



Abschlussbericht Bad Dürkheim

Fußverkehrs-Checks BW 2023

Ideen für attraktive Stadtzentren

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1	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:
M. Sc. Jonas Schmid

Unter Mitarbeit von:
Rafael Raupp

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	5
3	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	9
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	12
4.1	Handlungsfeld Querungen (A)	12
4.2	Handlungsfeld Längsverkehr (B)	18
4.3	Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (F)	23
4.4	Weitere Maßnahmenvorschläge (D)	28
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	30
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	31
6	Zusammenfassung	33
7	Dokumentation	35
7.1	Auftaktworkshop (04.10.2023)	35
7.2	Erste Begehung (19.10.2023)	39
7.3	Zweite Begehung (27.10.2023)	44
7.4	Abschlussworkshop (28.11.2023)	51

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

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

Zur Förderung des Fußverkehrs finden seit 2015 in ausgewählten Kommunen in Baden-Württemberg Fußverkehrs-Checks statt. Diese werden vom Verkehrsministerium finanziert, von der NVBW gesteuert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt. Inzwischen wurden zahlreiche Vorschläge gemeinsam mit der Bürgerschaft gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Davon konnten in den über 100 teilnehmenden Kommunen der Fußverkehrs-Checks ganz unterschiedliche Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden.

Mit dem diesjährigen Motto der Fußverkehrs-Checks „Ideen für attraktive Stadtzentren“ wird der Fokus auf die Förderung der lokalen Wirtschaft und des Einzelhandels über die Stärkung des Fußverkehrs gelegt. Denn eine gute Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ist Voraussetzung für lebendige und verkehrsberuhigte Innenstädte und Ortsmitteln. Gerade die Stadtzentren profitieren von einer guten Infrastruktur für den Fußverkehr. Wo attraktive Wege und Plätze zum Flanieren einladen, halten sich Menschen gerne auf. In stark frequentierten Stadträumen mit guten Fußwegebeziehungen floriert der Einzelhandel: Zu Fuß Gehende kaufen Studien zufolge häufiger ein als ÖPNV-Nutzende und Autofahrende und beleben damit auch den öffentlichen Raum vor den Geschäften¹.

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 www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung ein Newsletter abonnieren.

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

¹ Schneidmesser et al. 2021 verfügbar unter: https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6000977_5/compound/file_6000978/content

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

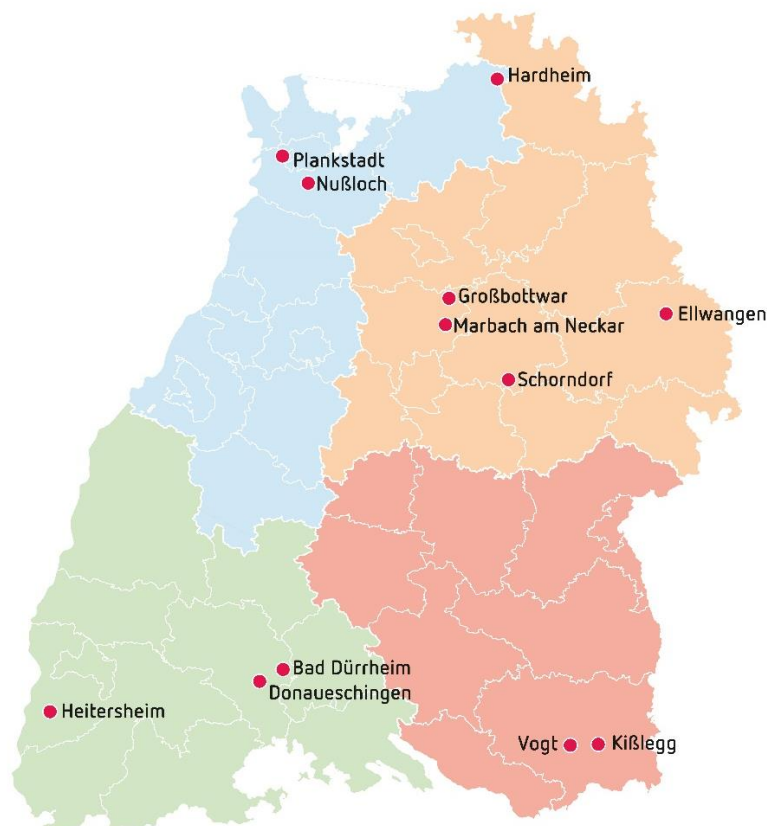
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen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

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
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur
- Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung

In der neunten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 52 kommunalen Bewerbungen 12 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2023 ausgewählt.

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2023



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 14. Juli 2023 von Staatssekretärin Elke Zimmer MdL in Stuttgart offiziell vorgestellt.

Abbildung 2: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2023



Quelle: Frank Eppler

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2023 bis Frühjahr 2024.

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop (Abbildung 3). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 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 Bad Dürkheim zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Verwaltung und Planersocietät vor das Stadtzentrum von Bad Dürkheim, insbesondere Friedrich- und Luisenstraße, zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung der beiden Begehungen zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten neuralgische Punkte. Der Routenverlauf der 1. Begehung wurde nach Anmerkungen leicht angepasst.

Bei den **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führte die erste Route ausgehend vom Rathausplatz über die Luisenstraße und Friedrichstraße bis zur Salzstraße. Dann weiter über die Salzstraße und Hofstraße bis zur Karlstraße und dem Knotenpunkt Friedrichstraße an der Kirche. Von dort an der Schule vorbei über die Adlerstraße zum Lindenplatz sowie dem Kreisverkehr Adlerplatz. Das letzte Teilstück bildete die nördliche Friedrichstraße. Die erste Begehung in Bad Dürkheim wurde von Staatssekretärin Elke Zimmer begleitet.

Die zweite Begehung startete ebenfalls am Rathausplatz und führte über die Luisenstraße vorbei am Kurhaus und durch den Kurpark bis zum Solemar. Von dort über die Salinenstraße zum Busbahnhof und weiter über die Scheffelstraße bis zur Kreuzung mit der Schulstraße. 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. Bei der zweiten Begehung hatten die Bürger:innen die Möglichkeit Hilfsmittel auszuprobieren, um somit Probleme in der Barrierefreiheit zu erleben und für das Thema Barrierefreiheit im Fußverkehr sensibilisiert zu werden.

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, zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

In der **Präsentation im Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss** 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 zum Fußverkehr vor Ort

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

Als Resümee der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschluss-Workshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Bad Dürkheim äußern (Abbildung 4). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit von den Teilnehmenden positiv bewertet werden – dies repräsentiert die Stärken des Fußverkehrs in Bad Dürkheim. Die Bewohner:innen Bad Dürkheims sind daher gerne als zu Fuß Gehende in der Stadt unterwegs.

Abbildung 4: Situation des Fußverkehrs in Bad Dürkheim

Wie schätzen Sie die Situation für Fußgänger:innen in Ihrer Kommune ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

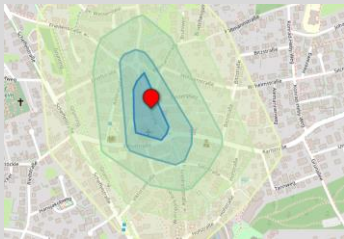
stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Ich bin gerne Fußgänger:in in meiner Kommune.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Bad Dürkheim

Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
+ - Zu Fuß Gehende profitieren in Bad Dürkheim von der kompakten Siedlungsstruktur. - Dadurch kommt es zu einer guten fußläufigen Erreichbarkeit der Kernstadt.	
+ Die Kernstadt weist eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität auf. Viele Plätze werden vielseitig genutzt.	

+	Auf Grund einer Vielzahl von Parks gibt es in Bad Dürkheim ein hohes Maß an Grünqualität.	
+	In der Stadt finden sich viele unterschiedliche Arten von Sitzgelegenheiten wieder, die zum Verweilen und Aufenthalt einladen.	
+	In der Stadt gibt es viele verkehrsberuhigte Bereiche. Der größte Teil des Stadtgebietes ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen.	
+	Im Stadtgebiet gibt es an vielen Stellen öffentliche, saubere Toilettenanlagen.	
-	An verschiedenen Stellen finden sich Mängel in der Oberflächenstruktur wieder. Das schränkt die Barrierefreiheit ein.	
-	Einzelne Gehwegabschnitte weisen eine starke Querneigung auf. Dadurch kommt es für mobilitätseingeschränkte Personen zu Einschränkungen.	
-	Die vorhandenen Querungsanlagen im Stadtgebiet sind größtenteils nicht barrierefrei ausgebaut, d. h. sie verfügen nicht über Absenkungen und/oder taktile Leitelemente	



- Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie in verkehrsberuhigten Bereichen kommt es in Bad Dürkheim zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



- An manchen Knotenpunkten führen Aufweitungen zu großen Querungsdistanzen. V. a. für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies ein Hindernis dar.



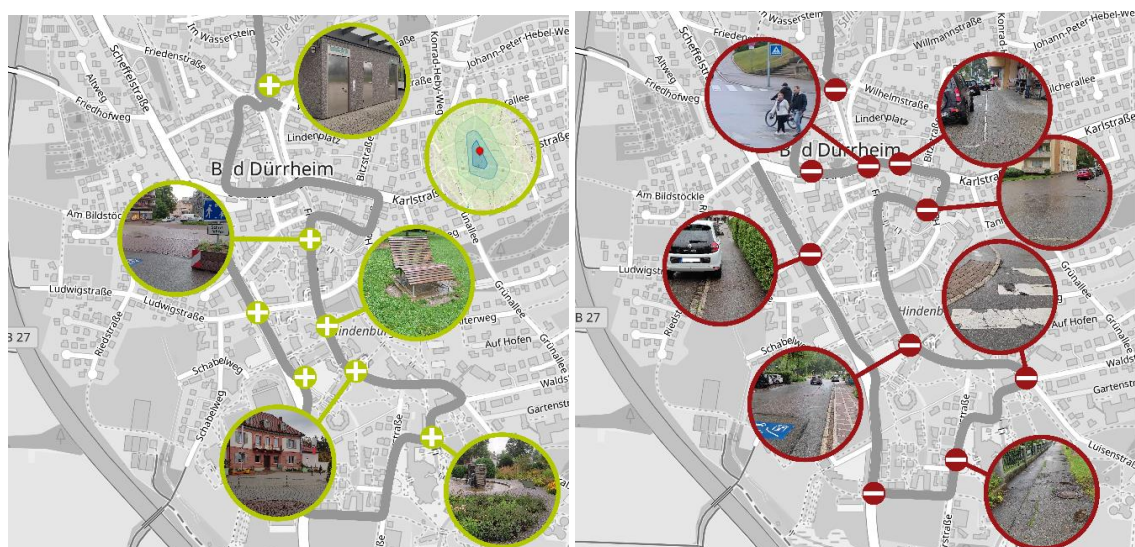
- Einige Abschnitte verkehrsberuhigter Bereiche sind auf Grund ihrer stadträumlichen Gestaltung nicht als solche zu erkennen. Dadurch verhalten sich einige Verkehrsteilnehmende nicht entsprechend und es kommt zu Konflikten beim Fußverkehr.



- Im Stadtgebiet finden sich an manchen Stellen Einschränkungen für den Fußverkehr. Beispielsweise wird die Gehwegbreite durch Hindernisse, etwa parkende Fahrzeuge, eingeschränkt.



Abbildung 5: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: OpenStreetMaps und Mitwirkende

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **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.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Herausforderungen des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, die während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen bzw. im Anhang des Abschlussberichts wieder.

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für zu Fuß Gehende jedoch eines der größten Hindernisse dar.

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

A1 – Schaffung von Querungsstellen

Problem/ Mangel:

Die Situation für Querende wird vor Ort durch verschiedene Aspekte eingeschränkt, z.B. durch Grünstrukturen (Waldstraße), durch versetzte Absenkungen (Kirche) oder eine schräge Querung (Schulstraße). Die Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage eignet sich an den genannten Stellen nicht, die Quermöglichkeit für zu Fuß Gehende sollte dennoch verbessert werden.

Abbildung 6: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Waldstraße

Handlungs- vorschlag:

An den entsprechenden Stellen werden neue Querungsstellen eingerichtet. Diese sind mit taktilen Leitelementen und Doppelbord-Absenkungen ausgestattet. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Durch die Einrichtung einer Querungsstelle wird auch die Aufmerksamkeit des Kraftverkehrs auf mögliche Querende gesteigert.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 3.2 Taktile Elemente

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 7: Beispiele für barrierefreie Querungsstellen an Knotenpunkten



Quelle: Planersocietät | Schwetzingen (li.), Pforzheim (re.)

Weitere Ein- satzorte:

Waldstraße, Kirche, Schulstraße

A2 – Verdeutlichen von Querungsbeziehungen

**Problem/
Mangel:** Die vorhandenen Querungsstellen werden vom Kfz-Verkehr nicht als solche wahrgenommen. Es kommt zu Konflikten mit Querenden.

Abbildung 8: Foto der Situation



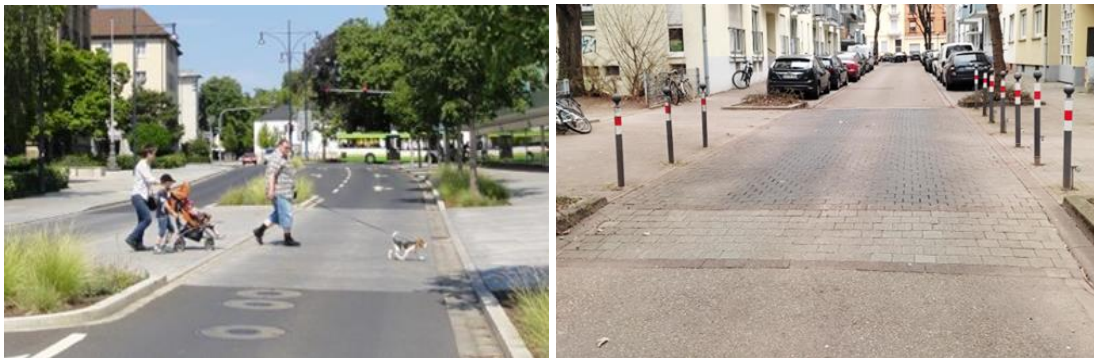
Quelle: Planersocietät, Salinenstraße

Handlungsvorschlag: An den vorhandenen Querungsstellen sollte die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs stärker auf die Querenden gelenkt werden. Dazu können beispielsweise unterschiedliche Bodenbeläge oder farbige Hervorhebungen zum Einsatz kommen, um einen visuellen Kontrast herzustellen. An manchen Stellen können Aufpflasterungen genutzt werden, um die Querungsstelle weiter zu betonen. Die Hervorhebungen können zudem zu einer Verkehrsberuhigung führen.

Erläuterung und Hinweise: *Siehe Handreichung: Kapitel 5.3.3 Farbige Hervorhebung, Kapitel 5.3.4 (Teil-) Aufpflasterungen und Kapitel 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Beispiele für die Verdeutlichung von Querungsbeziehungen



Quelle: Planersocietät | Schweinfurt (li.), Karlsruhe (re.)

Weitere Einsatzorte: Huberstraße, Salinenstraße, Viktoriastraße

A3 – Prüfung von gesicherten Querungsanlagen

Problem/ Mangel:

Im Stadtgebiet finden sich Kreisverkehre, an denen es nicht an allen Knotenpunktarmen gesicherte Querungsanlagen eingerichtet sind. Zudem finden sich Situationen (z. B. in der nördlichen Friedrichstraße), in denen es auf großer Distanz keine gesicherten Querungsanlagen gibt.

Beide Probleme haben Umwege für den Fußverkehr zur Folge. Dadurch kann es zu gefährlichen Situationen und Konflikten kommen, wenn ungesichert gequert wird.

Abbildung 10: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Geoportal BW

Handlungsvorschlag:

An den oben genannten Stellen sollte die Einrichtung von gesicherten Querungsanlagen – vorwiegend eines Fußgängerüberwegs – erfolgen. Fußgängerüberwege sind bei Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung einzurichten sowie bei Überquerungsstellen an Kreisverkehren, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen zumindest an einem Arm erreicht sind. Zur Einrichtung notwendig ist eine Prüfung der Einhaltung der rechtlichen, verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 5.1.1 Fußgängerüberwege

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Anforderungen an einen Fußgängerüberweg



Quelle: Planersocietät gemäß R-FGÜ und Leitfaden zur Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen BW

Weitere Einsatzorte:

Kreisverkehr Adlerplatz, Kreisverkehr Scheffelstraße, Nördliche Friedrichstraße

A4 – Reduktion der Querungsdistanz

Problem/ Mangel: Einzelne Knotenpunkte im Stadtgebiet weisen auf Grund ihrer Knotenpunktgeometrie eine hohe Querungsdistanz auf. Vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies ein Hindernis dar.

Zudem führt die verfügbare Fläche in den Aufweitungen dazu, dass im Knotenpunktbereich geparkt wird. Dadurch werden die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt.

Abbildung 12: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Hofstraße

Handlungsvorschlag: Durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenrändern oder ähnlichen Markierungsmaßnahmen zur Reduktion der verfügbaren Fläche für den Kfz-Verkehr in Knotenpunktbereichen kann die Querungsdistanz reduziert und die Sichtbeziehungen können verbessert werden. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Beachtung von Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: Kapitel 5.3.2 Vorgezogener Seitenraum und Kapitel 5.4 Sichtbeziehungen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiel für die Reduktion der Querungsdistanz am Knotenpunkt; Prinzipskizze Reduktion der Querungsdistanz



Quelle: Planersocietät | Pforzheim (li.), Prinzipskizze Knotenpunkt Karlstraße/Hofstraße (re.)

Weitere Einsatzorte: Hofstraße, Grünallee, Schulstraße

A5 – Querungsanlagen barrierefrei ausbauen

Problem/ Mangel:

Die vorhandenen Querungsanlagen im Stadtgebiet sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Auf Grund von fehlenden taktilen Leitelementen oder Bordsteinabsenkungen ergeben sich Probleme für mobilitäts- oder seheingeschränkte Personen.

Abbildung 14: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Luisenstraße

Handlungs- vorschlag:

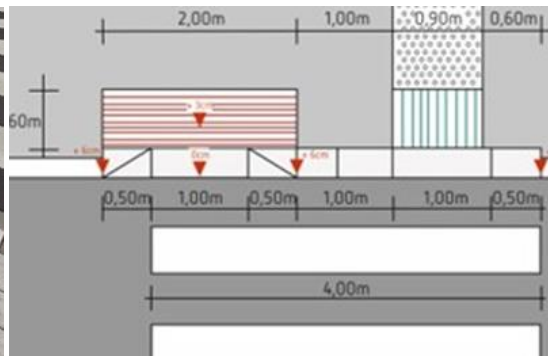
Die im Stadtgebiet vorhandenen Fußgängerüberwege sowie die Fußgänger-Lichtsignalanlage vor der Schule werden barrierefrei umgebaut und mit Doppelbord und taktilen Elementen ausgestattet. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 3.2 Taktile Elemente

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Beispiel für einen barrierefreien Fußgängerüberweg, Prinzipskizze eines Doppelbords



Quelle: Planersocietät | Malsch (li.), Prinzipskizze (re.)

Weitere Ein- satzorte:

Karlstraße, Scheffelstraße, Schulstraße, Friedrichstraße

4.2 Handlungsfeld Längsverkehr (B)

B1 – Ausgestaltung verkehrsberuhigter Bereiche

Problem/ Mangel:

Auf Grund der aktuellen Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche wird der Anschein geweckt, dass eine Trennung in Fahrbahn und Seitenraum vorliegt. Gemäß VwV-StVO sollte bei verkehrsberuhigten Bereichen allerdings nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund stehen und dies durch die Gestaltung des Straßenraums auch vermittelt werden.

Auf Grund dieser Art der Gestaltung kann es zu erhöhten Geschwindigkeiten sowie einer untergeordneten Rolle des Fußverkehrs kommen.

Abbildung 16: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Friedrichstraße

Handlungsvor- schlag:

Die vorhandene Trennung in Fahrbahn und Seitenraum wird aufgehoben. Dazu müssen Pflanzkübel neu positioniert werden und die Pflasterung der Oberfläche angepasst werden. Im Zuge der Neugestaltung kann die Aufenthaltsfunktion noch stärker in den Vordergrund gerückt werden und der verkehrsberuhigte Bereich mit Elementen der Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzgelegenheiten) ausgestaltet werden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 8.1 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 17: Beispiele für die Ausgestaltung verkehrsberuhigter Bereiche



Quelle: Planersocietät | Bad Krotzingen (li.), Karlsruhe (re.)

Weitere Ein- satzorte:

Luisenstraße

B2 – Gestaltung von Torsituationen

Problem/ Mangel:

Der Wechsel von Geschwindigkeitsbereichen im Stadtgebiet wird von einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht wahrgenommen. Oftmals ist der Wechsel nur durch ein Schild und nicht durch eine veränderte räumliche Gestaltung erkennbar. Dadurch kann es zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommen.

Die genutzten Schilder sind teilweise so positioniert, dass dadurch ein Hindernis für zu Fuß Gehende entsteht und der Gehwegbereich eingeschränkt wird.

Abbildung 18: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Lusenstraße

Handlungsvorschlag:

Die Änderung der Geschwindigkeitsbereiche sollte eindeutig dargestellt werden. Zu diesem Zweck werden an den Übergangsbereichen sogenannte Torsituationen gestaltet. Diese können aus baulichen Engstellen oder Oberflächenveränderungen am Beginn des Bereichs bestehen. Dadurch wird ein Wechsel der Geschwindigkeit klar erkennbar und es kommt zu einer Verkehrsberuhigung.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.3 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 19: Beispiele für Torsituationen



Quelle: Planersocietät | Bad Krotzingen (li.), Baden-Baden (re.)

Weitere Einsatzorte:

Friedrichstraße, Salinenstraße, Hofstraße

B3 – Instandsetzung von Gehwegen

**Problem/
Mangel:**

Hervorgerufen durch Witterungs- oder Wurzelschäden finden sich auf den Gehwegen im Stadtgebiet Oberflächen- und Strukturschäden. Dadurch werden die Hindernisfreiheit und Begehrbarkeit der Gehwege vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen beeinträchtigt.

Abbildung 20: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Huberstraße

Handlungsvorschlag:

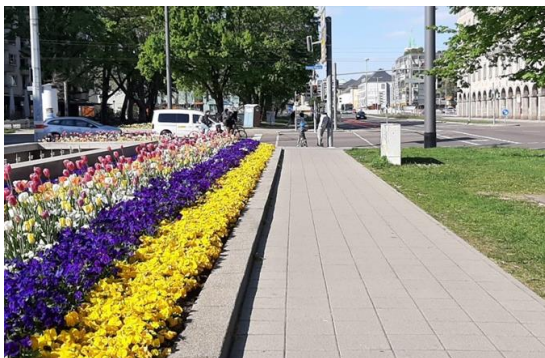
Die beschädigten Gehwege sind so auszubessern, dass gleichmäßige Oberflächenstrukturen entstehen. Durch die Instandsetzung der Gehwegschäden kann die Qualität im Fußverkehr deutlich verbessert werden. Bei der (Neu-) Pflanzung von Bäumen sollte darauf geachtet werden, dass der zur Verfügung stehende Bodenraum ausreichend dimensioniert ist, um Verwerfungen der Gehwegoberfläche vorzubeugen.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 3.1 Oberflächen

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 21: Beispiele für uneingeschränkt nutzbare Gehwege



Quelle: Planersocietät | Karlsruhe (li.), Baden-Baden (re.)

Weitere Einsatzorte:

Viktoriastraße, Luisenstraße

B4 – Nivellierung und Abflachung der Querneigung

Problem/ Mangel:

An manchen Stellen im Stadtgebiet weist der Gehweg eine starke Querneigung auf. Die Begehbarkeit der Gehwege wird auf Grund dieser Querneigungen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen stark beeinträchtigt.

Abbildung 22: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Karlstraße

Handlungs- vorschlag:

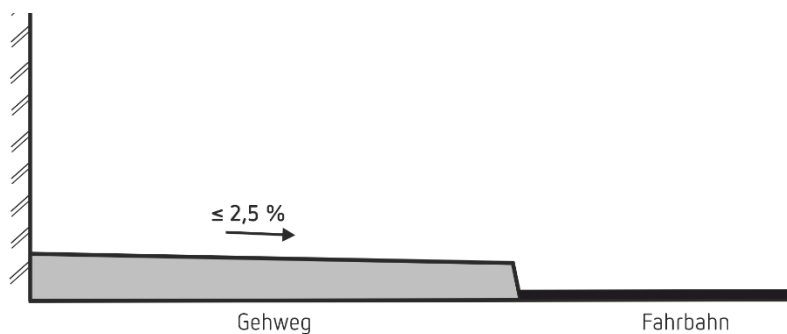
Umbau des Seitenraums zur Schaffung einer berollbaren, ebenen Gehwegoberfläche mit geringer Querneigung. Dadurch kann das Abdriften von Rollstühlen und Rollatoren vermieden werden.

Erläuterung und Hinweise:

Die Querneigung des Gehwegs sollte nicht mehr als 2,0 % betragen. In topografisch ebenen Bereichen ist eine Querneigung von max. 2,5 % möglich². An Grundstückszufahrten sollten diese Werte bestenfalls auch nicht überschritten werden, dennoch sind in diesen Bereiche Maximalquerneigungen von 6,0 % möglich³.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 23: Skizze der Querneigung von Gehwegen



Quelle: Planersocietät

Weitere Ein- satzorte:

Viktoriastraße

² Vgl. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), S. 23

³ Vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), S. 120

B5– Schaffung von mehr Fläche für den Fußverkehr

Problem/ Mangel: Die verfügbare Fläche für den Fußverkehr im verkehrsberuhigten Bereich wird durch ruhenden Verkehr eingeschränkt. Für Außenbegastronomie und Warenauslagen verbleibt nur ein eingeschränkter Platz. Dadurch kommt es zu beengten Situationen für den Fußverkehr.

Die vorhandenen Parkstände sind auf Grund ihrer Breite nur eingeschränkt für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar.

Abbildung 24: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Friedrichstraße

Handlungsvorschlag: Rückbau der Längsparkstände sowie Verbreiterung und dadurch Reduzierung der Schrägparkstände in den verkehrsberuhigten Bereichen. Dadurch kann die verfügbare Fläche für den Fußverkehr erhöht werden. Es ergeben sich weiterhin Vorteile für mobilitätseingeschränkte Personen.

Erläuterung und Hinweise: Alle Parkstände in verkehrsberuhigten Bereichen müssen eindeutig gekennzeichnet sind. Parken außerhalb der gekennzeichneten Flächen ist nicht zulässig. ⁴ Als Mindestparkstandbreite sollte 2,50 m, bei Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen eine Mindestparkstandbreite von 3,50 m angesetzt werden. ⁵

Kombination mit Maßnahmenvorschlag B1 möglich zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion im verkehrsberuhigten Bereich. Durch die Reduktion von Parkständen können diese Flächen für den Fußverkehr oder die Aufenthaltsqualität genutzt werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 25: Prinzipskizze verkehrsberuhigter Bereich



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: Luisenstraße

⁴ Vgl. VwV-StVO Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

⁵ Vgl. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), 4.2.2.1, FGSV, 2005

4.3 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (F)

C1 – Verdeutlichung von Verkehrszeichen

Problem/ Mangel: Einzelne Verkehrszeichen (beispielsweise Einfahrtsverbote oder Schilder zur Änderung der Höchstgeschwindigkeit) werden vom Kfz-Verkehr nur schlecht wahrgenommen. Dies kann daran liegen, dass diese nur klein oder nicht gut erkennbar sind. Durch die Nichtbeachtung dieser Verkehrszeichen kommt es zu einem regelwidrigen Verhalten und zu möglichen Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr.

Abbildung 26: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Luisenstraße

Handlungsvorschlag: Verkehrszeichen an einzelnen Stellen sollten deutlich dargestellt werden, z. B. durch eine solitäre Stellung oder eine Vergrößerung des Schildes. Bei Bedarf kann mit weiteren Hinweistafeln oder kreativen Hinweisen auf das Verkehrszeichen hingewiesen werden. An manchen Stellen bietet sich auch die Wiederholung des Verkehrszeichens als Markierung auf der Fahrbahn an.

Erläuterung und Hinweise: Siehe Handreichung: 7.2. Information

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Beispiele für eine Verdeutlichung von Verkehrszeichen



Quelle: Planersocietät | Metzingen (li.); Verkehrszeichen „Stop – Falsch“ zur Vermeidung von Geisterfahrern auf der Autobahn genutzt u. a. in Österreich und Bayern (re.)

Weitere Einsatzorte: Friedrichstraße, Hofstraße

C2 – Verbesserung der Wegweisung und Orientierung

Problem/ Mangel:

Die Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebiets sind nicht eindeutig beschildert. Wichtige Wegebeziehungen wie z. B. Solemar – Innenstadt, sind vor allem für ortsfremden Personen nicht einfach zu erkennen. In der Stadt fehlt es an Orientierungsmöglichkeiten und einem Wegweisungssystem.

Abbildung 28: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Rathaus

Handlungsvorschlag:

In Bad Dürkheim wird ein neues Wegweisungssystem etabliert. Dazu werden an entscheidenden Punkten im Stadtgebiet Orientierungshilfen in Form von Wegweisern und Hinweistafeln errichtet und diese einheitlich und leicht verständlich gestaltet. Dabei können Piktogramme und nützliche Angaben, wie Entfernungen, in das Wegweisungssystem integriert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 7.3 Wegweisung

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 29: Beispiel für Orientierungssysteme



Quelle: Planersocietät | Neuenburg am Rhein (li.), Mühlacker (re.)

Weitere Einsatzorte:

Gesamtes Stadtgebiet – Positionierung an wichtigen Quell- und Zielorten des Fußverkehrs, z. B. Solemar, Kurhaus, Busbahnhof, Rathaus, Haus des Gastes, Friedrichstraße

C3 – Ausbau des schulischen Mobilitätsmanagements

Problem/ Mangel:

Im direkten Schulumfeld (z. B. an der Grund- und Werkrealschule in der Schulstraße) kommt es zu Konflikten zwischen Elterntaxis und Schüler:innen. Des Weiteren kommt es teilweise zur Nutzung von gefährlichen Straßenabschnitten durch Schulkinder auf dem Schulweg.

Abbildung 30: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Schulstraße

Handlungs- vorschlag:

Die Stadt Bad Dürkheim stellt in Kooperation mit den Schulen Schulwegepläne auf. Schulwegepläne sind eine dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit die Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Im Zuge der Erarbeitung der Schulwegepläne können Maßnahmen schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Elternhaltestellen oder Laufbus-Angebote) diskutiert und in die Schulwegepläne inkludiert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 6 Schulwegplanung

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 31: Beispiel für unterschiedliche Arten von Geh-Schulwegeplänen



Quelle: Stadt Waiblingen (re.), Gemeinde St. Leon-Rot (re.)

Weitere Ein- satzorte:

Schulstandorte im Stadtgebiet: Grund- und Werkrealschule Bad Dürkheim, Ostbaarschule Oberbaldingen, Realschule „Am Salinensee“

C4 – Sensibilisierung für Geschwindigkeiten

Problem/ Mangel: Gemäß den Schilderungen der Anwesenden bei den Veranstaltungen des Fußverkehrs-Check halten sich in manchen Bereichen Rad- und Kfz-Verkehr nicht an die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten. Durch die oftmals unbewusste Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit kommt es zu gefährlichen Situationen mit dem Fußverkehr, z. B. beim Queren.

Abbildung 32: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Salinenstraße

Handlungsvorschlag: In sensiblen Bereichen sowie in Bereichen, in denen Überschreitungen der Geschwindigkeit bekannt sind, werden Geschwindigkeitsdisplays angebracht. Diese weisen den Rad- und Kfz-Verkehr auf die aktuell geltende Höchstgeschwindigkeit und führen zu einer Kontrolle durch Selbstkontrolle. Wenn sich in den entsprechenden Bereichen weiterhin eine große Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegt, können mobile oder stationäre Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt werden, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu gewährleisten.

Erläuterung und Hinweise: Dialogdisplays sind eine Möglichkeit die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu beeinflussen. Diese können zum einen die aktuelle Geschwindigkeit des Fahrzeugs darstellen, aber auch „Loben“ und „Tadeln“, z. B. durch Smileys. Laut UDV reduziert der Einsatz von Dialogdisplays die Geschwindigkeitsparameter (V_{mittel}) um 1,8 bis 6,0 km/h und erhöht zudem die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführenden.⁶

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 33: Beispiele für Geschwindigkeitsdisplay und Geschwindigkeitsmesssäule



Quelle: Planersocietät | Donaueschingen (li.), Laichingen (re.)

Weitere Einsatzorte: Friedrichstraße, Schulstraße, Luisenstraße, Waldstraße

⁶ UDV 2010 – Unfallforschung der Versicherer: Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Berlin, 2010.

C5 – Maßnahmen zur Rücksichtnahme

Problem/ Mangel:

In Bad Dürkheim kommt es an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Dies wird einerseits dadurch verursacht, dass der Radverkehr in manchen Bereichen auf die Fußinfrastruktur ausweicht, da die Bedingungen für den Radverkehr im vorgesehenen Mischverkehr nicht ideal sind. Andererseits kommt es auch in gemeinsam genutzten Bereichen wie z. B. verkehrsberuhigten Bereichen vereinzelt zu Konflikten.

Abbildung 34: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Karlstraße

Handlungsvorschlag:

Im Stadtgebiet können Markierungen, Schilder bzw. Kampagnen zur besseren Rücksichtnahme zu einem guten Miteinander zwischen dem Fuß- und Radverkehr beitragen. Wichtig ist hierbei eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Handreichung: Kapitel 4.4 Trennung Fuß- und Radverkehr

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 35: Beispiele für Kampagnen zum Miteinander



Quelle: Stadt Regensburg (li.), Stadt Lindau (Mitte), Radsam-Kampagne (re.)

Weitere Einsatzorte:

Gesamtes Stadtgebiet

4.4 Weitere Maßnahmenvorschläge (D)

D1 – Kontrastierung von Hindernissen

Problem/ Mangel: Einige Infrastrukturelemente (z. B. Treppenstufen, Poller, Schilder, Stadtmobiliar) in Bad Dürkheim 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 36: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Kurpark

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 an Hindernissen kann die Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen gesteigert werden. Dadurch kann die Hindernisarmut auf Gehwegen erhöht und die Sicherheit im öffentlichen Raum gesteigert werden.

Siehe Handreichung: Kapitel 3.3. Wahrnehmung

Erläuterung und Hinweise: Ausstattungs- und Möblierungselemente müssen so ausgebildet sein, dass blinde und sehbehinderte Menschen sie rechtzeitig und gefahrlos wahrnehmen können.⁷

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiele für kontrastierte Infrastrukturelemente



Quelle: Planersocietät | Höpfingen (li.), Stuttgart (re.)

Weitere Einsatzorte: Gesamtes Stadtgebiet

⁷ Vgl. DIN 18040-3 Infrastrukturelemente, Ausstattung, Möblierung im Verkehrs- und Freiraum

D2 – Sperrung des Rathausplatzes

Problem/ Mangel:

Die Aufenthaltsqualität im verkehrsberuhigten Bereich am Rathausplatz ist nicht sonderlich hoch. Durch den vorhandenen Durchgangsverkehr in der Luisenstraße wird dem Fußverkehr nur ein Teilbereich des Platzes zugewiesen und er kann sich nicht auf dem gesamten Platz aufhalten. Nutzungen sind nur bedingt möglich.

Abbildung 38: Foto der Situation



Quelle: Planersocietät, Rathausplatz

Handlungsvorschlag:

Der Rathausplatz wird für den Durchgangsverkehr gesperrt. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, in diesem Bereich die Aufenthaltsqualität auszubauen und die Nutzungsqualität zu erhöhen. Eine Sperrung des Rathausplatzes erfolgt in Bad Dürkheim bereits aktuell wöchentlich für die Nutzung des Wochenmarktes sowie zu besonderen Anlässen (z. B. Weihnachtsmarkt) – das kann verstetigt werden.

Die Sperrung sollte baulicher Art erfolgen, z. B. über eine Abpollerung des Platzes von der Luisenstraße aus.

Erläuterung und Hinweise:

Der Verkehr auf der Verkehrsbeziehung Kurpark – Friedrichstraße kann über Huberstraße – Salinenstraße – Bahnhofstraße die Sperrung umfahren. Während der Sperrung des Platzes im November 2023 wurden auf den Ausweichstraßen Verkehrsmengen erhoben. Diese legen nahe, dass eine Ableitung über die Ausweichstrecken gut möglich ist.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 39: Nutzungen des Rathausplatzes zu unterschiedlichen Anlässen



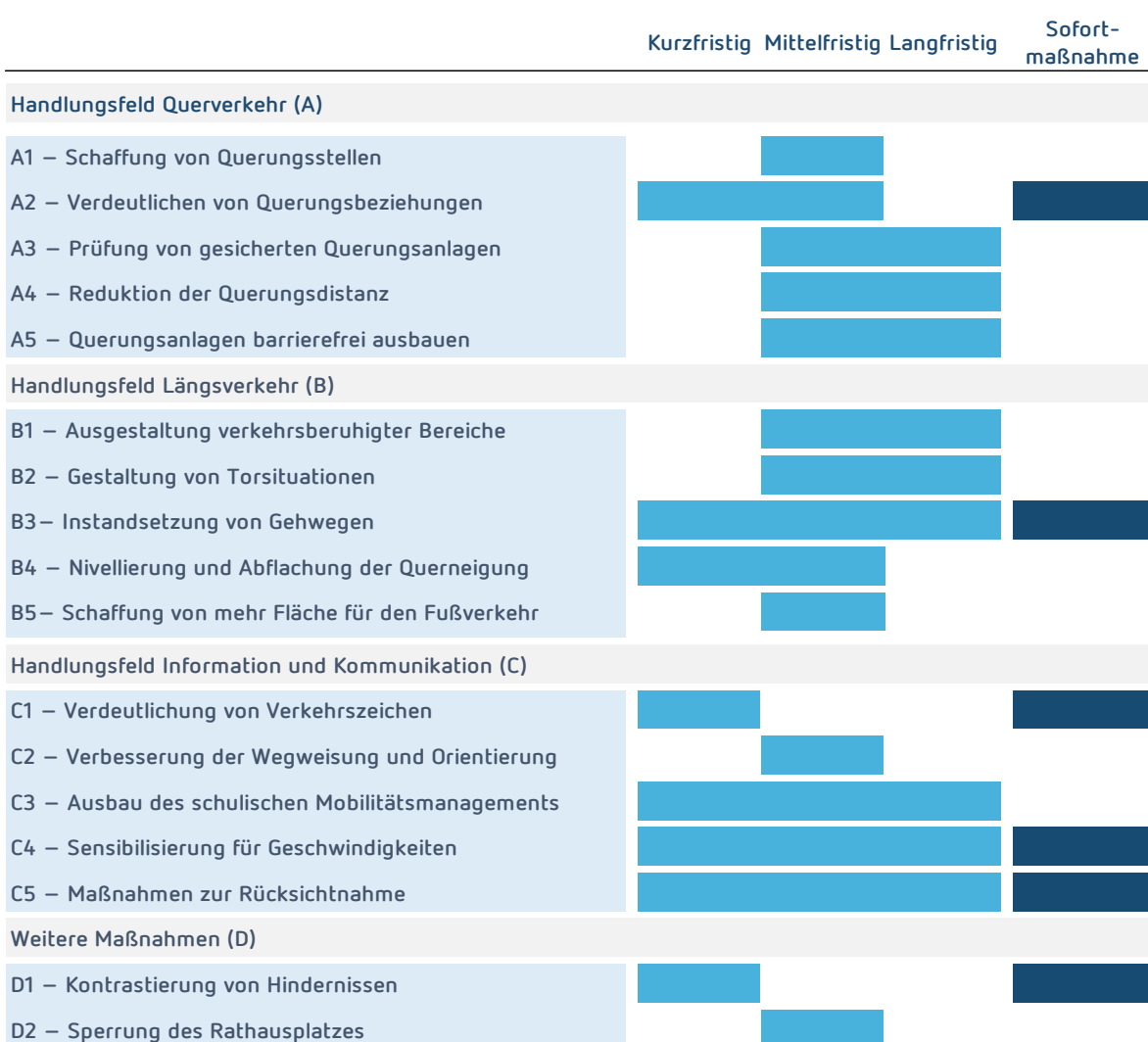
Quelle: Planersocietät (li.), Stadt Bad Dürkheim (re.)

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Bad Dürkheim 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 (evt. 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 40).

Abbildung 40: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge



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 als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

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

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurde über verschiedene kommunale Zielsetzungen im Fußverkehr für die Stadt Bad Dürkheim diskutiert. Dabei wurden mehrere Ziele im Beteiligungsprozess genannt. Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Trennung der Verkehrsteilnehmenden (z. B. keine Flächen im Mischprinzip)
- Barrierefreier Ausbau der Infrastruktur (z. B. Querungsanlagen oder Bushaltestellen)
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr (z. B. beim Queren)
- Attraktive, gut ausgebaute Infrastruktur (z. B. ohne Oberflächenschäden)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (z. B. über mehr Orte zum Verweilen oder für Kommunikation)
- Senkung des Durchgangsverkehrs
- Durchgängige, sichere und attraktive Wegenetze

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

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Bad Dürkheim 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 Bad Dürkheim haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

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

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

Zur Umsetzung vor Ort können **Personalstellen im Bereich Koordination Rad- und Fußverkehr** 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/>

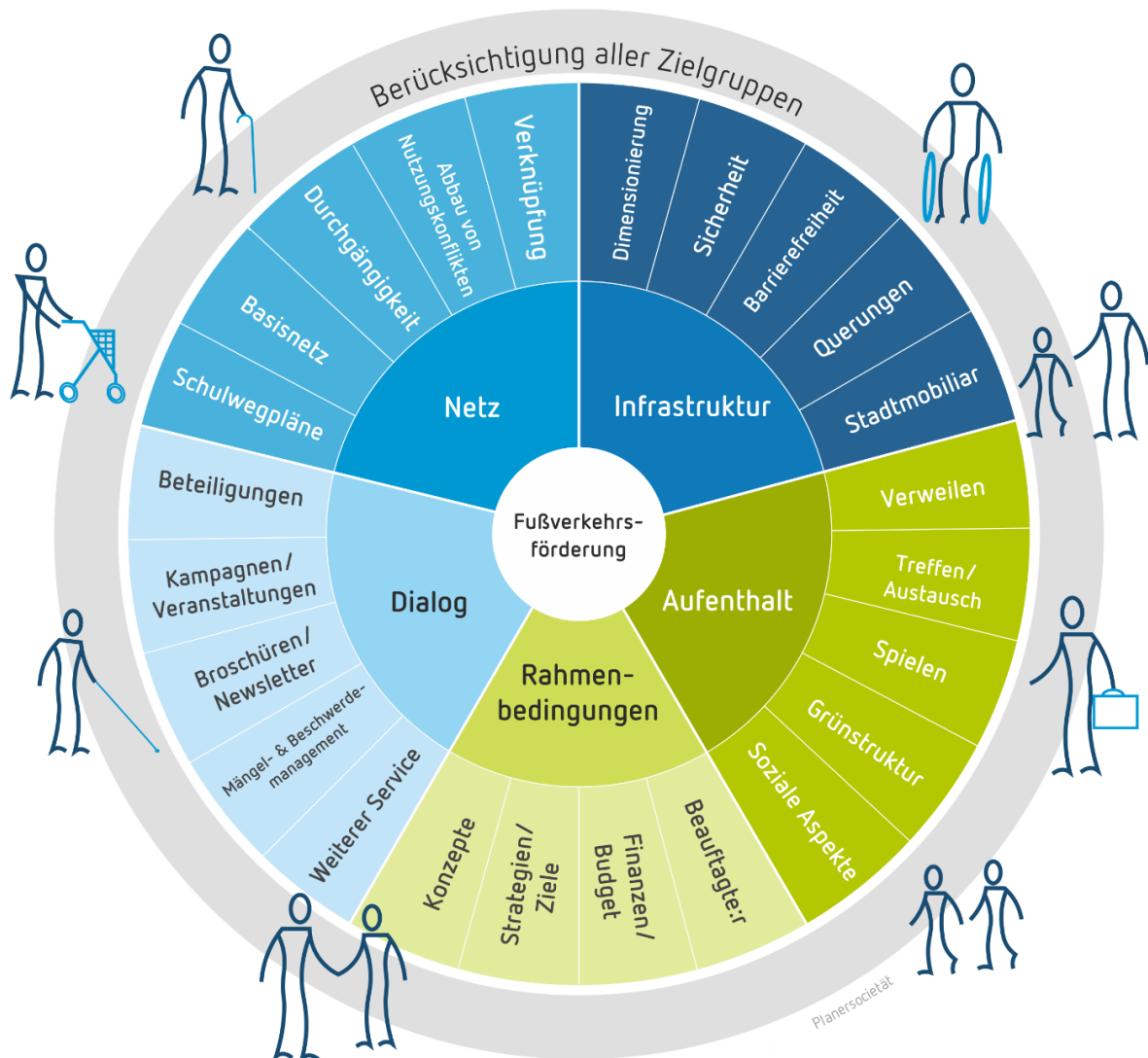
Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z. B. zu Fördermöglichkeiten und zu weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Informationen zu den **Ansprechpersonen für den Fußverkehr** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftra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



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 41).

Abbildung 41: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer:innen-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 Bad Dürkheim hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Er ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bestätigen das große Interesse am Fußverkehr.

Auch die Beschäftigung mit dem Fußverkehr im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks – bei Bürger-Workshops, Passantenbefragungen und der Bürgerbeteiligung „Perspektiven im Herzen von Bad Dürkheim“ – zeigt die starke Verbundenheit zur Thematik. Die Ergebnisse aus diesen Projekten wurden mit den Handlungsimpulsen aus den Fußverkehrs-Checks abgeglichen und bieten eine gute Grundlage für die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungskonzeptes in Bad Dürkheim. Dieses betrachtet alle Verkehrsteilnehmenden im gesamtstädtischen Kontext und kann durch die Berücksichtigung des Fußverkehrs diesen aktiv fördern und dadurch zu einer attraktiven Mobilität in Bad Dürkheim beitragen.

7 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bad Dürkheim 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 (04.10.2023)

Begrüßung und Vorstellung

Herr Bürgermeister Berggötz begrüßt die Teilnehmenden zum Auftakt-Workshop des Fußverkehrs-Checks 2023 in Bad Dürkheim. Er erläutert kurz die Hintergründe zur Bewerbung für den Fußverkehrs-Check. In seiner Begrüßungsrede geht er auf die Zukunft der Mobilität in Bad Dürkheim ein und betitelt, dass zur Erreichung des Oberziels einer attraktiven Innenstadt auch der Fußverkehr einen wichtigen Beitrag leistet. Da es sich bei Bad Dürkheim um einen Kurort handelt, spielt die fußläufige, barrierefreie Erreichbarkeit der wichtigen Ziele in seinen Augen eine zentrale Rolle. Auch Herr Schmid von der Planersocietät begrüßt die Anwesenden.

Hintergrundpräsentation

In seinem Vortrag geht Herr Schmid zunächst auf den Ablauf der Veranstaltung sowie den Ablauf der Fußverkehrs-Checks im Allgemeinen ein. Er erläutert, worum es sich bei den Fußverkehrs-Checks handelt, welche Ziele verfolgt werden und mit welchen Bausteinen diese erreicht werden sollen.

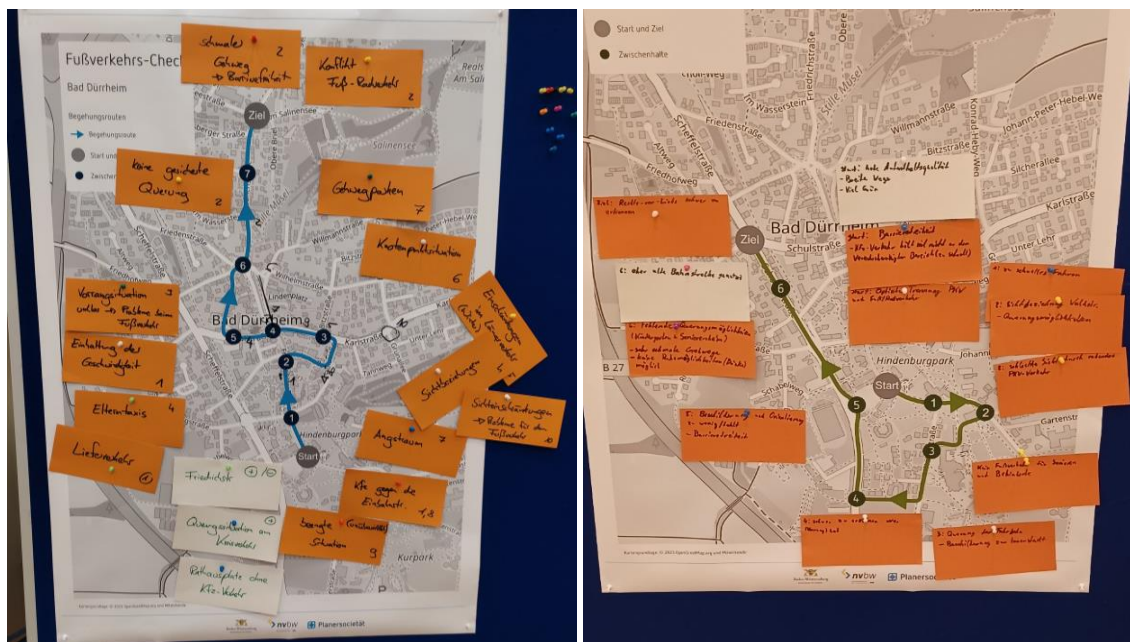
Herr Schmid schildert anhand von eindrucklichen Fotos, sowie Zahlen und Statistiken, aus bereits abgeschlossenen Fußverkehrs-Checks welche möglichen Problematiken im Fußverkehr auftreten können, aber auch welche Potenziale sich im Bereich des Fußverkehrs bieten. Abgeleitet daraus werden die Handlungsfelder des Fußverkehrs-Checks vorgestellt.

Arbeitsphase und Diskussion

Die Anwesenden werden in zwei Gruppen aufgeteilt und haben die Möglichkeit an Stellwänden zwei Routenvorschläge zu betrachten und Anmerkungen zur Routenführung, zu den angedachten Stationen sowie zu weiteren Gefahren- und Problemstellen im Untersuchungsgebiet zu geben. Ebenso haben die Teilnehmer die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können. Die Routenvorschläge wurden in vorbereitenden Arbeiten von Stadtverwaltung und Planersocietät erstellt.

Die Anwesenden diskutieren die vorgeschlagenen Punkte. Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen und Ergänzungen der Teilnehmenden ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, sollen von der Verwaltung sukzessive betrachtet und bearbeitet werden.

Abbildung 42: Diskussionsbeiträge zu den beiden Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen werden von den Teilnehmern für die beiden Untersuchungsgebiete und räumlich unabhängig eingebracht:

Nördlicher Abschnitt/Innenstadt:

- Der Friedrichstraße wird von den Teilnehmenden sowohl positive als auch negative Merkmalen zugewiesen. Positiv wird die Belebung der Straße sowie die Aufenthalts- und Verweilqualität wahrgenommen. Als negativ wird der Konflikt zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden beschrieben. So berichteten Teilnehmende von wild parkenden Lieferfahrzeugen, Kfz und (E-)Fahrräder, die sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich halten sowie Problemen mit Fahrzeugen, die gegen die Einbahnstraße in die Friedrichstraße einfahren.
Die Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs ist für einzelne Anwesende auch nicht eindeutig, sodass sie weiterhin von einer sichtbaren Trennung in Fahrbahn und Seitenraum sprechen, obwohl diese im verkehrsberuhigten Bereich nicht vorhanden sein sollte.
- Im Bereich Hofstraße wird erneut die Thematik des Kfz-Verkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße thematisiert.
- An den beiden Knotenpunkten Karlstraße / Bitzstraße und Karlstraße / Grünallee wird berichtet, dass es auf Grund von parkenden Fahrzeugen zu Sichteinschränkungen kommt. Auf Grund dessen entstehen für den Fußverkehr unübersichtliche Situationen und die Querung wird erschwert.
- In der Karlstraße im Bereich vor dem Supermarkt wird die Situation im Seitenraum als beengt beschrieben. Durch parkende Fahrzeuge und querenden Fußverkehr entsteht zusätzlich eine unübersichtliche Situation.
- Der Knotenpunkt Friedrichstraße / Karlstraße wird als gefährlicher Knotenpunkt beschrieben. Auf Grund des Endes des verkehrsberuhigten Bereichs entsteht an dieser Stelle eine

für manche Verkehrsteilnehmende unklare Vorrangssituation. Gemäß den Teilnehmenden sind die Kfz-Fahrer:innen mit der Situation am Knotenpunkt überfordert und achten deshalb weniger stark auf den Fußverkehr, der hier an verschiedenen Stellen quert. Auf Grund der Nähe zur Schule finden sich an diesem Knotenpunkt zudem viele Schüler:innen.

- Direkt vor der Schule in der Schulstraße wird von den Anwesenden die Situation der Elterntaxis angesprochen.
- Eine Teilnehmerin thematisiert den Knotenpunkt am Lindenplatz. Sie beschreibt diesen als unübersichtlich und schwierig zu queren. Die Gruppe überlegt, ob die Route eventuell an Station 6 zum Lindenplatz ausgeweitet wird.
- Auch in der Weiterführung des Lindenplatzes nach Süden zeigen sich für einige Teilnehmende Schwierigkeiten. Hier wird beschrieben, dass es auf Grund von illegalem Gehwegparken v.a. im Bereich vor dem Supermarkt zu beengten Situationen kommt. Der parallel verlaufende Fußweg an der Stillen Musel wird von einzelnen Personen auf Grund von zwielichtigen Gestalten als Angstraum empfunden und als zu Fuß Gehender eher gemieden.
- Im nördlichen Bereich der Friedrichstraße zwischen Kreisverkehr und Salinensee fehlt den Anwesenden eine gesicherte Querungsanlage. Zudem wird in diesem Bereich angemerkt, dass der Gehweg sehr schmal ausgebaut ist (v.a. auf der westlichen Straßenseite). Dies stellt einen großen Einschnitt in die Barrierefreiheit des Weges ein. Zudem kommt es gemäß den Schilderungen der Anwesenden in diesem Abschnitt der Friedrichstraße gehäuft zu Konflikten zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr, der die Flächen des Fußverkehrs benutzt.
- Als Gestaltungsidee bringen die Teilnehmenden die Sperrung des Rathausplatzes für den Kfz-Verkehr mit ein. Durch ein Durchfahrtsverbot an dieser Stelle können sich die Teilnehmenden eine gesteigerte Aufenthaltsqualität vorstellen.
- Positiv wird zudem die Querungssituation für den Fußverkehr am Kreisverkehr Scheffelstraße beschrieben.

Südlicher Abschnitt/Solemar und Kurpark:

- Am Rathausplatz wird von den Teilnehmenden positiv angemerkt, dass dieser, durch seine breiten Wege und die Grünelemente, eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Negativ wird angemerkt, dass der Platz ein starkes Defizit im Bereich Barrierefreiheit aufweist. Zudem scheint sich, laut den Teilnehmenden, der Kfz-Verkehr nicht an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit des verkehrsberuhigten Bereichs zu halten, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt. Ebenfalls bemängelt wird die Oberflächenbeschaffenheit des Platzes. Da hier Kopfsteinpflaster verlegt wurde, gestaltet sich das Vorankommen auf dem Platz mit Rollstühlen, Rollatoren oder anderen Gehhilfen schwierig. Der verkehrsberuhigte Bereich ist an dieser Stelle StVO-konform mit einer durchgehenden Pflasterung niveaugleich ausgestaltet. Einige Teilnehmende vermissen dadurch am Rathausplatz die gewohnte bauliche klare Aufteilung in „Fahrbahn“ und „Seitenraum“. Durch das Fehlen von Markierungen zur Abtrennung ist für manche Teilnehmende unklar an

welcher Stelle der Kfz-Fahrer wann sein wird und wie lange die Zeitlücke für eine Querung ist – dies führt zu Unsicherheiten. Durch das Einzeichnen einer „Fahrbahn“ würden sich einzelne Teilnehmenden bei der Querung sicherer fühlen.

- Im Bereich Luisenstraße merkten die Teilnehmenden an, dass sich der Kfz-Verkehr in ihrer Einschätzung nicht an die maximale Höchstgeschwindigkeit des verkehrsberuhigten Bereichs hält, weshalb am Knotenpunkt mit der Huberstraße regelmäßig Konflikte mit Fuß- und Radverkehr entstehen. Speziell die Querung wird von den Teilnehmenden als gefährlich beschrieben, da durch das Fehlverhalten des Kfz-Verkehrs die Grenzzeitlücken zu gering werden, um eine sichere Querung zu gewährleisten.
- Am Kurhaus mündet die Waldstraße in die Luisenstraße ein. Auf Grund der Dimensionen des Knotenpunktes und der Lage von Parkieranlagen im Knotenpunktbereich werden die Sichtbeziehungen im Knotenpunkt als eingeschränkt wahrgenommen. Die Querung im nördlichen Teil des Knotenpunkts ist über einen Fußgängerüberweg (FGÜ) möglich. Eine Querung südlich des Knotenpunktes ist laut den Teilnehmenden jedoch nur schwer oder gar nicht möglich. Vor allem sprachen die Teilnehmenden die schlechte Sicht auf die Fahrzeuge an, welche in die Waldstraße von Süden einbiegen. Diese sei vor allem durch den ruhenden Kfz-Verkehr beeinträchtigt. So können laut der Teilnehmenden, die Waldstraße querende Personen erst spät vom Kfz-Verkehr erkannt werden.
- Teilnehmende sprechen zudem den Bereich südlich des Knotenpunkts Luisenstraße /Waldstraße an, da es in diesem Bereich für Senioren und Menschen mit Behinderungen schwer ist zu Fuß voranzukommen, da es nur auf einer Straßenseite einen Gehweg gibt, welcher sehr schmal und uneben ist.
- In der Huberstraße gegenüber dem Haupteingang zum Solemar sprechen die Teilnehmenden vor allem die oftmals umständliche Querung der Fahrbahn an. An dieser Stelle kann wegen der Begrünung nicht immer direkt gequert werden. Ein weiterer Punkt ist die fehlende Beschilderung Richtung Innenstadt. Die Teilnehmenden merken an, dass vor allem ortsunkundige Personen den Weg zu Fuß in die Innenstadt nur schwer finden.
- Bei der Querungsstelle der Salinenstraße auf Höhe des Stadtkäfer Kindergarten entstehen für Teilnehmenden schwer einzuschätzende Situationen. Durch die verengte Fahrbahn wird der Schein erweckt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang hätten, was jedoch auf Grund der fehlenden gesicherten Querungsanlage nicht der Fall ist. Dies führt gemäß den Schilderungen teilweise zu Konfliktsituationen. Genutzt wird diese Querungsstelle, laut der Teilnehmenden, vor allem vom Kindergarten.
- Der Busbahnhof soll als „Tor zu Stadt“ den ersten Eindruck vermitteln. Eine Änderung der Nutzung der dort vorhandenen Parkfläche hin zur Aufenthaltsfläche stieß bei den Teilnehmenden auf zweierlei Meinungen. Zum einen fänden sie eine Aufenthaltsmöglichkeit schön, jedoch war der Großteil eher um die Verteilung des ruhenden Verkehrs besorgt, sollte sich etwas an der jetzigen Situation ändern. Negativ angesprochen wurde hier ebenfalls die fehlende Barrierefreiheit und das Fehlen von Schildern und Wegweisern Richtung Innenstadt.
- Im Bereich der Tankstelle in der Scheffelstraße sind die Gehwege sehr schmal, es gibt keine Rastmöglichkeiten wie Bänke oder ähnliches. Eine Querungsmöglichkeit gibt es in

diesem Bereich nicht. Die Frage, ob diese Strecke denn häufig für den Fußverkehr genutzt wird, wurde von den Teilnehmenden verneint. Die Teilnehmenden meinen, dass der Fuß- und Radverkehr eher „die alte Bahnstraße“ verwenden würde, da diese gesondert vom Kfz-Verkehr einen höheren Gehkomfort bietet.

- Am Knotenpunkt Scheffelstraße/Schulstraße/Riedstraße merken die Teilnehmenden an, dass durch den Versatz im Knotenpunktbereich nur schwer zu erkennen ist, wer Vorfahrt hat. Am Knotenpunkt gilt Rechts-vor-Links, es gibt eine gesicherte Quermöglichkeit, einen FGÜ nördlich des Knotenpunkts. Die Querung an anderen Stellen des Knotenpunkts gestaltet sich demnach, vor allem für Senioren und Menschen mit Behinderungen schwer, da durch den Versatz im Knotenpunkt unübersichtlich ist, von wo ein PKW kommt.

Allgemein/Sonstiges:

- Häufig thematisiert wurde die Barrierefreiheit, welche an vielen Stellen in Bad Dürkheim eingeschränkt ist. Dies stellt vor allem ein Problem für Senioren und Menschen mit Behinderungen dar. Da es sich bei Bad Dürkheim um einen Kurort handelt, an welchem sich viele Menschen mit (vorübergehenden oder permanenten) Mobilitätseinschränkungen aufhalten, ist dies ein sehr wichtiger Punkt für die Teilnehmenden.

Ausblick und Abschluss

Herr Schmid und Herr Raupp stellen gemeinsam die Ergebnisse aus der Arbeitsphase vor. Anschließend bedankt sich Herr Schmid bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und lädt alle Anwesende zu den anstehenden Begehungen im Oktober ein. Diese finden statt am 19. und 27. Oktober. Treffpunkt ist der Rathausplatz.

Auch Herr Bürgermeister Berggötz verabschiedet sich von allen Anwesenden und ermutigt die Teilnehmenden auch noch einmal vertieft Werbung für die Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks zu machen.

7.2 Erste Begehung (19.10.2023)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Donnerstag, den 19. Oktober 2023 um 16:00 Uhr die erste Begehung in der Stadt Bad Dürkheim statt. Die Begehung war mit 30 Teilnehmenden sehr gut besucht. Unter ihnen war eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl sowie eine Person mit einer Sehbehinderung.

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

Die Route verlief ausgehend vom Rathausplatz über die Luisenstraße und Friedrichstraße bis zur Salzstraße. Dann weiter über die Salzstraße und Hofstraße bis zur Karlstraße und dem Knotenpunkt Friedrichstraße an der Kirche. Von dort an der Schule vorbei über die Adlerstraße zum Lindenplatz sowie dem Kreisverkehr Adlerplatz. Das letzte Teilstück bildete die nördliche Friedrichstraße. Startpunkt: Rathausplatz

Frau Staatssekretärin Zimmer richtet das Wort an die Teilnehmenden und begrüßt alle Anwesenden. Sie weist ebenfalls auf die Hintergründe der Fußverkehrs-Checks hin und bedankt sich an der ersten Begehung teilnehmen zu dürfen.

Auch Herr Bürgermeister Berggötz und Herr Schmid (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden. Herr Schmid erklärt kurz die Ziele des Fußverkehrs-Checks und schildert die „Spielregeln“ der Begehung.

Abbildung 43: Begrüßung durch Bürgermeister Berggötz



Quelle: Planersocietät

Herr Limberger erläutert, wie sich die Stadtverwaltung die Gestaltung des Rathausplatzes vorstellt. Im Zuge der temporären Sperrung des Platzes sollen auch ein Tanzboden für Tanzkurse und Gruppentänze, sowie eine Ausstellung historischer Holzspielzeuge auf dem Platz installiert werden. Die modularen Elemente für die temporäre Umgestaltung von Ortsmitten aus dem Angebot des Landes werden größtenteils als sehr positiv wahrgenommen, jedoch gibt es einige Kritikpunkte. Die Teilnehmenden beschreiben die Podeste als nicht barrierefrei zugänglich und bedauern, dass die Möbel erst im Herbst aufgestellt wurden. Die geplante vorübergehende Sperrung des Rathausplatzes/des verkehrsberuhigten Bereichs wird ebenfalls als sehr positiv wahrgenommen. Der PKW-Durchgangsverkehr stört viele zu Fuß Gehende, so merken einige Teilnehmende an, dass eine Verlagerung des Verkehrs, durch eine dauerhafte Sperrung, für mehr Aufenthaltsqualität sorgt. Dies wünschen sich einige Teilnehmende. Der Parkplatz am Busbahnhof wird bei der Diskussion thematisiert. Herr Schmid verweist auf die zweite Begehung am 27.10.2023, bei dieser wird der Busbahnhof und der dahinter liegende Parkplatz eine der Stationen darstellen.

Station 1: Bahnhofstraße/Hofstraße

Bei dieser Station bemängeln die Teilnehmenden, dass sich der PKW-Verkehr nicht an die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich hält. Der Radverkehr wird von den Teilnehmenden ebenfalls als zu schnell beschrieben.

Die Gestaltung der Friedrichstraße in diesem Bereich impliziert eine Aufteilung der Straße in vermeintliche Seitenräume und eine „Fahrbahn“ – dies sorgt laut der Teilnehmenden dafür, dass der Kfz-Verkehr oftmals zu Fuß Gehende anhupen und von der „Fahrbahn“ verdrängen.

Die Teilnehmenden wünschen sich Bodenmarkierungen und Hinweisschilder, sowie digitale Geschwindigkeitsanzeigen, um den Kfz-Verkehr auf die geltende maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit hinzuweisen. Ebenfalls missachtet der Kfz-Verkehr in der Hofstraße die Einbahnstraße. Zudem ist der „Seitenraum“ in der Friedrichstraße durch parkende Fahrzeuge beengt und nicht dadurch barrierefrei, da der Platz nicht für Begegnungsfälle mit Rollatoren oder Kinderwagen ausreicht.

Station 2: Friedrichstraße

Diese Station stellt die wichtigste Station der Begehung dar, da sie die meisten Themen des diesjährigen „Mottos“ der Fußverkehrschecks Baden-Württemberg darstellt: „Ideen für attraktive Stadtzentren“.

Abbildung 44: Station 2: Friedrichstraße



Quelle: Planersocietät

Durch viele Hindernisse, wie Stühle, Fahrräder oder Mülltonnen im „Seitenraum“ ist der vermeintliche „Gehweg“ blockiert und nicht barrierefrei, so einige der Teilnehmenden. Frau Teichert schlägt eine Reduzierung der Anzahl der Parkstände und eine Verbreiterung dieser vor, um diese behindertengerecht zu gestalten. Frau Staatssekretärin Zimmer gibt als Denkanstoß die Idee, die Ausrichtung der Parkstände zu verändern, um mehr Platz im Straßenraum zu schaffen und gleichzeitig die Breite der Parkstände anzupassen. Die Teilnehmenden bemängeln, dass der Gehweg in der Außengastronomie endet, wodurch die Fortbewegung zu Fuß nur zwischen den eng gestellten Tischen und Stühlen möglich ist, ohne die Straßenseite zu wechseln. Jedoch wird die Außengastronomie von den Teilnehmenden als überwiegend positiv wahrgenommen, da sie die Innenstadt bereichert und belebt und vor allem die Aufenthaltsfunktion der Straße steigert. Begegnungsfälle mit anderen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gestalten sich durch die Bestuhlung im „Seitenraum“ oft als schwer oder nicht möglich. Als Denkanstoß stellt Herr Schmid die Frage an die Teilnehmenden, ob eine abschnittsweise Sperrung der Friedrichstraße und eine Umwidmung in eine Fußgängerzone die Aufenthaltsqualität verbessern könne und welche Auswirkungen diese Sperrung für die Friedrichstraße und umliegende Straßen hätte. Einige Teilnehmende antworten, dass der Kfz-Verkehr essenziell wichtig für die Gastronomie in der Friedrichstraße ist. Sie bemängeln die längeren Fußwege durch die Innenstadt, welche durch eine Sperrung der Friedrichstraße für den Kfz-Verkehr entstehen würden.

Die Teilnehmenden merken zudem an, dass es mit dem Radverkehr oft zu Konflikten kommt, da durch den ruhenden Kfz-Verkehr und „zugestellte Gehwege“ enge „Seitenräume“ entstehen, in welche der Radverkehr mit hoher Geschwindigkeit ausweicht, wenn die restliche Fahrbahn durch den Kfz-Verkehr blockiert ist.

Station 3: Karlstraße / Hofstraße

An dieser Stelle sprechen die Teilnehmenden vor allem über die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, welche durch die im Knotenpunkt parkenden PKW entstehenden Sichtbehinderungen entstehen. Die Teilnehmenden bemängeln die willkürlich abgestellten Kfz, welche laut ihrer Aussage „mitten auf der Fahrbahn“ und auf den Gehwegen des Knotenpunkts Karlstraße / Hofstraße in die Hofstraße hinein parken.

Zwischenstation: Karlstraße (CAP-Markt)

In der Karlstraße bemängeln die Teilnehmenden vor dem CAP-Markt und im Seitenraum die starke Querneigung, welche es für Personen mit Rollstuhl oder Rollator schwer macht die Gehwege zu nutzen. Der Gehweg auf der Nordseite führt hierbei im „Zick-Zack“ um die Parkierungsanlagen herum. Dieser mäandrierende Verlauf des Gehwegs gepaart mit der starken Querneigung sowie Stufen stellt für die Teilnehmenden ein großes Problem in Bezug auf Barrierefreiheit dar.

Dennoch herrsche laut der Teilnehmenden an dieser Stelle ein hoher Parkdruck, weshalb eine Reduzierung der Parkstände nicht in Frage käme. Hierzu kamen Vorschläge zur Neugestaltung des Seitenraums auf. Die Stadtverwaltung habe bereits länger Kenntnis über die hier herrschende Parkraumsituation und ist bereits bemüht diese zu ändern durch eine Veränderung der Verkehrssituation in diesem Bereich.

Abbildung 45: Begehungsgruppe vor dem CAP-Markt



Quelle: Planersocietät

Station 4: Friedrichstraße / Karlstraße (Kirche)

Die Querung des Knotenpunkts mit der Friedrichstraße wird von den Teilnehmenden nicht als oberste Priorität wahrgenommen. Stattdessen steht im Vordergrund, dass für den Kfz-Verkehr nicht klar ist, wie die Vorrangregelung am Knotenpunkt ist und der Kfz-Verkehr deshalb immer wieder den Vorrang des Fußverkehrs missachtet und Personen gefährdet. Einige Teilnehmende merken an, dass die Absenkungen der Bordsteine nicht ausreicht, um den Knotenpunkt mit einem Rollator oder Rollstuhl zu queren. Es fehlen taktile Leitelemente, was die Querung für Personen mit Sehbehinderung schwer gestaltet. Auch der Radverkehr an dieser Stelle wird von den Teilnehmenden stark kritisiert. Dieser fährt laut den Teilnehmenden zu schnell und auf dem Gehweg,

sowie über den Fußgängerüberweg, wodurch es zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt. Die Gruppe wünscht sich hier mehr/bessere gesicherte Quermöglichkeiten für die Schulkinder. Der Kfz-Verkehr fährt oftmals, so die Teilnehmenden, entgegen der Fahrtrichtung in der Einbahnstraße in den verkehrsberuhigten Bereich. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden eine bessere Radverkehrsführung in den verkehrsberuhigten Bereich. Für die Querung der Friedrichstraße ist in diesem Knotenpunkt kein Fußgängerüberweg, sondern eine Querungshilfe in Form einer abgesenkten Mittelinsel vorhanden. Auch hier fehlen taktile Leitelemente. Bei der Mittelinsel zur Querung der Friedrichstraße finden die Teilnehmenden deshalb den Denkanstoß von Herrn Schmid ein Doppelbord oder ähnliches gut, um diese Querung barrierefrei zu gestalten.

Abbildung 46: Begehungsgruppe vor dem Knotenpunkt Karlstraße / Friedrichstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Schule

Zu dieser Station gibt Herr Schmid noch einige Denkanstöße an die Teilnehmenden. Er spricht vor allem Elterntaxis, Hol- und Bringverkehr sowie schulisches Mobilitätsmanagement an. Hierbei weist er darauf hin, dass die Situation vor der Schule durch einrichten eines Laufbusses und einer Elternhaltestelle entspannen könnte und den Hol- und Bringverkehr ordnen und effizienter gestalten könnte. Die Gruppe ist sich einig, dass in den Zu- und Abgangszeiten die Kinder vor dem Schulgebäude eher direkt vor der Einfahrt queren, anstatt die Lichtsignalanlage zu nutzen. Hierdurch entstehen öfter Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Hier wünschen sich die Teilnehmenden mehr gesicherte Quermöglichkeiten. Laut Herrn Berggötz gibt es an der Schule auch Schülerlotsen, die Schulkindern beim Queren der Straße begleiten. Die Idee eines Laufbusses und einer Elternhaltestelle finden die Teilnehmenden gut.

Die Gruppe merkt an, dass eine Versetzung der Lichtsignalanlage und eine Reduzierung der Anzahl an Parkplätzen die Querung der Fahrbahn für Schüler attraktiver und sicherer machen würde.

Station 6: Lindenplatz/Kreisverkehr Friedrichstraße

Auf dem Weg zur Station 6 fallen den Teilnehmenden noch einige Punkte auf. Zum einen ragt die Treppe eines Gebäudes in den Gehweg hinein, was es für Personen mit Rollstuhl oder Rollator schwer macht hier auf dem Gehweg voranzukommen. Zudem sind einige Teile des Gehwegs sehr schmal, die Durchgängigkeit wird für manche Personengruppen eingeschränkt.

Auf dem Lindenplatz sprechen die Teilnehmenden vor allem die schlechten Sichtbeziehungen und großen Querungsdistanzen an. Hier wünscht sich die Gruppe gesicherte Querungsmöglichkeiten. Parkende PKW auf dem Platz sorgen für schlechte Sichtverhältnisse. Durch Gehwegparken vor dem Altglas-Container wird der Gehweg sehr schmal, so die Teilnehmenden. Zudem sollen, laut der Gruppe, PKW vermehrt auf der falschen Straßenseite fahren, was laut der Gruppe durch die unklare Verkehrsführung auf dem Platz zustande kommt.

Den Weg an der Stillen Musel beschreiben die Teilnehmenden als dunklen Angstraum, an welchem sich abends vermehrt Betrunkene aufhalten sollen, welche den Weg mit Müll verschmutzen. Zudem werden, trotz Verbot, die Enten gefüttert, wodurch der Weg und die Bänke durch Kot verunreinigt werden.

Die öffentliche Toilette am Kreisverkehr sei durch die schweren Türen mit einem Rollstuhl oder Rollator nur schwer zu betreten, so die Teilnehmenden. Für ganz Bad Dürkheim wünscht sich die Gruppe mehr öffentliche WCs und eine bessere Beschilderung, wo diese zu finden sind. Auch ein Plan, auf welchem öffentliche WCs eingezeichnet sind, ist im Gespräch.

Station 7: nördliche Friedrichstraße

An dieser Stelle fährt der Radverkehr unerlaubterweise auf dem Gehweg, da sich die Radfahrenden auf der Fahrbahn durch den zu schnell fahrenden Kfz-Verkehr nicht sicher fühlen. Durch abschnittsweise Verengungen des Gehwegs kommt es hier zu vermehrten Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Durch den zu schnellen Kfz-Verkehr und die eingeschränkten Sichtbeziehungen durch die Längsneigung der Straße ist für die Teilnehmenden eine Querung der Fahrbahn für den Fußverkehr gefährlich. Vor allem mobilitätseingeschränkte Personen können die Fahrbahn oft nur in Verbindung mit längeren Wartezeiten gefahrlos überqueren, da durch das Missachten der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs die Grenzzeitlücken zu klein sind. Die Gruppe fände eine Fahrbahnverengung an einer Querungsstelle oder eine Mittellinsel würde das Queren der Fahrbahn sicherer und leichter machen. Durch fehlenden Bordstein weichen PKW immer wieder auf den Gehweg aus. Hierbei kommt es zu Konflikten mit dem Fuß und Radverkehr, welche den ausweichenden PKW ausweichen.

Ziel: Am Salinensee

Wegen der schon fortgeschrittenen Zeit fand die Verabschiedung der Teilnehmenden an Station 7 statt. Frau Zimmer und Herr Spettel richten noch einmal das Wort an die Teilnehmenden und verabschieden diese. Herr Schmid (Planersocietät) richtet ein Schlusswort an die Teilnehmenden und verabschiedet diese mit dem Hinweis auf die zweite Begehung am 27.10.2023 und lädt die Teilnehmenden ein wieder teilzunehmen.

7.3 Zweite Begehung (27.10.2023)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Freitag, den 27. Oktober 2023 um 16:00 Uhr die zweite Begehung in der Stadt Bad Dürkheim statt. Die Begehung war mit 23 Teilnehmenden sehr gut besucht. Unter ihnen war eine mobilitätseingeschränkte Person im Rollstuhl. Zudem wurden Hilfsmittel zur Selbsterfahrung genutzt, um auf Barrieren im Fußverkehr aufmerksam zu machen.

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

Die Route verlief ausgehend vom Rathausplatz über die Luisenstraße, vorbei am Kurhaus und durch den Kurpark bis zum Solemar. Von dort über die Salinenstraße zum Busbahnhof und weiter über die Scheffelstraße bis zur Kreuzung mit der Schulstraße.

Startpunkt: Rathausplatz

Herr Limberger (City Manager Bad Dürkheim) und Herr Schmid (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden. Herr Schmid erklärt kurz die Ziele des Fußverkehrs-Checks und den Ablauf der heutigen Begehung.

Abbildung 47: Begrüßung durch Herrn Limberger



Quelle: Planersocietät

Herr Schmid führt thematisch in die Begehung ein und spricht noch einmal die bei der ersten Begehung angesprochenen Themen zum Rathausplatz an. Des Weiteren erfragt Herr Schmid ob den Teilnehmenden außer der bereits in der ersten Begehung genannten Punkte noch weitere Konfliktstellen zu dieser Station einfallen. Einige Teilnehmende merken an, dass der Zugang zum Haus des Bürgers nicht barrierefrei ist – Im Haus des Bürgers finden verschiedene Arten von Veranstaltungen, wie z.B. öffentliche Gemeinderatssitzungen, statt. Herrn Limberger bestätigt, dass dieses Thema bereits öfter Gesprächsthema in der Stadtverwaltung war und schildert die Pläne, dass ein barrierefreier Ausbau zeitnah erfolgen soll.

Um auf das Thema Barrierefreiheit auch im öffentlichen Raum gezielt hinzuweisen, gibt Herr Schmid während der Begehung verschiedene Hilfsmittel an die Teilnehmenden aus, zu Beginn der Begehung einen Rollator.

Station 1: Luisenstraße

An dieser Station bemängeln die Teilnehmenden, dass sich ihrer Meinung nach der PKW-Verkehr nicht an die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich hält – einige der Teilnehmenden schildern beobachtete Geschwindigkeitsüberschreitungen und Situationen, in denen die Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende in diesem Bereich gefehlt hat. Auf

Grund dieser Beobachtungen fühlen sich die Teilnehmenden nicht sicher die Straße zu queren. Hinzu kommt, dass auf Grund der Einmündung, Querungs- oder Fahrtbeziehungen nicht immer eindeutig erkennbar sind, was zu Missverständnissen und Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmenden führt.

Die Teilnehmenden sehen einen Grund für das Verhalten, dass der verkehrsberuhigte Bereich vom Kfz-Verkehr erst ab dem gepflasterten Untergrund angenommen wird. Herr Schmid gibt einige Beispiele zur Verkehrsberuhigung, z. B. das Errichten von baulichen Elementen (Hindernissen) zur Verkehrsberuhigung, die Aufpflasterung von Knotenpunkten oder die Verwendung eines anderen Fahrbahnbelags. Bei der Verwendung eines anderen Fahrbahnbelags ist auf die Verwendung eines geeigneten Materials zu achten. Bei der Verwendung eines ungeeigneten Fahrbahnbelags kann es vorkommen, dass die Querung für mobilitätseingeschränkte Personen nicht vereinfacht, sondern evtl. sogar erschwert wird.

Die Durchfahrt der Luisenstraße in Richtung Friedrichstraße ist jeden Freitag auf Grund des Wochenmarktes gesperrt. Die Beschilderung dazu an dieser Station ist laut der Teilnehmenden zu klein, weshalb sich immer wieder PKW in den Bereich verirren und in der Straße wenden müssen. Eine Querung der Straße ist in diesem Fall nur schwer möglich, da die rangierenden PKW oft nicht auf ihren Fahrweg achten und es zu Sichteinschränkungen auf zu Fuß Gehende kommen kann.

Abbildung 48: Begehungsgruppe in der Luisenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Kurhaus/Waldstraße

Die Teilnehmenden bemängeln an diesem Knotenpunkt vor allem, dass eine Querung des Knotenpunkts nur schwer möglich ist. Dies liegt vor allem an den großen Querungsdistanzen. Auf der westlichen Seite der Luisenstraße endet der Gehweg ohne Querungsmöglichkeit auf Höhe des Haus-Nr. 18. Auf Höhe des Einmündungsbereiches der Waldstraße befinden sich Grünflächen auf beiden Fahrbahnseiten, sodass Personen an dieser Stelle nicht queren können und entweder einen Umweg in Kauf nehmen müssen oder gemäß den Schilderungen der Teilnehmenden teilweise quer über den Knotenpunkt laufen. Durch die im Knotenpunkt parkenden Fahrzeuge ist die Sicht in die Waldstraße, von Süden kommend, eingeschränkt, was in Kombination mit den Einschränkungen an den potenziellen Querungsstellen zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Kfz-Verkehr führt. Darüber hinaus nähert sich der Kfz-Verkehr aus der Waldstraße kommend gemäß den Aussagen der Teilnehmenden mit erhöhten Geschwindigkeiten. Durch die eingeschränkten Sichtbeziehungen am Knotenpunkts sowie die geschilderte erhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs häufen sich die Beinaheunfälle, so die Gruppe. Ein Verzicht auf die Parkstände im

Knotenpunktbereich ist allerdings auf Grund der Umfeldnutzung (Kurhaus, Veranstaltungslocations etc.) nicht möglich, so die Teilnehmenden.

Zur Fortführung der Begehung nutzt die Gruppe den Fußgängerüberweg, der in den Kurpark führt. Dieser ist nur auf einer Fahrbahnseite abgesenkt und nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Vor der Querung gibt Herr Schmid noch weitere Hilfsmittel an die Gruppe aus: Hierzu zählen Brillen, welche Seheinschränkungen simulieren und Langstöcke (Blindenstöcke). Die Teilnehmenden wechseln sich mit den unterschiedlichen Hilfsmitteln ab.

Abbildung 49: Knotenpunkt Luisenstraße/Waldstraße vor dem Kurhaus



Quelle: Planersocietät

Die Teilnehmenden berichten von der Querung der Luisenstraße mit Hilfsmitteln und beschreiben die Situation als schwierig. Der Teilnehmer mit dem Rollator beschreibt die starke Querneigung des Gehwegs auf der einen Fahrbahnseite sowie die nicht abgesenkte Kante als problematische Hindernisse bei der Querung. Den Teilnehmenden mit Langstock fällt die Querung auch nicht leicht, da sie Schwierigkeiten haben mit dem Langstock die unterschiedlichen Bodenbeläge zu ertasten, und somit beispielsweise beim Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn Probleme haben. Herr Schmid verdeutlicht den Teilnehmenden anhand eines Versuches mit einem grauen Pfosten und einer gelben Warnweste die Wichtigkeit der Kontrastierung für die Wahrnehmbarkeit von Objekten. Vor allem Objekte mit gleicher Farbe lassen sich mit den Brillen schwer unterscheiden, starke Unterschiede hervorgerufen durch eine ausgeprägte Kontrastierung, werden auch mit den Brillen deutlich.

Station 3: Solemar

Beim Weg durch den Kurpark bezieht sich eine Teilnehmerin auf das soeben durchgeführte Experiment der Kontrastierung und merkt an, dass der Bereich um den Springbrunnen mit Stufen versehen ist, welche man nur schlecht wahrnehmen könne, da diese die gleiche Farbe wie der restliche Weg haben. Der Gruppe fallen im Kurpark noch weitere Punkte auf: Die Steigung der Brücke über die Stille Musel sowie des Anstiegs zur Huberstraße stellen für Personen mit Rollstuhl und Rollator eine Anstrengung dar. Auch in Bezug auf die Oberflächenstruktur gibt es Anmerkungen, z.B. wird der gepflasterte Boden nach der Brücke von Personen mit Langstock als verwirrend wahrgenommen und es gibt Schwierigkeiten bei der Befahrung mit dem Rollator.

Vor dem Solemar wünschen sich die Teilnehmenden einen Fußgängerüberweg. Aktuell ist die Querung auf Grund der begrünten Seitenräume nicht überall möglich. Zudem bemängeln die Teilnehmenden den schlechten Zustand der Gehwege in der Huberstraße.

Vom Haupteingang des Solemar zum Parkplatz hat der Fußweg eine stärkere Steigung, was vor allem ein Problem für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt. Da es dazu kommt, dass der Sonderparkstand für mobilitätseingeschränkte Personen von anderen PKW unrechtmäßig genutzt wird, müssen mobilitätseingeschränkte Personen manchmal einen weiter entfernten Parkplatz suchen, was mit Einschränkungen, wie einem längeren Fußweg, verbunden ist. Krankenfahrdienste können jedoch auch die Zufahrt zum Solemar nutzen und direkt vor dem Eingang halten, um Personen zu bringen oder zu holen.

Nach der Thematisierung im Auftaktworkshop besprochen, gibt Herr Schmid an dieser Stelle den Denkanstoß zur Wegweisung und Orientierung vom Solemar zur Innenstadt. Die Teilnehmenden schildern, dass Ortsunkundige oft nicht wissen, dass Bad Dürkheim eine Innenstadt hat oder wo sich diese befindet. Hier wünschen sich die Teilnehmenden mehr und größere Schilder zur Innenstadt. Diese sollten laut der Teilnehmenden mit Kilometerangaben versehen werden, um die Wegdistanzen besser einschätzen zu können. Ein Shuttlebus, welcher Personen vom Solemar in die Innenstadt bringen soll, ist ebenfalls Thema.

Zwischenstation: Südliche Huberstraße

Auf dem Weg zur Station 4 an der Salinenstraße stoppt die Gruppe an der Querung der Huberstraße auf Höhe des Fußwegs zur Salinenstraße. Der dortige unebene Fahrbahnbelag stellt für mobilitätseingeschränkte Personen eine Problemstelle dar. Die Teilnehmenden wünschen sich einen glatteren Fahrbahnbelag. Gleichzeitig nehmen die Teilnehmenden diese Querungsstelle aber als sehr positiv wahr, da hier eine niveaugleiche Querung mit vorgezogenen Seitenräumen besteht. Dies macht den Kfz-Verkehr auf die Querung aufmerksam und verlangsamt ihn. Die Teilnehmenden wünschen sich, dass diese Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr über farbige, flächige Markierungen noch verstärkt wird.

Station 4: Salinenstraße/Kindergarten

An der Querungsstelle der Salinenstraße auf Höhe des Kindergartens wurden auf beiden Fahrbahnseiten Bäume gepflanzt, um auf die Querungsstelle hinzuweisen und Aufmerksamkeit zu erzeugen. Dies soll dem Kfz-Verkehr signalisieren, dass in diesem Bereich zu Fuß Gehende queren könnten und auf Grund dessen die Geschwindigkeit im Bereich der Querung angepasst werden sollte. Laut den Teilnehmenden ist dies jedoch nicht der Fall. Durch den „Außerorts-Charakter“ des Fahrbahnabschnitts fahren Pkw tendenziell zu schnell, trotz der ausgeschilderten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Tempo-30-Zone). Die Teilnehmenden berichten weiter, dass die Achtsamkeit des Kfz-Verkehr an dieser Stelle auf andere Verkehrsteilnehmende wie den Fußverkehr eingeschränkt ist.

Die Teilnehmenden wünschen sich daher eine gesicherte Quermöglichkeit, vorzugsweise einen Fußgängerüberweg. Herr Fetzer (Straßenverkehrsbehörde, Schwarzwald-Baar-Kreis) erklärt jedoch, warum die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs an dieser Stelle ggf. nicht möglich ist: Er begründet seine Erklärung mit den guten Sichtverhältnissen im Fahrbahnabschnitt und der Tempo-30-Zone. Ein entscheidender Grund ist auch der Radverkehr, welche auf einem

gemeinsamen Geh- und Radweg im Querverkehr geführt wird. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Verlängerung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs ist gemäß den Regelwerken nicht vorgesehen, da es hier zum Falschverhalten kommen könnte und das Konfliktrisiko steigt.

Die Gruppe gibt weitere Vorschläge zu Verkehrsverlangsamung. Sie schlagen das Aufstellen von Hindernissen und das Einrichten von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen vor.

Abbildung 50: Querungsstelle Salinenstraße auf Höhe des Kindergartens



Quelle: Planersocietät

Station 5: Busbahnhof

Der Busbahnhof wird von den Teilnehmenden als positiv wahrgenommen – sie sehen keinen Änderungsbedarf an der Infrastruktur. Die einzige Veränderung wünscht sich die Gruppe in Bezug auf die Beschilderung. Vor allem auf der Wegebeziehung Busbahnhof – Innenstadt fehlen in den Augen der Teilnehmenden Schilder. Die aktuelle Beschilderung ist zu klein und zu unauffällig.

Bezüglich des Parkplatzes hinter dem Busbahnhof merken die Teilnehmenden an, dass dieser sehr grau und uneben ist und für Ortsunkundige sehr unübersichtlich sei, da die Parkstände frei wählbar und nicht eingezeichnet sind. Herr Schmid überlegt gemeinsam mit der Gruppe, ob man einen Teil des Parkplatzes in Aufenthalts- oder Grünflächen umwandeln sollte. Ein Teil der Gruppe findet dies unter dem Stichwort der Klimaanpassung von versiegelten Flächen gut, der Großteil der Gruppe plädiert jedoch dafür, den Platz so beizubehalten, da im nahen Umfeld einige schöne Grün- und Aufenthaltsflächen vorhanden sind, die man gut nutzen kann.

Station 6: Scheffelstraße

Die Teilnehmenden berichten, dass viele Personen, v.a. ältere Menschen, direkt vor dem Altenheim auf Höhe der Einmündung Viktoriastraße queren, anstatt die Fußgängerüberwege im Süden oder Norden zu verwenden. Dadurch kommt es zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr.

Auf die Frage, ob im Längsverkehr eher die Scheffelstraße oder der parallel verlaufende Alte Bahnweg genutzt wird, spricht sich die Mehrheit für den Alten Bahnweg aus, da in der Scheffelstraße die Gehwege schmal sind und Schäden an der Oberfläche aufweisen. Auf dem Alten Bahnweg entstehen jedoch Konflikte mit dem Radverkehr. Die Querung der Viktoriastraße auf dem

Alten Bahnweg wird von den Teilnehmenden als gefährlich beschrieben, da hier durch den ruhenden Kfz-Verkehr die Sicht auf sich nähernden PKW versperrt ist.

Der Kreisverkehr in der Scheffelstraße wird positiv wahrgenommen, u.a. auf Grund der barrierefreien Fußgängerüberwege. Laut der Teilnehmenden wird allerdings teilweise mit dem PKW auf den Fußgängerüberwegen geparkt, sodass die barrierefreien Querungsmöglichkeiten nur eingeschränkt genutzt werden können.

Ziel: Scheffelstraße/Schulstraße

Auf dem Weg zur letzten Station fallen den Teilnehmenden mit Hilfsmitteln noch einige Dinge auf: Die Gehwege sind teilweise sehr schmal und mit dem Rollator schwer zu befahren. Dies wird durch Seitenraumbegrünung und Mülltonnen noch verschlimmert, empfindet der Teilnehmer mit Rollator. Dadurch ist der Begegnungsfall mit einer anderen zu Fuß gehenden Person nur eingeschränkt möglich. An einigen Stellen in der Scheffelstraße ist zudem der Gehwegbelag uneben und brüchig, u.a. verursacht durch die Wurzeln der im Seitenraum wachsenden Bäume.

Abbildung 51: Scheffelstraße auf Höhe der Tankstelle



Quelle: Planersocietät

Herr Limberger verabschiedet die Gruppe. Herr Schmid verabschiedet ebenfalls die Teilnehmenden und lädt zum Abschlussworkshop im Kurhaus am 28.11.2023 um 18:30 Uhr ein.

Zusätzliche Station: Schulstraße/Alter Bahnweg

Nach dem Ende der offiziellen Begehung betrachten noch einige Teilnehmende zusammen die Querungssituation in der Schulstraße auf Höhe des Alten Bahnwegs. Dort wurden zur Vereinfachung der Querung die Bordsteinkanten nachträglich angeschrägt. Ein Teilnehmer im Rollstuhl berichtet, dass diese Methode an einigen Stellen in der Stadt umgesetzt wurde, dass dadurch aber noch keine vollständige Barrierefreiheit vorhanden ist. Auf Grund dessen, dass der alte Bahnweg die Schulstraße in einem schrägen Winkel kreuzt und die Abschrägungen dieser Geometrie folgen, entstehen große Querungsdistanzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Teilnehmenden schlagen vor, die barrierefreie Querung im rechten Winkel zur Schulstraße anzulegen, um die Querungsdistanz zu verringern.

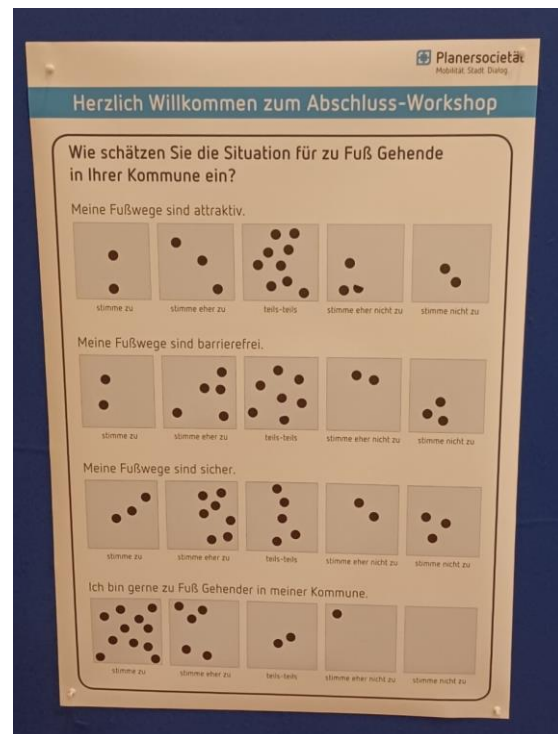
7.4 Abschlussworkshop (28.11.2023)

Eingang

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2023 fand am Dienstag, dem 28.11.2023 um 18:30 Uhr im Kurhaus der Abschlussworkshop in der Stadt Bad Dürkheim statt. Die Veranstaltung war mit 19 Teilnehmenden gut besucht. Im Zuge der Veranstaltung sollen die Teilnehmenden noch einmal einen Rückblick auf die vorherigen Veranstaltungen erhalten, sowie mögliche Maßnahmen vorgestellt bekommen und diese im Anschluss bewerten. Dies geschieht interaktiv in Arbeitsgruppen. Der Abschluss-Workshop ist die letzte öffentlichkeitswirksame Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist partizipativ ausgelegt, sodass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern, ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check.

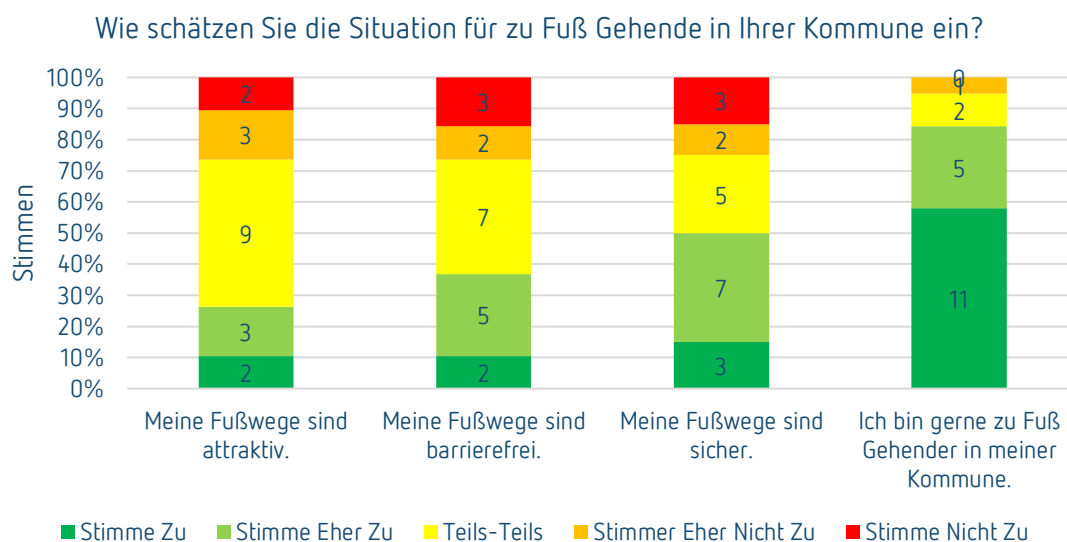
Das Ziel des Abschluss-Workshops ist es, die seitens der Planersocietät vorgestellten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu bewerten und zu priorisieren. Vor dem Beginn der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die Situation der zu Fuß Gehenden in Bad Dürkheim anhand von vier Punkten einzuschätzen.

Abbildung 52: Situation der zu Fuß Gehenden in Bad Dürkheim



Quelle: Planersocietät

Abbildung 53: Auswertung der Situation für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

Beginn Begrüßung

Herr Limberger (City Manager, Bad Dürkheim) und Frau Schmidtman (Leitung Fachbereich Bauwesen, Bad Dürkheim) begrüßen in Vertretung des Bürgermeisters Herrn Berggötz die Teilnehmenden zum Abschlussworkshop. Frau Schmidtman spricht das für 2024 geplante Mobilitätskonzept der Stadt Bad Dürkheim an und gibt Ausblicke auf zukünftige Projekte. Frau Schmidtman bedankt sich im Namen der Stadt bei Herrn Limberger für die Anmeldung zur Teilnahme an den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2023. Auch Herr Schmid (Planersocietät) begrüßt die Anwesenden und führt sie durch die Agenda des Abends.

Abbildung 54: Begrüßung durch Herrn Limberger und Frau Schmidtman



Quelle: Planersocietät

Rückblick

Herr Schmid gibt einen Rückblick auf die Auftaktveranstaltung und die Begehungen. Er zeigt auf welche Möglichkeiten es in Bezug auf eine Verbesserung des Fußverkehrs in Kommunen gibt und erläutert diese anhand von Bildern aus früheren Projekten der Planersocietät bei den Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg.

