



Fußverkehrs-Checks 2018: Sichere Wege – sicheres Queren!

Stadt Böblingen

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

Abschlussbericht

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
Dipl.- Geogr. Merja Spott (Bearbeitung)
M.Sc. Inga Marie Wolf (Bearbeitung)
M.Sc. Raphael Domin (Bearbeitung)

Dortmund/Karlsruhe, im Februar 2019

Hinweis

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
1 Hintergrund der Maßnahme	5
2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes.....	7
3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks.....	9
4 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	11
5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)	13
5.2 Handlungsfeld Querungen (B)	16
5.3 Handlungsfeld Wegebeziehungen (C)	18
5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)	21
5.5 Handlungsfeld Wegequalität (E)	23
5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen	24
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	28
7 Zusammenfassung.....	30
8 Dokumentation der Veranstaltung.....	32
8.1 Auftaktworkshop (05. Juli 2018)	32
8.2 Begehungen	36
8.2.1 Begehung Böblingen Diezenhalde (17. Juli 2018)	37
8.2.2 Begehung Böblingen Grund (17. September 2018)	42
8.3 Abschlussworkshop (22. November 2018)	47
Quellenverzeichnis	51

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks	9
Abbildung 2: Entfernungen vom Stadtkern aus	11
Abbildung 3: Doppelbord	14
Abbildung 4: Eingeengter, ehemalgig aufgeweiteter Kreuzungsbereich	16
Abbildung 5: Verdeutlichung einer Querung durch Material	17
Abbildung 6: Hinweis auf durchlässige Sackgasse	18
Abbildung 7: Betonung einer Querung durch Fußstapfenmarkierung (Berlin)	20
Abbildung 8: Fotomontage Stettiner Straße: Querung mit Gehwegvorstreckung & Einfärbung 20	
Abbildung 9: Beleuchtung Bahnhofstraße	21
Abbildung 10: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen	23
Abbildung 11: Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg bei unzureichender Breite	23
Abbildung 12: Vorgeschlagene Maßnahmen für Diezenhalde (Auswahl)	26
Abbildung 13: Vorgeschlagene Maßnahmen Grund (Auswahl)	27
Abbildung 14: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung	30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden	12
Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung	25

1 Hintergrund der Maßnahme

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

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

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

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht's!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt. Im Rahmen einer zweiten Veranstaltung „Weiter geht's!“ diskutierten im Oktober 2017 KommunalvertreterInnen und ExpertInnen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen.

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Kalenderjahr fortgesetzt. Auch 2019 werden erneut acht ausgewählte Kommunen gefördert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land eine Reihe von Arbeitshilfen und Broschüren an:

- **Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung**

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>

- **Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks**

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

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf

- **Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks**

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Abschlussbericht_FVC_2016.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

- **Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen**

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussgaengerueberwege/> <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege/>

- **Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)**

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert.

3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

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

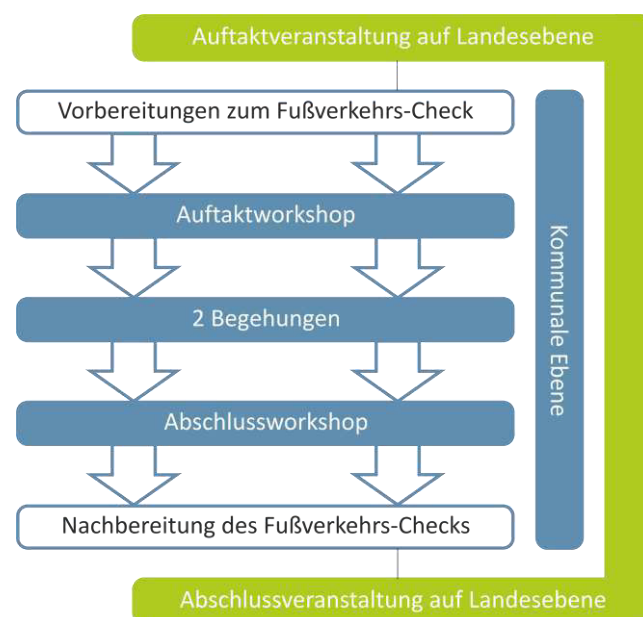
In der vierten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 59 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Bad Wildbad, Böblingen, Ehingen, Kusterdingen, Lörrach, Neckarsulm, Pforzheim und Zell am Harmersbach. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Albstadt auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2018.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2018 bis April 2019.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten in Böblingen die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop. Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. In der Dokumentation sind auch Maßnahmenvorschläge für einzelne Handlungsfelder formuliert.

Bei der **Auftaktveranstaltung** wurden die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele präsentiert, um für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu sensibilisieren. Ferner

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



wurden Routenvorschläge und inhaltliche Bestandteile der Begehungen für die beiden Stadtteile

Diezenhalde und Grund vorgestellt. In der anschließenden Pause wurden die Teilnehmer aufgefordert mit grünen und roten Klebepunkten kritische Bereiche (rot) und gelungene Beispiele (grün) kenntlich zu machen. Darauf folgte die Diskussion, in der die markierten Orte diskutiert wurden, die den Teilnehmenden besonders wichtig waren und die nicht auf den vorgeschlagenen Begehungsrouten lagen, um gegebenenfalls den Verlauf der Routen noch anzupassen.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden in beiden Stadtteilen mit einer Streckenlänge von etwa 3 km durchgeführt (Karten in Kapitel 5.6). In der Diezenhalde führte die Route vom Zentrum des Stadtteils an der Erich-Kästner-Schule in Richtung Innenstadt. Die Begehung verlief durch die Grünanlage südlich des Lise-Meitner-Gymnasiums und durch die Baiersbronner Straße bis zum Beginn der Freiburger Allee. Von dort machte die Gruppe einen Abstecher zur Unterführung der Auffahrt zur Tübinger Straße und ging dann über den Diezenhaldeweg und den Bahnübergang Tübinger Straße bis zum Eingang des Stadtgartens an der Stettiner Straße. Die Route im Grund begann in der Innenstadt an der Wandelhalle und führte entlang der Parkstraße bis zur Unterführung und dann entlang der Steinbeisstraße über die Berliner Straße und Maurener Weg bis zum Wäldchen oberhalb der Ernst-Reuter-Straße.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die 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.

4 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Stadt Böblingen ist gekennzeichnet durch das sehr kompakte Stadtzentrum, in dem die Wohngebiete kaum mehr als 2km vom Rathaus entfernt sind. Ausnahme stellen der Teilort Dagersheim und weitere kleinere Ortsteile dar. Die beiden betrachteten Stadtteile sind per Bus an die Innenstadt und den S-Bahnhof angebunden. Die Stadt ist mit dem S-Bahnnetz an die Landeshauptstadt Stuttgart angebunden. Insgesamt sind also positive Ausgangsbedingungen für das Zufußgehen innerhalb der Stadt Böblingen vorhanden, wenn auch gesamtstädtisch topographische Unterscheide vorliegen.

Abbildung 2: Entfernungen vom Stadtkern aus



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von www.openstreetmap.de (eine Gehminute entspricht ca. 90m)

Die Innenstadt Böblingens ist geprägt vom Stadtgarten, dem Schloßberg und dem Bahnhof mit der Bahnhofstraße, die eine Fußgängerzone darstellt. Die Industriestandorte und Gewerbegebiete am Stadtrand und außerhalb sind durch ein überörtliches Straßennetz angebunden. Die Tübinger Straße, an die das Untersuchungsgebiet Diezenhalde angrenzt, ist als vormalige Bundesstraße entsprechend ausgebaut, hat aber nicht mehr die Kfz-Verkehrsmenge und Klassifizierung.

In den Wohngebieten Diezenhalde und Grund sind auch die Sammelstraßen teilweise bereits mit geringeren Geschwindigkeiten als die Regelgeschwindigkeit ausgewiesen (40km/h) und in den Nebenstraßen sind größtenteils Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Die Bedingungen für Zufußgehende sind grundsätzlich als positiv zu bewerten, da die Straßenräume insgesamt breit sind. Allerdings wird das Straßenbild stark von Kfz geprägt und die öffentlichen Räume weisen nicht immer eine hohe Aufenthaltsqualität auf bzw. laden nicht zum Zufußgehen ein. Eigenständige Fußwege sind teilweise vorhanden, könnten aber noch besser verknüpft und beschildert werden um ein vollständiges Fußverkehrsnetz zu bilden. Zudem sollte ein Schwerpunkt in der Verbesserung der Querungen liegen, um die Attraktivität und Sicherheit zu erhöhen.

Eine Herausforderung liegt in der Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Wohnvierteln und der Entwicklung einer Gehkultur. Die Verbesserung der Infrastruktur bzw. Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raumes ist dafür eine Grundvoraussetzung. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sind ebenso wichtig, um einen Bewusstseinswandel bei den Menschen zu erzielen. Für eine bessere Barrierefreiheit ist Nachholbedarf insbesondere bezüglich der taktilen Leitsysteme festzustellen. Auch Bordsteinabsenkungen wurden noch nicht flächendeckend umgesetzt, sind aber bei den wichtigen Querungen vorhanden.

Bei der Abschlussveranstaltung wurden die Teilnehmenden nach einer Einschätzung der Situation des Fußverkehrs in Böblingen gefragt. Die Bewertung fällt insgesamt mittelmäßig aus. Während die Attraktivität der Fußwege eher noch etwas negativer gesehen wird, wird der Sicherheit der Gehweg tendenziell eher zugestimmt. Kontroverser ist das Thema der Barrierefreiheit: von „keiner Zustimmung“ bis einer „eher Zustimmung“ sind alle Meinungen vertreten. Insgesamt sind die befragten Personen dennoch eher gerne Zufußgehende in ihrer Stadt.

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden

n = 12	Stimme zu	Stimme eher zu	Teils-teils	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
Meine Fußwege sind attraktiv	0	0	8	4	0
Meine Fußwege sind barrierefrei	0	1	6	4	1
Meine Fußwege sind sicher	0	3	8	1	0
Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune	2	3	5	2	0

Grundsätzlich ist erkennbar geworden, dass in der Vergangenheit der Fokus auf dem Kfz-Verkehr lag. Seit dem "Verkehrskonzept 2009" gibt es für den Fußverkehr ein gesamtstädtisches Konzept. Entsprechende Maßnahmen wurden zunächst im Rahmen einzelner Schwerpunkte insbesondere in der Innenstadt umgesetzt.

Für die vielen Themen, die bei den Fußverkehrs-Checks exemplarisch angesprochen wurden, wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese sind in die folgenden Handlungsfelder gegliedert:

Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Handlungsfeld Querungen (B)

Handlungsfeld Wegebeziehungen (C)

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Handlungsfeld Wegequalität (E)

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die folgenden Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Böblingen. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops und der Begehungen gewonnen Eindrücke wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Diese werden zur Bündelung in Handlungsfeldern strukturiert, verdeutlichen aber die wichtigsten Aspekte der Fußverkehrsförderung, die bei allen anstehenden Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet Beachtung finden sollten.

5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2007 ist eindeutig benannt, dass es Ziel ist, jedem Menschen eigenständige Mobilität zu ermöglichen und dass die gebaute Infrastruktur daran anzupassen ist (BGG 2007). In Böblingen wurde auch besonders hervorgehoben, dass insbesondere Personen, die wenig Kenntnis über die Barrieren vor Ort haben, auf eine durchgängige Barrierefreiheit (inkl. Blindenleitsystem) angewiesen sind.

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass den Ansprüchen einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur unterschiedlich gerecht wird. Absenkungen sind zwar meist an den Übergängen vorhanden, allerdings sind diese nicht immer optimal gestaltet oder führen nicht geradlinig über die Fahrbahn. Ein taktiles Leitsystem ist auf den Begehungsrouten nicht vorhanden und auch das Angebot an öffentlichen Toiletten und Sitzgelegenheiten ist noch stärker auszubauen. Eine Möglichkeit ohne zusätzliche Kosten ist dafür zu sorgen, dass bei allen ohnehin anstehenden Maßnahmen, Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollte allerdings nach Möglichkeiten gesucht werden, Maßnahmen zu finanzieren, die über die anstehenden Umbaumaßnahmen hinausgehen. Bei den Begehungen wurden einzelne Punkte identifiziert, an denen Handlungsbedarf besteht. Wenn diese verbessert werden, wird damit die Mobilitätsituation für jeweils Betroffene optimiert. Es wird aber im Hinblick auf das gesamte Stadtgebiet eine systematische Priorisierung und Maßnahmenentwicklung empfohlen. Die Auswahl der Strecken für eine Priorisierung kann entweder nach Straßenklassen (Hauptverkehrsstraßen zuerst) oder nach Quell- und Zielbeziehungen von mobilitäts- und seheingeschränkten Personen erfolgen.

