



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht **Oberkirch**

Fußverkehrs-Checks BW 2025

Gehwege frei räumen

Impressum

Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 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	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/99 99 70 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Bearbeiter:
Jan Hauenstein 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
1	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	6
2	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	10
3	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
3.1	Handlungsfeld Querungen (A)	14
3.1	Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	23
3.2	Handlungsfeld Längsverkehr (C)	29
3.3	Weitere Maßnahmenvorschläge (D)	36
3.4	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	38
4	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	39
5	Zusammenfassung	41
6	Dokumentation	43
6.1	Auftaktworkshop (30.07.2025)	43
6.2	Erste Begehung (25.09.2025)	47
6.3	Zweite Begehung (09.10.2025)	55
6.4	Abschlussworkshop (09.12.2025)	62

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 mehr als zehn Jahren in ausgewählten Kommunen Badens-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: Gehwege frei räumen

Im Rahmen der Fußverkehrschecks 2025 in Baden-Württemberg steht das Motto „Gehwege frei räumen“ im Mittelpunkt. Es betont die grundlegende Bedeutung eines barrierefreien, durchgängig nutzbaren Gehwegenetzes für die alltägliche Mobilität. Gehwege sind die Basis des Fußverkehrs – sie sichern nicht nur die eigenständige Fortbewegung aller Altersgruppen, sondern auch die Erreichbarkeit von Haltestellen, Geschäften, Arbeits- und Freizeitorten. Hindernisse auf Gehwegen beeinträchtigen daher direkt die Sicherheit, den Komfort und die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens.

Besonderes Augenmerk gilt in diesem Jahr der Vielfalt an Barrieren, die im öffentlichen Raum auftreten können. Dazu zählen sowohl dauerhafte Hindernisse wie unzureichend platzierte Möblierung, Werbeschilder oder bauliche Engstellen, als auch temporäre Blockaden durch abgestellte Fahrräder, E-Scooter, Autos oder Mülltonnen. Diese Vielfalt macht deutlich, dass das Motto „Gehwege frei räumen“ nicht allein ein Appell an Ordnung und Sauberkeit ist, sondern auf die systematische Beseitigung und Prävention solcher Hindernisse abzielt.

Die klare Botschaft lautet: Nur freie, sichere und komfortable Gehwege ermöglichen einen gleichberechtigten Fußverkehr, der einen wesentlichen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität, sozialer Teilhabe und lebendigen Innenstädten leistet.

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

1 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 elften Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 30 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2025 ausgewählt.

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2025



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 23. Mai 2025 von Staatssekretärin Elke Zimmer MdL in Stuttgart offiziell vorgestellt.

Abbildung 2: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2025



Quelle: Martin Stollberg

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von Februar 2025 bis ins Frühjahr 2026.

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop (Abbildung 4). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 6 protokolliert.

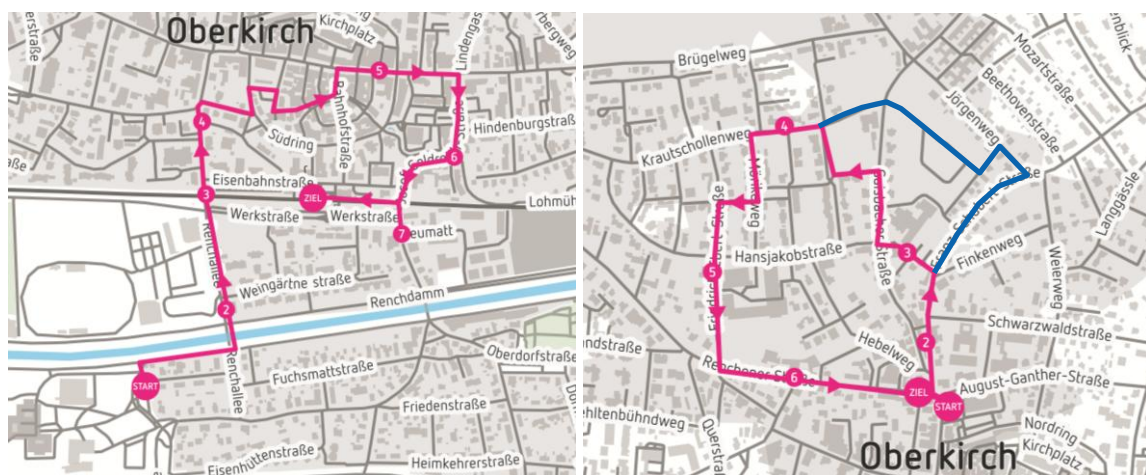
Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Oberkirch zu schaffen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Stellen zu benennen, die durch die Begehungen angeschaut werden sollten. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder zur Einrichtung einer Schulstraße, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 6.1) wiederzufinden sind. Aus den Anmerkungen wurde dann von Jan Hauenstein und der Verwaltung Oberkirch zwei Begehungsrouten zusammengestellt.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Oberkirch einmal südlich der Innenstadt und einmal nordwestlich der Innenstadt.

Die **erste Begehung** startete am Hans-Furler-Gymnasium. Von dort verlief die Route entlang der Rench und der Renchallee bis zur Appenweierer Straße. Anschließend ging es über die Scheffelstraße und den Südring in die Fußgängerzone entlang der Hauptstraße. Dieser folgend führte die Route weiter über die Josef-Geldreich-Straße in Richtung Oberdorfstraße. Nach einem kurzen Abstecher in Richtung Neumatt endete die Route am Bahnhof Oberkirch.

Die **zweite Begehung** startete an dem Knotenpunkt Renchener Straße/August-Ganther-Straße. Von dort verlief die Route mit einem kurzen Abstecher über die Gaisbacher Straße entlang der Franz-Schubert-Straße, inklusiver einer Station an der Einmündung Schwarzwaldstraße. Bis zum Jörgenweg folgte die Route der Franz-Schubert-Straße, um dann über den gemeinsamen Fuß- und Radweg und der Uta-von-Schauenburg-Straße auf den Krautschollenweg zu führen. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße führte die Route zurück auf die Renchstraße und endete dann auf Höhe des Bio-Supermarkts. Die der Verlauf der zweiten Begehung wurde auf Wunsch vieler Teilnehmenden abgeändert (siehe blaue Linie in Abbildung 4).

Abbildung 4: Übersicht der zwei Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: © OPENSTREETMAP-MITWIRKENDE

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.

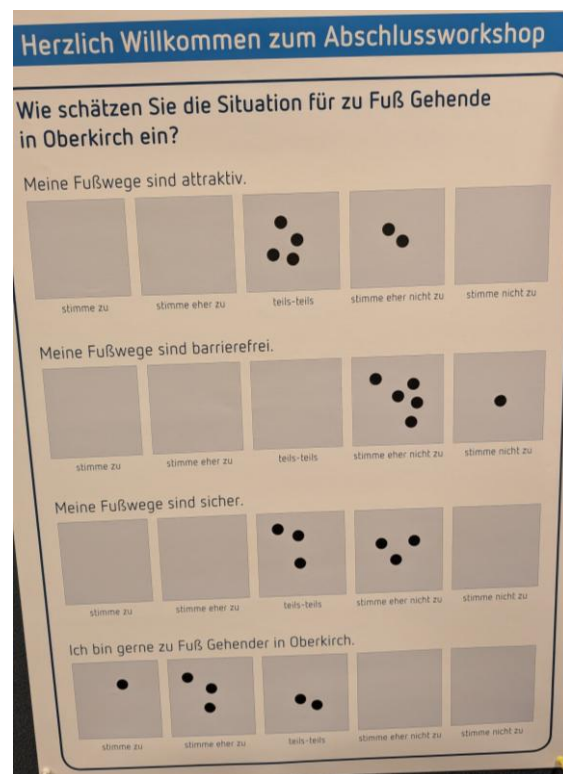
In der **Präsentation im Gemeinderat** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

2 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Im Rahmen der Veranstaltungen der Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs in Oberkirch 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 in Oberkirch äußern (Abbildung 5). 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 ausgeglichener bewertet.

Abbildung 5: Situation des Fußverkehrs in Oberkirch



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Oberkirch

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	 <ul style="list-style-type: none"> Zu Fuß Gehende profitieren in der Innenstadt von der kompakten Struktur. 	
2	 <ul style="list-style-type: none"> Attraktive Ortsmitte mit Fußgängerzone und verkehrsberuhigtem Bereich 	



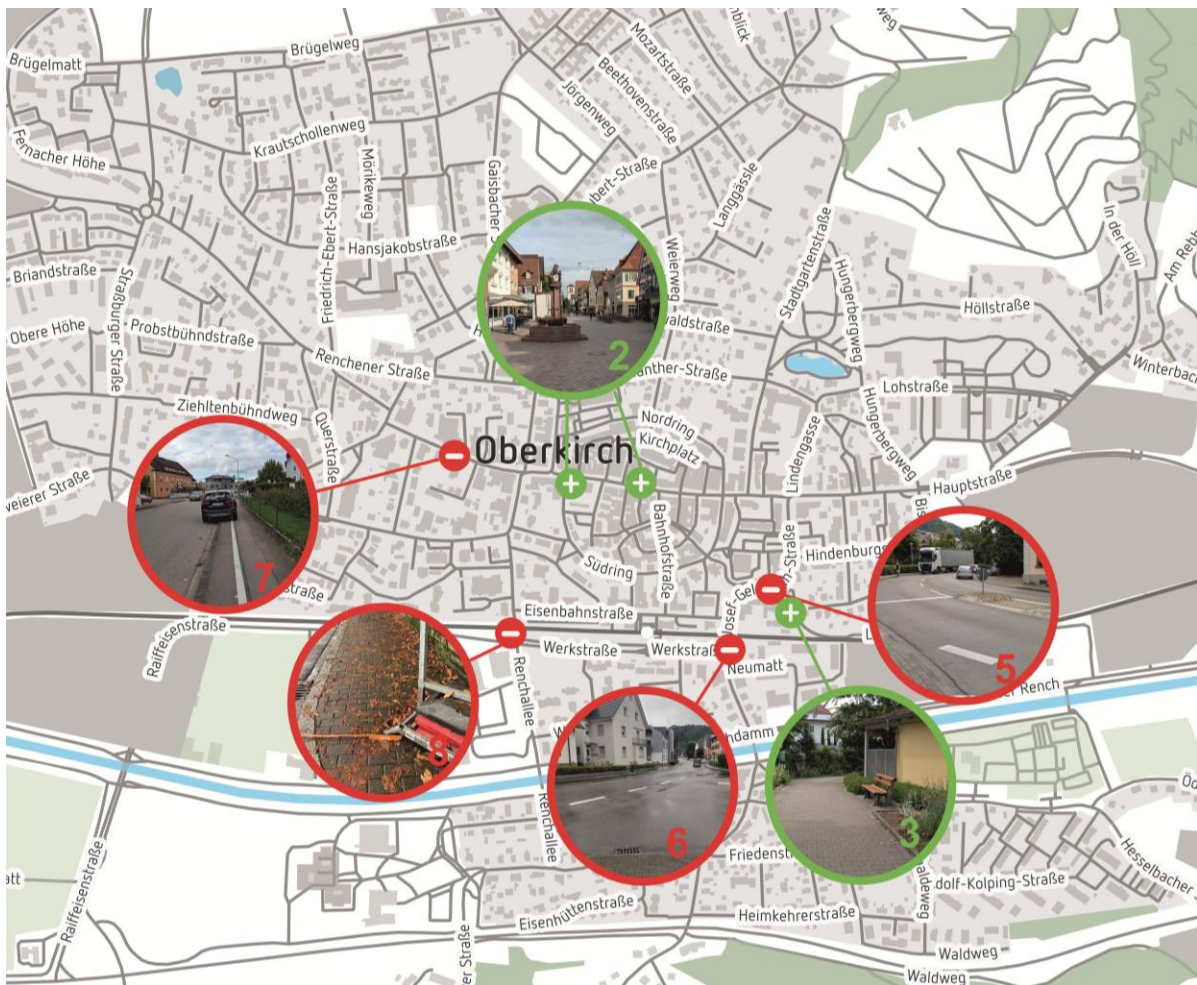
9		<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen durch fehlende taktile Leitelemente und Bordsteinabsenkungen 	
---	-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Abbildung 6: Verortung einzelner positive Aspekte



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

3 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. In Oberkirch ist die Querungssituation für zu Fußgehende aufgrund der stark befahrenen, höherklassigen Straßen besonders herausfordernd. Zwar gibt es bereits einige Querungsanlagen, jedoch ist das Queren vieler Straßen weiterhin mit großen Umwegen, ungünstigen Sichtbeziehungen und langen Querungsdistanzen verbunden.
- **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. In Oberkirch wird die Barrierefreiheit von Querungsanlagen bereits in Ansätzen durch taktile Leitelemente und Doppelborde berücksichtigt. Dennoch sind viele Querungsanlagen bislang ohne barrierefreie Ausstattung. Hinzu kommen nicht abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen sowie eingeschränkt nutzbare Blindenleitsysteme.
- **Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.
Die Fußgängerzonen und eigenständigen Fußwege, die durch Oberkirch verlaufen sind zwar sehr attraktiv, jedoch gibt es auch zahlreiche Problemstellen, insbesondere entlang der Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraße. Dazu zählen schmale Gehwege sowie Hindernisse wie Schilder, parkende Fahrzeuge oder ungepflegte Hecken, die die Gehwege einengen.

