Eine Initiative von Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr

nvbw Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Wir sind MOVERS Aktiv zur Schule

Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog.

Abschlussbericht Stadt Ravensburg

Fußverkehrs-Checks BW 2024

Schulwege und Schulstraßen

Karlsruhe, im Apil 2025

www.planersocietaet.de

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 1116
E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Telefon: 0231/99 99 70 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Röntgenstraße 6
76133 Karlsruhe
0721/83 16 93 - 0
0721/83 16 93 - 19

Bearbeitung

Bearbeiter:

Felix Werner (M. Sc.)
Tim Wiesler (M. Sc.)

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

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks 4

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks 6

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort 10

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern 13

4.1 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A) 14

4.2 Handlungsfeld Querungen (B) 18

4.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C) 26

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D) 33

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen 38

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung 39

6 Zusammenfassung 41

7 Dokumentation 43

7.1 Auftaktworkshop (23.10.2024) 43

7.2 Schülerbegehung (18.11.2024) 46

7.3 Öffentliche Begehung (18.11.2024) 47

7.4 Abschlussworkshop (11.02.2024) 50

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

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

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

Motto: Schulwege und Schulstraßen

In diesem Jahr stehen die Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Schulwege und Schulstraßen". Ein besonderer Fokus liegt somit auf der Schulwegplanung und den Möglichkeiten für die Einrichtung von Schulstraßen. Für Erwachsene stellt der Arbeitsweg häufig nur ein Mittel zum Zweck dar, während der Schulweg für Kinder und Jugendliche verschiedene Funktionen hat. Schüler:innen können gemeinsam ihren Schulweg bewältigen und sich über ihre Erlebnisse und bevorstehende Ereignisse austauschen. Aber der Schulweg stellt auch einen wichtigen Freiraum dar, eine Zeit, in der die Schüler:innen ohne Eltern oder Lehrer:innen unterwegs sind[1]. Allerdings gehören Kinder und Jugendliche auch zu den besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer:innen. Aufgrund ihres Alters sind viele Fähigkeiten noch nicht erlernt oder so ausgeprägt wie bei einem Erwachsenen. Daher reagieren diese im Verkehr anders, sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Kinder können z. B. bis zum 10. Lebensjahr Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen nicht einschätzen und verstehen nicht, dass diese nicht sofort anhalten können (vgl. Fussverkehr Schweiz 2009).[2] Aktuell werden bei Infrastrukturplanungen größtenteils die Fähigkeiten, Kompetenzen und Bedürfnisse von

[1] Sicher Ankommen! , Fussverkehr Schweiz, 2016, S. 3

[2] Sicher ankommen! , Fussverkehr Schweiz, 2016, S. 13

gesunden Erwachsenen im Alter von 18 bis 65 Jahren berücksichtigt. Die Fähigkeiten, Kompetenzen und Bedürfnisse von Kindern unterscheiden sich bedeutend, woraus sich im Sinne einer angestrebten Gleichberechtigung ein besonderer Handlungsbedarf in Bezug auf Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ableiten lässt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Entwicklungsstufen und Mobilitätsentwicklung

Darstellung: Planersocietät

Was sich vor Ort verbessern lässt, damit Schulwege sicherer werden und wieder mehr Kinder und Jugendliche zu Fuß zur Schule gehen, ist bei den Fußverkehrs-Checks 2024 das zentrale Thema. Denn wenn die Infrastruktur auf Schulwegen fehlerverzeihend und intuitiv gestaltet ist, kommt diese auch allen anderen Personengruppen, die zu Fuß unterwegs sind, zugute und fördert den Fußverkehr vor Ort. Insbesondere, da durch die am 5. Juli 2024 durch den Bundesrat beschlossene Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung weitere Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, z. B. an hochfrequentierten Schulwegen, zur Verfügung stehen.

Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

Das offizielle Landesportal zur Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr bietet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung und zu den Fußverkehrs-Checks. Dazu zählen Handreichungen, Arbeitshilfen, Broschüren, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen wie etwa der Erlass „Sicherer Schulweg". Zudem lässt sich über das Portal ein Newsletter abonnieren.

Das Land Baden-Württemberg bietet zur Erstellung von Schulwegplänen das webbasierte Geoinformationssystem „Schulwegplaner" unter www.schulwegplaner-bw.de an.

Weitere Informationen sowie der Ablauf und mögliche Bausteine zur Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagement sind verfügbar unter: www.movers-bw.de/

Bei Fragen zu Konzepten, der Umsetzung von Maßnahmen sowie zur Förderung stehen Ihnen die Fußverkehrsbeauftragten der Regierungspräsidien zur Verfügung. Ihre Kontaktdaten finden sich ebenfalls auf www.aktivmobil-bw.de

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

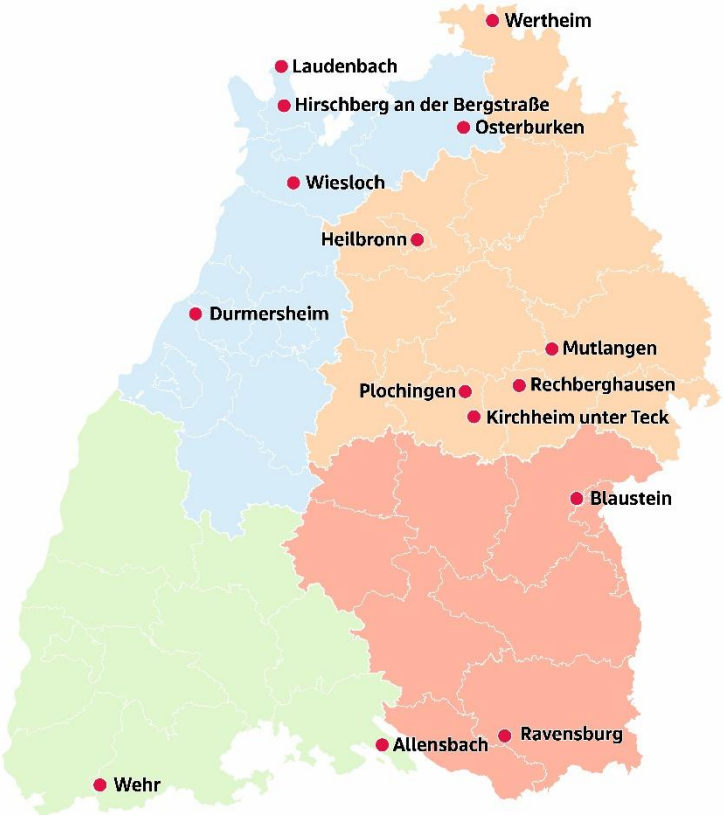
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen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

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

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

In der zehnten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 65 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2024 ausgewählt.

Abbildung 2: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2024



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

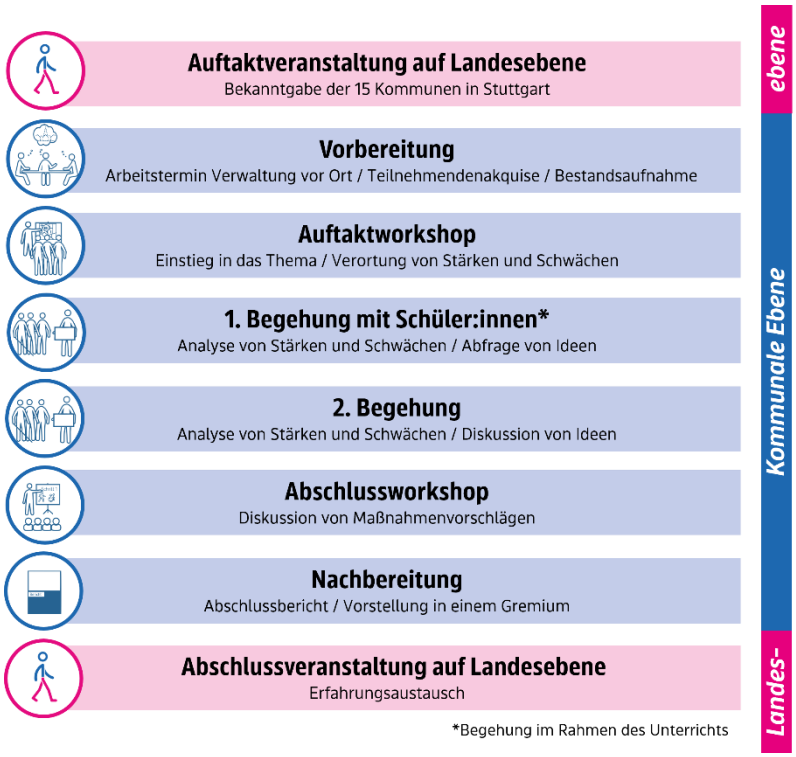
Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 24. Juli 2024 von Staatsekretärin Elke Zimmer MdL in Stuttgart offiziell vorgestellt.

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2024

Quelle: Jan Potente

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2024 bis ins Frühjahr 2025.

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks

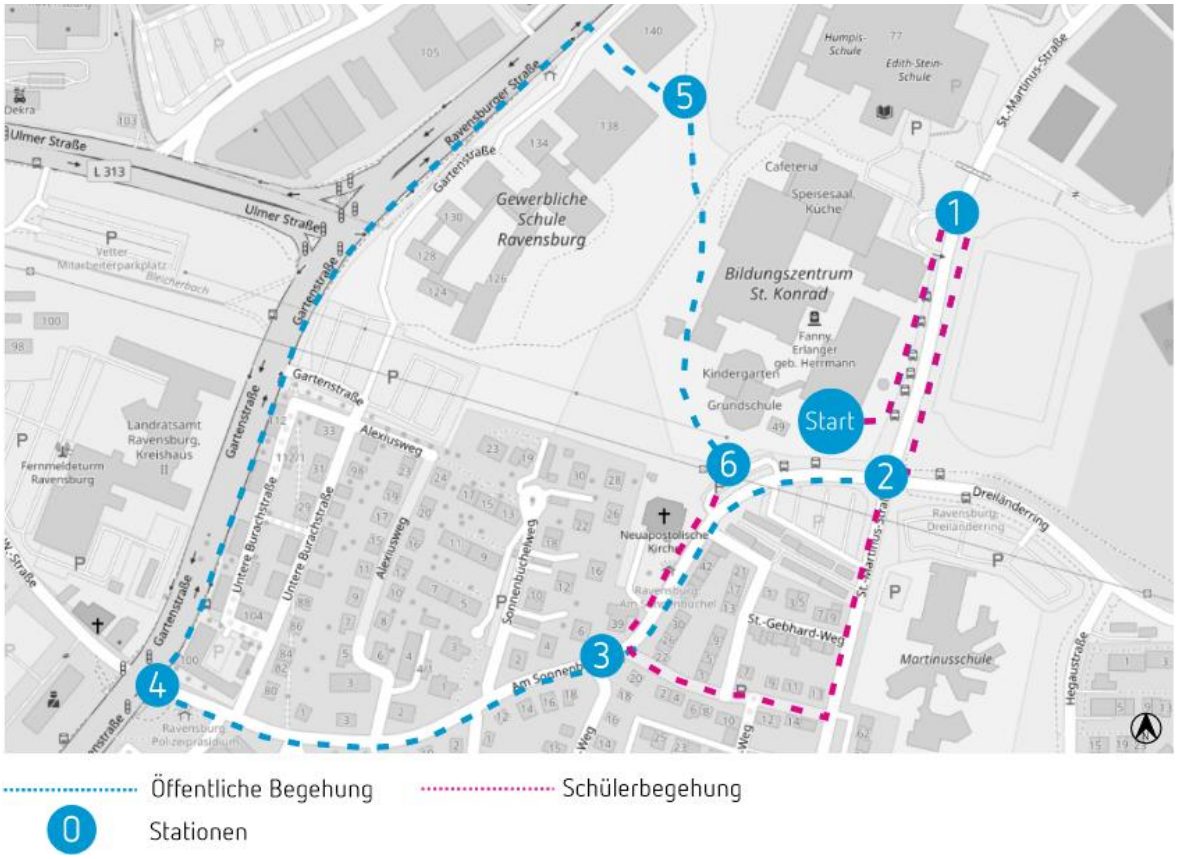


Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop (Abbildung 4). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 7 Dokumentation protokolliert.

Beim **Auftaktworkshop**, der in der Aula der Realschule des Bildungszentrums St. Konrad stattfand, wurden den Teilnehmenden die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zu Schulwegen vorgestellt, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen rund um das Bildungszentrum St. Konrad in Ravensburg zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch sowie einer Kurzbegehung vor Ort schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche im Umfeld des Bildungszentrums, mit dem Fokus auf die St.-Martinus-Straße und Am Sonnenbüchel, zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen herausgearbeitet werden, bspw. zur Verbesserung der Querungssituation oder zur Reduktion des Hol- und Bring-Verkehrs. Dabei kamen diverse Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Der vorgestellte Routenverlauf für die öffentliche Begehung entsprach im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhaltete neuralgische Punkte.

Abbildung 5: Übersicht der Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org/copyright

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks starteten in Ravensburg am Bildungszentrum St. Konrad. Die ersten beiden Stationen beider Begehungen waren auf Höhe der Fußgängerampel St.-Martinus-Straße sowie am Knotenpunkt Am Sonnenbüchel/Dreiländerring/St.-Martinus-Straße. Von dort führte die Schülerbegehung über die Ruprecht-Meyer-Straße zum Bushaltepunkt Am Sonnenbüchel. Abschließende Stationen der Begehung waren dann die Elternhaltestelle vor der

Schule und die Wege zwischen Bildungszentrum St. Konrad und den gewerblichen Schulen. Die öffentliche Begehung verlief ausgehend vom signalisierten Knotenpunkt Am Sonnenbüchel / Dreiländerring / St.-Martinus-Straße entlang der Straße Am Sonnenbüchel ebenfalls zum Bushaltepunkt Am Sonnenbüchel. Nachfolgend wurde die Unterführung am Knotenpunkt Gartenstraße / Am Sonnenbüchel begutachtet. Von dort verlief die Route entlang der Gartenstraße über die gewerblichen Schulen zurück zum Bildungszentrum, wo an der Elternhaltestelle die abschließende Station der Begehung war.

Der **Abschlussworkshop** 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.