Absenkung der Borde an den Knotenpunkten/Doppelborde (A1)

Nicht abgesenkte Borde stellen für mobilitäts- eingeschränkte Personen eine Barriere dar, die je nach Grad der Einschränkung und abhängig vom Rollstuhl nicht zu überwinden ist. Entweder muss ein Umweg bis zur nächsten Absenkung zurückgelegt werden oder diese Strecken können von diesen Bürgern nicht benutzt werden. Allerdings sind abgesenkte Borde für Menschen mit Seh- oder Gehörbeeinträchtigungen oder Blinde schwer mit dem Langstock zu ertasten. Daher sollten – wenn die Platzverhältnisse es ermöglichen – Doppelborde angelegt werden. Das heißt es wird ein Querungsbereich mit Nullabsenkung und einer mit einem Bord von 6cm Höhe angelegt, diese sind jeweils mit den entsprechenden taktilen Bodenelementen zu kennzeichnen. Wenn dafür nicht ausreichend Platz vorhanden ist, sollte ein Bord mit 3cm Höhe angelegt werden, der als Kompromiss für Seh- sowie Mobilitätseingeschränkte benutzbar ist.

Abbildung 3: Doppelbord



Für Böblingen kann allgemein festgehalten werden, dass die Borde an vorhandenen Querungshilfen auch abgesenkt sind. Allerdings sollte der bauliche Zustand geprüft werden denn schiefe Borde, Senken vor dem Bordstein oder unebene Entwässerungsrinnen erschweren Menschen mit einer Gehhilfe das Queren.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Baiersbronner Straße (Übergang zum Fußweg zur Freiburger Allee)
- Freiburger Allee/Freudenstädter Straße (südliche Straßenseite)

Grund:

- Ernst-Reuter-Straße/Kurt-Schumacher-Straße

Implementierung eines Blindenleitsystems/Kontraste (A2)

Taktile Elemente stellen eine wichtige Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen dar. Die Ausstattung von Kreuzungsbereichen und Plätzen, wo eine Orientierung an einer Begrenzung nicht möglich ist (z. B. Plätzen), mit einer den Richtlinien entsprechenden Systematik, sollte angedacht werden. Dies betrifft vor allen Dingen Routen mit hoher Bedeutung für die Nahversorgung innerhalb von Wohnvierteln. Auf beiden Begehungsstrecken konnten auch bei Straßenabschnitten, die gerade erneuert wurden, diesbezüglich Mängel beobachtet werden.

Grundsätzlich ist es wichtig für Menschen mit Seheinschränkungen (deren Anteil an der Bevölkerung deutlich höher ist als der von Blinden) bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes auf Kontraste zu achten, wenn Treppen oder Kanten auftreten. Reflektoren sollten bei der Aufstellung von Pollern und ähnlichen Elementen angebracht werden.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Gesamte Begehungsstrecke:

- Taktile Leitelemente besonders an Kreuzungen und Querungen
- Taktile Leitelemente an breiten Gehwegflächen/platzartigen Flächen

Diezenhalde:

- Tübinger Straße/Bahnübergang: taktiles Leitsystem

Grund:

- Berliner Straße (zw. Steinbeisstraße und Breslauer Straße): Breiter Gehweg mit taktilem Leitsystem ausstatten
- Maurener Weg: Lichtsignalanlagen/Fußgängerüberwege mit taktilem Leitsystem ausstatten
- Ernst-Reutter-Straße

Aufstellung von Sitzgelegenheiten und Ausweitung des Angebots von zugänglichen Toiletten (A3)

Grundvoraussetzung für die Mobilität älterer Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die Möglichkeit sich unterwegs ausruhen zu können und auch die Möglichkeit zu haben eine Toilette benutzen zu können. Sitzgelegenheiten sollten daher nicht nur an attraktiven und stärker frequentierten Plätzen aufgestellt werden, sondern auch in den Wohngebieten in der Nähe wichtiger Ziele. Wichtig ist auch, dass diese Sitzgelegenheiten und deren Umfeld gepflegt sind.

Positiv hervorzuheben ist, dass Böblingen sich bereits an dem Projekt „Die nette Toilette“ beteiligt. Dies kann noch offensiver beworben werden.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Gesamte Begehungsstrecke:

- Sitzgelegenheiten anbieten

Grund:

- Steinbeisstraße: Aufwertung Sitzgelegenheiten
- Maurener Weg / Berliner Straße: Aufwertung Grünfläche mit Sitzgelegenheiten / Sitzgelegenheiten schaffen

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Z Fußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt damit, zusammen mit adäquaten Gehwegen, eine große Bedeutung zu, um durchgängige Wegenetze zu schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002, S. 7). Dies betrifft insbesondere Fragen der Raumverteilung und der Zeitersparnisse für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere an großen Knotenpunkten kann eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger häufig nur durch eine Prioritätenverschiebung zugunsten des Fußverkehrs stattfinden. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass ungesicherte Querungen schneller und vergleichsweise kostengünstiger umzusetzen und zu unterhalten sind als Querungen, die mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet sind.

Systematische Bedarfsanalyse: Übergänge ohne Lichtsignalanlage schaffen (B1)

Auf den Begehungen wurden verschiedene mögliche Varianten diskutiert. Fußgängerüberwege geben den Z Fußgehenden Vorrang und sind daher die komfortabelste Lösung. Diese sind in den untersuchten Bereichen von Böblingen häufig vorhanden. Mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln können die zu querende Fahrbahnbreite verringert und die Sichtverhältnisse verbessert werden, wodurch die Querung einer Fahrbahn deutlich erleichtert wird. Eine einfache Möglichkeit eine Querungssituation zu verdeutlichen, ist eine farbige Markierung (flächenhaft, linear, Punkte oder mit Fußabdrucksymbolen), jedoch hat diese keine rechtliche Wirkung. Da die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an spezielle Anforderungen gebunden ist, ist deren Anlage nicht immer möglich und so können die anderen Varianten sinnvolle Alternativen darstellen.

Abbildung 4: Eingeengter, ehemals aufgeweiteter Kreuzungsbereich



Grundsätzlich sollte bei der Gestaltung von Überwegen berücksichtigt werden, dass Fußgänger den direkten und kürzesten Weg nehmen können. Die Aufweitungsbereiche von Knoten sollten so eng wie möglich gestaltet werden. Wenn möglich sollten aufgrund der besseren Sichtbeziehungen und

kürzeren Querungsdistanz Gehwege vorgezogen werden. Dies kann auch kurzfristig mit Markierungen oder Pollern gelöst werden (siehe Abbildung 4).

Bei den Begehungen wurden nur exemplarische Bereiche zweier Stadtteile abgegangen. Dort wurden einige Punkte identifiziert, an denen Verbesserungen der Querungssituation die Wege der Zufußgehenden sicherer gestalten würden. Grundsätzlich ist von einem flächenhaften Nachholbedarf besonders in den Wohngebieten auszugehen, weswegen eine systematische Analyse der wichtigen Verbindungen notwendig und sinnvoll wäre. Die Analyse könnte nach den folgenden Kriterien erfolgen:

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

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Tübinger Straße/Bahnübergang: Anpassung nach Inbetriebnahme Schönbuchbahn prüfen
- Freiburger Allee: Flächige Querungshilfe (z.B. Mittelstreifen) prüfen

Grund:

- Maurener Weg/Häuser Weg, Berliner Straße/Breslauer Straße: Gehwegaufweitung, um Einmündung einzuengen
- Maurener Weg/Eugen-Bolz-Straße: Einmündung einengen, geradlinige Furt
- Maurener Weg/Goerdeler Straße: Gehwegaufweitung, um Einmündung einzuengen

Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzungen (B2)

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

Grundsätzlich sollte bei der Programmierung der Lichtsignalsteuerung beachtet werden:

- Prioritätensetzung überdenken, Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr abwägen
- Querungen in einem Zug ermöglichen (EFA: FGSV 2002)

Abbildung 5: Verdeutlichung einer Querung durch Material



- Wartezeiten auch bei komplexen Kreuzungen reduzieren (möglichst 40 Sekunden, nicht mehr als 60 Sekunden) (FUSS e.V. 2015)
- Fußgängerfurten an allen Knotenpunktarmen (EFA: FGSV 2002)
- Mittelinseln ausreichend breit, mindestens 2,0m (RASt06, FGSV 2006)
- Keine Anlage von Dreiecksinseln zur Führung freier Rechtsabbieger (EFA: FGSV 2002)

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Freiburger Allee/Eugen-Bolz-Straße: Einheitliche Querungsanlagen an allen Kreuzungsarmen

Grund:

- Tübinger Straße (südöstliche Ecke/Wandelhalle): Phase für Zufußgehende verlängern

5.3 Handlungsfeld Wegebeziehungen (C)

Bei den Begehungen wurde deutlich, dass den Bürgern die Durchgängigkeit des Wegenetzes wichtig ist. Sie äußerten sich eindeutig, dass eigenständige Wege für den Fußverkehr, wenn sie vorhanden sind, genutzt werden.

Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen und beschildern (C1)

Grundsätzlich ist ein durchgängiges Wegenetz anzubieten, wobei Wegebeziehungen abseits der Straßen einzubeziehen sind. Diese stellen oftmals Abkürzungen dar und sind attraktiver, da sie getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen. Oberflächenqualität und Breite sind hierbei genauso wichtig wie bei straßenbegleitenden Wegen. Besonders wichtig ist die ausreichende Beleuchtung, damit die Wege auch im Dunkeln genutzt werden können.

Abbildung 6: Hinweis auf durchlässige Sackgasse



Insbesondere Wege, die nicht in Stadtplänen verzeichnet sind, sollten mit einer Beschilderung ausgestattet werden, damit auch Ortsunkundige diese Wege nutzen können (Abbildung 6). Wenn Stufen oder Treppen vorhanden sind, sollte geprüft werden, ob die Anlage von Rampen in einem angemessenen Aufwand möglich ist. Auch für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Kinderwagen stellen diese Wege durch die dadurch häufig gegebenen Abkürzungsmöglichkeiten eine wichtige Alternative dar.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Verbindung zwischen Freudenstädter Straße und Diezenhaldenweg: Wegweisung
- Wohngebiet Freiburger Allee: Wegweisung durch Grünzüge
- Parkplätze Discounter Rudolf-Diesel-Straße: mögliche Wegweisung prüfen, ggf. Kooperation/Absprachen mit Discountern
- Tübinger Straße (Höhe Grünanlage Diezenhalde – real-Supermarkt): Schaffen einer Querung¹

Grund:

- Verbindungswege/Treppen von Maurener Weg in Richtung Ernst-Reuter-Straße: Wegweisung (durchlässige Sackgasse sowie Richtungswegweiser), Grünschnitt
- Wäldchen/Grünanlage: Wegweisung, Beleuchtung auf den wichtigen Verbindungsweegen überprüfen
- Verbindungsweg Maurener Weg (Knoten Berliner Straße): Wegweisung prüfen

¹ Es muss der Höhenunterschied zwischen Grünanlage, Wall, Tübinger Straße und der westlichen Straßenseite der Tübinger Straße überwunden werden. Die Querung kann einerseits der attraktiven Verbindung der Freiräume dienen, andererseits als Alltagsweg zur Versorgung. Bei der Abschlussveranstaltung wurden die Vor- und Nachteile von Über- und Unterführungen diskutiert. Grundsätzlich ist dies eine Querung, die einen größeren Aufwand (Planung, Kosten) benötigt.

Querungen des Straßennetzes sicher und attraktiv gestalten (C2)

Auch eigenständige Fußwege kreuzen das Straßennetz. Meist wird dieser Quersituation keine Bedeutung beigemessen oder der Fußverkehr muss sich dem querenden (Kfz-) Verkehr der Hauptachse unterordnen. Auch im Nebennetz können insbesondere für Kinder diese Querungen unangenehm sein, da häufig durch parkende Kfz die Sichtbeziehungen nicht vorhanden sind. Zur Aufwertung der eigenständigen Fußwege ist daher die Aufwertung dieser Querungen von besonderer Bedeutung. Diese können durch Einbauten, wie Gehwegvorstreckungen (auch kurzfristig mit Pollern und Sperrflächen) oder durch Markierungen erfolgen. Bei Hauptverkehrsstraßen können abhängig von dem Kfz-Aufkommen Fußgängerüberwege oder die Einrichtung von Lichtsignalanlagen angebracht sein (siehe dazu auch Kap. 5.2, B1).

