Fußgängerüberweg dem Fußverkehr die Querung. Während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks wurde allerdings auch deutlich, dass zu Fuß Gehende, die vom Rathaus kommend über die Hindenburgstraße weiter in Richtung Schillerschule/Uhlandbau/Uhlandstraße möchten, hauptsächlich direkt im Knotenpunktbereich Hindenburgstraße/Uhlandstraße queren. An dieser Stelle fehlt eine gesicherte Querung für den Fußverkehr, u.a. auch für den Schülerverkehr. Auf Grund der Lage im direkten Schulumfeld und an einer Bushaltestelle kann die Schaffung einer plangleichen Querungsanlage in diesem Bereich geprüft werden.

## 5.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7). Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen selbständig mobil zu sein. Dazu zählen neben blinden und seheingeschränkten Personen sowie kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso auch ältere Menschen oder Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen, einen Kinderwagen mit sich führen und zum Beispiel Roller fahrenden Kinder. Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Durch die Anwesenheit von mobilitätseingeschränkten Personen sowie das Ausprobieren von Hilfsmitteln bei den Begehungen (vgl. Dokumentation in Kapitel 8.2) wurde in Mühlacker ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen gelegt.

### B1– Barrierefreier Ausbau von Querungen

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Sowohl von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen, als auch von Straßen mit sehr schwachem Verkehr gehen Gefahren aus. Während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks wurden einige Querungsanlagen im Stadtgebiet genannt, die aktuell über keinen **barrierefreien Ausbaustandard** verfügen. Deutlich wurde dies beispielsweise an den auf den Begehungsrouten gelegenen Fußgängerüberwegen (z. B. in der Reichmannstraße, Bahnhofstraße oder Hindenburgstraße) und Lichtsignalanlagen (z. B. in der Enzstraße).

Während für gehbehinderte Personen ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten. An FGÜ und LSA ist aufgrund der Furtbreite eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (6 cm mit Richtungsfeld sowie eine Nullabsenkung mit Sperrfeld) sinnvoll. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen – wie akustische Signalgeber – ergänzt werden (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 12: Beispiel für eine differenzierte Bordhöhe an einem Fußgängerüberweg



Quelle: Planersocietät | Malsch

## B2 – Verbesserung der Orientierungsqualitäten für sehingeschränkte und blinde Personen an neuralgischen Punkten

Doch nicht nur an Querungsstellen sollte auf die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen eingegangen werden, auch im weiteren Stadtgebiet zeigen sich hier noch **Verbesserungspotenziale**.

Blinde und sehbehinderte Personen orientieren sich bei der Fortbewegung im öffentlichen Raum an Leitkanten. Bei einem Gehweg wird die äußere Kante durch einen Bord repräsentiert, der den Gehweg von der Fahrbahn trennt, die innere Kante können beispielsweise Gebäudekanten, Grundstückseinfriedungen oder Rasenkantensteine sein. In Mühlacker wurden Stellen identifiziert, an denen solche Kanten nicht vorhanden sind und somit eine Orientierung nur erschwert möglich ist. Ein Beispielort ist das Eckgrundstück Bahnhofstraße/Poststraße. An diesem wird der Gehweg und teilweise auch der Bereich um den Fußgängerüberweg vom Kfz-Verkehr überfahren, um die dortigen Parkplätze anzufahren. In diesem Bereich wird vor allem für sehingeschränkte und blinde Personen eine Strukturierung benötigt. Dies kann beispielsweise durch die Schaffung einer inneren Leitkante entlang des Gehwegs an der Bahnhofstraße erreicht werden. Dadurch kommt es zu einer deutlichen Abgrenzung des Parkplatzes vom öffentlichen Raum und einer Bündelung der Parkplatzzufahrten im Bereich der offiziellen Zufahrt in der Poststraße.

Abbildung 13: Beispiel für klare Leitkanten an einem Gehweg



Quelle: Planersocietät | Schramberg

Weitere neuralgische Punkte für sehingeschränkte und blinde Personen sind beispielsweise Mischverkehrsflächen, die von Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden, wie die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße, die für den Radverkehr und Kfz-Verkehr der

Anwohnenden freigegeben ist. Eine Orientierung kann hier durch die Schaffung einer taktilen Leitlinie erreicht werden. Dazu gibt es beispielsweise die Möglichkeit die vorhandene Entwässerungsrinne zu nutzen und die verwendete Abdeckung durch eine andere auszutauschen, die Bodenleitsystem und Entwässerungsrinnenabdeckung in einem Produkt ist. Dadurch kann eine attraktive Orientierungsmöglichkeit im gesamten Verlauf der Bahnhofstraße geschaffen werden und die Orientierungsmöglichkeiten erhöht werden.

Abbildung 14: Beispiel eine Rinnenabdeckung mit integrierten Leitlinien



Quelle: nullbarriere.de

Zur deutlichen Wahrnehmbarkeit sollten die Leitlinien sich farblich von der Umgebung unterscheiden und einen signifikanten Kontrast bilden. Auch weitere Hindernisse im Längsverkehr, zum Beispiel Umlaufsperrern oder Poller, sowie andere Fußverkehrsinfrastrukturelemente, wie Treppenanlagen und Kanten im öffentlichen Raum, sollten visuell und kontrastierend gestaltet sein.

### B3– Verbesserung der Zugänglichkeiten

Genau wie die Anforderungen, die seheingeschränkte und blinde Personen an den öffentlichen Raum stellen (vgl. *Maßnahmenvorschlag B2*), sollten auch die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen, wie Personen im Rollstuhl oder Personen, die auf Gehhilfen wie Rollatoren angewiesen sind, beachtet werden. Deutlich wurde im Untersuchungsgebiet, dass es auch im Innenstadtbereich von Mühlacker punktuelle Mängel gibt, an denen die **Zugänglichkeit verbessert** werden sollte. Beispielsweise finden sich teilweise noch nicht-barrierefrei zugängliche Haltestellen im Untersuchungsgebiet. Gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollte bis zum 1. Januar 2022 angestrebt worden sein, einen barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen. Auf Grund dessen hat der Ausbau der verbleibenden Haltestellen hohe Priorität. Die Stadt Mühlacker hat dazu eine priorisierte Liste erstellt, um den Ausbau zu fokussieren und sich außerdem dazu bereit erklärt auch bei negativem Förderbescheid die Kosten für den barrierefreien Ausbau selbst zu tragen (vgl. Stadt Mühlacker 2021).

Neben Haltestellen stellt auch die Zugänglichkeit zu Gebäuden mobilitätseingeschränkte Personen vor Hindernisse. Jede Kante, Stufe oder Treppe zu einem Gebäude stellt für Personen mit Mobilitätseinschränkung eine Barriere dar und schließt diese von der Nutzung aus. Durch mobile Rampen können kurzfristig Barrieren abgebaut werden. Mobile Rampen können dabei in Zusammenarbeit mit lokalen Akteur:innen entstehen. Zusätzlich ist die Kommunikation, dass die Geschäfte durch z. B. mobile Rampen zugänglich sind für die Nutzung essentiell. Langfristig können bauliche Maßnahmen (z. B. nachträglich angebaute Rampen) den Zugang zu diesen Gebäuden verbessern.

Abbildung 15: Nachträglich angebrachte Rampe zur Verbesserung der Zugänglichkeit



Quelle: Planersocietät | Pforzheim

#### B4– Optimierung der Wegweisung

Wie anfänglich bei den Stärken bereits beschrieben, besitzt Mühlacker ein gutes Fußverkehrsleitsystem mit Informationssäulen. Deutlich wurde während den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks aber auch, dass es noch Verbesserungspotenziale in der Kommunikation und der Bekanntheit dieses Informationsmediums gibt. Es wurden einige Stellen im Stadtgebiet aufgezeigt, an denen die **Wegweisung durch einen zusätzlichen Hinweis optimiert** werden kann. Ein neuralgischer Punkt ist dabei beispielsweise der Bahnhof Mühlacker. Als Ort an dem viele Ortsfremde ankommen, ist eine gute Orientierung und Wegweisung zwingend notwendig. Die dortige Informationssäule gibt ankommenden Reisenden, die sich von Gleis 1 oder dem Busbahnhof in Richtung Stadtmitte bewegen, Informationen zur Orientierung. Reisende, die die Unterführung nutzen, da sie an einem anderen Gleis ankommen, könnten auf Grund der Positionierung der Informationssäule diese übersehen. Eine Erweiterung oder Veränderung der Säule wäre für diese Personen hilfreich.

Des Weiteren sollten die vorhandenen Säulen auf die Lesbarkeit der dortigen Karten überprüft werden. Gegebenenfalls sind Karten auszutauschen oder mit einer zusätzlichen Beleuchtung zu versehen.

### 5.3 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Wer sich in der fußläufig erreichbaren Umgebung wohlfühlt, geht gerne und

erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zukommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18). Allerdings ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend, auch die Architektur zum Beispiel in Form einer aufgelockerten Fassadengestaltung, die Ausstattung mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten, die Lärmbelastung, Luftqualität sowie ausreichend Platz spielen eine entscheidende Rolle.

### C1– Begegnungsflächen für Jung und Alt in der Innenstadt schaffen

Neben Flächen, die bereits viel Aufenthaltsqualität bieten, finden sich in Mühlacker auch Orte, die eindeutiges Potenzial besitzen, aber aktuell für andere Zwecke genutzt werden bzw. von anderen Verkehrsteilnehmenden beansprucht werden. Ein Beispiel einer solchen Fläche ist der Platz vor der Diakonie am Katzenbuckel. Auf Grund von Anregungen aus dem Auftakt-Workshop wurde dieser Platz in die erste Begehung inkludiert. Trotz eines ausgewiesenen absoluten Halte- und Parkverbotes wird dieser Platz aktuell als Parkplatz genutzt. Dadurch sinkt die Attraktivität des Platzes und der innenstadtnahe Platz behält seinen „Hinterhof-Charakter“. Durch verstärkte Hinweise auf die umliegenden Parkbauten sowie die Schaffung von Anreizen zur Nutzung dieser, beispielsweise durch eine veränderte Bewirtschaftungsstruktur, kann das Parken auf dem Platz unattraktiv gemacht werden. Durch zusätzliche Stichpunktkontrollen wird die Wirksamkeit der Maßnahme verstärkt.

Zur weiterführenden Schaffung einer Begegnungsfläche kann an dieser Stelle eine **Austauschfläche für Jung und Alt** geschaffen werden. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten bieten erste Ansätze. Durch generationenübergreifende, gemeinschaftliche Aktionen (Verkaufsaktionen, Pflanzaktionen, etc.) kann das Gemeinschaftsgefühl und der Zusammenhalt an dieser Stelle gestärkt werden.

Auch in anderen Bereichen (z. B. in der Bahnhofstraße) können mit Hilfe von Pop-Up-Maßnahmen Flächen umgewidmet werden und für den Fußverkehr attraktiv gestaltet werden, sodass hier ein Begegnen und Verweilen möglich ist.

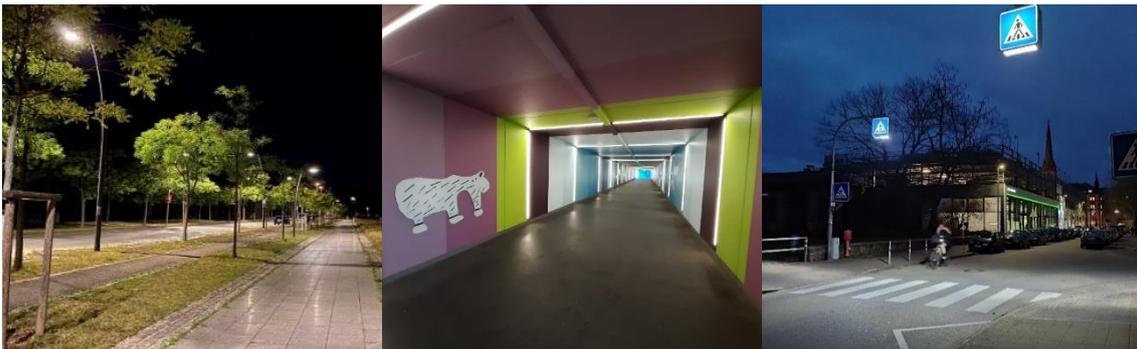
### C2– Verbesserung der Beleuchtung an neuralgischen Punkten

Die soziale Sicherheit hat für die Nutzungsqualität des öffentlichen Raums eine wichtige Bedeutung, da gerade der Fußverkehr sensibel reagiert und entsprechende Problembereiche meidet. Sogenannte Angsträume zeichnen sich durch fehlende soziale Kontrolle aus, sind oft dunkel oder unübersichtlich und erwecken den Anschein von Verwahrlosung (z.B. durch umherliegende Abfälle oder Graffiti). Eine **Verbesserung der Beleuchtung** ist daher ein essenzielles Mittel um Angsträume an bestimmten Orten (z. B. Unterführungen) abzubauen und gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen. Auch an Querungsanlagen wie Fußgängerüberwegen ist eine gute Beleuchtung maßgeblich für die Sicherheitsbilanz der Anlage verantwortlich (vgl. UDV 2013).