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.

3.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Zu Fuß Gehende streben auf ihrem Weg zum Ziel in der Regel den kürzesten Weg an, im Idealfall der Luftlinie folgend. Daraus folgt, dass Querungen der Fahrbahn (Strecke) notwendig werden. Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrzeugen passieren deswegen überwiegend im Streckenverlauf und nicht etwa wie unter Fahrzeugen (Kfz/Kfz oder Kfz/Fahrrad) an Knoten und Einmündungen.

Sichere Straßenüberquerungen bilden somit zusammen mit adäquaten Gehwegen die Grundlage für durchgängige und nutzerfreundliche Wegenetze. Dennoch stellen zu querende Straßen für zu Fuß Gehende in der Praxis oft eines der größten Hindernisse dar – insbesondere an stark befahrenen Straßen oder an Stellen ohne angemessene Infrastruktur. Um die Sicherheit und den 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 Dichte 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. Ziel ist es, an allen relevanten Stellen Querungsmöglichkeiten zu schaffen, die sowohl den Anforderungen der zu Fuß Gehenden als auch den Bedingungen des Straßenverkehrs gerecht werden.

Abbildung 7: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1 – Sichtfelder freihalten

Problem / Mangel: An der Einmündung der August-Ganther-Straße in die Renchstraße befindet sich ein Fußgängerüberweg (FGÜ), der aus südlicher Richtung aufgrund eines Stromkastens nur schwer einsehbar ist. Besonders Schulkinder, die auf dem Schulweg hier queren werden durch dieses Sichthindernis verdeckt. Die Gefahr besteht, dass sie beim Queren nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Zudem liegt der FGÜ in einer abgesetzten Position zum Knotenpunkt, was dazu führt, dass häufig weiter vorne nahe der Kreuzungsbereich ungesichert gequert wird und der FGÜ als gesicherte Querung nicht immer genutzt wird.

Abbildung 8: Eingeschränkte Sichtbeziehungen am FGÜ



Quelle: Planersocietät, August-Ganther-Straße

Handlungsvorschlag: Prüfung einer möglichen Versetzung des Stromkastens zur Verbesserung der Sichtbeziehungen auf den FGÜ.

Erläuterung und Hinweise:

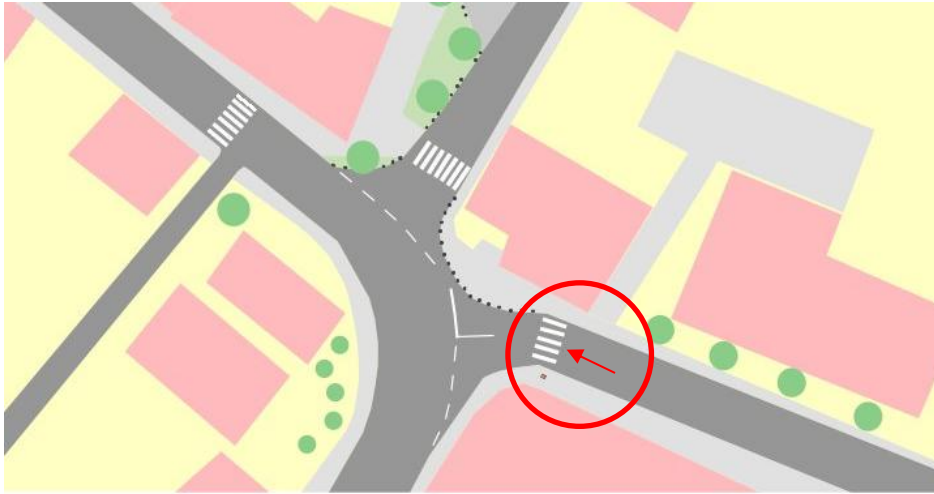
Die Verlegung des Stromkastens dient der Verbesserung der Sichtbeziehungen auf Personen, insbesondere auf Kinder, die den FGÜ queren möchten.

Eine Verlegung des FGÜ, die während der Begehung angesprochen wurde, ist kritisch zu betrachten, da die derzeitige Verschwenkung der Fahrbahn im Bereich der Einmündung eine Kurvensituation erzeugt, in der eine alleinige Verlegung des FGÜ zu einer unübersichtlichen und unsicheren Lage führen könnte. Zudem wäre bei der Prüfung der Verlegung des FGÜ die nördlich der Einmündung gelegene Grundstückseinfahrt zu berücksichtigen.

Darüber hinaus spricht für die Beibehaltung des FGÜ an der Stelle, dass sich in der Gegenrichtung der August-Ganther-Straße eine Bushaltestelle befindet, für deren Erreichbarkeit der Überweg ebenfalls gut nutzbar sein sollte.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Skizze der möglichen Verlegung des FGÜ



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: An Querungsanlagen sollte in ganz Oberkirch ein besonderer Fokus auf gute Sichtverhältnisse gelegt werden.

A2 – Querungsdistanzen verkürzen

Problem / Mangel: An der Einmündung Neumatt ist die Querung sehr breit. Dies führt dazu, dass zu Fußgehende eine lange Querungsdauer haben und sich dadurch länger auf der Fahrbahn befinden. Weiterhin begünstigen die großen Kurvenradien hohe Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, was das Unfallrisiko beim Queren des Fußverkehrs erhöht und insbesondere für Schulkinder Unsicherheiten beim Queren schafft.

Abbildung 10: Querung an überbreitem Einmündungstrichter



Quelle: Planersocietät, Einmündung Neumatt

Handlungsvorschlag: Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen zur Ordnung des Knotenpunkts und Verkürzung der Querungsdistanzen.

Erläuterung und Hinweise:

Vorgezogene Seitenräume (auch Gehwegnasen genannt) sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit beim Überqueren: sie verkürzen die Überquerungsdistanz und verbessern zugleich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Vorgezogene Seitenräume können zunächst provisorisch durch Markierungen und Leitschwellen ausgeführt werden, sollten jedoch auf lange Sicht baulich verstetigt werden. Weiterhin kann die daraus entstehende Sperrfläche durch bauliche Einrichtungen wie Kübel oder Bäume vor Überfahren abgesichert werden, dabei muss aber berücksichtigt werden, dass Sichtfelder und die direkte Fußverkehrsführung über den Knotenpunkt freigehalten werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Beispiele für einen baulich vorgezogenen Seitenraum und einen mit Markierungen



Quelle: Planersocietät, links und rechts: Stuttgart

A3 – Querung südliche Oberdorfstraße

Problem / Mangel:

Entlang der Oberdorfstraße südlich der Bahnleise existiert derzeit keine Querungshilfe für den Fußverkehr. Neben dem Bahnhof als wichtigem Ziel für den Fußverkehr besteht insbesondere auf Höhe der Rench ein erhöhter Querungsbedarf über die Oberdorfstraße, da dort ein bedeutender Freizeitweg verläuft. Die Einrichtung einer oder mehrerer geeigneter Querungshilfen entlang der Oberdorfstraße wären sinnvoll, um die Erreichbarkeit und Sicherheit für zu Fußgehende entlang dieser Achse zu verbessern.

Abbildung 12: Fehlende Querungshilfen entlang der Oberdorfstraße



Quelle: Planersocietät, Oberdorfstraße

Handlungsvorschlag:

Prüfung der Einrichtung einer oder mehrerer Querrungshilfen entlang der Oberdorfstraße

Erläuterung und Hinweise:

An der Oberdorfstraße bietet sich aufgrund der Verkehrsstärken insbesondere die Prüfung des Einsatzes eines FGÜ an. Wo die Fahrbahnbreiten ausreichend groß sind, sollte zusätzlich die Möglichkeit von Mittelinseln betrachtet werden. Beide Querungshilfen schaffen eine zentrale Querungsstelle und erhöhen die Sicherheit, durch Vorrangregelungen bzw. durch eine Aufteilung der Querung in kürzere Distanzen.

Der Einsatz eines FGÜ hat bestimmte Voraussetzungen, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsbelastung sowohl des zu erwartenden Querungsverkehrs durch zu Fuß Gehende als auch des Kfz-Verkehrs. Wenn die Querung durch besonders schutzbedürftige Personen (z. B. Schulkinder) erfolgt, kann auch unabhängig von hohen Verkehrsbelastungen ein FGÜ in Betracht gezogen werden.¹

Für den Einsatz von Mittelinseln müssen ausreichende Straßenraumbreiten vorhanden sein. Die Mittelinsel an sich muss mindestens 2,00 m, besser aber 2,50 m breit sein plus je Fahrtrichtung 3,00 m -3,50 m Fahrbahnbreite. Somit sind mindestens 7,00 m für Mittelinsel und Fahrbahn notwendig.

Generell ist bei der Wahl der Querungshilfe und der Lage die Platzverhältnisse zu berücksichtigen. Querungshilfen können nur bei entsprechender Grundstücksverfügbarkeit installiert werden.

¹ Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg (2019), S. 6 f.

Sowohl auf Höhe der Rench als auch möglichst nahe am Bahnhof ist die Überprüfung des Einsatzes einer Querungsanlage besonders sinnvoll.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiel für eine Mittelinsel und einen FGÜ an Ortsdurchfahrten



Quelle: Planersocietät, links: Loßburg, rechts: Obersulm

Abbildung 14: Querungsbedarf entlang der Oberdorfstraße



Quelle: Gartengrundlage <https://www.geoportal-bw.de>

Weitere Einsatzorte:

Der Einsatz von Querungshilfen ist überall dort sinnvoll, wo ein Querungsbedarf besteht und die örtlichen Gegebenheiten ein sicheres Überqueren erschweren. Insbesondere in der Josef-Geldreich-Straße ist der Einsatz einer Querungshilfe noch sinnvoll.

A4 – Gehwegnase Krautschollenweg

Problem / Mangel: Am Kindergarten Schwester Giovanna kommt es zu den Bring- und Abholzeiten zu einem hohen Verkehrsaufkommen im Krautschollenweg, das den Fußverkehr gefährdet. Durch die Mitnutzung des Gehwegs zum Absetzen der Kinder, Wendemanöver direkt am Kindergarten sowie das insgesamt hohe Verkehrsaufkommen werden die Sichtbeziehungen eingeschränkt und es entstehen insbesondere für Schulkinder Unsicherheiten. Insbesondere das Queren auf Höhe des Kindergarten wird durch den Hol- und Bringverkehr, sowie die Parkplätze auf südlicher Seite erschwert.

Abbildung 15: Parkplätze auf Höhe des Kindergartens



Quelle: Planersocietät, Krautschollenweg

Handlungsvorschlag: Einsatz einer Gehwegnase auf Höhe des Kindergartens
Einrichten von einer Elternhaltestelle auf der südlichen Straßenseite.

Erläuterung und Hinweise:

Gehwegnasen (auch vorgezogene Seitenräume genannt) sind eine wirksame Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit beim Überqueren: Sie verkürzen die Querungsdistanz und verbessern gleichzeitig die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Zusätzlich tragen Gehwegnasen durch die Einengung der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung bei.

Da auf der südlichen Straßenseite der Gehweg durch Parkplätze und Baumscheiben von der Fahrbahn abgetrennt ist, muss eine Neuordnung der Parkflächen erfolgen, um einen durchgehenden Zugang zur Querungsstelle zu ermöglichen. (siehe Abbildung 16).

Diese Parkplätze können weiterhin zur Ordnung der Verkehrssituation genutzt werden, indem sie speziell für den Hol- und Bringverkehr als Elternhaltestelle vorgesehen werden. Durch entsprechende Markierungen und Beschilderungen können freie Parkplätze für Eltern zur Verfügung gestellt werden, von wo die Kinder eigenständig und sicher bis zum Kindergarten kommen. Das Hakten auf dem Gehweg vor dem Kindergarten kann dadurch verhindert werden.