Abbildung 7: Betonung einer Querung durch Fußstapfenmarkierung (Berlin)



Abbildung 8: Fotomontage Stettiner Straße: Querung mit Gehwegvorstreckung und Einfärbung



Quelle: eigene Darstellung

Das Böblinger Netz an eigenständigen Fußwegen (teilweise gemeinsam mit dem Radverkehr) hat einen hohen Wert für den Fußverkehr in Böblingen. Wichtig ist die Vernetzung der einzelnen Wege und deren Querung. Als relativ kostengünstige und kurzfristige Maßnahme in Böblingen bietet sich beispielsweise die Einrichtung einer Querung über die Stettiner Straße, dort wo die Rudolf-Diesel-Straße in den Geh- und Radweg in Richtung Oberer See übergeht. Die Fotomontage (Abbildung 8)

zeigt eine Möglichkeit zu Verbesserung der Querung mit Gehwegnasen, Doppelbord, taktilem Leitsystem und einer flächigen roten Einfärbung, um auch den kreuzenden Radverkehr zu betonen. Eine sehr einfache, aber effektvolle Markierung zeigt Abbildung 7.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Stettiner Straße /Fußweg Verlängerung Rudolf-Diesel-Straße: Gehwegvorstreckung, ggf. farbliche Markierung
- Freudenstädter Straße/Fußweg Verbindung Diezenhaldenweg: Gehwegvorstreckung, ggf. farbliche Markierung

Grund:

- Querung entlang der Steinbeisstraße optimieren
- Ernst-Reuter-Straße: Zugänge des Wäldchens mit Gehwegvorstreckung, ggf. farbliche Markierung hervorheben

5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Für das Zufußgehen ist die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen von besonderer Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität steigt, wenn die Architektur abwechslungsreich ist und der öffentliche Raum mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten ausgestattet ist. Zudem ist eine geringe Lärmbelästigung ausschlaggebend dafür, ob man sich in einem Bereich gerne aufhält.

In der Innenstadt wurden bereits sehr gute und bundesweit bekannte/anerkannte Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt (z. B. Bahnhofstraße, Abbildung 9).

Die Wohngebiete zeichnen sich insbesondere im Zentrum Diezenhalde durch einen sehr gepflegten öffentlichen Raum aus, der auch mit Grünflächen und Blumen ausgestattet ist. Andere Straßenzüge sind gewöhnliche Wohnstraßen, die durch punktuelle Aufwertungen Fußwege durch das Quartier attraktiver werden

lassen könnten. Denn da die meisten aller Wege in den Wohngebieten beginnen und enden, sollte der öffentliche Raum auch hier zum Zufußgehen einladen. Wenn man dort bereits das Gefühl hat als Zufußgehender willkommen zu sein, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass (weitere) Wege zu Fuß zurücklegt werden. Kleinere Plätze oder Bereiche mit einem breiteren Straßenquerschnitt können

Abbildung 9: Beleuchtung Bahnhofstraße



Quelle: UBA 2017: 55.

genutzt werden, um Aufenthaltsräume zu schaffen. Angsträume, wie ungepflegte Unterführungen oder nicht gepflegte Ecken sollten entfernt werden, da solche auch vom Zufußgehen abhalten.

Um auch mobilitätseingeschränkten Menschen Mobilität zu ermöglichen, ist es wichtig Sitzgelegenheiten anzubieten. Diese sollten an attraktiven Standorten vorhanden sein; ebenso wichtig ist eine verlässliche Verteilung in angemessenen Abständen. Ein weiterer bedeutender Faktor für eine hohe Aufenthaltsqualität sind Grünflächen, insbesondere deren attraktive Gestaltung bzw. deren Nutzbarkeit.

Plätze / Straßen gestalten (D1)

Diezenhalde:

- Haltepunkt Schönbuchbahn (Südbahnhof): Grünfläche bisher ohne Funktion und Nutzwert, diese Fläche könnte in Verbindung zur Station der Schönbuchbahn zur attraktiven Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität, Informationsangebot und Sitzmöglichkeiten aufgewertet werden.
- Südliche Nebenstraßen Freiburger Allee: Aufwertung des Straßenraumes, die bisher durch den ruhenden Kfz-Verkehr dominierten Straßenräume könnten in durch eine Umwandlung in verkehrsberuhigte Bereiche mit reduziertem Stellplatzangebot zu Aufenthaltsräumen aufgewertet werden.

Grund:

- Berliner Platz: Platzbereich stärken, flächiges Queren ermöglichen
- Maurener Weg (Hausnr. 70-74): Zentrumsbereich stärken, flächiges Queren ermöglichen

Unterführungen aufwerten (D2)

Sichere, attraktive und gut nutzbare Räume sind für den Fußverkehr zentrale Bestandteile. Unterführungen erfüllen diesen Anspruch jedoch in vielen Fällen nicht oder nur in eingeschränktem Umfang. Insbesondere für mobilitätsbehinderte Personen sind derartige Anlagen in der Regel nicht oder nur umständlich nutzbar. Aufgrund in der Regel als negativ empfundener Eigenschaften wie Umweg, Steigung und mangelnde soziale Sicherheit (Angstraum) werden Unterführungen aber auch durch andere Zufußgehende oft gemieden, obwohl ein Vorteil in der konfliktfreien Quermöglichkeit beispielsweise großer Straßen liegt.

Gute Fußgängerunterführungen zeichnen sich durch vollständige Einsehbarkeit, gute Belüftung und Sauberkeit sowie durch Beleuchtung und gegebenenfalls die Anlage von Zusatzeinrichtungen (beispielsweise Kiosk) aus. Wichtig ist auch eine ausreichend hohe Frequentierung. Dementsprechend sind für eine Aufwertung insbesondere diese Punkte zu berücksichtigen. Um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, müssen leicht überwindbare und komfortable Rampen (gegebenenfalls mit ebenen Flächen zum Pausieren) zur Überwindung des Höhenunterschiedes angelegt sein. Zudem sollte die

Unterführung regelmäßig gereinigt werden. Wichtig sind auch regelmäßig gewartete überdurchschnittlich helle Beleuchtungsanlagen. Zur weiteren Attraktivierung kann hier mit wechselnden Farben oder anderen Lichtspielen gearbeitet werden. Innerhalb der Unterführung sollten zudem keine (baulich bedingten) uneinsehbaren Bereiche, wie Ecken o.ä. vorhanden sein. Insbesondere die großzügige Gestaltung der Eingänge ist auch relevant.

Diezenhalde:

- Unterführung Tübinger Straße/real-Supermarkt: Beleuchtung verbessern, Gestaltung aufwerten, Sauberkeit gewährleisten, Spiegel einrichten (aufgrund von Radverkehr)

Grund:

- Unterführung Parkstraße/Schule: Beleuchtung verbessern, Gestaltung aufwerten, Sauberkeit gewährleisten

5.5 Handlungsfeld Wegequalität (E)

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend deren Qualität. Die Breite eines Gehwegs sollte mindestens 2,5m betragen (EFA: FGSV 2002), die Oberfläche sollte sich in einem guten Zustand befinden.

Gehwegbreiten (E1)

Der Mindestbedarf bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen, zum Beispiel Schulwegen, sollten ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen angeboten werden (vgl. FGSV 2002, S.17). Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Gehgasse geradlinig und ohne Hindernisse gestaltet ist und sich so die Führung des Weges erschließt. Die meisten Gehwege, die bei den Begehungen betrachtet wurden, haben eine ausreichende Seitenraumbreite. Teilweise wird sie durch Hindernisse

Abbildung 10: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen

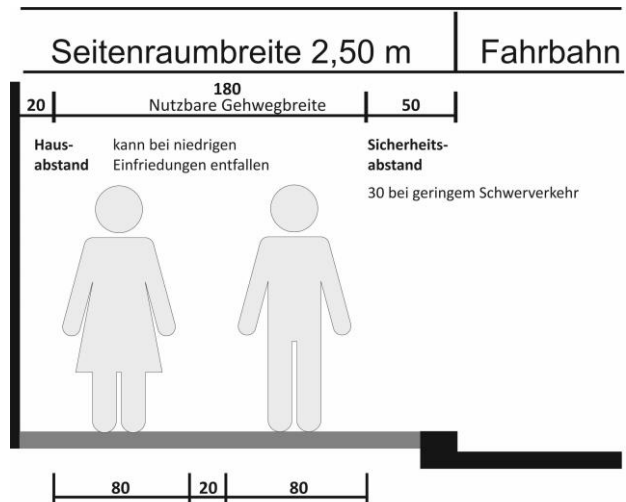


Abbildung 11: Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg bei unzureichender Breite



(z.B. Stadtmobiliar, parkenden Kfz) reduziert oder die Führung ist nicht geradlinig, was die Begehbarkeit besonders für Menschen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen behindert. Problematisch ist die abschnittsweise Freigabe für den Radverkehr mit Rampen, die auf den Gehweg führen, (Maße nicht gegeben). In den kleineren Nebenstraßen entsprechen die Gehwegbreiten teilweise nicht den Regelmaßen. Dort sollte eine neue Flächenverteilung geprüft werden. Eine Prioritätensetzung könnte nach der Bedeutung für Schulwege oder einer generell höheren Verbindungsfunktion erfolgen.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Diezenhalde:

- Freiburger Allee, westlich der Brücke über die Tübinger Straße: Auffahrt für Radverkehr, Radfahrer frei

Grund:

- Maurener Weg, nördlich der Einmündung des Holzgerlinger Weges: Auffahrt für Radverkehr, Radfahrer frei

Gehweggestaltung (E2)

Im Seitenraum sollte der Raum, der den Zufußgehenden zur Verfügung steht, klar gekennzeichnet sein. An Ausfahrten wie bspw. Tiefgaragen sollte ein Material- oder Farbwechsel den befahrenen Bereich verdeutlichen. Die Gehgasse sollte jedoch durchgehend sein, da damit der Vorrang der Zufußgehenden deutlich wird.

Wenn Parkstände im Seitenraum angeordnet werden, sollten sie mit einer Markierung zusätzlich zur Beschilderung den zugewiesenen Raum verdeutlichen.

Grund:

- Berliner Straße (zwischen Steinbeisstraße und Breslauer Straße): Kundenstopper als Hindernisse
- Steinbeisstraße: Differenzierung der Gehwegoberfläche an den Ausfahrten, eindeutige Kennzeichnung der Parkstände im Seitenraum

5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

Eine Priorisierung der vorangestellten Maßnahmen ist schwierig, da keine weitergehenden Verkehrsanalysen stattgefunden haben. Bei der Auswahl der Routen wurde versucht, möglichst viele unterschiedliche Themen und die dringendsten Probleme abzudecken. Hinzu kommt, dass die Diskussion immer auch von den Erfahrungen der Teilnehmenden beeinflusst war, die durch deren persönlichen Lebenssituationen sowie alltäglichen Quell- und Zielorte geprägt sind.

Es zeigte sich jedoch in der Diskussion bei den Veranstaltungen und den Begehungen, dass die sichere Gestaltung von Querungsmöglichkeiten ein Haupthandlungsfeld darstellt, um ein attraktives und durchgehendes Fußwegenetz anzubieten. Dies betrifft insbesondere Wege zu Kindergärten und Schulen. Diese sind je nach Bedeutung des Knotens mehr oder weniger zeit- und kostenintensiv. Darüber hinaus sind Aspekte der Barrierefreiheit auch außerhalb der Innenstadt stärker zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist es sinnvoll einen Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen für die Umsetzung anzustreben. Damit lassen sich schnelle Erfolge vorweisen, aber auch aufwändigere Maßnahmen, die häufig große positive Effekte erzielen, werden angestoßen.

Die herausgearbeiteten Handlungsfelder sind auch auf andere Stadtteile übertragbar.

Im Folgenden sind die Maßnahmen in einer Tabelle in Hinblick auf den Umsetzungshorizont dargestellt.

Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung

Maßnahmenvorschlag		kurzfristig				mittelfristig				langfristig			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)													
A1	Absenkung der Borde an den Knotenpunkten												
A2	Implementierung eines Blindenleitsystems												
A3	Aufstellung von Sitzgelegenheiten/ Ausweitung öffentlicher Toiletten												
Handlungsfeld Querungen (B)													
B1	Systematische Bedarfsanalyse: Übergänge ohne LSA schaffen												
B2	Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzung												
Handlungsfeld Wegebeziehungen (C)													
C1	Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen und beschildern												
C2	Querungen des Straßennetzes sicher und attraktiv gestalten												
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)													
D1	Plätze / Straße gestalten												
D2	Unterführungen aufwerten												
Handlungsfeld Wegequalität (E)													
E1	Gehwegbreiten												
E2	Gehweggestaltung												

Abbildung 12: Vorgeschlagene Maßnahmen für Diezenhalde (Auswahl)

