



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht Zell unter Aichelberg

Fußverkehrs-Checks BW 2025

Gehwege frei räumen

Impressum

Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/99 99 70 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Bearbeiter:
Alexander Riss M. Sc.

Unter Mitarbeit von:
Max Zimmermann B. A.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	4
2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	6
3 Stärken- und Schwächen-Analyse	10
4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
4.1 Handlungsfeld Querungen (A)	14
4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	22
4.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)	29
4.4 Handlungsfeld Schulwegeplanung (D)	35
4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	42
5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	43
6 Zusammenfassung	45
7 Dokumentation	47
7.1 Auftaktworkshop (24.07.2025)	47
7.2 Erste Begehung (01.10.2025)	49
7.3 Zweite Begehung (15.10.2025)	56
7.4 Abschlussworkshop (24.11.2025)	60

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

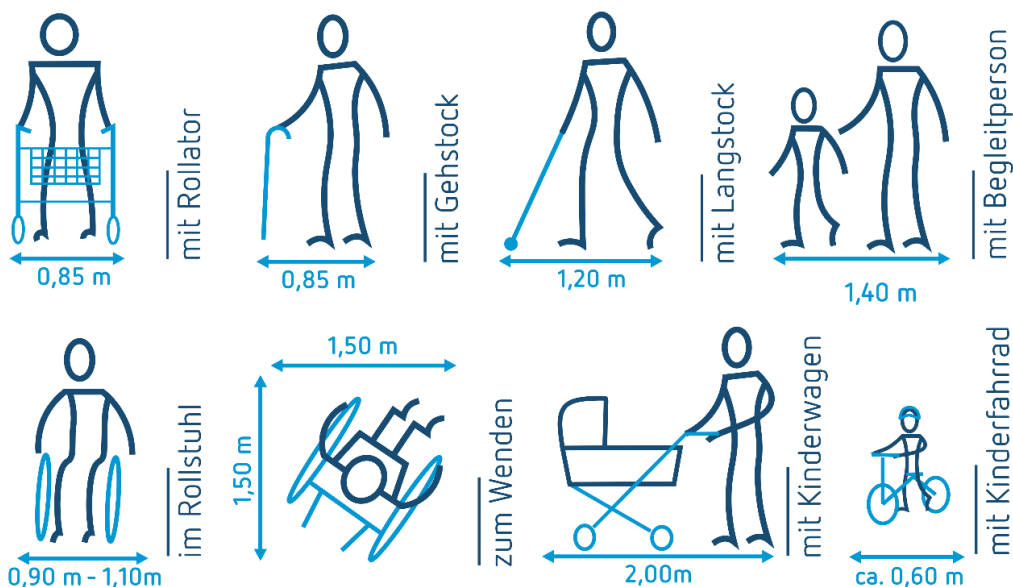
Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich seit 2015 systematisch in der Fußverkehrsförderung, um die Kommunen bei ihrer Fußverkehrsförderung zu unterstützen, die sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und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

Zur Förderung des Fußverkehrs finden seit mehr als zehn Jahren in ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs Fußverkehrs-Checks statt. Diese werden vom Verkehrsministerium finanziert, von der NVBW gesteuert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt. Inzwischen wurden zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs vor Ort gemeinsam mit der Bürgerschaft entwickelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Davon konnten in den inzwischen über 120 teilnehmenden Kommunen der Fußverkehrs-Checks ganz unterschiedliche Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden.

Motto: Gehwege frei räumen

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2025 in Baden-Württemberg steht das Motto „Gehwege frei räumen“ im Mittelpunkt. Es betont die grundlegende Bedeutung hindernisfreier Gehwege für die alltägliche Mobilität; Gehwege sollen ein komfortables und sicheres Gehen ermöglichen.

Abbildung 1: Nutzungsgruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

Besonderes Augenmerk gilt in diesem Jahr der Vielfalt an Barrieren, die zu Nutzungskonflikten auf dem Gehweg führen. Gegenwärtig dienen viele Gehwege an zu vielen Stellen als Abstellflächen für mobile und stationäre Objekte wie etwa Mülltonnen, Werbeaufsteller, Außengastronomie, aber auch Verkehrsschilder, Elektroladesäulen, Parkautomaten, Masten, parkende Fahrräder, Roller oder Autos. Diese schränken den aktiven Gehbereich und die Sichtbeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals deutlich ein und machen das Gehen unattraktiv oder sogar gefährlich.

Wirksam und hilfreich für hindernisfreie Gehwege sind Multifunktionsflächen, auf denen Gegenstände und Einrichtungen neben dem Gehweg gebündelt werden können. Sie dienen dazu, ansonsten als verstreute Hindernisse auf Gehwegen platzierte Gegenstände und Einrichtungen räumlich außerhalb des aktiven Gehbereiches für Gehende zu bündeln.

Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

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

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

Förderung

Unter <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/uebersicht-foerderprogramme> findet sich eine Übersicht zu Fördermöglichkeiten des Landes für den Fußverkehr. Dazu gehören

- das LGVFG (Infrastrukturförderung),
- die Fachkonzeptförderung (z.B. Fußverkehrskonzept) und
- die Personalstellenförderung des Landes.

Ebenfalls sind dort (rechte Spalte) die Ansprechpersonen für Fragen und Beratung in den Regierungspräsidien benannt.

Auch auf Bundesebene stehen Fördermittel für Fußverkehr zur Verfügung. Eine Übersicht bietet: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/foerderprogramme-des-bundes>

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

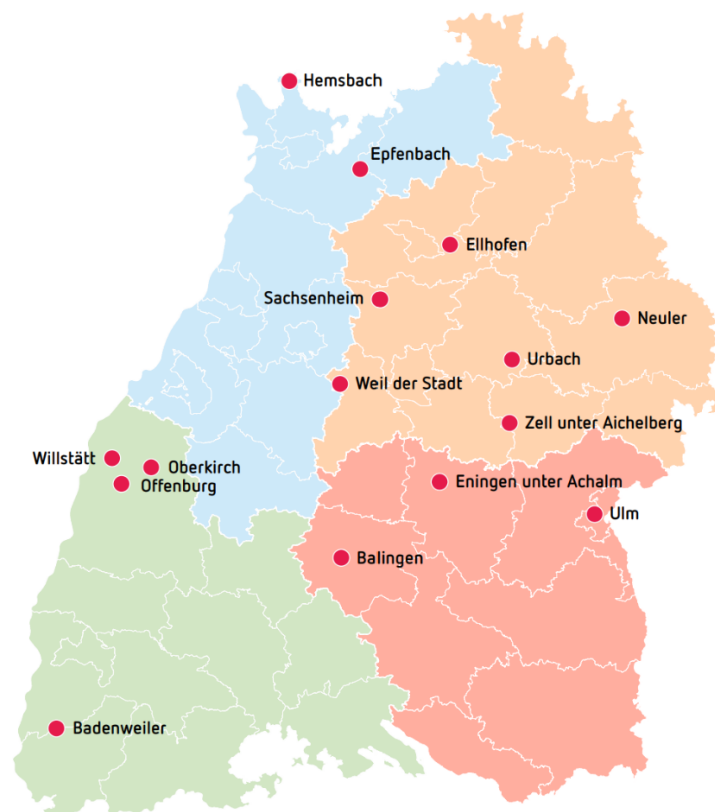
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen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

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

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

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

Abbildung 2: Übersicht der 2025 teilnehmendem Kommunen



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2025



Quelle: Martin Stollberg

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

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



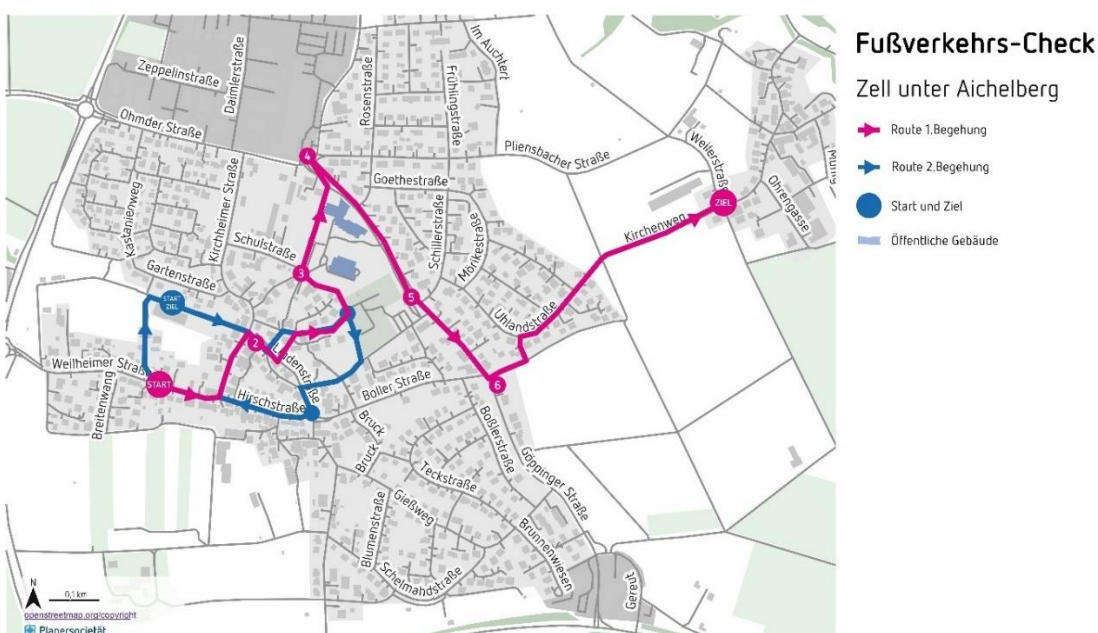
Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop. Darüber hinaus werden die Ergebnisse vom begleitenden Fachbüro in einem Gremium vorgestellt. Die Inhalte der partizipativen Module sind in Kapitel 0 7 Dokumentation protokolliert.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Zell zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät den Teilnehmenden vor, Bereiche im zentralen Ortsgebiet und in Pliensbach zu untersuchen. Zudem wurde festgelegt, dass die zweite Begehung sich spezifischer mit Fragen der Barrierefreiheit und der Mobilität von älteren Menschen beschäftigen soll. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebpunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder zur Einrichtung von neuen Querungen, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 0) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe für die öffentlichen Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten neuralgische Punkte. Der Routenverlauf wurde lediglich leicht angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten in Zell von der Bushaltestelle an der Weilheimer Straße entlang der Kirchheimer Straße zum Rathaus. Von hier aus führte die Route über die Kirchstraße, den Friedhofweg entlang, am Gemeindehaus vorbei zum Kreuzungsbereich Göppinger Straße/Im Auchtert. Danach ging es zurück die Göppinger Straße entlang, am Busbahnhof vorbei bis zur Einmündung Boller Straße. Von dort verlief die Begehung über den Fuß- und Radweg zur Uhandstraße und weiter über den Kirchweg nach Pliensbach, wo die erste Begehung endete. Die zweite Begehung startete am Alexander-Stift und verlief in einer kleinen Runde durch die Ortsmitte. Die Route führte entlang des Fußweges zum Rathaus und über die Kirchstraße und den Friedhofweg zum Friedhof. Von dort ging es Richtung Süden zur Boller Straße und weiter entlang dieser und der Hirschstraße zur Bushaltestelle Weilheimer Straße. Der letzte Abschnitt führte dann wieder zurück zum Startpunkt am Alexander-Stift. Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Abbildung 5: Übersicht der beiden Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

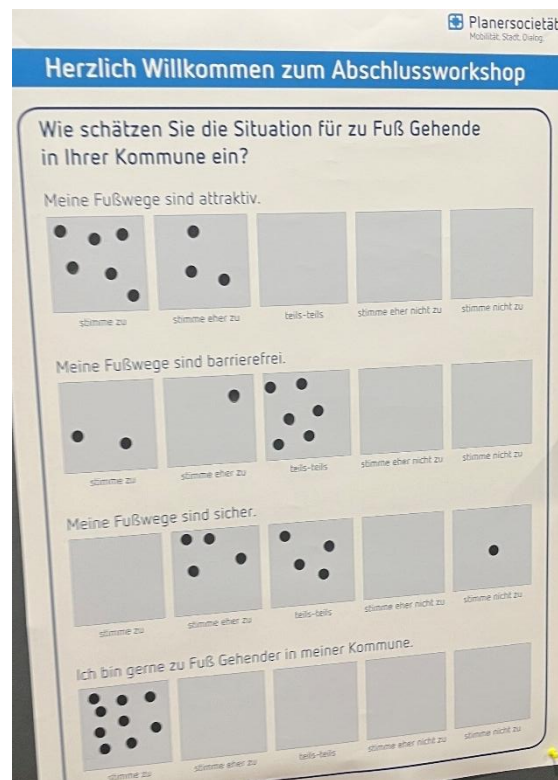
In der **Präsentation im Gemeinderat** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse

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

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Zell u. A. äußern (Abbildung 6). Dabei wurde deutlich, dass die Bürger:innen die Wege in der Gemeinde als attraktiv empfinden und ausnahmslos gerne zu Fuß gehen. Hinsichtlich Barrierefreiheit und Sicherheit gibt es ein differenziertes Stimmungsbild, das die Verbesserungspotenziale offenbart.

Abbildung 6: Situation des Fußverkehrs in Zell



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Zell

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	Zu Fuß Gehende profitieren von einem attraktiven, von anderen Verkehrsträgern unabhängigen Fußwegenetz in der Ortsmitte. Durch das eigenständige Fußwegenetz können Umwege vermieden werden.	
2	Zell bietet durch seine Siedlungsstruktur häufig kurze Entfernungen zu Zielen des Fußverkehrs.	
3	Zell ist eine Gemeinde, die sehr viel Grün im Straßenraum aufweist.	