Ausblick: Weiter mit MOVERS – Aktiv zur Schule

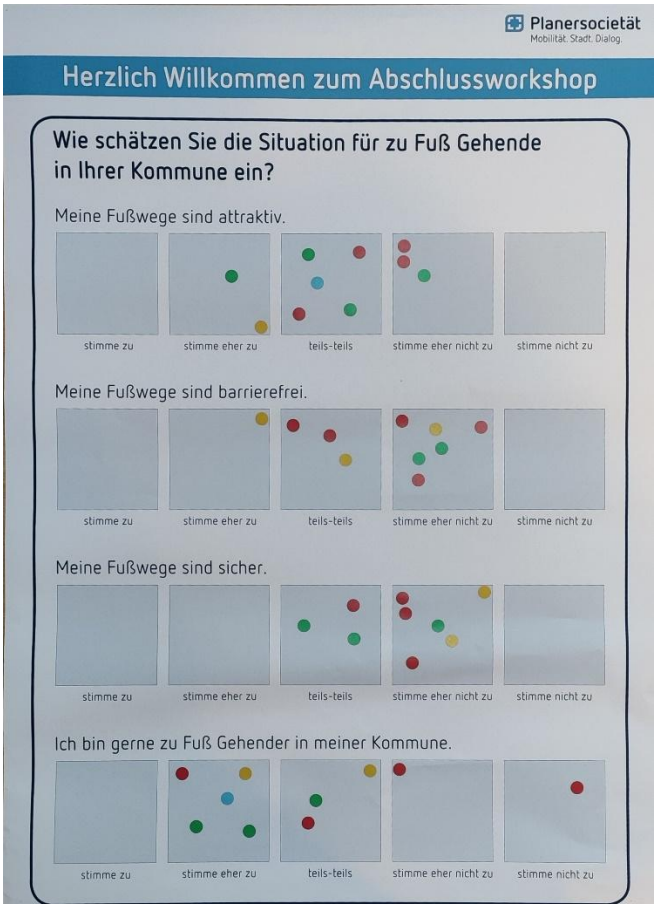
Im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks werden die Teilnahme-Kommunen durch das Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule weiter zum Thema unterstützt. Mit dem Landesprogramm bündelt das Land Baden-Württemberg Maßnahmen dafür, dass Schulwege sicher und selbstaktiv zurückgelegt werden können. Das interministerielle Landesprogramm berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die eine sichere und selbstaktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen ermöglichen. Seit dem „Erlass Sicherer Schulweg 2022/23" müssen an allen Grundschulen Gehschulwegpläne sowie an allen weiterführenden Schulen Geh- und Radschulwegpläne erstellt werden, die alle drei Jahre zu aktualisieren sind. MOVERS berät die Teilnahmekommunen, wie die nächsten Schritte angegangen werden können, und erläutert digitale Angebote, mit denen im Nachgang der Fußverkehrs-Checks Schulwegpläne erstellt bzw. überarbeitet werden können.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs im Umfeld des Bildungszentrums identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden entweder positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet äußern (Abbildung 6). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit mit einer negativen Tendenz bewertet werden. Die Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune" wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops eher positiv bewertet.

Abbildung 6: Situation des Fußverkehrs in Ravensburg



Quelle: Planersocietät

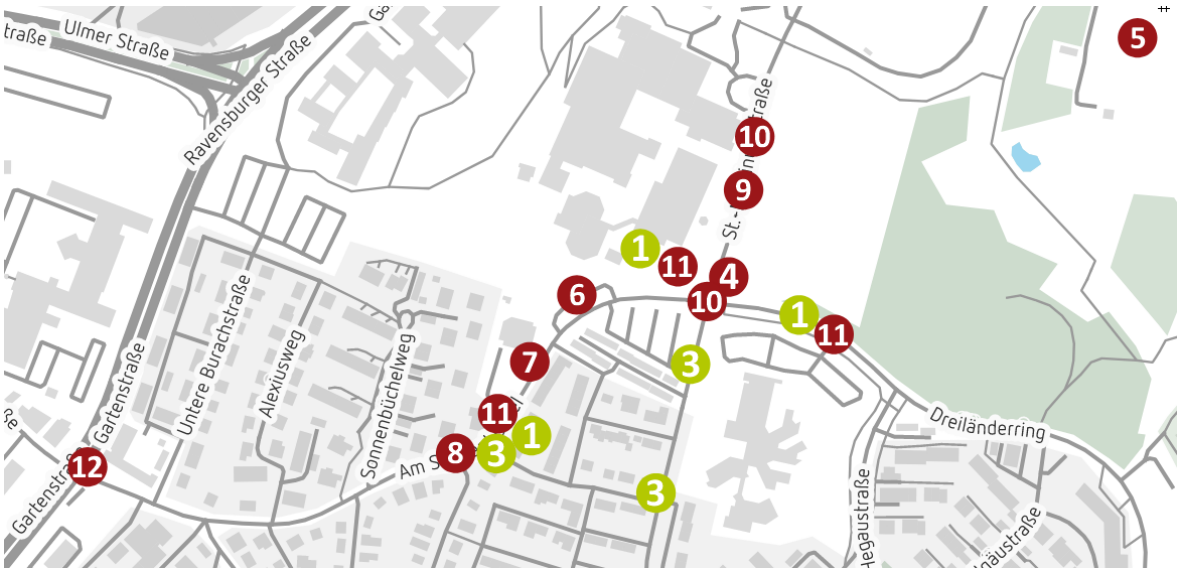
Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs im Umfeld des Bildungszentrums St. Konrad

Nr.	Bewertung - Beschreibung		Beispielbild
1	+	Der Großteil der Bushaltepunkte im Umfeld des Schulgeländes ist ohne Querung der anliegenden Straßen oder durch Querungshilfen gesichert (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg) zugänglich	
2	+	Den Eltern des direkt an das Schulzentrum angrenzenden Kindergartens steht eine großzügig dimensionierte Hol- und Bring-Zone zur Verfügung.	

3	+	Poller im öffentlichen Straßenraum wurden zum Großteil mit zweifarbigem Reflektorband versehen, was sehbeeinträchtigten Personen die eigenständige Mobilität erleichtert.	
4	–	Die Grünzeiten für den Fußverkehr sind am signalisierten Knotenpunkt Am Sonnenbüchel / St.-Martinus-Straße / Dreiländerring gering. Zudem wird der abbiegende Kfz-Verkehr zeitgleich mit den Schüler:innen freigegeben.	
5	–	Insbesondere zu Schulbeginn und -ende besteht in den umgebenden Straßen ein sehr hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, sodass bspw. der Linienbusverkehr behindert oder querende Schüler:innen gefährdet werden.	
6	–	Ein signifikanter Anteil des Verkehrsaufkommens zu den Stoßzeiten ist auf Hol- und Bring-Verkehre des Bildungszentrums sowie weiterer Schulen zurückzuführen. Eltern nutzen in diesem Zuge die Hol- und Bring-Zone des Kindergartens, die Buswendeplatte sowie den Mitarbeiterparkplatz der Schule. Dies führt zu chaotischen Situationen.	
7	–	Die Straße Am Sonnenbüchel ist einer der Hauptschulwege zum Bildungszentrum. Jedoch sind die Gehwege relativ schmal, was sich in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen auf das Sicherheitsempfinden der Kinder auswirkt.	
8	–	Im Umfeld der Schule gibt es bereits mehrere gesicherte Querungsstellen. Insbesondere Am Sonnenbüchel stehen den Schüler:innen ausschließlich Mittelinseln zu Verfügung, die teilweise eingeschränkte Sichtbeziehungen aufweisen.	

9	⛔	Die Schutzstreifen in der St.-Martinus-Straße werden beparkt und sind unabhängig davon unzureichend dimensioniert. Dies führt dazu, dass Schüler:innen den Gehweg zum Fahren benutzen, wo es zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr kommt.	
10.	⛔	Die Querungen verfügen i. d. R. über abgesenkte Borde, wovon bspw. Rollstuhlfahrende oder Kinder mit Tretroller profitieren. Für seheingeschränkte Personen stellt dies jedoch eine Behinderung in ihrer selbstständigen Mobilität dar, da so der Übergang von Seitenraum und Fahrbahn nur schwer erkennbar sind.	
11.	⛔	Die Bushaltestellen sind weder mit taktilen Leitelementen ausgestattet noch ist ein barrierefreier Zu- oder Ausstieg möglich.	
12.	⛔	Der Fußverkehr ist nicht in die Signalisierung des Knotenpunkts Am Sonnenbüchel / Gartenstraße integriert. Die vorhandene Unterführung stellt für die Schüler:innen ein Angstraum dar.	

Abbildung 7: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Datengrundlage: www.openstreetmap.org/copyright

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Verkehrssicherheit:**
  Die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr hat oberste Priorität, insbesondere auf Schulwegen. Kinder verfügen über ein noch nicht vollständig entwickeltes Gefahrenbewusstsein und sind in ihrer Wahrnehmung sowie Reaktionsfähigkeit eingeschränkt. Deshalb ist es essenziell, die Schulwege so zu gestalten, dass Gefahrenquellen minimiert und sichere Bedingungen geschaffen werden. Verkehrsberuhigte Bereiche, gut einsehbare und übersichtlich gestaltete Straßenräume sowie klare Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und motorisiertem Verkehr tragen dazu bei, das Risiko von Unfällen zu senken. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem Schulumfeld, wo sich sowohl Schüler- als auch Hol- und Bringverkehre bündeln.
- **Querungen:**

  Fahrbahnquerungen in Ravensburg stellen für Schüler:innen auf ihrem Schulweg häufig die größte Herausforderung dar. Sichere und gut gestaltete Querungsanlagen spielen daher eine entscheidende Rolle. Sie bilden zusammen mit ausreichend breiten und barrierefreien Gehwegen die Grundlage für ein durchgängiges und sicheres Wegenetz. Entsprechende Infrastrukturmaßnahmen tragen nicht nur dazu bei, die Sicherheit der jüngsten Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sondern fördern auch die eigenständige und umweltfreundliche Mobilität.
- **Barrierefreiheit:**

  Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Auch Kinder profitieren von barrierefreien Wegen und Infrastruktur.

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 bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, die während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen im Anhang des Abschlussberichts wieder.

4.1 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A)

Verkehrssicherheit beinhaltet sowohl die objektive Sicherheit, also das tatsächliche Unfallrisiko, als auch die subjektive Sicherheit, also das persönliche Sicherheitsgefühl. Besonders für Kinder, die im Straßenverkehr oft impulsiv handeln, sich leicht ablenken lassen und Geschwindigkeiten oder Entfernungen von bzw. zu anderen Verkehrsteilnehmenden noch nicht richtig einschätzen können, sind diese Faktoren entscheidend.

Kinder müssen befähigt werden, trotz ihrer noch nicht vollständig entwickelten Fähigkeiten den Schulweg eigenständig und sicher zu bewältigen. Klare Sichtbeziehungen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und sichere Querungsmöglichkeiten tragen dazu bei, Unfälle zu vermeiden. Ebenso wichtig ist die subjektive Sicherheit: Gut beleuchtete, übersichtliche Wege ohne Angsträume fördern die selbstständige Mobilität. Durch bauliche und gestalterische Maßnahmen kann eine kindgerechte Verkehrsumgebung geschaffen werden, die Sicherheit und Aufenthaltsqualität vereint.

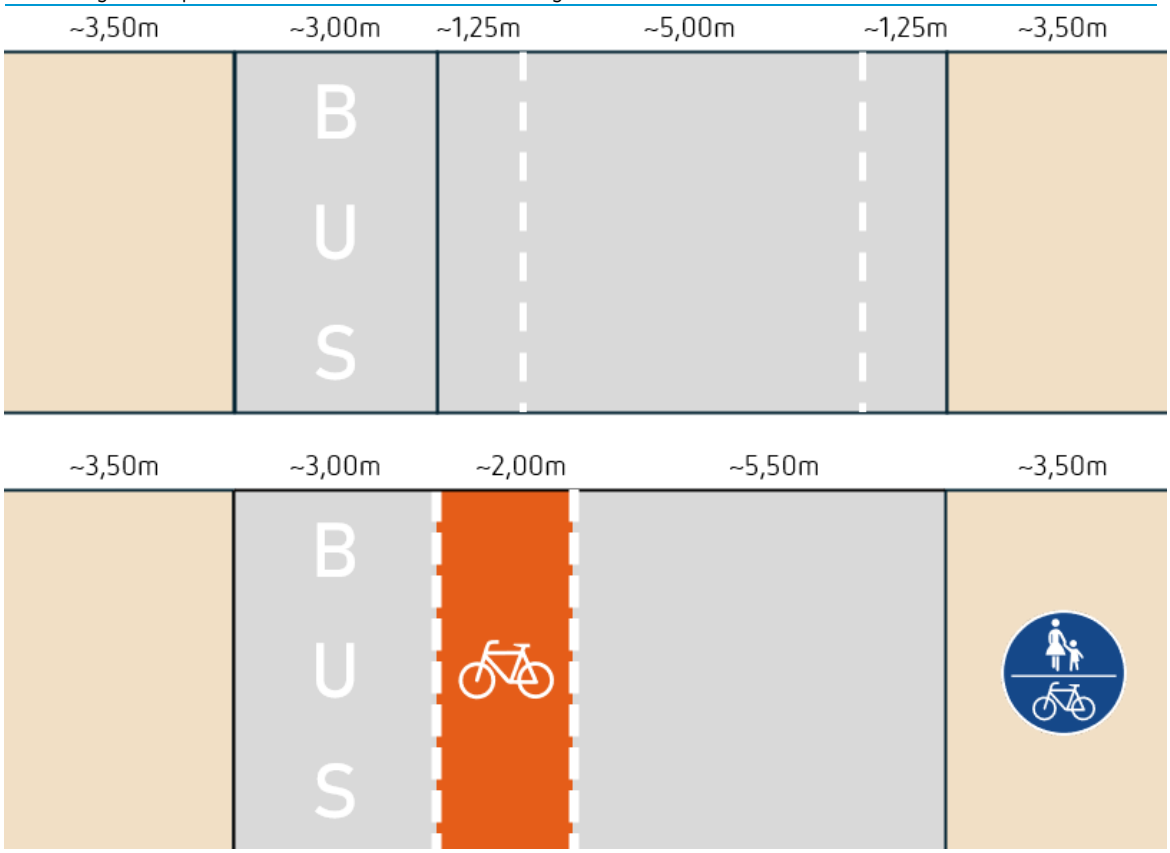
A1 – Schwerpunktkontrollen St.-Martinus-Straße	
Problem/ Mangel:	In der St.-Martinus-Straße, direkt am Bildungszentrum St. Konrad gelegen, stellt das Halten und Beparken der Schutzstreifen durch die Hol- und Bringverkehre ein großes Problem dar. Radfahrende Kinder nutzen deshalb die Gehwege, wo es dann zu Nutzungskonflikten mit den zu Fuß gehenden Kindern kommt.
Handlungsvorschlag:	Ein Ansatz zur Lösung dieses Problems ist die Durchführung von Schwerpunktkontrollen durch das Ordnungsamt. Die regelmäßige Präsenz zu den Hol- und Bringzeiten und etwaige Bußgelder können das ordnungswidrige Halten und Parken auf den Schutzstreifen nachhaltig reduzieren und so die Sicherheit der Rad fahrenden Kinder verbessern.
Erläuterung und Hinweise:	*Als Resultat der Begehungen wurden die Kontrollen in der St.-Martinus-Straße von der Ravensburger Ordnungsbehörde bereits vor den Weihnachtsferien intensiviert.*

A2 – Nutzungskonflikte in der St.-Martinus-Straße

Problem/Mangel:	Unabhängig von Falschparkenden wird die geringe Breite der bestehenden Radinfrastruktur in der St.-Martinus-Straße als Problem wahrgenommen. Insbesondere Kinder fühlen sich beim Fahren auf den schmalen Schutzstreifen unsicher und weichen daher auf die anliegenden Gehwege aus. In der Folge entstehen, wie bereits in Maßnahmenempfehlung A1 beschrieben, Nutzungskonflikte mit zu Fuß gehenden Schüler:innen.
Handlungsvorschlag:	Um dieses grundlegende Problem zu lösen, soll eine alternative Aufteilung des Straßenraumes geprüft werden. Ziel: die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.
Erläuterung und Hinweise:	-

Skizze:

Abbildung 8: Beispielhafte Skizze für eine Neuaufteilung des Straßenraumes



Quelle: Planersocietät

A3 – Attraktivierung der Unterführung Gartenstraße / Am Sonnenbüchel

Problem / Mangel:

Unterführungen stellen häufig Angsträume dar. Insbesondere Kinder sind diesbezüglich sehr sensibel. Dies zeigt sich auch bei der Unterführung am Knotenpunkt Gartenstraße / Am Sonnenbüchel, die von den Kindern aufgrund der unzureichenden Beleuchtung sowie wenig einladenden Gestaltung und Sauberkeit nach Möglichkeit gemieden wird.