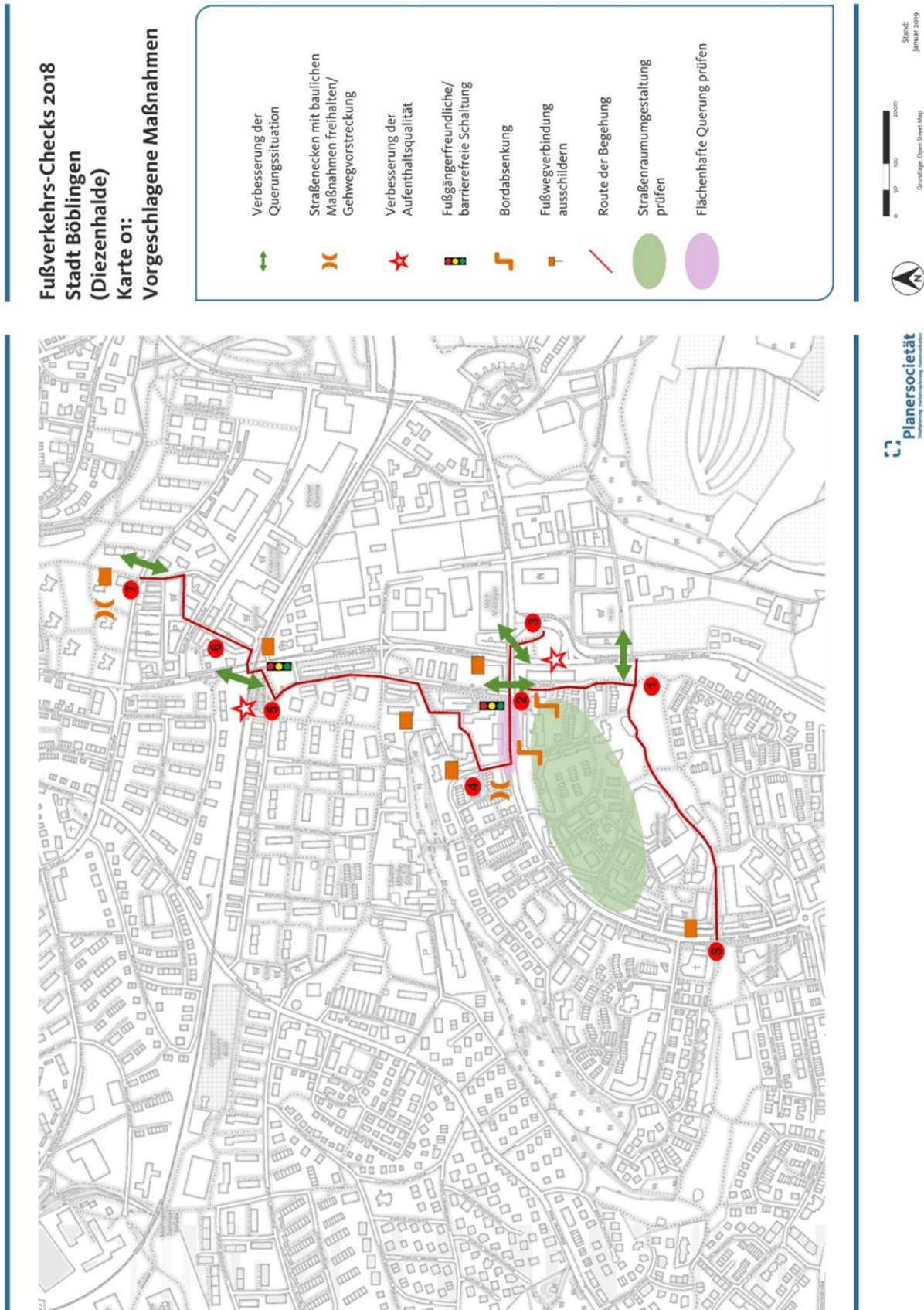
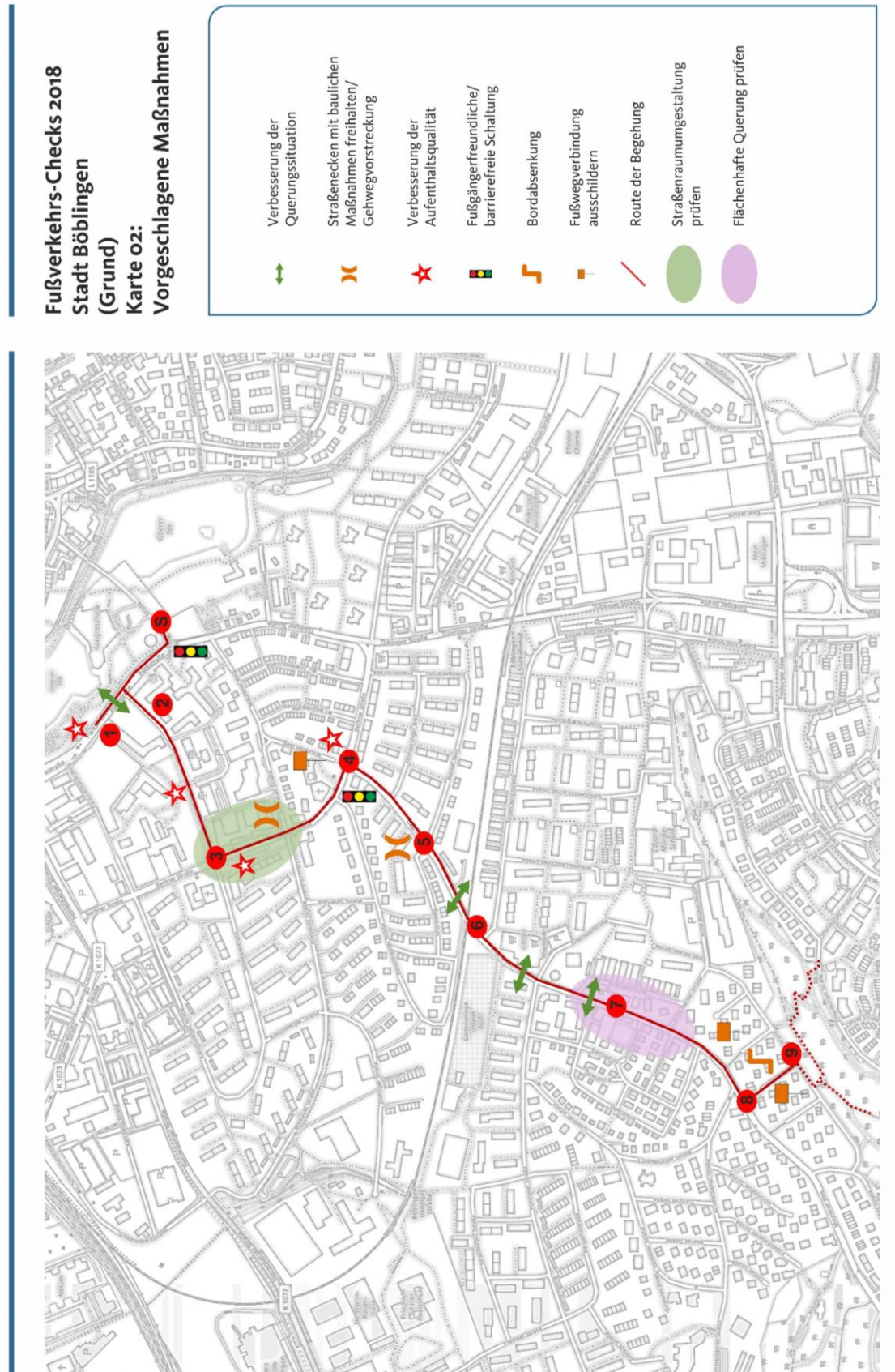


Abbildung 13: Vorgeschlagene Maßnahmen Grund (Auswahl)



6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Das partizipative und akteursorientierte Verfahren der Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen. Dieses bezieht sich auf eine transparente Prüfung der Machbarkeit oder die Umsetzung der diskutierten Maßnahmenvorschläge. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen. Aber auch die längerfristigen Maßnahmenvorschläge sollten im Blick behalten werden. Über die einzelnen Maßnahmen hinaus gilt es, eine angemessene ganzheitliche Berücksichtigung von Belangen des Fußverkehrs sicherzustellen. Dazu ist es notwendig, organisatorische und strukturelle Möglichkeiten zu schaffen beziehungsweise zu verstetigen.

Für kritisch bewertete bzw. empfundene Bereiche, für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung oder offenen Verkehrsschau**. Damit können vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträgerinnen und -träger konkrete Sachverhalte geprüft sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Im Rahmen von Begehungen lassen sich konkrete Aspekte und verkehrliche Situationen in den Blick nehmen, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus der Aktenlage heraus nicht auffallen (können). Beispielfhaft sind hier wichtige Sichtbeziehungen, beobachtetes Verkehrsverhalten oder sonstige Umfeldfaktoren. Dieses Format muss nicht zwangsläufig durch Workshops abgerundet werden. Auf ein fundiertes Protokoll der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau sollte jedoch nicht verzichtet werden.

Ein transparentes Beschwerdemanagement ist ein sinnvoller Bestandteil des **kommunalen Internetauftritts**. Dieser sollte explizit auch über Fußverkehrsthemen informieren. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die dort informiert wird. Gleichzeitig können umgesetzte Maßnahmen gelistet werden. Hier sind regelmäßige Informationen in Form kurzer **Sachstandsberichte** hilfreich. Dadurch können umgesetzte Maßnahmen gesammelt dargestellt werden.

Ausgehend von den im Rahmen des Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen Diezenhalde und Grund empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet ein **Konzept für den Fußverkehr²** zu entwickeln. Dies sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse durchgeführt werden und sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegen. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen oder Schulwegen).

² Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil III 2.5.1)

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung) zu betonen. Ein eigener **Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. kommunalen Handlungsfeldern, wie z. B. Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus. Zudem ist aber auch eine **kontinuierliche Weiterbildung** der MitarbeiterInnen und Mitarbeiter vor dem Hintergrund sich stetig ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten notwendig.

Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen eine Kooperation mit lokalen oder überörtlichen Partnerinstitutionen anzustreben (z. B. Unfallversicherungen, Krankenkassen). Auch Aktionstage sind eine Möglichkeit, fokussiert und breitenwirksam (Fuß-)Verkehrsthemen zu behandeln.

Wenn die innerhalb eines Konzepts oder Programms geplanten und durchgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer **Evaluation** bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden, können Erreichtes und noch zu Leistendes transparent benannt werden. Diese Umsetzungsbilanz ist auch im Hinblick auf die eingangs benannte Erwartungshaltung von Politik und Bevölkerung gut einsetzbar.

7 Zusammenfassung

Die Veranstaltungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks haben die Handlungsfelder aufgezeigt, die in der Stadt Böblingen für die Fußverkehrsförderung wichtig sind. Wie man an der Abbildung 14 sieht, spiegeln die in Böblingen angesprochenen Handlungsfelder die für die Fußverkehrsförderung relevanten Themen wider.

Abbildung 14: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



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

Damit sich die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks im langfristigen Verwaltungshandeln niederschlagen, ist es wichtig, die Fußverkehrsförderung zu institutionalisieren und die gewonnenen Erkenntnisse auch bei (Bau-)Projekten mit anderen Schwerpunkten anzuwenden. Da Fußverkehrsförderung eine Querschnittsaufgabe ist, sind Anstrengungen in den verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung und auf weiteren Ebenen notwendig, um eine Veränderung der Prioritäten zu-

gunsten des Fußverkehrs zu erzielen. Um eine stärkere kontinuierliche Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozessen zu erreichen, sollten in der Verwaltung entsprechende Strukturen etabliert werden. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks hat Böblingen bereits einen wichtigen Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung getan und hat nun Ansatzpunkte, darauf aufzubauen.

8 Dokumentation der Veranstaltungen (Protokolle)

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

8.1 Auftaktworkshop (05. Juli 2018)

Tagesordnungspunkte

1. Begrüßung und Präsentation
2. Vorstellung der Begehungsrouten
3. Diskussion
4. Ausblick und Abschluss

Ort: Café Emil, Böblingen

Datum: 05.07.2018

Uhrzeit: 19:00-21:00 Uhr

Anwesende: 25 TeilnehmerInnen

1. Begrüßung und Präsentation

Vor offiziellem Beginn werden die Teilnehmenden gebeten ihre Einschätzung zum Fußverkehr zu geben. Dazu sind drei Plakate mit folgenden Fragen ausgestellt:

- Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute angereist?
- Wie viele Schritte geht eine Person am Tag durchschnittlich?

Die Fragen wurden mit Klebepunkten beantwortet.

Bürgermeisterin Christine Kraayvanger und Merja Spott, Mitarbeiterin der Planersocietät, begrüßen die Teilnehmer/innen. Eine fachliche Einführung zum Fußverkehr und insbesondere den Fußverkehrs-Checks wird von Merja Spott gegeben.



2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Frau Spott stellt die Routenvorschläge vor. Bei beiden Routen geht es um die Verbindung von Wohngebieten mit der Innenstadt. Bei der ersten Route wird die Diezenhalde begangen und dabei insbesondere die Querungen über die Tübinger Straße und eigenständige Fußwege thematisiert. Im Ortsteil Grund geht es um die Verbindung für die Schulen und auch die Anbindung der öffentlichen Einrichtungen am Landratsamt.

3. Diskussion

Frau Spott bittet die Teilnehmenden um ihre Anmerkungen zu den Routen. Die benannten Anmerkungen werden mit Klebepunkten auf der Karte markiert. Stärken der Wege/Orte werden mit grünen Punkten, Schwächen mit roten Punkten vermerkt.

