



Fußverkehrs-Checks 2019: Gehen – sitzen – spielen

Stadt Freudenberg

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

Abschlussbericht

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
M. Sc. Pascal Wolff (Bearbeitung)
unter Mitarbeit von B. Sc. Jessica Hobusch

Dortmund, im April 2020

Hinweis

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 alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Hintergrund der Maßnahme	6
2 Weitere Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	8
3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks	11
4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	13
5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	17
5.1 Handlungsfeld Querungen (A)	17
5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)	24
5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	27
5.4 Handlungsfeld Gehwege (D)	32
5.5 Handlungsfeld Schulwege (E)	36
5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen	39
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	41
7 Zusammenfassung.....	43
8 Dokumentation	45
8.1 Auftaktworkshop Freudenberg	45
8.2 Begehungen	51
8.2.1 Erste Begehung Freudenberg am Main	52
8.2.2 Zweite Begehung Freudenberg am Main	58
8.3 Abschlussworkshop Freudenberg am Main	67
Quellenverzeichnis	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks	11
Abbildung 2: Positive Eindrücke (Mainvorland, links; gute Beschilderung, rechts).....	13
Abbildung 3: Straßenraum Hauptstraße in Freudenberg.....	14
Abbildung 4: Unübersichtliche Querungssituationen	15
Abbildung 5: Konflikt mit dem ruhenden Verkehr.....	15
Abbildung 6: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich.....	19
Abbildung 7: Fußgängerüberweg - links gute Ausrüstung – rechts Aufmerksamkeitspiktogramme.....	21
Abbildung 8: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang	21
Abbildung 9: Farbliche Hervorhebung zentraler/ neuralgischer Bereiche (oben); Bauliche Lösungen (unten)	23
Abbildung 10: Gestaltungsvorschlag Mainstraße am Mainvorland	24
Abbildung 11: Gehwegüberfahrt.....	24
Abbildung 12: Beispiele für Sitzmöglichkeiten (Anlehnmöglichkeit, aktivierende Elemente, Mehrgenerationengestaltung).....	26
Abbildung 13: Spielelemente (links, mittig) und Zeichen für sichere Querung (rechts) in Griesheim	27
Abbildung 14: Differenzierte Bordhöhe	28
Abbildung 15: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)	29
Abbildung 16: Beispiel Umgestaltung Engstelle, vorher (links) und nachher (rechts).....	30
Abbildung 17: Potenzial zur Barrierefreiheit, Mainpromenade (links), Eingang Sitzungssaal.....	32
Abbildung 18: Sitzpoller (links) und einfache Begrenzungspfosten (rechts)	34
Abbildung 19: Fußstapfen	37
Abbildung 20: Temporäre Nutzungen, Spielstraße (links) und Spielfläche (rechts)	38
Abbildung 21: Walking Bus.....	39
Abbildung 22: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	40
Abbildung 23: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	43
Abbildung 24: Vorgestellter Routenentwurf der zweiten Begehung in Freudenberg	46
Abbildung 25: Vorgestellter Routenentwurf der Schülerbegehung in Freudenberg.....	50
Abbildung 26: Begehungsrouten.....	51

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NWSTGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

1 Hintergrund der Maßnahme

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. (vgl. infas/DLR 2018: 7) Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Es fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

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

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

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht’s!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt.

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

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden die Fußverkehrs-Checks seit dem Jahr 2016 mit je acht Kommunen pro Runde fortgeführt. Seitdem wurden jedes Jahr etwa 450 Bürgerinnen und Bürger durch die Fußverkehrs-Checks erreicht (Stand 2015-2018). Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gesammelt und mit Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Weitere Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Neben den Fußverkehrs-Checks ist 2019 eine zweite landesweite Maßnahme im Bereich der Fußverkehrsförderung gestartet. Das **Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung** des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg unterstützt sechs Kommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Mit fachlicher Begleitung sowie mit verschiedenen Beteiligungsbausteinen wird in sechs Kommunen ein Konzept entwickelt, wo und wie Zebrastreifen vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können.

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

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

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

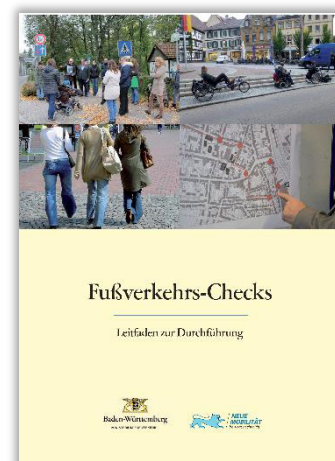
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

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

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



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Dieser Leitfaden richtet sich sowohl an Kommunen als auch an Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen in Baden-Württemberg. Der Leitfaden stellt die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg vor.

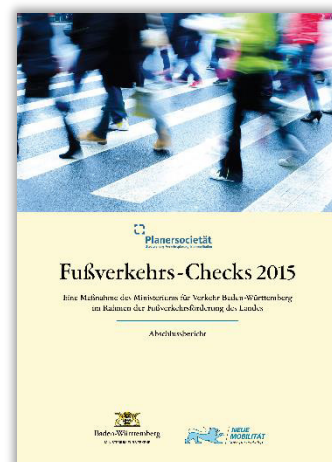
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

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



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

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



Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2017

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Fussverkehr_FVC2017_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2018

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_FVC_2018_Landesbericht.pdf

Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)

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

die Kindermobilität vertieft behandelt. Im Rahmen der dritten Fachveranstaltung wurde im Juni 2018 in Ulm die sichere und komfortable Gestaltung von Querungen thematisiert. Das aktuelle Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen-sitzen-spielen“ war Gegenstand der vierten Fachveranstaltung im Juni 2019 in Karlsruhe.

Ergänzt werden die jährlichen Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren KommunalvertreterInnen und ExpertInnen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt.

3 Ziele und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

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

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

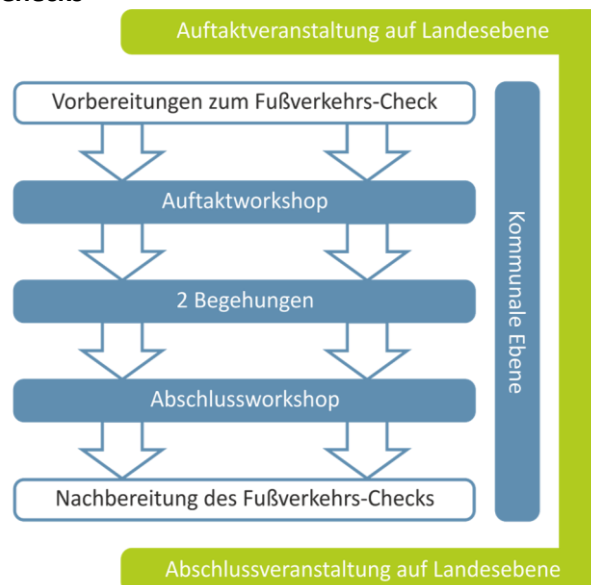
In der fünften Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 57 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Freudenberg, Heidelberg, Leutkirch im Allgäu, Linkenheim-Hochstetten, Möglingen, Reutlingen, Tuttlingen und Wannweil. Zusätzlich beteiligten sich die Stadt Leinfelden-Echterdingen und die Gemeinde St. Leon-Rot auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2019.

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckt sich von März 2019 bis ins Sommer 2020.

Die Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der jeweiligen Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. In der Dokumentation sind in Kapitel 5 auch Maßnahmenvorschläge für einzelne Handlungsfelder formuliert.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt der Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

als Grundlage für die Begehungen zu schaffen. Auf Grundlage eines ersten Abstimmungsgesprächs schlugen Stadtverwaltung und Planersocietät vor, eine Begehung in der Altstadt Freudenbergs, entlang der Hauptstraße und Mainpromenade durchzuführen und zum anderen zum Thema Schulwege. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Moderationskarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Nach Möglichkeit wurden diese in die Begehungen integriert¹.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten durch einen Großteil der Altstadt und entlang der Hauptstraße weiter in Richtung Norden. Die Schülerbegehung startete an der Lindtalschule. Zunächst wurde der Fußweg entlang der Hauptstraße und durch das Neubaugebiet am Main zurückgelegt. Von dort aus führte die Begehung weiter in Richtung Norden bis zum Kreisverkehr und anschließend zurück zur Lindtalschule. Die Altstadtbegehung begann am Rathaus. Von dort aus führte der Weg entlang der Hauptstraße in Richtung Süden und anschließend entlang der Mainstraße, Pfarrgasse und wiederum der Hauptstraße bis zum Hotel Rose. Von dort wurde die Begehung entlang eines Fußweges und der Dürrbachstraße fortgesetzt und endete am Mainvorland.

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

¹ Identifizierte Problemsituationen, die nicht im Rahmen des Fußverkehrs-Checks behandelt wurden, finden sich gesammelt im Anhang dieses Abschlussberichts.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Auf Basis der Begehungen sowie weiterer Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Freudenberg konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der Fußgänger positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Die Stadt Freudenberg liegt im Nordosten Baden-Württembergs an der Grenze zum Freistaat Bayern und ist eine kreisangehörige Stadt im Main-Tauber-Kreis. Die knapp 3.900 Einwohner verteilen sich auf die Kernstadt Freudenberg am Main sowie die Ortsteile Boxtal, Ebenheid, Rauenberg und Wessental.

Durch seine Lage am Main hat Freudenberg einen touristischen Hintergrund. Dieser spiegelt sich auch in der Gestaltung von Wegen und Aufenthaltsräumen wieder. Insbesondere die Wege und Aufenthaltsräume am Main sind durch eine hohe gestalterische Qualität gekennzeichnet und laden zum Flanieren und Verweilen ein. Auch abseits dieser vorwiegend touristisch geprägten Infrastruktur wird im Rahmen von kleineren Aufenthaltsräumen und Platzgestaltungen die Aufenthaltsqualität gefördert. Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erhöhen zudem an den Plätzen und touristischen Routen die Mobilität, insbesondere für ältere Menschen, da die Möglichkeit für Pausen gegeben wird. Weiterer positiver Aspekt ist die Wegebeschilderung in Freudenberg. Auch hier stehen insbesondere die touristisch relevanten Ziele im Fokus. Diese sind für den Fußverkehr gut ausgeschildert und befördern so das zu Fuß gehen.

Abbildung 2: Positive Eindrücke (Mainvorland, links; gute Beschilderung, rechts)



Quelle: Planersocietät

Neben den positiven Aspekten weist der Fußverkehr in Freudenberg jedoch auch einige Defizite und Verbesserungspotenziale auf. Die Hauptstraße ist als Landesstraße (L2310) eine wichtige regionale und teilweise auch überregional genutzte Verbindungsstraße. Sie ist sowohl wesentliche Anbindung für die umliegenden Gemeinden am Main sowie auch eine Umfahrungsmöglichkeit der A3 zwischen Würzburg und Aschaffenburg. Auch aufgrund der topographischen Gegebenheiten sind Umfahrungsmöglichkeiten auf dem Stadtgebiet Freudenbergs kaum gegeben und die innerörtliche Belastung ist mit rund 9.000 Kfz einschließlich Lkw (Staatliches Bauamt Aschaffenburg 2017)² in Anbetracht des Straßenraums als sehr hoch einzuschätzen. Auch die knapp 4.500 Kfz (Staatliches Bauamt Aschaffenburg 2017) auf der Mainbrücke stellen noch eine hohe Belastung dar. Zudem kommt es so auch zu Abbiegevorgängen. Insbesondere die Linksabbiegevorgänge aus Richtung Miltenberg verursachen nach Beobachtung Rückstauungen im Ortskern Freudenbergs. Die große Bedeutung der Landesstraße auch für den Schwerverkehr erfordert zudem entsprechende Breiten der Fahrbahn. So sind für den Lkw-Begegnungsverkehr 6,35 m vorgesehen, bzw. 5,90 m mit eingeschränkten bewegungsspielräumen (FGSV 2006: 27). Diese Mindestmaße sorgen aufgrund der geringen Straßenraumbreite automatisch für Gehwege die teils erheblich untermaßig sind. In Kombination mit der hohen Verkehrsbelastung kommt es so fortwährend zu Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr, in denen Fußgänger stark gefährdet sind.

Abbildung 3: Straßenraum Hauptstraße in Freudenberg



Quelle: Planersocietät

Diese Problematik lässt sich auf Querungssituationen übertragen. Hier gehen mit geringen Straßenraumbreiten häufig mangelhafte Sichtbeziehungen einher, die ein Querens insbesondere der Hauptstraße aber auch weiterer Straßen in Freudenberg problematisch machen. So wurden bspw. im Rahmen der Schulwegbegehung einige Querungsstellen auch von Einmündungen in die Hauptstraße ausgemacht, die als gefährlich für Schulkinder eingeschätzt wurden. Sowohl eine Verbesserung der Sichtbeziehung als in manchen Fällen auch eine Reduktion des zu querenden Straßenraumes können ein Potenzial zur Sicherung dieser Querungsstellen bedeuten.

² Die Zählstelle liegt zwischen Miltenberg und Freudenberg und weist einen Zählwert von 8.277 Kfz und 551 Fahrzeugen des Schwerverkehrs aus. Es sind jedoch lediglich durch das Industriegebiet südwestlich von Freudenberg noch kleine Änderungen in der Verkehrsbelastung zu erwarten (Staatliches Bauamt Aschaffenburg 2017).

Abbildung 4: Unübersichtliche Querungssituationen

Quelle: Planersocietät

Insbesondere Kinder aber auch mobilitätseingeschränkte Personen profitieren von solchen Verbesserungen. Ein weiterer Faktor, der die Situation in Freudenberg erschwert ist das topographische Profil. An zahlreichen Stellen bspw. entlang der Verbindungsstraßen von der Mainstraße zur Hauptstraße sind wünschenswerte Längsneigungen der Gehwege so nicht zu erreichen. Über diese Problematik hinaus gibt es jedoch noch weiteres Potenzial in Freudenberg, Barrieren zu reduzieren. So wirken sich bspw. die bestehenden Engstellen auf Menschen mit Geh- oder Seheinschränkungen verstärkt negativ aus aber auch fehlende Absenkungen oder Querneigungen von Gehwegen erschweren die Nutzung von Fußwegen zusätzlich. Parkende Kfz oder Gegenstände schränken Wegebreiten zusätzlich ein.

Abbildung 5: Konflikt mit dem ruhenden Verkehr

Quelle: Planersocietät

Bedingt durch den Tourismus hat Freudenberg insbesondere saisonal ein erhebliches Verkehrsmehraufkommen als bei seiner Einwohneranzahl anzunehmen ist. Spezielle Anforderungen, bspw. durch Schiffs- und Bustourismus aber auch einen erhöhten Stellplatzbedarf für den privaten Kfz-Verkehr und Radverkehr sorgen in Folge dessen für Konflikte mit dem Fußverkehr. Insbesondere aufgrund der saisonal stärkeren Auslastung muss ein Weg gefunden werden, wie sowohl bei wenig als auch bei viel Tourismusverkehr, die Belange des Fußverkehrs hinreichend berücksichtigt werden können. Verstärkt wird die Verkehrsproblematik auch durch den grundsätzlich starken Gewerbe-

standort Freudenberg. So entstehen sowohl durch Transporte, als auch durch Pendelwege erhebliche Verkehre insbesondere in das Gewerbegebiet nördlich des Hauptortes Freudenberg. Diese wirken sich laut Teilnehmenden des Fußverkehrschecks insbesondere in den Spitzenverkehrszeiten zu Lasten des Fußverkehrs aus, da durch die starke Kfz-Belastung eine Gefährdung der Fußgänger entsteht.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Freudenberg. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks werden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Querungen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Gehwege sowie Schulwege formuliert.

Festzuhalten ist, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden können. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) äußern oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Dennoch sollen exemplarische Umsetzungsvorschläge dargestellt werden, stets mit dem Ziel auch die allgemeine Anwendung zu verdeutlichen und so die Übertragbarkeit auf andere Stellen im Gemeindegebiet zu sichern.

5.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger allgemein und Schulkinder im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sicheren Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Für die Installation einer bestimmten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. In einer Untersuchung der Unfallversicherer lag der Schwerpunkt der Unfälle (60%) zwischen Fußgängern und Kfz beim Queren innerhalb des Verlaufs der Fahrbahn (vgl. GDV 2014: 1). Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann durch vier Elemente erreicht werden:

- Der Querungswunsch kann durch bauliche Elemente, aber ohne weiteren Vorrang realisiert werden. Hierzu zählen zum Beispiel Gehwegvorstreckungen (auch „Vorgezogene Seitenräume“ oder „Gehwegnasen“ genannt). Diese sind Aufweitungen des Gehwegs und tragen dazu bei, die Sichtbeziehungen zu verbessern. Vor allem verkürzt die Gehwegvorstreckung die zu querende Distanz auf der Fahrbahn. Der FUSS e.V. (Fuss e.V. 2015:14) empfiehlt Gehwegvorstreckungen in Tempo-30-Zonen als „Standardrepertoire“.
- Querungsanlagen mit Vorrangberechtigung für den Fußverkehr sind klassische Fußgängerüberwege. Diese entfalten eine Wartepflicht für den Kfz-Verkehr. Fußgängerüberwege können, wenn es zu dauerhafter Missachtung durch den Kfz-Verkehr kommt, mit baulichen

Elementen kombiniert werden. Zum Beispiel durch Teil- und Plateaupflasterung, durch Mittelinseln oder -streifen sowie außerdem durch Einengungen / vorgezogene Seitenräume.

- Für eine konfliktfreie zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden können Lichtsignalanlagen installiert werden.
- Für eine räumliche Trennung können Unter- oder Überführungen das Queren von stark befahrenen Straßenzügen ermöglichen.

Bei der Wahl der geeigneten Querungsform ist neben den Empfehlungen der technischen Regelwerke zu Verkehrsstärken, Position und Ausstattung die Nutzerakzeptanz zu berücksichtigen. In der öffentlichen Wahrnehmung sind die beiden Elemente des Fußgängerüberwegs und der Lichtsignalanlage am meisten verbreitet. Ihr Einsatz ist allerdings nur an den Stellen zu realisieren, an denen sie durch die Nutzer voraussichtlich akzeptiert werden. Kritisch zu beurteilen sind Fußgängerampeln an Stellen mit schwachen Kfz-Belastungen. An Fußgängerampeln die Warten gebieten, ohne Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, kann das zu Rotlichtverstößen durch Fußgänger führen. Umgekehrt verhält es sich ähnlich. Wird ein FGÜ nur sehr schwach durch Fußgänger genutzt, kann es passieren, dass ihn Autofahrer nicht als besondere Stelle für den Fußverkehr wahrnehmen. Die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden ist dabei ein Teil der Aspekte, die zu Errichtung der geeigneten Querungsanlage beitragen. Der Zulässigkeit der Errichtung eines Fußgängerüberwegs steht die Wahrnehmung nicht im Weg.