Abbildung 9: Unterführung (A3)

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um die Unterführung Gartenstraße / Am Sonnenbüchel sicherer und attraktiver zu gestalten, sollte eine Verbesserung der Beleuchtung geprüft werden. Eine hellere, gleichmäßige Ausleuchtung kann das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich erhöhen. Zusätzlich könnte eine optische Umgestaltung, idealerweise unter Einbeziehung der Kinder, die Aufenthaltsqualität steigern und die Identifikation mit dem Ort fördern.

Als Alternative sollte im Rahmen der Planungen zur Radschnellverbindung RS9 geprüft werden, ob eine Integration des Fußverkehrs in die Signalisierung möglich ist.

Erläuterung und Hinweise:

Normalerweise sind ebenerdige Querungsmöglichkeiten Unter- und Überführungen vorzuziehen. Daher sollte nur in begründeten Einzelfällen bspw. um Höhenunterschiede zu überbrücken auf Unter- und Überführungen zurückgegriffen werden. Vorhandene Unter- und Überführungen, die nicht durch planfreie Querungen ersetzt werden können, sollten aufgewertet werden, so dass deren Barrierewirkung minimiert wird. Generell ist zur Vermeidung von Angsträumen auch tagsüber eine ausreichende Beleuchtung sicherzustellen. Bei Neu- und Umbauten von nicht planfreien Querungen sind diese für alle Nutzergruppen zu gestalten und die erforderliche Regelbreite und Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 10: Beispiele für Unterführungen

Quelle: Planersocietät, Singen Hohentwiel (r.) & Mannheim (r.)

A4 – Anpassung der Verkehrsführung am „Drive In" Am Sonnenbüchel

Problem/Mangel:

Der zum Bildungszentrum St. Konrad gehörende Kindergarten verfügt über eine eigene, „Drive In" genannte, Hol- und Bringzone, die sich direkt am Bildungszentrum befindet. In der Praxis führt dies dazu, dass der „Drive In" auch von Eltern der Schüler:innen rege genutzt wird, wodurch es zu einer Überlastung der Hol- und Bringzone kommt. Insbesondere Linksabbieger, die in den „Drive In" einfahren oder diesen verlassen wollen, führen somit einen Rückstau herbei, der u. a. auch den Busverkehr betrifft. Darüber hinaus beeinträchtigt die chaotische Verkehrssituation den Schüler:innenverkehr entlang der Straße Am Sonnenbüchel.

Abbildung 11: „Drive In" (A4)

Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

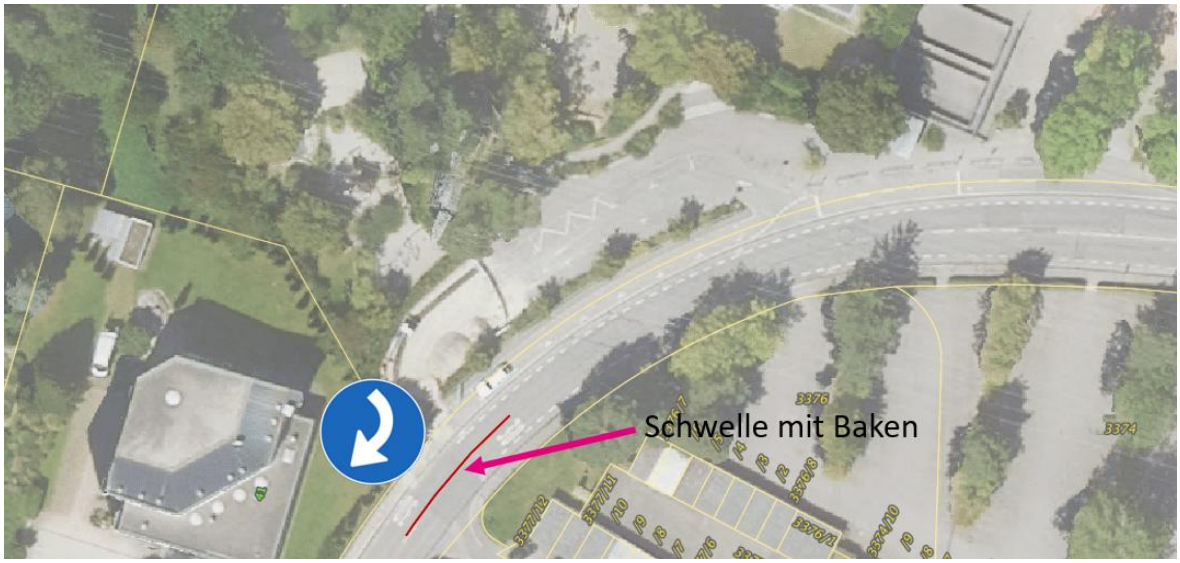
Um die Einschränkungen des Verkehrs zu reduzieren, soll zunächst das Ausfahren aus der Hol- und Bringzone nach links mittels VZ 209-20 „vorgeschrieben Fahrtrichtung rechts" unterbunden werden. Zeigt die Beschilderung ohne zusätzliche Maßnahmen keine Wirkung kann die Beschilderung ggf. zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Schwelle mit Baken in der Mitte der Fahrbahn ergänzt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Durch die Umsetzung der Maßnahme ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den Pkw- und Busverkehr zu erwarten. Zudem sollten die Nutzungskonflikte mit zu Fuß Gehenden minimiert werden.

Skizze:

Abbildung 12: Beispielhafte Darstellung der angepassten Verkehrsführung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Geoportal BW

4.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Sichere Straßenüberquerungen bilden zusammen mit adäquaten Gehwegen die Grundlage für durchgängige und nutzerfreundliche Wegenetze. Dennoch stellt das Queren von Straßen für zu Fuß Gehende in der Praxis oft eine der größten Herausforderungen dar – insbesondere an stark befahrenen Straßen oder an Stellen ohne angemessene Infrastruktur. Um Sicherheit und Komfort für zu Fuß Gehende zu erhöhen, stehen verschiedene Arten von Querungsanlagen zur Verfügung. Diese unterscheiden sich unter anderem darin, ob der Fußverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat oder nicht. Die Wahl der geeigneten Querungsanlage hängt von mehreren Faktoren ab: der Anzahl der querenden Personen, der Art des Querungsbedarfs (punktuell oder linear), der Verkehrsdichte und -geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der Breite und Beschaffenheit der Fahrbahn sowie der spezifischen Nutzung des Umfelds. Zusätzlich spielen Aspekte wie Barrierefreiheit, Beleuchtung und Sichtbarkeit eine wesentliche Rolle, um Querungen sicher und für alle Verkehrsteilnehmenden zugänglich zu gestalten.

Abbildung 13: Unterschiedliche Überquerungsanlagen

Darstellung: Planersocietät

B1 – Fußgängerfreundliche Signalisierung Am Sonnenbüchel/St.-Martinus-Str./Dreiländerring

Problem/ Mangel:

Abbildung 14: Signalisierter Knotenpunkt (B1)

Quelle: Planersocietät, St. Martinus-Straße

Die Signalisierung des Knotenpunkts Am Sonnenbüchel/St.-Martinus-Str./Dreiländerring erleichtert zwar den Schulweg vieler Kinder, weist jedoch Defizite auf. So wird der abbiegende Kfz-Verkehr zeitgleich mit dem Fußverkehr freigegeben, was zu gefährlichen Konflikten führt. Zudem sind die Grünphasen für zu Fuß Gehende kurz bemessen und nicht aufeinander abgestimmt, was insbesondere bei der mehrstufigen Querung der Straßen problematisch ist. Wer beispielsweise zunächst die St.-Martinus-Straße und anschließend die Hauptstraße queren muss, trifft nach der ersten Querung häufig auf eine rote Ampel und muss erneut warten. Die Wartezeiten werden dadurch weiter verlängert, sodass viele Kinder nicht in einer Grünphase vollständig die Straße überqueren können. Durch das erneute Warten steigt das Risiko für Rotlichtverstöße erheblich.

Handlungsvorschlag:

Um die Sicherheit und Attraktivität des Schulwegs zu erhöhen, sollte eine Prüfung des Signalprogrammes erfolgen. Ziel sind kürzere Wartezeiten, längere und besser nutzbare Grünphasen für den Fußverkehr sowie – wenn möglich – eine vollständige Trennung von Fuß- und abbiegendem Kfz-Verkehr. Damit ließe sich die Kreuzung deutlich sicherer und fußgängerfreundlicher gestalten, wovon insbesondere die Schüler:innen profitieren.

Erläuterung und Hinweise:

Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass zu Fuß Gehende Vorrang vor abbiegenden Fahrzeugen haben (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende empfehlenswert.

Darüber hinaus haben die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichtverstößen im

	Fußverkehr sonst deutlich erhöht.[3] Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnelle zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus. Senioren oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden.[4]
Weitere Einsatzorte:	Eine Priorisierung des Fußverkehrs an signalisierten Knotenpunkt im Zuge von Hauptschulwegen ist stets sinnvoll, da Kinder so in ihrer eigenständigen und aktiven Mobilität unterstützt und geschützt werden. Dennoch ist die Priorisierung immer in Abwägung mit dem Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs zu betrachten.

[3] FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002, S. 23

[4] FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln, 2015, S. 26

B2– Gesicherte Querung Haltestelle Am Sonnenbüchel

Problem / Mangel:

In unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle Am Sonnenbüchel befindet sich eine Mittelinsel als Querungshilfe. Aufgrund der Lage in einer Kurve sind die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr eingeschränkt, was vor allem ein sicheres Queren für Schüler:innen erschwert. Die Nutzung des östlichen Gehweges ist aufgrund der geringen Breite und des damit verbundenen Umwegs für den Schüler:innenverkehr keine attraktive Alternative.

Abbildung 15: Mittelinsel im Bestand (B2)

Quelle: Planersocietät, Am Sonnenbüchel

Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte geprüft werden, die Mittelinsel durch einen Fußgängerüberweg zu ersetzen. Dieser sollte an einer anderen Stelle mit besseren Sichtbeziehungen angelegt werden, so dass herannahender Kfz- und querender Fußverkehr sich frühzeitig erkennen können. Ein solcher Überweg würde dem Fußverkehr Vorrang einräumen, was die Querung besonders für Kinder sicherer und komfortabler gestaltet.

Erläuterung und Hinweise:

Um die Aufstellflächen für den Fußverkehr zu vergrößern und die Sichtbeziehungen zu stärken, könnte die Anlage vorgezogener Seitenräume (vgl. Good-Practice-Beispiel) geprüft werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 16: Beispiele für Fußgängerüberwege

Quelle: Planersocietät, St. Leon-Rot (l.), Obersulm (r.)

Weitere Einsatzorte:

Aufgrund ihres Entwicklungsstandes haben Kinder Schwierigkeiten, Geschwindigkeiten und Entfernungen richtig einzuschätzen oder sich in komplexen Verkehrssituationen, wie dem Überqueren von Mittelinseln in zwei Etappen, sicher zu verhalten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind daher Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen Mittelinseln aufgrund des Vorrangs vorzuziehen.

B3 – Gesicherte Querung Hegaustraße / Dreiländerring

Problem / Mangel:

An der Einmündung Hegaustraße / Dreiländerring fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende im Längsverkehr, obwohl es sich um einen Hauptschulweg handelt. Dies stellt insbesondere für Kinder ein Hindernis dar, da ihre eigenständige und aktive Mobilität ohne den Vorrang einer Querungshilfe erschwert wird.

Abbildung 17: Querungsstelle (B3)

Quelle: Planersocietät, Hegaustraße

Handlungsvorschlag:

Es sollte geprüft werden, ob die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs erfüllt sind. Hier ist insbesondere die erforderliche Kfz-Verkehrsstärke ein zentraler Faktor.

Erläuterung und Hinweise:

Um die Kommunen des Landes dabei zu unterstützen, mehr und sichere Fußgängerüberwege einzurichten, hat das Ministerium für Verkehr einen Planungsleitfaden erarbeitet. Dieser erläutert die Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Der Planungsleitfaden erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den R-FGÜ 2001 und wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt. Bestandteil ist auch eine Erleichterung des Einsatzes von FGÜ (z. B. in Tempo-30-Zonen oder auf typischen Wegen von besonders Schutzbedürftigen). Im Rahmen der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wurde beschlossen, dass die Maßgaben der R-FGÜ 2001 von nun an als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind, was im Zuge einer begründeten Einzelfallentscheidung auch die Anlage von Fußgängerüberwegen ohne die zuvor zwangsläufig erforderliche Kfz-Verkehrsstärke ermöglicht.