Grundsätzlich ist in Bezug auf die Beleuchtung festzuhalten, dass diese vor allem funktionstüchtig sein sollte und entsprechend regelmäßig kontrolliert wird. Außerdem sollte eine gleichmäßige Ausleuchtung der Wege, Bushaltestellen etc. gewährleistet sein. Sie sollte weder durch Bäume beeinträchtigt werden noch in zu großen Abständen aufgestellt sein, sodass hellere und dunklere Bereiche wechseln.

Durch das Vorhandensein von zahlreichen Unterführungen in Mühlacker (z. B. unter der B10 oder unter der Hindenburgstraße) bieten sich an diesen Orten Potenziale, die Beleuchtung aufzuwerten. Auch an Querungsstellen, wie Fußgängerüberwegen kann die Beleuchtung im Stadtgebiet überprüft und ggf. angepasst werden. Während der zweiten Begehung wurde auch deutlich, dass es einen Bedarf zur Verbesserung der Beleuchtung im direkten Schulumfeld der Ulrich-von-Dürrenz-Schule gibt. Durch das Vorhandensein von Schutzbedürftigen und das Aufhalten dieser auch während der Dämmerung und in den frühen Morgenstunden, ist an dieser Stelle ein besonders hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Abbildung 16: Beispiele für gute Beleuchtungen



Quelle: Planersocietät | li.: Dortmund, Mitte: Singen (Hohentwiel), re.: Karlsruhe

### C3– Verträglicher Umgang und Pflege von Grünelementen

Generell sollten Freiflächen und Pflanzungen sauber und gepflegt sein und Möblierungselemente nicht defekt oder beschmiert. Aus diesem Grunde sollten ausreichend große und geschützte Müllbehälter aufgestellt sein, die regelmäßig geleert werden. Auch ein ausreichend großes Angebot an Hundekot-Beuteln sollte zur Verfügung gestellt werden.

Auch Laub kann v.a. in den Herbstmonaten zu Beeinträchtigungen für den Fußverkehr führen. Vor allem blinde und sehingeschränkte Personen, die sich an Leitelementen oder Leitkanten orientieren (vgl. *Maßnahmenvorschlag B2*), sind darauf angewiesen, dass diese Elemente frei von Laub, mit einem Langstock ertastbar und ausreichend erkennbar sind. Deswegen sollte bei der Entfernung von Laub der Fokus auf besonders neuralgische Punkte der Fußverkehrsinfrastruktur gelegt werden, beispielsweise an Engstellen oder an Querungsanlagen.

Auch die hängenden Blumenkästen auf der Brücke über die B10 auf Höhe des Rathauses können als Hindernisse angeführt werden. Die Blumenkästen schränken die bereits schmale Brücke beidseitig weiter ein und können von blinden oder sehingeschränkten Personen unterlaufen werden. Ein **verträglicher Umgang** wäre an dieser Stelle das Entfernen der Blumenkästen und das Aufstellen von Blumenkübeln oder Pflanztrögen in einem gewissen versetzten Abstand. Diese können von allen Personen wahrgenommen werden und ermöglichen Ausweichflächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Abbildung 17: Einschränkungen durch Blumenkübel auf der B10-Brücke



Quelle: Planersocietät

## 5.4 Handlungsfeld Miteinander im Straßenverkehr (D)

### D1– Verbesserung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Bahnhofstraße in Mühlacker ist für den Fußverkehr sehr positiv zu werten. Die verminderte Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h und die Fokussierung auf Aufenthaltsqualität und Gestaltung führen auch beim Fußverkehr zu eindeutigen Verbesserungen. Allerdings zeigt sich in Mühlacker, dass bei vielen Verkehrsteilnehmenden Unklarheiten über das Verhalten in diesem Bereich herrschen und es vor allem in Abendstunden zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt. Des Weiteren wurden durch Teilnehmende der Begehungen in der Bahnhofstraße Poser-Fahrten oder anderes unnützes Hin- und Herfahren beschrieben. Dies ist gemäß § 30 Abs. 1, (3) StVO eine Ordnungswidrigkeit. In der Bahnhofstraße finden bereits Geschwindigkeitskontrollen statt. Eine **Ausweitung dieser Kontrollen**, auch in die Abend- und Nachtstunden, kann an dieser Stelle zu einer Steigerung der Akzeptanz der Höchstgeschwindigkeiten führen. Mit dem aktuellen Bußgeldkatalog vom 09.11.2021 wurden vor allem innerörtliche Geschwindigkeitsüberschreitungen verteuert (vgl. BMVI 2021).

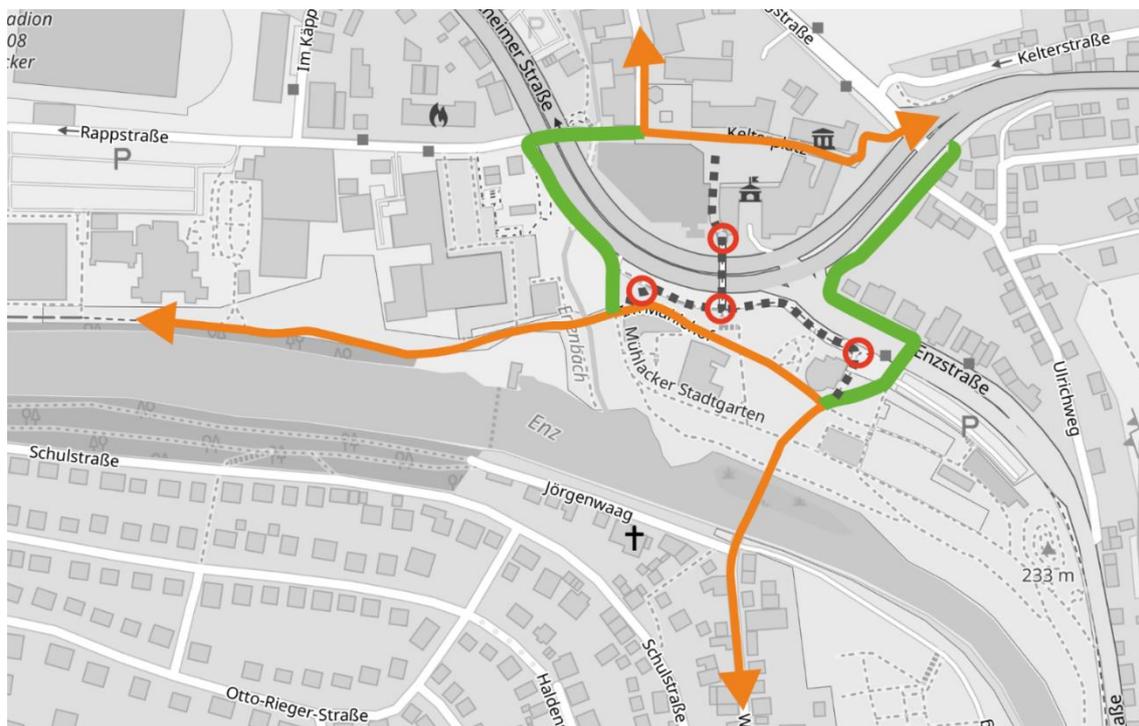
### D2– Sperrung der Brücke für den Radverkehr

Die Brücke über die B10 auf Höhe des Rathauses war Mittelpunkt vieler Diskussionen während des Fußverkehrs-Checks in Mühlacker. Während durch kleinere Maßnahmen, wie eine Anpassung der Grünstrukturen auf der Brücke (vgl. *Maßnahmenvorschlag C3*), bereits eine Qualitätssteigerung für den Fußverkehr erzielt werden kann, bleibt der Hauptdiskussionspunkt – der Konflikt mit dem Radverkehr – weiterhin bestehen. Auf Grund dessen wird eine Trennung der Verkehrsteilnehmenden bei der B10-Querung vorgeschlagen: Der Fußverkehr wird wie gehabt weiter über die bestehende Brücke geführt, somit bleibt eine direkte Fußwegeverbindung zwischen Fußgängerzone/Kelterplatz/Rathaus und den Enzgärten bestehen. **Für den Radverkehr wird diese Brücke gesperrt**, er wird plangleich über die Bundesstraße geführt. Von Westen kommend, wird der Radverkehr am

Jugendhaus nach Norden geleitet und hat am Knotenpunkt B10/Rappstraße die Möglichkeit in die Bahnhofstraße/zum Kelterplatz zu gelangen. Von Süden bzw. Südosten kommend, wird der Radverkehr am Philipp-Bauer-Weg über die Enzstraße geführt und dann auf der östlichen Straßenseite bis zum Knotenpunkt B10/Hindenburgstraße. Von dort besteht die Möglichkeit entweder auf direktem Weg in Richtung Illingen weiterzufahren oder in Richtung Kelterplatz/Bahnhofstraße abzuzweigen.

Durch die Verlagerung werden vier Konfliktstellen entschärft, an denen es aktuell zu Problemen u.a. auch mit dem Fußverkehr kommt. Dies betrifft die jeweiligen Enden der Rampen, den Bereich am südlichen Ende der Brücke, sowie die Engstelle am Rathaus.

Abbildung 18: Mögliche Führung des Radverkehrs nach Sperrung der B10-Brücke



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Das Radverkehrskonzept Mühlacker 2017 unterstützt die Prüfung der Schaffung eines Angebotes für den Radverkehr auf der B10 zwischen den Knotenpunkten Hindenburgstraße und Ötischer Straße, z. B. durch Reduzierung der Fahrstreifenanzahl, Verschmälerung von Fahrstreifen oder den Entfall des Mittelstreifens. Dadurch wäre auch eine Führung des Radverkehrs auf der B10-Trasse möglich (vgl. R+T, 2017). Dieser Aspekt begünstigt sowohl ebenerdige, plangleiche Querungen, als auch eine Verlagerung des Radverkehrs von der Brücke runter in den Straßenraum.

Um eine Einhaltung dieser Maßnahme zu gewährleisten, sollten neben Beschilderungen an den Rampen und am Durchgang am Rathaus Umlaufsperrungen angebracht werden. Dabei ist der besondere Platzbedarf von mobilitätseingeschränkten Personen im Rollstuhl bzw. Personen mit Kinderwagen zu berücksichtigen und zwischen den Umlaufschranken ein Abstand von 1,50 m zu gewährleisten (vgl. FGSV 2002: 60). Damit das Hindernis gut erkennbar ist, sollten Rahmensperren eine Mindesthöhe von 0,90 m besitzen und müssen als Tasthilfe eine Querstrebe in einer Höhe von maximal 15 cm aufweisen (vgl. FGSV 2011: 60). Zur besseren Erkennbarkeit bei Dunkelheit sollten Umlaufsperrungen mit einer Warnfarbe versehen werden.

Im weiteren Schritt sollten die Rampen zurückgebaut werden bzw. auf Grundlage von barrierefreier Stadtgestaltung umgebaut werden, sodass sie beispielsweise von Personen im Rollstuhl ohne Probleme genutzt werden können. Dazu sollte eine Rampenlängsneigung von maximal 6 % sowie nach maximal 6,00 m Rampenlänge waagerechte Zwischenpodeste mit einer Mindestlänge von 1,50 m vorhanden sein (FGSV 2011: 46).