4		Die Ortsmitte ist verkehrsberuhigt, insbesondere das Umfeld um das Rathaus sticht hier durch seine attraktive Gestaltung hervor.	
5		Die Schulwege in der Gemeinde sind durch markierte Fußabdrücke gekennzeichnet.	
6		Einige Bushaltestellen im Gemeindegebiet sind barrierefrei ausgebaut.	
7		An vielen Stellen im Ort fehlen Querungsmöglichkeiten, insbesondere an der Göppinger Straße.	
8		Die Oberflächen einiger Fußwege sind in keinem guten Zustand.	
9		An vielen Bordsteinen fehlen Absenkungen für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln. Auch sind die Entwässerungsrinnen ein Hindernis für diese Hilfsmittel.	
10		An einigen Stellen im Gemeindegebiet, insbesondere in Pliensbach, fehlen Gehwege.	

Abbildung 7: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät; Kartengrundlage: OSM

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Querungen:** Fahrbahnen stellen – beim Versuch, sie zu queren – für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.
- **Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehbahnen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Schulwegeplanung:** Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

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

Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen im Anhang des Abschlussberichts wieder.

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegetetze. In der Praxis zählen zu querende Straßen für zu Fuß Gehende jedoch zu den größten Hindernissen.

Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich unter anderem darin, ob der Fußverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat oder nicht. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, von der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 8: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1 – Querungssituation an der Göppinger Straße verbessern

Problem/ Mangel:

Bei den Fußverkehrs-Checks in Zell wurden immer wieder eingeschränkte Sichtbeziehungen und zugleich hoher Querungsbedarf sowie fehlende Bordsteinabsenkungen identifiziert. Häufig sind auch keine definierten Querungsstellen erkennbar. Dies ist insbesondere an der Kreuzung Göppinger Straße / Boller Straße der Fall, wo zu Fuß Gehende immer wieder ohne entsprechende Angebote die Straße kreuzen müssen.

Abbildung 9: Kreuzung Göppinger / Boller Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Vor Ort sollte eine klar erkennbare Querungssituation geschaffen werden. Diese sollte gerade über die Göppinger Straße direkt auf Höhe der Einmündung des Wirtschaftsweges entstehen. Dafür müssten die Einmündung der Boller Straße verengt und die Bordsteine in der Querungslinie abgesenkt werden. Alternativ könnte auch eine Mittelinsel oder ein Fußgängerüberweg an dieser Stelle geprüft werden. Hierfür müsste jedoch die Nutzung des kleinen Weges durch landwirtschaftlichen Verkehr ausgeschlossen und der Weg zu einem reinen Geh- und Radweg umgewidmet werden.

Erläuterung und Hinweise:

Um sichere Straßenüberquerungen zu gewährleisten, sind insbesondere an (definierten) Überquerungsstellen ausreichende Sichtbeziehungen zentral. In der Praxis finden sich dagegen häufig Situationen, in denen die eingeschränkte Sicht zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr führt. Zu beachten sind Parameter entsprechend den Handreichungen der FGSV¹.

Mittelinseln sind für zu Fuß Gehende besonders geeignete Überquerungsanlagen, beispielsweise wenn die Anlage eines Fußgängerüberwegs nicht möglich ist. Sie können punktuell im Verlauf wichtiger Fußverkehrsstrecken oder auch linienhaft beispielsweise an Knotenpunkten eingerichtet werden. Zu beachten ist die Mindestbreite der Insel von 2,0 m, die nur im Ausnahmefall angepasst werden darf². Empfohlen wird eine Breite der Insel auf Höhe der Querung von 2,5 bis 3,0 m (vgl. FGSV 2002: 21). Weiter ist für die Erkennbarkeit der zu Fuß Gehenden auch auf der Mittelinsel Sorge zu tragen und dies bei Gestaltung, Bepflanzung und Beschilderung zu berücksichtigen. Das notwendige Freihalten von

¹ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, 2002, Seite 20

² Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, Seite 89

Sicherheitsabständen zu angrenzenden Fahrbahnen und damit das Parken und das Halten im Umfeld der Inseln ist ebenso von Relevanz. (vgl. FGSV 2006: 89).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 10: Beispiel für einen vorgezogenen Seitenraum an einer Einmündung; Skizze der angedachten Querungssituation



Quelle: Planersocietät, Beispielbild (I): Bad Säckingen; Planersocietät; Kartengrundlage: GeoPortal BW

A2 – Umgestaltung Knotenpunkt Im Auchtert/Göppinger Straße

Problem/ Mangel:

An der Einmündung Göppinger Straße/Im Auchtert ist der Fußverkehr an keinem Knotenarm berücksichtigt. Somit müssen zu Fuß Gehende teilweise große Umwege in Kauf nehmen oder an unübersichtlichen Stellen queren, um das Einkaufszentrum zu erreichen, das nahe der Einmündung liegt. Insbesondere auf Höhe der Einmündung Pliensbacher Straße/Im Auchtert, nördlich der beschriebenen Stelle, besteht erhöhter Querungsbedarf in/aus Richtung des Einkaufszentrums.

Abbildung 11: Blick auf die Einmündung Im Auchtert/Göppinger Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Aufgrund der komplexen Verkehrssituation an diesem Knotenpunkt sind hier verschiedene Alternativen möglich. Dabei stellt die erste Alternative die aus Sicht des Fußverkehrs sinnvollste Lösung da.

Alternative 1: Änderung der Vorfahrt

Durch die Umgestaltung des Knotenpunkts und die Änderung der Vorfahrtsstraße auf die Göppinger Straße können an allen Knotenarmen Querungssituationen geschaffen werden. Besonders aber können in der Straße Im Auchtert eine gesicherte Querungsanlage in Form eines Fußgängerüberweges nahe der Einmündung eingerichtet werden. Hierdurch kann die Straße Im Auchtert sicher gequert und das Einkaufszentrum sowohl aus der Göppinger als auch aus der Pliensbacher Straße besser und sicherer erreicht werden. Für die Änderung der Vorfahrt, sind jedoch größere bauliche Eingriffe notwendig.

Alternative 2: Prüfung eines Fußgängerüberweges

Eine kostengünstiger Alternative stellt die Schaffung eines Fußgängerüberweges nördlich der Einmündung der Pliensbacher Straße da. Aufgrund der abknickenden Vorfahrt und der verfügbaren Fläche im Seitenraum wäre dies der einzige naheliegende geeignete Standort für einen FGÜ. Zur Einrichtung notwendig ist eine Prüfung der Einhaltung der rechtlichen, verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen.

Erläuterung und Hinweise:

Vgl. *Exkurs Fußgängerüberweg*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 12: Skizze der ersten Alternative: Änderung der Vorfahrt



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: GeoPortal BW

Exkurs: Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)

Fußgängerüberwege (FGÜ, auch Zebrastreifen genannt) eignen sich in besonderem Maße, das Queren für zu Fuß Gehende innerorts komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Daher ist die frühzeitige Erkennbarkeit von Fußgängerüberwegen für die Sicherheit des Überquerenden notwendig³.

In Baden-Württemberg erfolgt die Planung und Umsetzung von FGÜ nach den Vorgaben des FGÜ-Leitfadens BW, der seit 2019 in Verbindung mit den bestehenden Richtlinien, wie der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001⁴), anzuwenden ist. Dieser Leitfaden dient als Grundlage, um den Einsatz von Zebrastreifen sachgerecht und den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst zu gestalten. Ergänzung erfuhr dieser Leitfaden jüngst auch durch die Novellierung der StVO und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

FGÜ kommen insbesondere an Orten zum Einsatz, an denen besondere Fußverkehrsstärken auftreten oder eine hohe Schutzbedürftigkeit der Querenden gegeben ist, etwa bei Kindern und älteren Menschen. Sie werden bevorzugt auf Straßen eingerichtet, die in zumutbarer Entfernung keine andere gesicherte Überquerungsmöglichkeit bieten. Auch zur Sicherung von Haltestellen des öffentlichen

³ Fußgängerüberwege: Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW), 2019

⁴ R-FGÜ, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2001

Nahverkehrs, auf bedeutenden Fußwegen mit erhöhtem Komfortbedarf oder in Einmündungsbereichen untergeordneter Straßen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sind Zebrastreifen ein wichtiges Instrument. Besondere Beachtung finden Zebrastreifen zudem an Kreisverkehren, wo sie an allen Armen eingerichtet werden können, sofern die verkehrlichen Voraussetzungen an einem Arm erfüllt sind.

Für die Einrichtung eines Zebrastreifens ist neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der Fahrspuren und der Fahrbahnbreite auch die Verkehrsstärke ein entscheidender Faktor. Der FGÜ-Leitfaden für Baden-Württemberg sieht vor, dass sowohl die Anzahl der zu Fuß Gehenden als auch die Stärke des Kfz-Verkehrs an der betreffenden Stelle in einem ausgewogenen Verhältnis stehen müssen (vgl. Tabelle 2).

Trotz dieser Einsatzmöglichkeiten erfolgt die Entscheidung über die Einrichtung eines Zebrastreifens stets im Einzelfall und basiert auf einer sorgfältigen Abwägung der spezifischen Verkehrs- und Umfeldbedingungen. Weitere Informationen unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf

Die Barrierefreiheit an Zebrastreifen ist laut FGÜ-Leitfaden BW durch taktile Leitelemente und differenzierte Bordhöhen (Absenkung auf Fahrbahnniveau und 6 cm), zumindest aber einem 3 cm hohen Bord herzustellen.

Tabelle 2: Einsatzbereich Zebrastreifen

Verkehrsstärke/Fußg. in der Spitzenstunde	200-300 Kfz/h	300-450 Kfz/h	450-600 Kfz/h	600-750 Kfz/h	750-900 Kfz/h
1-50 Fußg./h	Möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.				
50-100 Fußg./h	möglich	möglich	empfohlen	möglich	Bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich
100-150 Fußg./h	möglich	empfohlen	empfohlen		
Über 150 Fußg./h	möglich	Bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich			

Quelle: Planersocietät nach VM BW 2019

A3 – Querungsstelle freihalten an der Boller Straße

Problem/ Mangel:

Vor der Einmündung Boller Straße/ Bruck wird regelmäßig auf der gegenüberliegenden Straßenseite geparkt. Dadurch ist die empfohlene Querungsmöglichkeit über die Boller Straße, die auch als Schulweg genutzt wird, eingeschränkt begehbar. Insbesondere Kinder müssen beim Überqueren Umwege in Kauf nehmen, um an den parkenden Fahrzeugen vorbeizukommen. Dies erhöht das Risiko, da sie sich dadurch in potenziell gefährliche Situationen begeben. Zusätzlich führen die parkenden Fahrzeuge zu erheblichen Sichteinschränkungen für Kinder.

Abbildung 13: Parkender Pkw an der Querungsstelle Boller Straße/ Bruck



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Einrichtung eines Parkverbotes rund um die Querungsstelle an der Einmündung. Um dieses Verbot deutlich zu machen, wird eine Grenzmarkierung auf Höhe der Einmündung vorgeschlagen⁵. Die Markierung kann durch das Verkehrszeichen 283 „absolutes Halteverbot“ ergänzt werden. Zusätzlich können Poller genutzt werden, um das dann illegale Abstellen von Fahrzeugen an dieser Stelle zu unterbinden.

Erläuterung und Hinweise:

Grenzmarkierungen bezeichnen, verlängern oder verkürzen ein vorgeschriebenes Halte- oder Parkverbot, das an anderer Stelle vorgeschrieben wurde. Innerhalb einer Grenzmarkierung darf weder gehalten noch geparkt werden.⁶

Um sichere Straßenüberquerungen zu gewährleisten, sind insbesondere an (definierten) Überquerungsstellen ausreichende Sichtbeziehungen zentral. In der Praxis finden sich dagegen häufig Situationen, in denen die eingeschränkte Sicht zu Sicherheitseinbußen für den querenden Fußverkehr führt.

Häufige Ursache ist der ruhende Kfz-Verkehr mit sowohl illegalem, oft aber auch (durch die langjährige Praxis) geduldetem Parken am Fahrbahnrand. Gefahr besteht in besonderem Maße für Kinder, die aufgrund ihrer Größe zwischen abgestellten Fahrzeugen nicht gut zu erkennen sind. Wenn Querende zwischen abgestellten Fahrzeugen hindurchgehen müssen, treten diese in manchen Fällen unvermittelt auf die Fahrbahn.

⁵ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV, 2006, Seite 83

⁶ StVO Anlage 2 laufende Nummer 73 zu Zeichen 299

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 14: Beispiel für Grenzmarkierungen (rechts) und abgepollerten Gehweg (links) zur Unterbindung von Gehwegparken



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Essen (links), Malsch (rechts)

Abbildung 15: Sichtfelder an Querungsanlagen nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA, FGSV 2002⁷)

Kfz-Geschwindigkeit	V_{zul} [km/h]	30	50
Sichtweite S_w	S_w in m	30	50
Haltesichtweite S_H	S_H in m	15	35
Freizuhalten ohne vorgezogene Seitenräume	F_{an} in m F_{ab} in m	10 5	20 15
Freizuhalten mit vorgezogene Seitenräume	F_{an} in m F_{ab} in m	5 3	12 6

Quelle: FGSV 2002: 20, Darstellung: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Der Einsatz von Markierungen und Pollern kann auch an anderen für den Schulweg markierten Querungen erfolgen. Besonders in den Wohngebieten, in denen das Parken am Fahrbahnrand und auf Gehwegen regelmäßig stattfindet.