B4– Gehwegüberfahrten Am Sonnenbüchel

Problem/ Mangel:

Entlang der Vorfahrtsstraße Am Sonnenbüchel, die als wichtiger Schulweg dient, wird der Fußverkehr derzeit nicht ausreichend berücksichtigt. So wird der Fußverkehr entlang der Hauptverkehrsrichtung nicht ausreichend priorisiert, sodass es an den Einmündungen zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr kommt. Besonders für Kinder auf dem Schulweg stellt dies ein Sicherheitsrisiko dar, da sie i. d. R. leichter übersehen werden und/oder Kfz-Fahrende u. U. nicht mit querendem Fußverkehr rechnen. Zudem erschweren teilweise große Kurvenradien das Queren, wodurch lange Querungsdistanzen zurückzulegen sind und der einfahrende Kfz-Verkehr kaum abgebremst wird.

Abbildung 18: Beispielhafte Einmündung (B4)

Quelle: Planersocietät, Obere Burachstraße

Handlungsvorschlag:

Zur Erhöhung der Sicherheit und Sichtbarkeit des Fußverkehrs sollte die Anlage von Gehwegüberfahrten geprüft werden. Diese würden dem Fußverkehr Vorrang gegenüber ein- und ausfahrendem Verkehr einräumen und die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrenden auf querende Personen lenken. Zusätzlich sollte eine Reduzierung der Kurvenradien in Betracht gezogen werden, um die Querungsdistanzen zu verkürzen und das Tempo des abbiegenden Verkehrs zu verringern. Diese Maßnahmen sollten geprüft werden, wenn ohnehin bauliche Anpassungen oder Sanierungen erfolgen. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit würde so auch die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Bei baulichen Eingriffen sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien nicht durch Einbauten wie bspw. Laternen beeinträchtigt werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 19: Beispielhafte Gehwegüberfahrten

Quelle: Planersocietät, Bielefeld (l.), Reutlingen (r.)

Weitere Einsatzorte:	Gehwegüberfahrten eignen sich vor allem entlang von Hauptverkehrsstraßen mit hoher Fußgängerfrequenz, wenn die Nebenrichtung nur eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr hat. Regelmäßiger Linienbus- oder sonstiger Schwerverkehr sind Ausschlusskriterien für die Anlage von Gehwegüberfahrten.

B5 – Mittelinsel Kreuzung Obere Burachstraße / Locherhofweg / Am Sonnenbüchel

Problem/ Mangel:

Am Knotenpunkt Obere Burachstraße / Locherhofweg / Am Sonnenbüchel münden die beiden erstgenannten Straßen spitzwinklig auf die bevorrechtigte Straße Am Sonnenbüchel. Durch diese ungewöhnliche Anordnung entsteht ein sehr breiter Einmündungsbereich mit einer Querungsdistanz von über 20 Metern. Für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, stellt dies eine erhebliche Barriere dar, da lange und ungeschützte Querungen notwendig sind. Zudem lädt die weit aufgefächerte Einmündung den Kfz-Verkehr dazu ein, ungebremst von Am Sonnenbüchel in die Obere Burachstraße oder den Locherhofweg einzufahren. Dadurch entstehen unübersichtliche und potenziell gefährliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Abbildung 20: Querungssituation (B5)

Quelle: Planersocietät, Am Sonnenbüchel

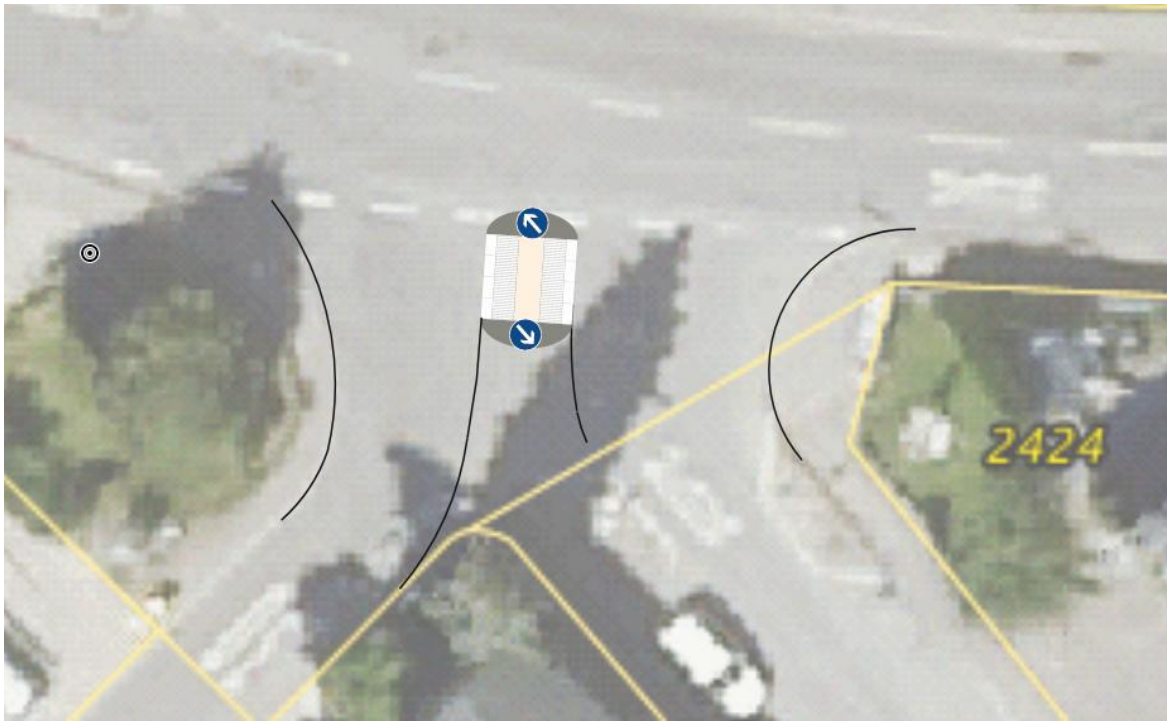
Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Querungssituation und somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte die Trennung der beiden Zufahrten von Locherhofweg und Oberer Burachstraße durch eine barrierefreie und ggf. begrünte Mittelinsel geprüft werden. Diese Maßnahme würde die Querungsdistanz erheblich verringern und den Kfz-Verkehr dazu bringen, langsamer und aufmerksamer in die Nebenstraßen einzufahren. Zusätzlich sollte die Einführung einer Einbahnstraßenregelung für die Obere Burachstraße geprüft werden, sodass dort künftig nur noch das Einfahren zulässig wäre. Das Ausfahren könnte über die Untere Burachstraße erfolgen, die bereits als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Diese Regelung entspricht dem Charakter der Oberen Burachstraße, da dort aufgrund der geringen

	Fahrbahnbreite und des daraus resultierenden einseitigen Parkens ohnehin wenig Raum für Begegnungsverkehr besteht.
Erläuterung und Hinweise:	*Mittelinseln sind für zu Fuß Gehende besonders geeignete Überquerungsanlagen, wenn beispielsweise die Anlage eines Fußgängerüberwegs nicht möglich ist. Sie können punktuell im Verlauf wichtiger Fußverkehrsstrecken oder auch linienhaft beispielsweise an Knotenpunkten eingerichtet werden. Zu beachten ist die Mindestbreite der Insel von 2,0 m, die nur im Ausnahmefall angepasst werden darf.[5] Empfohlen wird eine Breite der Insel auf Höhe der Querung von 2,5 bis 3,0 m.[6] Weiter ist für die Erkennbarkeit der zu Fuß Gehenden auch auf der Mittelinsel Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Das notwendige Freihalten von Sicherheitsabständen zu angrenzenden Fahrbahnen und damit das Parken und das Halten im Umfeld der Inseln ist ebenso von Relevanz.[7] Auf Hauptschulwegen sind gesicherte Querungen (FGÜ/LSA) ausdrücklich ungesicherten Querungen vorzuziehen.*

Skizze:

Abbildung 21: Beispielhafte Skizze der angepassten Verkehrsführung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Geoportal BW

[5] FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006, S. 89

[6] FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002, S. 21

[7] FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006, S. 89

4.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

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 der Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen[8]. Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse – es können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören Aspekte wie z. B. freie Gehgassen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperren, ausreichend Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlage oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen, selbstständig mobil zu sein. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen[9]. Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

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.

Abbildung 22: Barrierefreiheit

Quelle: https://www.vdk.de, Darstellung: Planersocietät

[8] Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden, S. 7

[9] DIMR 2018 - Deutsches Institut für Menschenrechte: Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschen-rechtlicher Perspektive

C1– Hindernisfreie Wege

Problem / Mangel:

Im gesamten Untersuchungsgebiet befinden sich immer wieder Hindernisse wie Verteilerkästen, Schilder, Umlaufgitter und Poller in oder entlang der Gehbahn des Fußverkehrs. Diese Engstellen schränken die nutzbare Gehwegbreite für zu Fuß Gehende ein und behindern insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, wie Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen. Auch für sehbehinderte Personen stellen diese Hindernisse ein Problem dar, da sie teilweise nicht ausreichend kontrastiert oder taktil erfassbar sind. Dadurch wird die Barrierefreiheit erheblich eingeschränkt und das eigenständige und komfortable Fortbewegen zu Fuß beeinträchtigt.

Abbildung 23: Verkehrszeichen u. Verteilerkasten in der Gehbahn (C1)

Quelle: Planersocietät, Am Sonnenbüchel

Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Sicherheit sollte eine systematische Erfassung und Prüfung der bestehenden Hindernisse im öffentlichen Raum erfolgen. Wo möglich, sollten Hindernisse aus der Gehbahn entfernt oder außerhalb der nutzbaren Gehwegbereiche angeordnet werden. Dort, wo ein vollständiges Entfernen nicht möglich ist, sollten Hindernisse mit ausreichender Kontrastierung und gegebenenfalls taktilen Elementen versehen werden, um auch von sehbehinderten Personen oder in der Nacht frühzeitig erkannt werden zu können.

Erläuterung und Hinweise:

Kontraste von wesentlicher Bedeutung: taktile Kontraste und visuelle Kontraste. Ein typisches Beispiel für taktile Kontraste ist der Unterschied zwischen Pflasterstein und Asphaltdecken. Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien oder durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt.

Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen zu vermeiden und damit Stolpern, Abrutschen und Umknicken. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden.[10] Hierfür sind die Treppenstufen mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante zu markieren.

Auch Hindernisse und Stadtmobiliar sollten für alle Personen wahrnehmbar sein, um Verletzungen zu vermeiden. Hierfür sind eine kontraststarke Gestaltung mit Signalfarben bzw. einer Farbe, die sich von der Umgebung unterscheidet, sowie die taktile Auffindbarkeit über Bodenindikatoren hilfreich. Um den Kontrast zu

[10] DIN 18040-3 2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014.

verbessern, können auch Reflektoren eingesetzt werden. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein (vgl. FGSV 2011/DIN 32975:2009-12).[11][12] *Zur Erkennbarkeit von Hindernissen mit einem Langstock sind an baulichen Elementen zusätzliche Querstreben in max. 15 cm Höhe anzubringen (vgl.* Abbildung 24 *und Kapitel 3.4).*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 24: Beispiele für kontrastierende Reflektoren

Quelle: Planersocietät, Ravensburg

C2 – Barrierefreier Ausbau bestehender Querungshilfen

Problem/ Mangel:

Die vorhandenen Querungshilfen im Untersuchungsgebiet verfügen durchgängig über abgesenkte Borde, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen wie Rollstuhlnutzende, Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen eine wichtige Unterstützung darstellt. Für sehbehinderte Personen stellen diese jedoch ein Problem dar, da der Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn ohne ertastbare Abgrenzung nicht eindeutig wahrnehmbar ist. Zudem fehlen taktile Leitelemente, die seheingeschränkte Menschen auf Querungsstellen aufmerksam machen. Dadurch sind sichere Querungen für diese Personengruppe schwer auffindbar, was ihre eigenständige und sichere Mobilität erheblich einschränkt.

Abbildung 25: Beispielhafte Querung (C2)

Quelle: Planersocietät, Am Sonnenbüchel

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

[12] DIN 32975 2009: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung. Berlin, 2009.

Handlungsvorschlag:	Zur Verbesserung der Auffindbarkeit und Sicherheit für sehbehinderte Personen sollten die bestehenden Querungshilfen sukzessive mit taktilen Leitelementen ergänzt werden. Nach Möglichkeit sollten die Borde als Doppelbord ausgeführt werden. Durch die differenzierten Bordhöhen wird eine eigenständige Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt. Ist dies aus technischer Sicht nicht umsetzbar, sollten die Borde im Sinne einer Kompromisslösung mit einer durchgängigen Bordhöhe von 3 cm ausgeführt werden.
Erläuterung und Hinweise:	*Sowohl für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und mit rollenden Fortbewegungsmitteln als auch für Personen mit Seheinschränkungen muss ein sicheres, problemloses Queren ermöglicht werden. Für Menschen mit Seheinschränkungen, besonders bei blinden Menschen, ist das Erkennen der verschiedenen Überquerungsformen wichtig. Es darf beim Auffinden einer Querungsstelle zu keiner Verwechslung kommen, ob es sich z. B. um eine Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage oder um einen Fußgängerüberweg handelt oder um eine ungesicherte Fahrbahnüberquerung ohne Fußverkehrsvorrang. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. An Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlagen und an Mittelinseln erleichtern getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen und Bodenindikatoren das Überqueren und sollten zum Standard gehören und im Fall von Lichtsignalanlagen durch Zusatzeinrichtungen, wie z. B. akustische Signalgeber, ergänzt werden.[13] Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984[14] (6 cm hoher Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden.* *Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage; vgl.* Abbildung 26*) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden.[15] Bei ungesicherten Querungsanlagen (vgl.* Abbildung 26*) soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie ein verkürzter Auffindestreifen am Gehweg in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) angelegt werden. Die Tiefe von Richtungsfeld und Auffindestreifen sollte 60 bis 90 cm betragen. Die Lücke zwischen Richtungsfeld und Auffindestreifen bei ungesicherten Querungsanlagen sollte mindestens 60 cm Breite nicht unterschreiten.[16]*