Während des Abschluss-Workshops wurde diese Maßnahme vertieft diskutiert, es äußerten sich Stimmen der Zustimmung, allerdings auch einige zweifelnde Stimmen, vor allem bezüglich der Einhaltung der Maßnahmen durch Radfahrende.

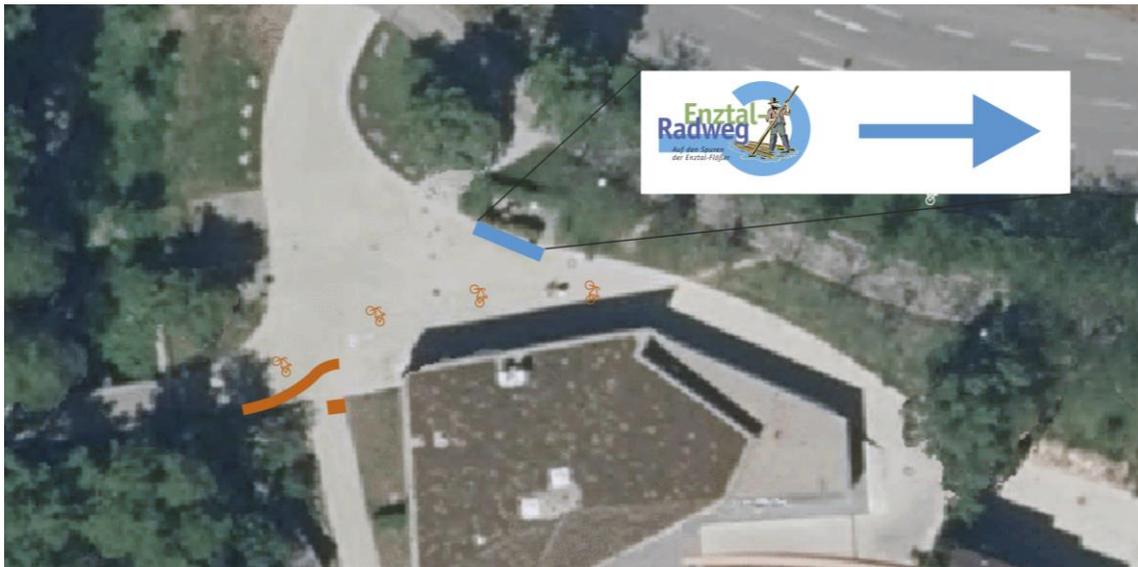
### D3 – Lenkungsmaßnahmen vor dem Jugendhaus

Sowohl im aktuellen Zustand, als auch im möglichen angepassten Zustand auf Grundlage von *Maßnahmenvorschlag D2*, sind auf dem Vorplatz des Jugendhauses am nordwestlichen Eingang der Enzgärten **Lenkungsmaßnahmen** für den Radverkehr notwendig, um weitere Konflikte mit dem Fußverkehr, vor allem im Bereich der Pergola, zu verhindern.

Ortsfremde von Westen kommende Radfahrende werden durch die, in diesem Bereich abseits der Enz gelegene rückwärtige, Führung verwirrt. Die Mischfläche vor dem Jugendhaus und die Unklarheiten über die Weiterführung hinter dem Haus, führen dazu, dass trotz Verbotsschildes in den Bereich der Pergola eingefahren wird, um sich wieder dem Fluss zu nähern. Durch eine Piktogrammreihe und ein großes Hinweisschild kann dies verdeutlicht werden (vgl. Abbildung 19).

Für ortskundige Radfahrende, die im Bereich der Pergola den Hauptkonflikt für den Fußverkehr darstellen, da sie trotz Verbotsschild einfahren, kann durch eine Tor-Situation die Einfahrt noch weiter unattraktiv gestaltet werden. Dies ist beispielsweise durch die Einrichtung einer Umlaufsperrung oder die Anordnung von Pflanzkübeln zur Schaffung einer naturnahen Barriere möglich. Auf jeden Fall sollten auch in diesem Fall die Anforderungen, die die H BVA an solche Hindernisse stellt, erfüllt werden (vgl. FGSV 2011 und *Maßnahmenvorschlag D3*). Auch die Zufahrt zu der dort liegenden Wasserentnahmestelle sollte gewährleistet werden, dies ist beispielsweise durch die Verwendung von portablen Pflanzkübeln oder Umlaufsperrungen, die mit einem Schlüssel geöffnet und entfernt werden können, möglich.

Abbildung 19: Mögliche Lenkungsmaßnahmen auf dem Platz vor dem Jugendhaus



Quelle: Planersocietät | Orthofoto-Grundlage: Geoportal BW

#### D4– Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme

Neben den Enzgärten finden sich in Mühlacker noch weitere Orte an denen gemeinsam genutzte Flächen zu finden sind, das bedeutet, dass verschiedene Verkehrsträger auf einer Fläche unterwegs sind. Durch unterschiedliche Nutzungsanforderungen und -ansprüche kann es hierbei zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommen. Neben dem Kfz-Verkehr kann auch der Radverkehr für den Fußverkehr zu Einschränkungen führen. Insbesondere auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240 StVO) oder auf Gehwegen (Zeichen 239 StVO) bzw. Fußgängerzonen (Zeichen 242 StVO), die für den Radverkehr freigegeben sind, kann es zu Konflikten kommen. Dabei liegen Unfallursachen sowohl beim Radverkehr (z.B. überhöhte, nicht angepasste Geschwindigkeit) als auch beim Fußverkehr (z.B. Unachtsamkeit durch Ablenkungen).

Daher können Beschilderungen oder Markierungen in diesen Bereich gemeinsam mit Öffentlichkeitsmaßnahmen und Kampagnen zur Rücksichtnahme zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Beispielhaft kann hier die Radsam-Kampagne genannt werden, eine Initiative der FH Erfurt gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, die Materialien bereit stellt um die Rücksichtnahme in für den Radverkehr geöffneten Fußgängerzonen zu erhöhen<sup>2</sup>. Neben dieser Kampagne betreiben auch einige Städte in Deutschland Offensiven für mehr Miteinander im Straßenverkehr. Hier bieten sich für Mühlacker noch Entwicklungschancen.

<sup>2</sup> Weitere Informationen unter: <https://radsam-kampagne.de/>

Abbildung 20: Verschiedene Kampagnen für mehr Rücksicht



Quelle: li.: Radsam-Kampagne; Mitte: Stadt Lindau; re.: Planersocietät

## 5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen-vorschlägen

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

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

Abbildung 21 setzt die verschiedenen Maßnahmenvorschläge in einen zeitlichen Horizont und ordnet sie dabei in kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzbarkeit ein. Manche Maßnahmenvorschläge besitzen einen breiter aufgestellten zeitlichen Horizont – dies wird in der Abbildung verdeutlicht.

Diese dargestellte zeitliche Einordnung ist dabei ein theoretischer Ansatz der Verkehrsplanung und kann der Kommunalpolitik als Orientierungshinweis und Diskussionsinput bei zukünftigen Beratungen dienen, beispielsweise in Bezug auf die Bereitstellung von finanziellen Mitteln bei Haushaltberatungen. In der praktischen Umsetzung ist dabei eine Abweichung zum vorgeschlagenen Zeithorizont möglich.

Abbildung 21: mögliche zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	Sofort- maßnahme	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Handlungsfeld Querverkehr (A)</b>				
A1– Strukturierung von Einmündungen	(temporär)			
A2– Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen	(temporär)			
A3– Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten				
A4– Schaffung plangleicher Fußverkehrsquerungen				
<b>Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)</b>				
B1– Barrierefreier Ausbau von Querungen				
B2– Verbesserung der Orientierungsqualitäten für seheingeschränkte und blinde Personen				Daueraufgabe
B3– Verbesserung der Zugänglichkeiten				Daueraufgabe
B4– Optimierung der Wegweisung				
<b>Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)</b>				
C1– Begegnungsflächen für Jung und Alt in der Innenstadt schaffen				
C2– Verbesserung der Beleuchtung an neuralgischen Punkten				
C3– Verträglicher Umgang und Pflege von Grünelementen				Daueraufgabe
<b>Mehr Miteinander im Straßenverkehr (D)</b>				
D1– Verbesserung der Geschwindigkeitsüberwachung				Daueraufgabe
D2– Sperrung der Brücke für den Radverkehr				
D3– Lenkungsmaßnahmen vor dem Jugendhaus				
D4– Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme				
		3	5	10

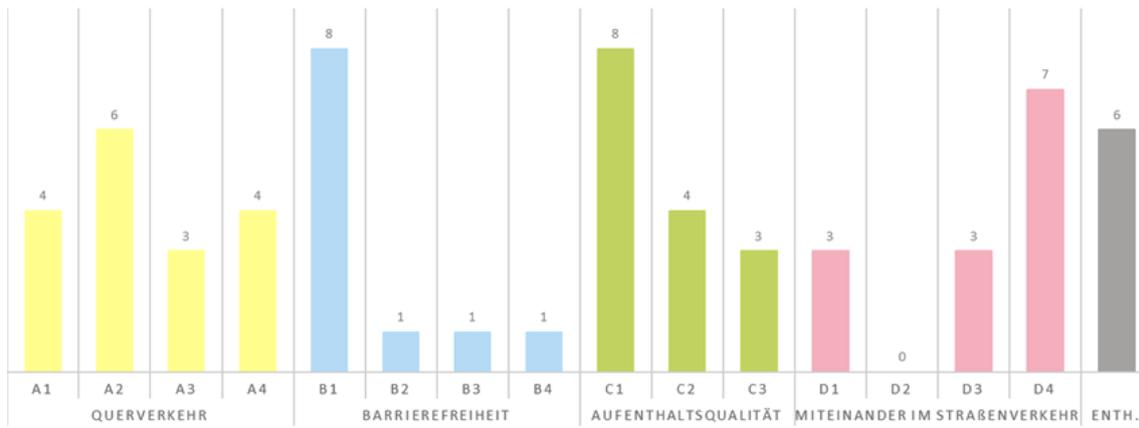
Quelle: Planersocietät

Deutlich wird auch, dass es in Mühlacker einige kurzfristige und kostengünstige Maßnahmen gibt, die gleichzeitig eine große Wirkung auf die Verkehrssicherheit haben (z. B. eine temporäre Schaffung eines vorgezogenen Seitenraums in der Schulstraße). Diese sollten für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung umgesetzt werden.

Eine Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen oder ganzen Handlungsfeldern ist aufgrund der verschiedenen Interessen, Bedürfnisse und den kleinteiligen Wegebeziehungen von zu Fuß Gehenden schwierig. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls noch einmal darauf hinzuweisen, dass während des Fußverkehrs-Checks nicht alle potenziellen Problematiken und Konfliktstellen in Mühlacker betrachtet wurden, sondern aufbauend auf zwei Untersuchungsgebieten Maßnahmen abgeleitet wurden. Während des Abschluss-Workshops wurde die Priorität der Maßnahmenvorschläge diskutiert. Die Teilnehmenden konnten dabei ihre Einschätzung abgeben und sich positionieren welcher Maßnahmenvorschlag ihrer Einschätzung nach ein Leuchtturmprojekt darstellen könnte und damit höchste Priorität besitzt. Die Einordnung findet sich in Abbildung 22 wieder.

Zwei Maßnahmen kristallisierten sich hierbei deutlich heraus. Die Maßnahmenvorschläge *B1– Barrierefreier Ausbau von Querungen* und *C1– Begegnungsflächen für Jung und Alt in der Innenstadt schaffen* wurden von Teilnehmenden am häufigsten genannt. Weiterhin viel Zustimmung bekamen Maßnahmenvorschläge, die sich kostengünstig durch Sofort-Maßnahmen ausführen lassen könnten, wie beispielsweise *D4– Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme* oder *A2– Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen*. Die Nennung aller Handlungsfelder zeigt ein breit aufgestelltes Interesse der Bevölkerung Mühlackers an der Thematik Fußverkehr.