Zielsetzung

Herr Schmid fordert die Teilnehmenden zur Mitarbeit auf. Die Teilnehmenden haben am Eingang Kärtchen und Filzstifte erhalten. Die Teilnehmenden sollen auf diesen Kärtchen ihre Zielsetzungen für den Fußverkehr in Bad Dürkheim festhalten und diese daraufhin im Plenum präsentieren. Im Folgenden sind die genannten Punkte aufgeführt, dabei wurden sowohl Ziele als auch Einzelmaßnahmen von den Teilnehmenden auf die Kärtchen geschrieben:

- Einbahnstraße beginnend an Suse-Hotel Best Western weiter über Rathausplatz weiter → Friedrichstraße
- Übersichtliche, getrennte Verkehrsführung:
 - o Fahrbahn für Autos
 - o Gut zu begehende Gehwege
 - Positiv: Salinenstraße
- Rad- und Fußwege trennen
 - o Radverkehr (außer Kinder) nicht auf Gehwegen
 - o Einhalten der Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer Rad/Kfz
- Radverkehr von Fußverkehr trennen
- Querungen Barrierefrei
- Sonnenstraße – Autos fahren am Fußgang
- Straßenmarkierungen wiederholen
- Geschwindigkeitsdisplays anbringen
- Sicheres Queren ermöglichen
- Beleuchtung an einigen Straßen ist sehr schwach → Nachbessern
- Oberflächenqualität verbessern
- Optische Aufwertung der verkehrsberuhigten Bereiche
- Qualität der Wege verbessern
- Befreien der Gehwege von Schlaglöchern
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Barrierefrei nutzbare Gehwege
- Weniger oder kein Durchgangsverkehr im verkehrsberuhigten Bereich
- Fahrradfahrer in verkehrsberuhigten Zonen → absteigen
- Mehr Sitz- und Kommunikationsflächen für Fußgänger
- Absenkung der Bordsteine an Bushaltestellen, sowie Verbesserung der Markierungen
- Gasthaus Rössle hat einen Steinstreifen um das Gebäude. In Richtung des Kreisverkehrs ist der Steingraben eckig in den Gehweg → Mit einem größeren Stein sichtbar machen
- Querungsanlagen → deutlich machen, dass diese keine Parkplätze sind
- Eindeutige, sichere Verkehrsgestaltung der Friedrichstraße
- Fußgänger, PKW, Fahrrad alle gleichberechtigt
- Sperrung Rathausplatz
- Verkehrsleitung in Planung
- Rathausplatz als Erholungs- / Kommunikationszentrum
- Sicheres Queren ermöglichen
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Durchgängige, sichere und attraktive Wegenetze
- Barrierefreiheit
- Mehr Straßenüberquerungen (auch/trotz) im 30er Bereich
- Fahrradverkehr sichtlich zu den Fußgängern trennen

Abbildung 55: Ausarbeitung der Ziele



Quelle: Planersocietät

Diskussion und Anregungen zu den Maßnahmenvorschlägen

Im Anschluss werden die ausgearbeiteten Handlungsfeldern mit den entsprechenden Maßnahmenvorschläge vorgestellt. Nach jedem Handlungsfeld, das vorgestellt wird, haben die Anwesenden kurz Zeit sich zu den vorgestellten Maßnahmenvorschlägen in Kleingruppen auszutauschen. Dazu wurden sie zufällig in Kleingruppen eingeteilt. Die Teilnehmenden können im Zuge dessen auch Kommentare geben und weitere mögliche Handlungsorte aufzeigen. Folgende Handlungsfelder werden thematisiert: Querverkehr, Längsverkehr, Kommunikation und Information sowie Weiteres. Im Folgenden werden diese Handlungsfelder mit den entsprechenden Maßnahmenvorschlägen benannt und die Anmerkungen zur jeweiligen Maßnahme sowie mögliche Handlungsorte, die durch die Teilnehmenden benannt wurden. ⁸

Handlungsfeld A: Querverkehr

Tabelle 2: Anmerkungen zum Handlungsfeld A

Maßnahme	Anmerkung	Möglicher Handlungsort
A1	- Querungsstelle bestimmte Vorgaben - Querung Waldstraße-Luisenstraße nur einseitiger Fußweg - Statt 2 Querungsstellen hintereinander lieber 1 Richtiger - Statt 2 Übergängen 1 Richtiger - Katholische Kirche Übergang über die Friedrichstraße	- Luisenstraße - Grünallee - Solemar - Solemar Haupteingang - Katholische Kirche, Friedrichstraße
A2	- Grünung auch Radfahrer achten - „Kind Aufsteller“ (Kindergarten) oder	- Scheffelstraße Höhe Kita - Bereich Salinenstraße

⁸ Die Anmerkungen zu den Maßnahmen bzw. den Handlungsorten, die in den Tabelle 2 bis Tabelle 5 gemacht wurden, wurden von den Teilnehmenden des Abschluss-Workshops geschrieben. Die Nennung an dieser Stelle ist eine reine Dokumentation des geschriebenen. Es ist an dieser Stelle nicht gewiss, ob die Handlungsorte auch passend zu den Maßnahmenvorschlägen sind. Eine weitere Prüfung ist Voraussetzung.

	Fahrbahnpliktogramm/Kennzeichnung - Eher keine Aufpflasterung evtl. Asphalt aber mit derselben Farbe wie Gehweg - In Wohngebietsstraßen keine Parkplätze für Anhänger und Wohnmobile → Dauerparker	- Schulstraße - Josefstraße - Friedenstraße - Grünallee - Sonnenstraße - Bahnhofstraße (2x) - Querung zum Jägerstüble
A3	- Parkverbot sichtbar machen (Bsp. Schweinfurt) - Bordsteine bei Bushaltestellen senken	- Waldstraße Richtung Luisenstraße - Bahnhofstraße
A4	- Dringend notwendig - Karlstraße Einbiegung in Grünallee - 1. Parkplatz in Grünallee aufheben	- Waldstraße
A5	- Zebrastreifen zum Fortführen des „Eisenbahnwegs“	- Huberstraße Höhe Kurpark - Scheffelstraße - Schulstraße

Handlungsfeld B: Längsverkehr

Tabelle 3: Anmerkungen zum Handlungsfeld B

Maßnahme	Anmerkung	Möglicher Handlungsort
B1	- Wäre ok, schwer umsetzbar (Kiesbeete müssten weg) - Funktioniert in vielen Städten/Orten besser, da Geschwindigkeit reduziert wird - Ein Versuch wäre es Wert	
B2	- Bitte in der Scheffelstraße Höhe Kita verdeutlichen - Wenn Engstellen, dann übersichtlich gestalten! - Bsp. Einmündung Waldstraße ist unübersichtlich	Scheffelstraße Höhe Kita
B3	- Auch, da „Eisenbahnweg“ hat starke Schäden	Luisenstraße Richtung Kliniken & Narrenschopf Scheffelstraße
B4	- Falls möglich, teilweise Privatwege - Treppenalternative vor Cap Markt	Huberstraße + im Bereich der Kliniken
B5	- Umwandlung in Längsparkplätze/erkennbar als Parkplatz - Radfahrer in Gegenrichtung absteigen - Durch Längsparkplätze weniger Stellflächen → Parkplätze fehlen evtl. „Parkuhren“ - Evtl. verdeutlichen - Längsparkplätze wegnehmen - Eher schwierig, da Längsparken oft schwieriger ist - Alte Menschen sind Bewegungseingeschränkt	Sonnenstraße

	„Schulterblick“ nicht möglich → Unsicherheit - Parkplätze vergrößern → aus 2 wird 1 - Aus zwei Schrägparkplätzen einen machen - Ältere Menschen schwierig zum einparken - 1. Bewirtschaftung von Parkplätzen - 2. das bringt nicht viel - Schwieriges Einparken	
--	---	--

Handlungsfeld C: Information und Kommunikation

Tabelle 4: Anmerkungen zum Handlungsfeld C

Maßnahme	Anmerkung	Möglicher Handlungsort
C1	- Eine deutliche Darstellung ist notwendig - Radfahrer im Kurpark keine Seltenheit	
C2	- Busbahnhof auch für Blinde und Sehbehinderte nutzbar machen - Digitales Wegeleitsystem in der gesamten Stadt - Schilder erneuern aber nicht mehr Schilder, wir sind keine Großstadt - Nicht mehr Schilder „finde die Stadt vor lauter Schilder nicht“ - Eher deutlichere oder auffälligere Schilder - Durch farbliche Kennzeichnung - hell für Fußgänger	
C3	- Gut für Selbstständigkeit der Schüler - Parksituation durch Mamataxis erschwert - Halteverbotsschilder bei der Grund- und Werkrealschule	- Parksituation Adlerstraße-Schulstraße - Adlerstraße
C4	- Geschwindigkeitsmesstafeln werden regelmäßig aufgestellt - Kontrollen: BD keine SVB → LRA! - Das gilt auch für Polizei, sowie städtische Angestellte - Für Autos + Fahrräder! = schieben, kein beidseitiger Radverkehr - Schwellen in Fahrbahnen integrieren - Geschwindigkeitskontrollen sind auch in Wohngebieten z.B. Waldstraße notwendig	- Friedrichstraße - Sinnvoll, speziell Friedrichstraße - Sonnenstraße - Sonnenstraße
C5	- Radfahrer behaupten nicht so langsam fahren zu können - Gleichberechtigung von Rad- und Fußverkehr - Durch farbliche Kennzeichnung - dunkel für Autos - deutliche Markierungen von Gehwegen – Kein Radverkehr	

Handlungsfeld D: weitere Maßnahmenideen

Tabelle 5: Anmerkungen zum Handlungsfeld D

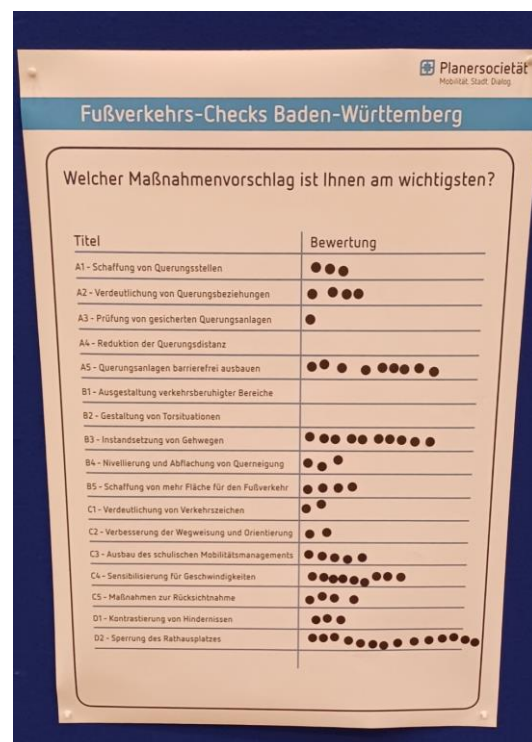
Maßnahme	Anmerkung	Möglicher Handlungsort
D1	- Dringend notwendig - Markierungen in Kontrastfarben/Alle Poller und Stufen	- Kurpark!
D2	- Ist ein Muss!! - Bereits temporäre Sperrung bis 14. Dezember am laufen - Sollte dauerhaft gesperrt werden - Im Sommer nochmal Versuch ganzjährig ... Angebot „Pavillon“ - Personen werden aus der Stadt eher ferngehalten - Rathausplatz linke Seite RH1 mit Möbeln ausstatten - Linke Seite für Autos frei lassen (Einzelhandel) - Vielleicht Einbahnstraße Richtung Friedrichstraße - Ich würde den Platz nicht total sperren	-

Priorisierung

Zum Schluss bekommen die Teilnehmenden jeweils vier Klebepunkte um die Maßnahmen, die sie als besonders wichtig empfinden, priorisieren zu können. Die Maßnahmenvorschläge mit den meisten Stimmen sind:

- D2: 14 Stimmen
- B3: 10 Stimmen
- A5: 9 Stimmen
- C4: 9 Stimmen

Abbildung 56: Bewertung der Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 57: Auswertung Maßnahmenbewertung

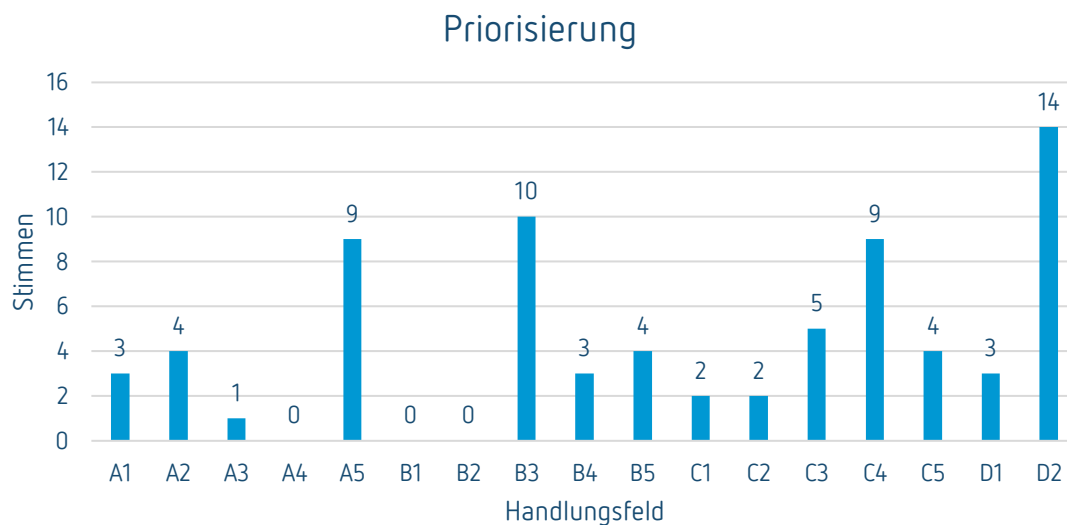
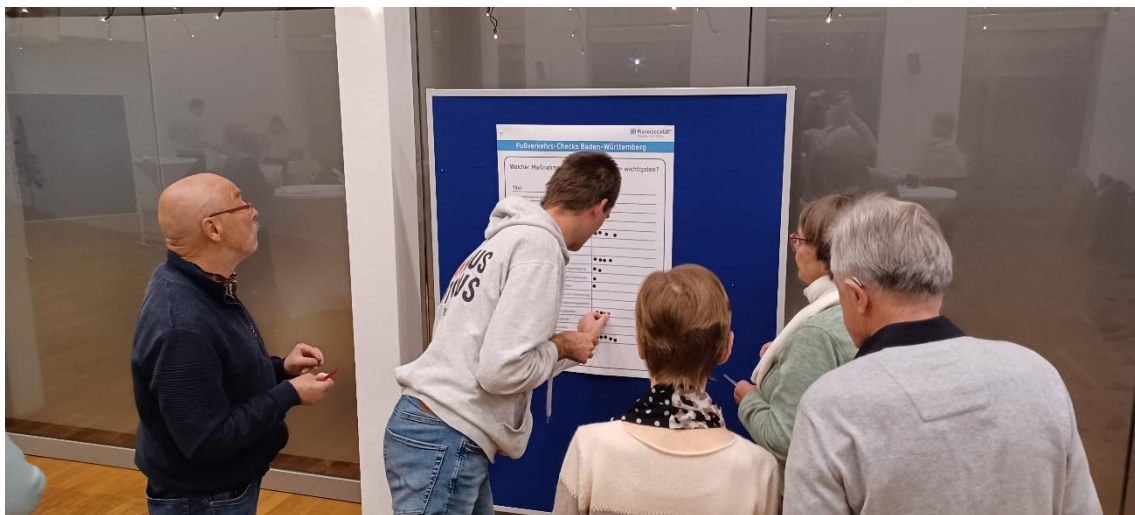


Abbildung 58: Bewertung der Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Zusammenfassung Ergebnisse und Verabschiedung

Herr Schmid fasst noch einmal die Ergebnisse des Abends zusammen und bedankt sich für die rege Teilnahme und verabschiedet sich von den Teilnehmenden. Er gibt noch einen Ausblick wie nun mit den gesammelten Informationen und Eindrücken weiter verfahren wird und dass der fertige Bericht dem Gemeinderat vorgestellt wird. Auch Herr Spettel (Geschäftsführer Kur und Bäder GmbH) bedankt sich für die Teilnahme, auch im Namen von Herrn Berggötz. Er beschreibt die gesammelten Informationen und Eindrücke als gute Grundlage für die Planung von Maßnahmen und deren spätere Umsetzung.