[13] FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011, S. 48

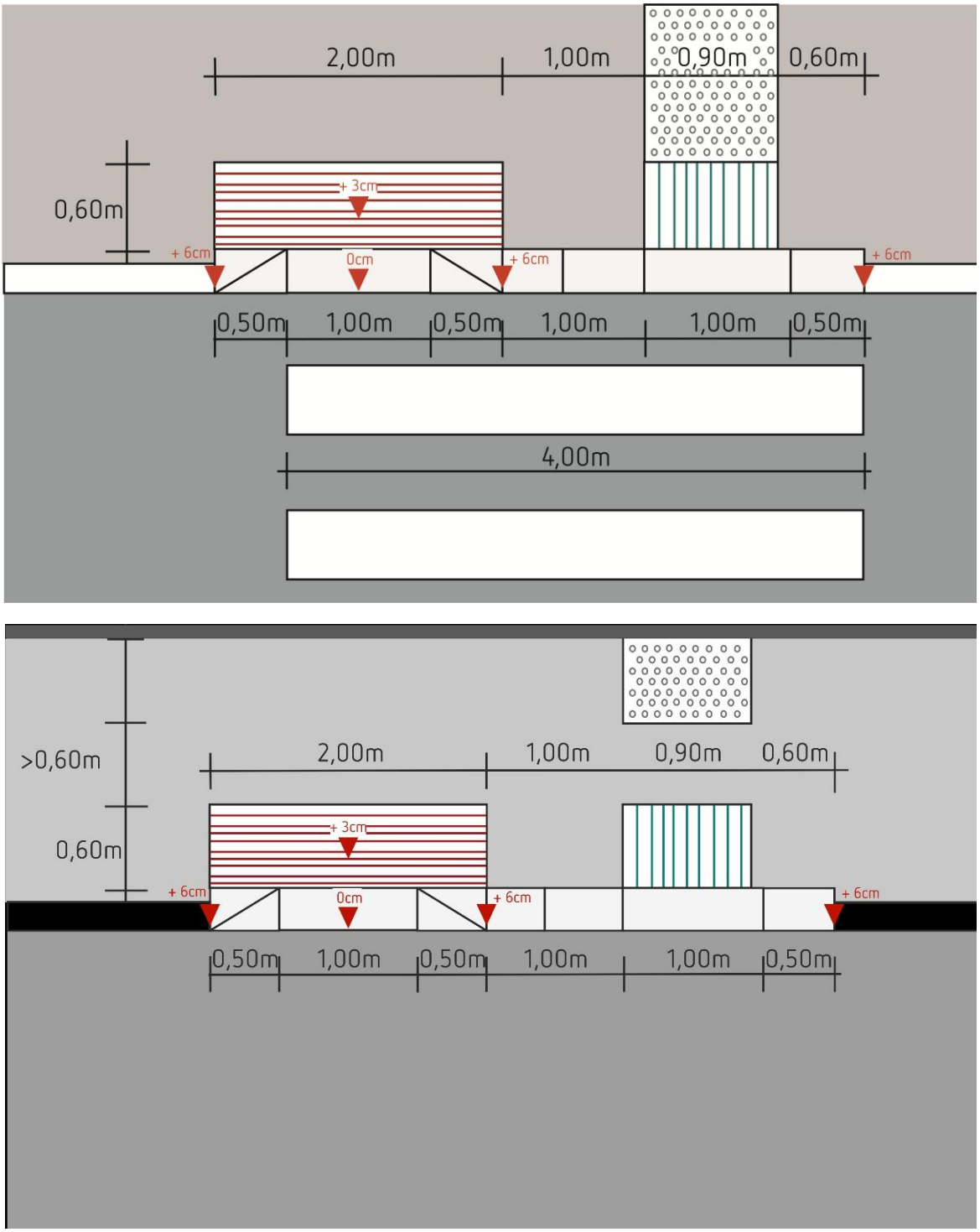
[14] DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

[15] DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

[16] DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 26: Darstellung eines Doppelbords an gesicherten (o.) u. ungesicherten (u.) Querungsstellen



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:	Die Handlungsempfehlung betrifft im Bestand bspw. die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Am Sonnenbüchel/Gartenstraße, Am Sonnenbüchel/St.-Martinus-Straße/Dreiländerring und die Fußgängerampel St.-Martinus-Straße. Hinzu kommen die Mittelinseln Am Sonnenbüchel auf Höhe Untere Burachstraße und ggf. Höhe Rupert-Meyer-Straße (vgl. B2).

C3 – Barrierefreier Ausbau Bushaltepunkte

Problem / Mangel:

Ein signifikanter Teil der Schüler:innen des Bildungszentrums St. Konrad nutzt öffentliche Verkehrsmittel, um zur Schule zu gelangen. Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind bislang nicht barrierefrei ausgebaut. Es fehlen erhöhte Halteborde, die ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen ermöglichen. Auch taktile Leitelemente, die sehbehinderten Personen die Orientierung und das gezielte Auffinden des Einstiegs erleichtern, sind nicht vorhanden. Für mobilitätseingeschränkte Personen, wie Rollstuhlnutzende, Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen, stellen die bestehenden Haltestellen somit eine erhebliche Barriere dar. Gleiches gilt für sehbehinderte Personen, für die bereits das Auffinden von Haltestellen ohne entsprechende Bodenindikatoren eine große Herausforderung darstellt. Insgesamt wird dadurch die eigenständige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs für viele Menschen, auch für Kinder, deutlich erschwert.

Abbildung 27: Beispielhafte Bushaltestelle (C3)

Quelle: Planersocietät, Am Sonnenbüchel

Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit sollten die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sukzessive barrierefrei umgebaut werden. Hierzu gehört die Ausstattung mit Hochborden von mindestens 16 cm Höhe, um einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Zudem sollten taktile Leitelemente als Orientierungshilfe ergänzt werden, um eine eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Erläuterung und Hinweise:

Die Barrierefreiheit im ÖPNV betrifft die Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit von Informationen, Bedien- und Wegelementen, Nutzbarkeit und Orientierung an Haltestellen sowie in den Fahrzeugen und die Nutzbarkeit der Haltestelle, was auch den Weg zur Haltestelle beinhaltet. [17]

[17] Agentur Barrierefrei NRW 2016; Definition „Vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr" zum novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 28: Beispiele für barrierefreie Bushaltestellen

Quelle: Planersocietät, Walldorf (l.), Wiesbaden (r.)

Weitere Einsatzorte:	Die Maßnahmenempfehlung betrifft u. a. die Haltestellen Ravensburg Bildungszentrum St. Konrad, Dreiländerring, Berufsschulzentrum St.-Martinus-Straße, Am Sonnenbüchel und Polizeipräsidium. Gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz sollte eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs bereits zum 01.01.2022 hergestellt werden.

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

D1 – Einrichten dezentraler Elternhaltestellen

Problem/Mangel:	Der zum Bildungszentrum St. Konrad gehörende Kindergarten verfügt über eine eigene, „Drive In" genannte, Hol- und Bringzone, die sich direkt am Bildungszentrum befindet. In der Praxis führt dies dazu, dass der „Drive In" auch von Eltern der Schüler:innen rege genutzt wird, wodurch es zu Rückstau kommt. Dies behindert einerseits den fließenden Kfz-Verkehr und somit auch den Busverkehr. Andererseits ist durch die chaotische Verkehrssituation auch der Fußverkehr betroffen. So kommt es bspw. regelmäßig zu Nutzungskonflikten zwischen Schüler:innen im Längsverkehr und ein- und ausfahrenden Fahrzeugen in die bzw. aus der Hol- und Bring-Zone
Handlungsvorschlag:	Die Einrichtung von Elternhaltestellen hilft bei der räumlichen Entzerrung des Hol- und Bringverkehrs und somit bei der Entspannung der Verkehrssituation im Schulumfeld. Insbesondere Kinder, die ihren Schulweg aktiv – also zu Fuß oder mit dem Fahrrad – zurücklegen, profitieren von der Maßnahme.

Erläuterung und Hinweise:

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher für alle Schüler:innen abzuwickeln. Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen werden eingesetzt, um den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren und räumlich zu entzerren.

Für die Ermittlung des Stellplatzangebots sind die Anzahl der Schüler:innen, der Anteil der Schüler:innen, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs für die morgendlichen Bringvorgänge ausschlaggebend. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal" sind (ADAC 2022). Ist die Frage der Kapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Elternhaltestelle. Die Hol- und Bringzonen sollten ca. 250 m von der Schule entfernt sein. Von dort aus können die Schüler:innen den letzten Weg zur Schule zu

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 29: Beschilderung

Quelle: ADAC

Weitere Einsatzorte:

Zu prüfende Standorte, die im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks von den Teilnehmenden vorgeschlagen wurden: Tennisplätze (Weingarten), Polizei, Mitarbeiterparkplatz, Parkplätze bei Buswendeplatte (vgl. D3), Alte Flüchtlingsunterkunft (Weingarten)

Fuß zurücklegen. Auch eignen sich mehrere Standorte, die an die Hauptrichtungen angepasst sind, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußverkehrsanlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen" kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Hol- und Bringzonen eignen.

Um die Maßnahme auch wirkungsvoll umzusetzen, ist eine breite Information gegenüber den Eltern mit Unterstützung der Schule notwendig.

D2 – Aktionstage / -wochen

Problem / Mangel:	Im Umfeld des Bildungszentrums St. Konrad ist insbesondere zu Schulbeginn und Schulende ein hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten, das zu einem signifikanten Anteil durch die Eltern selbst verursacht wird. Viele Kinder werden mit dem Auto bis vor die Schule gebracht oder abgeholt. Dieser Hol- und Bringverkehr führt zu unübersichtlichen und teils gefährlichen Situationen im unmittelbaren Schulumfeld, insbesondere für zu Fuß gehende Kinder. Gleichzeitig bleibt das eigenständige Zurücklegen des Schulwegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus, obwohl die Förderung aktiver Mobilität gerade im Kindesalter von großer Bedeutung ist. In der Kindheit werden grundlegende Mobilitätsmuster erlernt, die das Mobilitätsverhalten weit über das Kindesalter hinaus prägen. Fehlende Bewegung im Alltag und ein geringes Maß an eigenständiger Mobilität wirken sich negativ auf die Entwicklung von Kindern aus.
Handlungsvorschlag:	Zur Sensibilisierung für die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Förderung eigenständiger und aktiver Schulwege sollten gezielte Aktionen wie "Zu-Fuß-zur-Schule"-Tage oder Aktionswochen durchgeführt werden. In Zusammenarbeit mit Schule, Elternschaft und Stadtverwaltung könnten diese Formate genutzt werden, um die Bedeutung aktiver Mobilität für Kinder aufzuzeigen, über die Gefahren des Hol- und Bringverkehrs zu informieren und Alternativen zu fördern. Ziel ist es, ein Bewusstsein für die Vorteile sicherer und eigenständig zurückgelegter Schulwege zu schaffen und das Verkehrsaufkommen durch Elterntaxis langfristig zu reduzieren.

Erläuterung und Hinweise:	*Denkbar sind verschiedene Ansätze, um direkt oder indirekt auf das Mobilitätsverhalten von Schüler:innen und Eltern einzuwirken. So könnte beispielsweise ein schulweites Schritteziel eingeführt werden, bei dem die Schüler:innen gemeinsam eine bestimmte Anzahl an Schritten sammeln und dadurch spielerisch zu mehr Bewegung und eigenständigen Schulwegen motiviert werden. Auch eine Punkteaktion, bei der Kinder Punkte erhalten, wenn sie mit dem Fahrrad, dem Roller, zu Fuß oder mit dem Bus zur Schule kommen, kann den Anreiz erhöhen, den Schulweg aktiv und umweltfreundlich zurückzulegen.* *Darüber hinaus könnten gezielt Informationsflyer an Eltern verteilt werden, die ihre Kinder regelmäßig mit dem Auto zur Schule bringen. Diese sollten über die Risiken des Hol- und Bringverkehrs aufklären und zugleich die Vorteile aktiver Mobilität für die Entwicklung der Kinder aufzeigen.* *Als weitere Maßnahme bietet sich die Einrichtung sogenannter „Laufbusse" an. Dabei gehen Kinder gemeinsam in einer Gruppe auf einer festgelegten Route zur Schule. Ein bis zwei Elternteile begleiten die Gruppe und nehmen unterwegs weitere Kinder mit. Dieses Angebot schafft Sicherheit, fördert die Eigenständigkeit der Kinder und reduziert gleichzeitig das Verkehrsaufkommen rund um die Schule.*
Weitere Einsatzorte:	Da Hol- und Bringverkehre an den meisten Schulen eine große Herausforderung darstellen, ist es empfehlenswert, Aktionstage / -wochen an möglichst vielen Schulen in Ravensburg zu initiieren. Um den Aufwand möglichst gering zu halten, sollten Formate entwickelt werden, die sich gut auf eine Vielzahl von Schulen anwenden lassen.

D3 – Umnutzung Parkstände St.-Martinus-Straße

Problem/ Mangel:

Im Umfeld des Bildungszentrums St. Konrad stehen grundsätzlich verschiedene Parkmöglichkeiten zur Verfügung, etwa auf dem Mitarbeiterparkplatz sowie den Parkplätzen der Martinus-, Humpis- und Gewerblichen Schule. Entlang der Hauptverkehrsstraßen bestehen hingegen kaum öffentliche Parkstände, mit Ausnahme einiger weniger Parkmöglichkeiten in der St.-Martinus-Straße im Bereich der Buswendeplatte. Der Anteil dieser Parkstände an den Gesamtkapazitäten ist jedoch gering. Aufgrund der Lage sind die Parkstände dennoch sehr beliebt, weshalb es zu vermeidbaren Parksuchverkehren kommt, die zu zusätzlicher Belastung und Unruhe im unmittelbaren Schulumfeld führen. Teilweise ragen parkende Fahrzeuge auf den angrenzenden Schutzstreifen und beeinträchtigen so die sichere Führung des Radverkehrs.

Abbildung 30: Parkstände St.-Martinus-Str. (D3)

Quelle: Planersocietät, St.-Martinus-Straße

Handlungsvorschlag:

Zur Verringerung des Parksuchverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte die Umnutzung der vorhandenen öffentlichen Parkstände geprüft werden. Erste Ideen, die von den teilnehmenden Bürger:innen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks gesammelt wurden, sind die Schaffung zusätzlicher Radabstellanlagen, eine Begrünung und Entsiegelung der Fläche sowie die Einrichtung einer Elternhaltestelle (vgl. D1), um den Hol- und Bringverkehr zu bündeln und vom unmittelbaren Schulumfeld fernzuhalten. Von der Einrichtung einer Hol- und Bringzone an dieser Stelle ist jedoch aufgrund der Nähe zum Bildungszentrum (< 250 m) sowie der Lage auf der östlichen Fahrbahnseite abzuraten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 31: Beispiele für die Umnutzung von Parkständen

Quelle: Planersocietät, Friedrichshafen (l.); Quelle: Stadt Ravensburg, lokales Beispiel Car Bike Port (r.)