Es werden viele Probleme, aber auch Potentiale festgestellt, die im Folgenden in allgemeinen Anmerkungen und Anmerkungen für die einzelnen Routen zusammengefasst werden:

Entlang der Routenvorschläge:

- Parkstraße: Unterführung an der Parkstraße unangenehm, ebenerdige Querung sollte ermöglicht werden.
- Freiburger Allee: die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h wird oft nicht eingehalten, vielleicht sollte es besser gekennzeichnet werden. Es gab aber auch die Meinung, dass es ausreichend beschildert und mit einer Markierung gut gekennzeichnet ist. Die Installation eines Blitzers sollte geprüft werden.
- Freiburger Allee aufwärts, der rechte Gehweg die: unebene Oberfläche durch Wurzeln.
- In der Verlängerung des Grünzugs südl. des Lise-Meitner-Gymnasiums: In Richtung zum real-Supermarkt fehlt eine Querung über die Tübinger Straße.
- Freiburger Allee/Brücke über Tübinger Straße: Unterführung zum real-Supermarkt ist dunkel/unangenehm.
- Sömmerdaplatz und Hochbehälter Brandt: Zebrastrreifen sicherer machen; zu schnelles rücksichtsloses Fahren der Autos, oft kein Anhalten, Autos fahren zu schnell, nehmen am Zebrastrreifen zu wenig Rücksicht.



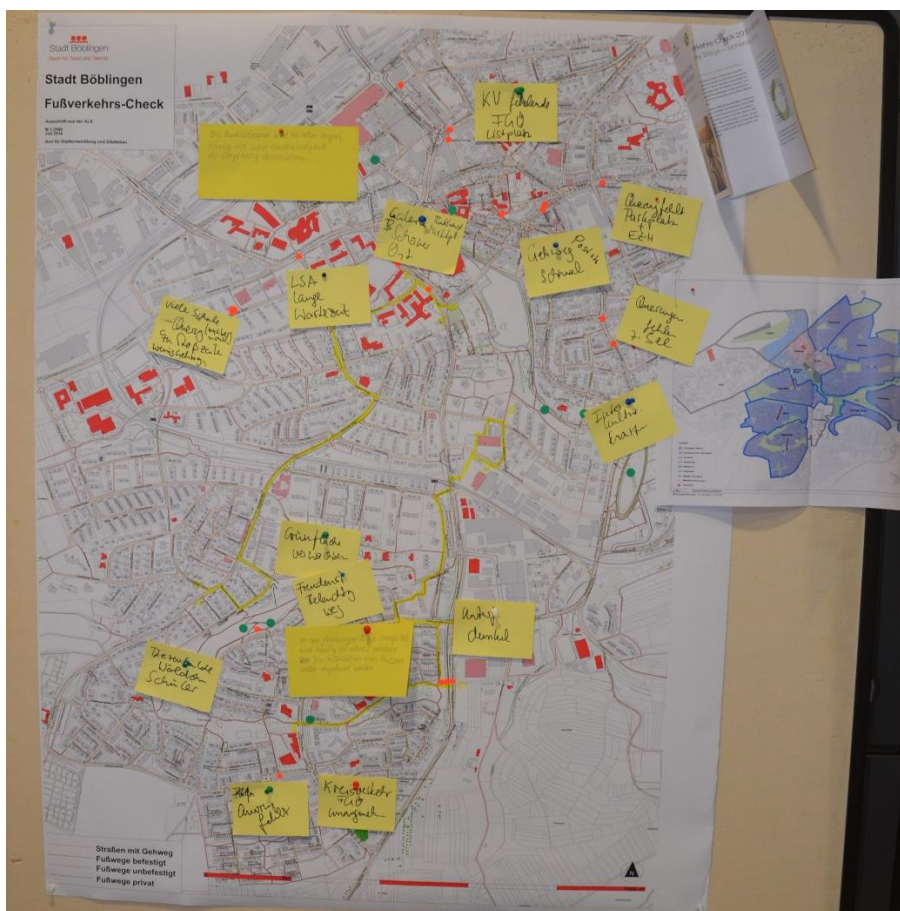
Anmerkungen außerhalb der Routenvorschläge:

- Tübinger Straße/Maurener Weg zum Park hin: Ampel lange Wartezeiten, viele Rotlichtverstöße der Kfz.
- Waldstück zwischen Offenburger Straße und Eduard-Mörike-Schule: ungepflegte Wege (eng, überwuchert, für Schüler unattraktiv, Beleuchtung ungenügend (Höhe Freudenstädter Straße wurde eine Leuchte entfernt).
- Offenburger Straße (besonders zwischen Emmendinger und Lahrer Straße): unübersichtliche Situation durch das Kfz-Parken, in der Kurve, weit weg vom Gehweg, wenig Nutzung der Parkbuchten.
- Kreisverkehr Freiburger Allee: Zebrastreifen tlw. unangenehm, da Sichtbeziehungen nicht optimal und Auto tlw. recht schnell abbiegen.
- In der Verlängerung des Fußweges hinter der Turnhalle: dort fehlt eine gesicherte Quermöglichkeit, da viele Kinder den Weg entlangkommen und die Nutzung des Zebrastreifens am Kreisverkehr mit einem nicht unerheblichen Umweg verbunden ist.
- Unterführung der Schönbuchbahn (von der Straßburger Straße aus) wurde geschlossen. Der Weg zur Fuß- und Fahrradbrücke ist zwar nicht weit, für die direkte Verbindung in Richtung Innenstadt ist es ein Umweg, was insbesondere für den an der alten Unterführung liegenden Kindergarten von Nachteil ist. Zudem ist die Führung zur Brücke nicht geradlinig und unübersichtlich.
- Herrenberger Straße (etwa von Hausnummer 1 bis 10): Engstelle mit Gehwegparken, Radfahrer frei > sehr wenig Platz, Konflikte.
- Östliches Seeufer: positiv, da ohne Autos, aber teilweise auch etwas unübersichtlich durch Mischung von Radfahrenden und Zufußgehenden.
- Kreisverkehr Friedrich-List-Platz: fehlender Zebrastreifen, schwierige Quersituation.
- Poststraße: Gehweg ist sehr schmal.
- Am Käppele: Querungshilfe fehlt zwischen Parkplatz und Einzelhandel.
- Schönaicher Straße/Rosensteinstraße/Neuffenstraße: Verbindungen zum See sind nicht gut ausgebaut.
- Interkultureller Garten: positiv, angenehmer Ort, Murkenbachtal sehr angenehm.
- Galerie zwischen Rathaus und Marktplatz, bei Büste: ist ein schöner Ort.
- Berliner Straße/Herrenberger Straße: Ampel mit langer Wartezeit.

- ZOB: Bushaltespur wird genutzt, um mit hoher Geschwindigkeit die Ampel zu umfahren.
- Königsberger Straße: Fußgängerampel (?): zu Stoßzeiten der Schüler, sehr voll, sehr unübersichtlich.

Allgemeine Anmerkungen:

- Nicht nur an die Sicherheit und Schönheit denken, sondern auch Schnelligkeit ermöglichen.
- Kfz-Verkehr generell verlangsamen, Veränderung (von 50km/h auf 40km/h) im Maurener Weg wird als positiv empfunden.
- Schatten ist wichtig, Warten an einer Ampel ist im Schatten halb so schlimm.





4. Ausblick und Abschluss

Frau Kraayvanger und Frau Spott verabschieden die Teilnehmer und laden zur Teilnahme an den Begehungen ein. Es wird darum gebeten, die Begehungen weiter zu bewerben.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden durch das Büro Planersocietät und die Stadt Böblingen zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadt bestimmte Punkte besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge ist es „bei gelockter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

8.2.1 Begehung Böblingen Diezenhalde (17. Juli 2018)

Die erste Begehung zu den Fußverkehrs-Checks 2018 in Böblingen findet am 17.07.2018 statt. Startpunkt ist am Café Emil auf der Diezenhalde, wo sich knapp 30 Personen einfinden. Darunter befinden sich neben interessierten Personen aus der Bevölkerung auch solche mit Sehbehinderung, Mitarbeiter/innen der Planersocietät, der Stadtverwaltung sowie der Presse. Während der gesamten Begehung ist das Wetter warm und sonnig.

Ablauf der Veranstaltung

Frau Breier, Abteilungsleiterin in der Stadtverwaltung, und Frau Spott, Projektzuständige der Planersocietät, begrüßen die anwesenden Personen. Frau Spott erläutert kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Es wird Material verteilt, darunter eine Karte und ein Ablaufplan der Begehung, sodass sich die Teilnehmenden mit der Route vertraut machen können.

Station 1: Sömmerdaplatz

Direkt in der Nähe des Treffpunktes befindet sich mit dem Fußgängerüberweg am Sömmerdaplatz die erste Station. Nachdem die gesamte Gruppe die Straße überquert hat, versammelt sie sich auf der östlichen Straßenseite. Frau Spott fragt in die Runde, wie die Teilnehmer die Querung wahrnehmen.

Zunächst wird die Barrierefreiheit thematisiert. Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist es schwierig den Fußgängerüberweg aufzufinden, da es an einem taktilen Leitsystem mangle. Es gibt keine ertastbaren Leit- bzw. Aufmerksamkeitsfelder und zudem ist der Bordstein abgesenkt, sodass Sehbehinderte keine Möglichkeit haben, die Grenze zwischen Gehweg und Fahrbahn zu ertasten, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Ein taktilen Leitsystem sei generell in Böblingen noch kaum vorhanden und zumindest an einigen Schwerpunktbereichen unbedingt einzurichten.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die Wahrnehmung des Fußgängerüberwegs durch die Autofahrende. Dabei gehen die Meinungen auseinander. Zum einen heißt es, dass die Autofahrer an dieser Stelle die Fußgänger passieren lassen, insbesondere die Schulkinder der anliegenden Grundschule. Es gibt jedoch auch gegenteilige Stimmen, die auf die mangelnde Rücksichtnahme der Autofahrenden an Fußgängerüberwegen generell in Böblingen hinweisen. Es wird auch von einer kritischen Situation mit einem Stadtbus berichtet, der einen querenden Fußgänger übersah. Auch vom nächsten Fußgängerüberweg an der Furtwanger Straße wird berichtet, dass es hier aufgrund der unübersichtlichen Einfahrtssituation häufiger zu Problemen komme.

Verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung und Verdeutlichung der Querung werden angesprochen. Darunter befinden sich eine Fahrbahneinengung, die bereits vorhandene Mittelinsel und eine bessere Kennzeichnung für Autofahrer. Auch Radarkontrollen zur Geschwindigkeitsverminderung werden erwähnt.

Station 2: Ende Grünanlage / Tübinger Straße

Der Weg führt nun weiter bergab durch die zentrale Grünanlage zu deren Ende zum Lärmschutzwand, der entlang der Tübinger Straße das Wohngebiet vor Lärmemissionen schützt. Es wird deutlich, dass der Großteil im Dunkeln den Weg meidet und entlang der Freiburger Allee geht. Unabhängig von der Qualität der Beleuchtung, wird er gemieden, da man einen Umweg läuft, wenn man die Grünanlage wählt und nicht die Straße.

An dieser Stelle wird das Wäldchen in Richtung Eduard-Mörrike-Schule thematisiert und mit der Diskussion aus dem Auftaktworkshop verglichen. Eine Teilnehmerin äußert, dass dort die Eltern der Schulkinder den Wunsch nach einer besseren Beleuchtung geäußert haben. Bei einer besseren Pflege und Beleuchtung würden die Schüler das Wäldchen verstärkt für den Schulweg nutzen.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die Orientierung. Die Vielzahl der Wege sei, wenn überhaupt, nur für Ortskundige zu durchschauen. Eine Beschilderung der Fußwege könnte die Nutzungsfrequenz erhöhen. Dabei seien vor allem Zielangaben wie z.B. Innenstadt wichtig. Außerdem stimmt die Gruppe überein, dass für Fußgänger eine Angabe der zeitlichen Entfernung zum Ziel hilfreicher sei als die Angabe der Distanz.

Zudem wird thematisiert, dass genau auf der anderen Seite der Tübinger Straße mit dem real-Supermarkt ein wichtiger Nahversorger für die Diezenhalde liegt, der jedoch nur über die Brücke der Freiburger Allee etwas weiter nördlich zu erreichen ist. Es wird über eine mögliche Querung über die Tübinger Straße diskutiert, da sie den Weg zum Supermarkt aber auch in die Naherholungsgebiete und über den Grünzug in die Stadt ermöglichen würde. Die Verbindung wird als gut bewertet, wenn sich auch einige Teilnehmende es sich noch nicht ganz vorstellen können. Es wird die Wichtigkeit und die Erleichterung der Lärmschutzwand genannt. Es wird auch erläutert, dass die Tübinger Straße im Zuge des Ausbaus der B 464 an Bedeutung verloren habe und inzwischen nicht mehr so stark befahren, der Lärm also zurückgegangen sei. Grundsätzlich ist die Straße durch die vormalige Bedeutung jetzt überdimensioniert und könnte auch zurückgebaut werden. Es wird betont, dass so eine Maßnahme aufwändig sei und nicht kurzfristig umgesetzt werden würde.