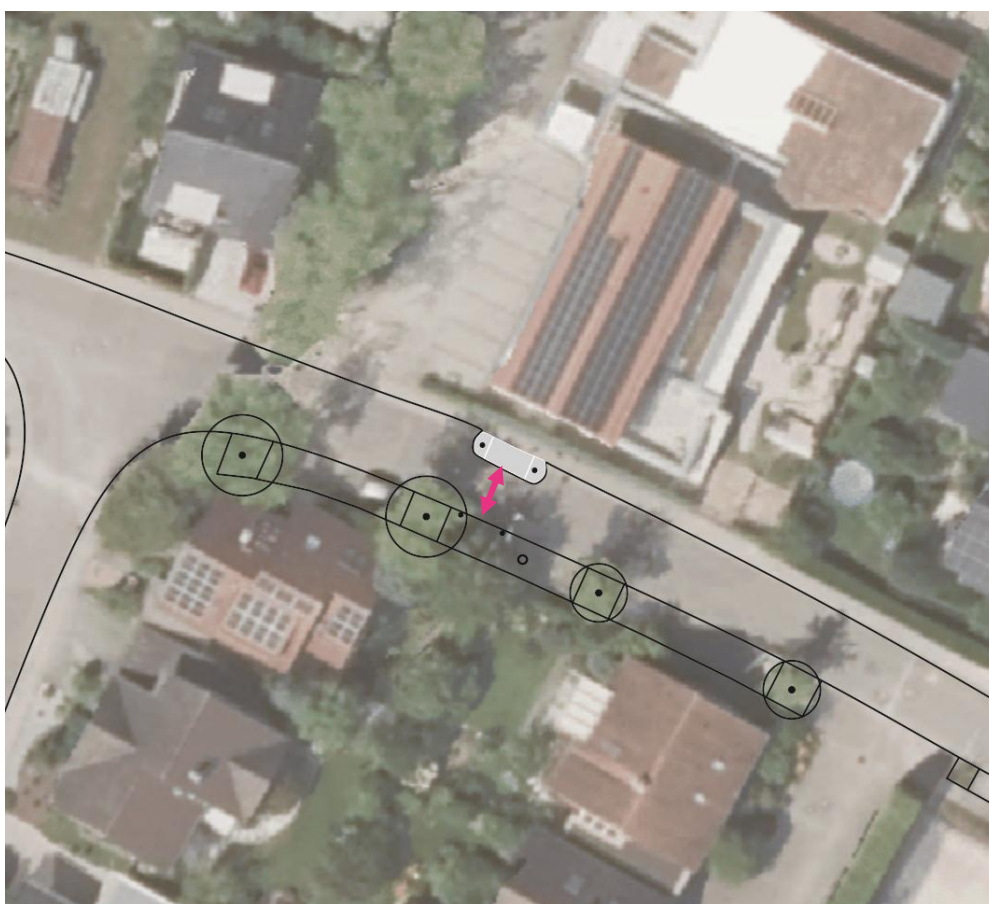
Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 16: Beispiel für Gehwegnasen, durch Markierungen und baulich



Quelle: Planersocietät, Beispielsbilder: links: Karlsruhe, rechts: Dortmund

Abbildung 17: Skizze: Gehwegnase auf Höhe des Kindergartens



Quelle: Planersocietät, Gartengrundlage <https://www.geoportal-bw.de>

Weitere Ein-satzorte:

Gehwegnasen stellen eine einfache und wirkungsvolle Maßnahme dar, um Querungsstellen mit guten Sichtbeziehungen zu schaffen. Sie sind insbesondere an stark befahrenen Straßen sinnvoll, da sie die Sicht zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden verbessern und die Querung erleichtern.

A5 – Querung Schwarzwaldstraße

Problem / Mangel: An der Einmündung der Schwarzwaldstraße von der Franz-Schulbert-Straße verläuft der Schulweg zur August-Ganther-Schule. Dort müssen die Schulkinder die Straßenseite wechseln, da der Gehweg südlich endet. Hol- und Bringverkehr sowie die Zufahrt zu einem Parkplatz erschweren ein sicheres Queren an dieser Stelle. Eine gesicherte Querung fehlt bislang.

Abbildung 18: Einmündung Schwarzwaldstraße



Quelle: Planersocietät, Schwarzwaldstraße,
<https://www.geoportal-bw.de>

Handlungsvorschlag: *Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraße in der Schwarzwaldstraße zur allgemeine Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Querungssituation*

Durch den Einsatz einer Einbahnstraße-Regelung in der Schwarzwaldstraße kann eine allgemeine Verkehrsberuhigung vor der Schule erreicht und damit die Ordnung des Hol- und Bringverkehrs unterstützt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Als weitere Maßnahme sollte die Pflasterung der Querungsstelle in der Schwarzwaldstraße bedacht werden. Durch die optische Hervorhebung wird die Querung für alle Verkehrsteilnehmenden deutlicher wahrnehmbar, wodurch die Aufmerksamkeit steigt und die Erkennbarkeit der Überquerungssituation verbessert wird. Eine solche gestalterische Akzentuierung unterstützt zudem die intuitive Führung des zu Fußgehendenverkehrs und signalisiert den Fahrzeugführenden einen besonderen Bereich – häufig verbunden mit einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 19: Beispiel für eine Pflasterung einer Einmündung



Quelle: Planersocietät, Rangendingen

3.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte man sich am Prinzip eines Designs für alle orientieren, 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 (vgl. DIMR 2018). Das gilt etwa für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck.

Abbildung 20: Barrierefreiheit



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

B1 – Barrierefreie Querungen

Problem / Mangel: An vielen Querungsanlagen in Oberkirch fehlt bislang ein vollständig barrierefreier Ausbau. Insbesondere für sehbehinderte zu Fuß Gehende fehlt häufig die Orientierung durch taktile Leitelemente, was das sichere Querens deutlich erschwert. Darüber hinaus sind an vielen Querungsstellen keine abgesenkten Bordsteine vorhanden, die ein komfortables und sicheres Überqueren für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglichen würden. Dies führt dazu, dass Personen mit Sehbeeinträchtigungen sowie Menschen, die auf rollbare Hilfsmittel angewiesen sind, in ihrer Mobilität und Sicherheit entlang wichtiger Fußwege erheblich eingeschränkt werden.

Abbildung 21: LSA ohne taktile Leitelemente und Doppelbord



Quelle: Planersocietät, Renchallee/Werkstraße

Handlungsvorschlag: Bestehende Querungsanlagen sollten sukzessive komplett barrierefrei ausgebaut werden.

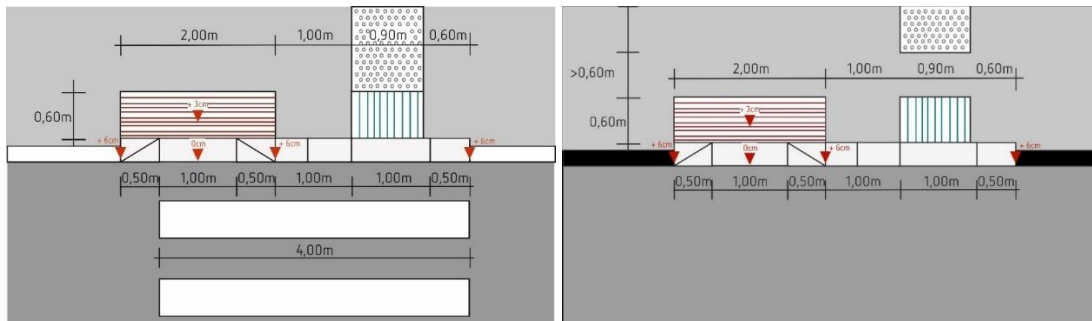
Erläuterung und Hinweise:

Für barrierefreie Querungen sind neben dem Anbringen von Doppelborden – einem Bordstein mit Nullabsenkung für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln und einem ertastbaren Bord mit 6 cm Höhe für sehingeschränkte Personen auf beiden Straßenseiten – auch Bodenindikatoren unerlässlich. Gerade bei Straßen mit starkem Umgebungslärm oder sehr geringem Verkehrsaufkommen entstehen besondere Gefahren für sehbehinderte zu Fuß Gehende. Daher sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und bei Lichtsignalanlagen durch akustische Signalgeber ergänzt werden.

An Lichtsignalanlagen (LSA) sind neben dem Doppelbord und taktilen Leitelementen auch akustische Signalgeber anzubringen, um die Orientierung von sehingeschränkten Personen zu verbessern.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 22: Getrennte Querungsstelle nach DIN 32984 für gesicherte und ungesicherte Querungsanlagen von oben



Quelle: Planerscoietät

Abbildung 23: Beispiele für barrierefreien FGÜ und einer barrierefreien Mittelinsel



Quelle: Planersocietät, links: Neuenburg, rechts: Dortmund

Weitere Einsatzorte: Alle Querungsanlagen sind im gesamten Stadtgebiet entsprechend sukzessive barrierefrei auszubauen.

B2 – Instandsetzung von Belagsoberflächen

Problem / Mangel: In Oberkirch gibt es viele Stellen, an denen der Bodenbelag von Fußwegen beschädigt oder uneben ist. Diese Schäden beeinträchtigen sowohl den Komfort als auch die Sicherheit der zu Fuß Gehenden. Es können Stolperstellen entstehen, die insbesondere problematisch sind für mobilitätseingeschränkte Personen und Personen, die auf rollbare Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren angewiesen sind. Betroffene müssen mehr Kraft aufwenden, um die Hindernisse zu überwinden, was ihre Mobilität erheblich einschränken kann.

Abbildung 24: Schäden in der Belagsoberfläche



Quelle: Planersocietät, Renchener Straße

Handlungsvorschlag: Kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der Bodenbeläge vorhandener Fußwege und wichtiger Fahrbahnmarkierungen.

Erläuterung und Hinweise: *Für einen geringen Reibungsverlust ist es entscheidend, dass Wege über ebene Oberflächen verfügen. Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen sollten daher feste, griffige, ebene sowie fugenarme Beläge eingesetzt werden, um die Nutzungsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende sicherzustellen.²*

Weitere Einsatzorte: Weitere Schäden an der Belagsoberfläche wurden entlang der Scheffelstraße und Renchallee festgestellt. Eine regelmäßige Überprüfung sowie der in Oberkirch bestehende Mängelmelder tragen dazu bei, Schäden frühzeitig zu erkennen und zeitnah zu beheben.

² Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), FGSV, 2002, S. 22.

B3 – Blindenleitsystem

**Problem /
Mangel:**

Die Entwässerung der Fußgängerzone in der Hauptstraße erfolgt über eine Wasserrinne, die von sehbehinderten Menschen als Blindenleitstreifen genutzt wird, obwohl gleichzeitig stattdessen die große Wasserrinne auf der anderen Seite in der Fußgängerzone als Leitsystem dienen soll. Allerdings sind beide Rinne teilweise durch Hindernisse wie Blumenkübel und Bänke blockiert. Zudem werden sie in den Einmündungsbereichen unterbrochen. Dadurch ist eine durchgängige und sichere Orientierung für sehbehinderte Personen nicht gewährleistet.

Abbildung 25: Blumenkübel auf dem Blindenleitstreifen



Quelle: Planersocietät, Hauptstraße

Handlungsvorschlag:

Durchgängiges Blindenleitsystem entlang der Hauptstraße schaffen.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Blindenleitstreifen müssen gemäß den Empfehlungen für barrierefreie Verkehrsraumgestaltung durchgängig und frei von Hindernissen sein. Unterbrechungen oder Blockierungen stellen eine erhebliche Einschränkung der Barrierefreiheit dar und können die Sicherheit von zu Fuß Gehenden mit Sehbehinderung gefährden. Insbesondere in Einmündungsbereichen ist eine klare taktile Führung erforderlich, um die Orientierung zu gewährleisten.³

³ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Beuth Verlag, 2020, S. 8

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 26: Blindenleitsystem in einer Innenstadt



Quelle: Planerscoietät, Beispielsbild: Siegen

Weitere Einsatzorte:

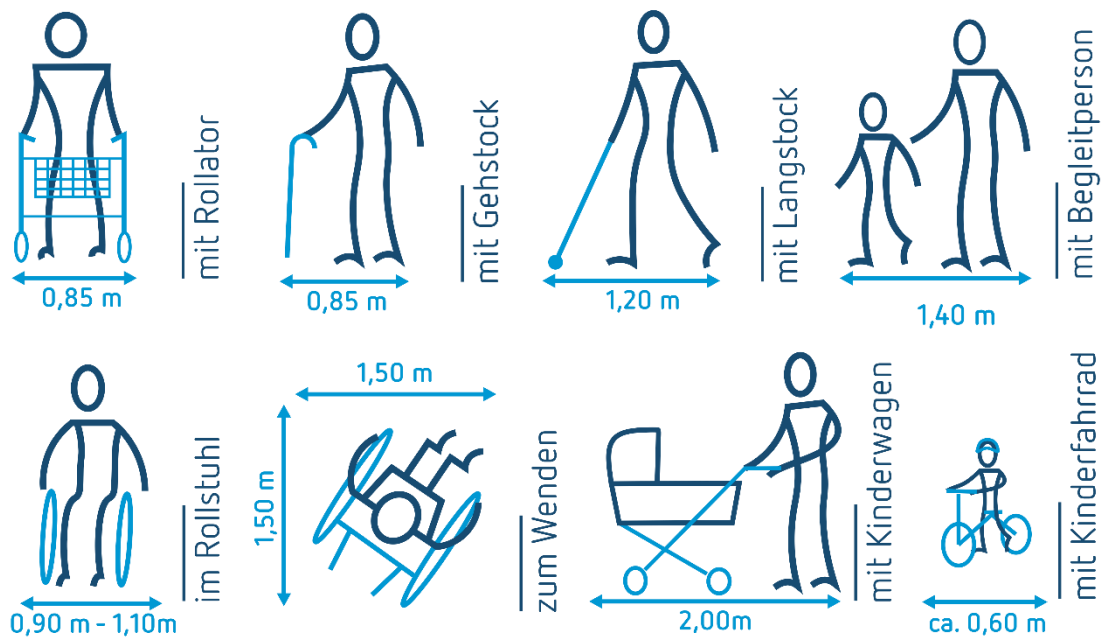
Ein Blindenleitsystem ist insbesondere an Orten erforderlich, die für den Fußverkehr von besonderer Bedeutung sind. Dazu zählen Bushaltestellen, Bahnhöfe, das Rathaus sowie zentrale Bereiche der Innenstadt. Diese Standorte stellen wichtige Ziele für zu Fuß Gehende dar und sollten barrierefrei erreichbar sein.