D4 – Auslastung der Busse prüfen

Problem / Mangel:

Im Rahmen der durchgeführten Veranstaltungen wurde mehrfach berichtet, dass Kinder teilweise mit dem Auto zur Schule gebracht werden, weil die eingesetzten Schulbusse stark überfüllt sind. Besonders in den Morgenstunden kommt es zu einer hohen Auslastung, die es für einige Schüler:innen unmöglich macht, einen Platz im Bus zu finden. Gleichzeitig wurde für den Heimweg bemängelt, dass einzelne Buslinien am Nachmittag nicht direkt am Schulzentrum starten. Stattdessen müssen die Kinder zu anderen, teils weiter entfernten Haltestellen eilen, um noch einen Bus zu erreichen.

Abbildung 32: Beispielhafte Einmündung (B4)

Quelle: Planersocietät, Obere Burachstraße

Handlungsvorschlag:

Zur Entlastung des Schulumfelds vom Hol- und Bringverkehr sowie zur Verbesserung der Schulwegesicherheit sollte die Auslastung der betroffenen Buslinien systematisch überprüft werden. Für die Stadtbuslinien können dazu die bereits verbauten Fahrgastsensoren genutzt werden, um objektive Daten zur Auslastung zu gewinnen. Darüber hinaus sollte die Abstimmung des Busangebots auf die Bedarfe der Schüler:innen überprüft werden, insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Kapazitäten zu Schulbeginn und -ende sowie der direkten Anbindung des Schulzentrums auch am Nachmittag. Ziel ist es, ein bedarfsgerechtes und verlässliches ÖPNV-Angebot zu schaffen, das allen Schüler:innen die eigenständige und sichere Erreichbarkeit des Bildungszentrums ermöglicht und somit den motorisierten Individualverkehr reduziert.

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend den 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 33).

Abbildung 33: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

	Handlungsfeld	Arbeitsschritt(e)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A)					
A1	Schwerpunktkontrollen St.-Martinus-Straße	-		Daueraufgabe	
A2	Nutzungskonflikte in der St.-Martinus-Straße	Konzeptionelle Prüfung			
		Umsetzung der Vorzugsvariante			
A3	Attraktivierung der Unterführung Gartenstraße / Am Sonnenbüchel	Optimierung Beleuchtung			
		Umgestaltung			
		Prüfung Integration LSA			
A4	Anpassung der Verkehrsführung am "Drive In" Am Sonnenbüchel	Änderung der Beschilderung			
		ggf. Ergänzung Schwelle in Mittellage			
Handlungsfeld Querungen (B)					
B1	Fußgängerfreundliche Signalisierung	Prüfung der Signalisierung			
		ggf. Anpassung der Signalisierung			
B2	Gesicherte Querung Haltestelle Am Sonnebüchel	Standortsuche			
		ggf. bauliche Umsetzung & Anordnung			
B3	Gesicherte Querung Hegaustraße / Dreiländerring	Verkehrszählungen			
		ggf. bauliche Umsetzung & Anordnung			
B4	Gehwegüberfahrten am Sonnenbüchel	Prüfung der Rahmenbedingungen		Daueraufgabe	
		Prüfung der Kurvenradien		Daueraufgabe	
		Planung & bauliche Umsetzung		Daueraufgabe	
B5	Mittelinsel Kreuzung Obere Burachstraße / Locherhofweg / Am Sonnenbüchel	Planung der Umgestaltung			
		Prüfung der Einbahnstraßenregelung			
		ggf. bauliche Umsetzung & Anordnung			
Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C)					
C1	Hindernisfreie Wege	Systematische Erfassung der			
		Prüfung & Anpassung			
C2	Barrierefreier Ausbau bestehender Querungshilfen	-			
C3	Barrierefreier Ausbau Bushaltepunkte	-		Daueraufgabe	
Weitere Maßnahmen (D)					
D1	**Einrichtung dezentraler Elternhaltestellen**	Standortsuche & -bewertung			
		ggf. bauliche Umsetzung & Anordnung			
D2	**Aktionstage & -wochen**	-		Daueraufgabe	
D3	**Umnutzung Parkstände St.-Martinus-Straße**	Konzeptionelle Prüfung			
		ggf. Umwidmung der Verkehrsfläche			
		ggf. bauliche Umsetzung			
D4	**Auslastung der Busse prüfen**	Prüfung der Auslastung			
		ggf. Anpassung des Angebots			
		ggf. Anpassung der Abfahrtszeiten			

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

Aus dem Fußverkehrs-Check können die folgenden Ziele für die Schulwege rund um das Bildungszentrum St. Konrad abgeleitet werden:

- **Barrierefreie und sichere Schulwege für alle**

  Ziel ist die Schaffung durchgängig barrierefreier und sicher gestalteter Schulwege, die von allen Kindern selbstständig genutzt werden können – unabhängig von körperlichen Einschränkungen. Dazu gehören breite und hindernisfreie Gehwege, sichere und barrierefreie Querungen sowie barrierefreie Bushaltestellen.

- **Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs durch Förderung aktiver Schulwege**

  Die eigenständige und aktive Mobilität von Kindern soll durch Maßnahmen wie „Zu-Fuß-zur-Schule"-Tage, Laufbusse und gezielte Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen vor der Schule zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen. Dabei sollen auch Eltern für die Folgen des Hol- und Bringverkehrs sensibilisiert und alternative Lösungen (z. B. Elternhaltestellen) angeboten werden.

- **Bedarfsgerechtes und zuverlässiges ÖPNV-Angebot für Schüler:innen**

  Das Busangebot für Schüler:innen soll besser an deren Bedürfnisse angepasst werden. Dazu gehört die Überprüfung der Auslastung, um Überfüllung zu vermeiden, sowie eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen am Schulzentrum. Ziel ist es, den öffentlichen Nahverkehr als verlässliche und sichere Alternative für den Schulweg zu stärken und somit den Kfz-Verkehr und daraus resultierende Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren.

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

Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr am Bildungszentrum St. Konrad und darüber hinaus zu erreichen, wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein empfehlenswerter Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden könnten die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und

umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt oder den Gemeindeverband Mittleres Schussental anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) **oder Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Der Fußverkehrs-Check am Bildungszentrum St. Konrad in Ravensburg hat gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

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

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

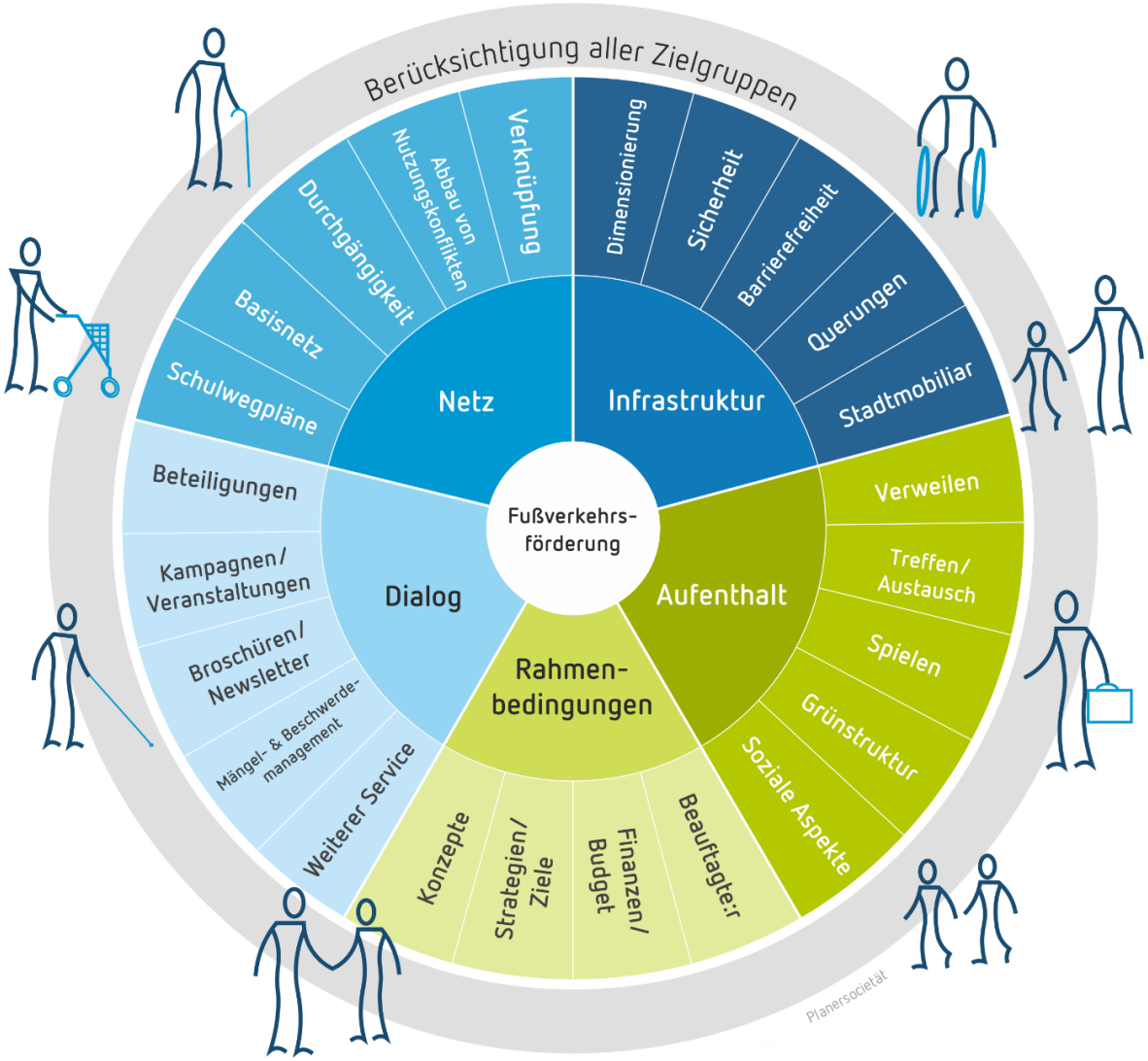
Zur Umsetzung vor Ort können **Personalstellen Fußverkehr, Ortsmitten, Schulwege** beitragen, die das Land durch die Personalstellenförderung fördert. Antragsberechtigt sind Städte mit unterer Straßenverkehrsbehörde und Landkreise. Informationen dazu unter: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/personalstellenfoerderung/

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

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie des eingebrachten „Nutzer-Know-hows" und der Beobachtungen konnten – trotz der Beschränkung auf die konkret begangenen Bereiche – viele Maßnahmenvorschläge entwickelt werden, die sowohl strategische Ansätze zur langfristigen Fußverkehrsförderung als auch punktuelle Problemlagen und Potenziale adressieren. Die Prüfung und Umsetzung dieser Maßnahmenvorschläge erfolgten dabei anhand der in Kapitel 4.5 formulierten Kriterien.
Es zeigt sich, dass viele Maßnahmen miteinander in Wechselwirkung stehen und voneinander abhängig sind. Daher sind sowohl die Koordination der Maßnahmen als auch eine enge Abstimmung mit anderen Fachbereichen und Planungsinstitutionen von großer Bedeutung. Dies betrifft beispielsweise die Verzahnung mit der Schulwegplanung, der Radverkehrsförderung oder dem ÖPNV.

Der Fußverkehrs-Check am Bildungszentrum St. Konrad in Ravensburg hat zentrale Stärken und Schwächen der heutigen Situation aufgezeigt und dabei vielfältige Verbesserungspotenziale identifiziert. Besonders deutlich wurden die bestehenden Barrieren für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen insbesondere an Querungsstellen sowie die Problematik des zunehmenden Hol- und Bringverkehrs vor dem Bildungszentrum St. Konrad, der sichere und eigenständige Schulwege erschwert. Ergänzend wurden vielfältige Ideen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit und zur Förderung aktiver Schulwege gesammelt, wie z. B. Laufbusse, Aktionstage und die Schaffung von Elternhaltestellen, die perspektivisch angegangen werden können.
Der Fußverkehrs-Check ist damit ein erster, wichtiger Schritt und zugleich ein Einstieg in eine systematische kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Neben der Prüfung und Umsetzung der in Kapitel 3 dargestellten Maßnahmenvorschläge umfasst dies auch das Anstoßen ähnlicher Prozesse an weiteren Schulen im Stadtgebiet.
Die zahlreichen Beiträge und engagierten Diskussionen von den Teilnehmenden im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks verdeutlichen zudem das hohe Interesse und die große Bereitschaft, das Thema Fußverkehr gemeinsam weiter voranzubringen.
Insgesamt bilden die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine solide Grundlage, um die Bedingungen für den Fußverkehr im Umfeld des Bildungszentrums St. Konrad nachhaltig zu verbessern. Insbesondere Herausforderungen bezüglich des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens können jedoch im Rahmen der Fußverkehrs-Checks nicht umfassend gelöst werden.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (23.10.2024)

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zum Fußverkehrs-Check 2024 übernahmen Herr Hruza als Leiter des Bildungszentrums St. Konrad sowie Frau Schupp als Vertretung vonseiten der Verwaltung. Nach einer kurzen Erörterung der verkehrlichen Herausforderungen im Umfeld des Bildungszentrums wurden die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks erläutert. Im nächsten Schritt ging Herr Werner auf den Ablauf des Fußverkehrs-Checks und dessen Hintergründe ein. Des Weiteren wurden die Teilnehmenden in das Themenfeld Fußverkehr eingewiesen. So wurde auf die Vorteile des Fußverkehrs sowie die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fußverkehrsförderung eingegangen.