⁷ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV, 2002, Seite 20

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen⁸. Barrieren sind allerdings vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, sondern es können sich auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren ergeben, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Zu einer barrierefreien bzw. -armen Nutzung des öffentlichen Raums gehören Aspekte wie z. B. freie Gehgassen, die Beschaffenheit von Oberflächen, eine barrierefreie Gestaltung von Borden und Schwellen, Stadtmöblierung, Handläufe an Treppenanlagen, die Dimensionierung von Umlaufsperrern, ausreichend Grün- und Räumzeiten⁹ an Lichtsignalanlage oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.

Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es verschiedenen Personengruppen, selbstständig mobil zu sein. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen¹⁰. Auch für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck, ist dies komfortabler.

Entscheidend für die Qualität des barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Einschränkungen nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

Abbildung 16: Barrierefreiheit



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

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

⁹ Zeitraum in dem sowohl die Lichtsignalanlage für zu Fuß Gehende als auch die des Kfz-Verkehrs rot zeigt – die Zeit also, die zu Fuß Gehenden bleibt, um die Fahrbahn „zu räumen“.

¹⁰ DIMR 2018 - Deutsches Institut für Menschenrechte: Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschen-rechtlicher Perspektive

B1 – Berollbarkeit der Bordrinne in der Lindenstraße verbessern

Problem/ Mangel:

Die Entwässerungsrinnen in der Lindenstraße sind für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln schwierig zu überwinden, da sie in grobem Kopfsteinpflaster ausgeführt sind. Vor allem für ältere, schwächere Menschen stellen diese Rinnen eine Hürde dar, da sie sich häufig auf ihr Hilfsmittel stützen müssen. Der Gehkomfort ist somit eingeschränkt.

Abbildung 17: Entwässerungsrinne Lindenstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Ein möglicher Ansatz zur Verbesserung der Situation könnte die Einrichtung von sogenannten Querungsfurten/-stellen darstellen. Hierbei werden die Fugen zwischen den einzelnen Pflastersteinen mit einem geeigneten Material aufgefüllt und somit das Berollen der Entwässerungsrinne an dieser Stelle erleichtert. Diese Querungsfurten sollten an häufig genutzten Querungsstellen geschaffen werden.

Erläuterung und Hinweise:

Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen sind der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche relevant. Zu Fuß Gehende nutzen ihre eigene Muskelkraft, um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Flächen benötigen sie mehr Energie. Insbesondere für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln, bei denen die Armmuskulatur eingesetzt werden muss, sind diese Bodenbeläge mit enormem Krafteinsatz und einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden. Kopfsteinpflaster, das große Fugen aufweist, ist nicht nur problematisch für Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln (starke Erschütterungen bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator), sondern auch für viele weitere zu Fuß Gehende (u. a. eingeschränkter Gehkomfort, Stolpergefahr, erschwerte Handhabung von Kinderwagen oder Gepäck). Im Bestand kann für Gehhilfen und Rollstühle der Rollwiderstand von kleinteiligem Pflaster durch eine teilweise barrierefreie Umgestaltung verringert werden. Die Schaffung eines „Komfort“-Weges bzw. -Streifens durch die Verlegung von größeren, ebenen Platten auf Teilflächen, das Abschleifen und Neuverfugen des bestehenden Pflasters oder ein kompletter Um- oder Neubau führen dabei zu einer besseren Benutzbarkeit. Gute Beispiele für eine barrierearme Gestaltung des Bodenbelags bieten z. B. die Altstadtbereiche in den Städten Freiburg, Ladenburg, Calw und Emmendingen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 18: Beispiel für aufgefüllte Fugen von Pflasterflächen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Crailsheim

Weitere Einsatzorte:

Im gesamten Gemeindegebiet bestehen immer wieder Abschnitte mit Entwässerungsrinnen, die als Kopfsteinpflaster ausgeführt sind. Diese gilt es zu überprüfen und ggf. ebenfalls mit Querungsfurten auszustatten. Dies ist bspw. auch in der Kirchheimer Straße der Fall.

B2 – Kontraste im Straßenraum am Platz vor dem Rathaus verbessern

Problem/Mangel:

Einige Infrastrukturelemente (z. B. Treppenstufen, Poller, Schilder, Stadtmobiliar) in Zell weisen einen geringen Kontrast auf. Solche Elemente sind für sehingeschränkte Personen nur schwer zu erkennen. Dadurch können Gefahrensituationen übersehen werden und die Sturz- und Stolpergefahr steigt.

Abbildung 19: Stufen am Platz vor dem Rathaus



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Im öffentlichen Raum sollte die Kontrastierung der Infrastruktur verstärkt werden. Durch die Anbringung von deutlichen Kontrastkanten (z. B. an Treppenstufen) oder durch eine rot-weiße Reflektorfolie kann die Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen gesteigert werden. Dadurch werden die Hindernisse auf Gehwegen besser wahrgenommen und die Sicherheit im öffentlichen Raum kann gesteigert werden.

Zur Orientierung und zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Fahrbahn sind zwei Arten von Kontrasten von wesentlicher Bedeutung: taktile Kontraste und visuelle Kontraste. Ein typisches Beispiel für taktile Kontraste ist der Unterschied zwischen Pflasterstein und Asphaltdecken. Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien oder durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt.

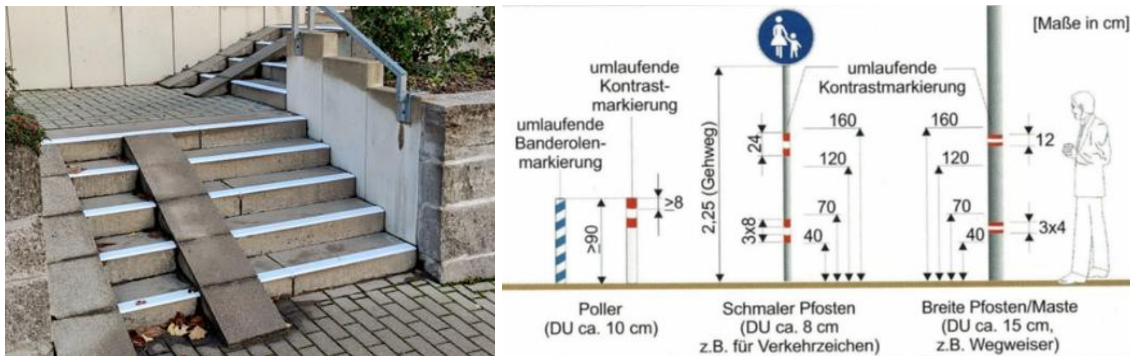
Erläuterung und Hinweise:

Hindernisse und Stadtmobiliar sollten für alle Personen wahrnehmbar sein, um Verletzungen zu vermeiden. Hierfür sind eine kontraststarke Gestaltung mit Signalfarben bzw. einer Farbe, die sich von der Umgebung unterscheidet, sowie die taktile Auffindbarkeit über Bodenindikatoren hilfreich. Um den Kontrast zu verbessern, können auch Reflektoren eingesetzt werden. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein¹¹. Zur Erkennbarkeit von Hindernissen mit einem Langstock sind an baulichen Elementen zusätzliche Querstreben in max. 15 cm Höhe anzubringen.

¹¹ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV, 2011 und Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, DIN 32975, 2009, Seite 12

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 20: Beispiel für kontrastreiche Gestaltung an Treppen und Pollern



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Höpfingen (links), Mühr 2021¹²

Weitere Einsatzorte:

Im gesamten Stadtgebiet sollten Infrastrukturelemente hinsichtlich ihrer Sichtbarkeit überprüft werden. Die Poller und Ketten am Fußgängerüberweg über die Göppinger Straße sollten markiert werden.

¹² Im Detail - Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume, Teil 1: Erschließung öffentlicher Raum, Mühr, 2021

B3 – Bordsteinabsenkungen an der Uhlandstraße

Problem/ Mangel: An der Einmündung Uhlandstraße/ Blumhardtweg gibt es keine Bordsteinabsenkungen. An anderen Einmündungen in der Uhlandstraße fehlen ebenfalls Absenkungen. Dadurch müssen zu Fuß Gehende mit rollendem Hilfsmittel Umwege in Kauf nehmen, um die nächste abgesenkte Stelle zu erreichen, oder große Kraftanstrengungen einsetzen, um das Hilfsmittel auf den Gehweg bzw. die Fahrbahn zu heben.

Abbildung 21: Fehlende Absenkung an der Einmündung Blumhardtweg



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Im Sinne einer barrierefreien Nutzung aller zu Fuß Gehenden ist eine Bordabsenkung an dieser Stelle und an weiteren Einmündungen entlang der Uhlandstraße zu empfehlen.

Erläuterung und Hinweise: *Während für Gehbehinderte oder Menschen mit Einschränkung durch Kinderwagen o. ä. ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören starke Kontrastierungen sowie Tastkanten zu den wichtigen Infrastrukturelementen für sehbehinderte Menschen. Beide Bedürfnisse müssen berücksichtigt werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 22: Beispiele für Bordsteinabsenkungen



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder: Coburg (links), Ladenburg (rechts)

Weitere Einsatzorte: Der Einsatz von abgesenkten Bordsteinen ist an allen Einmündungen von Straßen vorzusehen, daher sollten die Bordsteine im gesamten Ortsgebiet geprüft werden. Weitere Einsatzorte sind u. a. am Busbahnhof und an der Göppinger Straße im Bereich der Einmündung Boller Straße.

B4 – Instandsetzung der Oberflächen

**Problem/
Mangel:** Einige Wege in der Gemeinde sind den Teilnehmenden durch unebene Oberflächen aufgefallen. Nicht instandgesetzte Wege sind für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln oder einem Langstock wenig komfortabel und bisweilen gefährlich.

Abbildung 23: Weg am Schulzentrum



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Die Beläge des Fußweges zwischen Rathaus und Alexander-Stift sollten so bald wie möglich instandgesetzt werden. Dadurch wird das allgemeine Verletzungsrisiko, auch durch Stolperfallen, insbesondere für Menschen mit Seheinschränkung bzw. Langstock gesenkt. Zudem steigt der Komfort für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln.

Erläuterung und Hinweise: *Einbußen in Komfort und Sicherheit gehen bei Kopfsteinpflaster und wassergebundenen Bodenbelägen auch von Witterungsbedingungen aus. Durch Regen können Wege aus Kopfsteinpflaster rutschig werden und auf wassergebundenen Bodenbelägen sich Pfützen in Absenkungen und Unebenheiten bilden. Auch unregelmäßige Oberflächenstrukturen wie Pflasterungen in schlechtem baulichem Zustand, Schachtdeckel und Einbauten stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Daher sind die kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der vorhandenen Fußwege eine wichtige Aufgabe.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 24: Beispiele für komfortable und gut ausgebaute Gehwege



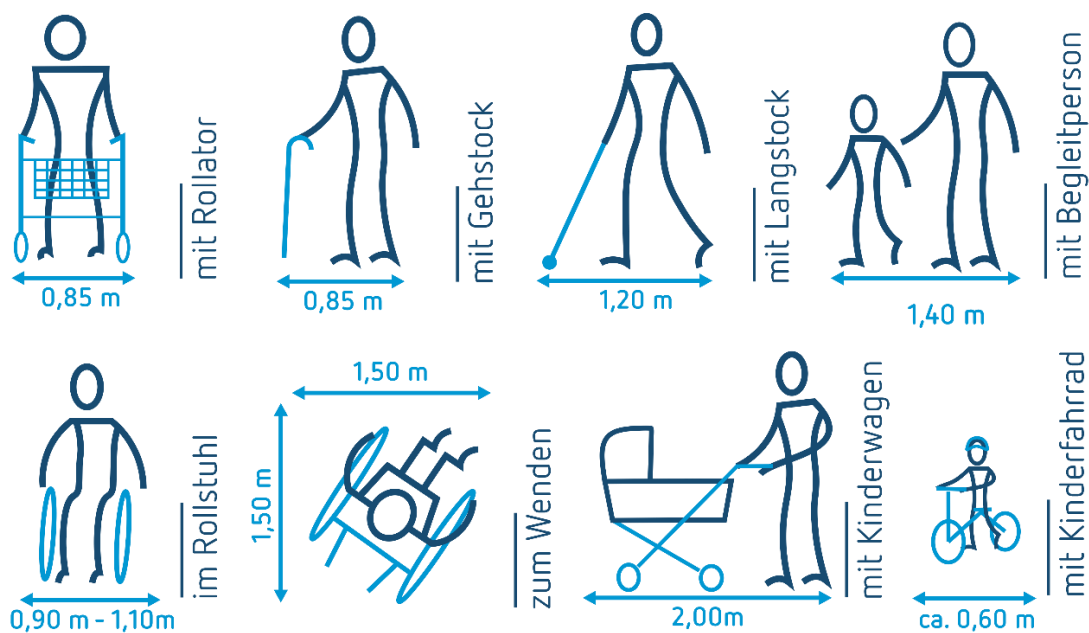
Quelle: Planersocietät; Beispielbild: Wiesbaden (l.), Walldorf (r.)

Weitere Einsatzorte: Nicht nur der Weg am Schulzentrum, sondern auch die Wege um den Busbahnhof und das Gemeindepflegehaus sollten überprüft und ausgebessert werden.