Abbildung 22: Darstellung der Prioritäten durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops



Quelle: Planersocietät

## 6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es für die Stadt Mühlacker organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise aus dem Fußverkehrs-Check heraus zu verstetigen, die eine angemessene Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherstellen.

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein eigener Haushaltstitel für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen. Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmenden bzw. Handlungsfeldern setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine stetige Weiterbildung bzw. Fortbildung vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten. Hier ist bspw. der 2019 eingeführte *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* zu nennen.

Auch die Integration einer Planstelle für den Fußverkehr bzw. die Ausweisung eines Fußverkehrsbeauftragten in der Verwaltung bietet die Möglichkeit das Thema Fußverkehr innerhalb der Stadtverwaltung zu stärken.

Der Fußverkehrs-Check hat gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines Sicherheitsaudits sinnvoll sein, um insbesondere die Belange von besonders Schutzbedürftigen und zu Fuß Gehenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

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

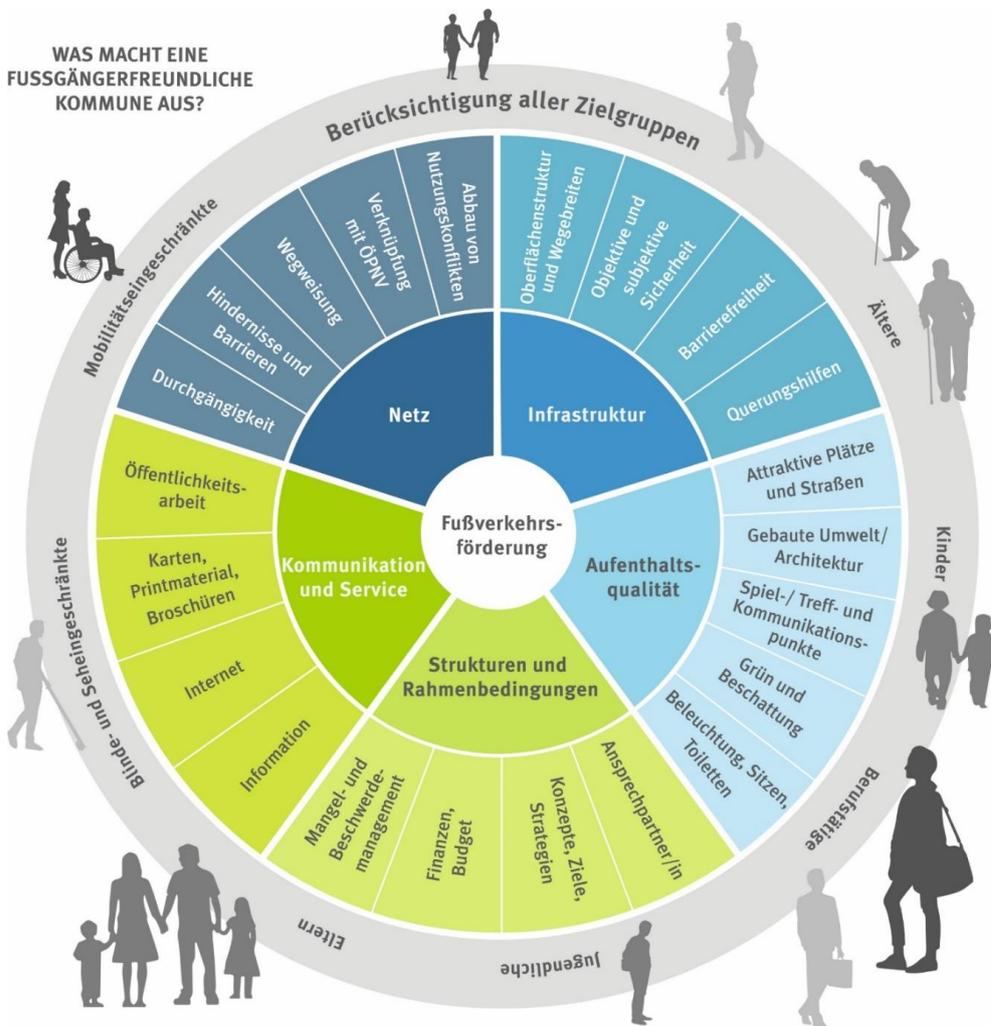
Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

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

## 7 Zusammenfassung

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

Abbildung 23: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzenden-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgen nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.5., dabei ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Der Fußverkehrs-Check in Mühlacker hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Dabei ist der Fußverkehrs-Check nur ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung in Mühlacker, dem weitere Schritte folgen müssen.

Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie das Heranziehen der in Kapitel 6 skizzierten Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung.

Ausgehend von den im Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Stadt empfiehlt es sich ein strategisches Vorgehen zu erarbeiten. Dabei besteht die Möglichkeit auch Teilaspekte wie bestimmte Handlungsfelder systematisch und kontinuierlich zu bearbeiten (z. B. ein Aktionsprogramm zu Mehr Miteinander im Straßenverkehr). Eine umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen Fußverkehrskonzepts. Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet, sollte auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine „Unterrepräsentation“ des Fußverkehrs vermieden werden.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer Evaluation bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die angesprochene Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar. Die Beiträge und Diskussionen im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Mühlacker.

## 8 Dokumentation

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

### 8.1 Auftakt-Workshop

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2021 in Mühlacker fand am Donnerstag, den 07.10.2021 um 18:00 Uhr, im großen Ratssaal des Rathauses der Stadt Mühlacker statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus circa 18 Personen zusammen, darunter Repräsentant:innen der Kommunalpolitik, Interessensverbände, Bürger:innen und der Planersocietät.

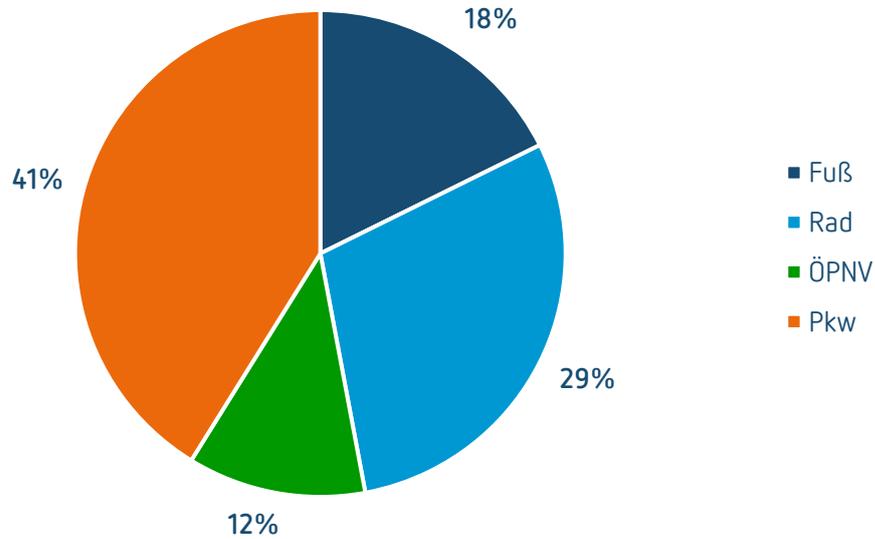
#### 8.1.1 Begrüßung

Der Bürgermeister von Mühlacker Winfried Abicht begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Stadt Mühlacker an den Fußverkehrs-Checks teilnimmt. Thematisiert wird die vorhandene, verbesserungsfähige Infrastruktur für den Fußverkehr. Die Stadt Mühlacker möchten den Fußverkehrs-Check als Werkzeug nutzen, um den Fußverkehr wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken und Mängel aufzudecken. Die Stadt hofft durch Best-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen mögliche Maßnahmen aus dem Fußverkehrs-Check abzuleiten und innovative Lösungen zu finden, welche die vorhandenen Konfliktpotentiale reduzieren.

#### 8.1.2 Einführung in das Thema Fußverkehr

Auch Herr Schmid (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und stellt die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Er erklärt das Instrument der Fußverkehrs-Checks und geht auf die Handlungsfelder des Checks ein. Im Anschluss wird auf die Eingangsfragen der Veranstaltung eingegangen (vgl. Abbildung 24), sowie auf wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr. Herausforderungen und Hindernisse, die Bürger:innen vom Zufußgehen abhalten könnten, werden aufgezeigt. Zum Schluss des Vortrags werden an Hand von Beispielen Merkmale aufgezeigt, die eine fußverkehrsfreundliche Kommune auszeichnen.

Abbildung 24: Auswertung des Eingangsquiz



Quelle: Planersocietät

Abbildung 2: Teilnehmende beim Auftakt-Workshop



Quelle: Planersocietät

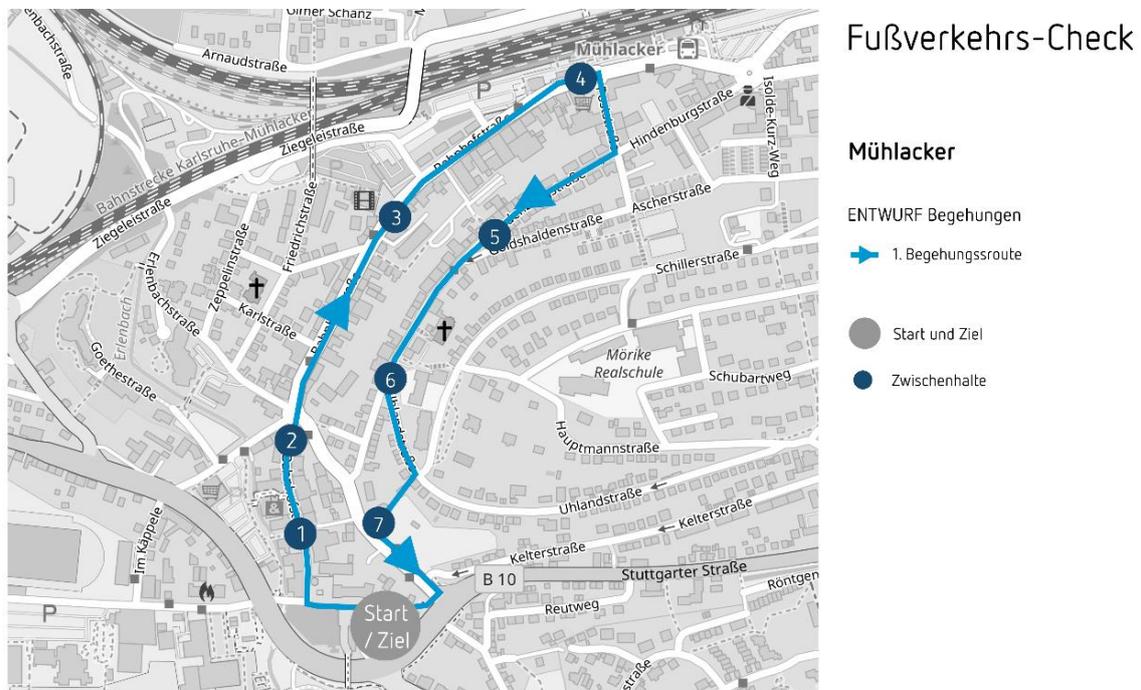
### 8.1.3 Routenplanung

Simultan werden die beiden Routenvorschläge für die Begehungen vorgestellt. Die erste Route führt dabei vom Rathaus über die Bahnhofstraße zum Bahnhof und dann über die Poststraße und Hindenburgstraße wieder zurück. Die zweite Route behandelt das Gebiet der Enzgärten und den

Stadtteil Dürrmenz. Die Gruppe der Teilnehmenden wird den Routen entsprechend geteilt und beteiligt sich an der Diskussion. Nach 15 Minuten findet ein Wechsel statt.