Vorgezogene Seitenräume / Gehwegnasen (A1)

Die vorgezogenen Seitenräume stellen aus mehrererlei Hinsicht ein Potenzial dar. Zum einen sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. Zum anderen können mit ihnen ergänzende Vorteile durch Mehrfachnutzungen einhergehen. Vorteile in Bezug auf die Querung von Straßen entstehen durch die **Verkürzung der Querungsdistanz** und die **Verbesserung der Sichtverhältnisse** zwischen den Verkehrsteilnehmern (insbesondere bei Kindern). Einsatzbereich kann nicht nur der Kreuzungsbereich, sondern auch, bei einem erhöhten Fußgängerquerungsaufkommen, zwischen den Knoten sein. Vor allem sollten sie jedoch im Erschließungsstraßennetz an Kreuzungen und Einmündungen eingesetzt werden. (vgl. FUSS e.V. 2015: 14f)

Die größte Wirkung entfalten die vorgezogenen Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandsbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden (30-70 cm) (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung z. B. durch eine Bake notwendig. Wird die Parkstandsbegrenzung bzw. die Reihe parkender Fahrzeuge nicht überschritten, kann ggf. auf eine Kenntlichmachung verzichtet werden. Auf eine ortsfeste Beleuchtung sollte hingegen nicht verzichtet werden. Im Falle eines vorgezogenen Seitenraums zwischen bestehenden Knoten (auf geraden Strecken) sind die freizuhaltenden Bereiche an Überquerungsstellen nach der RASSt zu beachten (vgl. FGSV 2006: 88ff). Eine barrierefreie Ausgestaltung, die die Belange von geh- und sehbehinderten Personen berücksichtigt, ist ebenfalls zu beachten. Außerdem können z. B. Sitzpoller verhindern, dass Kfz im Kurvenbereich parken und das Queren von Fußgängern verhindern (siehe Abbildung 6) Vor dem Hintergrund der Kosten bei einem nachträglichen Umbau könnten die Gehwegnasen bspw. zuerst

auf Schulwegen umgesetzt werden.

Abbildung 6: Vorgezogene Seitenbereiche im Vorher-Nachher-Vergleich



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder (links: vorher; rechts: nachher)

In Freudenberg wurde die Thematik der Gehwegnahe insbesondere im Wohngebiet im Rahmen der Schulwegebegehung thematisiert. Bspw. an der Einmündung der Unteren Siedlungsstraße in die Neue Heimat ließe sich so die Sichtbeziehung verbessern sowie auch an der Einmündung des Blumenweges in den Wiesenweg. Auch in weiteren Wohngebieten wie bspw. am Odenwaldring (siehe Abbildung 7) sowie an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen sollte eine Prüfung erfolgen ob Gehwegnasen eine sinnvolle Verbesserung darstellen. Auch zum Schutz der bestehenden Gehwege oder Gehwegvorstreckungen an Querungsstellen können Begrenzungspfosten oder Poller eingesetzt werden. Dies bietet sich bspw. in Wessental an der Kreuzung von Mühlstraße und Brunnenstraße an (siehe Abbildung 7). Auch kann hier über eine Einengung der Kurvenradien zu Gunsten einer kürzeren Querungsdistanz nachgedacht werden. Die kurvige Straßenführung sorgt für eine schlechte Einsehbarkeit und so kann es leicht zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern kommen.

Abbildung 7: Potenzialraum Gehwegnahe (Odenwaldring, links) Begrenzungspfosten (Kreuzung Mühlstraße / Brunnenstraße Wessental, rechts)



Quelle: Planersocietät

Querungshilfe (Mittelinsel) (A2)

Bei besonderem Bedarf ist eine weitere Option zur Querung von stark befahrenen Straßen eine Mittelinsel. Diese sollte möglichst in direkter Linie des fußverkehrlichen Wegebedarfs liegen um entsprechend genutzt zu werden. Mittelinseln können sowohl innerorts als auch außerorts angelegt werden. Bei einer innerörtlichen Anlage einer Mittelinsel ist darauf zu achten, dass die entsprechenden Maße für Aufstellflächen sowie Breite der Mittelinsel eingehalten werden können. Bei einer Überquerungsanlage für Fußgänger sollte die Insel eine Tiefe von 2 m aufweisen um ein hinreichend sicheres Warten auf der Insel zu ermöglichen. In besonderen Fällen wie bspw. einer beengten Fahrbahn kann eine Mittelinsel auch schmaler als 2 m konzipiert werden. Die Breite der Wartefläche der Mittelinsel sollte dabei 4 m betragen um auch mehreren Fußgängern gleichzeitig die Möglichkeit zu geben auf der Mittelinsel zu warten. Wenn die Querungsmöglichkeit auch von Radfahrern oder Rollstuhlfahrern genutzt werden soll, ist eine Tiefe von 2,50 m bis 3 m anzustreben. Bei Gestaltung und Bepflanzung der Mittelinsel ist stets darauf zu achten, dass die Sichtverhältnisse zwischen Fußgänger und Kfz-Fahrer nicht gestört werden. Zudem muss eine Erkennbarkeit der Insel auch bei Nacht gegeben sein, durch eine entsprechende Markierung der Inselköpfe und die örtliche Beleuchtung (FGSV 2006: 89).

Außerorts kann sich eine Mittelinsel ebenfalls anbieten, wenn entweder eine starke Fußgänger- oder Radfahrerfrequenz vorliegt oder besonders schutzbedürftige Personen die Stelle regelmäßig zum Queren nutzen. Bei einer Anlage von Mittelinseln außerorts ist regelmäßig eine Anlage an Knotenpunkten zu empfehlen. Sollte in besonderen Fällen eine abweichende Anlage erforderlich sein, ist die Querung für den Radverkehr rechtzeitig erkenntlich zu machen und das Verkehrszeichen 205 der StVO muss auf die Wartepflichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs aufmerksam machen. Zudem gilt auch hier das Gebot der freizuhaltenden Sichtbeziehungen und der Erkennbarkeit bei Tag und Nacht. Es sollte geprüft werden ob eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Querungsbereich erforderlich ist (FGSV 2012: 73f).

In Freudenberg kann gemeinsam mit der Stadt Wertheim, auf deren Gemeindegebiet die betreffende Stelle liegt, geprüft werden, ob an der Einmündung von Nibelungenstraße (L2310) und Wildbachstraße eine Mittelinsel eingerichtet werden kann um die Nibelungenstraße zu queren und so die Erreichbarkeit des Bushaltespunktes Freudenberg Abzw. Boxtal in Richtung Freudenberg zu verbessern. Dies bietet sich an, da dieser Bushaltespunkt neben der Linie 972 auch von der Linie 977 bedient wird und vor allem Fahrgäste aus Boxtal ihn nutzen. Auch zur Querung der Hauptstraße im Bereich südlich der Bushaltestelle „Seepark“ kann eine Prüfung erfolgen, da der Fußweg in Richtung Osten an das Wohngebiet im Odenwaldring angebunden ist und die kürzeste Verbindung von dort in Richtung des Haltespunktes darstellt. Ein Trampelpfad belegt, dass diese Wegebeziehung schon jetzt regelmäßig genutzt wird.

Fußgängerüberweg (A3)

Der Fußgängerüberweg stellt bei geeigneten Kfz- und Fußgängerzahlen oder bei einer verstärkten Beanspruchung durch besonders schützenswerte Fußgängergruppen wie Kinder oder Mobilitätseingeschränkte, eine gute Möglichkeit für eine geschützte Querung dar. Die Kfz-Frequenz sollte bei

200 bis 900 Fahrzeugen in der Fußgängerspitzenstunde liegen. Die Fußgängerfrequenz sollte in dieser Spitzenstunde bei **mind. 50 Fußgängern** liegen, wenn regelmäßig besonders schutzbedürftige Personen queren, kann die Zahl jedoch auch darunter liegen.

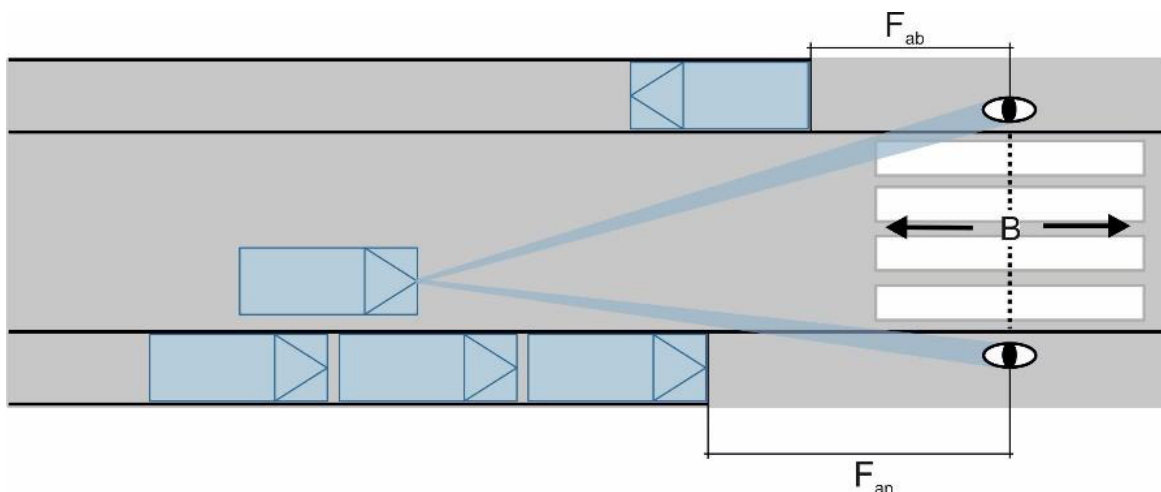
Wichtig ist zudem, dass entsprechende Maße eingehalten werden um Sichtbeziehungen herzustellen aber auch die zu querende Fahrbahn nicht über eine maximale Breite hinaus geht. So muss bei einer Gesamtfahrbahnbreite von mehr als 6,50 m eine Mittelinsel angelegt werden. Außerdem sollte das direkte Umfeld von parkendem Verkehr und weiteren Hindernissen freigehalten werden und eine entsprechende Sichtbeziehung zwischen dem Kfz und dem Fußgänger hergestellt werden (siehe Abbildung 9). Zu einem hohen Sicherheitsniveau in den Morgenstunden und bei Dämmerung trägt die Ausrüstung mit modernen LED-Beleuchtungsanlagen und reflektierenden Elementen an den Leitsäulen bei (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Fußgängerüberweg - links gute Ausrüstung – rechts Aufmerksamkeitspiktogramme



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Abbildung 9: Freizuhalten Bereiche an Überquerungsstellen mit Fußgängervorrang



Seitenräume	V_{zul}	F_{an}^*	F_{ab}^*
Nicht vorgezogen	30 km/h 50 km/h	10 m 20 m	5 m 15 m

Vorgezogen**	30 km/h	5 m	3 m
	50 km/h	12 m	6 m

* Mindestwert: $F_{an} > B/2$, $F_{ab} > B/2$

** Bei Vorsprüngen von mehr als 30 cm (max. 70 cm) vor die Begrenzungslinie der Sichthindernisse gilt der Mindestwert von $B/2$ an Fußgängerüberwegen der Mindestwert der StVO von 5 m vor dem Überweg

Quelle: Planersocietät nach FGSV 2006a: 88

In Freudenberg bietet sich ein Fußgängerüberweg aus mehrererlei Hinsicht an der Kreuzung von Hauptstraße und Mainbrücke an, mindestens zur Querung der Zufahrt zur Mainbrücke (siehe Abbildung 10). Zum einen ist bei einer Gesamttagesbelastung von ca. 4.500 Kfz mit einer Belastung zwischen 200 und 900 Kfz in der Fußgängerspitzenstunde zu rechnen, zum anderen ist insbesondere in den Sommermonaten auch eine entsprechende Fußgängerfrequenz erwartbar. Zudem befindet sich der zentrale Bushaltepunkt sowie auch das Rathaus und weitere öffentliche Einrichtungen in unmittelbarer Nähe, sodass auch damit zu rechnen ist, dass besonders schutzbedürftige Personen die Querung nutzen. Es kann darüber hinaus geprüft werden ob auch die Querung der Hauptstraße am nördlichen oder südlichen Knotenarm

Abbildung 10: Kreuzung Hauptstraße / Mainbrücke



Quelle: Planersocietät

durch einen FGÜ gesichert werden kann. So ließe sich der Zugang auch zum Bushaltepunkt aus Richtung Miltenberg verbessern. Weitere Potenziale für Fußgängerüberwege bestehen bspw. am Sternplatz. Hier sollte jedoch darauf geachtet werden, dass Personen aus der Türkeigasse kommend nicht unachtsam den Fußgängerüberweg betreten, da die Sichtbeziehungen hier nur eingeschränkt sind. Es ist somit eine leicht versetzte Einrichtung zu empfehlen. Auch am Kreisverkehr Hauptstraße / Wendelin-Rauch-Straße / Mühlgrundweg kann geprüft werden ob eine Verbesserung der Querungsmöglichkeit durch Fußgängerüberwege sinnvoll ist. Aufgrund der Nähe zur Bushaltestelle und zum Sportplatz ist hier auch mit einem Querungswunsch besonders schutzbedürftiger Personen zu rechnen sowie einem erhöhten Querungsbedarf in Spitzenverkehrszeiten z.B. bei einem Schichtwechsel der Firma Rauch.

Farbliche Markierungen und Aufpflasterung (A4)

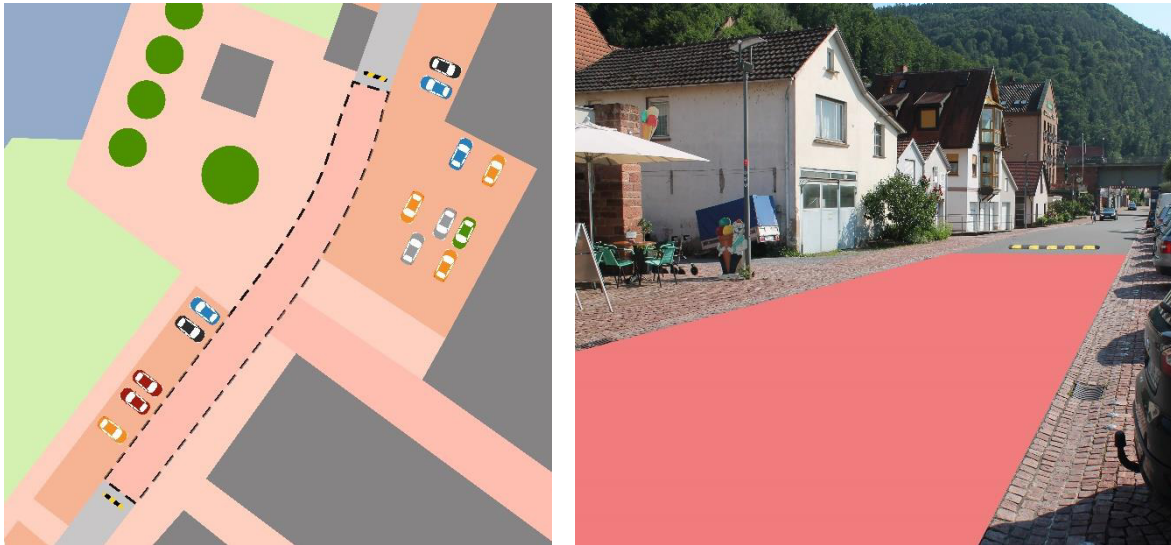
Wenn der Fußverkehr relativ intensiv ist und zudem keine punktuellen Querungen im Vordergrund stehen, sondern es flächig zu diversen Querungsmustern kommt, so bietet es sich an auch durch entsprechend flächige Querungslösungen auf diesen Bedarf zu antworten. So könnte ein möglicher Ansatzpunkt sein, die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und den neuralgischen Bereich optisch hervorzuheben. Dies kann **baulich**, aber auch **farblich** und damit vergleichsweise kostengünstig geschehen (siehe Abbildung 11). Ein rechtlicher Vorrang für Fußgänger entsteht in diesem Zusammenhang jedoch nicht. Dennoch kann durch geringe Geschwindigkeiten, z. B. 20 km/h und die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmer), eine Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger erreicht werden.

Abbildung 11: Farbliche Hervorhebung zentraler/ neuralgischer Bereiche (oben); Bauliche Lösungen (unten)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Der Bereich am Mainvorland ist bereits heute, insbesondere in den Sommermonaten, durch eine starke Durchmischung unterschiedlicher Verkehrsträger geprägt. So haben sowohl der Kfz- und Busverkehr, als auch der Radverkehr und der Fußverkehr einen wesentlichen Anspruch an die Fläche. Aus diesem Grund bietet es sich an, hier eine möglichst niederschwellige Trennung der Verkehrsteilnehmer vorzunehmen und so eine Anpassung der Geschwindigkeiten und die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht bereits jetzt, durch eine Fahrbahnmarkierung lässt sich die Aufmerksamkeit jedoch erhöhen (siehe Abbildung 12). Zudem kann durch Bodenwellen, die eine Begrenzung der Mischverkehrsfläche darstellen, auch baulich eine Verkehrsberuhigung gefördert werden. Eine erste Einschätzung ergibt, dass der flächige Querungsbedarf insbesondere im Bereich zwischen dem Kiosk am Maingarten und dem Eiscafé zwischen Maingasse und Reitersgasse besteht. Aufgrund des starken Radverkehrs und um das Sturzrisiko zu minimieren bietet es sich an, die Bodenwellen nicht bis zum Rand der Fahrbahn fortzusetzen. So sind sie für Fahrradfahrer noch umfahrbar, entschleunigen jedoch den Kfz-Verkehr.

Abbildung 12: Gestaltungsvorschlag Mainstraße am Mainvorland

Quelle: Planersocietät

Gehwegüberfahrten (A5)

Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. So entsteht **Vor-rang für Fußgänger** gegenüber dem Fahrzeugverkehr und zum anderen erhöht sich die Qualität durch die Bewegung auf einem Niveau (siehe Abbildung 13). Beim baulichen Eingriff sollte gleichfalls darauf geachtet werden, dass direkte Gehlinien durch Einbauten nicht beeinträchtigt werden.

Eine Umsetzung in Freudenberg ist insbesondere dort denkbar wo kleinere

Straßen in die Hauptstraße einmünden oder auch Wohnstraßen in Sammelstraßen. Im Rahmen der Schulwegebegehung sind einige Stellen, wie bspw. die Einmündung der Straße „Neue Heimat“ in die Hauptstraße, begutachtet worden, an denen eine Gehwegüberfahrt zur Bevorrechtigung des Fußverkehrs durchaus denkbar ist.

Abbildung 13: Gehwegüberfahrt

Quelle: Planersocietät, Beispielbild

5.2 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (B)

Das Motto der Fußverkehrs-Checks 2019 „Gehen – sitzen – spielen“ hat einen besonderen Bezug zum Thema Aufenthalt. Im öffentlichen Raum kommt diesem bei den Belangen des Zufußgehens

eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998: 7). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018: 18).

Sitzgelegenheiten (B1)

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum kommt dem kurzzeitigen Erholen oder Rasten eine steigende Bedeutung zu. Nicht immer geht es im öffentlichen Raum um ein längeres Aufhalten. Gerade für ältere Menschen ist es notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten sowie sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen, zählen auch **ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten** als wichtiger Baustein, der auch im Alter ein aktives Leben ermöglichen kann (vgl. VM BW 2017: 9). Sitzgelegenheiten können aber auch für Eltern mit kleinen Kindern ein Etappenziel sein. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Haupttrouten in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Diese Haupttrouten können auch bewusst abseits wichtiger Hauptverkehrsstraßen geführt werden, um eine Attraktivität des Fußverkehrs zu erhöhen.