Station 3a: Freiburger Allee: Fußweg Baiersbronner Straße

Der Weg führt nun über den Fußweg in Richtung Norden zur Baiersbronner Straße. Die erste Problematik fällt auf dem Übergang vom Fußweg zur Straße im Bereich des Wendehammers auf. Für Sehbehinderte ist dieser nicht bemerkbar und es gibt keine Möglichkeiten zur Orientierung. In der Kurve der Baiersbronner Straße gibt es eine Absenkung, die das Erreichen der Verbindung zur Freiburger Allee wohl erleichtern soll. In der Praxis ist dieser Keil jedoch aber zu steil und nicht nutzbar. An dieser Stelle ist der Zugang zum Fußweg freigehalten und wird nicht zugeparkt. Teilnehmer berichten jedoch auch von anderen Orten im Gebiet, an denen Autofahrer sogar den Gehweg zuparken. An dieser Stelle stellt Frau Spott das Prinzip von Gehwegnasen vor.

Es wird diskutiert, ob sich an dieser Stelle ein verkehrsberuhigter Bereich anbietet. Dafür sei jedoch die Parksituation problematisch, da in einem verkehrsberuhigten Bereich Parkstände ausgewiesen

werden müssen, und aus Gründen der Sichtbeziehungen auch nur wenige eingerichtet werden sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass häufig Garagen als Abstellräume genutzt werden. Weiter wird darauf verwiesen, dass auch hier die Führung für den Zufußgehenden nicht eindeutig ist. Diese Situation sei vergleichbar mit der an der Bushaltestelle Keltenburgstraße.

Station 3b: Freiburger Allee: Kreuzung Eugen-Bolz-Straße

Auf der anderen Seite der Baumreihe entlang der Freiburger Allee befindet sich an der Kreuzung mit der Eugen-Bolz-Straße eine Ampel, die das Queren der Freiburger Allee ermöglicht. Über die Eugen-Bolz-Straße führt ein Fußgängerüberweg und auf der westlichen Seite der Kreuzung befindet sich lediglich eine Mittelinsel als Querungshilfe. Es sind also an einer T-Kreuzung drei verschiedene Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorhanden. Zum einen wird bemängelt, es sei nicht intuitiv, insbesondere für Kinder. Es werden einheitlich drei Fußgängerüberwege oder drei Ampeln gefordert. Für Sehbehinderte seien jedoch zwei Ampeln besser, die alle Wegebeziehungen ermöglichen würden. Eine dritte wäre verwirrend. Zudem wird diesbezüglich wieder das fehlende taktile Leitsystem bemängelt.

Insgesamt wird erwähnt, dass der Verkehr eigentlich eindeutig geregelt sei: es gelte Tempo 30 und rechts vor links, jedoch gibt es immer wieder Autofahrer, die sich nicht daran halten. Insbesondere durch die Abschüssigkeit in Richtung Osten wird hier oft mit hohen Geschwindigkeiten gefahren. Jedoch nicht nur Autofahrer, auch Radfahrer sorgen hier für Konfliktpotential. Denn sie werden über eine Rampe kurz vor der Ampel auf den Gehweg geleitet, der jedoch erst kurz nach dieser für Radfahrer freigegeben ist. Dennoch fahren Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit an der Ampel mit wartenden Fußgängern vorbei. Es wird erklärt, dass die gesamte Situation ein Relikt aus den 70er Jahren sei. Zu Ende verteilt Frau Spott Brillen, die verschiedene Arten einer Sehbehinderung simulieren. Teilweise mit diesen Brillen aufgesetzt geht die Gruppe weiter über die Brücke über die Tübinger Straße zur Fußgängerunterführung unter der Auffahrt zur Tübinger Straße.

Station 4: Unterführung Gewerbegebiet

Zunächst werden die durch die Brillen gemachten Erfahrungen gesammelt. Dabei wird schnell deutlich, dass für Personen mit Sehbehinderung neben ertastbaren Orientierungselementen farbliche Kontraste eine große Rolle spielen. Zudem berichten die Anwesenden, dass bei mangelhaften Orientierungsmöglichkeiten das Gehör überstrapaziert würde.

Von den Anwesenden wird die Unterführung nicht genutzt. Lieber wechseln sie die Straßenseite, um sie zu vermeiden oder kreuzen niveaugleich die Fahrbahnen obwohl es auf der einen Seite keine Gehwege gibt. Zum einen wird die schlechte Beleuchtung in der Unterführung bemängelt, aber auch, dass die beiden Rampen zur Unterführung komplett unbeleuchtet sind. Die soziale Sicherheit sei somit nicht gegeben.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist das Konfliktpotential durch die unübersichtliche Situation und schnelle Radfahrer. Es wird über verschiedene Möglichkeiten nachgedacht, diese Situation zu verbessern. So zum Beispiel Spiegel, um die Einsehbarkeit zu erhöhen. Oder aber ein Gitter, das die

Radfahrer dazu zwingt, mittig aus der Unterführung herauszufahren und so die Sichtverhältnisse zu verbessern. Auch eine Reliefstruktur im Boden, welche Radfahrer zum Langsamfahren animieren soll, wird erwähnt. Der Bereich an sich könne neu überdacht werden, da die Straße, unter der die Unterführung hindurchführt, überdimensioniert sei. Aufgrund der baulichen Struktur sind jedoch gleichzeitig größere bauliche Maßnahmen in naher Zukunft kaum zu verwirklichen. Der Weg führt nun zurück zur Bushaltestelle Freudenstädter Straße.

Station 5: Freudenstädter Straße / Diezenhaldenweg

An der Bushaltestelle müssen Fußgänger sehr lange warten, bis man die Freiburger Allee überqueren kann. Die Autos, insbesondere bergab, fahren deutlich zu schnell, obwohl es sich um eine Tempo-30-Zone handelt. Es gibt keine Querungshilfe direkt an der Bushaltestelle, die nächsten sind in 100 Metern Entfernung (Station 3b) im Osten sowie im Westen eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der Alpirsbacher Straße. In diese Richtung wird der zu enge Gehweg bemängelt, auf welchem eine Begegnung mit Kinderwagen o.ä. sehr schwierig sei. Eine sichere, barrierefreie Querung in Nähe der Bushaltestelle ist gewünscht. Es wird über einen Fußgängerüberweg oder einen Mittelstreifen im Bereich der Bushaltestelle nachgedacht, welche aber jeweils nicht problemlos zu realisieren wären. Für den Fußgängerüberweg sei die Kreuzungssituation mit den Einmündungen der Freudenstädter und Altensteiger Straße zu eng. Der Mittelstreifen wird aufgrund der notwendigen Breiten für Bus- und Wirtschaftsverkehr kritisch gesehen.

Es wird angemerkt, dass dieser Bereich aufgrund der räumlichen Nähe zusammen mit den Bereichen der Stationen 3) und 4) neu überdacht werden müsse. Dabei müssen auch der Bus- und der Wirtschaftsverkehr im Blick behalten werden.

Die Route führt über eine als Privatweg erscheinende öffentliche Verbindung zum Diezenhaldenweg. Hier wird, ähnlich wie in der Grünanlage von Station 1), die unzureichende Beschilderung bemängelt. Zudem wird angeregt, an dieser Stelle die Querung der Freudenstädter Straße für Fußgänger hervorzuheben, z.B. mit aufgemalten Fußabdrücken auf der Straße.

Station 6: Grünfläche Haltestelle Eugen-Bolz-Straße

Entlang des Diezenhaldenweges führt die Route nun durch die Eugen-Bolz-Straße zum Südbahnhof der Schönbuchbahn. Der Grünschnitt im Bereich der Eugen-Bolz-Straße wird als Problem angesehen, denn das Queren der Straße ist schwierig, da sowohl Fußgänger als auch Autofahrer die Straße schlecht einsehen können. Frau Spott weist auf einen Trampelpfad von der Bahnhaltestelle zur Eugen-Bolz-Straße führt hin, der jedoch von den Teilnehmern nicht als problematisch erachtet wird. Der normale Weg zur Lichtsignalanlage und deren Wartezeiten seien zumutbar. Einig ist man sich darüber, dass die Eugen-Bolz-Straße nicht besonders attraktiv zum Zufußgehen ist, aber zumindest eine Alternative zur Tübinger Straße darstellt.

Die Ausstattung der Lichtsignalanlage für Sehbehinderte wird positiv erwähnt. Ebenso wird die Fahrbahnverengung westlich der Ampel begrüßt, die verkehrsberuhigende Wirkung hat, da der

Autoverkehr zum Abbremsen gezwungen wird. Problematisch ist jedoch noch die Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg. Diese ist zwar nicht benutzungspflichtig, jedoch befinden sich noch entsprechende Symbole auf dem Gehweg. Zudem sind Fuß- und Radverkehr hier nicht baulich, sondern nur durch eine aufgemalte Linie getrennt.

Station 7: Nördlich des Bahnübergangs

Zunächst wird die Rolle der Lichtsignalanlage im Bereich des Bahnübergangs hinterfragt. Sie ist keine Querungshilfe, sondern nur für die Sicherung des Bahnübergangs während der Schließzeiten zuständig, was teilweise für Überraschung sorgt. Die Querungsmöglichkeit wird teilweise als gut, teilweise als schlecht empfunden. Manche Teilnehmer berichten, dass viele Schüler hier über die Straße rennen und die Autofahrer stets anhielten. Es gibt jedoch auch gegenteilige Meinungen, die die Querung als problematisch erachten. Die Situation ist der Stadt bekannt, nur durch den Bahnübergang ist es erst in ausreichender Entfernung möglich eine gesicherte Querungsanlage anzulegen. Es gibt Bedenken im Hinblick auf die Zukunft, wenn der Takt der Schönbuchbahn auf einen Viertelstundentakt verdichtet wird. Dann wird sich die Verkehrssituation stark verändern und man wird die Entwicklung besonders beobachten.

Station 8: Parkplatz Aldi / Lidl

Zur Kreuzung Stettiner Straße / Rudolf-Diesel-Straße läuft die Gruppe nicht entlang der Tübinger Straße, sondern wählt den Weg über die Parkplätze der Nahversorger Aldi und Lidl. Die Gruppe bestätigt zum Großteil, dass diese Route auch der tatsächlichen Routenwahl entspricht. Entlang der Tübinger Straße wird der Gehweg als unattraktiv empfunden. Städtebaulich sei die Achse neu zu überdenken.

Bei der Kreuzung Stettiner Straße / Rudolf-Diesel-Straße wird wieder über aufgemalte Fußabdrücke nachgedacht, um die Querungsmöglichkeit zu verdeutlichen. Erneut wird zudem die Barrierefreiheit bemängelt, ebenso wie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, die auf einem engen Weg gemeinsam geführt werden.

Verabschiedung und Ausblick

Frau Breier und Frau Spott verabschieden die Teilnehmenden, danken für die Teilnahme an der Begehung und laden zur zweiten Begehung am 17.09.2018 mit dem Schwerpunkt Stadtteil Grund und dem Abschlussworkshop im November ein.

8.2.2 Begehung Böblingen Grund (17. September 2018)

Die zweite Begehung im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2018 in Böblingen findet am 17.09.2018 statt. Startpunkt ist an der Wandelhalle, wo sich gut 20 Personen einfinden. Darunter befinden sich interessierte Personen aus der Bevölkerung, auch solche mit Sehbehinderung, der Politik, Stadtverwaltung sowie der Presse. Eine Frau schiebt ihr Kind im Kinderwagen. Während der gesamten Begehung ist das Wetter warm und sonnig, wobei gegen Ende bereits die Dämmerung einsetzt.

Ablauf der Veranstaltung

Herr Gremler, Mitarbeiter der Stadtverwaltung Böblingen, und Frau Spott, Mitarbeiterin der Planersocietät, begrüßen die anwesenden Personen. Frau Spott erläutert kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung.

Station 1: Unterführung Parkstraße

Die Route führt zunächst über die Ampelanlage Tübinger Straße in Höhe Maurener Weg. Durch eine Baustelle ist der angrenzende Platz gesperrt, sodass der Gehweg entlang der Mauer genutzt wird. Der Gehweg ist von der Wandelhalle aus nicht zu erkennen und ist gefühlt eng durch die angrenzende Mauer und die Verkehrsbelastung auf der Tübinger Straße. Die Aufstellfläche an der Ampel reicht für die Gruppe nicht aus. Einige Teilnehmende berichten, dass es durch den Radverkehr regelmäßig zu Konflikten kommt, da dieser sowohl die Fußgängerampel nutzt, als auch auf dem ohnehin schmalen Gehweg fährt.

Die Wartezeit an der Ampel ist hoch (ca. 1:10min). Angestellte der Stadt überlegen, ob die Wartezeit durch eine Umstellung des Signalprogramms optimiert werden kann. Dabei kann die Ampel in den Festumlauf der angrenzenden Ampel miteingebunden werden, sodass nach Anforderung schneller grün wird. Die Ampel ist nicht barrierefrei ausgestattet, besonders für Seheingeschränkte fehlt der Taster.

An der nördlichen Gehwegseite in der Kreuzung Maurener Weg / Tübinger Straße sind Steinpoller positioniert. Diese verhindern, dass der Kfz-Verkehr die Kurve schneidet oder zuparkt. Eine sehingeschränkte Person berichtet jedoch, dass der Poller so eine Stolperfalle sei.