### Untersuchungsgebiet 1: Bahnhofstraße

Abbildung 25: Routenvorschlag 1. Begehungsroute



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

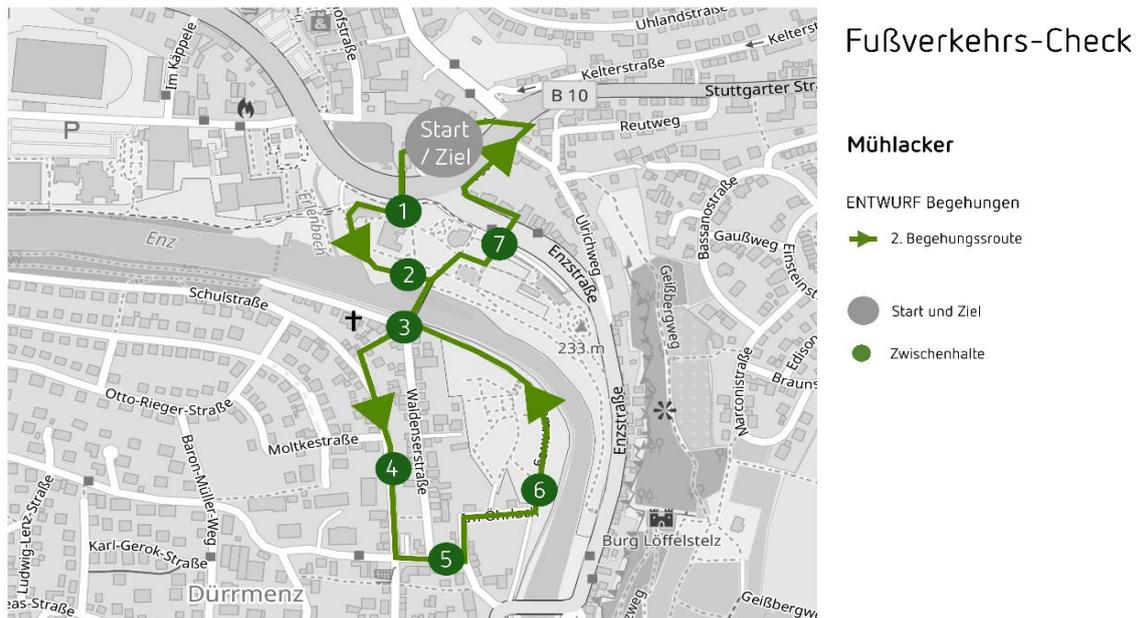
Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der ersten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Die Teilnehmenden sind mit der Route grundsätzlich zufrieden. Die Auswahl bzw. der Routenvorschlag wird positiv aufgefasst, da der Großteil der Problemstellen abgedeckt ist.
- Es wird nach besserer Aufenthaltsqualität verlangt, so gibt es Vorschläge zur Flächenumnutzung an Station 2. Darüber hinaus ist auch Bezug auf Lärm zu nehmen.
- Eine alternative Routenführung zwischen Station 2 und 3 wird vorgeschlagen. An der Seniorenresidenz vorbei auf einen Platz führend.
- Miteinbeziehen der Kreuzung vor Station 3. Durch Geschäfte und Gastronomie wird hier von langen Schlangen auf dem Gehweg berichtet und nach mehr Raum für den Fußverkehr gefragt.
- Weiterhin werden an Station 3 Querungsmöglichkeiten und Wildparkende Fahrzeuge thematisiert.
- Am Bahnhof (Station 4) ist die Nichtwahrnehmbarkeit der Informationssäulen Streitpunkt, die fehlende Übersichtlichkeit bezieht sich hierbei auf den Parkplatz mit Ladesäulen für E-Autos.
- Generell besteht der Vorschlag die Bahnhofstraße unidirektional zu gestalten.



## Untersuchungsgebiet 2: Gartenschaugelände / Dürrmenz

Abbildung 27: Routenvorschlag 2. Route



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

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

- Station 1 wird als ein Betrachtungsschwerpunkt gesehen. Zusätzlich zur Brückensituation sollte an dieser Stelle auch die „Rathausecke“ auf der nördlichen Seite beachtet werden.
- Im Umfeld der Pergola und generell im nördlichen Teil des Gartenschaugeländes spielt die Information eine wichtige Rolle. Vor allem die Führung des Enztalradwegs verursacht Konflikte mit dem Radverkehr an dieser Stelle.
- An Station 3 und 5 soll die Waldenserstraße vertieft behandelt werden.
- Es kommt der Vorschlag auf die Enzstraße vertieft zu behandeln. Auf Grund dessen wird die Routenführung nach der Station 5 angepasst.
- Anstelle der alten Station 6 wird, die dort angesprochene Thematik Rad/ Fuß am Dammweg dann an Station 3 behandelt.
- An Station 5 hat sich ein kleines Ortsteilzentrum gebildet. Hier kommt es auf Grund der Rechts-vor-Links Regelung und durch Haltverkehre zu Einschränkungen im Fußverkehr.
- An Station 7 existiert ein Kreisverkehr für den Radverkehr. Dieser verursacht Verwirrung und führt zu Konflikten.

### 8.1.4 Verabschiedung

Herr Schmid erklärt die nächsten Termine und wann sie stattfinden. Im Anschluss bedanken er und Herr Abicht sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und verabschieden sich.

## 8.2 Begehungen

### 8.2.1 Erste Begehung

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Mittwoch, den 20. Oktober 2021 um 16:30 Uhr die erste Begehung in der Stadt Mühlacker im Bereich der Bahnhofstraße statt. Die Begehung war mit 20 Teilnehmenden rege besucht. Unter ihnen drei mobilitätseingeschränkte Personen, mit elektrischen Rollstühlen und weiterhin eine Mutter mit Kinderwagen.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchtet Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet wiederkehren.

Die Route verlief ausgehend vom Rathaus durch die Fußgängerzone. Kreuzte den Kreisverkehr an der Bahnhofstraße und fand am Bahnhof selbst den Wendepunkt. Über die Hindenburgstraße gelangte man an der Unterführung vorbei wieder zurück zum Kelterplatz.

#### Begrüßung

Herr Abicht begrüßt die Teilnehmenden der Begehung und freut sich darauf von den Anwesenden zu erfahren, welche Problematiken in der Bahnhofstraße zu finden sind und welche Anregungen und Ideen für eine zukünftige Gestaltung dieser Straße in Frage kommen. Auch Herr Schmid begrüßt die Anwesenden, eröffnet die Begehung mit einleitenden Worten und thematisiert die anstehenden Inhalte der Begehung.

Bereits am Startpunkt wird rege diskutiert und sich unter anderem über die Erreichbarkeit und die zentrale Lage des Kelterplatzes und des Rathauses unterhalten.

Abbildung 28: Start am Rathaus



Quelle: Planersocietät

## 1. Station – Fußgängerzone Bahnhofstraße / Sparkasse

Im unteren Bereich der Bahnhofstraße ist diese als Fußgängerzone ausgewiesen. Durch die Fußgängerzone führt auch eine Hauptradverbindung. Die Teilnehmenden kritisieren dabei die Rücksichtnahme des Radverkehrs auf zu Fuß Gehende. Schilderungen der Anwesenden zufolge reduzieren die Radfahrenden ihre Geschwindigkeit nur geringfügig in diesem Bereich. Herr Schmid spricht den Unfall zwischen einer zu Fuß gehenden Person und einem Radfahrenden an, der an dieser Stelle passiert sind. Die Anwesenden sind sich einig, dass die Problematik Konflikt Rad – Fußverkehr nicht auf diese Stelle beschränkt ist, sondern in der gesamten unteren Bahnhofstraße eine Rolle spielt.

Eine weitere Thematik, die angesprochen wird, ist die Barrierefreiheit. Einerseits werden die Bodenbeläge thematisiert – die Anwesenden bemängeln die Niveauunterschiede der Bodenbeläge. Diese sind sehr gering ausgebildet und stellen Schwierigkeiten in der Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen dar. Es wird vorgeschlagen über ein Leitsystem für Sehingeschränkte in der Fußgängerzone nachzudenken, welches mit einem visuellen Kontrast versehen ist. Zur Veranschaulichung haben die Anwesenden die Möglichkeit mit einem Langstock und einer Brille, die eine Seheinschränkung simuliert, die vorhandenen Bodenbeläge abzutasten und zu testen, wie eine blinde oder sehingeschränkte Person ihre Umgebung wahrnimmt.

Andererseits werden die mobilitätseingeschränkten Anwesenden nach ihrer Meinung zur Zugänglichkeit der Fußgängerzone befragt. Die zuführende Treppe ist beispielsweise nicht barrierefrei ausgebaut. Diese bekräftigen, dass sie Schwierigkeiten besitzen, dass aber die Fußgängerzone an sich für sie relativ barrierearm ausgebaut ist.

Abbildung 29: Teilnehmende in der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

## 2. Station – Kreisverkehr in der Bahnhofstraße

Die Teilnehmenden diskutieren über den Fußgängerüberweg am Kreisverkehr. Die Teilnehmenden kritisieren die Erreichbarkeit des FGÜ – diese ist durch einige Stufen einschränkt. Auch der davorliegende Behindertenparkplatz könnte die Sichtbeziehungen des FGÜ beeinträchtigen. Des Weiteren besitzt dieser FGÜ kein taktiles Leitsystem angebunden und ist somit für sehingeschränkte und blinde Personen nur erschwert nutzbar.

Die Zufahrt zur Fußgängerzone für Anwohnende wird durch herausfahrbare Poller reguliert. Dadurch entsteht im Zufahrtsbereich ein Konflikt zwischen Pkw und zu Fuß Gehenden. Auch der Radverkehr spielt an dieser Stelle eine Rolle.

Die Teilnehmenden diskutieren an dieser Station über die Pkw-Geschwindigkeiten. Eine Teilnehmerin schlägt vor, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, der an dieser Stelle in der Bahnhofstraße beginnt, auszuweiten und auch in der Goethestraße fortzusetzen. Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Geschwindigkeitskontrollen in der Bahnhofstraße. Herr Saur, Amtsleiter des Bürger- u. Ordnungsamt, berichtet von den Kontrollen, die bereits durchgeführt werden. Es wird über Geschwindigkeitsanzeigen zur Verdeutlichung der gefahrenen Geschwindigkeit diskutiert.

Abbildung 30: Teilnehmende am Kreisverkehr Bahnhofstraße/Bergstraße



Quelle: Planersocietät

### Zwischenstation: Platz vor der Diakonie-Station

Nach einem Vorschlag aus dem Auftakt-Workshop wird die Begehungsroutenach dem Kreisverkehr angepasst und die Gruppe nutzt einen parallel verlaufenden reinen Fußweg zum umgestalteten Platz vor der Diakonie-Station. Einige Anwesende berichten, dass sie noch nie auf diesem Platz waren, da sie ihn als Parkplatz wahrgenommen haben. Trotz eines ausgewiesenen absoluten Park- und Halteverbots wird der Platz als Parkfläche genutzt. Darunter leidet die Aufenthaltsqualität. Es werden Vorschläge gemacht den Platz als Begegnungsfläche der Generationen zu verwenden – „Jung trifft auf Alt“. Auf Grund einer unter dem Platz liegenden Tiefgarage ist die Bepflanzung mit Bäumen oder die Installation von Wasserelementen auf dem Platz nur eingeschränkt bzw. nicht möglich.

Abbildung 31: Teilnehmende am Platz vor der Diakonie-Station



Quelle: Planersocietät

### 3. Station – Erich-Fuchslocher-Platz

Auf dem Weg zu dieser Station fällt den Teilnehmenden auf, dass bei einzelnen Gebäuden in der Bahnhofstraße oftmals keine barrierefreie Zugänglichkeit vorhanden ist. In der Bahnhofstraße werden einzelne Bereiche für die Außengastronomie genutzt. In Kombination mit engen Geschäftsräumen kommt es in diesen Bereichen zu Warteschlangen, die sich im Seitenbereich bilden und den Längsverkehr auf dem Gehweg zusätzlich einschränken.

Zusätzlich wird über die Einmündungen der Karlstraße und der Bismarckstraße gesprochen. Die Kreuzung Bahnhofstraße / Bismarckstraße ist großräumig gestaltet und verfügt über keine Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Die Teilnehmenden berichten, dass in diesen Kreuzungsbereichen häufig auch geparkt wird, sodass die Sichtbeziehungen für zu Fuß Gehende zusätzlich eingeschränkt werden.