4.3 Handlungsfeld Längsverkehr (C)

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

Abbildung 25: Nutzungsgruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

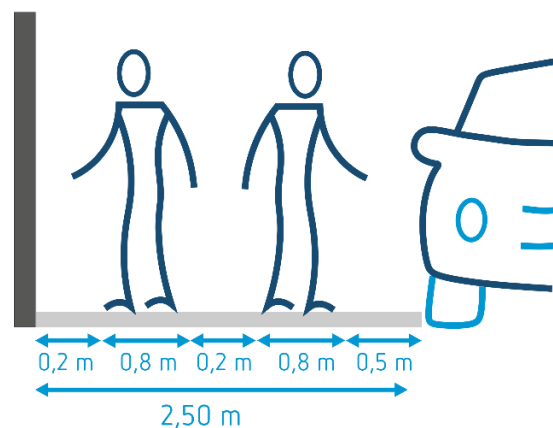
Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen zu Fuß Gehende Gehwege benutzen. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen sie dies; gleichzeitig müssen Gehwege den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Um dies zu ermöglichen, muss eine ausreichende Gehwegbreite vorhanden sein.

Für die Gehwegbreite ist nach aktuellem Stand der Technik eine Regelbreite für zu Fuß Gehende von mindestens 2,50 m vorgesehen.

Diese setzt sich aus einem Sicherheitsraum zur

Hauswand von 0,20 m, einer Gehbahn von 1,80 m und einem Sicherheitsraum zur Fahrbahn von 0,50 m zusammen. Je nach Nutzung ist die Gehwegbreite entsprechend größer zu dimensionieren (vgl. FGSV 2002: 17). Die Gehbahn ist von Hindernissen freizuhalten. Dies ist insbesondere für die barriere- und hindernisfreie Gestaltung des Straßenraums von Relevanz. Mögliche Hindernisse sind in Multifunktionsstreifen unterzubringen.

Abbildung 26: Regelbreite eines Gehwegs



Quelle: FGSV 2002:17 Darstellung: Planersocietät

C1 – Schaffung eines Gehwegs in Pliensbach

**Problem/
Mangel:** Im Ortsteil Pliensbach entlang der Weilerstraße gibt es keinen Gehweg. Die Straße durchläuft den gesamten Weiler und wickelt sämtlichen Straßenverkehr ab. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des fehlenden Gehweges müssen zu Fuß Gehende auf der Fahrbahn laufen und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. Im südlichen Teil wird auch Schwerverkehr über die Straße abgewickelt.

Abbildung 27: Weilerstraße mit Blick Richtung Süden



Quelle: Planersocietät, Weilerstraße

Handlungsvorschlag: Errichtung eines neuen Gehweges entlang der Weilerstraße, um die sichere Nutzbarkeit der Straße für zu Fuß Gehende sicherzustellen. Aufgrund der Straßenbreite sollte ein einseitiger Gehweg angelegt werden, mit einer Mindestbreite von 1,80m und einer barrierefreien Gestaltung. Kurzfristig können auch entsprechende Gehflächen durch Markierungen und Poller geschaffen und abgegrenzt werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Bei den laufenden Planungen zur Sanierung der technischen Infrastruktur entlang der Straße sollte die Schaffung von Flächen für den Fußverkehr, in Form eines Seitenraums oder eines straßenbegleitenden Gehweges, berücksichtigt werden. Besonders im südlichen Abschnitt mit dem Schwerverkehrsanteil würde nur ein Gehweg die nötige Sicherheit schaffen. Um Platz zu schaffen, sollte auch auf Parkstände verzichtet werden.

Eine Förderung dieser Maßnahme durch das LGVFG ist möglich. Vergleiche dazu Kapitel Förderung (Seite 44).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 28: Skizze des Gehwegs entlang der Weilerstraße und Beispiel für einen temporär markierten Gehweg



Quelle: Planersocietät, GeoPortal BW (links), Beispielbild: Konstanz (rechts)

C2 – Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte

Problem/ Mangel:

Die Ortsmitte von Zell ist bereits heute nur durch geringe Verkehrsstärken geprägt. Nichtsdestotrotz lässt die Straßenraumgestaltung keinen Gehweg erkennen, teilweise wird auch auf den vermeintlichen Gehwegen an den Straßenrändern geparkt. Dies schränkt den Gehkomfort deutlich ein und kann durch Missverständnisse zu gefährlichen Situationen führen.

Abbildung 29: Lindenstraße Zell



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs sollte geprüft werden. In einem verkehrsberuhigten Bereich gibt es keinen expliziten Gehweg, vielmehr dürfen zu Fuß Gehende die ganze Fahrbahn in Anspruch nehmen. Zudem ist das Parken nur noch in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Durch die Einrichtung könnte schließlich auch die Aufenthaltsqualität weiter gesteigert werden.

Erläuterung und Hinweise:

In der Regel sind verkehrsberuhigte Straßenräume durch das Mischungsprinzip gekennzeichnet. Diese Straßenraumgestaltung sorgt dafür, dass die verschiedenen Nutzergruppen keine klar getrennten Verkehrsbereiche mehr zu Verfügung haben. Dies wird häufig durch eine niveaugleiche Oberflächengestaltung ohne trennende Elemente oder eine weiche Separierung (z. B. durch Pflasterrinnen oder niedrige Schrägborde) umgesetzt.

Folgende Regelungen gelten laut StVO für verkehrsberuhigte Bereiche:

- *Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.*
- *Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.*
- *Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.*
- *Es darf nur auf gekennzeichneten Flächen geparkt werden.*
- *Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt*

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitteln sind Leuchtturmprojekte der Verkehrswende, sie signalisieren, dass Klimaschutz und erhöhte Lebensqualität Hand in Hand gehen können. Die Schaffung von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitteln in Baden-Württemberg bis 2030 ist als wichtiger Baustein für die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität ein zentrales Ziel des Landes. Förderfähig zur Entwicklung einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte sind der Um-

und Rückbau sowie verkehrstechnische Maßnahmen von innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast.¹³

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 30: Beispiel für eine lebendige Ortsmitte (l); verkehrsberuhigter Bereich (r)



Quelle: Aktivmobil BW, Bad Wimpfen (l); Planersocietät, Bad Säckingen (r)

Weitere Ein- satzorte:

Für eine Verkehrsberuhigung bzw. zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs sind insbesondere die Lindenstraße, die Bachstraße und die Kirchstraße aufgrund ihrer eher geringen verkehrlichen Bedeutung geeignet.

¹³ Weitere Informationen unter <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw/seite>.

C3 – Sensibilisierung für Geschwindigkeiten in der Göppinger Straße

Problem/ Mangel:

Gemäß den Schilderungen der Teilnehmenden bei den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks hält sich der Kfz-Verkehr im Bereich der Einmündung Göppinger Straße/ Boller Straße nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Durch die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit aufgrund der leichten Steigung und des sehr geraden Straßenverlaufs kommt es zu gefährlichen Situationen mit dem Fußverkehr besonders beim Queren. Zudem wird durch die Geschwindigkeitsüberschreitungen das subjektive Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden beeinträchtigt.

Abbildung 31: Gerader, leicht abfallender Verlauf der Göppinger Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

In diesem Bereich sowie in anderen Bereichen, in denen Überschreitungen der Geschwindigkeit bekannt sind, werden Dialogdisplays empfohlen. Diese weisen den Kfz-Verkehr auf die aktuell geltende Höchstgeschwindigkeit hin und führen zu einer Kontrolle durch Selbstkontrolle. Wenn in den entsprechenden Bereichen trotz der Displays die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin in großer Zahl überschritten wird, können mobile oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu gewährleisten.

Dialogdisplays bieten folgende Effekte:

- *Dynamische Anzeige weckt die Aufmerksamkeit der Fahrer:innen.*
 - *Belohnung an Stelle von Bestrafung: Lernen durch Belohnung ist effektiver als Lernen durch Bestrafung.*
 - *Individuelle Rückmeldung für alle Fahrer:innen, persönliche Informationen werden besser beachtet.*
 - *Soziale Kontrolle (Publikumseffekt): Das Umfeld des Fahrers sieht die Beurteilung seines Verhaltens, sich beobachtet fühlende Fahrer:innen verhalten sich angepasst.*
- ➔ *Führt zu deutlichen und anhaltenden Verhaltensänderungen, aber nach Abbau kehren alte Verhaltensweisen mit hohen Geschwindigkeiten zurück. Daher wird der dauerhafte Einsatz empfohlen.*

Erläuterung und Hinweise:

Laut UDV reduziert der Einsatz von Dialogdisplays die Geschwindigkeitsparameter (Vmittel) um 1,8 bis 6,0 km/h und erhöht zudem die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführenden.¹⁴

Weitere Einsatzorte:

Der Einsatz von Dialogdisplays kann auch an anderen Querungssituationen wie dem Fußgängerüberweg nahe der Kirchheimer Straße sinnvoll sein.

¹⁴ UDV 2010 – Unfallforschung der Versicherer: Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Berlin, 2010.

4.4 Handlungsfeld Schulwegeplanung (D)

Die ersten eigenständigen Wege junger Menschen finden zu Fuß statt. Diese Wege führen unter anderem zur Schule und tragen somit dazu bei, wie alltägliche Mobilität erlernt und praktiziert wird. Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Durch regelmäßiges Gehen wird zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt, Bewegungsabläufe und Motorik werden trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des Zufußgehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder erhöht. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können¹⁵.

Dabei ist die Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern auf dem Schulweg abzustimmen. Denn Kinder widmen ihrer Umwelt eine hohe Aufmerksamkeit, sie reagieren im Verkehr anders als Erwachsene und sind empfindlicher und verletzlicher. Viele Verkehrssituationen sind für sie neu, daher können sie Gefahren nicht frühzeitig erkennen. Aufgrund der geringeren Körpergröße ist die Perspektive eine andere und das Blickfeld geringer als bei Erwachsenen. Auch unterscheiden sich die motorischen Fähigkeiten und die Wahrnehmung von denen der Erwachsenen. Ziel der Schulwegsicherung muss es daher sein, dass Kinder den Schulweg ohne Gefährdung zurücklegen können, aber auch Freiraum für persönliche Entwicklung haben. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene.

¹⁵ Vgl. Schulwegratgeber, ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V., 2019, Seite 7

D1 – Aktualisierung des Gehschulwegeplans

Problem/ Mangel: Die Schulwege in Zell sind derzeit nicht in einem Schulwegeplan ausgewiesen. Schulwegepläne sind alle drei Jahre zu aktualisieren und unterstützen Eltern und Kinder gleichermaßen bei der eigenständigen Bewältigung des Schulwegs.

Handlungsvorschlag: Für die Grundschule Zell soll ein qualifizierter Gehschulwegplan erarbeitet werden, der die tatsächlich zurückgelegten Wege der Schüler:innen enthält. Dieser enthält definierte Schulwegrouten, die im Bestand besonders sichere und gut begehbbare Verbindungen von und zur Schule enthalten. Die Empfehlungen beinhalten insbesondere Aussagen zu geeigneten Querungsstellen und am besten geeigneten Gehwegseiten. Die empfohlenen Routen sind praxisnah zu entwickeln (möglichst umwegarm etc.). Ein Schulwegeplan kann als Fachkonzept an Externe ausgeschrieben werden oder in einer lokalen Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Elterninitiativen, der Schulvertretung und der Gemeindeverwaltung entwickelt werden.

Erläuterung und Hinweise: *Schulwegpläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgegangen werden kann¹⁶. Für alle Grundschulen in Baden-Württemberg sind daher verpflichtend Gehschulwegpläne sowie für alle weiterführenden Schulen in Baden-Württemberg verpflichtend Geh- und Radschulwegpläne zu erstellen. Die Geh- und Radschulwegpläne sollen alle drei Jahre aktualisiert werden.*

Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegeplänen ein webbasiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune. Weitere Informationen, auch zum Erlass „Sicherer Schulweg“, können hier abgerufen werden: <https://www.movers-bw.de/bausteine-mit-aktionsfokus/schulwegplanung>

¹⁶ Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden, BASt, 2019, Seite 3

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Beispiele für Schulwegpläne



Quelle: Stadt Ladenburg (l); Movers BW (r)

D2 – Erneuerung der Schulwegemarkierungen

Problem/ Mangel: Im gesamten Zeller Gemeindegebiet bestehen „Fußabdruck“-Markierungen, die die Fußwege zur Schule signalisieren. Einige dieser Markierungen sind jedoch in schlechtem Zustand und lösen sich zum Teil vom Boden ab; zudem könnten weitere Markierungen hinzukommen.

Abbildung 33: Markierung am FGÜ Göppinger Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Um die Präsenz von Schulwegen und das Zufußgehen generell im Straßenraum sichtbarer zu machen, sollten die bereits bestehenden Markierungen erneuert werden. Darüber hinaus könnten auch Querungsfurten und die Fahrbahn selbst mit „Achtung Schulweg“ Schildern und Markierungen farbig gestaltet werden.

Erläuterung und Hinweise: *Optische Hervorhebungen können flächig oder punktuell auf der Fahrbahn eingesetzt werden. Abhängig von den Rahmenbedingungen vor Ort können flächige Markierungen, Belagwechsel, Pflasterbänder oder die Markierung der Fahrbahn mit dem VZ „Achtung Fußgänger“ (VZ 133 StVO) eingesetzt werden. Ein rechtlicher Vorrang für zu Fuß Gehende entsteht durch eine optische Hervorhebung nicht. Um darüber hinaus eine stärkere Verkehrsberuhigung zu erreichen, können auch erkennbare Abschnittswechsel eingesetzt werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Beispiel für Markierungen an einer Querungsfurt (l) oder im Straßenraum (r)



Quelle: Planersocietät, Oberhausen (l); Nagold (r)

Weitere Einsatzorte: Neben den „Fußabdruck“-Markierungen an der Göppinger Straße sollten auch jene am Busbahnhof erneuert werden.