3.2 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

Adäquate Gehwege und eigenständige Fußwege sind Grundelemente des Fußverkehrs. Deren Breite und Zustand sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe: Sie stellen Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel bereit.

In Oberkirch ist vieles gut zu Fuß erreichbar. Neben der Weglänge spielen jedoch auch Komfort und Sicherheit der Fußwege eine entscheidende Rolle. Zahlreiche Gehwege bieten Potenzial, durch Anpassungen breiter, attraktiver und vor allem sicherer gestaltet zu werden, um die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu erhöhen.

Abbildung 27: Nutzergruppen des Gehwegs und ihre Platzansprüche



Darstellung: Planersocietät

C1 – Parkflächen ordnen

Problem / Mangel: In vielen Bereichen von Oberkirch wird die nutzbare Breite der Gehwege durch parkende Fahrzeuge erheblich eingeschränkt. Die markierten Parkflächen lassen häufig nur einen geringen Restplatz für den Gehweg (< 1,60 m). Zusätzlich werden die vorgesehenen Flächen nicht immer eingehalten, sodass Fahrzeuge teilweise auf den Gehweg überstehen. Dies beeinträchtigt den Komfort und die sichere Nutzung der Gehwege, insbesondere für Personen mit erhöhtem Platzbedarf (z. B. Rollstuhlnutzende oder Menschen mit Rollatoren). Zu Fuß Gehende müssen in einigen Fällen auf die Fahrbahn ausweichen oder die Straßenseite wechseln, da die verbleibende Gehwegbreite nicht ausreicht.

Abbildung 28: stark beengter Gehweg durch parkende Fahrzeuge



Quelle: Planersocietät, Scheffelstraße

Handlungsvorschlag: Die geltende Regelung zum Gehwegparken gemäß StVO (grundsätzliches Verbot) sollte in Oberkirch konsequent kommuniziert und durchgesetzt werden. Parkflächen sollen nur in Ausnahmefällen auf dem Gehweg markiert oder durch entsprechende Beschilderung zur Mitbenutzung freigegeben werden und wenn dadurch weiterhin eine ausreichende Gehwegbreite gewährleistet ist.

Zur Sicherstellung der Einhaltung sollen weiterhin regelmäßige Kontrollen durchgeführt werden. Bei Verstößen gegen die Markierungen oder beim unerlaubten Gehwegparken sollten ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Vorwarnungen, Verwarnungen und Bußgelder konsequent angewendet werden.

Erläuterung und Hinweise:

Eine Gehwegbreite von 2,50 m ist generell auf Gehwegen anzustreben.⁴ Diese Breite lässt das Begegnen zweier Personen zu und bietet weiterhin Sicherheitsräume zur Fahrbahn und Bebauung. In begründeten Ausnahmefällen – etwa in historischen Altstadtbereichen – können Gehwege schmaler ausfallen. Die Mindestbreite von 1,60 sollte jedoch nie unterschritten werden. Diese Breite entspricht dem Platzbedarf mit Sicherheitsabständen einer Person im Rollstuhl und

⁴ Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), FGSV, 2002, S. 22

stellt sicher, dass Gehwege auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sind.⁵

In Deutschland ist das Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen – meist das Zeichen 315 – ausdrücklich erlaubt (siehe § 12 Abs. 4 und 4a StVO). Diese Regelung dient dem Schutz von zu Fuß Gehenden, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern.

Wo möglich können Parkflächen auf der Fahrbahn markiert werden, um das Verbot zu unterstützen. In Ausnahmefällen kann auch durch das Verkehrszeichen 315 StVO die Mitnutzung des Gehwegs inklusive Markierungen der Parkfläche erlaubt werden. Das aber nur, wenn weiterhin eine ausreichende Gehwegbreite bestehen bleibt.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 29: Platzbedarf auf Gehwegen und eingezeichnete Parkflächen auf der Fahrbahn



Quelle: Planersocietät, rechts: Zweibrücken

Weitere Einsatzorte: Weiterhin wurde von nicht Einhaltung des Gehweg-Parkverbots in dem Gebiet rund um Stadtmattstraße und Am Mühlbach berichtet.

⁵ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, S. 29

C2 – hindernisfreie Gehwege

Problem / Mangel: Entlang mehrerer Gehwege schränken Hindernisse wie gehwegbegleitendes Grün, Schilder oder Stromkästen den Bewegungsraum des Fußverkehrs in Oberkirch ein. Dadurch wird der Gehkomfort beeinträchtigt und das Verletzungsrisiko durch im Weg stehende Hindernisse erhöht, insbesondere für sehingeschränkte Personen.

Abbildung 30: stark beengter Gehweg durch einen Stromkasten



Quelle: Planersocietät, Renchstraße

Handlungsvorschlag: Regelmäßige Kontrollen und Pflege des gehwegbegleitenden Grüns sollen vorgenommen werden. Weiterhin soll nach alternativen Flächen für Einrichtungen wie Schilder, Außengastronomie und Stromkästen gesucht werden, damit diese nicht im Gehweg stehen.

Erläuterung und Hinweise:

Der lichte Raum entlang von Gehwegen dient der Sicherheit und dem Komfort des Fußverkehrs. Darin dürfen keine Hindernisse, wie beispielsweise Äste oder Büsche ragen. Neben der Breite von 2,5 m (Bewegungsraum von zwei sich begegnenden Personen plus Sicherheitsabständen) ist auch der Raum über den Personen bis zu einer Höhe von 2,25 m freizuhalten.

Insbesondere für sehingeschränkte Personen ist der lichte Raum notwendig, um die Gefahr zu minimieren, sich an Hindernissen zu verletzen.⁶

Weitere Einsatzorte: Eine generelle Überprüfung der Freihaltung der Gehwege von Hindernissen sollte im gesamten Stadtgebiet kontinuierlich vorgenommen werden. Handlungsbedarf wird insbesondere noch im Krautschollenweg und entlang der Renchallee.

⁶ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, S. 29

C3 – Gaisbacher Straße

Problem / Mangel: In der südlichen Gaisbacher Straße fehlen durchgängig Gehwege. Die Fahrbahn wird zudem stark durch parkende Fahrzeuge beansprucht. Dadurch werden Sichtbeziehungen erheblich eingeschränkt. Besonders gefährdet sind Schulkinder, die diesen Straßenabschnitt nutzen, da sie aufgrund der fehlenden Gehwege und eingeschränkten Sichtverhältnisse einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt sind.

Abbildung 31: fehlender Gehweg entlang der Gaisbacher Straße



Quelle: Planersocietät, Gaisbacher Straße

Handlungsvorschlag: Prüfung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h.
Bewerbung der Schulwegpläne, um Schulkinder über andere Straßenabschnitte zu führen.

Erläuterung und Hinweise:

Eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung kann bei örtlichen Gefahrenlage wie zum Beispiel durch die Schulkinder und hohe Fußgängerfrequenz gemäß § 45 Abs. 1 StVO angeordnet werden. Die Maßnahme dient dem Schutz der zu Fußgehenden und einer erhöhten Aufmerksamkeit des KFZ-Verkehrs durch die geringeren Geschwindigkeiten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 20



Quelle: Planersocietät, Dinslaken

C4 – Verkehrsberuhigter Bereich

Problem / Mangel:

Im verkehrsberuhigten Bereich der Hauptstraße bestehen trotz der geltenden Regeln weiterhin erhöhte Geschwindigkeiten sowie Konflikte mit rücksichtslosen Radfahrenden. Der Fußverkehr leidet dadurch sowohl in Bezug auf Komfort als auch auf Sicherheit. Insbesondere an der Einmündung der Bäregasse ist bei Ein- und Ausfahrten mit erhöhten Geschwindigkeiten sowie mangelnder Rücksichtnahme der Fahrzeugführenden zu rechnen.

Abbildung 33: Ein- und Ausfahrtsituation an der Einmündung Bäregasse



Quelle: Planersocietät, Hauptstraße / Bäregasse

Handlungsvorschlag:

Torsituation in der Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich noch weiter unterstreichen

Verschwenkung in der Einfahrt der Josef-Geldreich-Straße von der Hauptstraße aus

Einsatz einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Hauptstraße vor der Einfahrt in den verkehrsberuhigten Bereich

Beide Maßnahmen sollen die Einhaltung der niedrigen Geschwindigkeit unterstützen und die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

Die Verschwenkung der Einfahrt soll insbesondere dazu dienen, den verkehrsberuhigten Bereich räumlich von der Landesstraße abzusetzen und dadurch den Kfz- und Radverkehr beim Einfahren stärker abzubremsen.

Der derzeitige Geschwindigkeitsunterschied von 50 km/h im regulären Streckenabschnitt in der Hauptstraße zu Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich ist erheblich. Eine Zwischenstufe – etwa durch eine streckenbezogene Reduzierung auf 30 km/h – kann die Wahrnehmbarkeit des verkehrsberuhigten Bereichs erhöhen, Konflikte mit zu Fuß Gehenden reduzieren und die Akzeptanz der verkehrlichen Situation verbessern (vgl. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), FGSV, 2002, S. 22).

Erläuterung und Hinweise:

Der Einsatz einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung ist nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Im vorliegenden Fall kann insbesondere mit der Lage des Streckenabschnitts entlang eines Schulwegs argumentiert werden (vgl. Neuregelung § 45 Abs. 9 StVO).

Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung sollte auch den Bereich der Josef-Geldreich-Straße einbinden, da dort eine Gefahrenlage für den Fußverkehr vorliegt. Diese ergibt sich aus der bedeutenden Fußverkehrsachse über die

Lohmühlweg, den häufigen ungesicherten Querungen in der Kurve der Josef-Geldreich-Straße, den eingeschränkten Sichtbeziehungen sowie der derzeit zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.

Eine Reduktion der Geschwindigkeit trägt dazu bei, Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden zu minimieren, die Querungssicherheit zu verbessern und die frühzeitige Wahrnehmung des verkehrsberuhigten Bereichs sicherzustellen.

Die streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung ist durch einen Lärmaktionsplan in der Josef-Goldreich-Straße und der Hauptstraße bereits vorgesehen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Einfahrtbereich verkehrsberuhigter Bereich



Quelle: Planersocietät, Bad Dürkheim

3.3 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

D1 – Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit

Problem / Mangel: Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen das Bewusstsein dafür, dass sie andere Menschen in ihrer Mobilität einschränken. Dadurch entstehen Verhaltensmuster, die unbewusst die Sicherheit und den Komfort des Fußverkehrs beeinträchtigen. Beispiele hierfür sind die Einengung von Gehwegen durch parkende Fahrzeuge und Außengastronomie, hohe Stufen vor Gebäuden oder die Einschränkung von Sichtfeldern durch ungepflegte Hecken.

Abbildung 35: In den Gehwegbereich hineinragende Bepflanzung



Quelle: Planersocietät, Krautschollenweg

Handlungsvorschlag: Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit durch:

- Rubrik auf der Homepage zu aktuellen Themen (u. a. zu Heckenschnitt) und umgesetzten Maßnahmen für den Fußverkehr
- Kampagnen zu verschiedenen Themen (Grünschnitt, Gehwegparken etc.)
- Aktionstage
- Persönliche Absprachen/Dialog
- Markierungen/Banner/Beschilderung

Durch Informationen zum Fußverkehr kann für die Probleme sensibilisiert und zum Gehen motiviert werden, auch können aktuelle Schritte der Fußverkehrsförderung in der Kommune erläutert werden.

Erläuterung und Hinweise: *Konkrete Möglichkeiten für Öffentlichkeitsarbeit ist der Schulwettbewerb „Zu Fuß und Rad zur Schule“ und Aktionen in der „Woche der Mobilität“.*

Die Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit ist stark von Personalverfügbarkeiten abhängig.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 36: Beispiel Sensibilisierungskampagne und Bodenmarkierungen für mehr Rücksicht



Quelle: Planersocietät, links: Leinfelden-Echterdingen, rechts: Dresden

3.4 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

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

Abbildung 37: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfeld Querungen (A)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Leuchtturm-projekt
A1 - Sichtfelder freihalten	Stromkasten umplatzieren	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]			
A2 - Querungsdistanzen verkürzen	vorgezogener Seitenraum		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		
A3 - Querung südliche Oberdorfstraße	Prüfung des Einsatzes von Querungshilfen		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		
A4 - Gehweg Nase Krautschollenweg	Einsatz einer Gehweg Nase auf Höhe des Kindergartens		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		
A5 - Querung Schwarzwaldstraße	Pflasterung einer Querungsstelle	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)					
B1 - Barrierefreie Querungen	Barrierefreier Ausbau von Querungen	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]			
B2 - Instandsetzung von Belagsoberflächen	Instandsetzung von Belagsoberflächen	[Bar chart: Kurzfristig bis Langfristig, Daueraufgabe]			
B3 - Blindenleitsystem	Durchgängiges Blindenleitsystem in der Hauptstraße		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		X
Handlungsfeld Längsverkehr (C)					
C1 - Parkflächen ordnen	Gehwegparken kontrollieren und ausreichend Gehfläche freilassen	[Bar chart: Kurzfristig bis Langfristig, Daueraufgabe]			
C2 - hindernisfreie Gehwege	Freihalten von Gehwegen, Alternative Flächen suchen		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		
C3 - Gaisbacher Straße	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h		[Bar chart: Mittelfristig bis Langfristig]		
C4 - verkehrsberuhigter Bereich	Verengung der Einfahrt	[Bar chart: Kurzfristig bis Mittelfristig]			
Weitere Maßnahmen (D)					
D1 - Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	[Bar chart: Kurzfristig bis Langfristig, Daueraufgabe]			

Quelle: Planersocietät

4 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Entwicklung eines Basisnetzes mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/Etats
- Konsequente Ordnung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Weitere Förderung der Barrierefreiheit

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 in **Oberkirch** zu erreichen, wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden.

Die Fußverkehrs-Checks in Oberkirch haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

Die Maßnahmen auf Grundlage der Fußverkehrs-Checks sind durch das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und den **Förderetatbestand Fußverkehrsinfrastruktur und Ortsmitten im Abschnitt Kommunalen 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/>

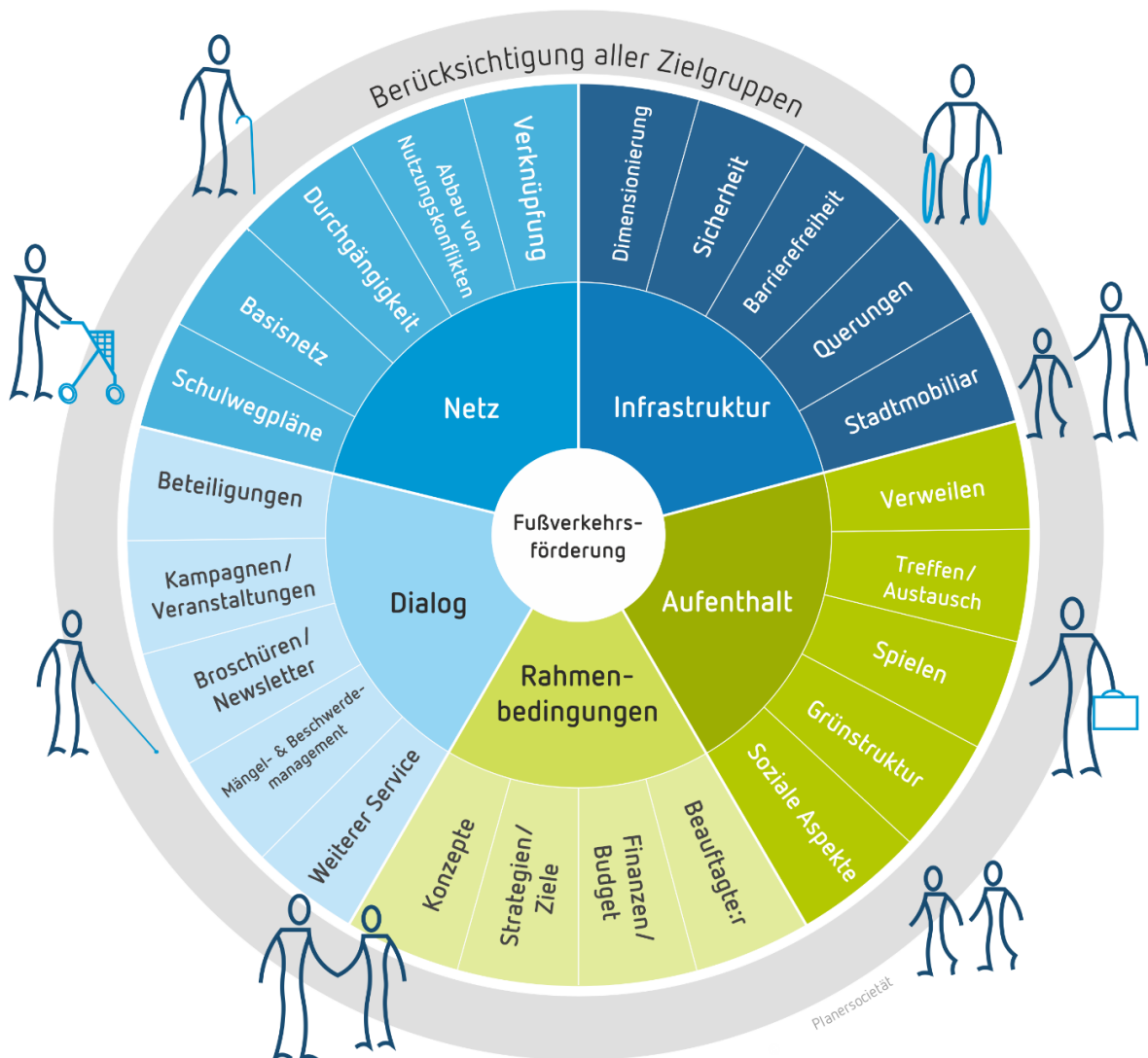
Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Informationen zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/service/ansprechpersonen-fussverkehr>



5 Zusammenfassung

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

Abbildung 38: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 3.4. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Fußverkehrsnetzes aufgezeigt und zahlreiche Verbesserungspotenziale identifiziert. Er stellt einen

wichtigen ersten Schritt in der kommunalen Fußverkehrsförderung dar, dem weitere Maßnahmen folgen müssen. Dazu gehören insbesondere die Umsetzung und Prüfung der in Kapitel 3 dargestellten Maßnahmenvorschläge und die Implementierung der dort skizzierten organisatorischen und strukturellen Ansätze zur Förderung des Fußverkehrs.

Die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks haben durch die aktive Beteiligung von Bevölkerung, Politik und Verwaltung das große Interesse am Thema Fußverkehr deutlich gemacht. Die Ergebnisse bilden eine solide Grundlage für die Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende in Oberkirch.

Die Analyse zeigt jedoch auch zentrale Herausforderungen: Das Stadtgebiet wird maßgeblich durch zwei stark befahrene Landes- und Kreisstraßen geprägt, die in Ost-West-Richtung verlaufen und den öffentlichen Raum dominieren. Diese Verkehrsachsen stellen insbesondere für den Fußverkehr erhebliche Barrieren dar. Zwar bietet die zentral gelegene Fußgängerzone einen klar zugeordneten Bereich, außerhalb dieses Zentrums ist der Fußverkehr jedoch weitgehend an den Rand gedrängt. Entlang der stark frequentierten Straßen konkurrieren zu Fuß Gehende häufig mit dem Kfz-Verkehr, was sich in schmalen Gehwegen, eingeschränkter Aufenthaltsqualität und schwierigen Querungsmöglichkeiten widerspiegelt.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Barrierefreiheit und der Attraktivität von Querungen. An vielen Stellen fehlen Querungshilfen, sodass Personen gezwungen sind, stark befahrene Straßen ungesichert zu queren. Zudem sind zahlreiche Querungen nicht barrierefrei ausgebaut, was die eigenständige Mobilität von Menschen mit Einschränkungen erheblich beeinträchtigt.

Der Fußverkehrs-Check macht deutlich, dass insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen ein erheblicher Handlungsbedarf besteht, um die Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zu verbessern und den Fußverkehr in Oberkirch insgesamt stärker im Straßenraum zu verankern.

6 Dokumentation

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

6.1 Auftaktworkshop (30.07.2025)

Ort: Mediathek Oberkirch

Datum: 30.07.2025

Uhrzeit: 17 Uhr

Anwesende: insgesamt ca. 10 Teilnehmende

Darunter: Herr Bercher (Stadtbaumeister); Herr Nastah (Mobilitätsbeauftragter, Koordinator FVC), Herr Hauenstein (Planersocietät)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Arbeitsphase und Diskussion
3. Ausblick und Abschluss

Begrüßung und Präsentation

Zu Beginn der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, auf zwei Plakaten anzugeben, mit welchem Verkehrsmittel sie angereist und welche Hindernisse ihnen auf den Wegen in Oberkirch besonders aufgefallen sind. Bezüglich der Hindernisse wurden insbesondere Mülltonnen, Außengastronomie, parkende Fahrzeuge und Hecken am häufigsten mit Klebepunkten markiert. Diese Rückmeldungen geben erste Hinweise auf zentrale Problemstellen im Fußwegenetz.

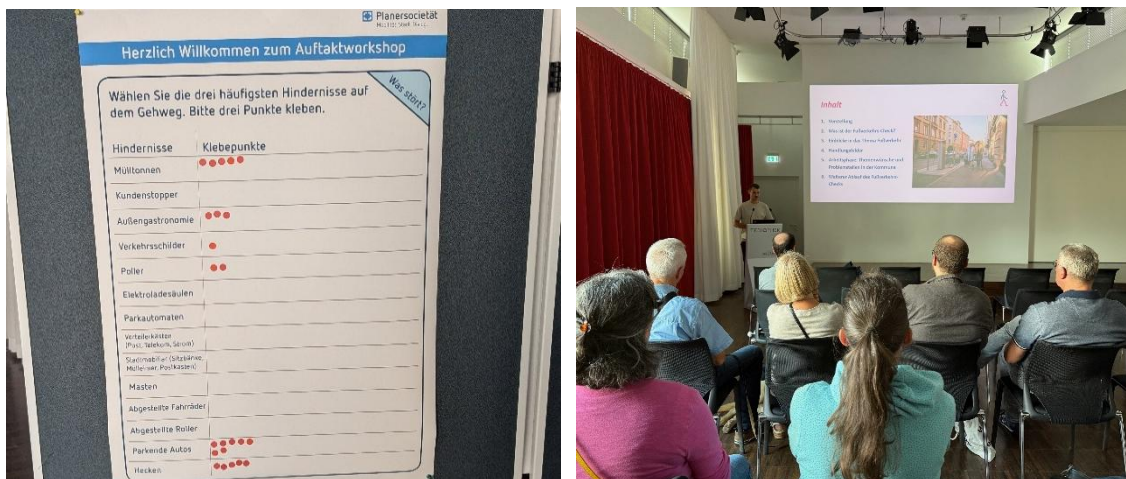
(siehe Abbildung 1)

Die Begrüßung der Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2025 übernahm Stadtbaumeister Bercher. Er bedankt sich für das Kommen der Beteiligten und betont die Relevanz des Fußverkehr. Auch Herr Hauenstein begrüßte die Anwesenden und erläuterte den Ablauf der Veranstaltung.

Zu Beginn stellte Herr Hauenstein sich sowie das Projekt vor und leitete daraus die Ziele der Veranstaltung ab. Im Anschluss gab er einen thematischen Einblick in das Thema Fußverkehr, erläuterte die Bedeutung und zeigte auf, welche Rahmenbedingungen das Zufußgehen attraktiv machen.

Abschließend stellte Herr Hauenstein die zentralen Handlungsfelder im Bereich Fußverkehr vor und leitete damit zur Arbeitsphase über.

Abbildung 39: Einstiegsplakat und Input-Vortrag

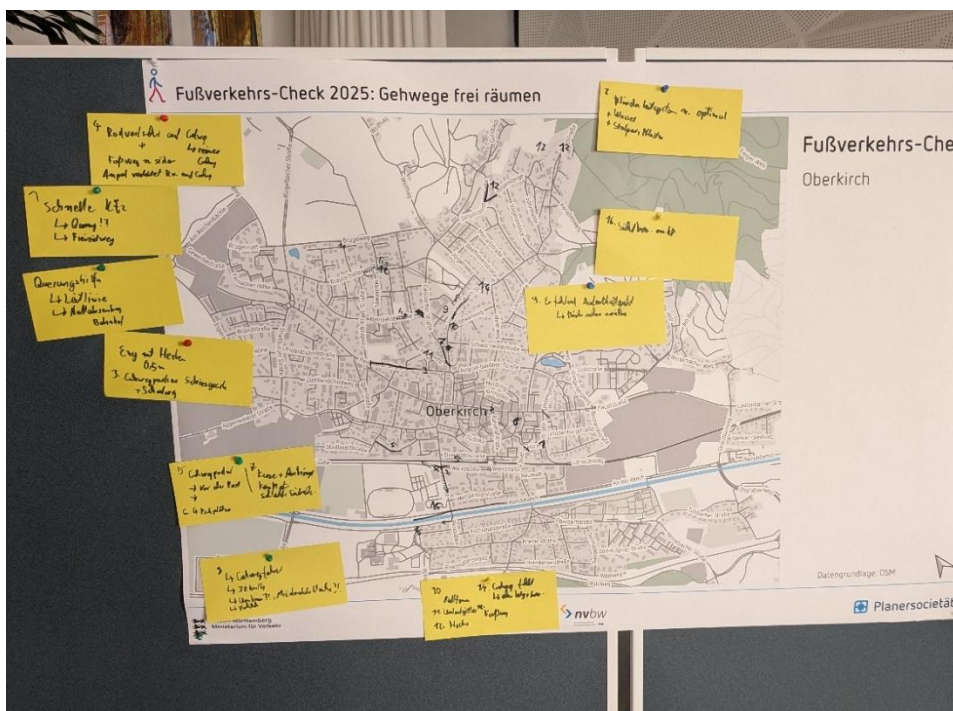


Quelle: Planersocietät

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden gebeten, auf einer vorbereiteten Karte jene Bereiche zu markieren und zu diskutieren, die sie als gefährlich, unattraktiv oder bereits gut begehbar wahrnehmen. Aus diesen Stellen sollen im weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks Begehungsrouten abgeleitet werden, anhand derer die betreffenden Bereiche gemeinsam vor Ort begangen und bewertet werden können. Situationen, die nicht direkt vor Ort betrachtet werden konnten, sollen von der Verwaltung weiter schrittweise geprüft und bearbeitet werden. (siehe Abbildung 2)