Die Route verläuft auf der Parkstraße weiter in Richtung Norden. An der Kreuzung Parkstraße / Tübinger Straße (Einfahrt zur Wandelhalle) wird berichtet, dass die Wartezeiten ebenfalls hoch seien und es zu gefährlichen Situationen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge von der Parkstraße komme. Es wird berichtet, dass bereits geprüft wird, ob die Tübinger Straße in Höhe der Brücke Oberer See gesperrt wird, jedoch stellt dieser Abschnitt der Tübinger Straße durch den Park eine wichtige Erschließung der Altstadt dar.

Die Teilnehmenden berichten, dass der derzeitige Mischverkehr grundsätzlich funktioniert. Allerdings verringern die Kfz erst auf der Brücke die Geschwindigkeit bedeutsam, es wäre also wünschenswert mit Hilfe von gestalterischen Maßnahmen die Kfz bereits in den anderen Abschnitten

zu verlangsamen. Teilweise sind Konflikte mit schnell fahrenden Radfahrenden vorhanden, über deren Relevanz die Meinungen in der Gruppe unterschiedlich sind.

Die Gruppe geht entlang der Parkstraße bis zur Unterführung in Höhe der Schule. An der Einmündung der Steinbeisstraße in die Parkstraße ist eine neue Fußgängeranforderungsampel eingerichtet worden. Auf der südöstlichen Seite wurde ein doppelter Anforderungstaster eingerichtet; ein Taster für Blinde direkt am Fahrbahnrand und einer für Mobilitätseingeschränkte etwas abgerückt vom Fahrbahnrand. Die Vertreter der Verwaltung berichten, dass die neue Ampel sofort gut angenommen wurde.

Die Unterführung wird hauptsächlich durch die SchülerInnen der angrenzenden Schule genutzt. Zwei Seheingeschränkte berichten, dass die Unterführung für sie gut zu benutzen sei, da dort kein Konflikt mit dem MIV entsteht – weder fahrend noch ruhend. Die Benutzung wird auch dadurch notwendig, da die Ampel zur Querung der Parkstraße im weiteren Verlauf nicht barrierefrei ausgestattet ist. Andere Teilnehmer berichten, dass die Beleuchtung vandalismussicher verstärkt werden sollte und die Pflege erhöht werden sollte. Eine Aufwertung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit (bunte Wände ggf. mit Graffiti) könnte zudem durch die Schule mitgestaltet werden, was erfahrungsgemäß die Bindung erhöht und weniger Schäden entstehen.

Station 2: Steinbeisstraße

Von der Unterführung aus läuft die Gruppe zur Steinbeisstraße zurück und stoppt in Höhe der Ausfahrten vom Landratsamt. Die Ausfahrten werden insbesondere zu den Öffnungszeiten des Amtes rege befahren. Problematisch ist, dass die Fläche der Ausfahrten nicht differenziert zum Gehweg gestaltet sind. Zum einen ist so für FußgängerInnen nicht erkennbar, dass dort Autos fahren, zum anderen „vergisst“ der Autoverkehr den Gehweg und überfährt diesen unbedacht. Einige Teilnehmenden berichten, dass sie daher oftmals den geringfügig umwegigen Fußweg „Paul-Gerhardt-Weg“ nehmen, der in Teilen ein eigenständiger Fußweg entlang der Schule ist.

Station 3: Steinbeisstraße / Berliner Straße

Die Gruppe läuft bis zum Kreuzungsbereich Steinbeisstraße / Berliner Straße vor. Im Fokus der Station liegt die Gestaltung der Berliner Straße im Abschnitt Steinbeisstraße bis Breslauer Straße, der durch breite Seitenräume mit Grünflächen und Parkständen geprägt ist.

Für Seheingeschränkte sind besonders die fehlenden Leitlinien aber auch die Außenbestuhlung problematisch. Für Mobilitätseingeschränkte sind die Querungswege und Verbindungswege lang, da keine direkten Wegebeziehungen durch den Grünstreifen bestehen. Zusätzlich erschwert die unebene Oberfläche der Gehwege (insbesondere auf der westlichen Straßenseite) das Gehen.

Positiv hervorzuheben ist die Breite der Gehwege. Dennoch fehlt es dem Bereich an städtebaulicher Qualität. Die Aufenthaltsqualität ist eher gering, da zum Beispiel die wenigen Sitzgelegenheit im Grünbereich versteckt, schwer zugänglich und nicht gepflegt sind. Außerdem fehlen Spielelemente.

Die Querbarkeit zwischen den Geschäften über die Fahrbahn ist durch die parkenden Autos eingeschränkt und neben den vorgesehenen Übergängen nur schwer möglich. Die Anlieferung der Geschäfte erfolgt oftmals durch auf den Gehwegen parkende Autos und schränken so die Gehwegflächen ein bzw. der Gehweg wird als Parkfläche genutzt.

Station 3a: Berliner Straße / Breslauer Straße

An dieser Kreuzung fällt auf, dass für die Querungen der Kreuzungsarme jeweils unterschiedliche Querungselemente vorgesehen sind. Kritisiert wird, dass dadurch besonders für Kinder die Querung der Straßen komplizierter wird. Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum am nördlichen Kreuzungsarm keine Querungsmöglichkeit vorgesehen ist. Die Teilnehmenden schlagen hier einen weiteren Zebrastreifen (FGÜ) vor. Dazu wird angemerkt, dass diese jedoch für Sehingeschränkte nicht barrierefrei sind und bereits im weiteren Verlauf ein FGÜ in Höhe des Schuleingangs angelegt ist.

Station 4: Berliner Straße/ Maurener Weg

Die Gruppe läuft weiter bis zur Kreuzung Berliner Straße / Maurener Weg. Der dortige Kirchplatz wurde unter anderem mit neuen Sitzgelegenheiten neugestaltet und wird gut angenommen. Die Sitzbänke in der angrenzenden städtischen Grünfläche hingegen sind alt und wirken nicht sehr gepflegt. Die Einmündung des Maurener Wegs in die Berliner Straße ist auf der nördlichen Seite für den MIV gesperrt. Ein Gehweg ist vorhanden, der auch von Radfahrenden genutzt wird. Obwohl die Wege nicht besonders breit sind, funktioniert nach Auskunft der Teilnehmenden das Miteinander von Zufußgehenden und Radfahrenden an dieser Stelle gut.

Die T-Kreuzung ist an zwei Armen mit je einem FGÜ ausgestattet. Ein weiterer FGÜ am dritten Knotenarm wird von wenigen Teilnehmenden gewünscht. Die Stadt benennt zwei Besonderheiten an der Kreuzung: der derzeitige FGÜ in östlicher Richtung ist mit der Linksabbiegerspur in dieser Ausführung bereits jetzt nicht regelkonform, verkürzt jedoch die Querungswege für FußgängerInnen. Im Rahmen des Ausbaus der Schönbuchbahn ist ein vollständiger Umbau der Kreuzung mit einer Signalisierung derzeit sehr wahrscheinlich. Dann werden auch alle Kreuzungsarme eine Furt erhalten.

Station 5: Maurener Weg Höhe Ahornweg

Die Route führt weiter den Maurener Weg in Richtung Süden. An der Einmündung des Ahornweges und des Häuser Wegs werden die ungesicherten Querungen thematisiert. Diese stellen insbesondere eine Herausforderung für Kinder dar, da die Sichtbeziehungen nicht immer gegeben sind. Im Maurener Weg ist die Querung durch dessen Biegung erschwert, an den Nebenstraßen blockieren falschparkende Autos die Querung oder ungünstig positionierte Straßenbäume schränken die Sicht ein. Positiv hervorzuheben ist, dass bereits an einigen Stellen des Querungsweges eine Verengung der Einmündungstrichter vorgenommen wurde, dies könnte noch weiter ausgeführt und auf weitere Kreuzungen übertragen werden.

Station 6: Bahnübergang/ Eugen-Bolz-Straße

Frau Spott verteilt Brillen, die Sehkrankheiten simulieren, an die Teilnehmenden, sodass diese verschiedene Seheinschränkungen erleben können. Die Teilnehmenden berichten, dass die Kontraste im Straßenraum deutlich geringer werden und die Unsicherheit sich zu bewegen, steigt.

Die Gruppe läuft bis zur Eugen-Bolz-Straße. Die Teilnehmenden berichten, dass eine Querungsmöglichkeit in dem Abschnitt fehlen würde, besonders in Höhe des Fußwegs Bebenhäuser Straße am Bahnübergang. Die Teilnehmenden berichten, dass die Belastung tagsüber hoch ist und es durch die schlechten Sichtbeziehungen schwierig sei, zu queren. Problematisch ist, dass Querungshilfen in der Nähe von Bahnübergängen besonderen Anforderungen genügen müssen. Unter den Teilnehmenden ist man sich einig, dass bereits eine Mittelinsel viel helfen würde, wenn andere Querungshilfen nicht möglich wären.

Die Teilnehmer berichten, dass der Maurener Weg eine wichtige Verbindungsachse in die Innenstadt Böblingens ist, jedoch für das Zufußgehen unattraktiv ist. Ein Teilnehmer berichtet, dass er deshalb immer alternative Wege nehme, die jedoch vielen anderen Teilnehmenden nicht bekannt sind. Frau Spott schlägt daher ein beschildertes Fußwegenetz vor.

Die Ampel an der Eugen-Boltz-Straße wird gequert. Die Wartezeit ist kurz und die Grünphase ist für den kurzen Quersweg angemessen lang, allerdings entstehen durch die zurückgesetzte Furt lange Umwege. Die Querung schließt an die Zufahrt des Supermarktes an, der als weniger attraktiv wahrgenommen wird. Die Teilnehmenden berichten, dass eine gradlinige Querung an der Einmündung Maurener Weg von Vorteil wäre, auch zur Erreichung des Weges entlang der Kleingartenanlage.

Die Querungen über den Maurener Weg sind besonders wichtig, da dort für Grundschulkinder wichtige Verbindungen bestehen. Für Kinder ist es zum einen anspruchsvoll die Straße wild zu queren, zum anderen sind sie aber auch umwegeempfindlich. Insgesamt wird eine weitere Querung zwischen Pontoiser Straße und dem Birkenweg gefordert. Als ein günstiger Standort wird der Maurener Weg auf Höhe der Apotheke genannt (Maurener Weg 70).

Station 7: Ulmenweg / Ernst-Reuter-Straße

Entlang des weiteren Verlaufs der Route auf dem Maurener Weg passiert die Gruppe Lebensmittelgeschäfte und eine große Einrichtung für betreutes Wohnen. Der Maurener Weg verfügt in diesem und den kommenden Abschnitten über eine mäßige Steigung.

Frau Spott erläutert, dass es für den Fußverkehr auch an Ruhemöglichkeiten bedarf. Insbesondere für Ältere ist ein Netz an Sitzgelegenheit erforderlich, damit diese weiterhin selbstständig mobil sein können. Die Teilnehmenden bestätigen, dass dieser Abschnitt des Maurener Wegs für Ältere von Bedeutung ist. Sie weisen darauf hin, dass dementsprechend auch die Querungen (zum Beispiel die Grünzeit für FußgängerInnen an der Ampel) angepasst werden sollte.

Der Maurener Weg stellt eine wichtige Achse für den Schülerverkehr dar. Auch in diesem Abschnitt wird das Fehlen von häufigeren gesicherten Querungshilfen angesprochen. Eine Lehrerin erzählt,

dass immer weniger Kinder zu Fuß zur Schule kommen. Gemeinsam werden Maßnahmen wie Walking Busse und Schulweghelfer diskutiert.

Auf der südwestlichen Kreuzungsseite Ulmenweg / Ernst-Reuter-Straße ist eine Gehwegnase eingerichtet worden. So wird der Querungsweg über den Maurener Weg verkürzt. Die Teilnehmenden bewerten diese Maßnahme als positiv. Ebenfalls positiv hervorgehoben wird die neue Bäckerei mit Außengastronomie.

Station 9: Jakob-Kaiser-Straße / Ernst-Reuter-Straße

Vom Maurener Weg wird die Jakob-Kaiser-Straße durch eine Treppenanlage für Zufußgehende verbunden. Die Treppenanlage verfügt über keine Beschilderung. Frau Spott weist auf die Vorteile eines Fußwegeleitsystems hin, was auf Abkürzungen für Ortskundige in den Ortsteilen hinweist und indirekt Werbung für das Zufußgehen macht. Es wird geäußert, dass die Treppenanlage wahrscheinlich zu schwach ausgeleuchtet ist, was aber zu dieser Uhrzeit nicht abschließend geklärt werden kann.

Die Ausstattung von Treppenanlagen wird diskutiert. Eine Schiene fürs Rad könnte ergänzt werden. Das bisherige Geländer ist eher unzureichend, Blindenleitsysteme und Kontraste fehlen. Insgesamt wird festgehalten, dass der Bedarf an Barrierefreiheit zunimmt und das auch Treppenanlagen bei besserer Ausstattung von Mobilitätseingeschränkten genutzt werden können.