D3 – Ordnung des Hol- und Bringverkehrs

Problem/ Mangel:

Viele Schüler:innen werden mit dem Auto zur Schule gebracht oder von dort abgeholt. Durch diese Elterntaxis können gefährliche Situationen entstehen - vor allem für Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen. Viele Autos halten am Fahrbahnrand oder am Parkplatz direkt vor der Schule, um Schüler:innen ein- und aussteigen zu lassen. Für den restlichen Kfz-Verkehr entstehen dadurch regelmäßig „Hindernisse“. Weiterhin entstehen unübersichtliche Situationen aufgrund schlechter Sichtbeziehungen. Zusätzlich liegt auch ein Kindergarten an der Schulstraße, der ebenfalls Hol- und Bringverkehr verursacht.

Abbildung 35: Schulstraße direkt vor der Schule



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um den notwendigen Hol- und Bringverkehr zu ordnen, sollen Elternhaltestellen im Schulumfeld geschaffen werden. Mögliche Orte dafür sind die Kirchheimer Straße und die Göppinger Straße.

Kirchheimer Straße

In der Kirchheimer Straße nahe der Einmündung der Schulstraße wäre ein geeigneter Ort für eine Hol- und Bringzone, da hier nicht mehr in die Schulstraße eingefahren werden muss und die Kinder dann diesen Weg zu Fuß zurücklegen können. Somit entfallen Wendemanöver in der Schulstraße und die Gefährdung anderer Kinder. Zudem liegt auch hier der Kindergarten sehr nah, wodurch die Hol- und Bringzone auch für den Kindergarten genutzt werden kann.

Göppinger Straße

Die Göppinger Straße verläuft nördlich der Schule und wird über Fußwege mit dem Schulgelände verbunden. Hier bestehen heute noch keine Halteflächen und diese wären auch nur auf der Fahrbahn möglich. Hier könnte die Hol- und Bringzone direkt auf der Fahrbahn markiert und das Halten nur zu den benötigten Zeiten erlaubt werden; ansonsten werden die Parkstände nicht genutzt. Zusätzlich können diese dann auch geschwindigkeitsdämpfend wirken.

Erläuterung und Hinweise:

Nicht alle Hol- und Bringvorgänge können vermieden werden. Häufig werden Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf o. ä. zur Schule gebracht. Daher gilt es, diese Vorgänge sicher für alle Schüler:innen abzuwickeln.

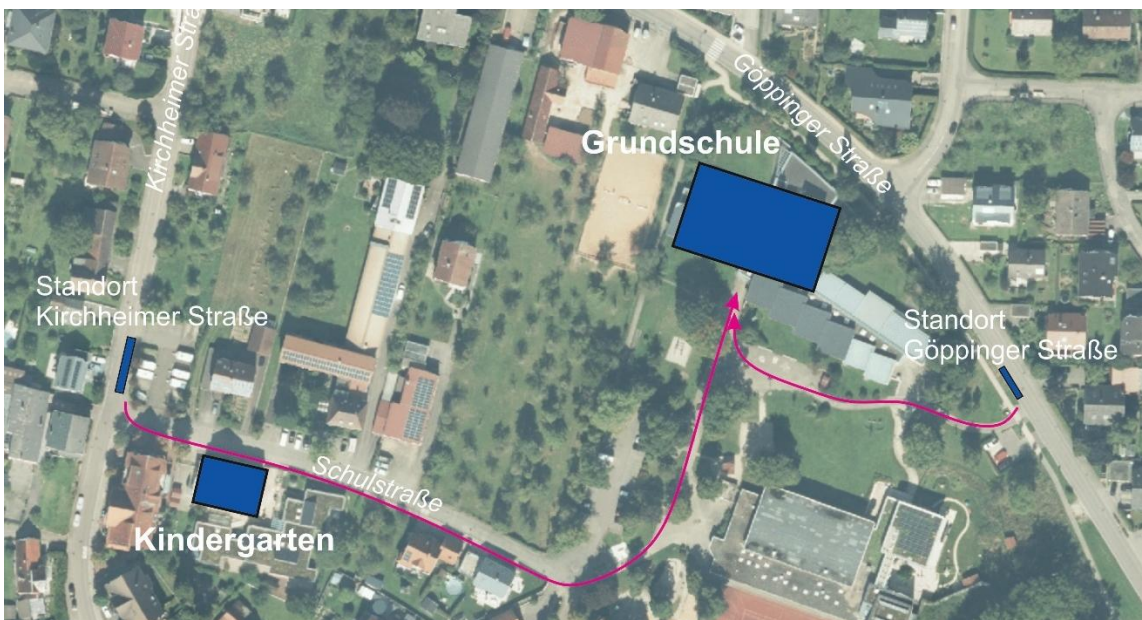
Elternhaltestellen bzw. Hol- und Bringzonen werden eingesetzt, um den Hol- und Bringverkehr im direkten Schulumfeld zu reduzieren und räumlich zu entzerren.

Für die Ermittlung des Stellplatzangebots sind die Anzahl der Schüler:innen, der Anteil der Schüler:innen, die als Mitfahrer:innen zu Schule kommen und die Dauer des Halte- bzw. Aussteigevorgangs für die morgendlichen Bringvorgänge ausschlaggebend. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch ein zu großes Angebot das Signal an die Eltern gesendet wird, dass Hol- und Bringdienste „normal“ sind¹⁷. Ist die Frage der Kapazität geklärt, geht es um die Suche nach einem günstigen Standort für die Elternhaltestelle. Die Haltezonen sollten mindestens 250 m von der Schule entfernt sein. Von dort aus können die Schüler:innen den letzten Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen. Auch eignen sich mehrere Standorte, die an die Hauptrichtungen angepasst sind, aus denen die Eltern zur Schule fahren. Bei der Standortwahl sind Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstärken zu berücksichtigen. Auch die Platzverhältnisse im Straßenraum, das Angebot an Fußverkehrsanlagen im Längs- und Querverkehr, die bestehenden Regelungen zum ruhenden Verkehr, die Verkehrsführung und die Fahrzeugfolge im Busverkehr sollten beachtet werden. Mit Hilfe der Checkliste zur Standortbeurteilung des ADAC „Elterntaxi an Grundschulen“ kann schnell eine erste Einschätzung getroffen werden, ob sich Bereiche als Haltezonen eignen.

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

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 36: Beispielskizze für die zwei möglichen Standorte für Elternhaltestellen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Geoportal BW

¹⁷ Elternhaltestellen für Grundschulen, ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., 2022

Abbildung 37: Beispiele für Hol- und Bringzonen



Quelle: Planersocietät; Beispielbilder: Essen (l.), Bergisch Gladbach (r.)

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen (Abbildung 38).

Abbildung 38: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder

Handlungsfeld Querungen (A)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Leuchtturmprojekt	
A1 Querungssituation in der Göppinger Str. verbessern	Einmündung Boller Str. verengen, Absenkung von Bordsteinen					x
A2 Umgestaltung Knoten Im Auchtert/ Göppinger Straße	Änderung der Vorfahrt/ Prüfung FGÜ					
A3 Querungsstelle freihalten an der Boller Straße	Einrichtung eins Parkverbotes					
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
B1 Berollbarkeit der Bordrinne in Lindenstr. verbessern	Einrichtung Querungsfurt					
B2 Kontraste im Straßenraum verbessern	Anbringung von Kontrastkanten					
B3 Bordsteinabsenkungen an der Uhlandstraße	Bordabsenkung					
B4 Instandsetzung der Oberflächen	Instandsetzung					
Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
C1 Schaffung eines Gehwegs in Pliensbach	Errichtung Gehweg entlang Weilerstraße					
C2 Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte	Einrichten verkehrsberuhigter Bereich					
C3 Sensibilisierung für Geschwindigkeiten	Einsatz eines Dialogdisplays					x
Handlungsfeld Schulwegplanung (D)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig		
D1 Aktualisierung des Gehschulwegeplans	Aktualisierung					
D2 Erneuerung der Schulwegemarkierungen	Erneuerung					
D3 Ordnung des Hol- und Bringverkehrs	Einrichten von Elternhaltestellen					

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

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

- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/Etats
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Elterntaxis
- Schaffung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte
- Förderung der Barrierefreiheit

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

Zu einer Verstetigung und Systematisierung der Fußverkehrsförderung gehören **konzeptionelle Grundlagen, wie Schulwegepläne oder auch ein Fußverkehrskonzept**. Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge des Fußverkehrs-Checks und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Zell zu erreichen, wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

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

ausgebildeten Person zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

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

Gefördert wird zudem die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte (z.B. Fußverkehrskonzepte, Fußgängerquerungskonzepte, Ortsmittenkonzepte und Schulwegepläne). Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** im Bereich Nachhaltige Mobilität gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/konzeptfoerderung>

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

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

Auch auf **Bundesebene** stehen Fördermittel für Fußverkehr zur Verfügung. Eine Übersicht bietet: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/foerderprogramme-des-bundes>

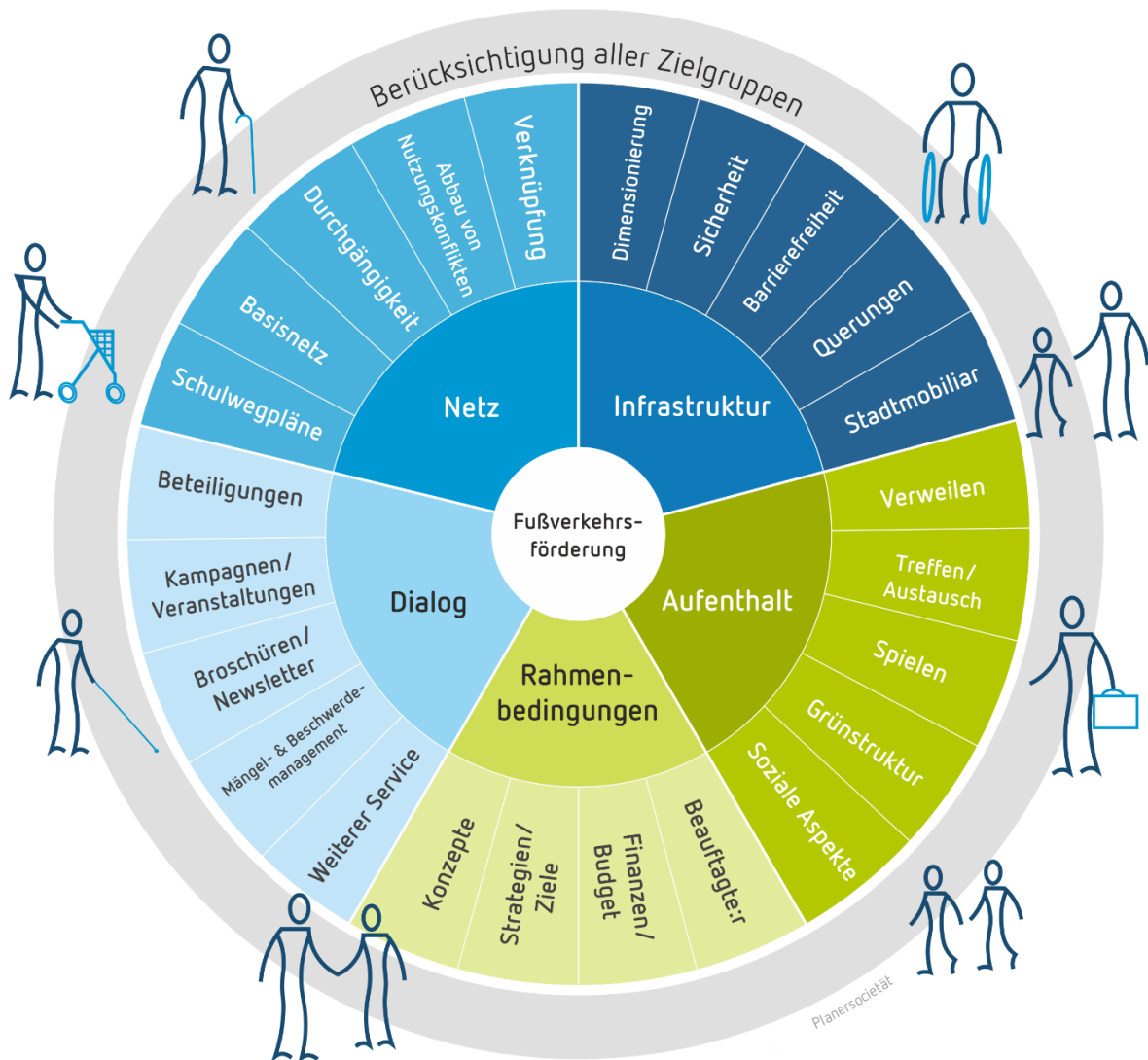
Da Zell bereits Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) ist, kann die Gemeinde auch weiterhin ausgewählte AGFK-Angebote nutzen (z.B. Weiterbildungsangebote, Aktionen). Nähere Informationen unter <https://www.agfk-bw.de/angebote>



6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 39).

Abbildung 39: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.5. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check in Zell unter Aichelberg hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte dabei eine gute Ausgangssituation feststellen, aber auch Verbesserungspotenziale ermitteln. Er ist ein weiterer Schritt die kommunale Fußverkehrsförderung auszuweiten, dem weitere Schritte folgen sollten. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 0 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie zum anderen die in Kapitel 0 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten zum Auf- und Ausbau der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage für (noch) bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Zell.

Zell bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Fußverkehr, da der Fußverkehr bereits in der Vergangenheit eine Rolle in der kommunalen Mobilitätsplanung gespielt hat. Ganz zentral ist dabei die unabhängige Fußwegestruktur in der Ortsmitte, wodurch zahlreiche innerörtliche Wege komfortabel, aber auch schnell zu Fuß zurückgelegt werden können. Dazu kommen noch kurze Entfernungen, markierte Schulwege und viel Grün im Straßenraum. Trotzdem besteht auch Handlungsbedarf besonders im Bereich der Barrierefreiheit, da beschädigte Oberflächen oder fehlende Bordsteinabsenkungen Hindernisse für Menschen mit rollenden Hilfsmitteln darstellen. Somit besteht besonderer Handlungsbedarf, die Barrierefreiheit und den Zustand der bestehenden Wege zu verbessern.