Abbildung 40: Meldungen aus der Arbeitsphase



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmern anhand des Plakats für den Fußverkehr in Oberkirch eingebracht:

- Die Querungssituation an der Josef-Geldreich-Straße auf Höhe des Lohmühlwegs wird thematisiert. Derzeit queren dort viele zu Fuß Gehende ohne gesicherte Infrastruktur. Aufgrund der Verbindung zum Lohmühlweg und den dortigen Freizeitangeboten stellt dieser Abschnitt eine stark frequentierte und attraktive Wegeverbindung dar und sollte laut den Anwesenden durch eine Querung abgesichert werden.
- Das Blindenleitsystem entlang der Fußgängerzone in der Hauptstraße wird kritisch bewertet. Der Wasserkanal beeinträchtigt die taktile Führung und trägt nicht optimal zur Orientierung bei. Stattdessen wird von Stolperfallen und rutschigen Oberflächen berichtet.
- Entlang des Gehwegs der Renchallee kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Besonders Schüler:innen nutzen den Gehweg mit dem Fahrrad. In diesem Zusammenhang wird die Ampel an der Eisenbahnstraße negativ hervorgehoben, an der der Radverkehr auf den Gehweg geleitet wird.
- Auf Höhe der Post in der Eisenbahnstraße wird über Gehwegparker berichtet, die die nutzbare Gehfläche stark einschränken. Trotz vorhandener Parkplätze in der Nähe wird dort regelmäßig auf dem Gehweg geparkt.
- Entlang der Franz-Schubert-Straße werden mehrere Problempunkte genannt:
 - Im Kurvenbereich steht ein Anhänger, der die Sichtbeziehungen erheblich einschränkt.
 - Der Gehweg wird teilweise durch Kfz-Verkehr mitbenutzt.
 - Sitzbänke werden in der näheren Umgebung der Gaisbacher Straße gewünscht.
 - Mülltonnen engen insbesondere entlang der Franz-Schubert-Straße die Gehwege ein.
 - Im nördlichen Bereich der Straße fehlt ein Gehweg, wodurch keine sichere und abgetrennte Fußverbindung besteht.
 - Als generelle Verbesserung der Situation wird die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche genannt.
- Die Umlaufgitter entlang des Brügelwegs werden als sehr eng beschrieben, wodurch sie die Gehwegnutzung einschränken.
- An der Ecke Krautschollenweg/Möríkeweg wird eine Hecke genannt, die die Sichtbeziehungen stark beeinträchtigt.
- Entlang der Renchener Straße wird die Gehwegnutzung durch zahlreiche Gehwegparker eingeschränkt.
- Am Knotenpunkt Butschbacher Straße / Fuchsmatt werden die Sichtbeziehungen als sehr schlecht beschrieben.
- Der Weg entlang der Burgstraße wird aufgrund des teils hohen Kfz-Verkehrs und des fehlenden Gehwegs angesprochen. In diesem Zuge wird auch der Ausbau des Fußwegs von Bodenhald in Richtung Norden auf die Burgstraße genannt.

Allgemein/ Sonstiges:

- Allgemein wird auf das Problem von Mülltonnen auf den Gehwegen im gesamten Gemeindegebiet eingegangen. Dadurch seien die Gehwege mindestens einmal in der Woche längere Zeit blockiert. Realistische Lösungen werden für das Problem aber nicht gesehen
- Die Barrierefreiheit an Querungsstellen wird thematisiert. Herr Hauenstein erläutert, dass durch den Einsatz taktiler Leitelemente sowie sogenannter Doppelquerungen – bestehend aus Nullabsenkung und tastbarer Kante (6 cm) – eine barrierefreie Gestaltung erreicht werden kann.

Abbildung 41: Workshopphase vor dem Plakat



Quelle: Planersocietät

Ausblick und Abschluss

Herr Hauenstein bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an der öffentlichen Begehung im September. Auch Herr Bercher bedankte sich bei den Teilnehmenden und betonte nochmal die Relevanz der Teilnahme bei der Begehung.

Karlsruhe, 13. August 2025

gez. J. Hauenstein

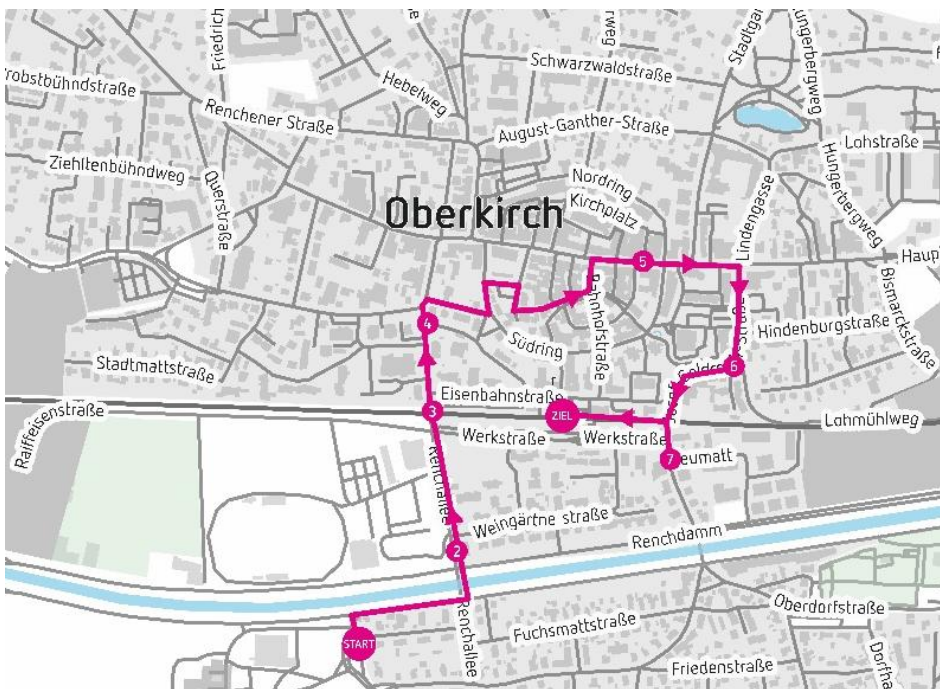
6.2 Erste Begehung (25.09.2025)

Ort:	Oberkirch
Datum:	25. September 2025
Uhrzeit:	17:00 – 18:45 Uhr
Anwesende:	ca. 15 Teilnehmende, Herr Nastah (Mobilitätsbeauftragter Oberkirch), Interessensverbände, Bürger:innen, Herr Jan Hauenstein (Planersocietät)

Die öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Oberkirch wurde am 25. September 2025 durchgeführt. Trotz regnerischem Wetter haben insgesamt ca. 15 Personen an der Begehung teilgenommen. Unter ihnen waren auch Personen mit Seheinschränkung, einem Rollstuhl oder einem Kinderwagen. Zudem wurde ein Rollator und Blindenleitstöcke zur Selbsterfahrung angeboten, um auf Barrieren im Fußverkehr aufmerksam zu machen.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchten Themen, die entlang der Begehungstrecke und an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet relevant sind (siehe Abbildung 1).

Abbildung 42: Route der 1. Begehung



Quelle: Planersocietät

Die Begehung startete am Hans-Furler-Gymnasium in Oberkirch und verlief entlang der Renchallee an den Knotenpunkt Renchallee/Eisenbahnstraße. Von dort ging es über die Scheffel- und Hauptstraße zum Knoten Josef-Geldreich-Straße/Lohmühlweg. Am Knotenpunkt Neumatt/Oberdorfstraße endete die Begehung.

Im Verlauf dieser Route wurden sieben Stationen eingeplant:

- Hans-Furler-Gymnasium
- Knotenpunkt Weingärtner Str./Renchallee
- Knotenpunkt Renchallee/Eisenbahnstraße
- Scheffelstraße
- Hauptstraße
- Knotenpunkt Josef-Geldreich-Str./Lohmühlweg
- Knotenpunkt Neumatt/Oberdorfstraße

Start und Station 1: Hans-Furler-Gymnasium

Herr Hauenstein (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Hintergrund, die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Er hebt die Bedeutung von Fußverkehr hervor und erläutert die Rolle des Büros; außerdem stellt er die Route der Begehung vor.

Herr Hauenstein weist außerdem auf einen Rollator sowie Langstöcke und Brillen mit Simulation einer Sehschwäche hin, welche zur Verfügung stehen, um den öffentlichen Raum entsprechend wahrnehmen zu können.

Abbildung 43: Begrüßung am Startpunkt der Begehung



Quelle: Planersocietät

An der Startstation erläutert Herr Hauenstein, dass im Umfeld des Gymnasiums unterschiedliche Herausforderungen für Zufußgehende bestehen. Diese gliedern sich in Bushaltestellen, die das örtliche Gymnasium andienen, einmündende Straßen und einer insgesamt unübersichtlichen Kreuzungssituation. Letztere ist durch einen Fußgängerüberweg in Form eines Zebrastreifens gesichert. Die Teilnehmenden thematisieren zudem Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden, zu-Fußgehenden und dem motorisierten Verkehr. Insbesondere die Ecke des an der Rench führenden Fuß- und Radweg und dem Abzweig zur Schule wird über schlechte Sichtbeziehungen durch ein Gebäude diskutiert. Es wird angeregt, mit Bodenmarkierungen für zusätzliche Sicherheit zu sorgen. Herr Hauenstein berichtet in diesem Zusammenhang auch von Kampagnen und Markierungen durch die die gegenseitige Rücksicht zwischen Fuß- und Radverkehr gefördert werden soll.

Abbildung 44: Sichteinschränkungen am Abzweig des gemeinsamen Fuß- und Radwegs



Quelle: Planersocietät

Station 2: Knotenpunkt Weingärtner Str./Renchallee

Auf dem Weg zur Station 2 konnten auf einer Brücke über die Rench tiefe Dehnfugen festgestellt werden, die Personen mit Blindenleitstock zumindest im Umgang mit eben diesem beeinträchtigen (siehe Abbildung 4). Es wird angeregt, diese Fugen mit einem geeigneten Material aufzufüllen.

Abbildung 45: tiefe Fugen an der Renchallee



Quelle: Planersocietät

Auch wird über Belagsschäden gesprochen, die ebenfalls den Komfort der Gehenden einschränken und, ähnlich wie zuvor beschrieben, seheingeschränkten Personen zum Problem werden können. Zudem wird über die fehlende Kreuzungsmöglichkeit und Bordsteinkanten gesprochen. In diesem Zusammenhang erläutert Herr Hauenstein, dass der bestehende halbhohe Bordstein einerseits eine Orientierungshilfe für Personen mit Blindenleitstock bietet, aber andererseits für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln schwieriger zu überwinden ist als eine Nullabsenkung. Als Optimallösung verweist Herr Hauenstein auf die Doppelbordlösung (Nullabsenkung + 6 cm Bord).

Die Teilnehmenden kommen zuletzt auch auf den Nutzungskonflikt des Gehwegs zu sprechen; entlang der Renchallee dürfen Radfahrende nicht offiziell den Gehweg mitbenutzen. Jedoch fahren viele Schüler:innen trotzdem auf dem Gehweg. Die Breite des Gehwegs ist grundsätzlich ausreichend aber nicht für eine Nutzung durch Rad- und Fußverkehr. Herr Hauenstein erläutert auf Nachfrage das eine alternative Führung des Radverkehrs bspw. auf einem Schutzstreifen sinnvoll wäre, um den Konflikt zu verhindern. Das nahe Gymnasium sorgt hier für regen Verkehr.

Abbildung 46: Eisenbahnstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Knotenpunkt Renchallee/Eisenbahnstraße

Bereits auf dem Weg zur dritten Station wird eine Kreuzung (Kreuzung Renchallee/Werkstraße) mit Lichtsignalanlage (LSA) passiert, die ohne akustische Einrichtungen ausgestattet ist. Dies gilt auch für die LSA am Knotenpunkt Renchallee/Eisenbahnstraße. Die Teilnehmenden wünschen sich hier eine Aufrüstung mit akustischen Signalen. Zudem sei von vornherein gar nicht klar, dass diese Ampel ohne akustische Unterstützung ausgestattet ist.

Die dritte Station selbst ist an der vielbefahrenen Eisenbahnstraße gelegen. Vor Ort wird deutlich, dass lediglich der Gehweg auf der Seite der örtlichen Sparkasse den Mindestbreiten entspricht. Auch hier gibt es Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Ein Abschnitt des Ortenauradwegs führt durch diesen Bereich, jedoch ohne eigene Radwegeinfrastruktur.