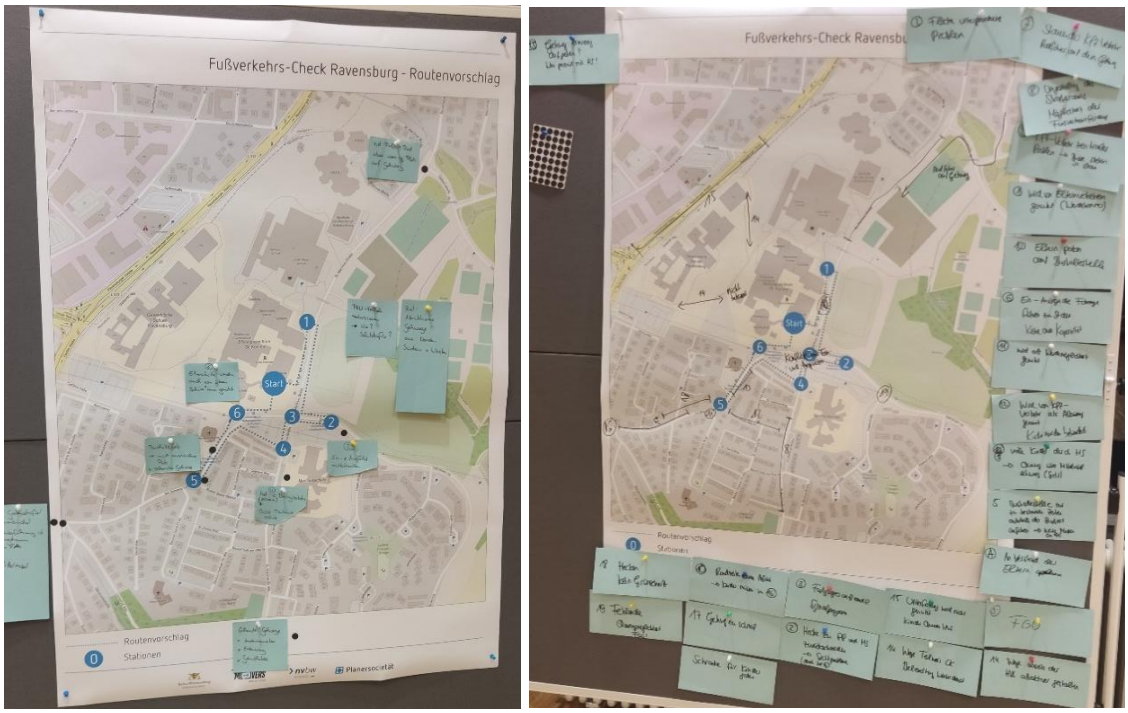
Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Als Einleitung in die Arbeitsphase gab Herr Werner einen Überblick zur vorgeschlagenen Begehungsroute, die von der Verwaltung und der Planersocietät auf Grundlage der Rückmeldungen aus dem MOVERS-Projekt zusammengestellt wurde.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu markieren und zu erläutern. Dies geschah mithilfe von Klebepunkten. Die Anwesenden äußerten sich positiv zu vielen der vorgeschlagenen Stationen. Nichtsdestotrotz wird der Routenvorschlag geringfügig modifiziert. So wird von einer Station am Mitarbeiterparkplatz abgesehen. Anstatt dessen wird ein zusätzlicher Halt an den alternativen Schulwegen westlich des Schulzentrums vorgesehen. Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmenden ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden.

Abbildung 35: Diskussion zum Routenvorschlag



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Anwesenden für das Untersuchungsgebiet eingebracht:

- Der Wendehammer in der St.-Martinus-Straße ist für den Busverkehr vorgesehen, wird jedoch auch rege von Eltern zum Holen und Bringen der Kinder genutzt, wodurch es zwangsläufig zu Konflikten zwischen Hol-und-Bring-Verkehren und dem Fußverkehr kommt.
- Im Rahmen des MOVERS-Projekts wurden Platzprobleme an der Haltestelle Dreiländerring genannt. Gemäß der Teilnehmenden spielt die Flächenthematik eine untergeordnete Rolle, da für den Radverkehr ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert ist und dieser somit nicht auf dem Gehweg verkehren muss.
- Am Parkplatz der Martinusschule und dem Mitarbeiterparkplatz des Schulzentrums kommt es zu Konflikten zwischen dem Fußverkehr sowie ein- und ausfahrenden Fahrzeugen. Eine maßgebliche Ursache hierfür stellen die hochgewachsenen Hecken dar.
- Resultierend aus dem Verkehrsstau vor und nach Schulbeginn entscheiden sich viele Kinder bereits an der Haltestelle Am Sonnenbüchel auszusteigen. Sowohl die Warteflächen als auch die Gehwege in Richtung Schule sind jedoch für die Vielzahl an Kindern nicht ausreichend dimensioniert. Hinzu kommt, dass es in diesem Bereich keine gesicherte Querung gibt. Die vorhandene Mittelinsel liegt im Kurvenbereich, wodurch es für Kinder schwierig ist, geeignete Zeitfenster zum sicheren Queren zu finden. Einer der Teilnehmenden äußert die Idee die Haltestelle zu den Stoßzeiten nicht anzufahren.
- Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt vor dem Schulzentrum wird aufgrund zu kurzer Grünzeiten und langer Wartezeiten als fußgängerunfreundlich bezeichnet.
- Die Hol- und Bringzone vor dem Kindergarten soll grundsätzlich nur von den Eltern des

Kindergartens genutzt werden. In der Praxis werden die Flächen jedoch auch rege von den Eltern der Schüler:innen angefahren. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu den Stoßzeiten führt dies zu einer zusätzlichen Beschränkung des Verkehrsflusses. Insbesondere das nach links Ausfahren führt zu hohen Wartezeiten und somit zu langem Rückstau, auch außerhalb der Hol-und-Bringzone. In der Folge wird der Fußverkehr durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr behindert. Ein genannter Lösungsansatz sieht eine ausschließliche Nutzung der Kindergarteneltern mittels Beschrankung vor.

- Auch im nördlichen Teil der St.-Martinus-Straße wird von stauendem Verkehr in Richtung des Schulzentrums berichtet. Dies führt dazu, dass der Radverkehr nicht den ohnehin schmalen Schutzstreifen, sondern den Gehweg befährt, wodurch es zu zusätzlichen Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr kommt.
- Die Bushaltestelle Bildungszentrum St. Konrad wird im Zuge des Hol-und-Bring-Verkehrs genutzt, wodurch es zu Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs kommt.
- Der südliche Teil der St.-Martinus-Straße soll laut einem Teilnehmenden grundlegend saniert werden. Er sieht darin die Chance eine attraktive fußläufige Verbindung in Richtung Süden zu schaffen.
- Als Verkehrsberuhigter Bereich ist die Rupert-Mayer-Straße eine denkbare Alternative zum Schulweg entlang Am Sonnenbüchel, jedoch wird die Straße zu den Stoßzeiten genutzt, um den Verkehrsstau Am Sonnenbüchel zu Umfahren. Daraus resultierend sinkt die Attraktivität für den Fußverkehr.
- Zu den Randzeiten werden die Haltestellen in nächster Nähe zum Schulzentrum teilweise nicht angefahren. Schüler:innen müssen deshalb die Bushaltestellen an der Gartenstraße nutzen. Alternativ zur unattraktiven Straße Am Sonnenbüchel nennen die Teilnehmenden Wege abseits der Hauptverkehrsstraße. Diese liegen teilweise auf Grund des Landkreises. Zudem stellt sich die Frage, inwiefern die Wege bekannt sind und ob eine durchgängige Beleuchtung sowie ein Winterdienst gewährleistet werden können.
- Am Knotenpunkt Hegaustraße / Dreiländerring wünschen sich die Teilnehmenden eine gesicherte Querungshilfe entlang der Hauptverkehrsstraße.
- Für den nördlichen Teil der St.-Martinus-Straße werden Möglichkeiten zur Reduktion des Kfz-Verkehrs diskutiert. Eine Idee der Teilnehmenden ist die Einrichtung einer Schulstraße.

Ausblick und Abschluss

Herr Werner bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an der Begehung im November. Zudem verweist er darauf, dass der Abschlussworkshop voraussichtlich Ende Januar des nächsten Jahres stattfinden soll. Der genaue Termin sowie der Veranstaltungsort werden vonseiten der Verwaltung frühzeitig bekannt gegeben. Auch Herr Hruza bedankt sich bei den Teilnehmenden und kündigt an, weiter für das Projekt werben zu wollen.

7.2 Schülerbegehung (18.11.2024)

Die erste Begehung in Ravensburg wurde am 18. November 2024 als Schülerbegehung durchgeführt. Die Eltern wurden vorab informiert. 14 freiwillige Schüler:innen der Klassen 3, 4 und 6 nahmen an der Begehung teil, bei der sie anhand einiger beispielhafter Standorte ihre Meinung zum Schulumfeld erläutern konnten. U. a. zusammen mit ihrem Lehrer Herrn Wotke, Frau Beuck, Frau Söllner und Frau Fiegl von der Verwaltung und Herrn Werner von der Planersocietät wurde eine Route abgelaufen. Entlang dieser Route wurden insgesamt fünf Stationen genauer betrachtet

Zu Beginn begrüßen Frau Beuck und Herr Werner die Kinder auf dem Schulhof. Herr Werner gibt eine kurze Einführung zur Frage, was Verkehrsplanung bedeutet und inwiefern Schulwege eine wichtige Rolle spielen. Außerdem erläutert er kurz den Ablauf der Begehung. Er erfragt von den Kindern die Art und Weise wie sie heute zur Schule gekommen sind.

Daraufhin bekommen alle Schüler:innen einen speziellen Aufgabenbereich zugeteilt, auf den sie bei der Begehung besonders achten sollen. Folgende Aufgabenbereiche wurden vergeben:

- Spiel- und Pausenministerium (bspw. zuständig für das Parken und den Aufenthalt)
- Sicherheitsministerium (bspw. zuständig für Querungen)
- Wohlfühlministerium (bspw. zuständig für Lärm)
- Fortbewegungsministerium (bspw. zuständig für die Qualität der Gehwege)

Zwei Kinder der Gruppe protokollieren die Ergebnisse ihrer Mitschüler:innen.

An die Schüler:innen wurden die benötigten Materialien, wie Kameras, Brillen mit Sehschwäche, Blindenstöcke, Maßbänder und Zählgeräte ausgeteilt. Daraufhin beginnt die Begehung und die Gruppe lief zu der ersten Station.

Station 1: Wendehammer St.-Martinus-Straße

- Der Schutzstreifen wird als zu schmal empfunden und zudem von parkenden Autos belegt. Radfahrende Kinder nutzen deshalb den Gehweg, wodurch es zu Konflikten mit anderen zu Fuß Gehenden Schüler:innen kommt.
- Die Warte- und Grünzeiten der Ampel werden von den Kindern als ausreichend bewertet. Insbesondere Berufsschüler:innen warten jedoch nicht auf ein grünes Signal und gehen bei Rot über die Ampel.

Station 2: Kreuzung St.-Martinus-Straße/Dreiländerring/Am Sonnenbüchel

- Die Kinder beschreiben, dass das Queren der St.-Martinus-Straße kein Problem darstellt. Soll jedoch die Hauptverkehrsrichtung des Kfz-Verkehrs gequert werden, so müssen die Kinder sehr lange warten. Zudem sind die Grünzeiten ihrer Meinung nach zu gering.
- Die Kinder finden die Bordsteinabsenkungen an der Querung gut, da man so gut mit dem Tretroller über die Straße kommt, jedoch wird man dabei häufig durch zu Fuß Gehende Kinder behindert.

Station 3: Querung an der Bushaltestelle „Am Sonnenbüchel"

- Einige Kinder wünschen sich an der Stelle einen Zebrastreifen oder eine Ampel, um sicherer über die Straße zu kommen. Einem anderen Kind fällt auf, dass es an der Haltestelle keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Tretroller gibt.
- Auf dem Weg zur nächsten Station merken die Kinder an, dass es an der Haltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine ausreichenden Warteflächen gibt. Wer in Richtung Gartenstraße zu Fuß unterwegs ist, muss teilweise auf die Straße ausweichen.
- Der Weg zur Gartenstraße wird von einigen Kindern zudem als zu schmal empfunden. Weshalb ein Großteil der teilnehmenden Kinder auf der Rückseite des Bildungszentrums in Richtung der gewerblichen Schule läuft (vgl. Station 5). Dass der Weg im Winter nicht geräumt wird, stellt in den Augen der Kinder kein Risiko dar.

Station 4: Elternhaltestelle „Drive In"

- Ein Schüler beschreibt, dass die Elternhaltestelle morgens häufig voll belegt ist. Wenn er mit dem Auto zur Schule gebracht wird, parken seine Eltern deshalb auf dem Mitarbeiterparkplatz.
- Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr im direkten Bereich der Elternhaltestelle sind den teilnehmenden Kindern nicht bekannt.

Station 4: Weg zwischen der Gewerblichen Schule und dem Bildungszentrum

- Gemäß einiger Kinder wird der Weg vor allem dann genutzt, wenn Buslinien das Bildungszentrum nicht direkt anfahren. Dies ist insbesondere am Nachmittag ein Problem. Um den Bus an der Gartenstraße zu erreichen, müssen die Kinder den abschüssigen Weg rennen und weichen dabei zum Abkürzen vom offiziellen Weg ab. Zwar macht das den Kindern Spaß, wenn der Bus allerdings trotzdem verpasst wird, wird dies als negativ empfunden.

Im Anschluss an die Begehung ging es gemeinsam zurück zur Schule, wo die Materialien der Begehung von Herrn Werner eingesammelt wurden. Herr Werner bedankt sich für die Mitarbeit der Schüler:innen und verabschiedet diese.

7.3 Öffentliche Begehung (18.11.2024)

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Ravensburg wurde am 18. November 2024 durchgeführt. Bei sonnigem Wetter haben insgesamt 22 Teilnehmende an der Begehung teilgenommen. Gemeinsam mit Frau Schupp, Frau Beuck und Herrn Oswald von der Stadtverwaltung Ravensburg sowie Herrn Werner von der Planersocietät wurde eine im Vorfeld angekündigte Route abgelaufen.

Die Begehung begann am Bildungszentrum St. Konrad und führte die Teilnehmenden zunächst in nördlicher Richtung zum Wendehammer in der St.-Martinus-Straße. Von dort aus ging es weiter zum Knotenpunkt St.-Martinus-Straße. Über Am Sonnenbüchel erreichten die Teilnehmenden die

Bushaltestelle „Am Sonnenbüchel". Im Anschluss führte der Weg zur Unterführung am Knotenpunkt Gartenstraße / Am Sonnenbüchel. Danach wurde der Fußweg zwischen dem Bildungszentrum St. Konrad und der gewerblichen Schule Ravensburg begangen. Die Begehung endete an der Elternhaltestelle des Kindergartens.

Start: Bildungszentrum St. Konrad

Frau Beuck und Herr Werner begrüßen die Teilnehmenden der Begehung. Herr Werner erläutert den Hintergrund sowie die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Frau Beuck stellt den bisherigen Ablauf des Fußverkehrs-Checks dar und verweist auf den Auftaktworkshop sowie die Schülerbegehung.

Station 1: Wendehammer St.-Martinus-Straße

Am Wendehammer in der St.-Martinus-Straße wurde festgestellt, dass viele Eltern trotz Durchfahrtsverbot in den Bereich einfahren, dort parken und ihre Kinder zur Schule bringen. Dies führt zu Behinderungen des Busverkehrs sowie zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr in der Ein- und Ausfahrt. Das Verkehrszeichen 250 ist stark verblichen und möglicherweise schlecht sichtbar, weshalb sein Austausch erforderlich ist. Es wurde darüber hinaus angemerkt, dass eine vollständige Schließung des Wendehammers das Problem lediglich an andere Stellen verlagern würde. Stattdessen sollten regelmäßige und schwerpunktmäßige Kontrollen durchgeführt werden, um Verstöße zu ahnden.

Zusätzlich wurde vorgeschlagen, die Möglichkeit der Einrichtung einer Schulstraße zu prüfen, wie es beispielsweise in Ulm umgesetzt wurde. Dabei soll die Verkehrsbedeutung der umliegenden Straßen in die Überlegungen einbezogen werden. Herr Werner merkt hierbei an, dass nur innerhalb des rechtlichen Rahmens agiert werden könne. Als Hauptgründe für die Nutzung von Elterntaxis wurden überfüllte, unzuverlässige und nicht zu den passenden Zeiten verkehrende Busse genannt. Durch das hohe Aufkommen an Elterntaxis und parkenden Fahrzeugen werden der Schutzstreifen für den Radverkehr und andere Verkehrsflächen blockiert, was zu Folgeproblemen wie dem Ausweichen von Radfahrenden auf den Gehweg, mangelnder Sicht auf Kinder und Behinderungen durch blockierende Autos und Busse führt.

Station 2: Kreuzung St.-Martinus-Straße / Dreiländerring / Am Sonnenbüchel

An dieser Kreuzung wurden die Grünzeiten und Wartezeiten als zu unflexibel empfunden. Es wurde angeregt, diese zu überarbeiten und beispielsweise eine Rund-um-Grün-Phase für den Fußverkehr einzuführen. Weiterhin soll die Installation eines Blinklichts für abbiegende Fahrzeuge in den Dreiländerring geprüft werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Station 3: Querung an der Bushaltestelle „Am Sonnenbüchel"

Die Querung bei der Bushaltestelle „Am Sonnenbüchel" stellt derzeit ein Sicherheitsrisiko dar. Es wurde vorgeschlagen, an der vorhandenen Querungshilfe einen Fußgängerüberweg einzurichten und die Bushaltestelle barrierefrei auszubauen. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass das bestehende Buswartehäuschen zu klein ist.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass haltende Busse oft überholt werden, was besonders für querende Kinder gefährlich ist. Darüber hinaus halten Eltern trotz stockendem Verkehr in der Straße „Am Sonnenbüchel" an, um ihre Kinder aussteigen zu lassen. Als Lösungsansatz für dieses Problem, wurde die Anordnung eines absoluten Haltverbots in der Straße „Am Sonnenbüchel" angeregt. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Teile des verkehrsberuhigten Bereichs in der Ruprecht-Mayer-Straße als Abkürzung bei Staus genutzt werden, was die Verkehrssicherheit ebenfalls beeinträchtigt.

Station 4: Unterführung in der Gartenstraße

Die Unterführung in der Gartenstraße wurde als unsicher empfunden. Es wurde vorgeschlagen, diese auch tagsüber mit LEDs zu beleuchten, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern.

An der Kreuzung Gartenstraße / Am Sonnenbüchel / O.E.W.-Straße wurde bemängelt, dass es für den Fußverkehr keine sichere Querungsmöglichkeit gibt. Es wurde angeregt, bei der geplanten Umgestaltung dieser Kreuzung die Belange des Fußverkehrs stärker zu berücksichtigen.

Station 5: Haltestelle „Berufsschulzentrum"

Die Haltestelle „Berufsschulzentrum" wird derzeit nicht von allen Buslinien angefahren. Dies führt dazu, dass viele Schüler*innen zu weiter entfernten Haltestellen wie „Polizeipräsidium" laufen müssen, was die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs mindert.

Station 6: Elternhaltestelle „Drive In"

Der Bereich des „Drive In" wurde ebenfalls als problematisch identifiziert. Die aktuelle Nutzung ist theoretisch auf Eltern von Kita-Kindern beschränkt, wird jedoch in der Praxis von allen Eltern genutzt. Dies führt zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr sowie zu Rückstau. Als Lösung wurde vorgeschlagen, eine Hol- und Bringzone einzurichten, die nicht direkt an der Schule, sondern beispielsweise bei den Berufsschulen angesiedelt sein könnte.

Ein weiteres Thema war das Linksabbiegen im Bereich des „Drive In". Ein Verbot könnte die Verkehrssituation entspannen, allerdings wurde angemerkt, dass eine bauliche Maßnahme notwendig sei, da ein Verbot allein durch Beschilderung voraussichtlich nicht eingehalten wird.

Die Einrichtung eines Pendelbusses zwischen Bahnhof und St. Konrad wurde ebenfalls diskutiert, da das bestehende Angebot bereits häufig genutzt wird und weiter verbessert werden könnte. Zudem wurde vorgeschlagen, die Anzahl der Parkplätze im Bereich des „Drive In" zu reduzieren, um den motorisierten Verkehr zu verringern.

Die Verantwortlichen der Stadtverwaltung Ravensburg sowie der Planersocietät bedanken sich bei allen Teilnehmenden für das Interesse am Fußverkehr sowie die rege Teilnahme sowie zahlreichen Diskussionen und verweisen auf den Abschlussworkshop, welcher im Februar des kommenden Jahres stattfinden wird.

7.4 Abschlussworkshop (11.02.2024)

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2024 in Ravensburg fand am Donnerstag, den 11. Februar 2025 um 18:00 Uhr in der Aula der Realschule des Bildungszentrums St. Konrad statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 15 Personen zusammen, darunter Repräsentant:innen der Verwaltung und des Bildungszentrums St. Konrad, Bürger:innen und der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Rückblick**
2. **Präsentation und Diskussion der Maßnahmenvorschläge**
3. **Ausblick und Abschluss**

Begrüßung und Rückblick

Nach der Begrüßung durch Herrn Wotke als Vertreter des Bildungszentrums und Frau Beuck, die den Fußverkehrs-Check koordiniert, übernahm Herr Werner vom Fachbüro Planersocietät die Moderation. Er erläuterte zunächst die Hintergründe und Ziele des Fußverkehrs-Checks, bevor er einen kurzen Rückblick auf den Auftaktworkshop und die beiden Begehungen gab. Anschließend stellte er die aus dem Prozess resultierenden Maßnahmenvorschläge vor (vgl. TOP 2).

Präsentation und Diskussion der Maßnahmenvorschläge

Nach der Präsentation der Maßnahmenvorschläge konnten die Teilnehmenden diese zunächst in Kleingruppen diskutieren. Die dabei erzielten Ergebnisse waren zu allen Maßnahmen grundsätzlich positiv. Weiterführende Hinweise wurden schriftlich festgehalten und sind im Folgenden tabellarisch dargestellt.

Tabelle 2: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen

A1 – Schwerpunktkontrollen St.-Martinus-Straße	- Schwerpunktkontrollen stellen nur eine kurzfristige Lösung dar
A2 Nutzungskonflikte St.-Martinus-Straße	- Beidseitige Radfahrstreifen, möglichst Schmale Fahrbahn und Gehwegbreiten reduzieren - Evtl. unechte Einbahnstraße als Alternative - Auch an anderen Schulen sollten im Schulumfeld Fuß- und Radverkehr priorisiert werden
A3 – Unterführung – KP Gartenstraße/Am Sonnenbüchel	- Radverkehr sollte mitgedacht werden, da die oberirdische Führung für den Radverkehr gefährlich ist

	- Gemeinsame Gestaltung mit den Schüler:innen fördert die Identifikation mit der Unterführung - Mittelgeländer sollte entfernt werden, da es eine Gefahrenstelle darstellt und die Fahrtrichtungen ohnehin nicht eingehalten werden
A4 - Anpassung der Verkehrsführung am „Drive-In"	- Es dürfen keine Verdrängungseffekte in Wohngebiete entstehen (3x) - Evtl. ist eine Entzerrung der Hol-und-Bringverkehr durch versetze Öffnungszeiten von Schule und Kindergarten möglich (2x) - Beschilderung allein wird vermutlich ignoriert - Auch die Einfahrt für Linksabbieger sollte unterbunden werden
B1 – Fußgängerfreundliche Signalisierung Am Sonnenbüchel/St.-Martinus-Str./Dreiländerring	- Die Integration des Fußverkehrs in die bestehende Signalisierung könnte zu zusätzlichem Rückstau führen - Längere Grünzeiten für den Fußverkehr wird zu mehr Rückstau führen - Busvorrangschaltung führt zu minutenlangen Rotphasen für den Fußverkehr, obwohl der Bus noch an der Haltestelle wartet - Gelbes Blinklicht fehlt (südl. St.-Martinus-Straße (2x) - Flexible Ampelschaltungen sollten geprüft werden (2x)
B2 – Gesicherte Querung Haltestelle Am Sonnenbüchel	- Die Position der Bushaltestelle sollte geprüft werden - Bushaltestelle sollte evtl. morgens nicht mehr angefahren werden
B3 – Gesicherte Querung KP Hegaustr./Dreiländerring	- Büsche, die die Sicht einschränken stellen an diesem Knotenpunkt ein Problem dar (2x)

B4 – Gehwegüberfahrten Am Sonnenbüchel	- Regelung muss auch unter den Autofahrenden bekannt sein
B5 – Mittelinsel Obere Burachstraße/Locherhofweg/Am Sonnenbüchel	- Mittelinsel sollte nach Möglichkeit begrünt werden - Kinder nutzen tendenziell die andere Straßenseite, dennoch sinnvolle Maßnahme
C1 - Hindernisfreie Wege, Kontrastreiche Poller und Drängelgitter etc.	-
C2 - Barrierefreier Ausbau bestehender Querungshilfen	- Mehr miteinander, gegenseitiges Helfen
C3 – Barrierefreier Ausbau der Bushaltepunkte	-
D1- Einrichten dezentraler Elternhaltestellen	- Denkbare Standorte: Tennisplätze (Weingarten), Polizei, Mitarbeiterparkplatz (2x, Parkplätze bei Buswendeplatte (2x), Alte Flüchtlingsunterkunft (Weingarten
D2 – Aktionstage/-wochen	-
D3 – Umnutzung Parkstände St.-Martinus-Str.	- Denkbare Umnutzungen: Radabstellanlagen, Begrünung und Entsiegelung, Elternhaltestelle (3x), Bushaltepunkt
D4 – Auslastung der Busse prüfen	- Sonderfahrten der Linien 1 (2x) und 5 - Busbahnhof auf dem Mitarbeiterparkplatz, Mitarbeiterparkplatz auf Buswendeplatte verlegen - Bus zwischen Bahnhof und Am Sonnenbüchel im 15-Minuten-Takt
Sonstiges:	- Pilotprojekt Schulstraße in der europäischen Mobilitätswoche

Anschließend bestand die Möglichkeit, einzelne Punkte im Plenum zu diskutieren. Die wesentlichen Inhalte der Diskussion werden im Folgenden zusammengefasst:

- Eine Schulstraße direkt am Bildungszentrum wird von der Planersocietät aufgrund fehlender Alternativen für den Kfz-Verkehr als unrealistisch eingeschätzt. Stattdessen sollte das Konzept zunächst an anderen Schulen mit einer weniger komplexen Verkehrssituation in Ravensburg erprobt werden.
- Die kommunale Ordnungsbehörde hat auf der Buswendeplatte nur eingeschränkte Handlungsspielräume, da sich die Fläche nicht in kommunalem Besitz befindet. Dennoch ist die

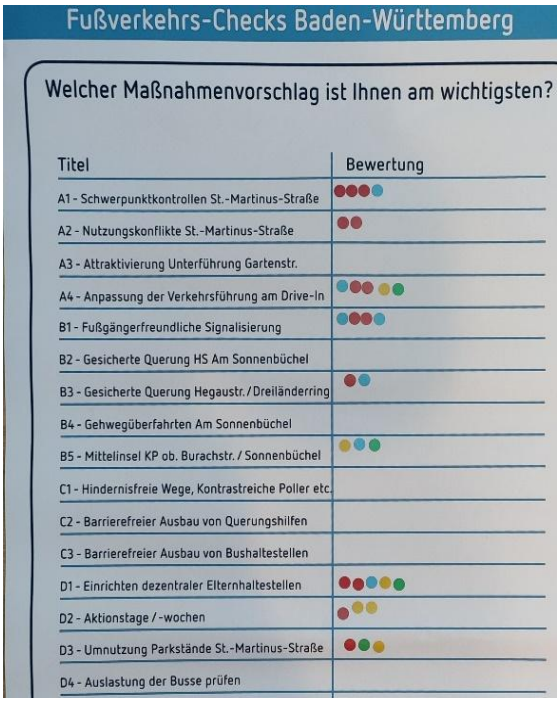
Nutzung der Fläche durch Hol- und Bringverkehre im Rahmen der Möglichkeiten Teil der Schwerpunktkontrollen in der St.-Martinus-Straße (A1).

- Busse der Stadtbuslinien sind größtenteils mit Sensorik ausgestattet, die eine zuverlässige Fahrgastzählung ermöglicht. Für Busse der Linien des Landkreises müssen im Hinblick auf die Maßnahme D4 weitere Informationen eingeholt werden.
- Die Teilnehmenden wünschen sich einen Zwischenbericht für die Schule und die Eltern, in dem nach einem festzulegenden Zeitraum der aktuelle Stand der Maßnahmenprüfung und -umsetzung dargestellt wird.

Ausblick und Abschluss

Herr Werner verweist darauf, dass die vorgestellten Maßnahmen i. d. R. weiteren Prüfungen technischer und rechtlicher Natur unterliegen. Zudem sind weitere Aspekte wie die Finanzierbarkeit zu gewährleisten, was dazu führen kann, dass Maßnahmen nicht (unmittelbar) umgesetzt werden können. Am Ende der Veranstaltung konnten die Anwesenden noch durch je drei Klebepunkte ihre priorisierten Maßnahmenvorschläge markieren.

Abbildung 36: Priorisierung Maßnahmenvorschläge



Die höchste Priorisierung der Teilnehmenden erfahren die Verkehrsführung am „Drive-In" sowie das Einrichten dezentraler Elternhaltestellen mit jeweils fünf Punkten. Vier Punkte enthalten die Schwerpunktkontrollen in der St.-Martinus-Straße sowie die Prüfung der Signalisierung am Knotenpunkt St.-Martinus-Straße/Am Sonnenbüchel/Dreiländerring.

Herr Werner und Frau Schupp bedanken sich für die Beteiligung am Abschlussworkshop und verabschieden die Teilnehmenden.