Außerdem gibt es trotz mehrerer bestehender Querungsanlagen über die Göppinger Straße einige Konfliktstellen, wo genau diese Querungsmöglichkeiten fehlen. Daraus ergibt sich die zentrale Aufgabe, durch komfortable und sichere Querungsmöglichkeiten die Fußverkehrsfreundlichkeit entlang der Göppinger Straße als zentrale Achse und damit in der gesamten Kommune zu erhöhen.

Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage zur weiteren Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in Zell. Insbesondere kleine Maßnahmen können dabei die Fußverkehrssicherheit schnell verbessern und attraktivere Wege schaffen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (24.07.2025)

Ort: Foyer der Gemeindehalle

Datum: 24.07.2025

Uhrzeit: 18Uhr

Anwesende: insgesamt 6 Teilnehmende

Darunter: Herr Christopher Flik (Bürgermeister); Frau Petra Grus (Haupt- und Ordnungsamtsleiterin); Herr Max Fischer (Fußverkehrsbeauftragter RP Stuttgart)

Planersocietät: Herr Alexander Riss

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2025 übernahm Christopher Flik, Bürgermeister der Gemeinde Zell unter Aichelberg. Er erläuterte kurz die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks und verdeutlichte die Chancen, die darin bestehen. Er übergab das Wort an Alexander Riss von der Planersocietät, der die Teilnehmenden ebenfalls begrüßte.

Einordnung und Hintergründe zum Thema FVC und Fußverkehr

Alexander Riss erläuterte im Rahmen einer Präsentation Hintergründe, Ziele und den Ablauf der Fußverkehrschecks. Danach folgte eine Einordnung des Themas Fußverkehr und warum es wichtig ist sich damit zu beschäftigen. Dabei wird das Thema Hindernisse auf Gehwegen explizit und detailliert aufgegriffen. Als letztes folgt eine Einordnung der Handlungsfelder anhand von typischen Problematiken, Zielen und Beispielen.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmer des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu erläutern. Ebenso hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind. Diese Bereiche wurden dann markiert und auf einer Moderationskarte wurde die Problemsituation aufgeschrieben. Im Vorfeld haben die Verwaltung und Herr Riss jeweils einen Routenvorschlag erarbeitet, an welchen sich die Anwesenden mit ihren Anmerkungen orientieren konnten.

Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmer ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die

nicht vor Ort betrachtet werden können, sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden. Im Nachgang werden die vorgeschlagenen Routen auf Basis der Anmerkungen und Hinweise modifiziert.

Abbildung 40: Eindrücke aus dem Auftaktworkshop



Quelle: Planersocietät (rechts), Gemeinde Zell unter Aichelberg (links)

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmern eingebracht:

- Zuerst wurde der Knotenpunkt am Einkaufszentrum an der Göppinger Straße / Im Auchtert angesprochen. Hier besteht eine Konfliktsituation zwischen dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr. Die Querungssituation ist besonders für ältere Personen herausfordernd, da die Sichtbeziehungen teilweise durch eine Hecke aber auch durch die abknickende Vorfahrt eingeschränkt sind. Auch ist das Queren über die Fahrbahn nur eingeschränkt barrierefrei möglich.
- Eine Herausforderung stellt die Querungsstelle der Boller Straße auf Höhe der Einmündung Bruck dar, welche besonders auch auf dem Schulweg genutzt wird. Der ruhende Verkehr schränkt dabei häufig die Sichtbeziehungen ein, besonders Kinder, mit der kleineren Körpergröße, können hinter parkenden Fahrzeugen nicht rechtzeitig erkannt werden.
- Am Busbahnhof blockieren haltende Busse die barrierefreie Querungsstelle zwischen dem Gehweg zum Friedhof und der Querungsstelle an der Göppinger Straße.
- Auf Höhe der Einmündung Boller Straße in die Göppinger Straße, mündet auf der gegenüberliegenden Seite ein Fuß- und Radweg in die Straße ein. Aufgrund der geltenden Geschwindigkeit von Tempo 50 auf der Göppinger Straße, kann das Queren über die Straße herausfordernd sein. Zudem sind die Sichtbeziehungen nach Norden durch ein Schild eingeschränkt. Außerdem fehlen abgesenkte Bordsteine, wodurch ein barrierefreies Queren nicht möglich ist. Mittelfristig wird südöstlich davon ein neues Wohngebiet errichtet, welches über diesen Fuß- und Radweg angeschlossen wird, wodurch mit einem erhöhten Aufkommen von Fuß- und Radverkehr zu rechnen ist.
- Weitere fehlende Bordsteinabsenkungen finden sich an der Einmündung Ohmder Straße / Raubisstraße.
- Entlang des Lenauwegs weist der Gehweg aufgrund von zahlreichen Einfahrten häufig eine starke Querneigung auf, was die Nutzung mit rollbaren Hilfsmitteln stark einschränkt.

- An der Krichheimer Straße und der Lindenstraße sind die Flächen, die für den Fußverkehr vorgesehen sind, sehr schmal und teilweise durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Eine ähnliche Situation besteht in der Weilheimer Straße.
- Als positiv wurde die Situation vor dem Rathaus, rund um den Brunnen, beschrieben. Dieser Bereich ist verkehrsberuhigt, es findet kaum Durchgangsverkehr statt und die Aufenthaltsqualität ist hoch.
- An der Treppe direkt am Brunnen fehlt jedoch ein Handlauf, wodurch die Barrierefreiheit dieses Bereichs teilweise eingeschränkt ist.
- Vor dem Rathaus (auf der Seite des Brunnens) wird häufig kurzgehalten, trotz vorhandener Parkflächen im Seitenraum.
- In der Ortsmitte selbst besteht zudem die Situation, dass nur eine sogenannte Mischverkehrsfläche vorhanden ist und kein eigenständiger Gehweg. Dies ist den engen Platzverhältnissen in der historischen Ortsmitte geschuldet. Zudem führt das dazu, dass Anwohner nicht auf ihren Grundstücken parken können und dies im Straßenraum tun. Somit liegen zwischen den Verkehrsträgern verschiedene Nutzungskonflikte vor, welche besonders den Fußverkehr benachteiligen.
- Auf dem Kirchenweg, dem Verbindungsweg für den Rad- und Fußverkehr nach Pliensbach, kommt es zu Konflikten mit Spaziergehenden und den schnellerem Radverkehr.
- Entlang der Weilerstraße, durch den Ortsteil Pliensbach durch, gibt es keinen Gehweg. Es wird viel auf der Fahrbahn geparkt und die Straße wird teilweise durch Schwerlastverkehr genutzt.

Ausblick und Abschluss

Alexander Riss bedankte sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschiedeten die Teilnehmer mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im Oktober.

7.2 Erste Begehung (01.10.2025)

Ort: Zell unter Aichelberg

Datum: 01. Oktober 2025

Uhrzeit: 16:00 – 18:00 Uhr

Anwesende: ca. 15 Teilnehmende, darunter Bürgermeister Christopher Flik, Mitglieder des Gemeinderats, Bürger:innen, Presse, Herr Alexander Riss (Planersocietät), Herr Max Zimmermann (Planersocietät)

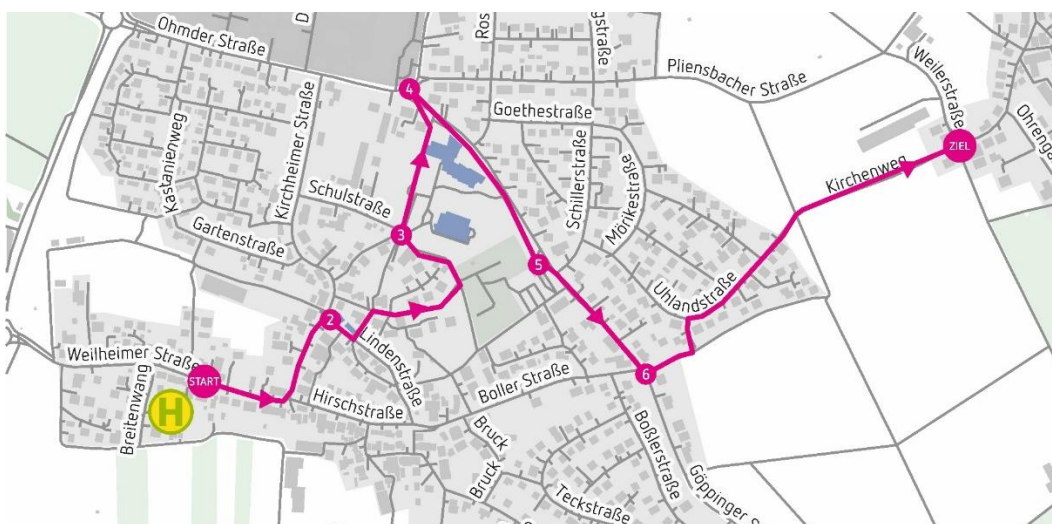
Die erste öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in Zell unter Aichelberg wurde am 01. Oktober 2025 durchgeführt. Insgesamt haben ca. 15 Personen an der Begehung teilgenommen.

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

Die Begehung startete an der Bushaltestelle Weilheimer Straße in Zell unter Aichelberg und führte zunächst über den Platz am Rathaus, die Schulstraße und die Göppinger Straße/Im Auchert zum in der Göppinger Straße gelegenen Busbahnhof. Den Abschluss machte die Kreuzung Göppinger Straße/Bollerstraße sowie der Kirchenweg bzw. die Weilerstraße. Im Verlauf dieser Route wurden somit sieben Stationen eingeplant:

1. Bushaltestelle Weilheimer Straße
2. Rathausplatz
3. Schulstraße
4. Göppinger Straße/Im Auchert
5. Busbahnhof/Göppinger Straße
6. Göppinger Straße/Bollerstraße
7. Kirchenweg/Weilerstraße

Abbildung 41: Begehungsrouten und Stationen der 1. Begehung



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Bürgermeister Flik begrüßt die Anwesenden im Namen der Gemeinde und erläutert kurz, was sich die Gemeinde vom Fußverkehrscheck allgemein erhofft. Zudem stellt er die Historie mit der Bewerbung im Februar und dem Zuschlag im Mai vor. Herr Riss (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden im Namen des Planungsbüros, geht auf den geplanten Ablauf der Begehung ein und beschreibt den Moderationsprozess.

Zudem stellt er die mitgebrachten Hilfsmittel vor; so können ein Rollator, mehrere Blindenleitstöcke sowie verschiedene Simulationsbrillen zur Selbsterfahrung genutzt werden.

Abbildung 42: Aufenthaltsfläche an der Bushaltestelle Weilheimer Straße; Weilheimer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 1 - Bushaltestelle Weilheimer Straße

Im Umfeld des Startpunkts bzw. der ersten Station loben die Teilnehmenden den kleinen Park neben der Bushaltestelle, welcher die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht. Herr Riss (Planersocietät) erklärt die Bedeutung schön gestalteter Flächen und Orte für die Attraktivität des Fußverkehrs. Auch fallen den Teilnehmenden die stellenweise rot markierte Fahrbahn auf; über die genauen Gründe der farblichen Hervorhebung wird spekuliert, doch könnte die Farbe verkehrsbremsende Wirkung haben. Der einzige Kritikpunkt vor Ort sind die teilweise weniger breiten Gehwege, eine Lösung könnten hier auf Straßenniveau abgesenkte Bordsteine sein, um mehr Platz zu schaffen. Die Teilnehmenden begrüßen den Vorschlag grundsätzlich, geben aber auch Gehwegparkende und sog. Gehwegsurfen als Bedenken an. Grundsätzlich ist das Gehwegparken nicht erlaubt.

Station 2 - Platz am Rathaus

Auf dem Weg zur Station 2 konnten die Teilnehmenden erfahren, was es bedeutet, gepflasterte Entwässerungskanäle mit rollbarem Hilfsmittel zu überwinden. Diese gibt es in der Gemeinde recht oft und würden immer wieder als Hindernis empfunden. Es wird angeregt, gut frequentierte Stellen so zu präparieren (bspw. durch aufgefüllte Fugen), dass der Übergang erleichtert wird.

Auch an der zweiten Station wird die Gestaltung des Ortes als sehr schön und attraktiv gelobt, insbesondere die Gestaltung der Ortsmitte gefällt den Teilnehmenden, welche sie zudem als sehr lebendig wahrnehmen.

Ein konkreter Verbesserungsvorschlag besteht darin, den bestehenden Straßenraum vor dem Rathaus als verkehrsberuhigten Bereich zu deklarieren, um die beschriebenen Effekte zu verstärken. Die Teilnehmenden geben jedoch zu bedenken, dass es im Umfeld des Rathauses und der Bank in jedem Fall Parkplätze bräuchte. In einem verkehrsberuhigten Bereich darf nur in eingezeichneten Bereichen geparkt werden.

Abbildung 43: Platz am Rathaus



Quelle: Planersocietät

Station 3 - Schulstraße

Auf dem Weg zur dritten Station weisen die Teilnehmenden auf das Problem des Gehwegparkens in der Lindenstraße hin. Die Situation sei zwar mit dem Einzeichnen einer weißen Linie durch die Gemeinde deutlich besser geworden und die Durchgänge könnten nun besser gewahrt werden, nichtsdestotrotz sind diese spätestens für Menschen mit Kinderwagen oder Hilfsmitteln zu schmal. Zudem werden Brillen und Blindenleitstöcke zur Selbsterfahrung verteilt. Die Teilnehmenden stellen fest, dass mit einem Blindenleitstock insbesondere Unterschiede zwischen den Oberflächen gut erkannt werden können, Schächte und Gullys jedoch auch aufgrund ihrer Gestaltung ein Hindernis darstellen können.