In Freudenberg sind vor allem auf touristisch geprägten Routen wie bspw. am Main in regelmäßigen Abständen Sitzgelegenheiten vorhanden. Auch auf Achsen des Alltagsverkehrs gibt es bereits einige Sitzgelegenheiten, die eine Wegebewältigung auch für ältere Personen erleichtern. Teilweise bieten sich jedoch bereits bestehende Elemente wie z.B. Begrenzungsmauern an, um mit nur geringem Aufwand komfortablere Sitzgelegenheiten zu schaffen. Auch in den stark topographisch geprägten Bereichen Freudenbergs bietet sich eine Überprüfung der Dichte an öffentlichen Sitzgelegenheiten an. Vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft steigt auch der Komfortanspruch an Sitzgelegenheiten. So bietet es sich in Freudenberg an, an Haupttrouten sowie an Quartiersplätzen ein **Mehrgenerationen-Design** auch speziell für diese Zielgruppe anzubieten (siehe Abbildung 14). Wichtige Aspekte sind Sitzflächen die eben sind und zudem in einer angemessenen Höhe. So wird der Kraftaufwand zum Hinsetzen und Aufstehen minimiert. Bei kurzen Wartezeiten bspw. an Bushaltestellen oder bei geringer Platzverfügbarkeit können auch **Anlehnmöglichkeiten** zur Erholung beitragen. Dies bietet sich in Freudenberg bspw. an der Bushaltestelle „Rathaus“ in Richtung Miltenberg an.

Abbildung 14: Beispiele für Sitzmöglichkeiten (Anlehnmöglichkeit, aktivierende Elemente, Mehr-generationengestaltung)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Spielelemente (B2)

Der öffentliche Raum sollte insbesondere für Kinder so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass gerne zu Fuß gegangen wird. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen, ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein, sondern sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert oder gesprungen werden, sie können wippen oder gedreht werden. Eine Anleitung für die einzelnen Elemente soll es dabei nicht geben, vielmehr sollen sie so genutzt werden, wie es

gefällt. **Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Wege sein.** So würde sich beispielsweise der Weg zum Sportplatz am Mühlgrundweg anbieten oder der Platz an der Einmündung des Dürrbachweges in die Hauptstraße. In Rauenberg würde sich der Weg aus dem Dorfkern zur Grundschule bzw. zum Sportplatz, entlang der Straße „Am Brandweiher“, anbieten. In diesem Rahmen ist es gut möglich die Kinder bei der Gestaltung des Raumes zu beteiligen, bspw. indem der Raum gemeinsam gestaltet wird oder auch durch eine Mitentscheidung bei der Auswahl der Spielelemente. Da die Attraktivierung des Schulweges im Vordergrund steht, jedoch keine zu große Verzögerung entstehen soll, bieten sich kleine Spielelemente an, wie „Himmel oder Hölle“ sowie kleine bauliche Spielelemente (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Spielelemente (links, mittig) und Zeichen für sichere Querung (rechts) in Griesheim



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

5.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Für Menschen mit Behinderungen ist eine barrierefreie Mobilität entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können (vgl. Mühr 2015: 7). Insbesondere eine barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen und Überquerungsstellen ist daher erstrebenswert. Eine barrierefreie Gestaltung erleichtert es blinden und sehingeschränkten Personen, kognitiv- und körperlich behinderten Personen ebenso wie Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagennutzern sowie Radfahrern und älteren Menschen, mobil zu sein. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7).

Querverkehr (C1)

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Neben Nullabsenkungen

und Kompromisslösungen³ für die Bedürfnisse von gehbehinderten Menschen sind auch die Anforderungen sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen. Gerade von Straßen mit lauten Umfeldgeräuschen (oder Straßen mit sehr schwachem Verkehr) gehen Gefahren aus. Insbesondere an gesicherten Querungen, wie es FGÜ oder LSA darstellen, sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und im Fall von LSA durch Zusatzeinrichtungen, wie akustische Signalgeber, ergänzt werden. (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Abbildung 16: Differenzierte Bordhöhe



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Während für Gehbehinderte ebene Übergänge vorteilhaft sind, sind Tastkanten wichtige Elemente in der Infrastruktur für sehbehinderte Menschen. An LSA und FGÜ ist aufgrund der Breite der Überwege eine getrennte Überquerungsstelle mit **differenzierter Bordhöhe** (6 cm und eine Nullabsenkung; mit Richtungsfeld und Sperrfeld; Abbildung 16) möglich. Sollte eine Kompromisslösung gewählt werden, ist auf eine korrekte Bauausführung und eine geringe Einbautoleranz zu achten. (vgl. FGSV 2011: 48ff).

Zudem sollte bei Querungen darauf geachtet werden, ausreichende Gehwegbreiten an den Querungsstellen zu gewährleisten, insbesondere wenn der Querungsvorgang ein Abbiegen / Wenden erfordert. Als Flächenbedarf für einen Rollstuhl bei Kurvenfahrt besteht eine Fläche von 2,30 x 2,30 m. Diese Fläche sollte somit nach Möglichkeit verfügbar sein und freigehalten werden.

Bei der Einrichtung einer Querungsmöglichkeit an der Kreuzung der Hauptstraße zur Mainbrücke sollten die entsprechenden taktilen Leitelemente sowie, wenn möglich, differenzierte Bordhöhen (Nullabsenkung und 6 cm) berücksichtigt werden. Außerdem sollten ausreichend große ebene Wendeflächen vorgehalten werden. So lässt sich auch die Nutzung mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen bestmöglich gewährleisten.

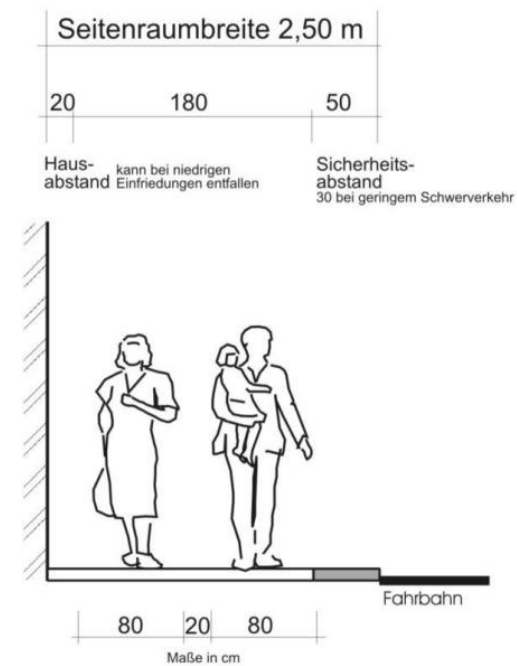
³ Ist eine getrennte Führung von seh- und geheingeschränkten Menschen an Querungen nicht möglich, sollte als Kompromisslösung eine Bordhöhe von 3 cm zum Einsatz kommen.

Längsverkehr (C2)

Gehwege müssen den Nutzungsansprüchen von Personen mit Seh- und Geheinschränkungen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck gerecht werden. Daher sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen von hoher Bedeutung für den Fußgängerlängsverkehr. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Fußgängern, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrer, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Mit einem Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn resultiert aus diesen Kriterien eine **Seitenraumbreite von 2,50 m** (siehe Abbildung 17). Bei geringem Schwerverkehrsanteil reduziert sich der Sicherheitsabstand auf 30 cm und somit die erforderliche Gesamtbreite auf 2,30 m (FGSV 2006: 81ff).

Diese Maße werden in Freudenberg nur selten eingehalten. Vor allem entlang der Hauptstraße im Altstadtbereich werden sie erheblich unterschritten. Gleichzeitig ist hier bei der aktuellen Nutzung durch den Kfz-Verkehr auch eine Verengung der Fahrbahn zu Gunsten des Fußverkehrs nicht möglich, da auch hier nur Mindestmaße eingehalten werden. Vor dem Hintergrund der starken Kfz-Belastung und den geringen Gehwegbreiten von teilweise weniger als 1 m ist aus fußverkehrlicher Sicht eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Hauptstraße in der Altstadt Freudenbergs zu empfehlen. Auch bei weiteren Neuplanungen sollten diese Gehwegbreiten als Maß berücksichtigt werden, um Fußgängern einen angemessenen Gehkomfort zu ermöglichen.

Abbildung 17: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)



Quelle: Planersocietät nach FGSV 2002: 16

Bauliche Engstellen (C3)

In historisch geprägten Ortskernen lässt die Anordnung der Häuser bisher nicht immer zu, dass die Gehwege durchgehend mit einer Breite von 2,50 m errichtet werden, häufig in Abwägung gegen die Fahrbahn. Die Gestaltung der Fahrbahnen folgt in ihrer Ausführung meist Planungen aus den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. In einer Richtlinie zu Landesstraßen von 1974 heißt es, dass der Fahrbahnquerschnitt auch innerorts beizubehalten ist (vgl. VM BW 2017: 7). Solche Fahrbahnquerschnitte wurden für den reibungslosen Verkehrsfluss für Fahrzeuge angelegt. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit bei Ortseinfahrten und innerhalb bebauter Gebiete ist es heute allerdings üblich, die Charakteristik der Straße während der Ortsdurchfahrt bewusst zu brechen. Dieser Bruch kann optisch oder physisch erfolgen, zum Beispiel durch einen Belagswechsel. Durch diesen können Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen auf besondere Stellen in einem Straßenraum hingewiesen werden.

In Freudenberg ergeben sich im Verlauf der Hauptstraße mehrere Engstellen, die insbesondere für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen kaum oder nicht auf dem Gehweg zu passieren sind. An der stärksten Einengung am Dyrhoffhaus wird mittelfristig eine bauliche Entschärfung durch eine Arkadenlösung angestrebt. Auch weitere Engstellen sind jedoch baulich durch den engen Straßenraum bedingt und bedürfen kurzfristig einer verbesserten Sicherung. Eine Verbesserung kann zum einen durch regelmäßige Querungsmöglichkeiten erfolgen wie den genannten Möglichkeiten für Fußgängerüberwege, Engstellen ließen sich aber auch durch eine Nullabsenkung gemeinsam mit Begrenzungspfosten besser sichern (siehe Abbildung 18). So ist einerseits ein Ausweichen auf die Fahrbahn problemlos möglich und andererseits sichergestellt, dass Kfz den Gehweg nicht überfahren und nach Möglichkeit einen gewissen Sicherheitsabstand einhalten. Es sei jedoch darauf verwiesen, dass diese Lösungen auch in Anbetracht der Verkehrsstärke nicht befriedigend sind und nur eine Behelfslösung darstellen. Wichtig ist zudem durch Beschilderung an geeigneter Stelle auf Engstellen hinzuweisen und entsprechende Umwege zu empfehlen. Dies ist für Ortsunkundige eine besondere Hilfe. Sie können zudem die Gefahren tendenziell schlechter einschätzen.

Abbildung 18: Beispiel Umgestaltung Engstelle, vorher (links) und nachher (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

Neigung und Oberflächenbeschaffenheit (C4)

Die Art der Gehwegoberfläche und die Gehwegneigung entscheiden über die Faktoren des Kraftaufwands und des Komforts bei Fußgängern. Fußgänger wenden ihre eigene Muskelkraft auf und müssen mit dieser sparsam umgehen um ihre Ziele zu erreichen. Wege die aufgrund ungünstiger Oberflächenstrukturen oder Neigungen viel Kraft erfordern, wirken dabei hemmend. Die Oberflächenstruktur kann dabei auch von nicht plan eingebauten Infrastrukturelementen gestört werden, wie Schachtdeckeln oder anderen Einbauten. Grundsätzlich gehen von allen Gehwegoberflächen die keine durchgehend geschlossene Deckschicht haben, Kraftverluste aus.

Neigungen sind häufig topographisch bedingt und auch im Rahmen von städtebaulichen Änderungen nur eingeschränkt beeinflussbar. Dennoch kann durch geeignete Maßnahmen häufig eine Reduzierung des Kraftaufwandes ermöglicht werden oder zumindest die Gelegenheit für Erholungsphasen. Die **Längsneigung** von Gehwegen sollte in Folge dessen maximal 6 % betragen. Wenn der Wert über 3 % beträgt sind zudem alle 10 m Ruheflächen mit einer Längsneigung von höchstens

3 % vorzusehen. Zudem sollten **Querneigungen** von über 2 % vermieden werden, wenn gleichzeitig eine Längsneigung vorliegt (sonst max. 2,5 %) (DIN 18040-3). Eine notwendige Neigung zur Entwässerung kann zu diesem Zweck auch durch die Kombination von Längs- und Querneigung nachgewiesen werden.

Die Gehwegoberflächen sind ebenfalls entscheidendes Kriterium für eine komfortable Fortbewegung mit geringem Kraftaufwand, insbesondere in Bezug auf die Berollbarkeit. In Freudenberg bestehen die Oberflächen teilweise aus Asphalt, teilweise auch aus Pflastersteinen. Asphalt ist im Sinne der Berollbarkeit grundsätzlich gut geeignet (DIN 18040-3). An zahlreichen Stellen wirken sich Schäden im Belag jedoch negativ auf den Rollkomfort aus oder erhöhen die Sturzgefahr. Die verwendeten Pflastersteine bspw. an der Mainstraße oder im Umfeld der Kirche gelten als barrierearm. Insbesondere Fugenspalten sollten jedoch so gering wie möglich gehalten werden um einen guten Rollkomfort zu ermöglichen. Als ungeeignet gelten hingegen lose/aufgeschüttete, runde, krumme oder geschliffene Beläge. Zu vermeiden sind hierbei Fugenspalten von mehr als 2 cm sowie Beulen und Dellen von mehr als 2 cm auf einer Länge von mehr als 4 m (DIN 18040-3).

Aufgrund des topographischen Profils, sowohl im Hauptort als auch in den Ortschaften, sind nicht überall barrierefreie Lösungen möglich, dennoch gibt es in diesem Bereich Verbesserungspotenzial. Querneigungen der Gehwege stellen an vielen Stellen ein erhebliches Problem dar. Sie wurden im Rahmen der Begehungen insbesondere an der Hauptstraße als problematisch empfunden. Hier sollte die Maßgabe gelten, bei Umgestaltungen eine Aufhebung der Querneigung anzustreben. An besonders kritischen Engstellen sollte auch kurzfristig eine Lösung in Betracht gezogen werden, da hier die Gefahr, die von Querneigungen ausgeht, nochmals verstärkt ist.

An einigen Orten in Freudenberg bestehen zudem Stufen, die zu großen Umwegen führen. An der Mainpromenade können **Rampen** an den Seiten der platzartig ausgestalteten Flächen, bspw. gegenüber den Einmündungen der Stauden-, Marien- oder Pfarrgasse bei einer Reduktion um einen Parkplatz angelegt werden (siehe Abbildung 19). Die geringe Höhendifferenz von ca. 20 cm ließe sich durch eine Rampe vom gut 3 m Länge barrierefrei überwinden. Es würde sich im Sinne einer barrierefreien Infrastruktur dann zudem anbieten, die benachbarten Parkplätze als Behindertenparkplätze auszuweisen. Im Rahmen der Begehung wurde außerdem der Zugang zum Sitzungssaal des Rathauses diskutiert. Aufgrund der zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen die hier stattfinden, würde es sich anbieten eine portable Rampe anzuschaffen, die bei Veranstaltungen aufgestellt werden kann und darüber hinaus den Durchweg nicht blockiert.

Abbildung 19: Potenzial zur Barrierefreiheit, Mainpromenade (links), Eingang Sitzungssaal

Quelle: Planersocietät

5.4 Handlungsfeld Gehwege (D)

Neben den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen ist die Qualität von Fußwegen für alle Menschen von Bedeutung, da nahezu jeder zumindest einen Teil seiner Wege zu Fuß zurücklegt. Auf den ersten Blick ist der Anspruch des einzelnen Fußgängers deutlich geringer, als der der anderen Verkehrsteilnehmer, da er am wenigsten Platz benötigt und ohne Fahrzeug sehr flexibel ist. Durch die höhere Verletzbarkeit sind allerdings die Anforderungen an eine sichere Gestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur höher. Außerdem stellen die verschiedenen Bedürfnisse von Menschen mit verschiedenen Einschränkungen eine Herausforderung dar. Daher benötigt es genug freie Flächen ohne zu viele Unterbrechungen und Hindernisse.

Fußwege sind notwendig um sichere Wegeverbindungen für die leiseste, umweltfreundlichste und kostengünstigste Verkehrsform zu schaffen. Fußgänger sollten auf diesen möglichst direkt und ohne lange Wartephase ans Ziel kommen. Für die Nutzung von Fußwegen sind Faktoren wie der **Gehkomfort**, welcher sich durch die Breite und den Belag des Weges auszeichnet sowie die **Umfeldqualität** und die **Sicherheit** entscheidend. Sichere Fußwege zeichnen sich durch eine ausreichende Beleuchtung, Vorhandensein von sozialer Kontrolle, gute Sichtbeziehungen an Querungstellen und angepasste Kfz-Geschwindigkeiten aus.

Nutzbarkeit von Gehwegen (D1)

Von großer Bedeutung im Längsverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, bspw. Aufstellern oder Mobiliar zusätzlich eingeengt. Es sollte immer ein unbehinderter Verkehr von Fußgängern, auch mit Kinderwagen oder als Rollstuhlfahrer, möglich sein. Dies gilt auch für einen Begegnungsfall. Ist eine bauliche Aufweitung von Gehwegen nicht möglich, ist die Nutzbarkeit der vorhandenen Gehwegbreite sicherzustellen. Dies muss ggf. auch

durch ordnungsrechtliche Maßnahmen geschehen. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten sind Schwerpunktkontrollen an ohnehin sehr beengten Gehwegen oder im sensiblen Umfeld von Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen und sonstigen sozialen Einrichtungen zweckdienlich.

Im Rahmen der Begehungen wurden unterschiedliche Hindernisse wahrgenommen, die ein Fortkommen auf den Gehwegen behindern. So befinden sich auf den Gehwegen teilweise Gullideckel die ein Gitter haben, in dem bspw. Rollstühle oder Rollatoren hängen bleiben können. Eine einfache Lösung stellt hier die Drehung des Deckels dar, ggf. auch ein Ersatz durch andere Deckel. Zudem wurden Gitter auf den Gehwegen, die Lichtschächte oder Kellerzugänge abdecken, teilweise als unsicher empfunden. Im Rahmen einer Überprüfung sollten diese ggf. erneuert werden und nach Möglichkeit ohne Kanten zum Gehweg eingesetzt werden. Teilweise wurden auch Stufen und Vorbauten von Gebäuden wahrgenommen, die in den Gehweg hineinragen. Diese Elemente sorgen zusätzlich zur Einschränkung der Wegebreite auch für ein erhöhtes Stolperrisiko. Hier sollte die Notwendigkeit überprüft werden. In der Lindenstraße in Ebenheid ist aufgefallen, dass Baumscheiben und deren Einfriedungen den Fußweg stark beengen. Hier sollte geprüft werden, ob ein flexibler Belag die Begeh- und Berollbarkeit verbessern kann, da eine nachträgliche Verlegung von Pflastersteinen durch Baumwurzeln angehoben wurde und so ein Stolperrisiko entsteht.

Auch festes oder bewegliches Mobiliar schränkt die Bewegungsmöglichkeit von Fußgängern ein. Hier wurde bereits ein Mülleimer umgesetzt, sodass er nicht mehr in den Gehweg hineinragt und eine Bank an eine Stelle mit breiterem Gehweg versetzt. Dies sollte grundsätzlich an engen Stellen auch bei der Neueinrichtung von öffentlichem Mobiliar berücksichtigt werden. Im Rahmen der Schulwegebegehung wurde außerdem auf das Stören von Mülltonnen auf dem Gehweg hingewiesen. Hier könnte eine Überprüfung stattfinden und die Anwohner sowie auch die Entsorgungsgesellschaft direkt angesprochen werden.