Am Erich-Fuchslocher-Platz wird über die Aufenthaltsqualität des Platzes gesprochen. Nach Einschätzung der Teilnehmenden verfügt der Platz nicht über ausreichend Abfallbehältnisse und hat ein Verschmutzungsproblem. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Platzes werden als Vorschläge Wasserspiele, attraktive Sitzgelegenheiten und mehr Begrünung genannt.

Auch die Querungssituation am Platz wird angesprochen. Es liegen Planungen vor, dass zwischen den beiden Bushaltestellen eine Mittelinsel angelegt werden soll, um die Querungssituation zu verbessern. Herr Schmid möchte von den Anwesenden wissen, wie sie diese Pläne bewerten. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine Querungsanlage auf Höhe des Erich-Fuchslocher-Platzes wichtig ist und befürworten eine Mittelinsel. Wichtig ist für die Anwesenden, dass, wenn es zu einer Umgestaltung kommt, auch die beiden Bushaltestellen barrierefrei umgebaut werden und die Platzierung der Bushaltestellen konfliktfrei (Außengastronomie) umgesetzt wird.

Abbildung 32: Teilnehmende in der Bahnhofstraße



Quelle: Planersocietät

#### 4. Station – Bahnhof

An dieser Station werden zwei Aspekte thematisiert: Einerseits die Parksituation in der Poststraße und am Eckgrundstück Bahnhofstraße / Poststraße. Die Trennung zwischen privaten und öffentlichen Flächen ist an dieser Stelle nicht eindeutig gekennzeichnet, eine Außenkante zur Orientierung im Seitenbereich ist oftmals nicht oder ungenügend vorhanden. Die Teilnehmenden schlagen vor, dass die Zufahrt deutlich gekennzeichnet wird und Bereiche, die nicht der Zufahrt dienen, vom öffentlichen Raum abgetrennt werden.

Andererseits wird die Informationstafel vor dem Bahnhof angesprochen. Die Informationstafel steht so, dass Ankommende aus Richtung Busbahnhof die Tafel im Sichtfeld haben, Reisende, die aus der Unterführung kommen, die zu den Gleisen führt, können daher aus ihrem Winkel diese nicht sofort identifizieren. Die Installation einer weiteren, um 90°-gedrehten Tafel und die Ausstattung mit einer besseren Beleuchtung werden vorgeschlagen.

Auch der Schulweg in Richtung Mörrike-Real-schule wird thematisiert. Am Bahnhof sollte eine klare Wegeführung für den Schulweg bis zum Fuß der Treppen in der Poststraße erkennbar sein.

Abbildung 33: Informationssäule am Bahnhof



Quelle: Planersocietät

## 5. Station – Hindenburgstraße

Die Teilnehmenden berichten, dass in der Hindenburgstraße eine hohe Verkehrsstärke herrscht, die den Straßenraum unsicher wirken lässt – „man fühlt sich nicht wohl“. Auch die Treppenverbindung in Richtung Bahnhofstraße wird angesprochen. Dieser Durchgang wird viel frequentiert, dass aber auch diese Treppenanlage nicht barrierefrei ist und eine Umfahrung einen großen Umweg für mobilitäteingeschränkte Personen bedeutet. Der am unteren Ende der Treppenanlage liegende Spielplatz beim Igelsbach wird wenig angenommen, die Lage wird von den Anwesenden als unattraktiv beschrieben.

Auch die Querungssituation an diesem Knotenpunkt wird angesprochen. Vor allem Schulkinder queren in diesem Bereich die Hindenburgstraße, der FGÜ auf Höhe der nächsten Station wird aber als Hauptquerungsanlage verwendet.

Abbildung 34: Teilnehmende an der Kreuzung Hindenburgstraße / Goldshaldenstraße



Quelle: Planersocietät

## 6. Station – Schillerschule

Auf Höhe der Schillerschule befindet sich ein Behindertenparkplatz. Dieser wird von der Begehungsgruppe thematisiert. Beim Aussteigen einer rollstuhlfahrenden Person aus einem Taxi wird eine Rampe benötigt. Ein Anwesender im Rollstuhl berichtet, dass diese Rampe auf die Fahrbahn ragt und von anderen Verkehrsteilnehmenden mit ungenügendem Abstand und nicht reduzierter Geschwindigkeit überholt wird. Es wird daher über die Lage des Behindertenparkplatzes diskutiert und ob man für diesen in Zukunft anstelle einer Senkrechtaufstellung eine Längsaufstellung gewählt wird. Ein Teilnehmer der Gruppe merkt an, dass dann allerdings der Ausstieg auf der Fahrerseite in Richtung Fahrbahn wäre. Auch die anderen Parkplätze in diesem Bereich werden von den Anwesenden als notwendig angesehen.

Abbildung 35: Parksituation in der Hindenburgstraße



Quelle: Planersocietät

## 7. Station – Haltestelle Kelter

An der Haltestelle und an der Einmündung Hindenburgstraße / Bergstraße wird über die Quersituation gesprochen. Eine Quersungsmöglichkeit ist nur in Form einer nicht barrierefreien Unterführung vorhanden, welche auf einer Seite durch eine Treppe auf der anderen durch einen steilen Abgang erreichbar ist. Die Anwesenden sehen den meisten Quersungsbedarf auf Höhe der Einmündung. Auch die Quersung der Hindenburgstraße wird als schwierig beschrieben.

### Abschluss

Herr Schmid gibt einen kurzen Ausblick auf die zweite Begehung im Bereich der Enzgärten und den Abschluss-Workshop sowie den Abschlussbericht in welchem alle Dokumentationen zu den Veranstaltungen zu finden sein werden.

Am 10.11.2021 findet die zweite Begehung, am 12.01.2022 der Abschluss-Workshop statt.

Auch Herr Abicht verabschiedet sich von den Teilnehmenden der Begehung und bedankt sich für die vielen Beiträge, die während der Begehung gesammelt wurden.

## 8.2.2 Zweite Begehung

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2021 fand am Mittwoch, den 10. November 2021 um 16:30 Uhr die zweite Begehung in der Stadt Mühlacker im Bereich der Enzgärten statt. Die Begehung war mit 20 Teilnehmenden rege besucht. Unter ihnen eine mobilitätseingeschränkte Person ohne Sehvermögen, welche einen Langstock mitführt.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchtet Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet wiederkehren.

Die Route verlief ausgehend vom Rathaus über die Brücke der B10. Durch die Pergola in den Enzgärten über die Waldenserbrücke vorbei an der Ulrich-von-Dürrenz Schule, bis zur Kreuzung Waldenserstraße / Reichmannstraße. Über die Enzstraße gelangte man wieder zurück in die Enzgärten zum Philipp-Bauer-Weg.

### Begrüßung

Herr Abicht begrüßt die Teilnehmenden der Begehung und freut sich darauf, von den Anwesenden zu erfahren welche Problematiken in den Enzgärten zu finden sind und welche Anregungen und Ideen für eine zukünftige Verbesserung in Frage kommen. Auch Herr Schmid begrüßt die Anwesenden, eröffnet die Begehung mit einleitenden Worten und thematisiert die anstehenden Inhalte der Begehung.

Bereits am Startpunkt wird rege diskutiert und sich unter anderem über den Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem beschränkten Querschnitt der Brücke unterhalten.

Abbildung 36: Start am Rathaus



Quelle: Planersocietät

### 1. Station – Brücke über die B10

Im unteren Bereich des Kelterplatzes stellt dieser die Anbindung an die Brücke über die B10 dar. Durch die Fußgängerzone (erste Begehung) führt auch eine Hauptradverbindung, welche sich über den Kelterplatz und die Brücke bis in die Enzgärten fortsetzt. Die Teilnehmenden kritisieren dabei die Rücksichtnahme des Radverkehrs auf zu Fuß Gehende. Schilderungen der Anwesenden zufolge reduzieren die Radfahrenden ihre Geschwindigkeit nur wenig im engen Brückenbereich. Die Anwesenden sind sich einig, dass die Problematik Konflikt Rad – Fußverkehr nicht auf diese Stelle beschränkt ist, sondern im gesamten Bereich der Enzgärten eine Rolle spielt.

Abbildung 37: Konfliktzone vor der Brücke über die B10



Quelle: Planersocietät

Eine weitere Thematik, die angesprochen wird, ist die Barrierefreiheit. Es wird die Verschmutzung der Bodenbeläge durch Laub thematisiert – der mobilitätseingeschränkte Anwesende bemängelt die fehlende Haptik mit dem Langstock auf Laub. Die federnde Wirkung, vor allem bei großen Blättern, macht es unmöglich Niveauunterschiede zu erkennen. Die Stadtverwaltung merkt an, dass regelmäßige Reinigungen durchgeführt werden, diese aber aufgrund von Personalknappheit nicht täglich möglich sind.

Weiterhin werden die Anwesenden nach ihrer Meinung zur Zugänglichkeit der Brücke befragt. Der begrenzte Querschnitt entlang des Rathauses und die schlechte Einsehbarkeit durch die Gebäudekante werden genannt. Von der Brücke kommende Radfahrende werden oft erst spät erkannt. Es kommt zum Konflikt. Auf der Brücke selbst sind Blumenkästen angebracht, welche die nutzbare Breite noch weiter einschränken.

Abbildung 38: Einschränkung durch Blumenkästen auf der Brücke



Quelle: Planersocietät

## 2. Station – Mischfläche vor dem Jugendhaus

Die Teilnehmenden diskutieren über die Beschilderung auf diesem Platz. Radfahrende werden nicht eindeutig geleitet und nutzen Abkürzungen über die vorhandenen Grünflächen oder fahren durch die Engstelle der Pergola am Enzufer. Bisher angebrachte Schilder werden wie an der vorherigen Station missachtet. Denkbar wäre es mit Hilfe von Markierungen den Radverkehr zu lenken und somit die alternative Route attraktiver zu gestalten. Es wird eine Verschwenkung oder Umlaufsperrung vorgeschlagen, welche die Durchfahrt durch die Pergola mit dem Fahrrad erschweren und somit die Attraktivität senken sollen.

Weiterhin berichten die Teilnehmenden von regem Hol – und Bringverkehr in den Stoßzeiten, welcher die Fläche als Warte- und Wendezone verwendet. Einer der Anwesenden spricht die Hecke neben dem Fuß- und Radweg an. Diese schränkt durch ihre Höhe die Sichtbeziehungen stark ein. Der Wunsch der Gruppe ist es, die Höhe als präventive Maßnahme zu reduzieren.

Abbildung 39: Mischfläche vor dem Jugendhaus



Quelle: Planersocietät

## 3. Station – Waldenserbrücke

Die Teilnehmenden bemerken, dass die Aufenthaltsqualität am Enzufer sehr gut ausgebaut ist. Es finden sich genügend Sitzgelegenheiten entlang des Flusses und ein Wasserelement, welches an heißen Sommertagen für ein angenehmes Klima sorgt und Kinder und Jugendliche anzieht, so eine der Anwesenden. Das Gebiet kann als Ruhezone im Kontrast zur Innenstadt genutzt werden. Der barrierefreie Ausbau für Rollstuhlfahrende und Eltern mit Kinderwägen wird mehrfach betont. Ein taktiles Leitsystem ist jedoch nicht vorhanden.

In Bezug auf den Radverkehr, welcher auf dem gemeinsamen Fuß – und Radweg über die Brücke geführt wird, berichten die Ortskundigen eine erneute Missachtung der Beschilderung. Während die Führung des Radweges über ein „spitzes Eck“ geleitet wird, nutzen die Radfahrenden die breite Rampe welche direkt auf das Wasserelement leitet. Auch ist den Berichten der Anwesenden zu entnehmen, dass die unangepasste Geschwindigkeit der Radfahrenden den Konflikt noch weiter verschärft. Einig ist sich die Gruppe über die Tatsache, dass vermieden werden soll, die Enzgärten in einen Schilderwald zu verwandeln.

Beim Queren der Brücke wird das fehlende taktile Leitsystem deutlich, welches gerade an Engstellen sinnvoll eingesetzt werden kann. Auch der Konflikt mit dem Radverkehr zieht sich über die Brücke. Es wird diskutiert ob der Dammweg oder die Waldenserstraße als Radverbindung geeigneter ist.

Abbildung 40: Platz vor der Waldenserbrücke



Quelle: Planersocietät

#### 4. Station – Ulrich-von-Dürrenz-Schule

Die Route beinhaltet auf dem Weg zur nächsten Station eine Treppe. Am oberen Ende befragt Herr Schmid die Anwesenden welche Aspekte ihnen bei der Nutzung der Treppenanlage aufgefallen sind. Als Hauptaspekt wird die lückenhafte Beleuchtung genannt, welche in der einsetzenden Dämmerung schnell deutlich wird. Die mobilitätseingeschränkte Person merkt an, dass bereits am Fuß der Treppe eine barrierefreie Alternativroute ausgeschildert sein sollte. Auf der Treppe selbst wird angemerkt, dass die vorhandenen Stufen nicht mit Kontraststreifen markiert sind. Diese Maßnahme unterstützt vor allem teilweise Seheingeschränkte bei der Bewältigung der Treppe. Am oberen Ende wird man durch eine Umlaufsperre auf die Straße geführt. Hier kritisieren die Teilnehmenden sowohl die nicht markierte Absperrung, als auch die stark eingeschränkten Sichtbeziehungen durch eine blickdichte Hecke. Es wird darüber diskutiert, an dieser Stelle eine Gehweg Nase anzubringen, sodass hinter der Hecke hervorgetreten werden kann, bevor die Fahrbahn gekreuzt wird. Dies müsste auf Kosten von Stellplätzen auf der gegenüberliegenden Straßenseite realisiert werden.

Abbildung 41: Begehungsgruppe in der Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Im Umfeld der Ulrich-von-Dürrenz-Schule bemängeln die Anwesenden die schmalen Gehwege. Diese sind nicht als sichere Schulwege geeignet, so eine der Teilnehmenden. Weiter wird berichtet, dass auch hier die Problematik der Elterntaxis eine wichtige Rolle spielt. Allerdings stellt laut den Anwesenden der Bereich vor der Turnhalle in der Reichmannstraße eine größere Problematik dar. Dieser Bereich wurde auch in der Verkehrsschau am 09.11.21 thematisiert.

Auf dem Schulgelände selbst bemerken die Anwesenden die unzureichende Beleuchtung und die fehlenden Markierungen an den Geländern zur Straße hin.

### 5. Station – Waldenserstraße / Reichmannstraße

Die Teilnehmenden berichten von der schlechten Querungssituation in der Reichmannstraße. Laut ihnen hat die gefahrene Geschwindigkeit einen großen Einfluss. Der vorhandene Fußgängerüberweg ist nach Aussagen der Gruppe nicht gut platziert. Es wird der Wunsch geäußert die bestehende Querung weiter von der Kreuzung zu entfernen und einen weiteren FGÜ auf der anderen Seite der Kreuzung zu schaffen.

Positiv fällt vielen Anwesenden die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums auf. Im gesamten Straßenzug sind keine Hochbordsteine verbaut. An der Querungsstelle (FGÜ) zeigen sich noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Im Seitenraum werden die Abfalltonnen direkt an der Fahrbahn abgestellt. Es werden Situationen geschildert, in denen Eltern mit Kindern auf die Straße ausweichen, da der Seitenraum nicht über ausreichend Fläche für den Kinderwagen und das Schulkind verfügt. Die ganze Gruppe steht hinter dem Ziel, die Schulwege für Kinder möglichst kurz und sicher zu gestalten.

### 6. Station – Enzstraße

Auf dem Weg zur nächsten Station muss an der Herrenwaag-Brücke die Straße gequert werden. Auffällig ist hier die große Querungsdistanz des FGÜ über drei Fahrstreifen hinweg. Die Baustelle

zur Zeit der Begehung sieht eine Umleitung für den Fußverkehr vor, da die Brücke nur einseitig begehbar ist. Der Gehweg nach der ersten Querung ist ebenfalls durch Abfalltonnen und Pkw in seiner Breite eingeschränkt. Die Gruppe muss kurzzeitig auf die Straße ausweichen.

Im Weiteren müssen zwei signalisierte Übergänge bewältigt werden, um auf die Seite der Enz zu gelangen. Es werden die langen Wartezeiten für den Fußverkehr an den Übergängen diskutiert. Ebenfalls angesprochen werden weitere Signalanlagen. Es wird darum gebeten die Anforderungszeiten für Querende zu minimieren.

In der momentanen Situation wird der Seitenraum weniger von Fußgehenden verwendet, da die Attraktivität durch die Baustelle gemindert wird. Anwesende sprechen dennoch von Verschmutzungen des Grünstreifens durch Hundekot.

Abbildung 42: Situation im Seitenraum der Enzstraße auf Höhe der Brücke



Quelle: Planersocietät

## 7. Station – Philipp-Bauer-Weg / Enzgärten

Der Platz vor der Musikschule wird von allen sehr positiv wahrgenommen. Die vorhandenen Sitzgelegenheiten, öffentlich nutzbaren Sanitäreinrichtungen und die Lage steigern die Attraktivität und Aufenthaltsqualität ungemein. Außerhalb der Corona-Pandemie ist laut Bürgermeister Abicht eine regelmäßige Beseitigung vorgesehen.

Der Platz grenzt an eine Bushaltestelle. Die Führung des Radweges verläuft zwischen der Haltestelle und einem erhaltenswerten Laubbaum. Die Beschilderung gibt einen kreisförmigen Rechtsverkehr um den Baum an. Wie jedoch von der Gruppe berichtet wird, halten Radfahrende dies nicht ein. Der Konflikt besteht hier mit zu Fuß Gehenden von und zur Haltestelle, welche den Radweg kreuzen müssen. Dazu kommt der Personenstrom von den Enzgärten kommend an der Hauskante der Musikschule Richtung Rathaus auf die Brücke zusteuernd. Die Sichtbeziehungen sind an dieser Stelle nicht optimal, dennoch berichten Anwesende von schnellen Radfahrenden welche die Führung um den Baum missachten.

## Abschluss

Herr Schmid gibt einen kurzen Ausblick auf den Abschluss-Workshop sowie den Abschlussbericht in welchem alle Dokumentationen zu den Veranstaltungen zu finden sein werden. Am 12.01.2022 findet der Abschluss-Workshop statt.

Auch Herr Abicht verabschiedet sich von den Teilnehmenden der Begehung und bedankt sich für die vielen Beiträge, die während der Begehung gesammelt wurden. Er ist gespannt auf die Maßnahmenvorschläge und hofft die Situationen in den Begehungsgebieten für alle Beteiligten verbessern zu können.

## 8.3 Abschluss-Workshop

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2021 in Mühlacker fand am Mittwoch, den 12.01.2022 um 18:00 Uhr, digital über das Online-Konferenztool WebEx statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus circa 26 Personen zusammen, darunter Repräsentant:innen der Kommunalpolitik, Interessensverbände, Bürger:innen und der Planersocietät.

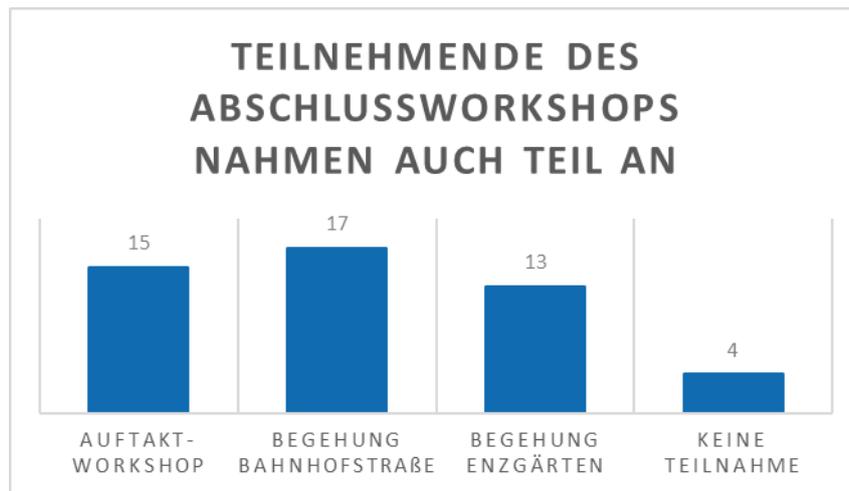
### 8.3.1 Begrüßung

Der Bürgermeister Winfried Abicht begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Stadt Mühlacker den Fußverkehrs-Check absolvieren konnte. Die Stadt Mühlacker möchten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks weiterhin als Grundlage nutzen, um im Fußverkehr mehr Chancen zu schaffen und Mängel zu beseitigen. Er ist zuversichtlich, dass die Best-Practice-Beispiele aus anderen teilnehmenden Kommunen als Maßnahmen und innovative Lösungen im Gemeinderat diskutiert und umgesetzt werden können.

### 8.3.2 Rückblick Fußverkehrs-Check

Auch Herr Schmid (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und beginnt mit einem Rückblick auf die bisherigen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks und deren Arbeitsschwerpunkte. Mittels einer Umfrage werden die Anwesenden gebeten, anzugeben welchen Veranstaltungen sie beigewohnt haben.

Abbildung 43: Umfrage zu den Veranstaltungen &amp; Auswertung



Quelle: Planersocietät

Von 26 anwesenden Personen haben deutlich mehr als die Hälfte ebenfalls an den vorangegangenen Veranstaltungen teilgenommen.

### 8.3.3 Maßnahmenvorschläge

Im Weiteren stellt Herr Schmid die ausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge im Betrachtungsgebiet vor. Sie lassen sich vier Handlungsfeldern zuordnen: Querverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Mehr Miteinander im Straßenverkehr. Letzteres thematisiert dabei das Leitmotiv der Fußverkehrs-Checks 2021.

Jedes Handlungsfeld umfasst bis zu drei Maßnahmenvorschläge. Sobald diese vorgestellt wurden, haben alle Teilnehmenden die Möglichkeit Anmerkungen und Kommentare zu äußern und eine Diskussion im Plenum anzuregen.

#### Querverkehr

Im Handlungsfeld Querverkehr werden Querungssituationen in Mühlacker betrachtet. Diese sollten im Straßenbild kenntlich gemacht werden und somit sicherer gestaltet werden. Auch Sichtbeziehungen zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden können verbessert werden. Um dies zu erreichen können Einmündungen umstrukturiert oder vorgezogene Seitenräume geschaffen werden. Darüber hinaus wird eine Optimierung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen thematisiert.

Abbildung 44: Beispielhafter Maßnahmenvorschlag

Logo: Baden-Württemberg  
Logo: nvbw  
Logo: Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog

Maßnahmenvorschläge

**Ansatz**

**Fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten**

- Überprüfung der Freigabe- und Räumzeiten
- Falls Möglichkeit zur Anpassung vorhanden, weitere Anpassung zu Gunsten des Fußverkehrs
- Prüfung der bedingt verträglichen Signalisierung
  - Evtl. zusätzliche Sicherung
  - Evtl. Anpassung als nicht-verträgliche Signalisierung

A3

Christoph Stabler PZ

Quelle: Planersocietät

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden bezüglich des Handlungsfeldes Querverkehr betreffen überwiegend die Maßnahmenvorschläge A3 & A4.

Es wird angemerkt, dass die Querung der B10 an der Enzstraße durch fußverkehrsfreundliche Anpassung der Freigabe- und Räumzeiten priorisiert optimiert werden muss. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass trotzdem adäquate Freigabezeiten für Pkw notwendig sind um einen Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Als Beispiel wird hier die Brücken am Herrenwaag genannt, welche sich zurzeit im Umbau befindet. Als brisantes Thema kommt die Bahnhofstraße auf Höhe der Drehscheibe zur Sprache. Der Wunsch einiger Teilnehmenden war es, einen überbreiten Fußgängerüberweg anzubringen. Dieser ist jedoch rechtlich nicht möglich da ein FGÜ in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich nicht vorgesehen wird. Die alternative Querungshilfe ist hier eine Mittelinsel welche sich zusammen mit dem Umbau der Bushaltestellen bereits in Planung befindet.