An der dritten Station selbst ist der Hol- und Bringverkehr für die umliegenden Schulen und Kindergärten ein Problem, welches immer wieder zu gefährlichen Situationen führen würde. Die Straße zur Schule und der Gemeindehalle endet in einem Parkplatz, der unter anderem auch vom Lehrpersonal der Schule genutzt wird. Die Verkehrsteilnehmenden würden mitunter auch deutlich zu schnell fahren und aufgrund der begrenzten Ausweichmöglichkeiten bei Gegenverkehr auch den Gehweg befahren. Generell sei der Hol- und Bringverkehr an verschiedenen Stellen im Ort relevant. Herr Riss stellt Abholzonen bzw. Elternhaltestellen in gewisser Distanz zur Schule oder dem Kindergarten selbst vor; diese Distanz dient vor allem dazu, gefährliche Situationen im Nahbereich zu vermeiden. Auch könnte eine Schulstraße als Verkehrsversuch, ähnlich wie in der Nachbarkommune Kirchheim unter Teck, eingerichtet werden. So könnte der Hol- und Bringverkehr durch temporäre Sperrungen zu bestimmten Uhrzeiten unterbunden werden. Der Vorschlag kommt bei den Teilnehmenden gut an, sie befürchten jedoch eine Verlagerung des Problems in die stärker befahrene Göppinger Straße.

Station 4 - Göppinger Straße/Im Auchert

Die bestehende Kreuzungssituation wurde proaktiv bereits im Auftaktworkshop angesprochen. Sie wird durch schwierige Sichtbeziehungen und zahlreichen Straßenkreuzungen, hohe Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs und unklare Vorfahrtsregeln bestimmt. Auf der gegenüberliegenden Seite bestehen mit mehreren Geschäften die einzige Einkaufsmöglichkeit im Ort. Die Sichtbeziehungen werden zum Teil durch Grünflächen eingeschränkt, für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln gibt es keine ausreichende Absenkung des Bordsteins. Herr Riss erklärt zudem das besondere Regelwerk für Fußgängerüberwege wie Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen; so stellt der direkt anschließende Parkplatz der Geschäfte eine räumliche Herausforderung dar. Zudem ist die Ein- und Ausfahrt zu diesem Parkplatz in unmittelbare Nähe. Alle Teilnehmenden sind sich einig, dass die Situation verbessert werden muss.

Abbildung 44: Testen der mitgebrachten Hilfsmittel



Quelle: Planersocietät

Abbildung 45: Göppinger Straße/Im Auchert



Quelle: Planersocietät

Station 5 - Busbahnhof/Göppinger Straße

Auch an der fünften Station fällt die fehlende Bordsteinabsenkung auf, zudem sind die Wegebeziehung aufgrund des Busbahnhofes unklar und bisweilen gefährlich. Der Bürgermeister stellt einen kompletten Umbau mit Neugestaltung in den kommenden Jahren in Aussicht, bei dem auch die Ergebnisse aus der ersten Begehung mit einfließen sollen. Insgesamt empfinden die Teilnehmenden die Situation als deutlich verbesserungswürdig.

Abbildung 46: Querung am Busbahnhof, Station 5



Quelle: Planersocietät

Station 6 - Kreuzung Göppinger Straße/Bollerstraße

Die Kreuzung Göppinger Straße/Bollerstraße ist laut Auskunft der Teilnehmenden eine sehr stark frequentierte Stelle, im Umfeld bestünde zudem ein wachsendes Neubaugebiet mit vielen Familien, das den Handlungsbedarf weiter erhöhen würde. Auf der Göppinger Straße herrschen aufgrund ihrer Funktion als Durchfahrtsstraße hohen Geschwindigkeiten, zudem ist sie in diesem Teilstück abschüssig. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h kann jedoch aufgrund fehlender Umstände nicht angeordnet werden. Als Lösung wird ein Zebrastreifen vorgeschlagen; in jedem Fall müsste die Lösung baulicher Natur sein, da auch durch große Einmündungen das Kreuzen erschwert und verlängert wird. Des Weiteren werden Nutzungskonflikte auf dem Gehweg angesprochen.

Abbildung 47: Kreuzung Göppinger Straße/Bollerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 7 - Kirchenweg/Weilerstraße

Auf dem Weg zur letzten Station fallen den Teilnehmenden immer wieder plötzlich endende Gehwege auf. Der Kirchenweg selbst endet ohne weitere Wegführung in der Weilerstraße, in welcher kein Gehweg angelegt ist. Herr Riss erklärt verschiedene Lösungsansätze, vom Vollausbau bis hin zu preisgünstigen Markierungen, welche logischerweise keinen baulichen Schutzraum bieten. Der Bürgermeister weist darauf hin, dass die Weilerstraße saniert werden muss. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse vor Ort und angespannter Kommunalfinzen ist ein Vollausbau der Weilerstraße daher fraglich. Durch Neubauten würde zudem der Parkdruck zunehmen. Damit schließt dann auch die erste Begehung in Zell unter Aichelberg. Der Bürgermeister dankt allen Teilnehmenden. Herr Riss bedankt sich im Namen des Planungsbüros und lädt zur zweiten Begehung am 15. Oktober 2025 ein.

Abbildung 48: Kirchenweg / Weilerstraße



Quelle: Planersocietät

7.3 Zweite Begehung (15.10.2025)

Ort: Zell unter Aichelberg

Datum: 15. Oktober 2025

Uhrzeit: 15:00 – 16:30 Uhr

Anwesende: ca. 10 Teilnehmende, Herr Flik (Bürgermeister Zell unter Aichelberg), Bürger:innen, Herr Riss (Planersocietät), Herr Max Zimmermann (Planersocietät)

Die zweite öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in Zell unter Aichelberg wurde am 15. Oktober 2025 durchgeführt. Insgesamt haben ca. 10 Personen an der Begehung teilgenommen.

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

Die Begehung startete am Gemeindepflegehaus Alexander-Stift in Zell unter Aichelberg und verlief über das Rathaus und den Friedhof. Die weiteren Stationen befanden sich in der Lindenstraße und der Weilheimer Straße bevor der Start- und Zielpunkt am Alexander-Stift erreicht wurde. Im Verlauf dieser Route wurden fünf Stationen eingeplant:

- Alexander-Stift
- Rathaus
- Friedhof
- Lindenstraße
- Weilheimer Straße

Start und Station 1 - Gemeindepflegehaus Alexander-Stift

Herr Flik, Bürgermeister der Gemeinde Zell unter Aichelberg, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde und erklärt die Erwartungen, aber auch die Verpflichtungen die Zell unter Aichelberg mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check eingegangen hat. Herr Riss (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden im Namen des Planungsbüros und erläutert die zweite Begehung, welche im Zeichen der Senior:innen der Gemeinde stehen soll.

Der an der ersten Station gelegene Weg ist ausschließlich für Fußgänger:innen freigegeben. In der Realität wird der Weg aber auch von Radfahrer:innen genutzt. Über das Für und Wider gibt es unter den Teilnehmenden verschiedene Meinungen; einige wünschen sich die Freigabe für den Radverkehr, andere nennen zumindest ein vages Unsicherheitsgefühl bzgl. der Nutzung durch Fahrradfahrer:innen. Grundsätzlich ist der Weg recht breit und trotz des Radverkehrs wenig konfliktbehaftet. Darüber hinaus wird der Zustand des Weges kritisiert; Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln haben hier zumindest Probleme beim komfortablen Gehen.

Abbildung 49: Teilnehmende am Rathaus



Quelle: Planersocietät

Station 2 - Rathaus

Auf dem Weg zur zweiten Station fällt den Teilnehmenden eine Hecke auf, die die Sichtbeziehungen vom Weg aus auf die Kirchheimer Straße stark einschränkt. Auch motorisierte Verkehrsteilnehmende können die Stelle nicht richtig einsehen.

An der zweiten Station am Rathaus werden wie auch bei der ersten Begehung die Unebenheiten im Bereich des Straßenentwässerung angesprochen. Diese sind mit großen Pflastersteinen ausgeführt; entsprechend tief sind die Fugen zwischen den Steinen. Die ist insbesondere ein Problem für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln. Es wird angeregt, einzelne Segmente mit geeignetem Material aufzufüllen.

Darüber hinaus besteht laut Auskunft der Teilnehmenden für viele Menschen eine unklare Querungssituation, viele Menschen würden recht unbedarft über die Kirchheimer Straße gehen. Die Aufenthaltsqualität um das Rathaus und das Dorfhaus wird insgesamt als sehr gut gelobt.

Abbildung 50: Sichtbeziehungen Kirchheimer Straße/Kirchheimer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 3 - Friedhof

Auf dem Weg zur dritten Station thematisiert Herr Riss notwendige Kontraste an Treppenanlagen für Menschen mit Seheinschränkungen. Außerdem wird die Bedeutung von Bänken als Ruheplätze hervorgehoben. Die Teilnehmenden spiegeln, dass nach ihrem Empfinden kaum eine Gemeinde derart viele Sitzgelegenheiten hat, und zeigen sich sehr zufrieden. Einzig die Ausführung der Bank am Kontenpunkt Kirchstraße/Friedhofweg als Metallbank wird von den Teilnehmenden als im Sommer zu heiß und im Winter zu kalt bemängelt.

Auf dem Friedhofweg gibt es Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Auch hier wünschen sich Teilnehmende eine Freigabe für den Radverkehr, doch die fehlende Breite des Weges spricht dagegen. Der Bürgermeister hat zudem im Selbstversuch festgestellt, dass der Weg als Person im Rollstuhl sehr herausfordernd ist. Insgesamt werden die meist sehr direkten Wege von allen Beteiligten als sehr praktisch beschrieben.

Am Friedhof besteht nach Ansicht der Teilnehmenden eine Stolperfalle, wenn beide Flügel des Friedhofs geöffnet sind. Außerdem ist die Beleuchtung für manche nicht ausreichend und auch immer wieder zugewachsen.

Abbildung 51: Eingangstor Friedhof; Bewuchs um Beleuchtung am Friedhofsweg



Quelle: Planersocietät

Station 4 - Bäckerei Funk (außerplanmäßige Station)

Das Umfeld der Bäckerei empfinden die Teilnehmenden als sehr unübersichtlich und mit viel Verkehr konfrontiert; so würden Fußgänger:innen aus Richtung des Friedhofs laufen, der Weg in die andere Richtung durch Schulkinder und darüber hinaus viele Menschen den Bäcker per Auto anfahren. Schwierige Sichtbeziehungen sowie Parkmanöver sorgen aus ihrer Sicht für ein hohes Gefahrenpotential. Dazu tragen auch im Kreuzungsbereich abgestellte Fahrzeuge bei. Darüber hinaus wird kritisiert, dass in der ganzen Gemeinde immer wieder Behindertenparkplätze zugeparkt seien.

Abbildung 52: Gehwegparken in der Boller Straße



Quelle: Planersocietät

Station 5 - Lindenstraße

In der Lindenstraße besteht vor allem durch widerrechtliches Gehwegparken ein Problem, vor allem abends. Die Teilnehmenden regen Poller an, zudem könnte auch eine Gehwegnase zur Verbesserung der Kreuzungssituation beitragen. Zudem sind die Gehwege zur Straße hingeneigt, was das Befahren mit rollbaren Hilfsmitteln stark erschwert

Abbildung 53: Kreuzungssituation Weilheimer Straße



Quelle: Planersocietät

Station 6 - Weilheimer Straße

Die barrierefreien Bushaltestellen in der Weilheimer Straße wird von allen Beteiligten gelobt, zudem sind verschiedenfarbige Fahrbahnoberflächen aufgebracht, die die Querungsmöglichkeiten hervorheben. Einige Bordsteine sind jedoch nicht abgesenkt, was das Queren mit rollbaren Hilfsmitteln stark erschwert. Zudem würde das Tempolimit von 30 km/h selten eingehalten.

Ende und Verabschiedung

Am Alexander-Stift endet dann die zweite Begehung in Zell. Herr Riss bedankt sich für die Teilnahme und lädt zugleich zum Abschlussworkshop am 24.11. ein.

7.4 Abschlussworkshop (24.11.2025)

Ort:	Gemeindezentrum, Zell unter Aichelberg
Datum:	24.11.2025
Uhrzeit:	18:00 – ca. 19:30 Uhr
Anwesende:	insgesamt ca. 13 Teilnehmerinnen und Teilnehmer
	Darunter: Herr Flik (Bürgermeister)
	Planersocietät: Herr Riss, Herr Zimmermann

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2025 in Zell unter Aichelberg fand am Montag, den 24. November 2025 um 18:00 Uhr im Gemeindesaal in Zell unter Aichelberg statt. Die Gruppe der Teilnehmerinnen und Teilnehmer setzte sich aus circa 13 Personen zusammen, darunter Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter des Rathauses, Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und eine Mitarbeiterin der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

1. Rückblick
2. Zielsetzung: Fußverkehrsfreundliche Kommune
3. Arbeitsphase: Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge für Zell
4. Ausblick und Verabschiedung: Wie kann es weitergehen?