Erneut ist auch der Bodenbelag nicht optimal, zudem ist die Quermöglichkeit nicht mit einem barrierefreien Doppelbord ausgestattet. Der Gehweg auf der gegenüber liegender Seite ist nur unter großen Komforteinschränkungen und unter Beeinträchtigung des allgemeinen Sicherheitsgefühls zu nutzen, da Bewuchs und Behelfsschilder den sowieso nicht ausreichend breiten Gehweg weiter einengen. Teilweise werden lediglich Breiten von lediglich 60 Zentimetern erreicht.

Abbildung 47: Knotenpunkt Eisenbahnstraße / Appenweierer Straße / Scheffelstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Scheffelstraße

An Station 4 wird bemängelt, dass die Kreuzung unübersichtlich und für zu Fußgehenden nur schwer zu queren sei. In der Tat fehlt es an Querungsmöglichkeiten, zudem ist die Situation aufgrund wechselnden Verkehrsführungen einigermaßen komplex und verlangt immer wieder eine Neuorientierung über die Vorfahrtsverhältnisse. Die Bordsteinkanten sind an der Einmündung Scheffelstraße zudem nicht abgesenkt und wenig kontrastreich.

Abbildung 5: Scheffelstraße; Hauptstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Hauptstraße

Auf dem Weg zur Station 5 fallen den Teilnehmenden unter anderem der fehlende bzw. aufgrund von Beparkung teilweise „verschwundene“ Gehweg im Südring bzw. der Scheffelstraße auf. Zudem ist der Gehweg in der Scheffelstraße, auch durch eingezeichnete Parkplätze, stellenweise sehr schmal, Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln müssen dort teils auf die Fahrbahn ausweichen.

In der Hauptstraße selbst, die eine Fußgängerzone (FGZ) darstellt, besteht kein ausgewiesenes Leitsystem für Menschen mit Seheinschränkungen und/oder Blindenleitstock. Die Stadt verweist laut Auskunft einer betroffenen Person auf die Möglichkeit zur Nutzung von Einläufen für Regenwasser/Regenrinnen, die auf beiden Seiten der Straße in unterschiedlichen Ausprägungen bestehen. Diese Flächen sind jedoch zum Teil durch Pflanzkübel, Bestuhlung oder Werbeschilder versperrt; außerdem ragen Schachtabdeckungen stellenweise deutlich über das Gehwegniveau hinaus. Es stellt sich die Frage der grundsätzlichen Geeignetheit von solchen baulichen Strukturen zur Führung von Personen.

Des Weiteren werden die Ein- und Ausfahrten der FGZ bemängelt; dort würden trotz des Bestehens eines verkehrsberuhigten Bereichs Fahrzeuge in hoher Anzahl und Geschwindigkeit fahren und für ein subjektives Unsicherheitsgefühl sorgen. Dies betrifft insbesondere die Bärengasse, die in diesem Bereich mit einer Einbahnregelung versehen ist. Auch fahren immer wieder Fahrzeuge durch die FGZ, die eigentlich nur im Lieferverkehr von 5-11 Uhr und von Anwohnenden befahren werden darf. Eine Teilnehmende regt an, einen weiteren Pflanzkübel in dem Einmündungstrichter der Bärengasse in die FGZ so zu platzieren, dass Fahrzeuge entsprechend gebremst würden. Zudem ist der unregelmäßige Radverkehr ein Problem. Dennoch wird die Aufenthaltsqualität von den Teilnehmenden als gut bewertet.

Am Ende des verkehrsberuhigten Bereichs am Knotenpunkt Hauptstraße/ Josef-Geldreich-Straße besteht eine Lichtsignalanlage zur Querung der vielbefahrenen Josef-Geldreich-Straße. Diese ist mit taktilen Leitsystemen und akustischen Signalen barrierefrei ausgebaut und wird von den Teilnehmenden ausdrücklich gelobt.

Abbildung 6: Einmündung Bärengasse; Lichtsignalanlage Josef-Geldreich-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Knotenpunkt Josef-Geldreich-Str./Lohmühlweg

Am Knotenpunkt Josef-Geldreich-Straße/Lohmühlweg gibt es viele wichtige Wegebeziehungen des Fußverkehrs. Kritisiert wird vor allem, dass keine sichere Querung vorhanden ist, welche die bestehenden Wegebeziehungen mit einer direkten Querung abbildet. Die Straße verläuft zudem in zwei entgegengesetzten Kurven, was sie unübersichtlich macht und hohe Geschwindigkeiten begünstigt. Aus der Gruppe wird angeregt, ein Tempolimit von 30 km/h einzuführen und eine Querungshilfe einzurichten. Auf die dann bestehende Notwendigkeit einer Wegeleitung für seheingeschränkte Menschen wird hingewiesen. Auch werden leicht abschüssige Gehwege hin zum Straßenraum angesprochen. Die Kreuzungshilfe über die Josef-Geldreich-Straße auf Höhe der Eisenbahnstraße/Gasthaus ist nicht barrierefrei.

Abbildung 7: Knotenpunkt Josef-Geldreich-Str./Lohmühlweg; Mittelinsel



Quelle: Planersocietät

Station 7: Knotenpunkt Neumatt/Oberdorfstraße

An der letzten Station wird der gesamte Kreuzungsbereich als komplex beschrieben, wozu auch ein Bahnübergang, der häufig als behelfsmäßige Querungsstelle genutzt wird, beiträgt. Insbesondere die Querung der Oberdorfstraße stellt aufgrund fehlender Querungsmöglichkeit eine Herausforderung dar. Auch werden die Gehwege als zu eng beschrieben. Im weiteren Verlauf der Oberdorfstraße an der Einmündung Neumatt fällt der breite Einmündungstrichter und der plötzlich endende Gehweg auf.

Abbildung 8: Knotenpunkt Josef-Geldreich-Str./Lohmühlweg und Einmündung Neumatt



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Damit schließt dann auch die erste Begehung in Oberkirch. Herr Hauenstein dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und lädt zur Folgeveranstaltung am 9. Oktober ein.

6.3 Zweite Begehung (09.10.2025)

Ort: Oberkirch

Datum: 09. Oktober 2025

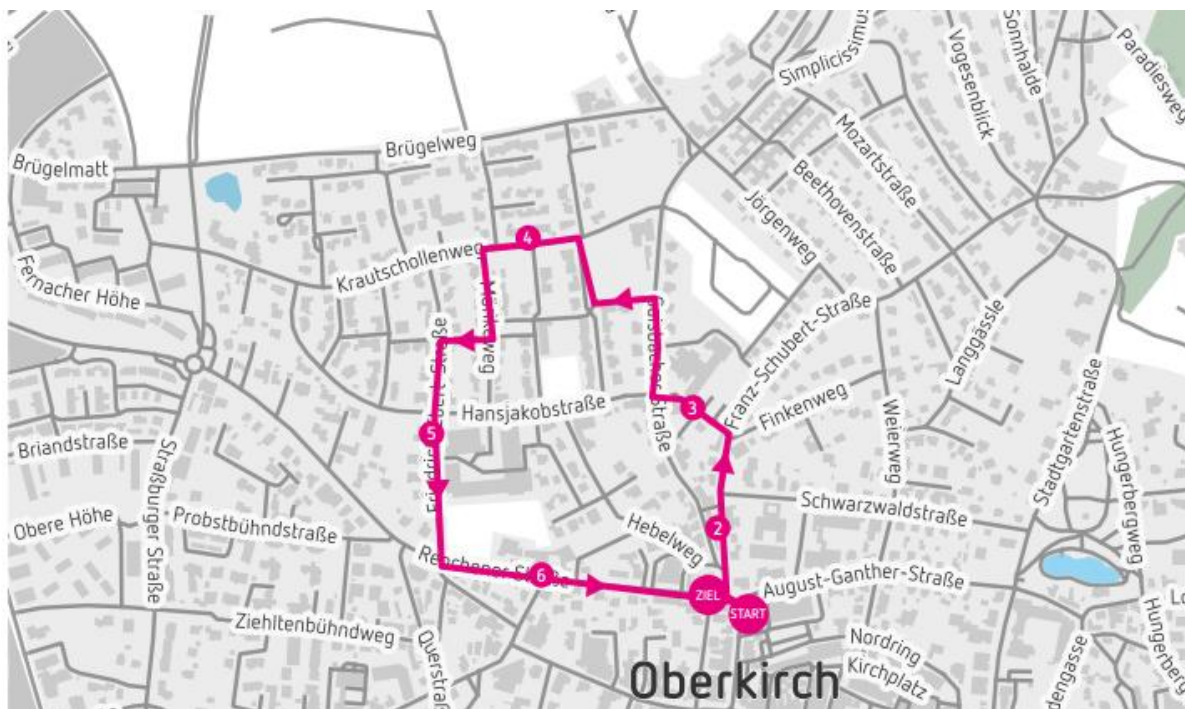
Uhrzeit: 17:00 – 18:45 Uhr

Anwesende: ca. 20 Teilnehmende, Herr Nastah (Mobilitätsbeauftragter Oberkirch), Interessensverbände, Bürger:innen, Herr Jan Hauenstein (Planersocietät)

Die zweite öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in der Stadt Oberkirch wurde am 09. Oktober 2025 durchgeführt, wobei rund 20 Personen an der Begehung teilgenommen haben. Unter ihnen waren auch Personen mit Seheinschränkung, einem Rollstuhl und einem Kinderwagen.

Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt und beleuchten Themen, die entlang der Begehungsstrecke und an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet relevant sind (siehe Abbildung 1).

Abbildung 48: Route der 2. Begehung



Quelle: Planersocietät

Die Begehung startete an der Franz-Schubert-Straße/Renchener Straße in Oberkirch und verlief entlang der Franz-Schubert-Straße und den Krautschollenweg zur örtlichen Realschule. In der Renchener Straße endete die Begehung. Im Verlauf dieser Route wurden sieben Stationen eingeplant, jedoch wurde währenddessen auf Anregungen aus der Bürgerschaft die Route noch leicht angepasst:

Franz-Schubert-Straße/Renchener Straße

Gaisbacher Straße

KP Franz-Schubert-Straße/Schwarzwaldstraße

KP Franz-Schubert-Straße/Jörgenweg

Krautschollenweg auf Höhe des Kindergartens

KP Renchener Straße/Friedrich-Ebert-Straße

Renchener Straße

Start und Station 1: Franz-Schubert-Straße/Renchener Straße

Herr Hauenstein (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Hintergrund, die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Er hebt die Bedeutung von Fußverkehr hervor und erläutert die Rolle des Büros; außerdem stellt er die Route der Begehung vor, welche nach Rückmeldungen aus der Bürgerschaft an einigen Stellen von der Planung abweicht.

Herr Hauenstein weist außerdem auf einen Rollator sowie Langstöcke und Brillen mit Simulation einer Sehschwäche hin, welche zur Verfügung stehen, um den öffentlichen Raum entsprechend wahrnehmen zu können.

Abbildung 49: Stromkasten August-Ganther-Straße



Quelle: Planersocietät

An der ersten Station fallen sofort die Fußgängerüberwege (auch FGÜ oder Zebrastreifen genannt) auf. Einige Teilnehmenden berichten, dass viele zu Fußgehende den in der August-Ganther-Straße gar nicht nutzen würden und stattdessen über die Straße näher am Knotenpunkt abkürzen. Der Grund dafür läge in der, von der eigentlichen Kreuzungsstelle, abgerückten Einrichtung des FGÜ. Daraufhin wird diskutiert, ob die Lage des FGÜ angepasst werden könne/müsste. Der Konsens dieser Diskussion ist, dass aufgrund der Ausbildung des Knotenpunkts die Lage so wie sie ist am sinnvollsten ist. Es gibt aber auch Meinungen dass der FGÜ noch abgesetzter von dem Knotenpunkt gehöre, um die Sichtbarkeit zu verbessern und die Schulkinder an der Bushaltestelle eine attraktive Querung zu bieten.

Zudem wird ein Stromkasten angesprochen, der die Sichtbeziehungen zu diesem FGÜ stark einschränkt; auch der nicht barrierefreie Ausbau wird angesprochen. An dieser Stelle werden durch Herrn Hauenstein die Vorzüge von Doppelbords bei barrierefreien Ausbau an Querungen erklärt (Nullabsenkung + Tastkante 6cm). Auf der Renchener Straße werden laut den Teilnehmenden häufig hohe Geschwindigkeiten gefahren – begünstigt durch die langgezogenen, abgerundeten Einmündungen, die ein zügiges Durchfahren erleichtern. Hier wird durch Herrn Hauenstein eine Einengung des Seitenraums angeregt, um Geschwindigkeiten zu verringern. Die Bürger:innen sprechen außerdem die geplante Tempo 30 Beschränkung entlang der Renchener Straße an.

Am FGÜ an der Einmündung der Franz-Schubert-Straße bestehen ähnliche Probleme, außerdem ist die Kreuzung mit über 7 Metern sehr breit. Wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse – insbesondere beim Linksabbiegen aus der Renchener Straße – kam es laut den Teilnehmenden in der Vergangenheit bereits mehrfach zu gefährlichen Situationen. Zudem werde beim Einfahren in den Knotenpunkt häufig der Bereich des Fußgängerüberwegs als Aufstellfläche mitbenutzt. Es wird festgestellt, dass der gesamte Knoten inklusive Gaisbacher Straße unübersichtlich ist.