Ruhender Verkehr (D2)

Vor dem Hintergrund der Regelbreite von 2,50 m für Gehwege, die in Freudenberg häufig nicht erreichbar ist und den beobachteten Konflikten mit dem ruhenden Verkehr, müssen auch in diesem Bereich angepasste Lösungen gefunden werden. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen die durch Gehwegparken entstehen und zum einen den Gehkomfort beeinträchtigen und zum anderen negative Auswirkungen auf die Barrierefreiheit haben. Ohnehin ist nach StVO das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Der Kommune obliegt jedoch die Möglichkeit das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht definiert. Viele Kommunen definieren eigene Restbreiten, welche sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätsbehinderter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die nicht der genannten 2,5 m entspricht, ist daher keine Wunschbreite, sondern Einschränkung für Fußgänger. Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune und nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig.

An Kreuzungen und Einmündungen wo Fußgänger besonders häufig die Straße queren, ist durch ordnungswidrig abgestellte Kfz nicht nur mit einem Komfortverlust für Fußgänger zu rechnen, sondern auch von Gefahren durch eingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen dem Fußgänger und dem heranfahrenden Fahrzeugführer auszugehen. Neben den bereits genannten Kontrollen sind in solchen Bereichen auch weitere Maßnahmen denkbar. Mancherorts sind auch Poller denkbar, die den Kontrollbedarf verringern. Bei der Installation ist darauf zu achten, dass für den Fußgänger eine Querung in Gehrichtung möglich ist. Vorgezogene Seitenbereiche verkürzen zusätzlich die Querungsdistanz und bieten die Möglichkeit einer attraktiven Pollergestaltung (z. B. Sitzpoller) (siehe Abbildung 20).

Abbildung 20: Sitzpoller (links) und einfache Begrenzungspfosten (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

In Freudenberg wurde sowohl im Rahmen der Schulwegebegehung an der Hauptstraße als auch im Rahmen der Altstadtbegehung an der Mainstraße und in der Maingasse über Probleme mit dem parkenden Verkehr berichtet. An der Hauptstraße ließe sich das Problem im Umfeld des Rewe-Markts lösen, indem in regelmäßigen Abständen Begrenzungspfosten aufgestellt würden. Da die Problematik sich auf Lkw bezieht ist auch ein relativ großer Abstand zwischen den einzelnen Pfosten möglich. Auch im Bereich der Hauptstraße bspw. an der Sparkasse können Begrenzungspfosten platziert werden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass zumindest einseitiger Verkehr auf dem Gehweg stattfinden kann. Auch die Aufgänge zur Mainpromenade können so vor einem Zuparken durch Kfz weitestgehend geschützt werden. Hier könnte es sich zusätzlich anbieten durch Zickzacklinien Sperrflächen vor den Aufgängen zu markieren. An der Maingasse stellen, laut Teilnehmender der Begehungen, Langzeitparker ein Problem dar. Diese könnten zunächst per Schreiben auf den Missstand hingewiesen werden. Falls dies nicht funktionieren sollte, können allerdings zumindest Zufahrten, die für Krankenwagen freigehalten werden müssen, mit leicht kippbaren Begrenzungspfosten gesichert werden. Diese können bei Bedarf durch Rettungsfahrzeuge herabgesenkt werden. Ähnlich lässt sich auch die Durchfahrt durch den Fußweg zwischen Hauptstraße und Mühlgrundweg verhindern.

Ein weiteres Problem stellt der Busverkehr dar, der vor allem für den Transfer mit dem Schiffsverkehr an der Mainpromenade nördlich des Maingartens hält. Weiter nördlich sind bereits Halteplätze vorgesehen, die dazu dienen sollen auf die Passagiere zu warten. Sie werden allerdings häufig nicht genutzt und Busse warten stattdessen am Mainvorland und behindern so den sonstigen Verkehr. In Rücksprache mit den Busunternehmen sollte hier eine Lösung gefunden werden. Zur verkehrsrechtlichen Sicherung der Einfahrt der Busse aus nur einer Richtung bietet es sich zudem an, über Verkehrszeichen 262 der StVO eine Einfahrt aus Richtung Süden in die Mainstraße zu verhindern. Auf diese Weise kann im Bringverkehr ein direktes Vorfahren zum Schiffsanleger erfolgen und das Aussteigen auf der passenden Straßenseite ermöglicht werden. Im Holverkehr können die Busse erst auf den vorgesehenen Busparkplätzen warten und erst bei Eintreffen des Schiffes zum Schiffsanleger vorfahren. Es ist jedoch zu beachten, dass bei einer Gewichtsbeschränkung auch sonstigem Schwerverkehr die Einfahrt aus Richtung Norden verwehrt wird. In Ausnahmefällen, wie bei einer Sperrung der Hauptstraße, kann die Beschränkung aufgehoben werden.

Verkehrsberuhigung (D3)

Die Qualität eines Gehweges hängt nicht ausschließlich von seiner eigenen Gestaltung, Komfort und Bemaßung ab. Auch die angrenzenden Nutzungen können einen erheblichen Einfluss auf das Wohlbefinden von Fußgängern nehmen. So ist bspw. die erforderliche Wegebreite nach der RASt abhängig vom Schwerverkehrsanteil (vgl. FGSV 2006: 81ff). Zudem nehmen auch unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten einen Einfluss auf die zu empfehlende Führung des Fußverkehrs. In einer Vielzahl von Fällen ist alleine durch die Vorgabe einer Geschwindigkeitsbegrenzung jedoch keine hinreichende Verkehrsberuhigung zu erzielen, insbesondere wenn eine Kontrolle gar nicht oder nur punktuell erfolgen kann. Eine bauliche Veränderung des Straßenraumes stellt darauf aufbauend eine weitere Möglichkeit dar, eine Verkehrsberuhigung zu erwirken, bspw. durch Aufpflasterungen, Verschwenkungen oder Fahrbahneinengungen. Häufig lassen sich auf diese Weise zusätzlich Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr verbessern, bspw. durch die Integration einer Gehwegnase in eine Fahrbahneinengung oder die Überführung eines Fußweges bei einer Aufpflasterung.

Hohe Verkehrsbelastungen auf der Hauptstraße führen laut den Teilnehmenden der Altstadtbegehung zu Ausweichverkehren über die Mainstraße mit überhöhter Geschwindigkeit. Eine entsprechende Beschilderung als Tempo-20-Zone besteht bereits. Mittelfristig können weitere Maßnahmen baulich erfolgen. Bodenwellen wurden bereits für den Bereich am Maingarten vorgeschlagen, um den Verkehr zu beruhigen und ein flächiges Queren zu ermöglichen. Auch in den weiteren Bereichen gibt es jedoch Potenzial zur Verkehrsberuhigung. Eine Möglichkeit sind weitere Bodenwellen oder Aufpflasterungen die idealerweise zudem eine niveaugleiche Querung der Straße für Fußgänger zur Mainpromenade ermöglichen. Sie bedeuten jedoch, sowohl durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, als auch durch das Überfahren der Aufpflasterung selbst, voraussichtlich zusätzliche Lärmemissionen. Auch Gehwegnasen und Blumenbeete können Engstellen erzeugen, die einerseits die Geschwindigkeit reduzieren und andererseits durch vorgezogene Schutzräume die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verbessern. Eine schneller zu realisierende bauliche Einengung kann bspw. mit Blumenkübeln erfolgen, die durch Reflektoren gekennzeichnet werden, um

vor allem direkt nach der Aufstellung das Risiko von Zusammenstößen auch im Dunkeln zu minimieren. Kurzfristig ließe sich zudem auch durch Tempo-20-Markierungen (Verkehrszeichen 274-52) auf der Straße in regelmäßigen Abständen sowie das regelmäßige Aufstellen von Geschwindigkeitsdisplays, die Rücksichtnahme voraussichtlich fördern. An regelmäßigen Querungsstellen von Fußgängern bietet sich außerdem das Verkehrszeichen 133 „Achtung Fußgänger“ an. An Stellen mit nur geringer Fußverkehrsfrequenz verliert es jedoch bei Ortskundigen schnell seine Wirkung.

5.5 Handlungsfeld Schulwege (E)

Trotz der Absicht zur Verbesserung der Situation von Fußgängern in Freudenberg durch die Stadt und andere Planungs- bzw. Straßenbaulastträger führen in einigen Bereichen ungünstige Rahmenbedingungen dazu, dass kritische Bereiche auf absehbare Zeit bestehen bleiben werden. Wenn infrastrukturelle oder straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (noch) nicht ergriffen werden können bzw. dürfen, ist es notwendig für besonders schutzbedürftige Fußgängergruppen wie bspw. Schulkinder entsprechend zu handeln. Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Wege allgemein kann auch eine Erarbeitung und Evaluierung besonderer Routen für den Schulverkehr eine wichtige Rolle spielen.

Das Land Baden-Württemberg hat sich in einem Erlass der Sicherheit von Schulwegen verschrieben, mit dem Ziel Unfallzahlen im Schulverkehr zu reduzieren. Maßnahmen wie Verkehrsüberwachung, Verkehrserziehung und Fuß- sowie Radverkehrsförderung sollen sichere Fußwege garantieren. Darüber hinaus ist aktive Einflussnahme auf Schulwege anhand von Schulwegsicherung und Schulwegplänen wichtiger Bestandteil (Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration 2019). Auch vor diesem Hintergrund liegt in Freudenberg ein wichtiger Fokus auf der Schulwegförderung.

Schulwegeplanung (E1)

In Freudenberg existiert bereits ein Schulwegeplan, der unkompliziert abrufbar ist und mögliche Querungsstellen und problematische Stellen auf potenziellen Schulwegen aufzeigt, wie eine mangelhafte Sichtbeziehung oder viel Verkehr. Vor dem Hintergrund der Erhebungen viel genutzter Fußverkehrsrouten im Rahmen der Schülerbefragung der Fußverkehrschecks, kann jedoch noch eine **Erweiterung des Schulwegeplans** erfolgen. So kann anhand der wichtigen dargestellten Hauptrouten der Schulkinder eine Orientierung stattfinden. Auf dieser Basis sollten Hauptachsen auf dem Schulwegeplan definiert werden, die den bisherigen Schulwegeströmen durch höchstens geringe Umwege gerecht werden. Aufgrund des besonderen Schutzbedürfnisses der Schulkinder sind diese Wege insbesondere auf ihre Sicherheit zu prüfen und prioritär sicher zu gestalten. In regelmäßigen Abständen sollte zudem überprüft werden, ob die Achsen noch entsprechend bestehen, da sich durch einen Wechsel der Schüler oder neue Baugebiete die Routen verändern können.

Eine sichere Gestaltung kann durch bauliche Elemente wie Gehwegnasen oder die Sicherung von Fußwegen durch Begrenzungspfosten erfolgen. Bei niederschwelligen Übergängen zwischen den

unterschiedlichen Verkehrsträgern können allerdings auch Hinweisschilder oder Wegemarkierungen eine sinnvolle Alternative darstellen. Durch eine Kennzeichnung ist es möglich Schulwegepläne auch im öffentlichen Raum abzubilden und so auch andere Verkehrsträger auf bspw. querende Schulkinder hinzuweisen. An der Kreuzung zwischen Ziegelgasse und Mainstraße würde sich eine solche Gestaltung anbieten aber auch z.B. an der Straße „Neue Heimat“, da diese keinen Fußweg aufweist und so gleichzeitig eine Führung des Fußverkehrs entstehen kann.

Bei der weiteren Schulwegplanung, sowohl für Geh- als auch für Radschulwege, kann das webbasierte Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ des Landes Baden-Württemberg unterstützen. Es dient der Erfassung von Schulwegen und der Erstellung eines Schulwegeplans und kann unter www.schulwegplaner-bw.de aufgerufen werden. Bei der Umsetzung unterstützt zudem die Beratungs- und Koordinierungsstelle Schulwegplanung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

Abbildung 21: Fußstapfen



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

Information und Öffentlichkeitswirksamkeit (E2)

Maßnahmen müssen nicht immer infrastruktureller bzw. baulicher Natur sein, sondern gehen auch über Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, und Bewusstseinsbildung. Neben **Standardmaßnahmen wie Elternbriefen oder Inputs bei Elternabenden** können weitere Aktionen das Bewusst-

sein stärken. So können z.B. Schüler aktiv werden und Autofahrer ansprechen, warum sie auf Gehwegen stehen⁴. Dies sollte mit einem kleinen **Infolyer** unterstützt und in der Schule vorbereitet werden.

Auch temporäre Nutzungsänderungen, z. B. auf Schul- oder Kindergartenwegen sowie an neuralgischen Punkten, haben eine starke Öffentlichkeitswirksamkeit und können ein Zeichen setzen, die Nutzung des öffentlichen Raumes neu zu überdenken. Hierzu könnten verschiedene sensible Bereiche temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt und als **temporärer Spiel- und Erlebnisraum** genutzt werden⁵. Solche Maßnahmen haben eine große Wirksamkeit in der Öffentlichkeit und tragen zur Sensibilisierung bei (siehe Abbildung 22). In Freudenberg könnten sich dafür Straßen im direkten Schulumfeld anbieten. Auch im Rahmen des Stadtfestes sind solche Gestaltungen möglich.

Die bereits genannten regelmäßigen Spielelemente und Sitzgelegenheiten sowie auffällig **gestaltete Gehwege** (z. B. gemeinsam mit Schulkindern) oder weitere **temporäre Nutzungen** können Elemente sein, die Entwicklung zu einer fußgängerfreundlicheren Stadt sichtbar zu machen und zu kommunizieren.

Abbildung 22: Temporäre Nutzungen, Spielstraße (links) und Spielfläche (rechts)



Quelle: Planersocietät, Beispielbilder

⁴ Vergleichbare Aktionen bzw. Kampagnen wurden bereits durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. unterstützt und liefen unter dem Namen: „Nina: Warum stehst Du auf meinem Weg?“

⁵ Die Landeshauptstadt Stuttgart hat 2018 an drei Orten temporäre Spielstraßen als Pilotprojekt eingerichtet.

Walking Bus (E3)

Mit dem Begriff des Walking Bus wird ein **begleiteter Schulweg** beschrieben. Schulkinder werden auf einer festgelegten Route zu Fuß von einer Gruppe weiterer Kinder und durch einen oder mehrere Erwachsene begleitet. Vorteile ergeben sich durch das zu Fuß gehen allgemein und durch das Kennlernen der Kinder aus der Nachbarschaft. So kann sich ein Zusammengehörigkeitsgefühl stärken. Durch die Begleitung kann das subjektive Sicherheitsgefühl nicht anwesender Eltern gestärkt werden. Das begleitete Gehen bietet sich am Anfang des Schuljahres an, um den Weg in die Schule zu üben. Dafür sollte die Route des Walking Bus Element der Schulwegepläne sein, die den Schülern ausgegeben werden.

Abbildung 23: Walking Bus



Quelle: Planersocietät, Beispielbild

In Freudenberg wurde im Rahmen der Schulwegebegehung bereits festgestellt, dass ein Großteil der Kinder zumindest der dritten und vierten Jahrgangsstufe bereits zu Fuß oder mit einem Tretroller zur Schule kommen und sich zu einem gemeinsamen Schulweg verabreden. Für jüngere Kinder und deren Eltern würde es dennoch mit Sicherheit eine Erleichterung bedeuten, wenn sie gemeinsam mit den älteren Kindern und begleitenden Eltern zur Schule gehen würden. Hier ließe sich an den bestehenden Wegen orientiert eine Route erstellen, ggf. auch mit Treffpunkten an denen andere Kinder dazu kommen können, deren Wohnung sich nicht auf dem direkten Weg des Walking Bus befindet. Bei der Begehung wurde zudem angemerkt, dass die Grünphase der Fußgängerampel an der Lindtalschule für bspw. Schulklassen oder evtl. auch für den Walking Bus zu kurz sei. Es würde sich anbieten durch einen zusätzlichen Knopf unter dem Anforderungskasten eine Verlängerung der Grünphase zu ermöglichen. Wenn dieser betätigt wird, verlängert sich die Grünphase, ansonsten bleibt sie bei der ursprünglichen Dauer und der Kfz-Verkehr wird nicht unnötig aufgehalten.

5.6 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfängliche Verbesserung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine

zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist ebenfalls zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulwegplanung je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Abbildung wiederfindet (siehe Abbildung 24).

Abbildung 24: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschlag	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Handlungsfeld Querungen			
A1 Vorgezogene Seitenräume			
A1 Schutz von Fußwegen durch Poller			
A2 Querungshilfe inner- und außerorts			
A3 Fußgängerüberweg			
A3 Bodenwellen			
A4 Farbliche Markierung zur flächigen Querung			
A5 Gehwegüberfahrten			
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität			
B1 Aufwertung von Sitzgelegenheiten (z.B. Mauern)			
B1 Mehrgenerationengerechte Sitzgelegenheiten schaffen			Daueraufgabe
B2 Spielelemente (Gestaltung von Spielplätzen)			Daueraufgabe
Handlungsfeld Barrierefreiheit			
C1 Barrierefreiheit an Querungsstellen			
C2 Sicherstellung angemessener Seitenräume bei Neuplanung			Daueraufgabe
C3 Veränderung des Straßenraums der Hauptstraße			
C3 Sicherung baulicher Engstellen mit Pollern			
C3 Umwegebekanntmachung und ggf. Ertüchtigung			
C4 Barrierefreie Überwindung von Versätzen			
C4 Barrierefrei / -arm berollbare Oberflächen			Daueraufgabe
C4 Reduktion der Querneigung von Gehwegen			Daueraufgabe
Handlungsfeld Gehwege			
D1 Überprüfung der Gehwege auf bauliche Hindernisse			
D1 Ordnung von Mobiliar und beweglichen Gegenständen			
D2 Begrenzungsposten zur Ordnung des ruhenden Verkehrs			
D2 Teilw. Einfahrtverbot zur Führung des Busverkehrs			
D3 Flächige Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung			
D3 Blumenkübel zur kurzfristigen baulichen Einengung			
D3 Verkehrszeichen als Bodenmarkierung			
D3 Einsatz von Geschwindigkeitsdisplay			Daueraufgabe
Handlungsfeld Schulwege			
D1 Erweiterung des Schulwegeplans			Daueraufgabe
D1 Schulwegmarkierungen			
D2 Schulweggestaltung			
D2 Aktion zum ruhenden Verkehr			
D2 Temporäre Spiel- und Erlebnisräume			
D3 Walking Bus			Daueraufgabe

Quelle: Eigene Darstellung

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

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

Ausgehend von den im Rahmen des Fußverkehrs-Check ausgewählten Teilbereichen der Innenstadt und Mainpromenade sowie den Schulwegen empfiehlt es sich, für das gesamte Stadtgebiet ein **Konzept für den Fußverkehr**⁶ zu entwickeln. Dies sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse durchgeführt werden und sowohl qualitative als auch quantitative Ziele festlegen. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden. Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, mit spezifischen oder themenbezogenen **Programmen** zu arbeiten. Diese besitzen zwar

⁶ Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil III 2.5.1)

keinen ganzheitlichen Ansatz, bearbeiten aber bestimmte Themenfelder systematisch und kontinuierlich (z. B. ein Aktionsprogramm zu eigenständigen Fußwegen oder Schulwegen).

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

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

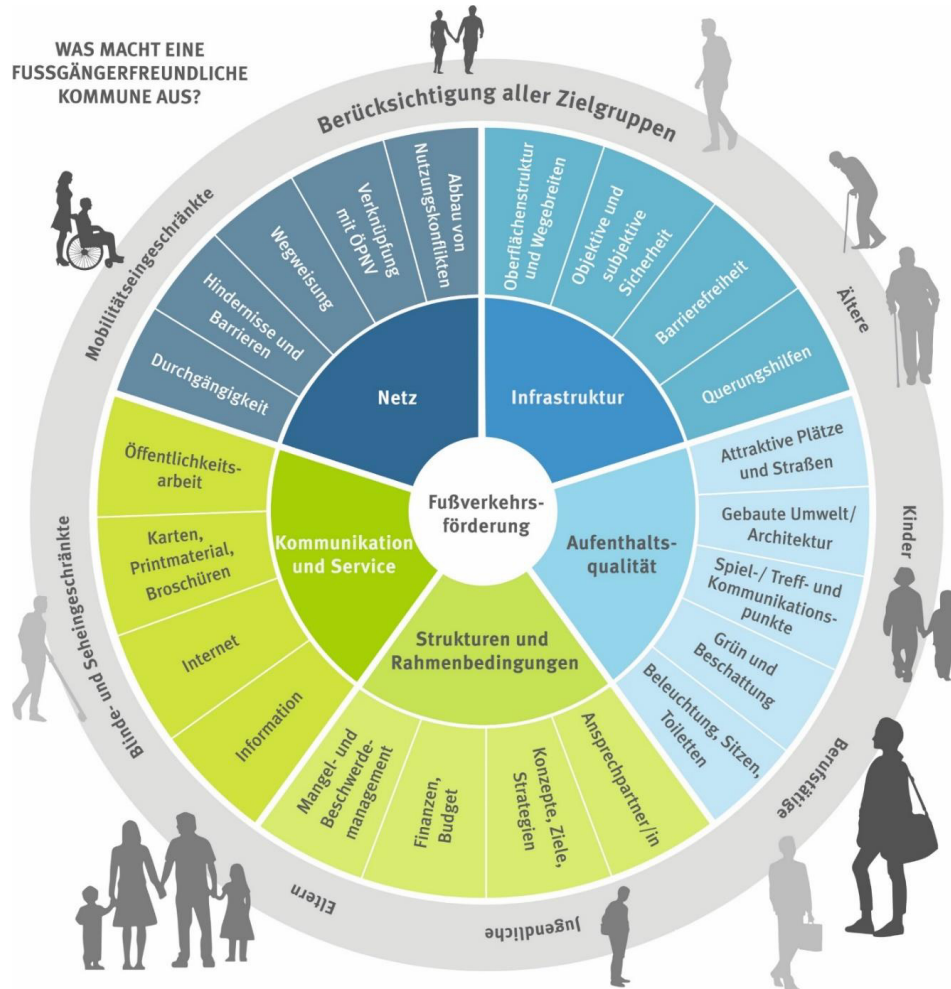
Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr kann nicht nur aus medialer Präsenz sowie der Nutzung weiterer (digitaler) Informationskanäle bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (z. B. Stadtfeste, temporäre Spielstraße) einbeziehen. Dabei ist es empfehlenswert, sowohl in Bezug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

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

7 Zusammenfassung

Die 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 (siehe Abbildung 25).

Abbildung 25: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5.6. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Be-

deutung. Der Fußverkehrs-Check in Freudenberg hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Wichtig ist in der Umsetzung auch eine Abstimmung mit bestehenden Planungen und Planwerken wie der Veränderung rund um das Dyrhoffhaus oder dem Denkmalspflegerischen Wertepan Freudenbergs. Zudem sollten auch mögliche künftige Veränderungen bereits bei den jetzigen Planungen mitberücksichtigt werden. Dies betrifft bspw. die mögliche Stilllegung und darauffolgende Umnutzung des Werk I und insbesondere auch die Planungen zum Bau einer Mainbrücke südlich von Freudenberg, die den Durchgangsverkehr zu großen Teilen um Freudenberg und Kirschfurt herumleiten würde.

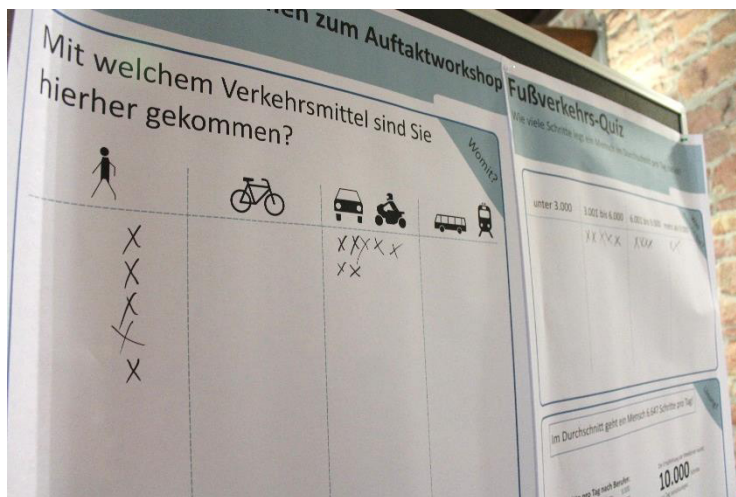
Insbesondere die letztgenannte Umleitung ist ein wesentlicher Bestandteil für eine zukünftige Verbesserung der verkehrlichen Situation in Freudenberg. Auf diesem Wege kann eine Verkehrsreduktion bewirkt und die Bedeutung der Hauptstraße für den überörtlichen Kfz-Verkehr reduziert werden. Durch die zu erwartende Kfz-Reduktion ist mit weniger Rückstauungen und außerdem größeren Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen zu rechnen, was die Querbarkeit der Hauptstraße verbessert und die Aufenthaltsqualität steigert. Außerdem sind im Weiteren auch Neuaufteilungen im Straßenraum möglich und Engstellen für den Fußverkehr zu entschärfen.

Der Fußverkehrs-Check in Freudenberg 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 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 6 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die angeregten Diskussionen und zahlreichen Beiträge verdeutlichen die Bestrebung die Fußverkehrssituation in Freudenberg zu verbessern. Mit den erarbeiteten Maßnahmen und den benannten Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen besteht dafür die Grundlage.

8 Dokumentation

8.1 Auftaktworkshop Freudenberg

Der Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Checks in Freudenberg beginnt am 20.09.2019 um 18.00 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses. Zu Beginn der Veranstaltung finden sich etwa 25 Personen ein. Darunter sind Vertreter der Politik, Stadtverwaltung, Interessensvertreter (wie Schulvertreter) sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die Anwesenden tragen zunächst auf einem Plakat ein, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Veranstaltung gekommen sind und geben ihre Einschätzung, wie viele Schritte ein Mensch durchschnittlich pro Tag zurücklegt. Im Zuge der Veranstaltung gibt Herr Wolff einen Überblick über die Thematik Fußverkehr und die Maßnahme der Fußverkehrs-Checks. Er stellt die geplanten Routen vor und lädt die Anwesenden dazu ein, Kritik und weitere Vorschläge zu äußern.



Begrüßung und Präsentation

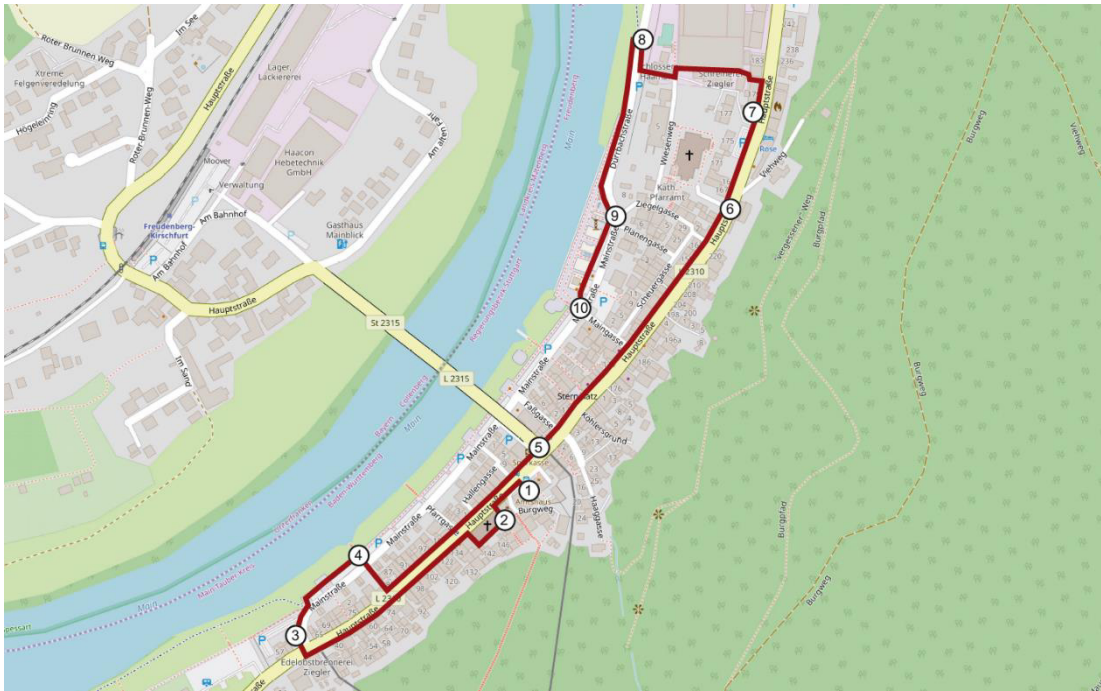
Herr Henning, Bürgermeister der Stadt Freudenberg, begrüßt die Anwesenden zum Auftaktworkshop des Fußverkehrs-Checks und freut sich über die Möglichkeit nun nach drei Bewerbungen an dem Projekt teilnehmen zu können. Ein Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept für den Fußverkehr ist aus Bürgerbefragungen bereits erarbeitet worden. Insbesondere im Hinblick auf die enge Ortsdurchfahrt, die häufig als Umfahrung der A3 genutzt wird sowie aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils sollen die Fußverkehrs-Checks zur Förderung der Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs dienen. Im Zuge der vorgeschlagenen Routen für die Begehungen werden schwierige Situationen betrachtet und Ideen zur Verbesserung gesucht.

Im Anschluss begrüßt auch Herr Wolff die Anwesenden herzlich zum Auftaktworkshop. In seinem Vortrag berichtet er über den Ist-Zustand des Fußverkehrs in Baden-Württemberg, die Vorteile des

Zufußgehens sowie Eindrücke und positive Umsetzungen aus vergangenen Fußverkehrs-Checks. Ein besonderes Augenmerk der Präsentation liegt dabei auch auf der Kinder- und Jugendmobilität.

Anschließend stellt Herr Wolff die geplanten Routen durch die Stadt Freudenberg vor. Die erste Begehung wird sich dabei insbesondere mit dem Schülerverkehr beschäftigen. Der Fokus der zweiten Route liegt insbesondere auf der Hauptstraße sowie einigen Abschnitten entlang der Mainpromenade.

Abbildung 26: Vorgestellter Routenentwurf der zweiten Begehung in Freudenberg



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Diskussion der Altstadt-Begehung

Im Anschluss an die Präsentation leitet Herr Wolff eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragt die Anwesenden, wie sie den Routenvorschlag bewerten und ob noch Anpassungsbedarf bestehe. Bereits während der Präsentation werden Rückfragen und kleinere Anmerkungen besprochen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden diese gemeinsam mit den Anmerkungen aus der

Diskussionsrunde zusammengefasst. Folgende Aspekte werden während der Veranstaltung angesprochen:

Allgemein:

- Von einem Teilnehmer werden drei seiner Meinung besondere Problempunkte in der Altstadt genannt, die im Rahmen der Begehung berücksichtigt werden sollten:
 1. Die Engstellen an der Hauptstraße, insbesondere nahe der Ringgasse,
 2. Die Querung der Hauptstraße an der Mainbrücke,
 3. Die Maingasse werde häufig von „Dauerparkern“ benutzt.
- Ein weiterer Herr merkt an, dass Freudenberg in Bezug auf Boulevards bereits gut ausgestattet sei. Zudem wird die 20er Zone positiv hervorgehoben, wobei gleichzeitig kritisiert wird, dass sich der MIV oft nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halte.
- Herr Henning merkt an, dass es ein Konzept braucht, das aufzeigt, welche Wirkung die einzelnen Maßnahmen erzielen. Diese Möglichkeiten müssen schlussendlich technisch, optisch sowie finanziell umsetzbar sein.
- Es wird angemerkt, dass weiße Markierungen, wie sie beispielsweise für Radfahrstreifen Anwendung finden, auch zum Schutz des Fußverkehrs beitragen könnten.
- Ein allgemeiner Wunsch der Anwesenden ist die Installation von mehr Zebrastreifen.
- Herr Henning berichtet von einem Besuch in der Partnerstadt Saint-Arnoult, wo im Zeitraum zwischen 1 Uhr und 5 Uhr nachts die komplette Straßenbeleuchtung ausgeschaltet wird. Er hat erwartet, dass hierdurch zusätzliche Angsträume entstehen. Jedoch hat die Stadt Saint-Arnoult erwidert, dass es seitdem zu keiner zusätzlichen Straftat infolge der Dunkelheit gekommen und das Abschalten der Beleuchtung im Hinblick auf die zunehmende Lichtverschmutzung in Städten ökologisch sehr wertvoll sei. Herr Henning fragt, wie weit Deutschland in diesem Hinblick heute sei.
- Herr Wolff antwortet, dass ihm solche Vorhaben in Deutschland derzeit nicht bekannt seien. Vermehrt würden jedoch Bewegungsmelder eingesetzt um Lichtsmog und Stromverbrauch zu reduzieren.
- Daraufhin entsteht eine Diskussion über Möglichkeiten, der innerstädtischen Lichtverschmutzung entgegen zu wirken. Ein Bürger merkt an, dass man in Freudenberg im Mühlgrundweg ab 0 Uhr das Licht ausschalten könne. Ein weiterer Teilnehmer erzählt von einer

Technologie, die es ermögliche per App den eigenen Weg verfolgen zu lassen. Die entsprechende Straßenbeleuchtung würde dann bei Bedarf eingeschaltet.

Zweite Begehung (Hauptstraße und Mainstraße):

- Der Gehweg in der Hauptstraße nahe der Ziegelgasse und Ringgasse sei sehr schmal und der Bordstein zu hoch und stelle insbesondere für Personen mit Rollator ein Problem dar. Hier sei es vor einigen Jahren bereits zu einem tödlichen Verkehrsunfall gekommen.
- Ein Bürger merkt an, dass die Kirche ausschließlich über einen Weg mit Treppen erreicht werden könne. Eine barrierefreie Alternative fehle.
- Herr Henning erläutert, dass Zwischenstopp 8 der Begehung ein wichtiges Element sei. In Folge einer möglichen Werksverlagerung werde hier Raum umgenutzt. Es biete sich somit die Gelegenheit, bereits von Anfang an Fußverkehrsbelange zu berücksichtigen. Zudem parken hier viele Busse und Eltern vor dem Kindergarten. Ziel sei eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Lösung.
- Bei Zwischenhalt 10 sei insbesondere der Mischverkehr zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Fahrrad, MIV und Fußverkehr interessant.
- Ein Bürger fragt, ob die Begehung öffentlich für alle Bürgerinnen und Bürger sei. Herr Henning antwortet, dass hierfür eine etwa 20-köpfige Fachkommission mit unterschiedlichen Interessensvertretern (z.B. Straßenverkehrsamt, Planer, Verwaltung, Presse, Einzelhandel, Mutter mit Kinderwagen, 2-3 Bewohner aus der Altstadt, ...) gebildet wurde. Interessierte weitere Anwesende können sich aber gerne noch im Anschluss anmelden.
- Herr Henning und Herr Wolff betonen jedoch, dass eine Eingrenzung der Teilnehmerzahl notwendig sei, da ab einer gewissen Gruppengröße die Durchführung der Begehung sehr schwierig werde.
- Ein wichtiges Thema ist die Mainpromenade. Hierzu werden mehrere Anmerkungen genannt:
 - Zunächst wird die Barrierefreiheit bemängelt. Die Promenade sei mit Rollator/ Rollstuhl nicht befahrbar, sodass hier auf die Straße ausgewichen werden müsse.
 - Eine Bürgerin merkt an, dass Aufgänge zur Promenade häufig zugeparkt seien. Eine Möglichkeit, dies zu unterbinden, wären ihrer Meinung nach beispielsweise Poller.
 - Des Weiteren werde die schmale Promenade durch Radfahrende, die trotz des Sperrschildes auf der Promenade fahren, zusätzlich beengt.
- Ein weiteres Problem wird an der Kreuzung der Hauptstraße bei der Sparkasse und Apotheke gesehen. Viele Bürgerinnen und Bürger parken hier mit ihrem Pkw direkt vor den Einrichtungen, wodurch verhindert werde, dass Lkw aneinander vorbeiführen. Häufig komme es in Folge dessen zu Rückstaus bis zur Mainbrücke.

- Ein Teilnehmer fragt, ob der Kreisverkehr am nördlichen Ortseingang bei der Bushaltestelle „Seepark“ in der Begehung eingeplant sei. Herr Wolff antwortet, dass der Kreisverkehr aktuell in der Routenführung nicht berücksichtigt sei. Der Teilnehmer hält es an dieser Stelle für problematisch, dass der MIV, trotz eines offiziellen Fußgängerüberwegs, Vorrang hat. Herr Henning merkt an, dass es sich hierbei um Querunginseln für den Fußverkehr und nicht um Zebrastreifen handle, sodass der Vorrang des MIV rechtens sei.

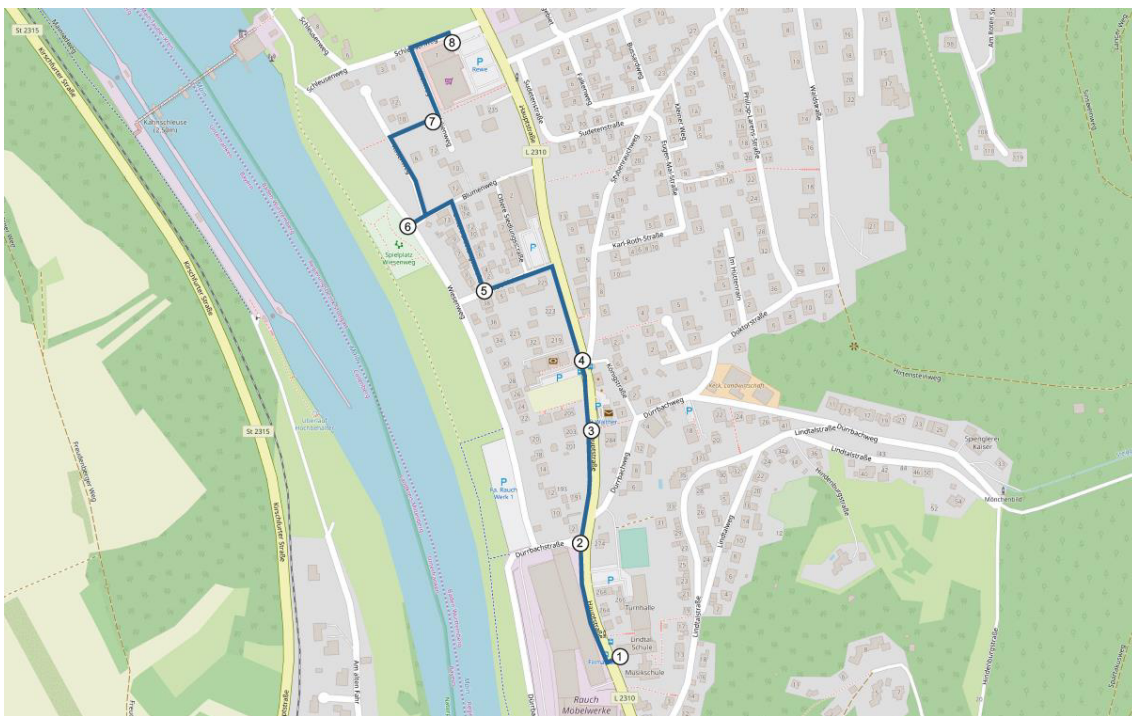


Verabschiedung

Herr Henning und Herr Wolff bedanken sich für die rege Teilnahme am Auftaktworkshop und verabschieden die Anwesenden. Herr Wolff macht auf die Begehung am 16.10.2019 und die Abschlussveranstaltung am 05.11.2019 aufmerksam. Weitere Interessierte Teilnehmende des Auftaktworkshops können sich bei Frau Huba-Mang noch für die Begehung anmelden.

Diskussion der Schülerbegehung

Abbildung 27: Vorgestellter Routenentwurf der Schülerbegehung in Freudenberg



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

Die Diskussion für die erste Begehung mit dem Schülerverkehr findet im Anschluss an die offizielle Veranstaltung in einem kleinen Fachgremium statt:

Route:

- Der vorgeschlagene Routenentwurf soll im Norden bis zum Kreisverkehr Mühlgrundweg / Hauptstraße / Wendelin-Rauch-Straße erweitert werden.
- Die Wechsel der Straßenseite entlang der Hauptstraße sind an mehreren Stellen wichtig und solle miteinbezogen werden.
- Einen kritischen Punkt stelle die gegenüberliegende Straßenseite der Hauptstraße zwischen Halt 5 und 6 dar. Aufgrund dessen solle hierauf noch eingegangen werden.
- Die Tankstelle wird von den Kindern häufig genutzt. Somit sei auch deren Zuwegung einzubeziehen.

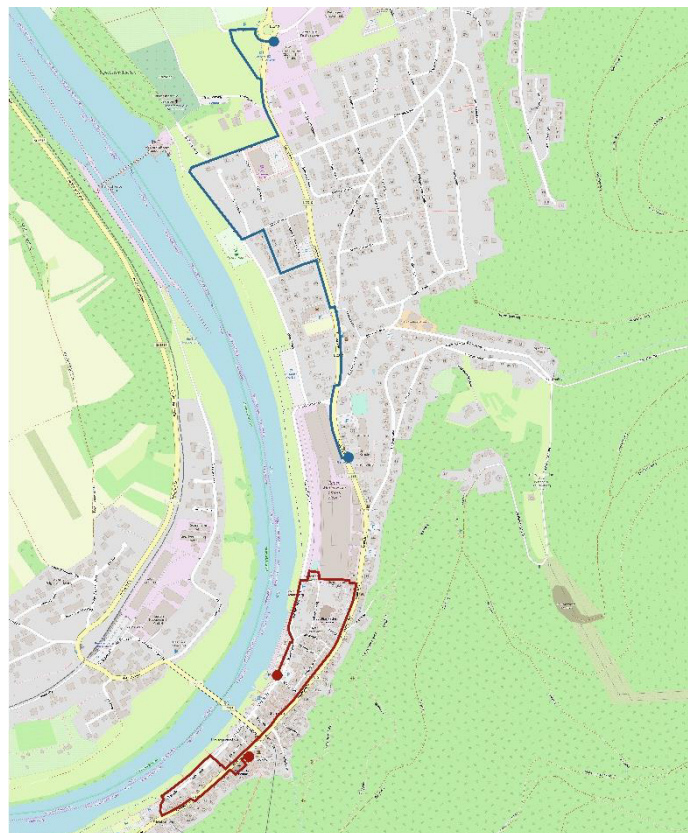
Organisation:

- Es werden 8 Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klasse an der Begehung teilnehmen.
- Die sichere Betreuung der Schülerinnen und Schüler kann durch teilnehmende Lehrerinnen und Lehrer der Lindtal Schule gewährleistet werden.
- Materialien zur Elternansprache, bzgl. der Gruppeneinteilung und Fragebögen werden von der Planersocietät erarbeitet.
- Die Fragebögen an die Eltern und Schülerinnen und Schüler werden von der Lindtal Schule im Vorhinein der Veranstaltung verteilt.
 - Die Fragebögen an die Schülerinnen und Schüler werden an die dritte Klasse ausgegeben.
- Im Vorhinein der Begehung findet eine kurze Information und die Aufteilung in Teams in der Lindtal Schule statt.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg organisierten das Planungsbüro Planersocietät und die Stadt Freudenberg gemeinsam zwei Begehungen, die am 16. Oktober 2019 stattgefunden haben (siehe Abbildung 28). Während der ersten Begehung lag der Schwerpunkt insbesondere auf den Schulwegen zur Lindtalschule und den damit verbunden Themen der sicheren und attraktiven Schulwege. Zudem wurde die Straßenraumgestaltung in Verbindung mit der Aufenthaltsqualität betrachtet. Bei der zweiten Begehung wurden die fußverkehrlichen Probleme in der Altstadt erfasst. Im Fokus standen hier insbesondere die Problematiken entlang der starkbefahrenen Hauptstraße, Querungsmöglichkeiten, ausreichende Straßenräume und die Barrierefreiheit.

Abbildung 28: Begehungsrouten



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage
© OpenStreetMap-Mitwirkende 2019

8.2.1 Erste Begehung Freudenberg am Main

Die erste Begehung in Freudenberg am Main wird am 16. Oktober 2019 um 8:00 Uhr durchgeführt. 9 Schülerinnen und Schüler der 3. und 4. Klasse sollen anhand einiger beispielhafter Standorte ihre Meinung zu ihrem Schulweg erläutern. Zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt und Schule wird der Weg von der Lindtal-Schule über die Hauptstraße und Neue Heimat, Untere Siedlungsstraße, Wiesenweg und Schleusenweg bis zum Kreisverkehr an den Sportplätzen begangen.

Begrüßung

Herr Henning (Bürgermeister) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Kinder der 3. und 4. Klasse und Herr Wolff gibt eine kurze Einführung, was Verkehrsplanung bedeutet. Auf seine Frage, wie die Schülerinnen und Schüler in die Schule gekommen sind, antworten 19 Kinder zu Fuß, 1 Kind mit dem Roller und 7 Kinder wurden mit dem Pkw in die Schule gefahren. Mit dem Bus ist niemand zur Schule gekommen. Als nächstes bittet Herr Wolff die Schülerinnen und Schüler zu erzählen, was sie auf ihrem Schulweg besonders stört. Zwei Kinder berichten daraufhin, dass sie vor allem die Mülltonnen stören, die auf dem Gehweg stehen. Weitere Nennungen sind Baustellen, aufgrund derer die Straße gequert werden müsse, auf dem Gehweg parkende Lkw sowie zu schnell fahrende und überholende Pkw auf der Hauptstraße. Auch die zu hohe Geschwindigkeit am Odenwaldring wird von einem Schüler angesprochen. Ein weiterer Schüler bemängelt den Lindtalweg, auf welchem kein Gehweg vorhanden sei und der Belag Löcher aufweise. Des Weiteren monieren die Kinder den zu schmalen Gehweg an der Tankstelle in der Hauptstraße.

Ein weiteres Thema ist die Anforderungsampel, die direkt vor dem Schuleingang installiert wurde. Einige Kinder berichten, dass Autos über rot fahren und Lkw hupen würden. Die Lehrerin geht jedoch davon aus, dass die Lkw die Kinder in dem Fall nur begrüßen wollten. Die Frage von Herrn Henning, ob die Grünphase der Anforderungsampel zu kurz sei, wird von den Schülerinnen und Schülern mit Ja beantwortet. Ein Schüler erzählt von seinem Erlebnis einen Tag vor der Begehung: Als der Schüler von seinem Vater an der Schule abgeholt wird, wollte ein Lkw den haltenden Pkw überholen. Aus der Gegenrichtung kam jedoch gleichzeitig ein weiterer Lkw, sodass der erste Lkw auf den Gehweg auswich und diesen damit überfuhr. Der Schüler erzählt, dass an dieser Stelle kurz zuvor noch ein Schüler gestanden habe.

Nach der kurzen Einführung gehen alle Kinder, die nicht an der Begehung teilnehmen, zurück in den Unterricht und die übrigen Kinder werden jeweils in Zweier- bzw. eine Dreier-Gruppe eingeteilt. Jeder Gruppe wird ein spezieller Aufgabenbereich zugeteilt, auf den sie bei der Begehung besonders achten soll. Neben *Seh- und Lärmministern*, die vor allem auf Hindernisse auf der Route und Lärm achten sollen, gibt es *Sicherheitsminister*, die sich auf Querungen und Geschwindigkeiten des Verkehrs konzentrieren, *Pausenminister*, die die Aufenthaltsqualität und Sitzgelegenheiten entlang der Route beurteilen sowie *Rollerminister*, die insbesondere die Barrierefreiheit und Gehwegbreiten betrachten. Zwei Kinder dürfen die Ergebnisse mit Fotos dokumentieren. An alle Teilnehmenden werden Warnwesten und die benötigten Materialien (u.a. Blindenstock, Maßband, Handzähler, Brillen mit Sehschwäche) ausgeteilt, bevor die Begehung beginnt.

Station 1: Lindtal-Schule/ Dürrbachstraße/ Dürrbachweg

Seh- und Lärmminister

Auf dem Weg von der Lindtal-Schule zu Station 1 (ca. 2-3 Minuten) haben die Kinder bereits 24 Autos gezählt. Die hohe Kfz-Frequenz führt zur Unsicherheit bei den Schulkindern. Zum einen wird das Queren der Straße als unsicher empfunden, zum anderen führt insbesondere der Lkw-Begegnungsverkehr dazu, dass hierfür teilweise der Gehweg überfahren wird.

An der Kreuzung mit der Dürrbachstraße bemängeln die Kinder, dass insbesondere Autos von Norden kommend schlecht zu erkennen seien. Problematisch ist hier die Hecke, die die Sicht verdeckt.

Sicherheitsminister

Positiv hervorzuheben ist die Querung direkt vor der Lindtal-Schule. Nach Anforderung der Ampel dauert es nur vier Sekunden, bis sie grünes Licht zeigt. Die Grünzeit ist allerdings bereits nach sechs Sekunden wieder beendet, sodass es insbesondere Schülergruppen nicht schaffen, den Querschnitt zu überqueren. Teilweise kam es so schon zu Konflikten mit Kfz. Ebenfalls positiv ist, dass die Ampel auch nach mehrfacher Anforderung hintereinander schnell in die Grünphase für Zufußgehende schaltet, sodass die Schülerinnen und Schüler nicht verleitet werden, die Straße bei rot zu queren. Bei der Begehung fällt jedoch auf, dass die beiden Kfz-Fahrbahnen unterschiedliche Rotphasen aufweisen: Kfz von Süden kommend, warten länger als die Gegenrichtung. Dies könnte auch ein Grund dafür sein, dass einige Kinder in der Einführung meinten, Kfz würden über rot fahren.



Um die Dürrbachstraße zu überqueren, benötigen die Kinder ca. 29-31 Schritte (ca. 20 m). In Anbetracht der relativ geringen Funktion der Straße ist das verhältnismäßig viel. Die Verkehrsinsel in der Dürrbachstraße ist taktil nicht abgesetzt, sodass sie zwar gut zu begehen, allerdings schwer zu ertasten ist. Der Einsatz des Blindenstocks hat dies bestätigt. Die Sicherheitsminister wünschen sich eine bessere Überquerung der Dürrbachstraße, da diese nur schwer erkennbar sei. Es ist zu erkennen, dass eine farbliche Absetzung an der Einmündung bereits besteht. Diese könnte jedoch noch heller gestaltet werden, um eine Einfahrt besser zu signalisieren. Gegebenenfalls könnte auch eine Überquerung so gestaltet werden.

Pausenminister

Die Pausenminister bemerken entlang des ersten Teilabschnitts der Route keine Bänke zum Verweilen und Ausruhen, heben jedoch positiv hervor, dass man sich auf die kleinen Mauern, die einige Grundstücke begrenzen, setzen könne. Außerdem überlegen sie, dass man auf den derzeit leeren Grundstücken neben dem Sportplatz am Dürrbachweg Spielmöglichkeiten errichten könnte. Im weiteren Verlauf entdecken die Pausenminister hinter der Einmündung des Stubenrauchwegs eine Sitzbank. Die Kinder bemängeln jedoch deren Erreichbarkeit. Von der Seite der Hauptstraße müsste eine ca. 1 m hohe Mauer aufgestiegen werden, ansonsten ist diese barrierearm lediglich über die Wiese vom Stubenrauchweg aus erreichbar.



Rollerminister

Der Gehweg vor der Anforderungssampel an der Lindtal-Schule misst in etwa 1,40 m, der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite 1,80m. Hinter der Kreuzung mit dem Dürrbachweg misst der Gehweg auf der östlichen Seite eine Breite von ca. 1,30 m. Zudem ist der Gehweg in diesem Bereich sehr uneben und eng, was vor allem beim Befahren mit einem Roller oder Fahrrad zu Sicherheitsdefiziten führen kann. Außerdem bemängeln die Rollerminister, dass die Bordsteine zu hoch seien. Der Gehweg auf der westlichen Seite wird hingegen als in Ordnung empfunden.

Vor der Tankstelle in der Hauptstraße erheben die Kinder erneut die Gehwegbreiten: direkt vor der Tankstelle misst dieser 1,10 m mit Begrenzungsstein (ohne ca. 1,35 m). Dies ist deutlich zu schmal und es wird überlegt, ob möglicherweise die Begrenzungssteine entfernt werden könnten, um auf diese Weise ein paar zusätzliche Zentimeter gewinnen zu können. Hinter der Einmündung in den Stubenrauchweg misst der Gehweg ca. 0,80 m, im weiteren Verlauf sogar nur 0,45 m. Dies entspricht nicht einmal dem Mindestplatzbedarf eines Zufußgehenden (0,80 m + Sicherheitsräume zur Straße 0,50 m und zur Gebäudekante 0,20m).



Station 2: Neue Heimat/ Untere Siedlungsstraße

Seh- und Lärmminister/ Sicherheitsminister

Bis zu dieser Station haben die Seh- und Lärmminister bereits 160 Autos gezählt. Beim Austreten aus der Unteren Siedlungsstraße in Richtung Neue Heimat kann nicht in die Straße eingesehen werden. Hier würde es sich anbieten, den Gehweg noch etwas weiter hervorzuziehen. Für Einsatzfahrzeuge sollte er aber weiterhin überfahrbar sein, um nicht in Konflikt mit deren Mindestradien zu kommen.

Die Helligkeit in der Unteren Siedlungsstraße wird als „geht so“ beschrieben. Die Neue Heimat ist hingegen relativ dunkel. Eine Schülerin nennt als weiteres Beispiel in Freudenberg am Main den Odenwaldring, der ebenfalls als nicht ausreichend beleuchtet wahrgenommen wird.

Rollerminister/ Pausenminister

Die Kinder bemerken den fehlenden Gehweg in der Neuen Heimat. Die Schülerinnen und Schüler, die dort entlang gehen, laufen zunächst auf dem Gehweg und dann an der Seite der Neuen Heimat. Das Laufen auf der Straße wird als „noch okay“ wahrgenommen, aber nicht als ideal. Den Straßenbelag finden sie in Ordnung, die Steigung sehen sie sowohl für ein Befahren mit einem Roller als auch mit dem Fahrrad als unproblematisch.

Der Gehweg in der Unteren Siedlungsstraße wird als deutlich zu schmal vermessen (0,90 m). Die Kinder sehen hier keine Defizite, dass der Gehweg nur einseitig ist, da die Verkehrsstärke hier sehr gering sei.



Zwischenstation Blumenweg/ Schleusenspielplatz

Um zum Spielplatz zu kommen, nutzen die Kinder als alternative Route häufig den parallel zur Unteren Siedlungsstraße verlaufenden Wiesenweg. Hier fehlt ebenfalls ein Gehweg, weshalb die Kinder auf der Straße laufen müssen. Die Schülerinnen und Schüler berichten, dass sie dabei von Kfz, die sich begegnen, an den Straßenrand bzw. auf den Grünstreifen gedrängt werden. Einige Kinder laufen jedoch auch weiter und lassen die Autos in einem passenden Moment überholen.

Die Sicht an dieser Stelle aus Richtung Blumenweg ist eingeschränkt. Hierdurch kommt es zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Kfz, aber auch Radfahrenden. Ein Unfall ist bisher nicht vorgekommen. Während die Schülerinnen und Schüler eine kurze Pause auf dem Spielplatz machen,

diskutieren die weiteren Teilnehmenden über geeignete Maßnahmen für die Situation an der Einmündung Blumenweg/ Wiesenweg. Der Wiesenweg erfüllt in gewissem Maße eine Erschließungsfunktion zum Rewe. Um die Gefahrensituation zu entschärfen, ist der Einsatz eines Spiegels oder einer Gehwegnase denkbar. Herr Henning denkt auch über eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h im Bereich des Spielplatzes nach.



Station 3: Schleusenweg/ Einfahrt Rewe

Seh- und Lärmminister

Nördlich an der Hauptstraße wird der Gehweg durch Lkw zugeparkt, die im Rewe einkaufen gehen und die Fahrbahn freihalten wollen. Dadurch werden Mindestbreiten, bei dem eigentlich hinreichend breiten Gehweg, nicht mehr erreicht. Auch die Sicht auf den fließenden Verkehr in der Hauptstraße wird hierdurch eingeschränkt. Poller oder Pfosten auf dem Gehweg, die das Parken verhindern, könnten hier eine geeignete Lösung darstellen.

An dieser Station wurden 32 Kfz gezählt, die die Hauptstraße entlang fuhren. Hiervon sind 17 Kfz in den Schleusenweg eingebogen, wovon alle Kfz in die Einfahrt zum Rewe einbogen. Dieser ist also, zumindest zum Zeitpunkt der Begehung, Hauptfaktor des Verkehrsaufkommens. Insgesamt wurden bis hier 198 Kfz gezählt.

Sicherheitsminister

Die Kinder berichten, dass aus der Rewe-Ausfahrt häufig Pkw heraus rasen. Die Querung des Schleusenwegs ist aufgrund einer Bordsteinhöhe von ca. 20 cm im östlichen Teil für Bewegungseingeschränkte problematisch.

Pausenminister

Sitzmöglichkeiten wurden auf diesem Teilabschnitt der Begehung nicht wahrgenommen. Ein Schüler schlägt vor, eine Bank im Bereich der Gärtnerei aufzustellen. Des Weiteren berichten einige Kinder, dass sie sonntags häufig auf dem Rewe-Parkplatz spielen, da es auf der Hauptstraße „nicht so schön und laut“ sei.

Rollerminister

Der Gehweg im Schleusenweg ist 1,50 m breit. Der Gehweg entlang der Hauptstraße weist auf der westlichen Seite ca. 2,10 m, auf der östlichen Seite ca. 1,50 m auf. Die Kinder berichten, dass sie hier eher auf der westlichen Straßenseite laufen. Dieser Gehweg sei nicht nur breiter, sondern in diesem Bereich befänden sich auch die meisten Aktivitäten.

Zwischenstation Weg zwischen Hauptstraße und Mühlgrundweg

Der Weg zwischen Hauptstraße und Mühlgrundweg wird von Kfz teilweise als Abkürzung und Bypass zum Kreisverkehr genutzt. Vereinzelt kommt es hierdurch zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Kfz-Verkehr. Einige Schülerinnen und Schüler berichten, dass Pkw hier anhielten, um Äpfel von den Bäumen und Schnittblumen zu pflücken. Hierdurch würden sie dazu gedrängt, auf die Wiese auszuweichen. Als alternative Route berichten einige Kinder den Weg entlang des Friedhofs. Wieder andere Kinder werden ohnehin von den Eltern zum Sportplatz gefahren. Im Allgemeinen wird die Wegebreite und Oberfläche jedoch als gut für den Fußverkehr eingeschätzt. Da sich derzeit an dieser Stelle kein Schild befindet, das eine Durchfahrt mit dem Kfz verbietet, wird eine Lösung durch Pfosten eingebracht.

Vor dem Sportheim wird des Weiteren das Problem ausgemacht, dass die Kinder auch wegen eines Eiswagens die Straße queren und gleichzeitig Kfz vom Badensee mit hoher Geschwindigkeit passieren. Zur Entschärfung dieser Situation werden Aufpflasterungen und eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung als Idee eingebracht.

Station 4: Kreisverkehr

Seh- und Lärmminister

Am Kreisverkehr zählen die Schülerinnen und Schüler 7 Kfz in und aus Richtung Rauch, 23 Kfz in und aus Richtung Stadt und 11 Kfz in und aus Richtung Wertheim. Zum Sportplatz sind nur wenige Autos gefahren, was am Zeitpunkt der Begehung liegen könnte.

An der Bushaltestelle „Seepark“ sollte eine Kennzeichnung der Scheiben verhindern, dass sehingeschränkte Personen oder Vögel gegen die Scheibe laufen bzw. fliegen.

Sicherheitsminister

Die Sicherheitsminister stellen fest, dass die hellen Markierungen am Überweg des Kreisverkehrs geeignet sind, da man auch mit Seheinschränkungen die Mittelinsel gut erkennen kann. Die Ertastung mit dem Blindenstock hingegen erscheint aufgrund der fehlenden Kanten als schwierig. Eine getrennte Führung mit einem Doppelbord könnte hier eine Verbesserung darstellen.

Aus Richtung Osten kommend südlich der Bushaltestelle, sollte eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden, um die Bushaltestelle in Richtung Miltenberg erreichen zu können. Momentan besteht ein Trampelpfad als Abkürzung auf einem Grundstück, welches jedoch in naher Zukunft bebaut werden soll. Insofern wird vorgeschlagen eine Querungsmöglichkeit nahe dem offiziellen Fußweg zu schaffen.

Pausenminister

Die Pausenminister bewerten die Aufenthaltsqualität an der Bushaltestelle „Seepark“. Derzeit befindet sich hier nur eine Sitzbank, obwohl Platz für mehrere Bänke vorhanden ist. Mülleimer und Regenschutz sind zwar vorhanden, allerdings sehen die Kinder das Defizit, dass die Haltepläne draußen hängen. An den Wänden im Inneren des Bushäuschens wäre hierfür ausreichend Platz.

Rollerminister

Die Insel bei der Überquerung des Mühlgrundwegs ist in etwa 2,45 m breit und 2,50 m lang. Von der Kreisfahrbahn bis zur Überquerungsstelle messen die Rollerminister 6 m.

Im Bereich der Bushaltestelle „Seepark“ sorgen die Pflastersteine dafür, dass das Befahren mit einem Roller teilweise problematisch ist.



Verabschiedung

Herr Henning und Herr Wolff bedanken sich bei den Schülerinnen und Schülern für die Teilnahme an der Begehung. Herr Wolff bittet die teilnehmenden Schülerinnen und Schüler zudem noch um das Ausfüllen der Teilnehmerliste. Im Anschluss verabschiedet Herr Wolff sie und sie nehmen am weiteren Unterricht der Schule teil.

8.2.2 Zweite Begehung Freudenberg am Main

Die zweite Begehung in Freudenberg am Main wird am 16. Oktober 2019 durchgeführt. Gut 15 Teilnehmende finden sich um 16:00 Uhr vor dem Rathaus ein. Zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt, der Verwaltung, des Einzelhandels, der Lindtal-Schule, Vertreter des Seniorenbeirates sowie Anliegern können interessierte Bürgerinnen und Bürger über die Situation des Fußverkehrs in Freudenberg am Main diskutieren. Im Zuge der zweiten Begehung sollen die Bedingungen in der Altstadt, entlang der Hauptstraße und im Bereich der Mainstraße erhoben und Verbesserungsvorschläge diskutiert werden. Insbesondere die Hauptstraße stellt mit ihrer aktuellen Verkehrsbelastung in Zusammenhang mit der räumlichen Einengung im Altstadtbereich und einem

Mangel an Querungsmöglichkeiten ein erhebliches Risiko für den Fußverkehr dar. Aufgrund der Dringlichkeit soll ein besonderer Fokus der Fußverkehrs-Checks auf einer kurzfristigen wie auch mittel- und langfristigen Verbesserung in diesem Bereich liegen.

Begrüßung

Herr Henning (Bürgermeister) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Teilnehmenden der zweiten Begehung und erläutern kurz den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks. Herr Wolff gibt einen kurzen Input zu idealtypischen Straßenraumverteilungen und Gehwegbreiten.



Station 1: Kirche

Der zurückgelegte Weg vom Rathaus zur Kirche wird als deutlich zu eng kritisiert. An einigen Engstellen müssen der mitgeführte Kinderwagen und der Rollator sogar auf die Hauptstraße ausweichen. Eine Anwesende bemängelt, dass die Bank auf dem Weg zwar zum Verweilen einlade, allerdings verenge sie den eh schon schmalen Gehweg zusätzlich. Zudem werden die vielen Treppenaufgänge zu den Wohnhäusern als störend empfunden. Diese führten teilweise ins Nichts und stellen ein weiteres Hindernis und eine Verengung des Gehwegs dar.

Herr Wolff fragt die Anwesenden, ob der Weg hinter der Kirche als Alternativweg zum fehlenden Gehweg vor der Kirche bekannt sei. Da hier bereits eine sichere Alternative gegeben ist, zeigt Herr Wolff positive Beispiele aus anderen Kommunen, die bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Hierzu gehören neben einer entsprechenden Beschilderung, Fußabdrücke oder lineare Systeme auf der Straße, die den Weg markieren. Die Bodenbeschaffenheit um die Kirche herum wird als schön aber problematisch, insbesondere beim Mitführen eines Rollators oder Kinderwagens, bezeichnet. Für eine bessere Berollbarkeit schlägt Herr Wolff die teilweise Schleifung des Pflasters vor, sodass eine

barrierearme Verbindung entstehe. Gegen die leichte Steigung, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl ein Hindernis darstellt, sind Maßnahmen an dieser Stelle jedoch nur schwer umsetzbar.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die fehlende Barrierefreiheit vor dem Sitzungssaal des Rathauses. Vorschläge von den Anwesenden umfassen neben der Abrundung der Stufe, das Auslegen einer Rampe für den Zeitraum von Veranstaltungen im Sitzungssaal. Eine Dauerrampe sei hier aufgrund des engen Raumes und der zu gewährleistenden Durchlässigkeit für den MIV nicht möglich.

Im weiteren Verlauf zu Station 2 bemängeln die Anwesenden die Parkplatzsituation in der Hauptstraße. Markierte Parkplätze erlauben hier offiziell das Parken jeweils halb auf der Straße und dem Gehweg. Die Anwesenden beklagen sich jedoch über die Bequemlichkeit der Leute, die vorhandenen kostenlosen Parkplätze in der Mainstraße zu nutzen. Durch das Parken in der Hauptstraße ist der Begegnungsfall von Lkw nicht uneingeschränkt möglich. In diesem Kontext wird auch angemerkt, dass die vorhandenen Borde der Gehwege höher sein müssten, damit ein Ausweichen auf den Gehweg durch den MIV nicht mehr möglich sei. Herr Henning erwidert, dass dies aufgrund der Begegnungssituation zwischen Lkw, die gewährleistet sein muss, nicht möglich sei. Des Weiteren gibt Herr Henning bekannt, dass eine Querungshilfe in Form eines Fußgängerüberwegs nahe Kirche und Rathaus bereits genehmigt wurde.



Station 2: Hauptstraße/Mainstraße

Die Querneigung auf dem Gehweg der Hauptstraße ist an vielen Stellen sehr hoch, was insbesondere beim Mitführen eines Kinderwagens oder Rollators unkomfortabel und mit einem zusätzlichen Kraftaufwand verbunden sei. Auch hier war ein Ausweichen auf die Straße von einigen Teilnehmenden der Begehung notwendig.

Die Querung über die Mainstraße wird als sehr lang wahrgenommen. Die Sichtbeziehungen sind durch die angrenzende Bebauung eingeschränkt, sodass Pkw eher unerwartet von der Hauptstraße in die Mainstraße abbiegen. Mit Kreide malt Herr Wolff eine potenzielle Gehwegvorstreckung. Vorgezogene Seitenräume könnten sowohl den Gehweg verbreitern als auch die Sichtbeziehungen von der östlichen Seite der Einmündung in Richtung Hauptstraße verbessern. Allerdings wird von den Anwesenden angemerkt, dass die Einmündung nun aufgrund der engen Radien insbesondere für Lkw und Busse problematisch sei.

Viele Anwesende sehen als einen weiteren Schwachpunkt die Situation mit Radfahrenden, die von dem Radweg aus Richtung Miltenberg/ Bürgstadt auf die Mainstraße fahren. Radfahrende fahren hier meist zügig aus dem Radweg, sodass diese von Zufußgehenden, insbesondere bei zusätzlich eingeschränkten Sichtbeziehungen durch parkende Kfz, nicht oder zu spät wahrgenommen werden. Herr Henning merkt an, dass hierfür bereits ein Stoppschild mit entsprechender Haltlinie für Radfahrende sowie ein Warnschild für Autofahrende installiert wurde.



Station 3: Mainstraße

Das Pflaster entlang der Mainstraße ist, ähnlich dem Bereich der Kirche, uneben und stellt somit eine zusätzliche Anstrengung für mobilitätseingeschränkte Personen dar. Die Anwesenden bemängeln an dieser Station insbesondere die überhöhten Geschwindigkeiten des MIV. Aufgrund der ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung (Blitzer) in der Hauptstraße, wird die Mainstraße vom MIV häufig als Ausweichstrecke genutzt. Die vorgeschriebenen 20 km/h würden hierbei jedoch deutlich überschritten. Die Anwesenden nennen hierfür insbesondere Zeiten morgens und abends zu den Verkehrsspitzen, an denen auch Geschwindigkeiten von teilweise über 50 km/h gefahren würden. Herr Henning merkt an, er habe bereits für eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung angefragt, die jedoch aufgrund von Arbeitszeiten vor 6:00 Uhr morgens abgelehnt wurde.

Aufgrund der Geschwindigkeitsüberschreitungen sind sich die Anwesenden einig, dass die Mainstraße für den MIV unattraktiver gestaltet werden sollte. Hierfür werden Poller, Blumenkübel und Teilaufpflasterungen (speed bumps) vorgeschlagen. Als geeigneter Bereich für eine Teilaufpflasterung wird insbesondere der Bereich vor und hinter dem Kindergarten genannt. Herr Henning wirft in diesem Kontext ein, dass die Lokalisation der speed bumps genau bedacht werden sollten, da sie eine zusätzliche Lärmquelle darstellen. Um die Querungssituation für Fußgänger zu bündeln und sicherer zu machen, schlägt Herr Wolff Gehwegnasen oder weitere Querungsunterstützungen vor, sodass bspw. ein Begegnungsverkehr von Kfz nicht mehr ungehindert möglich ist. Ein Anwesender, der an der früheren Planung der Mainstraße beteiligt war, wirft ein, dass diese bewusst nicht geschwindigkeitsdämpfend gestaltet wurde, um das Befahren mit Einsatzfahrzeugen sicherzustellen.

Eine weitere Anwesende gibt zu bedenken, dass die Mainstraße weiterhin als Alternativroute befahrbar sein müsse, falls die Hauptstraße gesperrt sei.

Ein weiterer Kritikpunkt an dieser Station ist der Spielplatz. Dieser sei nicht kindgerecht, da er zwar durch eine niedrige Hecke mit Tor umgeben ist, sich die Kinder nach Öffnen des Tors jedoch direkt auf der Mainstraße befänden. Des Weiteren stelle der Spielplatz ein „Loch“ dar. Die Treppe, die zum Sandkasten und der Kletterwand hinunterführt, ist nicht durch ein Geländer geschützt, was insbesondere für kleine Kinder ein erhebliches Sicherheitsdefizit darstelle.



Station 4: Kreuzung Mainbrücke

Der Gehweg zwischen Station 3 und Station 4 wird von den Anwesenden abermals als sehr schmal und abschüssig bezeichnet. Herr Wolff wirft ein, dass der Gehweg zusätzlich durch Blumenkübel und Mülleimer verengt werde. Wieder werden die markierten Parkplätze in der Hauptstraße kritisiert, wodurch sich gleich zwei Probleme ergäben: Sobald hier ein Auto parke, sei einerseits nicht ausreichend Platz, um mit einem Kinderwagen an dem parkenden Auto vorbeizulaufen und auf der Straße werde der Lkw-Begegnungsverkehr behindert. Eine anwesende Mutter mit Kinderwagen erzählt von ihrem Konflikt: auf der einen Seite möchte sie nicht zu nah an der Fahrbahn zur Hauptstraße laufen aus Angst, ein Lkw könne beim Vorbeifahren den Kinderwagen mitziehen. Auf der anderen Seite habe sie Sorge, über die teils sehr verrosteten Gitter zu laufen, die die Lichtschächte an der Gebäudekante abdecken. Des Weiteren wird von einigen Anwesenden die Angst vor abbiegenden Kfz geäußert, die meist in der Mitte der Hauptstraße fahren, um zum Abbiegen in die Maingasse auszuholen.

Herr Wolff bemängelt, dass die Länge der vorhandenen Busbuchten an der Haltestelle *Rathaus* nicht den Mindestanforderungen entspreche. Als eine geeignetere Maßnahme schlägt er Haltestellenkaps vor. Der Vorteil hierbei wäre ein deutlich breiterer Gehweg mit Aufenthaltsfunktion an der Haltestelle. Nachteilig wäre jedoch, dass auf der Seite des haltenden Busses aufgrund der fehlenden Sichtbeziehungen ein Vorbeifahren des Kfz nicht möglich sei. Herr Henning gibt hierbei zu bedenken, dass die Busbuchten ebenfalls der Funktion als Ausweichstelle dienen, wenn viel Verkehr auf der Landstraße ist. Frau Huba-Mang merkt zudem an, dass, wenn die Bank zwischen der Statue und dem Mülleimer stünde, mehr Platz für Zufußgehende und wartende Fahrgäste sei. Diese kurzfristige Maßnahme wurde von Herrn Henning und zwei weiteren Anwesenden sogleich umgesetzt.

Für die Querung der Mainbrücke hat ein Anwesender einen konkreten Maßnahmenvorschlag: Ein von der Einmündung 20 – 30 m zurückversetzter Fußgängerüberweg auf der Brücke. Dies habe den Vorteil, dass ein Lkw (ca. 18 m) von der Hauptstraße auf die Mainbrücke abbiegen kann, ohne den nachfolgenden Verkehr zu behindern. Eine weitere Anwesende gibt hierbei jedoch zu bedenken, dass die nachfolgenden Kfz nicht wüssten, was los sei, wenn ein Fahrzeug auf der Brücke aufgrund

einer querenden Person halte. Die Meinungen der Anwesenden zu dem Maßnahmenvorschlag sind kontrovers. Einige sehen hierbei zwar eine Verbesserung für den Fußverkehr, gleichzeitig jedoch eine Verschlechterung für den MIV. Einig sind sich die Anwesenden bei der derzeitigen Bordsteinhöhe an der Querung. Dieser sei deutlich zu hoch. In Betracht gezogen wird zudem ein Fußgängerüberweg möglichst direkt am Knotenpunkt. So würden bessere Sichtbeziehungen und ein geringerer Umweg für den Fußverkehr entstehen. Vermutlich würde jedoch der Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße stärker eingeschränkt.

Station 5: Hauptstraße an Ringgasse/Hotel Rose

Auf dem zurückgelegten Weg zwischen Station 4 und Station 5 wird abermals die starke Querneigung des Gehweges bemängelt. Der mitgeführte Kinderwagen sei hierbei fast umgekippt. Zudem befindet sich an dieser Station die extremste Engstelle auf der Hauptstraße. Die Straße entspricht hier gerade eben den Mindestanforderungen von 5,90 m für Landstraßen. Die Bodenbeschaffenheit wird insbesondere bei nassen oder glatten Verhältnissen als bedenklich wahrgenommen, sodass in einem solchen Fall entweder auf die Straße ausgewichen oder die Straßenseite gewechselt werden müsse. Herr Wolff erwähnt als kurzfristige Maßnahme die explizite Ausschilderung des Weges um die Kirche. Zudem sieht er diese Station aufgrund der extremen Engstelle als besonders kritisch, die als Erstes angegangen werden müsse.

Ein Anwesender merkt an, dass entweder ein Durchgang in Form von Arkaden, wie an der Mainbrücke geschaffen werden sollte oder das Haus (Hauptstraße 224/226) abgerissen werden solle. Herr Henning gibt zu der Engstelle folgendes bekannt: Die Stadt hat das Gebäude „Hauptstraße 224/226“ bereits erworben. Das Landesdenkmalamt hat grundsätzlich signalisiert, dass ein Abriss möglich wäre. Die Stadt kann sich vorstellen diese Maßnahme im Rahmen der Stadtsanierung umzusetzen. Zum Dyroffhaus gibt es Entwurfsplanungen einer Arkadenlösung. Auch diese Maßnahme könnte im Rahmen der Stadtsanierung möglicherweise umgesetzt werden. Das Landesdenkmalamt befürwortet einen Abriss in diesem Fall nicht. Zudem teilt Herr Henning mit, dass aus seiner Sicht eine Ampellösung mit einer Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr denkbar, wobei hier noch keinerlei Gespräche mit den zuständigen Verantwortlichen geführt wurden. Zum anderen wäre für ihn eine Ampellösung, die den einfahrenden und ausfahrenden Verkehr reguliert, denkbar. Allerdings stellen dies alles nur punktuelle Lösungen dar, sodass das Problem der Engstelle im weiteren Verlauf am *Gasthof Rose* weiter bestünde.

Bevor die Begehung zur nächsten Station fortgesetzt wird, verteilt Herr Wolff spezielle Brillen an alle Anwesenden. Mit diesen werden verschiedene Sehschwächen wie der altersbedingte graue Star oder ein zehnpromzentiges Sehvermögen simuliert.



Station 6: Wiesenweg

An Station 6 angekommen, setzen die Anwesenden die Brillen wieder ab. Herr Wolff erkundigt sich nach dem Erlebnis und den Schwierigkeiten des zurückgelegten Weges. Die meisten Anwesenden hatten trotz der Seheinschränkungen keine Schwierigkeiten, was allerdings vor allem an der Kenntnis des Weges lag. Einige Anwesende berichten, dass sie langsamer gelaufen sind, um nicht über Hindernisse wie Wurzeln oder Schlaglöcher zu stolpern. Die Anwesenden sind sich einig, dass solche Sehbehinderungen zu einem ernstzunehmenden Problem werden, im Falle bewegter Objekte wie beispielsweise vorbeifahrender Kfz.

Herr Henning merkt an, dass die Situation in der Stadt Freudenberg am Main insbesondere durch historische und geographische Gegebenheiten geprägt sei. Vor dem Hintergrund einer möglichen Umnutzung des angrenzenden Rauch-Werkes und einer städtebaulichen Erschließung wird kurz diskutiert, wie diese erfolgen kann. Herr Wolff nennt die Charakteristik der 3-Wege-Erschließung der Stadt: Mainstraße, Hauptstraße sowie kleinere Straßen dazwischen. Diese sollte auch vor dem Hintergrund einer Entwicklung beachtet werden und eine barrierefreie umwegarme Anbindung in allen 3 Bereichen gewährleistet werden. Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit wird angemerkt, dass dabei nicht nur Null-Barrieren ein Aspekt sind, sondern auch entsprechende Wege für Seheingeschränkte oder bspw. auch Barrieren überkopf, die große Menschen einschränken.

Eine Anwesende erfragt die Funktion der gepflasterten Busbuchten zwischen der Dürrbachstraße und dem Wiesenweg. Herr Henning erklärt, dass die Reisebusse oft nicht wüssten, wann das jeweilige Schiff anlege. Aus diesem Grund sollten sie in den Busbuchten warten. Sobald das Schiff angelegt habe, hätten die Busse die offizielle Erlaubnis, bis zum Gehweg in der Dürrbachstraße vorzufahren, um mobilitätseingeschränkte Personen ein- oder aussteigen zu lassen. Dieses Recht werde jedoch von den meisten Busgesellschaften ausgenutzt, sodass die Busse die Gehwege blockierten. Herr Henning erwähnt, dass an dieser Station nicht nur die Reisebusse das Problem darstellten, sondern auch Eltern, die direkt vor dem Kindergarten parken würden. Eine Anwesende beschreibt eine weitere Situation: Busse, die beispielsweise aus Miltenberg kommen, halten auf der linken Straßenseite und lassen ihre Fahrgäste demnach auf der falschen Seite - auf der Straßenseite - aus dem Bus aussteigen. Herr Henning erwidert, dass die Omnibus-Unternehmen die Vorgabe hätten, von außen einzufahren und die Gäste auf der Mainseite aussteigen zu lassen. Als Vorschlag für die

Bussituation schlägt Herr Henning vor, die Busse auf der gegenüberliegenden Straßenseite von den Busbuchten halten zu lassen. Die sich hier befindenden Parkplätze seien fast immer unbelegt. Nur gehbehinderte Personen würden bis zum Schiff vorgefahren. Hierauf erwidert ein Anwesender, dass die Distanzen zwischen Busbucht und Schiff so gering seien, dass selbst gehbehinderte Personen den Weg problemlos zurücklegen könnten. Herr Wolff schließt die Diskussion mit dem Vorschlag, auf jeden Fall einen Weg am südlichen Ende der bestehenden Busbucht zum Mainufer zu ergänzen, ab.

Station 7: Mainvorland/Ziegelgasse

An dieser Station merkt eine Anwesende an, dass die Kinder hier an der Innenseite der Dürrbachstraße entlangliefen, da der Gehweg erst mit dem Parkplatz in der Mainstraße beginne. Herr Wolff schlägt vor, das Pflaster an dieser Stelle fortzusetzen, um Autofahrende auf die Quermöglichkeit hinzuweisen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite soll eine Markierung oder ein Fußgängerüberweg für mehr Sicherheit sorgen. Es sei vor diesem Hintergrund jedoch abzuwägen ob entsprechende Fußverkehrsfrequenzen hinreichend sind und welche Maßnahmen somit auch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag darstellen.

Viele Anwesende sind von der Idee der Fußabdrücke überzeugt. Auch an dieser Stelle können sich einige vorstellen, mit den Fußabdrücken den sichersten Weg für Kinder zu markieren. Eine Anwesende würde daraus sogar ein Fußwegekonzept für die gesamte Altstadt etablieren. Die Maßnahme solle dann in Kindergärten und Schulen kommuniziert werden. Herr Wolff merkt an, dass dies zudem eine schnelle und einfach umsetzbare Maßnahme sei.



Station 8: Mainvorland/Maingasse

Am Kiosk *Maingarten* macht Herr Wolff die Anwesenden auf die Unübersichtlichkeit und das Durcheinander der Verkehrsteilnehmenden aufmerksam, bei dem sich der MIV klar bevorrechtigt sieht. Eine Anwesende erzählt, dass es hier aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen bereits zu einem Unfall zwischen einem Kind und einem Auto gekommen sei. Die Situation habe sich zwar durch die Bank, die an die Ecke des *Maingartens* gestellt wurde, leicht verbessert, sei jedoch nach wie vor nicht optimal. Als Beispiel für eine Maßnahme, die den Mischverkehrscharakter des Abschnitts hervorheben und geschwindigkeitsreduzierend wirken soll, wäre für Herrn Wolff eine fortgesetzte Pflasterung und/oder farbliche Markierung des Bodens vor dem *Maingarten* (Shared Space) denkbar. Herr Wolff und Herr Henning beratschlagen sich zu einem sinnvollen Beginn und Ende des Bereiches. Dieser könnte nördlich am Maingarten Kiosk beginnen und ungefähr bis zur Reitersgasse fortgesetzt werden. In der Ausführung würden sich Kölner Teller eignen, da sie einen relativ kleinen Eingriff darstellten und zudem nur eine geringe Fläche einnehmen. Als Geschwindigkeitsbegrenzung kämen 10 km/h in Frage.

Außerdem würden hier oftmals vor allem im Sommer die Rampen am Eis-Café zugeparkt. Diese stellen die Zufahrt für den Hochwasserschutz dar sowie einen barrierearmen Zugang für den Fußverkehr. Als Maßnahme schlagen die Anwesenden herausnehmbare oder dynamische Poller vor.

Zwischenstation: Maingasse

Herr Wolff, Herr Henning und weitere Teilnehmende betrachten des Weiteren gesondert die Situation in der Maingasse. Ein Anwohner merkt an, dass der Gehweg die meiste Zeit von „Dauerparkern“ blockiert sei. Da hier der Schulweg vieler Kinder entlangführe und auf der gegenüber liegenden Straßenseite kein Gehweg vorhanden ist, müssten die Kinder auf die Straße ausweichen. Durch das Langzeitparken auf beiden Seiten der Maingasse seien der Behindertenparkplatz und der Notarzt nicht anfahrbar. Des Weiteren könne das Müllauto die Scheuergasse nicht anfahren, sodass es minutenlang hupe und so die Anwohner störe. Auf die Frage von Herrn Wolff, weshalb die langzeitparkenden Kfz in der Maingasse und nicht in der Mainstraße stünden, nennt der Anwohner Bequemlichkeit als voraussichtlichen Grund. Als Problem wird dabei ausdrücklich das Langzeitparken. Die Patienten des Ärztehauses parken gewöhnlich nur kurze Zeit. Als Maßnahme schlägt der Anwohner Zettel an der Windschutzscheibe vor, die mehrere Tage jeden Tag unter die Scheibenwischer geklemmt werden.

Verabschiedung

Herr Henning bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die rege Diskussion und lädt die Anwesenden herzlich zum Abschlussworkshop am 05.11.2019 um 19:00 Uhr ein. Auch Herr Wolff bedankt sich für die vielen Erfahrungswerte und Anmerkungen im Zuge der Begehung.

8.3 Abschlussworkshop Freudenberg am Main

Der Abschlussworkshop des Fußverkehrs-Checks in Freudenberg am Main beginnt am 05.11.2019 um 19:00 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses. Zu der Veranstaltung finden sich etwa 20 Personen ein, die zunächst den Fußverkehr in ihrer Kommune an einer Stellwand bewerten. Neben Vertretern der Politik, Stadtverwaltung und interessierten Bürgern können auch einige Interessensvertreter (Lindtal-Schule, Seniorenbeirat, Einzelhandel, Gastronomie) begrüßt werden sowie Vertreter der lokalen Presse. Im Rahmen der Veranstaltung fasst Herr Wolff die wichtigsten Themen der beiden Begehungen zusammen, stellt erste Maßnahmenvorschläge vor und lädt die Anwesenden dazu ein, Kritik und weitere Vorschläge zu äußern.



Begrüßung

Herr Henning (Bürgermeister) und Herr Wolff (Planersocietät) begrüßen die Anwesenden zum Abschlussworkshop in Freudenberg am Main. Herr Henning blickt positiv auf die beiden Begehungen zurück. Er bedankt sich für die intensiven Diskussionen und Eindrücke und betont, dass ihn auch gefreut hat, dass die Schüler voller Eifer an der Begehung teilgenommen haben. Er informiert die Anwesenden, dass vor allem umfangreichere Maßnahmen und Empfehlungen, die erarbeitet werden, entsprechend durch Verwaltung, politische Gremien und die Verkehrsbehörde geprüft und bewertet werden müssen.

Rückblick auf Begehungen und Maßnahmenvorschläge

Herr Wolff fasst die beiden Begehungen vom 16.10.2019 inhaltlich zusammen. Hierbei betont er, dass die wichtigsten Problempunkte die bei den Begehungen erhoben wurden zwar enthalten sind, er aufgrund des begrenzten zeitlichen Rahmens im Abschlussworkshop jedoch nicht auf alle Aspekte detailliert eingehen kann. Die Präsentation widmet sich den Handlungsfeldern Querungen, Wegequalität, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit sowie Schulumfeld zu denen unterschiedliche Maßnahmenvorschläge präsentiert werden. Auch zu möglichen Implementierungen und Fördermaßnahmen der Fußverkehrsbelange in der Zukunft gibt Herr Wolff Hinweise.

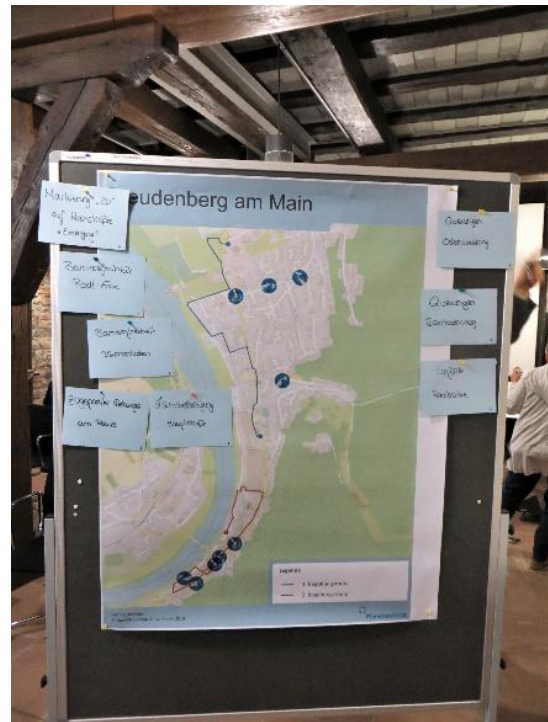
Während der Präsentation der ersten Maßnahmenvorschläge stellt sich bei den Anwesenden die Frage, was eine Mehrgenerationenbank ist. Herr Wolff erklärt, dass dies im Prinzip eine flexible Bank sei, die z.B. eine Anlehnmöglichkeit, Aussparungen für beispielsweise einen Rollator oder Rollstuhl, oder unterschiedliche Höhen für ein leichteres Aufstehen aufweisen kann.

Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation leitet Herr Wolff eine Nachfrage- und Diskussionsrunde ein. Er fragt die Anwesenden, wie sie die einzelnen Maßnahmenvorschläge bewerten würden, aber auch nach Hinweisen zu einer möglichen Priorisierung von Handlungsfeldern oder Einzelmaßnahmen. Hierbei haben die Anwesenden erneut die Möglichkeit, aktiv mithilfe von Klebepunkten Problemstellen in einer Karte zu markieren. Folgende Punkte wurden während der Veranstaltung angesprochen:

- Eine Teilnehmerin begleitet häufiger Senioren mit Rollator oder Gehstöcken etc. zum Einkaufen und berichtet von einem Nutzungskonflikt mit dem Radlreck am Sternplatz. Dies sei zum Zeitpunkt der Begehung geschlossen gewesen und stelle vor allem ein Problem in den Sommermonaten dar. Das Radlreck blockiere durch Aufsteller aber auch Radabstellungen große Teile des Sternplatzes, sodass einerseits die Gehwege eingeschränkt seien und andererseits die Aufenthaltsqualität am Sternplatz beeinträchtigt würde.
- Des Weiteren kritisiert die Teilnehmerin die Situation vor dem Blumenladen in der Hauptstraße. Wenn hier die beiden markierten Stellplätze belegt sind, müssten die Senioren mit den Gehhilfen auf die Busbucht ausweichen. So sei insbesondere die Barrierefreiheit eingeschränkt.
- Ein Anwesender, der auch an der Altstadtbegehung teilgenommen hat, vermisst in Herrn Wolffs Präsentation das Problem des Ein- und Ausstiegs bei den Reisebussen und Schiffen in der Mainstraße. Dieses Problem wird im Abschlussbericht näher beleuchtet.
- Ein Anwesender kritisiert, dass für manche Gebiete keine Aussage getroffen werde. Hierbei bezieht er sich vor allem auf den Bereich um den Odenwaldring. Am unteren und oberen Odenwaldring würden viele ältere Menschen laufen, die aufgrund der fehlenden Struktur im Verkehrsgeschehen „querbeet liefen“. Sichere Querungen fehlten hier. Herr Wolff betont, dass die Empfehlungen aus dem Abschlussbericht durchaus auf andere Ortsteile übertragbar seien. Das Ziel der Fußverkehrs-Checks sei der Einstieg in die Fußverkehrsförderung, woraus mittelfristig die Übertragbarkeit auf andere Ortsteile resultiere.
- Die Querungen am Dürrbachweg werden ebenfalls als problematisch angesprochen.
- Die Anwesenden sehen die Unfälle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern an der Mainbrücke als kritisch und sehen dringenden Handlungsbedarf.
- Die zugeparkten Gehwege im Bereich des Rewe, wie sie auch schon von den Schülerinnen und Schülern bei der 1. Begehung bemängelt wurden, werden auch von den Anwesenden als Problem gesehen.

- Auf der Mainstraße werden von einigen der Anwesenden Straßenmarkierungen mit der Aufschrift „20“ oder Einengungen der Straße vorgeschlagen.
- Ein Problem, das insbesondere im Bereich der ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung (Blitzer) auftritt, ist die Lärmbelästigung an der Hauptstraße. Nach dem unmittelbaren Herunterbremsen vor dem Blitzer, beschleunigen die meisten Kfz lautstark. Zudem sei die Richtung in die geblitzt würde den meisten Fahrern schnell bekannt und in die andere Richtung fände keine Verkehrsberuhigung statt.

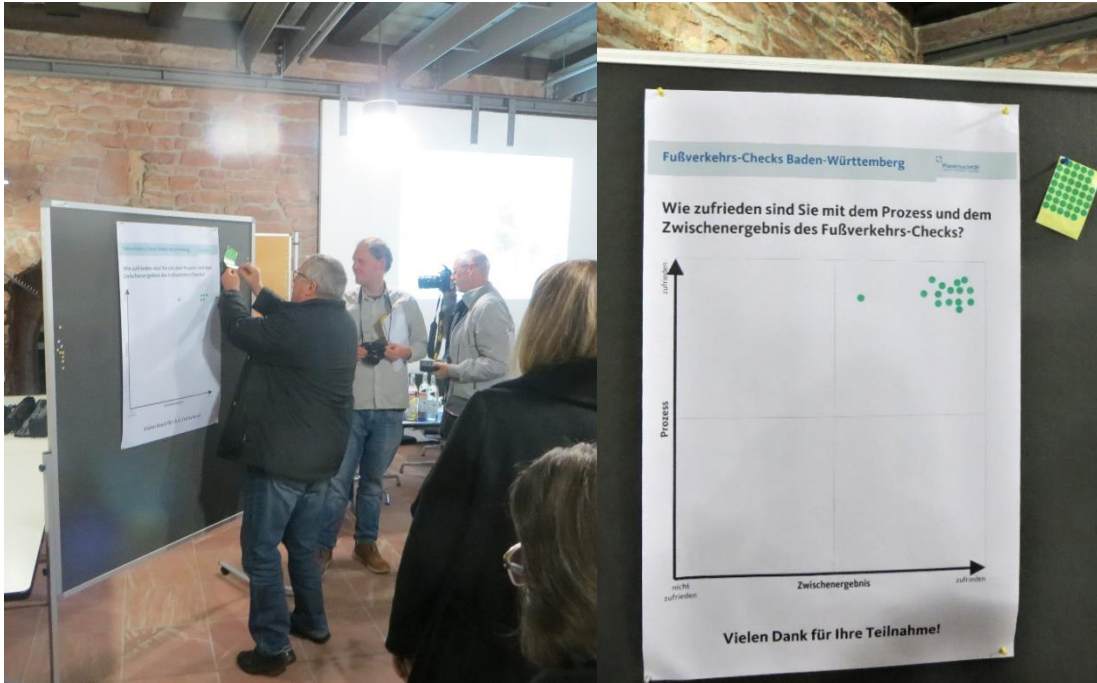


Verabschiedung

Herr Wolff bedankt sich für die rege Teilnahme an den einzelnen Teilveranstaltungen des Fußverkehrs-Checks und verabschiedet die Anwesenden. Herr Henning informiert die Anwesenden darüber, dass der Termin zwar Abschlussworkshop heiße, es dennoch ein Zwischenergebnis darstelle und im Abschlussbericht natürlich noch darauf aufgebaut würde. Außerdem betont er, dass die Vorschläge auch auf weitere Bereiche/Ortsteile der Kommune übertragen werden könnten, wofür auch die Teilnehmenden die Multiplikatoren darstellten. Die Denkweise, den Fußverkehr nachhaltig zu fördern, müsse sich in den politischen Gremien verfestigen. Des Weiteren weist Herr Henning auf den unterschiedlichen Umsetzungshorizont der Maßnahmen hin. Einige kurzfristige Maßnahmen wurden auch bereits umgesetzt, wie beispielsweise die veränderte Montierung eines Müllimers in der Hauptstraße sowie die Anschaffung von Pollern zum Schutz vor Gehwegparken und dem Überfahren des Gehweges.

Auch Herr Henning bedankt sich bei den Anwesenden für die Teilnahme und bei Herrn Wolff für die gute Zusammenarbeit. Der Abschlussbericht wird auf der Homepage der Stadt veröffentlicht.

Zum Schluss können die Anwesenden auf einer Matrix noch ihre Zufriedenheit mit dem bisherigen Prozess und den Ergebnissen angeben. Hierbei befinden sich die Punkte im oberen rechten Quadranten, was sich als eine gute Gesamtbewertung durch die Teilnehmenden deuten lässt.



Quellenverzeichnis

- DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3:** Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen. Köln, 2002.
- FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06); Köln.
- FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.
- FGSV 2012 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Köln, 2011.
- FUSS e.V. 2015 – Fachverband Fußverkehr Deutschland:** Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin, 2015.
- GDV 2014 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer:** Positionen der Unfallforschung – Sicherer Fußgängerverkehr Nr.07; Berlin.
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012:** Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.
- Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration 2019:** Erlass Sicherer Schulwege für das Schuljahr 2019/2020. Stuttgart, 2019.
- Mühr, Wendelin 2015:** IM DETAIL: Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum. Fulda, 2015.
- NVBW:** Schulwegplaner Baden-Württemberg. Abrufbar unter: <https://schulwegplaner-bw.de/>.
Letzter Zugriff: 30.04.2020.
- NWSTGB 1998 – Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund:** Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden. Düsseldorf, 1998.
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg 2017:** Verkehrsmengenkarte 2015. München, 2015.
- UBA 2018 – Umweltbundesamt:** Geht doch! – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau, 2018.
- VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017.