Abbildung 54: Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Check in Zell unter Aichelberg



Quelle: Planersocietät

TOP 1 Begrüßung und Formalia

Der Bürgermeister von Zell unter Aichelberg, Herr Christopher Flik, begrüßt die Anwesenden zum Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2025 in Zell unter Aichelberg. Alexander Riss von der Planersocietät, dem beauftragten Planungsbüro, begrüßt ebenfalls die Anwesenden und startet mit der Präsentation. Er gibt zunächst einen kurzen Überblick über die Veranstaltung, erläutert den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks und fasst die bisherigen Termine zusammen. Im Anschluss stellt Herr Riss die ermittelten Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Zell unter Aichelberg vor und führt weiter zu den zentralen Handlungsfeldern sowie den möglichen Maßnahmen, die aus den Rückmeldungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger bei den bisherigen Veranstaltungen hervorgegangen sind.

Die diesjährigen Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg stehen unter dem Motto „Gehwege frei räumen“. Damit soll verdeutlicht werden, dass Gehwege weit mehr sind als bloße Restflächen im Straßenraum – sie sind zentrale Bestandteile einer lebendigen, sicheren und inklusiven Mobilität. Gehwege erfüllen vielfältige Funktionen: Sie bieten Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger, ermöglichen barrierefreies Fortbewegen, fördern soziale Interaktionen und tragen zur Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden bei. Dennoch werden sie – auch in Zell unter Aichelberg – durch parkende Fahrzeuge, Mülltonnen oder andere Hindernisse blockiert, was besonders für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und ältere Menschen problematisch ist. Mit dem Motto „Gehwege frei räumen“ wird ein klares Zeichen gesetzt für eine gerechtere Flächenverteilung im

öffentlichen Raum und für die Stärkung des Fußverkehrs als umweltfreundlichste und sozial gerechteste Form der Fortbewegung.

TOP 2 Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Zur besseren Übersicht sind die Maßnahmenvorschläge den Handlungsfeldern Querungen, Längsverkehr und Barrierefreiheit zugeordnet. Darauf aufbauend stellt Herr Riss anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der beiden Begehungsrouten exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit guten Lösungs-Beispielen aus anderen Städten und Gemeinden vor. Bei den Maßnahmen steht der Übertragungscharakter im Fokus.

Anmerkung: Ein Teilnehmer spricht die Querungssituation Göppinger Straße/Boller Straße an und erklärt, dass auch eine nahegelegene Arztpraxis für Querungsbedarf sorgt und liefert so ein weiteres Argument für die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit.

Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich die insgesamt 14 Maßnahmen, aufgehängt auf zwei Stellwänden, genauer anzusehen, durchzulesen und sich darüber in der Gruppe auszutauschen. Sie haben nun die Möglichkeit, Wünsche, Ideen und Hinweise zu den einzelnen Maßnahmen zu formulieren. Folgende Anmerkungen (unkommentiert) sind zu den Maßnahmenvorschlägen auf die Klebezettel notiert worden:

A Querungen

A1 – Verbesserung Querungssituation

- „Sehr wenig landwirtschaftliche Verkehre“
- „mit Zählung warten, bis Neubaugebiet fertig ist“
- „Alternativer Standort: Richtung Süden FGÜ“

A2.1 – FGÜ Im Auchtert, Alternative: Umgestaltung Knoten

- „Wird als gut bewertet -> Vorfahrt ändern“
- „Ausfahrt vom Parkplatz am Einkaufszentrum nicht ungefährlich -> Hecke!“

B Barrierefreiheit

B4 – Instandsetzung Oberflächen

- „Fußweg vom Alexander-Stift in die Ortsmitte“

C Längsverkehr

C1 – Gehweg Pliensbach

- „Gemeinde in Ausbauplanung -> Gehweg mitdenken!“

Sonstiges

D2 – Markierungen erneuern

- „Markierungen Querung z. B. Boller Str., Bäckerei Funk“

Abbildung 55: Sammeln von Anregungen und Diskussion der Maßnahmevorschläge



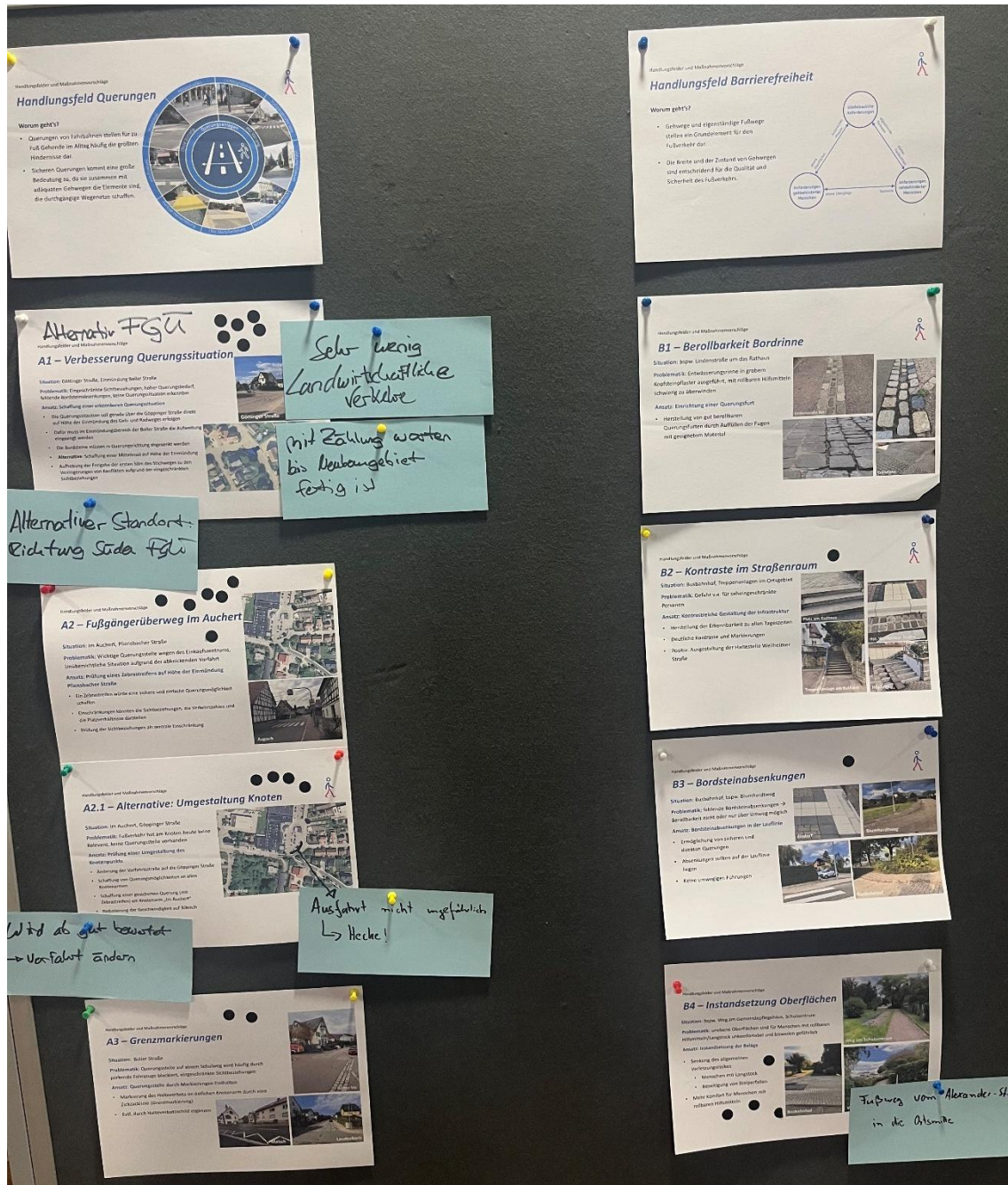
Quelle: Planersocietät

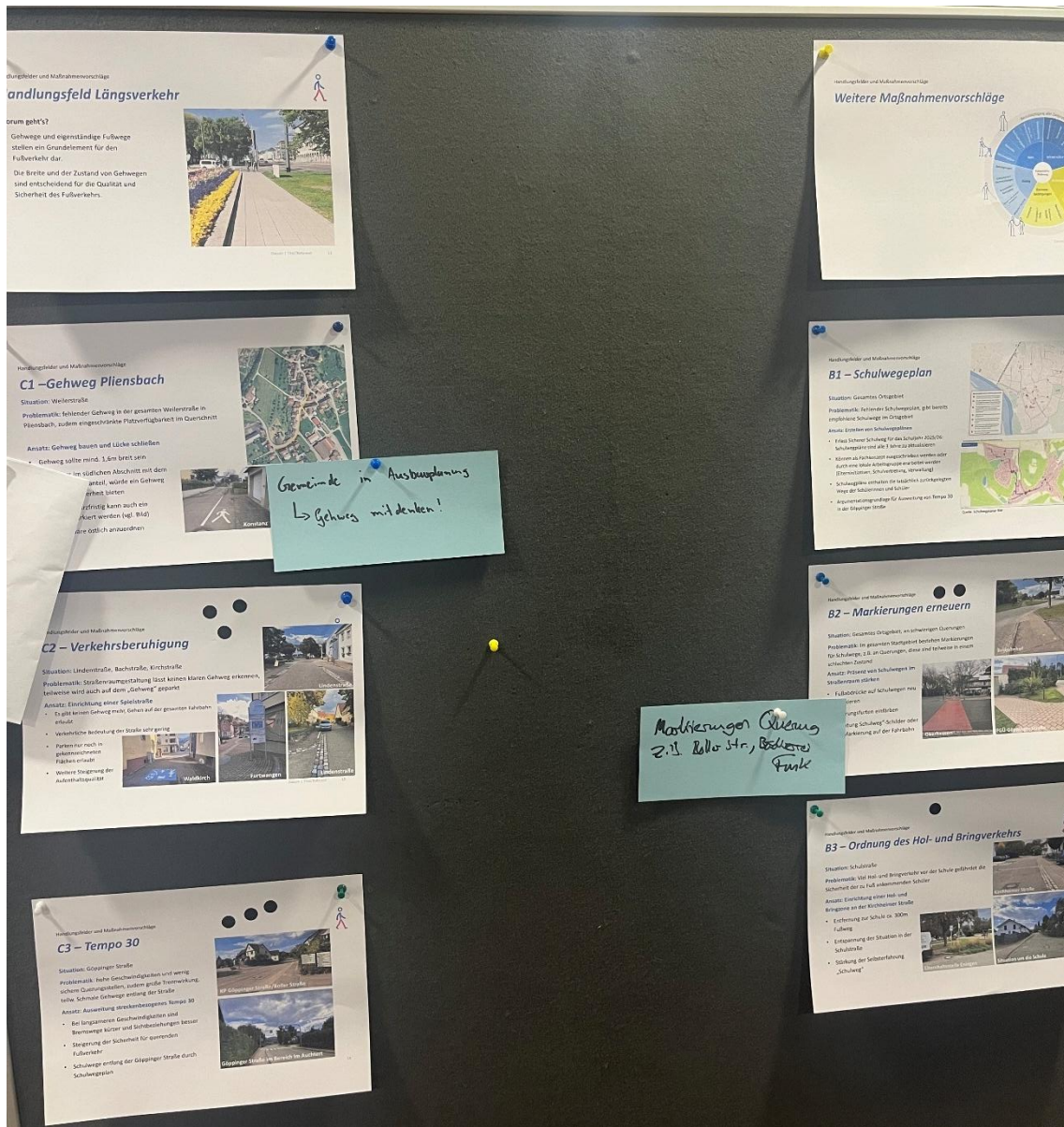
Zusätzlich können sie ihre drei wichtigsten Maßnahmen mit Klebepunkten markieren, sodass ihre Einschätzungen in die spätere Priorisierung einfließen.

Maßnahmevorschläge	Priorisierung
A Handlungsfeld Querungen	
A1 – Überbreite Einmündungen: Mittlere Straße/Vordere Straße	6 Klebepunkte
A2 – Fußgängerüberweg Im Auchtert	6 Klebepunkte
A2.1 – Alternative: Umgestaltung Knoten	4 Klebepunkte
A3 – Grenzmarkierungen	2 Klebepunkte
B Handlungsfeld Barrierefreiheit	
B1 – Berollbarkeit Bordrinne	-
B2 – Kontraste im Straßenraum	1 Klebepunkt
B3 – Bordsteinabsenkungen	1 Klebepunkt
B4 – Instandsetzung Oberflächen	4 Klebepunkte
C Handlungsfeld Längsverkehr	
C1 – Gehweg Pliensbach	-
C2 – Verkehrsberuhigung	3 Klebepunkte

C3 – Tempo 30	3 Klebepunkte
D Weitere Maßnahmevorschläge	
D1 – Schulwegeplan	-
D2 – Markierungen erneuern	2 Klebepunkte
D3 – Ordnung des Hol- und Bringverkehrs	1 Klebepunkt

Abbildung 56: Maßnahmenplakate mit Anmerkungen und Priorisierung durch die Anwesenden





Quelle: Planersocietät

TOP 3 Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt Herr Riss das weitere Vorgehen vor: Die Maßnahmevorschläge werden auf Basis der heutigen sowie bisherigen Rückmeldungen finalisiert und priorisiert. Die Ergebnisse fließen in einen Abschlussbericht ein, der im Frühjahr 2026 der Politik vorgestellt und anschließend veröffentlicht wird. Er betont, dass die Arbeit für eine fußgängerfreundliche Kommune über den Fußverkehrs-Check hinausgeht. In Zell unter Aichelberg kann die Fußverkehrsförderung durch klare kommunale Prioritäten, ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen, aktive Öffentlichkeitsarbeit sowie die Einbindung in Planungsprozesse und Konzepte wie Schulwegepläne nachhaltig gestärkt werden. Fördermittel des Landes Baden-Württemberg und eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) bieten dabei wertvolle Unterstützung bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen.

Im Anschluss bedanken sich Herr Riss und Herr Flik bei den Anwesenden für ihre Mitarbeit sowie die rege Diskussion.