Abbildung 50: FGÜ Franz-Schubert-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Gaisbacher Straße (abweichend von Vorschlag Franz-Schubert-Straße)

Die Teilnehmenden kritisieren das Fehlen eines Gehwegs in der Gaisbacher Straße und die Situation mit den privaten Stellplätzen, durch die der Seitenraum nicht mehr zum Gehen genutzt werden kann. Die vielen geparkten Fahrzeuge werden zum einen kritisiert, da sie die Straße unübersichtlich machen würden, zum anderen wird durch die parkenden Kfz eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erreicht. Insgesamt wird die Straße rege genutzt, insbesondere die örtliche Realschule sorgt für vielerlei zu Fuß Gehende; das Kernproblem ist jedoch klar der Kfz-Verkehr und der enge Straßenraum.

Abbildung 51: Gaisbacher Straße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Franz-Schubert-Straße/Schwarzwaldstraße (geplant Gaisbacher Straße)

An der dritten Station werden die bestehenden Bordsteinkanten kritisiert, zwar besteht eine Absenkung auf das Niveau des sogenannten Kompromissbords im Sinne der Barrierefreiheit von rund 3 cm, dies ist aber auch aufgrund der Steigung in der Franz-Schubert-Straße nicht ausreichend, um mit rollbaren Hilfsmitteln auf den Gehweg zu kommen. Das kommt insbesondere dadurch zum Tragen, dass an dieser Stelle viele fußläufige Wegebeziehungen bestehen. Aufgrund dessen wünschen sich einige Teilnehmende einen FGÜ in Form eines Zebrastreifens in der Einmündung der Schwarzwaldstraße, insbesondere aufgrund des regen Schüler:innenverkehrs. Herr Hauenstein erklärt, dass FGÜ Verkehre kanalisieren aber auch nur unter bestimmten Bedingungen eingesetzt werden könnten. Als Alternative schlägt er an dieser Stelle auch eine Gehwegnase vor, die sowohl als Querungshilfe als auch zur Verbesserung der Sichtverhältnisse dienen könnte. Dabei müsste jedoch berücksichtigt werden, dass die angrenzende Parkplatzeinfahrt stark frequentiert ist – insbesondere durch Hol- und Bringverkehr zur Schule. Diese Einfahrt hat in der Vergangenheit wiederholt zu gefährlichen Situationen geführt.

Weiterhin wird vorgeschlagen im Gemeindegebiet weitere Elternhaltestellen einzurichten.

Station 4: Franz-Schubert-Straße/Birgenweg (geplant Krautschollenweg)

Bereits auf dem Weg zu Station 4 und direkt vor Ort wird deutlich kritisiert, dass die Gehwege in einem schlechten Zustand und sehr schmal sind. Für zu Fußgehende mit rollbaren Hilfsmitteln wie Rollatoren oder Kinderwagen fehlt häufig der nötige Platz – ein sicheres Nutzen der Gehwege ist nicht möglich, sodass oft auf die Straße ausgewichen werden muss. Zudem ist der Belag durch

vergangene oder laufende Baumaßnahmen stark beschädigt. Unebenheiten und Schäden in der Wegoberfläche erschweren ein komfortables und sicheres Begehen erheblich. Ein weiteres Problem stellt die regelmäßige Blockierung der Gehwege durch Mülltonnen dar und das Überfahren der Gehwege durch Kfz-Verkehr. Eine mögliche Lösung könnten zentrale Müllsammelstellen sein, um die Wege dauerhaft freizuhalten.

Abbildung 52: Franz-Schubert-Straße/Schwarzwaldstraße; Gehweg Franz-Schubert-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Krautschollenweg

Am Kindergarten im Krautschollenweg wird die nächste Station erreicht. Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass ungepflegtes Begleitgrün im Umfeld die nutzbaren Wege stark einschränkt. Herr Hauenstein erläutert in diesem Zusammenhang, dass Bewuchs im Bewegungsraum von zu Fuß Gehenden eine erhebliche Verletzungsgefahr darstellen kann.

Ein weiteres Problem betrifft den Hol- und Bringverkehr zur Kita. Besonders kritisch ist die Parkplatzsituation: Der Parkplatz ist häufig vollständig ausgelastet, und das Ein- sowie Ausfahren gefährdet zu Fuß gehende Kinder auf dem Weg zum Eingang. Es wird angeregt, den Parkplatz ausschließlich für Beschäftigte freizugeben, um den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren. Zudem sind die vorhandenen Stellplätze insgesamt nicht ausreichend. Abgesenkte Bordsteine könnten zusätzlich zum sogenannten Gehwegparken verleiten.

Als mögliche Gegenmaßnahme werden aufklebare Schwellen vorgeschlagen, die das Befahren des Gehwegs erschweren würden – allerdings bringen diese auch Nachteile hinsichtlich der Barrierefreiheit mit sich.

Zur Verbesserung der Querungssituation auf Höhe des Kindergartens wird ein FGÜ gewünscht. Herr Hauenstein verweist alternativ auf eine Querungshilfe in Form von Gehwegnasen.

Station 6: Renchener Straße/Friedrich-Ebert-Straße (geplant: Realschule)

Die Lichtsignalanlage an der Renchener Straße wird von allen Teilnehmenden grundsätzlich positiv bewertet, weist jedoch auch einige Kritikpunkte auf. So ist für Menschen mit Seheinschränkungen nicht eindeutig erkennbar, wo sich die Ampel befindet und wie die Wege dorthin verlaufen – obwohl die Anlage selbst barrierefrei ausgebaut ist. Zudem wird angemerkt, dass die Ampel an einer ungünstigen Stelle steht: Die bestehenden Wegebeziehungen führen dazu, dass die Nutzung der Ampel ein mehrfaches und unnötiges Queren der Friedrich-Ebert-Straße erfordert. In der Folge überqueren insbesondere Kinder die Renchener Straße häufig an nicht vorgesehenen Stellen.

Darüber hinaus wünschen sich die Beteiligten eine gestalterische Aufwertung des Platzes an der Kreuzung Renchener Straße / Friedrich-Ebert-Straße.

Station 7: Renchener Straße

An der letzten Station – und bereits auf dem Weg dorthin – wird deutlich, dass das legalisierte Gehwegparken in der Renchener Straße die Gehwege stark einschränkt. Teilweise sind die nutzbaren Bereiche nur etwa 70 Zentimeter breit. Ursache hierfür sind häufig falsch abgestellte Fahrzeuge. Mehrere Teilnehmende äußerten zudem den Wunsch nach einer regelmäßigen Pflege eines besonders engen Weges, der von der Renchener Straße aus verläuft.

Abbildung 7: Gehwegparken Renchener Straße



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung

Damit schließt dann auch die erste Begehung in Oberkirch. Herr Hauenstein dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und lädt zu Abschlussworkshop im Dezember ein.

6.4 Abschlussworkshop (09.12.2025)

Abschlussworkshop Fußverkehrs-Check Oberkirch

Datum: 09.12.2025

Uhrzeit: 18 Uhr – 19:30 Uhr

Anwesende: insgesamt ca. 15 Teilnehmende

Darunter: Herr Bercher (Stadtbaumeister Oberkirch), Samer Nastah (Mobilitätsmanager), Jan Hauenstein (Planersocietät)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2025 fand am Dienstag, dem 09.12.2025 um 18:00 Uhr der Abschluss-Workshop in der Mediathek in Oberkirch statt. Circa 15 Personen waren vor Ort. Der Abschluss-Workshop ist die letzte partizipative Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist so ausgelegt, dass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen, wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können.

Das Ziel des Abschluss-Workshops ist es, einen Rückblick auf die vorherigen Veranstaltungen zu erhalten, die seitens der Planersocietät vorgestellten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu bewerten und zu priorisieren.

Begrüßung

Stadtbaumeister Bercher begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und bedankt sich für das große Interesse am Thema Fußverkehr sowie die aktive Teilnahmebereitschaft. Anschließend gibt er einen kurzen Einblick in das Projekt und einen Rückblick auf die bisherigen Schritte, bevor er an Herrn Hauenstein überleitet.

Auch Herr Hauenstein von der Planersocietät heißt die Anwesenden willkommen und bedankt sich für ihr Engagement. Nach einer kurzen Vorstellung präsentiert er die Agenda der Veranstaltung.

Rückblick und Zielsetzung

Herr Hauenstein gibt zunächst einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), dessen Ziele und die Vorgehensweise. Gemeinsam mit den Anwesenden lässt er die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2025 in Oberkirch Revue passieren. Neben einem Auftakt-Workshop fanden im Herbst 2025 zwei öffentliche Begehungen statt. Das Ergebnis des FVC wird ein Abschlussbericht sein, der nach Fertigstellung öffentlich verfügbar sein wird.

Herr Hauenstein zeigt im Anschluss auf, welche Stärken und Schwächen während des Projekts in Oberkirch bestehen und geht kurz auf mögliche Ziele für den Fußverkehr in Oberkirch ein.

Handlungsfelder und Maßnahmen

Aufbauend auf der Stärken/Schwächen-Analyse haben sich vier Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check Oberkirch herauskristallisiert: „Querverkehr“ (A), „Barrierefreiheit“ (B), „Längsverkehr“ (C) und „weitere Maßnahmenvorschläge“. Anhand der Handlungsfelder stellt Herr Hauenstein Maßnahmenvorschläge vor und erläutert diese.

Parallel zur Vorstellung werden die Maßnahmen durch die Anwesenden besprochen und ergänzt. In der folgenden Tabelle sind die dazu aufkommenden Anmerkungen gesammelt.

Tabelle 2: Anmerkungen zu den ersten zwei Handlungsfeldern

A1 – Sichtfelder freihalten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkflächen müssen verboten werden - Überprüfen wie breit die Fahrbahn an der Ellwanger Straße ist - Parkverbot an Schwenninger Str. verdeutlichen
A2 – Querungsdistanzen verkürzen	<ul style="list-style-type: none"> - Viele Schulkinder unterwegs - Sitzgelegenheiten anbringen - Geschwindigkeitsreduzierende Wirkung - FGÜ prüfen
A3 – Querungshilfe Oberdorfstraße	<ul style="list-style-type: none"> - FGÜ prüfen
A4 - Querungshilfe Josef-Geldreich-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Farbliche Kennzeichnung - Geringer Aufwand
A5 – Gehwegnase Krautschollenweg	
A6 – Aufpflasterung der Querung Schwarzwaldstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Parkflächen einzeichnen - Leinenfürst → Fehlende Querung und Gehweg
B1 – Barrierefreie Querungen	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr sinnvoll
B2 – Instandsetzung von Belagsoberflächen	<ul style="list-style-type: none"> - Gut! - Busverkehr beachten - 30 in weiß auf Fahrbahn markieren
B3 – Blindenleitsystem	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung des Weges in Planung

Im einem zweiten Durchlauf präsentiert Herr Hauenstein die Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern „Schulwege“ und „Kommunikation und Information“

Auch in diesem Durchlauf hatten die Beteiligten die Möglichkeit während der Präsentation Rückfragen zu stellen und über die Maßnahmen zu diskutieren.

Tabelle 3: Anmerkungen zu den zweiten Handlungsfeldern

C1 - Parkflächen ordnen	<ul style="list-style-type: none"> - Technische Ausführung, Abschleifen
C2 – Gehwege absichern	
C3 – hindernisfreie Gehwege	

C4 – Gaisbacher Straße	- In Planung
C5 – Verkehrsberuhigter Bereich	
D1 – Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	

Nach der Gruppenarbeit haben die Anwesenden die Möglichkeit, anhand eines Plakats mit Klebepunkten ihre zwei priorisierten Maßnahmen in einer Liste aller Maßnahmenvorschläge zu markieren. Dadurch soll bereits eine Priorisierung aller Maßnahmenvorschläge ermittelt werden.

Tabelle 4: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Titel	Bewertung
A1 - Sichtfelder freihalten	
A2 - Querungsdistanzen verkürzen	••
A3 - Querungsstelle Fuggerstraße	••
B1 - Grünschnitt	•
B2 - Beleuchtung von Fußwegen	
B3 - Parken ordnen	•••••
B4 - Fußwegeverbindung Friedhofstraße	
B5 - Geschwindigkeitsreduzierung	
B6 - Aufenthaltsqualität an Schulwegen	
C1.1 - Bordsteinabsenkungen	•••
C1.2 - Barrierefreie Querungsanlagen	••
C2 - Instandsetzung von Belagsoberflächen	•
D1 - Schulwegplanung aktualisieren	
D2 - Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	
D3 - fußgängerfreundliche Ortsdurchfahrt	

Quelle: Planersocietät

Ausblick und Verabschiedung

Herr Hauenstein gibt im Anschluss Hinweise zur Implementierung des Fußverkehrs in die Gemeindeverwaltung und -politik nach dem Projekt. Abschließend fasst er die Ergebnisse des Abends zusammen, spricht das weitere Vorgehen an und bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Mitarbeit am Fußverkehrs-Check in Oberkirch.

Abschließend bedankt sich Herr Hauenstein bei den Teilnehmenden. Auch Frau Heidrich bedankt sich bei den Anwesenden und verabschiedet sie.

Karlsruhe, 25. November 2025

gez. J. Hauenstein