Die in Maßnahmenvorschlag A4 thematisierte Unterführung war Teil der ersten Begehung und wurde im Zuge dessen auch besichtigt. Als Lösungsansatz wird hier eine plangleiche Querung vorgeschlagen, wobei eine Mittelinsel die Querungsbeziehungen verdeutlichen und somit absichern soll. Ein Anwesender gibt den Hinweis, dass es sich hier um einen Schulweg handelt und man den weiteren Verlauf in der Hindenburgstraße und Uhlandstraße betrachten müsse.

### Barrierefreiheit

Das zweite Handlungsfeld der Barrierefreiheit befasst sich nicht nur damit barrierefreie Wege zu schaffen und Querungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen, sondern auch mit einfachen und verständlichen Orientierungsmöglichkeiten. So soll generell eine Verbesserung der Zugänglichkeit im öffentlichen Raum erreicht werden.

Der Lösungsansatz für die Maßnahmenempfehlung B1 schlägt die Verwendung von Doppelborden an Querungen in Mühlacker vor. So können sowohl Sehingeschränkte den taktilen Teil des

Übergangs als auch Geheingeschränkte den abgesenkten Teil nutzen. Hier wird angemerkt, dass für die geplante Mittelinsel in der Bahnhofstraße eine solche barrierefreie Gestaltung vorgesehen werden soll. Der Beitrag wird von mehreren Teilnehmenden befürwortet.

Weitere Kommentare werden im Zuge der Diskussion um den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen angeführt. Bei der Platzierung der Wartehäuschen soll berücksichtigt werden, dass der Begegnungsfall zweier Kinderwägen auf Höhe der Haltestellen möglich ist.

### **Aufenthaltsqualität**

Unter dem Handlungsfeld Aufenthaltsqualität geht es darum den öffentlichen Raum für Menschen ansprechend zu gestalten. Dies kann beispielsweise durch das Anbringen von Sitz- oder Spielmöglichkeiten erreicht werden. Weiter wird versucht Angsträumen durch Beleuchtung und Gestaltung entgegen zu wirken oder diese gänzlich zu vermeiden.

Bereits während der Begehungen fiel auf, dass ein großes Potential der öffentlichen Flächen durch parkende Pkw ungenutzt bleibt. Der Maßnahmenvorschlag C1 befasst sich mit der Umgestaltung dieses Raumes in Begegnungsflächen für das öffentliche Leben. In der Diskussionsrunde bringen einige der Teilnehmenden Gestaltungsvorschläge die Bahnhofstraße betreffend ein. So kommt der Wunsch nach Wasserelementen auf, welche gerade in heißen Sommermonaten für ein angenehmes Mikroklima sorgen. Aber auch die verstärkte Umnutzung von Stellplätzen als Popup-Außengastronomie wird gerade mit Bezug auf die pandemische Lage gefordert.

### **Mehr Miteinander im Straßenverkehr**

Das letzte Handlungsfeld spiegelt das Motiv der Fußverkehrs-Checks 2021 wider. Maßnahmenvorschläge des Handlungsfeldes befassen sich damit die gegenseitige Rücksichtnahme zu vermitteln und Räume der Begegnung zu schaffen, in welchen verschiedene Verkehrsmodi gleichberechtigt koexistieren können.

In Mühlacker können immer wieder Engstellen für den Fußverkehr im Straßenraum identifiziert werden. Eine dieser Engstellen ist die Brücke über die B10. Mit dem Maßnahmenvorschlag D2 wird eine reine Fußverkehrsnutzung vorgeschlagen. Der Radverkehr würde auf verschiedene signalisierte Übergänge der B10 verlagert werden. Auf der Brücke und im direkten Umfeld würden somit mehrere Konfliktpunkte entschärft werden. Aus der Bürgerschaft wird vor einer geringen Akzeptanz der Radfahrenden gewarnt, welche die Umwege nicht in Kauf nehmen würden. Trotz der klaren Vorteile einer Trennung des Rad- und Fußverkehrs wird damit argumentiert, dass gerade der Dammweg nach Fertigstellung der Brücke stärker frequentiert und die Achse somit stärker ausgelastet werden wird. Weiterhin sorgt man sich um die Einschränkungen für den MIV auf der B10 durch verstärkte Querung von Radfahrenden.

Im Weiteren wird über Lenkungsmaßnahme vor dem Jugendhaus gesprochen. Die bisherige Beschilderung soll durch Piktogrammketten den Radverkehr am Jugendhaus vorbei leiten. Außerdem soll die Fahrbahn des Radweges vor dem Eingang zur Pergola verschwenkt werden, um den Radverkehr am Einfahren zu hindern. Zusätzlich können mobile Pflanzenkübel als naturnahe Umlaufsperrern verwendet werden. Von Seiten der Stadtwerke kommt die Anmerkung, dass die Zufahrt zur Wasserentnahmestation weiterhin möglich sein muss.

Abbildung 45: Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr

Logo: Baden-Württemberg  
Logo: nvbw  
Logo: Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Maßnahmenvorschläge

### Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr

- D1 Verbesserung der Geschwindigkeitsüberwachung
- D2 Sperrung der Brücke für den Radverkehr
- D3 Lenkungsmaßnahmen vor dem Jugendhaus
- D4 Beschilderung und Maßnahmen zur Rücksichtnahme

U. Conle  
Christoph

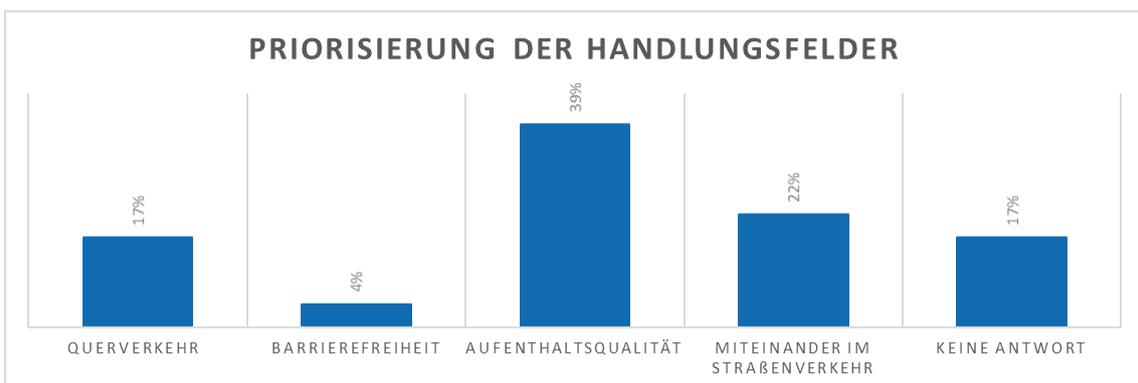
Quelle: Planersocietät

In Abbildung 4 kann die bereits genannte, rege Beteiligung der Anwesenden im Handlungsfeld Mehr Miteinander im Straßenverkehr beobachtet werden.

### 8.3.4 Priorisierung der Maßnahmevorschläge

Im Anschluss wurden die Teilnehmenden gebeten sowohl die Handlungsfelder als auch die einzelnen Maßnahmevorschläge zu priorisieren.

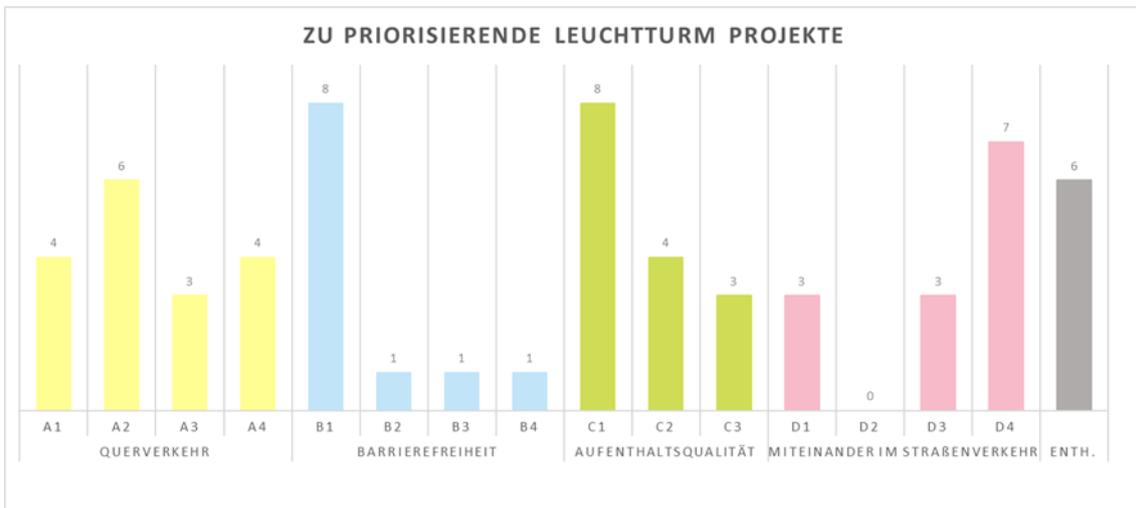
Abbildung 46: Priorisierung der Handlungsfelder



Quelle: Planersocietät

Das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität sticht in Mühlacker deutlich heraus und hat gerade im Bereich der Bahnhofstraße sehr viel Potential. Gefolgt von Mehr Miteinander im Straßenverkehr.

Abbildung 47: Leuchtturmprojekte



Quelle: Planersocietät

Auch in der Bewertung der Leuchtturmprojekte ist die Priorisierung der Handlungsfelder zu erkennen. Mit Maßnahmenvorschlag C1 soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, indem Begegnungsflächen in der Innenstadt geschaffen werden. Um für mehr Miteinander zu sorgen, priorisieren die Teilnehmenden in D4 Maßnahmen und Beschilderungen zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Abweichend von der Verteilung der Handlungsfelder sticht der Maßnahmenvorschlag B1 heraus. Es soll der barrierefreie Ausbau von Querungen in Mühlacker priorisiert werden.

Nach der Bewertung durch die Teilnehmenden stellt Herr Schmid ergänzend Fördermöglichkeiten für den Fußverkehr vor. Dabei geht er auf die einzelnen Fördermaßnahmen ein und stellt diese in Perspektive zu den vorangegangenen Leuchtturmprojekten.

### 8.3.5 Verabschiedung

Herr Schmid erklärt den nächsten Termin im Gemeinderat und stellt den Abschlussbericht in Aussicht. Im Anschluss bedankt er sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion.

Auch Herr Abicht bedankt sich bei den Mitarbeitern der Planersocietät und der Bürgerschaft für die professionelle Durchführung und Moderation beziehungsweise für die Teilnahme am Fußverkehrs-Check. Er gibt den Startschuss für die systematische Fußverkehrsförderung in Mühlacker.

## Quellenverzeichnis

---

**bast 2012 – Bundesanstalt für Straßenwesen:** Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Bergisch Gladbach, 2012, erreichbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/576/file/V217b.pdf>

**BMVI 2021 – Bundesministerium für Digitales und Verkehr -** Informationen zum neuen Bußgeldkatalog, erreichbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/update-stvo-novelle.html>

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

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

**FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011.

**FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für Lichtsignalanlagen - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (RiLSA). Köln, 2015

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

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

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

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

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

**R+T 2017 - R+T Ingenieure für Verkehrsplanung – Radverkehrskonzept Mühlacker 2017 – Handlungskonzept, Darmstadt Juni 2017**

**Stadt Mühlacker 2021 –** Beschlussvorlage 178/2021 des Gemeinderates Mühlacker vom 26.07.21 und Kurzbeschluss vom 25.08.21 zum Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen. Einsehbar im Ratsinformationssystem, erreichbar unter: <https://www.muehlacker.de/stadt/rathaus-politik/politik/ratsinformationssystem.php>

**Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2020 –** Bevölkerung im Überblick, Stadt Mühlacker (Enzkreis), erreichbar unter: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99025010.tab?R=GS236040>

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

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

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

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