Die Gruppe läuft bis zur Ernst-Reuter-Straße. Dort fällt auf, dass die Borde an der Einmündung nicht abgesenkt sind.

Eine Teilgruppe betritt noch die Grünanlage. Die Grünanlage ist wichtiger Ort für Spaziergänge aber auch für Schulwege. Die Teilnehmenden stellen fest, dass die Beleuchtung nicht eingeschaltet ist, was kurz darauf eintritt (20 Uhr). Die Wege werden dann als ausreichend hell beleuchtet eingestuft, die Treppenanlage durch einige defekte Leuchten nicht. Sie regen an, dass insbesondere die Leuchten in der Dämmerungszeit früher angeschaltet werden sollten. In Hinblick auf die defekten Laterne wird erfragt, ob es einen Mängelmelder gibt. Die Stadt weist auf vorhandene Möglichkeiten im Radverkehr hin und auf den Bürgerbriefkasten, bemerkt jedoch, dass eine Ausweitung auf den Fußverkehr geprüft werden könnte.

Die vorhandene Sitzgelegenheit verfügt nicht über Armlehnen. Auch bei Sitzgelegenheiten sollten verschiedene Elemente angeboten werden, damit die Nutzung durch Ältere leichter erfolgen kann.

Verabschiedung und Ausblick

Herr Gremler und Frau Spott verabschieden die Teilnehmenden, danken für die Teilnahme an der Begehung und laden zum Abschlussworkshop am 22.11.2018 um 19 Uhr im Rathaus, Wolfgang-Brumme-Saal, ein.

8.3 Abschlussworkshop (22. November 2018)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Einführung**
2. **Rückblick der Begehungen**
3. **Diskussion**
4. **Ausblick und Abschluss**

Ort: Altes Rathaus Böblingen, Wolfgang-Brumme-Saal

Datum: 22.11.2018

Uhrzeit: 19:00-21:00 Uhr

Anwesende: 15 Personen

1. Begrüßung und Präsentationen

Zu Beginn der Abschlussveranstaltung werden die Teilnehmenden gebeten, ihre persönliche Einschätzung des Fußverkehrs/der Situation für FußgängerInnen in Böblingen anhand von vier Fragen mittels Klebepunkten kundzutun.

Die anschließende Begrüßung im Wolfgang-Brumme-Saal des Alten Rathauses erfolgt durch Bürgermeisterin Christine Kraayvanger, die sich sehr über die Teilnahme der Stadt Böblingen an den Fußverkehrs-Checks als Maßnahme des Landes Baden-Württemberg freut. Sie betont die Relevanz von Sicherheit und Attraktivität für den Fußverkehr. Als gelungenes Beispiel führt sie die Umgestaltung der Böblinger Bahnhofstraße an. Im Rahmen der FVC will die Stadt Böblingen die Qualität verbessern. Die sei nicht nur für die Stadtteile Grund und Diezenhalde, sondern auch für die ganze Stadt relevant. Abschließend dankt Frau Kraayvanger allen Teilnehmenden, der Verwaltung und der Planersocietät. Im Anschluss daran beginnt Frau Wolf mit der Präsentation des Fußverkehrs-Checks in Böblingen. Zur Begrüßung drückt sie ihre Freude aus, da Böblingen mit der Umgestaltung der Bahnhofstraße in der Fachwelt bereits für gute Fußverkehrsmaßnahmen bekannt ist.

Teilnehmende der Veranstaltung sind Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung und des Gemeinderats.

2. Rückblick der Begehungen

Die Begehungen in Böblingen fanden auf zwei unterschiedlichen Routen statt; die erste Begehung am 17. Juli 2018, die zweite Begehung am 17. September 2018. Frau Wolf gibt eine kurze Einführung in den Fußverkehrs-Check und blickt auf die Begehungen zurück.

Beide Begehungen führten durch den Süden der Stadt. Auf der ersten Route wurde schwerpunktmäßig der Stadtteil Diezenhalde in Richtung Stadtgarten und Innenstadt begangen. Der Beginn der Strecke lag beim Café Emil und führte über den Grüngürtel Diezenhalde, teilweise entlang der Tübinger Straße zum Stadtzentrum. Betrachtungsgrundlage waren auch die Anbindungen der Supermärkte.

Bei der zweiten Begehung lag der räumliche Fokus im Stadtteil Grund. Beginnend an der Kreuzung Parkstraße/Tübinger Straße wurde die Steinbeisstraße, Berliner Straße, der Maurener Weg und der Grünzug (entlang der Hangkante oberhalb der Eduard-Mörrike-Schule) begangen.

3. Diskussion

Nach der Vorstellung der Handlungsfelder sowie der möglichen Maßnahmen wird im Plenum über diese diskutiert. Frau Wolf moderiert diese Diskussion und gibt den Teilnehmenden Raum für weitere Anmerkungen und Nachfragen. Aus dem Plenum heraus werden zunächst noch folgenden Punkte angesprochen:

- *Ist es sinnvoll sämtliche Verkehrsträger (Fuß/Rad/MIV) auf einer Fläche zu führen?* Dies ist abhängig von der jeweiligen Ausgangslage. In sogenannten Shared-Space-Bereichen sollte die Geschwindigkeit deutlich reduziert werden, um ein Miteinander der Verkehrsarten zu erreichen. Grundsätzlich ist zu bemerken, dass bei einer geringeren Geschwindigkeit die Unfallschwere im Regelfall abnimmt. Aus dem Plenum wird darauf hingewiesen, dass es hier allerdings insbesondere für Personen mit Sehbehinderungen oder eingeschränktem Gehör zu Schwierigkeiten kommen kann.
- *In der Berliner Straße stehen bei Stau oft Autos auf dem Schutzstreifen für den Radverkehr. Wie kann damit umgegangen werden?* Zunächst wird darauf hingewiesen, dass diese Situation durch die aktuelle Sperrung der Schönbuchbahn, die zusätzlichen Verkehr generiert, aktuell besonders angespannt ist. Grundsätzlich sollten Fahrzeuge den Schutzstreifen nur im Bedarfsfall überfahren und sich möglichst nah an die Mitte der Fahrbahn halten. Kommt es dennoch bei ausreichender Fahrbahnbreite zu Verstößen ist eine stärkere Kontrolle und Überwachung zu prüfen.
- *Im verkehrsberuhigten Bereich in der Tübinger Straße (im Bereich Wandel- bzw. Kongresshalle) ist die Querung für den Fußverkehr häufig schwierig, weil die Autos zu schnell unterwegs sind. Wie kann damit umgegangen werden?* Auch hier liegt eine Lösung zunächst in einer stärkeren Kontrolle und Überwachung. Ggf. können über der Geschwindigkeitsdisplays (mit Smiley) Geschwindigkeitsüberschreitungen reduziert werden.

Anschließend wird den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, noch einmal Anmerkungen und Kommentare zu den beiden Begehungen zu geben und zu diskutieren. Dies erfolgt unter Moderation der Planersocietät parallel an zwei Stellwänden, auf denen die beiden Begehungsrouten im Luftbild eingezeichnet sind. Dabei werden folgende Punkte angesprochen:

ROUTE 1 – Diezenhalde

- Die Qualität der Unterführung an der Freiburger Allee wird betont. Da diese eine wichtige fußläufige Verbindung darstellt, sollte dort die Beleuchtung verbessert werden und regelmäßig auf Schäden durch Vandalismus geprüft werden.
- Insbesondere an Mittelinseln sollte die Borde abgesenkt sein, damit diese Querungen nutzbar bleiben. Die Querung an einer Mittelinsel mit dem Rollstuhl ist nur dann sicher möglich, wenn die Borde vorwärts berollbar sind.

- Wichtig ist, dass die Stadt – auch in Kooperation mit Vereinen – Informationen zur Barrierefreiheit in der Stadt zur Verfügung stellt. Insbesondere Neubetroffene sind auf eine breite Informationsbasis angewiesen.
- In der Verlängerung des Grünzugs am Sömmerdaplaz wird eine Fußwegeverbindung über die Tübinger Straße als sinnvoll erachtet. Wegen des Höhenunterschieds und des Lärmschutzes ist zu prüfen ob eine Brücke oder eine Unterführung sinnvoll ist.
- Die Wartezeiten an den Ampeln Herrenberger Straße sind groß und zum Teil ist das Queren in einem Zug nicht möglich. Die Einbindung der Freigabezeiten sollte in jedem Umlauf und in einem Zug eingerichtet werden.
- Durch die höheren Geschwindigkeiten im Radverkehr durch E-Bikes steigt das Konfliktpotenzial bei gemeinsamer Führung des Fuß- und Radverkehrs. Dies sollte in künftigen Planungen mehr berücksichtigt werden.

ROUTE 2 – Stadtteil Grund

- Die Prüfung einer ausreichenden Beleuchtung und ein kontinuierlicher Grünschnitt sind für den Grünzug (entlang der Hangkante oberhalb der Eduard-Mörke-Schule) relevant.
- Aufgrund der starken Verkehrsbelastung und einer hohen Anzahl von Querungsvorgängen ist eine Beruhigung der Parkstraße prüfen.
- Prüfen ob die Bedarfsampel der Parkstraße (Höhe Steinbeisstraße) in Umlauf integriert werden könnte, um so die Wartezeit für Fußgänger zu verringern.
- Ausgehend von der Bergamastraße soll eine Fußwegeverbindung zum Bonhoeffer-Haus mit einer barrierefreien Treppenanlage neu gestaltet werden.
- Stadtweit: Bei Baumaßnahmen etc. sollen Umleitungen Fußverkehr beschildert werden. Die sei nicht nur unmittelbar an der Baumaßnahme, sondern auch im vorgelagerten Umfeld notwendig.
- Stadtweit: Teilweise ragen Hecken o.ä. weit in Fußwege etc. herein. Dadurch wird die Breite des für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Raums (teilweise stark) eingeschränkt. VertreterInnen der Stadt weisen darauf hin, dass problematische Punkte über den Störungsmelder der Stadtverwaltung gemeldet werden können (https://www.boeblingen.de/,Lde/start/kontakt+_stoerungsmeldung.html).
- Neue Fußwegeverbindung entlang der Schönbuchbahn prüfen (vom Haltepunkt Danziger Straße zum Maurener Weg)
- Im nördlichen Maurener Weg sind im Bereich zwischen der Breslauer Straße und der Tübinger Straße Rad- und Autofahrende oftmals zu schnell unterwegs. Zu Fuß gehenden fühlen sich hier eingeschränkt und teilweise auch gefährdet.
- Zwischen Breslauer Straße und Berliner Straße ist im Maurener Weg die Beleuchtung stellenweise unzureichend bzw. zu dunkel (aktuell erschwert durch Ausfall einzelner Laternen).

4. Ausblick und Abschluss

Frau Wolf verabschiedet die Anwesenden und dankt für die aktive Teilnahme. Der politische Wille wie auch das Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Fußverkehrsförderung ist, wie die Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Böblingen gezeigt haben, vorhanden. Darüber hinaus verweist Frau Wolf auf die Erstellung des Abschlussberichts, der im Frühjahr 2019 an die Stadtverwaltung übergeben werden soll und eine nähere Beschreibung aller Empfehlungen und Maßnahmevorschläge beinhalten wird. Der Fußverkehrs-Check dient dazu die Verwaltung und die weiteren Beteiligten dazu zu bringen die Fußverkehrsbelange verstärkt in Planungsprozesse einzubringen.

Abschließend werden die Teilnehmenden wiederum per Klebepunkt darum gebeten, eine Bewertung des Fußverkehrs-Checks abzugeben. Alle Teilnehmenden äußerten sich hier sowohl im Hinblick auf den Prozess als auch im Hinblick auf das Zwischenergebnis der Fußverkehrs-Checks zufrieden bis sehr zufrieden.

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kraayvanger im Rahmen ihrer Verabschiedung für die Beteiligung sowie die gute Arbeit der Planersocietät. Sie betont, dass Öffentlichkeitsarbeit (wie bspw. im Rahmen des Fußverkehrs-Checks) zunehmend wichtiger wird und merkt an, dass dies auch die Verwaltungsarbeit weiter optimieren würde. Zum Thema Fußverkehr sagt sie zu, dass eine weitere Befassung mit der Thematik in den Gremien vorgesehen sei und dass der Gemeinderat eine Drucksache zu den Fußverkehrs-Checks erhalten werde. Für die Gremienarbeit geht sie von einem konsequenten Handeln aus. Auch die städtischen Ämter werden sich weiter mit den Inhalten befassen und gemeinsame ämterübergreifende Maßnahmen ergreifen. Auch in der durch Frau Frost geleiteten AG Mobilität wird das Thema Fußverkehr künftig verortet werden. Mobilität solle hier künftig – unter besondere Beachtung des Fußverkehrs - integriert gedacht werden.

Quellenverzeichnis

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

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

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

FUSS e.V. (2015): Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau.