



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Abschlussbericht Urbach

Fußverkehrs-Checks BW 2025

Gehwege frei räumen

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

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

Bearbeitung

Bearbeiterin:
Teresa Habura

Unter Mitarbeit von:
Raphael Domin (Projektleitung)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	4
2	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	6
3	Stärken- und Schwächen-Analyse	10
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	14
4.1	Handlungsfeld Querungen (A)	14
4.2	Handlungsfeld Längsverkehr (B)	26
4.3	Handlungsfeld Schulwegeplanung (C)	31
4.4	Weitere Maßnahmenvorschläge (D)	37
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	42
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	43
6	Zusammenfassung	45
7	Dokumentation	47
7.1	Auftaktworkshop (10.07.2025)	47
7.2	Erste Begehung (06.10.2025)	52
7.3	Zweite Begehung (15.10.2025)	61
7.4	Abschlussworkshop (20.11.2025)	72
8	Quellen	78

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

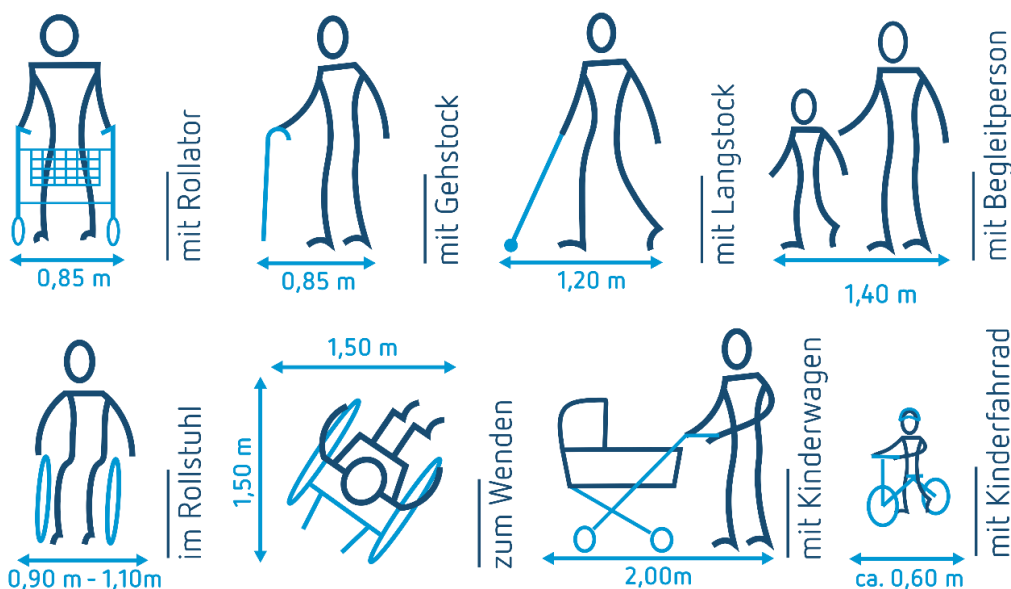
Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich seit 2015 systematisch in der Fußverkehrsförderung, um die Kommunen bei ihrer Fußverkehrsförderung zu unterstützen, die sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und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

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

Motto: Gehwege frei räumen

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

Abbildung 1: Nutzungsgruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

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

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

Weiterführende Informationsmöglichkeiten zum Fußverkehr

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

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

Förderung

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

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

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

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

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

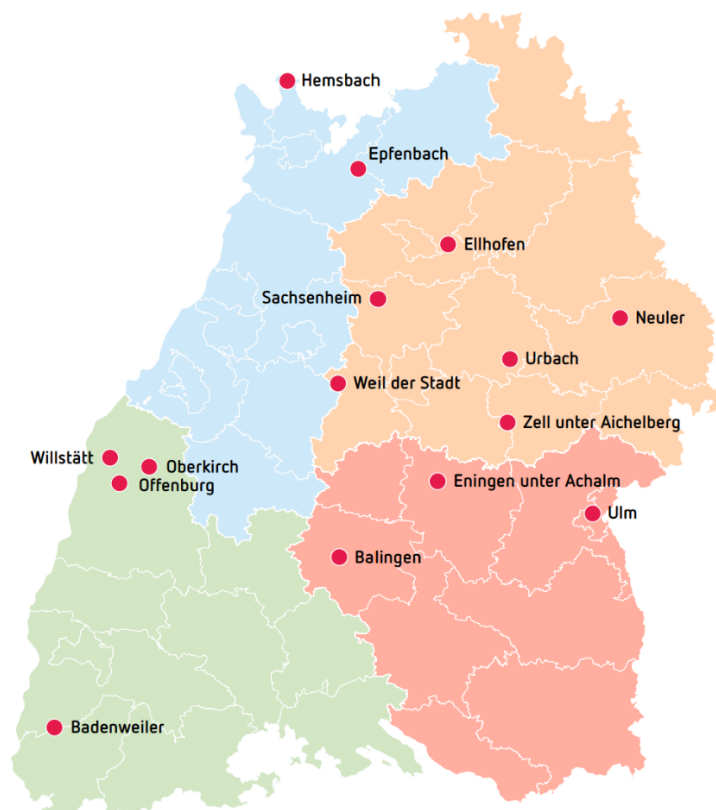
Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen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

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

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

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

Abbildung 2: Übersicht der 2025 teilnehmendem Kommunen



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2025



Quelle: Martin Stollberg

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

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

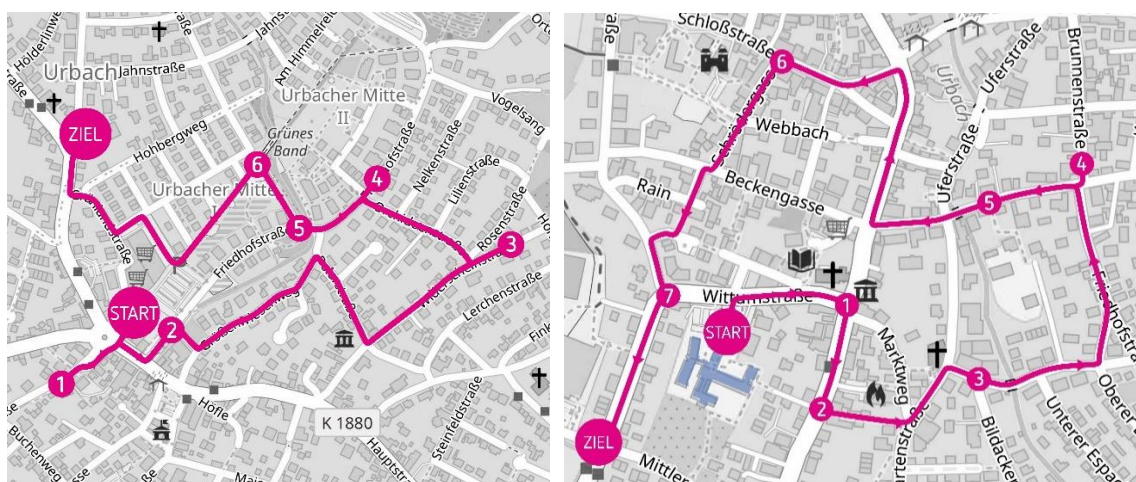
Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Urbach zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät den Teilnehmenden vor, Bereiche im Norden sowie im südlichen Zentrum Urbachs zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 7) wiederzufinden sind. Aus den Anmerkungen und Hinweisen wurden im Nachgang an die Veranstaltung zwei Routen für die Begehungen abgeleitet, die neuralgische Punkte beinhalten.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks führten im südlichen Zentrum Urbachs vom Marktplatz und Fußgängerüberweg der Hauptstraße in die Bachstraße. Von dort verlief die Begehung über die Friedhofstraße, den Größenwiesenweg und die Polarstraße bis zur Widerscheinstraße. Über die Orchideenstraße ging es weiter zur Querungsstelle Friedhofstraße/Urbachweg und zur Geh-/Radwegkreuzung der Urbacher Mitte. Über die Grünland- und Mühlstraße ging es zur letzten Station in der Gartenstraße.

Im Norden Urbachs startete die Begehung in der Wittumstraße. Von dort verlief die Route über die Mühlstraße und den Fußgängerüberweg nahe der Feuerwehr entlang des dortigen Fußwegs weiter zur Rechbergstraße. Über die Friedhofstraße und den Knotenpunkt Hohenackerstraße/Brunnenstraße ging es weiter entlang der Hohenackerstraße und Beckengasse. Von dort ging es über die Haubersbronner Straße in die Schloßstraße und weiter über die Schrödergasse, Rain und Hofackerstraße. Am Knotenpunkt Schraienstraße/Wittumstraße verlief die Route weiter zur letzten Station, die sich am Knotenpunkt Schraienstraße/Linsenbergweg befand.

Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Abbildung 5: Übersicht der beiden Begehungsrouten



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/> copyright

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

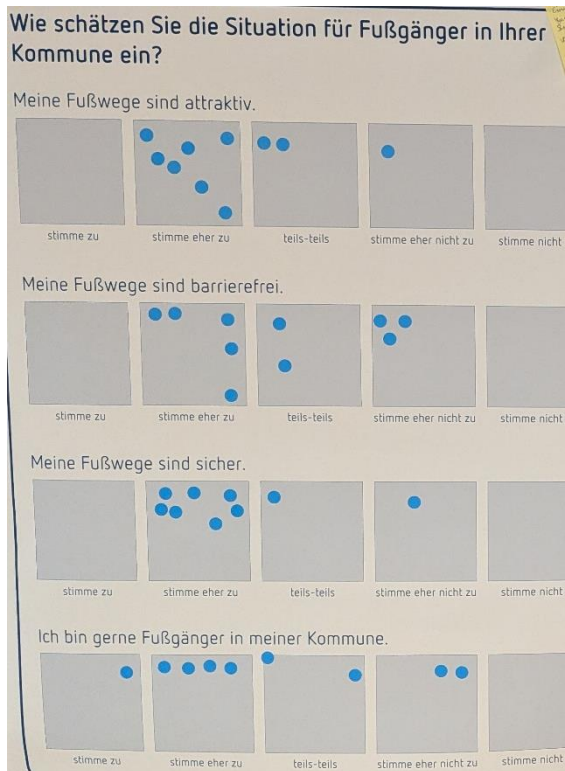
In der **Präsentation im Gemeinderat** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse

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

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Urbach äußern (Abbildung 6). Dabei wurde deutlich, dass die Aspekte Attraktivität, Barrierefreiheit, Sicherheit und die Aussage „Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune“ tendenziell positiv bewertet wurden.

Abbildung 6: Situation des Fußverkehrs in Urbach



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Urbach

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	<div>+</div> <p>Die Aufenthaltsfläche auf dem Marktplatz weist schattenspendende Bäume, Sitzgelegenheiten und ein Wasserspiel auf. Eine Überführung des Marktplatzes durch die Fahrschule wurde zwischenzeitlich eingeschränkt.</p>	
2	<div>+</div> <p>Das grüne Band in der Urbacher Mitte bietet attraktive Spielplätze und Sitzgelegenheiten.</p>	

3	+	Eigenständige Fußwege ermöglichen kurze, direkte Fußwegeverbindungen (z. B. Pestalozziweg und Fußwege an der Wittumschule).	
4	+	Ein Großteil der Straßen in Urbach weist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h oder weniger auf. Zwischenzeitlich wurden Lückenschlüsse auf den Kreisstraßen umgesetzt.	
5	+	Vorgezogene und freigehaltene Seitenräume reduzieren an manchen Stellen die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und verkürzen die Querungsdistanz des Fußverkehrs.	
6	+	Gut sichtbare und ausgestattete Fußgängerüberwege ermöglichen eine sichere Querung.	
7	-	Stellenweise fehlen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr auf Hauptverkehrsstraßen.	
8	-	Teilweise gibt es sehr große Querungsdistanzen an Einmündungen.	
9	-	Im Schulumfeld gefährdet Hol- und Bringverkehr, zu Fuß gehende Kinder besonders an Stellen, an denen nur schmale bzw. keine Gehwege zur Verfügung stehen.	

10



Am stark frequentierten Fußgängerüberweg zwischen Marktplatz und Gartenstraße wird die Sicht der zu Fuß Gehenden durch ruhenden Verkehr eingeschränkt.



11



An abgesenkten Bordsteinen (an Kreuzungen) wird der Fußverkehr teilweise durch den ruhenden Verkehr behindert.



12



Gehwege bzw. Seitenräume in Wohnstraßen werden beparkt, sodass der Fußverkehr eingengt wird oder auf die Fahrbahn ausweichen muss.

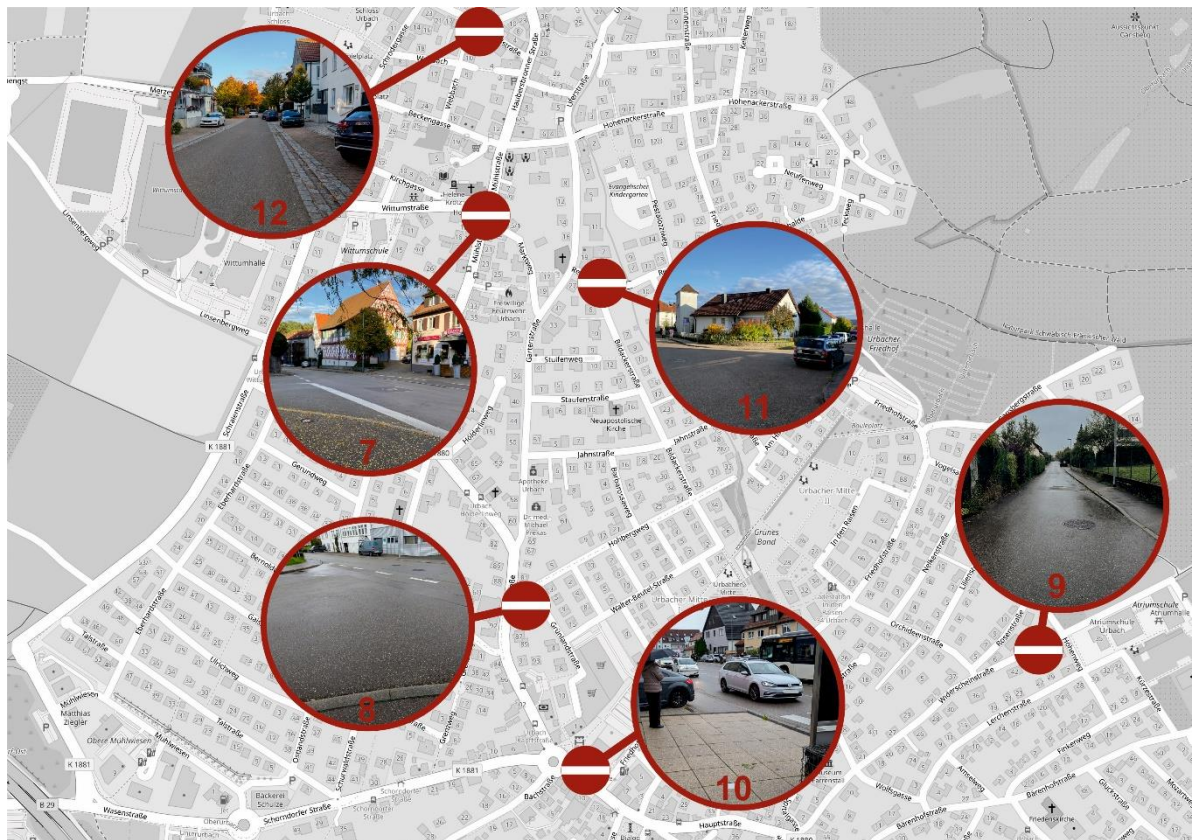


Abbildung 7: Verortung einzelner positive Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/> copyright

Abbildung 8: Verortung einzelner negative Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/> copyright

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Querungen:** Fahrbahnen stellen – beim Versuch, sie zu queren – für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Längsverkehr:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.
- **Schulwegeplanung:** Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Dafür muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein, da Kinder Situationen im Verkehr anders einschätzen als Erwachsene.

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

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

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

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

Abbildung 9: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1 – Querungslinie im Knotenpunkt freihalten

**Problem/
Mangel:** Im Knotenpunktbereich der Rechbergstraße/Bildackerstraße wird die direkte Querungslinie des Fußverkehrs durch parkende Fahrzeuge blockiert und die Sicht zwischen querenden zu Fuß Gehenden und dem fließenden Kfz-Verkehr dadurch eingeschränkt.

Abbildung 10: Sichtbehinderung Rechberg- / Bildackerstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Am betroffenen Knotenpunkt sowie bei ähnlichen Situationen können die Sichtbeziehungen verbessert und das Queren im Knotenpunkt erleichtert werden, indem das Parken in der Fläche des Knotenpunkts durch überfahrbare Grenzmarkierungen oder Sperrflächen verhindert wird. Die Markierungen bzw. Sperrflächen können ggf. zusätzlich durch bauliche Einbauten ergänzt werden.

Erläuterung und Hinweise: *Damit große Fahrzeuge (z. B. Müllabfuhr) abbiegen können, sind ausreichend große Einmündungsradien vorzusehen und die Schleppkurven entsprechend zu prüfen.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Beispiele für Sperrflächen im Knotenpunktbereich



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe (links), Freiburg (rechts)

Weitere Einsatzorte: Der Einsatz von Grenzmarkierungen und Sperrflächen eignet sich generell in Knotenpunktbereichen, in denen häufig geparkt wird. Um die Sichtbeziehungen zu verbessern, können diese u. a. auch im Bereich Hohenackerstraße/ Pestalozziweg zum Einsatz kommen.

A2 – Vorgezogene Seitenräume

Problem/ Mangel:

Die Einmündung an der Mühlstraße/Grünlandstraße weist eine große Querungsdistanz für den Fußverkehr auf. Überdimensionierte Abbiegeradien sorgen zudem dafür, dass der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit beim Ein- und Abbiegen kaum verringern muss, was zu Gefährdungen von zu Fuß Gehenden führen kann.

Abbildung 12: Große Querungsdistanz Mühlstraße/Grünlandstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungs- vorschlag:

Mithilfe von vorgezogenen Seitenräumen kann die große Einmündung zügiger vom Fußverkehr überquert und Geschwindigkeiten von ein- und abbiegenden Kfz können reduziert werden. Diese Fahrbahnverengungen sind kurzfristig provisorisch durch Markierungen möglich und können langfristig durch bauliche Verbreiterungen der Gehwege umgesetzt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Damit große Fahrzeuge (z. B. Müllabfuhr) abbiegen können, sind ausreichend große Einmündungsradien vorzusehen und die Schleppkurven entsprechend zu prüfen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiele eines provisorischen bzw. baulich vorgezogenen Seitenraums



Quelle: Planersocietät, Bad Säckingen (links), Stuttgart (rechts)

Weitere Ein- satzorte:

Der Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen eignet sich u. a. ebenfalls in den breiten Einmündungen der Mühlstraße/Gartenstraße, Schraienstraße/Linsenbergweg und der Uferstraße/Hohenackerstraße und an einigen weiteren Stellen im Ort wie beispielsweise der Einmündung Lortzingstraße/Hauptstraße.

A3 – Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen

**Problem/
Mangel:** Der Fußgängerüberweg in der Haubersbronner Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut. Dadurch kommt es zu Problemen für mobilitäts- oder seheingeschränkte Personen.

Abbildung 14: Fußgängerüberweg in der Haubersbronner Straße



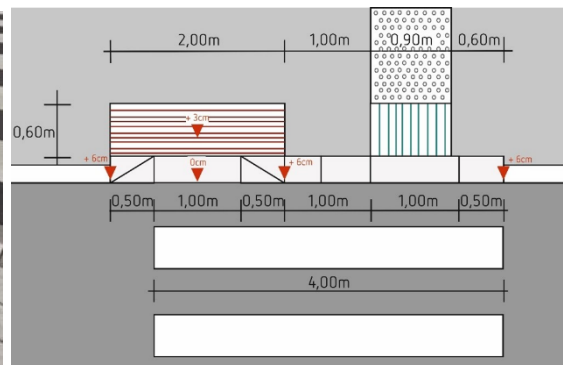
Quelle: Planersocietät

**Handlungs-
vorschlag:** Der vorhandene Fußgängerüberweg wird barrierefrei umgebaut und mit Doppelbord und taktilen Elementen ausgestattet. Dadurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau von Querungsanlagen kann beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen mitgedacht werden.

**Erläuterung
und Hinweise:** Siehe H-BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 2011) und DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Beispiel für einen barrierefreien Fußgängerüberweg, Skizze differenzierter Bordhöhen



Quelle: Planersocietät, Malsch (links), Prinzipskizze (rechts)

**Weitere Ein-
satzorte:** Gesamtes Untersuchungsgebiet, u. a. Mühlstraße, Schraienstraße, Wittumstraße, Hauptstraße und Haubersbronner Straße

A4 – Erhöhung der Sicherheit an der Querungsstelle

Problem/ Mangel:

In der Mühlstraße befindet sich ein Fußgängerüberweg, der eine wichtige Schulwegverbindung zur Wittumschule darstellt (Verbindung der Fußwege zwischen Gartenstraße und Mühlstraße sowie zwischen Mühlstraße und Schule). Die Beschilderung 350 StVO links und rechts des Fußgängerüberwegs sind in beide Fahrtrichtungen jeweils 20 m von der Querungsstelle entfernt. Am Fußgängerüberweg wird von gefährlichen Situationen berichtet, bei denen die Querungsstelle teilweise vom Kfz-Verkehr missachtet wird.

Abbildung 16: Fußgängerüberweg in der Mühlstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungs- vorschlag:

Es sollte geprüft werden, ob anstelle des bestehenden Fußgängerüberwegs eine Dunkelampel (Bedarfsampel) eingerichtet werden kann. Zu Fuß Gehende können per Taster Grün anfordern, wodurch eine eindeutige Signalisierung erfolgt. Dies trägt dazu bei, die Querung für den Fußverkehr konfliktfrei und sicher zu gestalten, insbesondere in Situationen mit hohem Fahrzeugaufkommen.

Alternativ kann eine stärkere Hervorhebung der Querungsstelle erfolgen mithilfe einer Verringerung der Fahrbahnbreite durch eine einseitige Gehwegnase, stärkerer Kontraste durch einen barrierefreien Ausbau, Baken mit reflektierender Folie sowie der verbesserten Beschilderung des Zeichens 350 StVO an einem zweiten Kragarm und beidseitiger Beschilderung unmittelbar seitlich des Fußgängerüberwegs.

Erläuterung und Hinweise:

Eine Dunkelampel bleibt im Normalbetrieb ausgeschaltet und wird nur bei Bedarf von zu Fuß Gehenden aktiviert. Die Wartezeiten (Rotphasen) für den Fußverkehr sollten möglichst kurz gehalten werden, um die Wahrscheinlichkeit, dass zu Fuß Gehende bei Rot die Fahrbahn betreten, möglichst gering zu halten. Für die Einrichtung einer Dunkelampel ist eine Prüfung der technischen Machbarkeit und der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss notwendig.

Bei einem Fußgängerüberweg ist das Verkehrszeichen 350 StVO gut sichtbar in jede Fahrtrichtung links und rechts des Fußgängerüberwegs anzubringen und kann zur Verdeutlichung durch einen oder zwei Kragarme über der Fahrbahn wiederholt werden. Um die Kommunen des Landes dabei zu unterstützen,

mehr und sichere Fußgängerüberwege einzurichten, hat das Ministerium für Verkehr einen Planungsleitfaden erarbeitet: Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen.¹ Dieser erläutert die Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), die wiederum auf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) beruhen. Er erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den R-FGÜ 2001 und wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 17: Beispiel für eine Dunkelampel, Skizze eines Fußgängerüberwegs mit Gehwegnase



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe (links), Skizze (rechts)

¹ Abrufbar unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/fussgaengerueberwege>

A5 – Verbesserung der Sicht am Fußgängerüberweg

**Problem/
Mangel:** Am Fußgängerüberweg in der Hauptstraße auf Höhe des Marktplatzes werden die Sichtbeziehungen an der Querungsanlage durch ruhenden Verkehr vor der Bank und Apotheke eingeschränkt. Dadurch werden zu Fuß Gehende an der stark frequentierten Querungsstelle zu spät erkannt und es kommt zu gefährlichen Situationen. Zudem schränken die senkrecht geparkten Fahrzeuge die nutzbare Gehwegbreite ein und Fahrzeuge gefährden beim Ein- und Ausparken den Fußverkehr auf dem Gehweg.

Abbildung 18: Sichtbehinderung am Fußgängerüberweg in der Hauptstraße



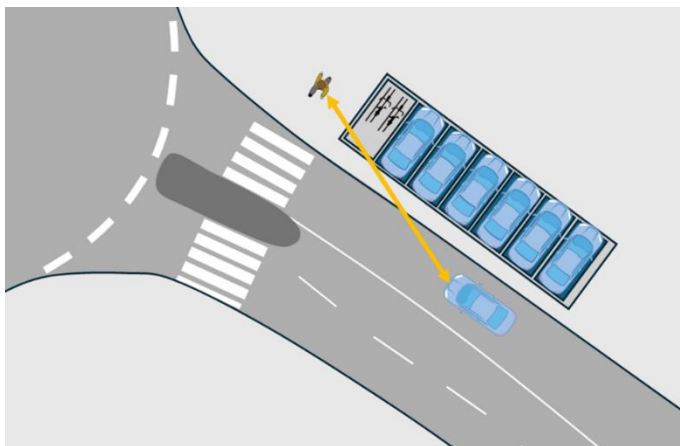
Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Durch Entfernen eines oder mehrerer Senkrechtparkstände neben dem Fußgängerüberweg kann die Sichtbeziehung zwischen dem Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden verbessert werden. Um zu verhindern, dass trotz des entfernten Parkstands vor dem Fußgängerüberweg geparkt wird, kann ein Poller oder ggf. ein Fahrradbügel auf dem entfernten Parkstand eingerichtet werden. Für eine Umsetzung der Maßnahme sind Gespräche mit dem/der Eigentümer:in der Parkfläche erforderlich.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Sofern ein Fahrradbügel eingerichtet werden kann, sollte dieser in ausreichendem Abstand zum Gehweg angebracht werden, um weder den Fußverkehr auf dem Gehweg noch die Sichtbeziehungen einzuschränken.

Abbildung 19: Skizze der Situation durch Entfall eines Parkstands



Darstellung: Planersocietät

A6 – Verbesserung der Sicht an Containern

**Problem/
Mangel:** Die Sichtbeziehungen zwischen querendem Fußverkehr und dem fließendem Kfz-Verkehr werden in der Friedhofstraße durch Container und haltende Fahrzeuge eingeschränkt.

Abbildung 20: Container in der Friedhofstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Die Sichtbeziehungen an der Friedhofstraße können durch eine Neuordnung bzw. Verlegung der Container verbessert werden. Es kann geprüft werden, ob die Container ggf. auf die gegenüberliegende Straßenseite oder in Richtung Norden verlegt werden können.

Abbildung 21: Skizze der Situation durch Entfernen der Container auf der Ostseite



Quelle: Planersocietät, Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0v

A7 – Hervorhebung der Querungsstelle

**Problem/
Mangel:** Bei der Querungsstelle Friedhof/Urbachweg handelt es sich um eine stark frequentierte Querungsstelle, die den einseitigen Gehweg und die Fuß- und Radverkehrsverbindung in der Urbacher Mitte verbindet. Trotz eines vorgezogenen Seitenraums wird die Querungsstelle als nicht ausreichend sicher empfunden, da von Kfz-Verkehr berichtet wird, der teilweise Geschwindigkeiten überschreitet und querenden Fußverkehr nicht wahrnimmt.

Abbildung 22: Querungsstelle Friedhofstraße/Urbachweg



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Hervorhebung der Querungsstelle durch farbliche Markierung. Dadurch wird die Aufmerksamkeit des fließenden Verkehrs an der Querungsstelle erhöht.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 23: Beispiele für hervorgehobene Querungsstellen



Quelle: Planersocietät, Leinfelden-Echterdingen (links), Berlin (rechts)

A8 – Fußgängerüberweg freihalten

**Problem/
Mangel:** Am Fußgängerüberweg in der Haubersbronner Straße bildet sich ein Rückstau hinter dem auf der Fahrbahn markierten Parkstand auf der östlichen Straßenseite, wenn von Süden kommende Fahrzeuge den Gegenverkehr passieren lassen müssen. Beim entstehenden Rückstau wird der Fußgängerüberweg nicht freigehalten, sodass die Querungsstelle für den Fußverkehr blockiert ist und die Sicht eingeschränkt wird.

Abbildung 24: Rückstau in der Haubersbronner Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Um den Fußgängerüberweg freizuhalten, wird der Parkstand auf der östlichen Fahrbahnseite entfernt bzw. verlegt. Dadurch wird vermieden, dass sich bei Gegenverkehr Rückstau südlich des Parkstands bildet. Als Folge des entfernten bzw. verlegten Parkstands wird der Fußgängerüberweg nicht blockiert und die Sicht an der Querungsstelle freigehalten. Es kann geprüft werden, ob der Parkstand auf die westliche Fahrbahnseite verlegt werden kann, damit weiterhin eine Einengung der Fahrbahn gegeben ist, die geschwindigkeitsreduzierend wirkt. Sofern eine Verlegung nicht möglich ist, sollte der Parkstand aus oben genannten Gründen entfernt werden.

Abbildung 25: Skizze der freigehaltenen Querungsstelle durch Entfall des nördlichen Parkstands



Quelle: Planersocietät, Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0v

A9 – Mittelstreifen oder -insel

**Problem/
Mangel:** In der Schraienstraße gibt es auf Höhe der Bushaltestelle und des frequentierten Wegs zu den Sportanlagen keine Querungsanlage, sodass es zu gefährlichen Situationen beim Queren der Fahrbahn kommen kann.

Abbildung 26: fehlende Querung in der Schraienstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Zur Verbesserung der Querungssituation sollte eine Querungsanlage in Form einer Mittelinsel oder eines Mittelstreifens eingerichtet werden. Damit einhergehend kann der fließende Verkehr über die Fläche der bisherigen, westlichen Busbucht verschwenkt werden. Hierdurch wird die Haltestellenform zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand, die bereits in der Busbucht barrierefrei ausgebaut wurde. Die Lage in der Verschwenkung kann den fließenden Verkehr beruhigen. Der Mittelstreifen verhindert zudem, dass der Bus vom fließenden Verkehr überholt wird, was zum einen den ÖPNV priorisiert und zum anderen den querenden Fußverkehr vor Konflikten schützen kann. Bei einem Umbau sind ein barrierefreier Ein- und Ausstieg und taktile Leitelemente vorzusehen.

Erläuterung und Hinweise: *Es bedarf eines räumlichen Entwurfs zum Haltestellenbereich unter Berücksichtigung der Bedingungen für die Querungsanlage und der Schleppkurven am Knotenpunkt. Die Wartelinie des Linsenbergwegs muss an den Verlauf der Fahrbahn angepasst werden. Zudem sollen die Querungsanlage und der östliche Haltepunkt barrierefrei ausgebaut werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Beispiel einer aufgeklebten Mittelinsel (links), Skizze der Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenkung (rechts)

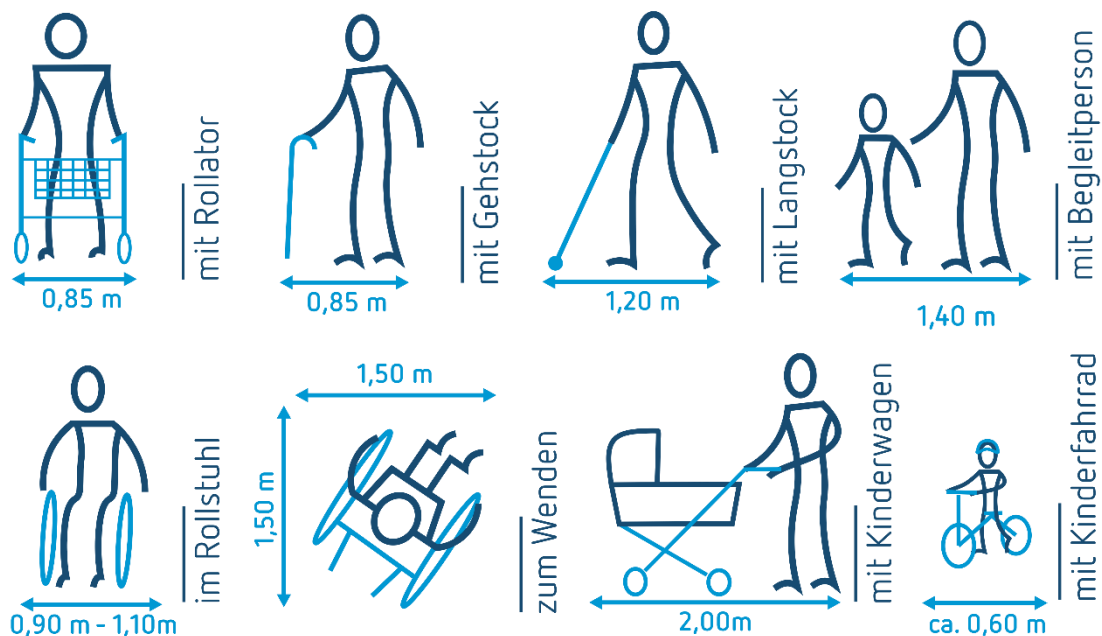


Quelle: Planersocietät, Backnang (links), Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0 (rechts)

4.2 Handlungsfeld Längsverkehr (B)

Neben dem Queren der Fahrbahn als besondere Herausforderung des Fußverkehrs ist für zu Fuß Gehende die eigene Verkehrsfläche von besonderer Bedeutung. Die Gruppe der zu Fuß Gehenden stellt an ihre Verkehrsfläche im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln ein sehr heterogenes Anforderungsprofil. Zu Fuß Gehende differenzieren sich nach unterschiedlichen körperlichen wie geistigen Voraussetzungen. Resultat sind unterschiedliche Geschwindigkeiten und Flächenansprüche. Deutlich wird das auch während der Begehung, bei der Menschen teilnehmen, die auf technische und organisatorische Unterstützung angewiesen sind. Fußverkehr heißt also auch, dass beispielsweise Rollatoren oder Kinderwagen mit den entsprechenden Breiten eingesetzt werden. Auch Eltern mit Kindern und Menschen mit Blindenleithunden brauchen zwingend Flächen, um sicher nebeneinander zu gehen.

Abbildung 28: Nutzung des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe: Sie stellen Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel bereit. In zentralen Bereichen der Gemeinde und an Hauptstraßen können auf öffentlichen Flächen im Randbereich auch Auslagen und Außengastronomie zur Qualität beitragen. Die Breite von Gehwegen ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs.

B1 – Fehlende Gehwege

**Problem/
Mangel:** Die Bachstraße, die von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt wird, weist keine Gehwege auf. Bei den Fußverkehrs-Checks wird teilweise von Unsicherheiten von zu Fuß Gehenden berichtet, da sie die Fahrbahn nutzen müssen, auf der Fahrzeuge mit 30 km/h vorbeifahren.

Abbildung 29: Fehlende Gehwege in der Bachstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Es wird ein Fußweg am Rand der Fahrbahn markiert, um die Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen und die Aufmerksamkeit auf zu Fuß Gehende zu lenken.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 30: Beispiel für markierten Fußweg



Quelle: Planersocietät, Konstanz

Weitere Einsatzorte: Der Einsatz von markierten Fußwegen kann u. a. noch in den Bereichen des Größenwiesenwegs und der Schießgasse zum Einsatz kommen.

B2 – Überfahren der Gehwege unterbinden

**Problem/
Mangel:** In der Friedhofstraße werden nahe der Orchideenstraße häufig flache Gehwege überfahren, statt bei Gegenverkehr vor oder hinter den Engstellen (markierte Parkstände und Baumscheiben) zu halten. Das gefährdet den Fußverkehr.

Abbildung 31: Friedhofstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Der Fußverkehr ist an häufig vom Kfz-Verkehr überfahrenen Gehwegstellen zu sichern, indem eine klare Trennung von Fahrbahn und Gehweg erfolgt. Dies kann mithilfe von einzelnen Pollern umgesetzt werden oder langfristig durch ausreichend hohe Bordsteine erfolgen, damit die Gehwege nicht mehr befahren werden.

Erläuterung und Hinweise: *Poller müssen so aufgestellt werden, dass sie die nutzbare Breite des Gehwegs so wenig wie möglich einschränken und zur Fahrbahn 0,25 m Abstand einhalten.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Beispiele für Poller an Gehwegen



Quelle: Planersocietät, Dortmund (links), Essen (rechts)

Weitere Einsatzorte: Friedhofstraße auf Höhe des Urbachwegs

B3 – Ruhenden Verkehr ordnen

**Problem/
Mangel:**

In der Schloßstraße wird der Gehweg bzw. Seitenraum geparkt, sodass keine separaten Flächen für den Fußverkehr bereitstehen und dieser die Fahrbahn nutzen muss. Zudem werden zu Fuß Gehende, die hinter parkenden Fahrzeugen hervortreten, spät vom fließenden Verkehr gesehen, was zu Konflikten führen kann. Aufgrund des nahen Pflegeheims an der Ecke Schloßstraße / Schrödergasse besteht vor allem für besonders schützenswerte Personen Handlungsbedarf.

Abbildung 33: Geparkte Seitenräume in der Schloßstraße



Quelle: Planersocietät

**Handlungs-
vorschlag:**

Es wird empfohlen, einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Dadurch dürfen zu Fuß Gehende die gesamte Fahrbahn benutzen und haben Vorrang, während der fließende Verkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Zudem darf nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Alternativ sollte mindestens der ruhende Verkehr so geordnet werden, dass der Fußverkehr sowie der fließende Verkehr nicht eingeschränkt werden. Die Markierung von Parkständen kann durch weiße Markierungen oder Markierungsnägel erfolgen.

**Erläuterung
und Hin-
weise:**

Verkehrsberuhigte Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat (VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich). In der Regel sind verkehrsberuhigte Straßenräume durch das Mischungsprinzip gekennzeichnet. Diese Straßenraumgestaltung sorgt dafür, dass die verschiedenen Nutzergruppen keine klar getrennten Verkehrsbereiche mehr zu Verfügung haben (VwV-StVO). Dies wird häufig durch eine niveaugleiche Oberflächengestaltung ohne trennende Elemente oder eine weiche Separierung (z. B. durch Pflasterrinnen oder niedrige Schrägborde) umgesetzt. Beispielsweise kann die Fahrbahn so gepflastert werden, wie sie bereits im Bereich der Gabelung der Schloßstraße vorhanden ist.

Bei einer Belastung von weniger als 50 Kfz in der Spitzenstunde (ca. 500 Kfz/24 h) kann auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden. Wird auf einen separaten Gehweg verzichtet, sollte die Sicherheit der zu Fuß Gehenden immer prioritär sein. Ein Aufenthaltsrecht für zu Fuß Gehende in der Straßenmitte und die Erlaubnis, überall zu gehen und zu queren, ist in verkehrsberuhigten Bereichen (VZ 325.1 StVO) möglich. (vgl. FGSV 2002: 13). Um eine gute Einsehbarkeit zu schaffen, ist der ruhende Verkehr außerdem zu ordnen und zu

verlagern. In verkehrsberuhigten Bereichen darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht geparkt werden.

Für die Markierung von Parkständen bedarf es einem Konzept, in dem festgestellt wird, an welchen Stellen geparkt werden kann und wie verhindert wird, dass außerhalb der Markierungen geparkt wird.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Beispiel für markierte Parkstände (links), verkehrsberuhigter Bereich (rechts)



Quelle: Planersocietät, Waghäusel-Wiesental (links), Altenberge (rechts)

Weitere Einsatzorte: Brunnenstraße und östliche Beckengasse

4.3 Handlungsfeld Schulwegeplanung (C)

Wenn Schüler:innen zu Fuß zur Schule kommen, haben sie die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Jedoch finden sich auf dem Schulweg und im direkten Schulumfeld auch die meisten Gefahren für Kinder und Jugendliche. Da Kinder und Jugendliche andere Anforderungen und Bedürfnisse an die Verkehrsinfrastruktur haben und Verkehrssituationen anders einschätzen als Erwachsene, muss die Fußverkehrsinfrastruktur auf die Bedürfnisse von Kindern abgestimmt sein. Über konzeptionelle, ordnungsrechtliche, kommunikative oder infrastrukturelle Maßnahmen können Schulwege sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Abbildung 35: Kinder auf dem Weg zur Schule



Quelle: MOVERS Aktiv zur Schule, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Johanna Lohr

C1 – Schulstraße einrichten

**Problem/
Mangel:** In der Widerscheinstraße treten, bedingt durch viel Hol- und Bringverkehr und dem engen Straßenraum mit endendem Gehweg, gehäuft Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr auf.

Abbildung 36: Widerscheinstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Zur Verbesserung der Situation im direkten Schulumfeld sollte die Einrichtung einer Schulstraße geprüft werden. Dazu wird die nördliche Widerscheinstraße 30 Minuten vor und nach Unterrichtsbeginn/-ende für den Kfz-Verkehr gesperrt. Dadurch kann die Anzahl der Konflikte vor der Schule gesenkt und die Sicherheit der Schüler:innen gesteigert werden. Die Einführung einer Schulstraße sollte immer mit Information für die Eltern und Anwohnenden einhergehen.

Für Anwohnende der Widerscheinstraße können hierbei Ausnahmen eingerichtet werden. Studien zeigen allerdings auch, dass es zu einer hohen Akzeptanz durch Anwohnende kommt und diese ihr Mobilitätsverhalten an den Schulstraßen entsprechend anpassen. Elternverkehre und der Anteil der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden, dürften deutlich zurückgehen.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Schulstraßen und Schulzonen verbessern die Sicherheit vor Schulen. Sie sind für den Kfz-Verkehr zeitweise oder dauerhaft gesperrt. Grundlage ist der Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (2025), der eine rechtssichere Anordnung nach § 45 StVO ermöglicht – entweder zur Gefahrenabwehr oder zur Schaffung von Flächen für Fuß- und Radverkehr. Die Sperrung erfolgt über gängige Verkehrszeichen (z. B. VZ 260, VZ 250, VZ 267) mit Zusatzzeichen für zeitliche Beschränkung und Freigaben. Ergänzend sind Maßnahmen wie breitere Gehwege, Umnutzung von Stellplätzen und Hol- und Bringzonen sinnvoll. Ziel ist mehr Sicherheit, eigenständige Mobilität und Klimaschutz bei geringem Aufwand. Weitere Details finden sich im AGFK-Faktenblatt „Schulstraßen und Schulzonen“.²

² Abrufbar unter https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/agfk/Angebote/Fachpublikationen/Faktenblaetter/AGFK-BW_Faktenblatt_Schulstrassen.pdf

Die Einführung einer Schulstraße kann auch erprobt und als Verkehrsversuch zur temporären Einführung angeordnet werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiele für Formen der Beschilderung



Quelle: Planersocietät, Tübingen (links), Köln (rechts)

C2 – Bring- und Holbereich verbessern

Problem/ Mangel:

In der Hohenackerstraße kommt es auf Höhe des Pestalozziwegs, der zum Kindergarten führt, zu viel Bring- und Holverkehr. Parkende und haltende Fahrzeuge blockieren dabei den Ausgang des Fußwegs und schränken die Sicht auf querende Kinder ein. Die neue Beschilderung eines eingeschränkten Haltverbots reduziert zwar das Parken, jedoch nicht das Halten vor dem Weg.

Abbildung 38: Haltverbot in der Hohenackerstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungs- vorschlag:

Durch ein Zusammenspiel mehrerer Maßnahmen kann der Bring- und Holbereich in der Hohenackerstraße verbessert werden. Ein absolutes Haltverbot im Bereich des Pestalozziwegs verhindert, dass dort Fahrzeuge halten. Zusätzlich kann der Ausgang dieses Fußwegs durch einen vorgezogenen Seitenraum („Gehwegnase“) verdeutlicht und die Querungsdistanz verkürzt werden. Hier kann zunächst ein provisorisch vorgezogener Seitenraum eingerichtet werden. Für den Bring- und Holverkehr wird eine Elternhaltestelle auf dem Parkplatz in der Uferstraße empfohlen, von wo aus der Weg zum Kindergarten zu Fuß zurückgelegt werden soll. Um diesen Fußweg zu sichern, sollte im Knotenpunkt Uferstraße/Hohenackerstraße der Gehweg verlängert werden, was ebenfalls zunächst provisorisch möglich ist.

Erläuterung und Hinweise:

Die Elternhaltestelle mit Fußweg zum Kindergarten sollten über den Kindergarten kommuniziert werden, z.B. über Flyer. Denkbar sind auch Kontrollaktionen oder Elternabende zur Sensibilisierung. Der vorgezogene Seitenraum am Pestalozziweg muss so gestaltet sein, dass eine ausreichende Restfahrbahnbreite besteht und die Zufahrt zum Pestalozziweg weiterhin möglich ist.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 39: Skizze der Verbesserung des Bring- und Holbereichs (links), Beispiel eines abgesenkten, vorgezogenen Seitenraums („Gehwegnase“) (rechts)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/> copyright (links); Rommerskirchen (rechts)

C3 – Aktualisierung Schulwegepläne

**Problem/
Mangel:** Für die Atriumschule und die Wiltumschule gibt es über den Internetauftritt der Gemeinde abrufbare Schulwegepläne. Diese enthalten jedoch keine Aussagen im Hinblick auf Querungsanlagen, Hinweise zu Gefahrenstellen, Empfehlungen zur Nutzung einer Straßenseite und die Überprüfung der tatsächlich gegangenen Wege über eine Beteiligung wie dem Schulwegplaner BW.

Abbildung 40: Schulwegplan der Atriumschule



Quelle: Gemeinde Urbach

Handlungsvorschlag: Die bereits begonnene Aufstellung von Schulwegeplänen sollte weitergeführt werden und es sollten für beide Schulen detaillierte Schulwegepläne erarbeitet werden. Die Empfehlungen beinhalten insbesondere Aussagen zu geeigneten Querungsstellen, Hinweise zu Gefahrenstellen und am besten geeigneten Gehwegseiten. Die empfohlenen Routen sind praxisnah zu entwickeln (möglichst umwegarm etc.). Über den Schulwegplaner BW können anhand einer Beteiligung tatsächlich gegangene Wege ermittelt werden. Für alle Grundschulen in Baden-Württemberg sind verpflichtend Gehschulwegepläne sowie für alle weiterführenden Schulen verpflichtend Geh- und Radschulwegepläne zu erstellen. Die Geh- und Radschulwegepläne sollen gemäß dem Erlass „Sicherer Schulweg“ (2025)³ alle drei Jahre aktualisiert werden. In die Schulwegepläne können Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements (Elternhaltestellen, Laufbusse, Schulstraße) integriert werden. Die Erarbeitung der Schulwegepläne stellt eine Kooperation zwischen der Gemeinde und den Schulen dar.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Schulwegepläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgangen werden kann. (BAST 2019: Leitfaden zu Schulwegeplänen). Für alle Grundschulen in Baden-Württemberg sind daher verpflichtend Gehschulwegepläne sowie für alle weiterführenden Schulen in Baden-Württemberg verpflichtend Geh- und Radschulwegepläne zu erstellen. Die Geh- und Radschulwegepläne sollen alle drei Jahre aktualisiert werden.

³ Abrufbar unter: [https://km.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-km/intern/PDF/Da-teien/F%C3%A4cher%C3%BCbergreifende Themen/Verkehrserziehung/2025-08-01_Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg.pdf](https://km.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-km/intern/PDF/Da-teien/F%C3%A4cher%C3%BCbergreifende%20Themen/Verkehrserziehung/2025-08-01_Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg.pdf)

Der Erlass „Sicherer Schulweg“ sieht vor, dass Schulen gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei Wegestrecken und Problemstellen der Schüler:innen erheben. Die Kommunen stellen den Schulen die dafür benötigten Kartenmaterialien zur Verfügung. Die Ergebnisse sind an die Kommunen zur Auswertung und Erstellung der digitalen sowie gedruckten Schulwegpläne weiterzuleiten. Die finalen Pläne werden den Schulen von der Kommune innerhalb von sechs Monaten zur Verfügung gestellt. Die örtlichen Verkehrsschaukommissionen überprüfen die Schulwege auf Gefahrenstellen. Die Aufgabe der Verwaltung ist es dabei, den Schulen die dafür benötigten Kartengrundlagen zur Verfügung zu stellen, die Ergebnisse auszuwerten und Online- und Print-Schulwegpläne zu erstellen. Die Straßenverkehrsbehörden werden im Erlass gebeten, die in den Plänen enthaltenden Schulwege regelmäßig zu überprüfen und die verkehrssicherheitsrelevante Ausgestaltung daran auszurichten (IM BW 2025). Bestandteil eines kindgerecht gestalteten Schulwegplans sollte demnach ein Anschreiben an die Eltern mit allgemeinen Hinweisen zur Schulwegesicherheit, eine Schulwegkarte mit Informationen zu Schulwegrouten und problematischen Stellen auf dem Schulweg sowie mit Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Stellen sein (BASt 2019). Das Land Baden-Württemberg stellt zur Erstellung von Schulwegeplänen ein web-basiertes Geoinformationssystem „Schulwegplaner“ unter www.schulwegplaner-bw.de zur Verfügung. Dieses System unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Schritte, von der Erhebung in den Klassenräumen über die Bereitstellung der Routen und Problemstellen an die Kommunen bis zur Analyse und Ausweisung der sichersten Schulwege durch die Kommune (IM BW 2025). Die Servicestelle MOVERS – Aktiv zur Schule unterstützt zudem bei der Umsetzung von Schulwegplänen. Die Erarbeitung kann (auch) durch ein Schulwegkonzept erfolgen. Dies ist durch die Konzeptförderung des Landes Baden-Württemberg förderfähig (siehe Kapitel 5).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 41: Beispiele für Sperrflächen im Knotenpunktbereich



Quelle: Planersocietät, Neuenburg und Ladenburg

4.4 Weitere Maßnahmevorschläge (D)

D1 – Freihalten von Gehwegen

**Problem/
Mangel:** Im ganzen Gemeindegebiet werden häufig Mülltonnen so abgestellt, dass sie den Gehweg temporär einschränken und der Fußverkehr teilweise auf die Fahrbahn ausweichen muss.

Abbildung 42: Mülltonne auf dem Gehweg in der Konrad-Hornschuch-Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Es sollte geprüft werden, ob die Abholung von Mülltonnen über festgelegte Flächen (Multifunktionsflächen, ehemalige Parkplätze) organisiert werden kann, sodass Konflikte im Fußverkehr minimiert werden können. Prioritär können u.a. Schulwege und das Umfeld von Pflegeeinrichtungen überprüft werden. Zudem sollten Anwohnende und die Müllabfuhr für das Thema sensibilisiert werden, beispielsweise durch Klebezettel auf Mülleimern. Über Medien der Gemeinde kann das Thema außerdem an alle Bürger:innen kommuniziert werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 43: Beispiel einer Multifunktionsfläche



Quelle: Planersocietät, Donaueschingen (links)

D2 – Sichtbeziehung am Knoten verbessern

**Problem/
Mangel:** Am Knotenpunkt der gemeinsamen Geh- und Radwege in der Urbacher Mitte kommt es zu Konflikten zwischen Radfahren, dem Fußverkehr sowie spielenden Kindern aufgrund des Spielplatzes. Die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmende ist durch Hecken erschwert.

Abbildung 44: Knotenpunkt Urbacher Mitte/Holzbrücke



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt der Urbacher Mitte können durch verschiedene Maßnahmen verbessert werden. Es wird empfohlen, eine Linienmarkierung am südlichen Knotenarm anzubringen, die leicht in den Knotenpunkt hineinragt, um eine vorgezogene Wartelinie zu erzeugen. Diese ermöglicht dem von Süden kommenden Fuß- und Radverkehr eine bessere Sicht nach links und rechts, während der querende Fuß- und Radverkehr durch die gewölbte Linie Abstand vom südlichen Knotenarm hält. Alternativ kann ein Verkehrsspiegel die Sichtbeziehungen verbessern. Denkbar sind auch Umlaufgitter, die jedoch auch mit ausreichendem Abstand zueinander für Menschen mit beispielsweise Kinderwagen einen Umstand bedeuten. Als Mindestmaßnahme sollte die Hecke zurückgeschnitten werden.

Es empfiehlt sich, die Wirkung des Einsatzes – beispielsweise eines Verkehrsspiegels – zunächst in einer Testphase zu erproben und anschließend zu evaluieren, um zu prüfen, ob die Maßnahme den angestrebten Zweck erfüllt.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 45: Beispiel für eine Markierung der Vorfahrt (links), Verkehrsspiegel (rechts)



Quelle: Planersocietät, Karlsruhe (links), Wittlingen (rechts)

D3 – Prüfung Minikreisverkehr

Problem/Mangel: Bei den Fußverkehrs-Checks in Urbach wurden eine fehlende Quermöglichkeit und die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt der Wittumstraße/Mühlstraße bemängelt. Die Stelle wird als unübersichtlich und das Queren aufgrund teilweise hoher Geschwindigkeiten auf der Mühlstraße als gefährlich wahrgenommen, während die Fußgängerüberwege nördlich und südlich des Knotenpunkts einen Umweg für den Fußverkehr darstellen.

Abbildung 46: Fehlende Querung am Knotenpunkt Wittumstraße/Mühlstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Zur Verbesserung der Situation am Knotenpunkt sollte die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs geprüft werden. Dieser verbessert neben der Übersichtlichkeit auch die Bedingungen für die aktive Mobilität. In den Knotenarmen sollten wenn möglich Fußgängerüberwege eingerichtet werden, was die Querbarkeit für den Fußverkehr verbessert. Diese Knotenpunktform hat eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und reduziert zudem die Unfallgefahr. Durch geringere Kfz-Geschwindigkeiten wird zudem eine sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht.

Erläuterung und Hinweise: *Es muss vorab rechtlich und technisch geprüft werden, ob die Voraussetzungen zur Einrichtung eines Kreisverkehrs vorliegen. Zudem sollte geprüft werden, ob Fußgängerüberwege eingerichtet werden können. Auch ist ein räumlicher Entwurf erforderlich. Die Kreisinsel muss für den Busverkehr überfahrbar sein und die Querungsanlagen sollen gemäß den Ausstattungsanforderungen barrierefrei ausgebaut werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 47: Beispiele für Mini-Kreisverkehre



Quelle: Planersocietät, Esslingen (links), St. Leon-Rot (rechts)

Weitere Einsatzorte: Knotenpunkt Schraienstraße/Linsenbergweg/Mittlere Klinge

D4 – Verbesserung der Barrierefreiheit der Treppe

Problem/ Mangel: Die Rampe an den Treppenstufen zwischen Wittumstraße und Kirchplatz weist eine hohe Neigung auf, sodass sie für Menschen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen o.Ä. nur schwer zu überwinden ist. Außerdem weisen die Treppen keine ausreichende Kontrastierung auf, wodurch es insbesondere bei seheingeschränkten Personen zu Gefahrensituationen kommen kann.

Abbildung 48: Treppe Wittumstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Anstelle einer der beiden Treppen wird empfohlen, eine barrierefreie Erschließung durch eine Rampe einzurichten, die mindestens 1,20 m breit ist und eine maximale Längsneigung von 6 % aufweist. Um Platz zu sparen, kann die Rampe in Serpentinform angeordnet werden. Außerdem sollten die Treppenstufenkanten markiert werden, um für seheingeschränkte Personen zur Orientierung notwendige Kontraste herzustellen.

Erläuterung und Hinweise: *In Abständen von maximal 6,00 m Länge sind auf Rampen ebene Zwischenpodeste einzurichten, die mindestens 1,50 m lang sind.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 49: Beispiel für eine barrierefreie Rampe (links), Kontrastierung an Treppenstufen (rechts)



Quelle: Planersocietät, Obersulm (links), Höpfingen (rechts)

Weitere Einsatzorte: Stellen mit vorhandenen Treppen

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen-vorschlägen

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

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend der vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen (Abbildung 50).

Abbildung 50: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder

Handlungsfeld Querungen (A)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Leuchtturmprojekt
A1 Querungslinie im Knotenpunkt freihalten	Markierungen im Knotenpunkt				
A2 Vorgezogene Seitenräume	Fahrbahnverengungen an Einmündungen				
A3 Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen	Bordhöhen und taktile Elemente				
A4 Erhöhung der Sicherheit an der Querungsstelle	Dunkelampel/Hervorhebung Mühlstraße				x
A5 Verbesserung der Sicht am Fußgängerüberweg	Entfernung Parkstand Hauptstraße				
A6 Verbesserung der Sicht an Containern	Neuordnung/Verlegung Container				
A7 Hervorhebung der Querungsstelle	Friedhofstraße/Urbachweg Hervorhebung				
A8 Fußgängerüberweg freihalten	Verlegung Parkstand Haubersbronner Straße				
A9 Mittelstreifen oder -insel	Schraienstraße/Linsenbergweg Querung				
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
B1 Fehlende Gehwege	Markierung Fußweg				
B2 Überfahren der Gehwege unterbinden	Poller/hohe Bordsteine				
B3 Ruhenden Verkehr ordnen	Verkehrsberuhigter Bereich/Parken markieren				x
Handlungsfeld Nutzungskonflikte (C)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
C1 Schulstraße	Schulstraße Widerscheinstraße				
C2 Bring- und Holbereich verbessern	Verbesserung Hohenackerstraße/Uferstraße				
C3 Aktualisierung Schulwegepläne	Erweiterung der vorhandenen Pläne				
Weitere Maßnahmen (D)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
D1 Freihalten von Gehwegen	Multifunktionsflächen/Sensibilisierung				
D2 Sichtbeziehung am Knoten verbessern	Markierung/Verkehrsspiegel/Grünschnitt				
D3 Prüfung Minikreisverkehr	Minikreisverkehr Mühlstraße/Wittumstraße				
D4 Verbesserung der Barrierefreiheit der Treppe	Rampe und Kontrastierung der Treppenstufen				

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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

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

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden zudem die folgenden Ziele für die Fußverkehrsförderung in Urbach festgehalten:

- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Sichere Querungen
- Schaffung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur mit ausreichend Platz für zu Fuß Gehende
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung und Ordnung der Elterntaxis
- Förderung der Barrierefreiheit
- Sensibilisierung für die Bedürfnisse des Fußverkehrs
- Freihalten der Gehwege von fahrenden und parkenden Kfz und Mülltonnen

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

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

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtgemeinde anbietet.

Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) **oder offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Urbach haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung einer ausgebildeten Person zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Förderung

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

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

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

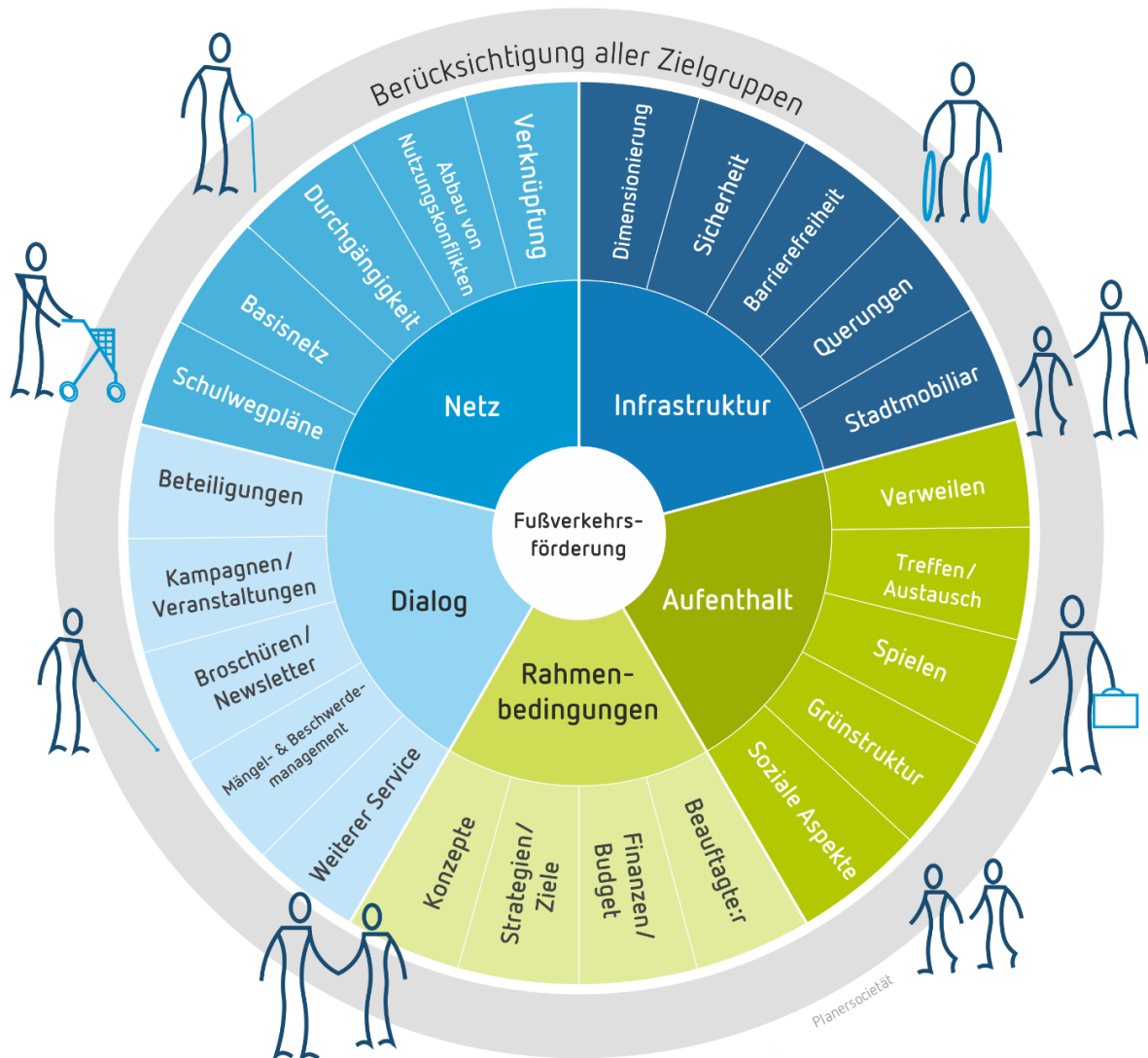
Auch auf **Bundesebene** stehen Fördermittel für Fußverkehr zur Verfügung. Eine Übersicht bietet: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/foerderprogramme-des-bundes>



6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des Zufußgehens hinausragt (vgl. Abbildung 51).

Abbildung 51: 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 Maßnahmvorschläge 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 Maßnahmvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.5. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die

Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check in Urbach hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Er ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie zum anderen die in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten zum Auf- und Ausbau der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Urbach.

Bei den Fußverkehrs-Checks in Urbach wurde deutlich, dass der Straßenraum vor allem auf den Kfz-Verkehr ausgelegt ist. Der Fuß- und Radverkehr wird häufig vernachlässigt und spielt dagegen meist nur eine untergeordnete Rolle. Für zu Fuß Gehende und insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die Nutzung von sehr schmalen Gehwegen oder Querungshilfen, die Umwege darstellen, problematisch.

Bei den Begehungen wurden exemplarisch kritische Stellen des Fußverkehrs aufgezeigt, an denen beispielsweise Gefährdungspotenzial für den Fußverkehr oder Hindernisse auf Gehwegen vorhanden sind. Ein zentrales Thema war dabei die Einschränkung des Fußverkehrs durch parkende oder fahrende Kfz, beispielsweise das Überfahren der Gehwege in der Friedhofstraße oder zugeparkte Seitenräume in der Schloßstraße. Dies führt auch zu eingeschränkter Sicht zwischen dem Fuß- und fließenden Kfz-Verkehr. Weitere Kritikpunkte waren fehlende Querungshilfen oder eine fehlende Barrierefreiheit.

Um die Situation zu verbessern, sollen Gehwege und Seitenräume freigehalten, sichere und barrierefreie Übergänge sowie verbesserte Sichtbedingungen geschaffen werden. Ergänzend werden Hervorhebungen von bestehenden Querungsstellen empfohlen. Auch die Schulwegsicherheit soll gezielt erhöht werden, indem Hol- und Bringzonen für Eltern eingerichtet und eine Schulstraße getestet werden soll. Diese Vorschläge, die sich in kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte einteilen lassen, wurden unter Einbindung der Bürgerschaft und relevanter Akteur:innen erarbeitet, wodurch eine hohe Akzeptanz und Umsetzbarkeit sichergestellt werden können.

Durch die umfassende Beteiligung kann die Relevanz des Fußverkehrs als nachhaltige, sichere und gesundheitsfördernde Mobilitätsform gestärkt werden und das Gehen zu einer alltäglichen Mobilitätsoption werden. Häufig fehlt Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für Kinder. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Herausforderungen des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden.

Mit diesen *Schritten* kann die Gemeinde den Fußverkehr sicherer, komfortabler und inklusiver gestalten – und damit ein attraktives Fußverkehrsnetz für alle Generationen und Mobilitätsbedürfnisse schaffen.

7 Dokumentation

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

7.1 Auftaktworkshop (10.07.2025)

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Präsentation
2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen
3. Arbeitsphase und Diskussion
4. Ausblick und Abschluss

Ort: Foyer der Auerbachhalle

Datum/Uhrzeit: 10.07.2025/18:30-20:15

Anwesende: ca. 20

Begrüßung und Präsentation

Zu Beginn der Veranstaltung können die Anwesenden anhand einer Eingangsbefragung an zwei Plakaten angeben, mit welchem Verkehrsmittel sie zu der Veranstaltung gekommen sind sowie welche Hindernisse am häufigsten auf Gehwegen vorkommen. Unter den 16 Angaben ist der Radverkehrsanteil am größten, gefolgt von den Verkehrsmitteln Auto und dem Fußverkehr. Als störende Hindernisse werden am häufigsten Mülltonnen mit 11 Angaben genannt. Weitere Hindernisse sind parkende Autos (9 Angaben), Hecken (5 Angaben), Verkehrsschilder und Verteilerkästen (jeweils 3 Angaben) sowie Fahrräder, Roller und abgestellte Wohnwagen (jeweils 2 Angaben).

Die Begrüßung der Teilnehmenden zu den Fußverkehrs-Checks 2025 erfolgt durch Bürgermeisterin Fehrlen. Sie erläutert kurz die Hintergründe zur Bewerbung an den Fußverkehrs-Checks und die angestrebten Ziele. Außerdem betont sie die Vorteile des zu Fuß Gehens und die Notwendigkeit, Gehwege für schützenswerte Personengruppen freizuhalten, was dem diesjährigen Motto der Fußverkehrs-Checks entspricht.

Herr Domin und Frau Habura von der Planersocietät geben einen Einblick in den Ablauf der Veranstaltung und in die Thematik Fußverkehr sowie in die Vorgehensweise bei den Fußverkehrs-Checks.

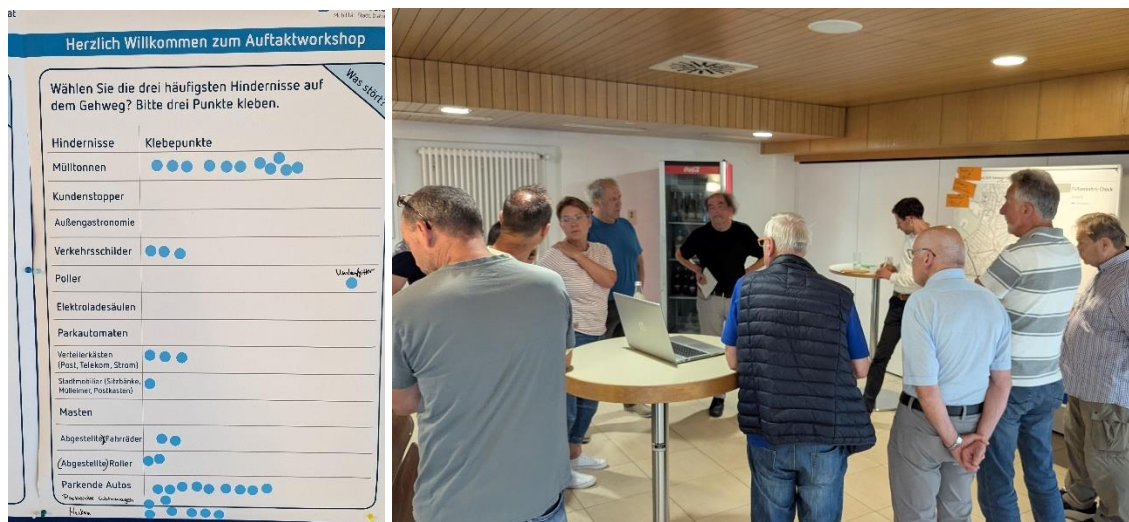
Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops werden aufgefordert, Themenwünsche und Problemstellung in Urbach bezogen auf den Fußverkehr anhand von Plakaten zu verorten und zu diskutieren.

Ziel der Arbeitsphase ist es, durch die Diskussion von Fußverkehrsthemen in Urbach anhand konkreter Beispiele Stationen für die zwei Begehungen zu identifizieren.

Zu diesem Zweck teilen sich die Anwesenden in zwei Gruppen auf und diskutieren an je einem Plakat über Stärken und Schwächen (Gefahrenstellen, „Lieblingsorte“ etc.) im nördlichen Ortsbereich sowie an einem anderen über den südlichen Ortsbereich. Nach etwa 20 Minuten besteht die Möglichkeit, die Gruppe zu wechseln. Herr Domin und Frau Habura leiten dabei die Gruppendiskussionen.

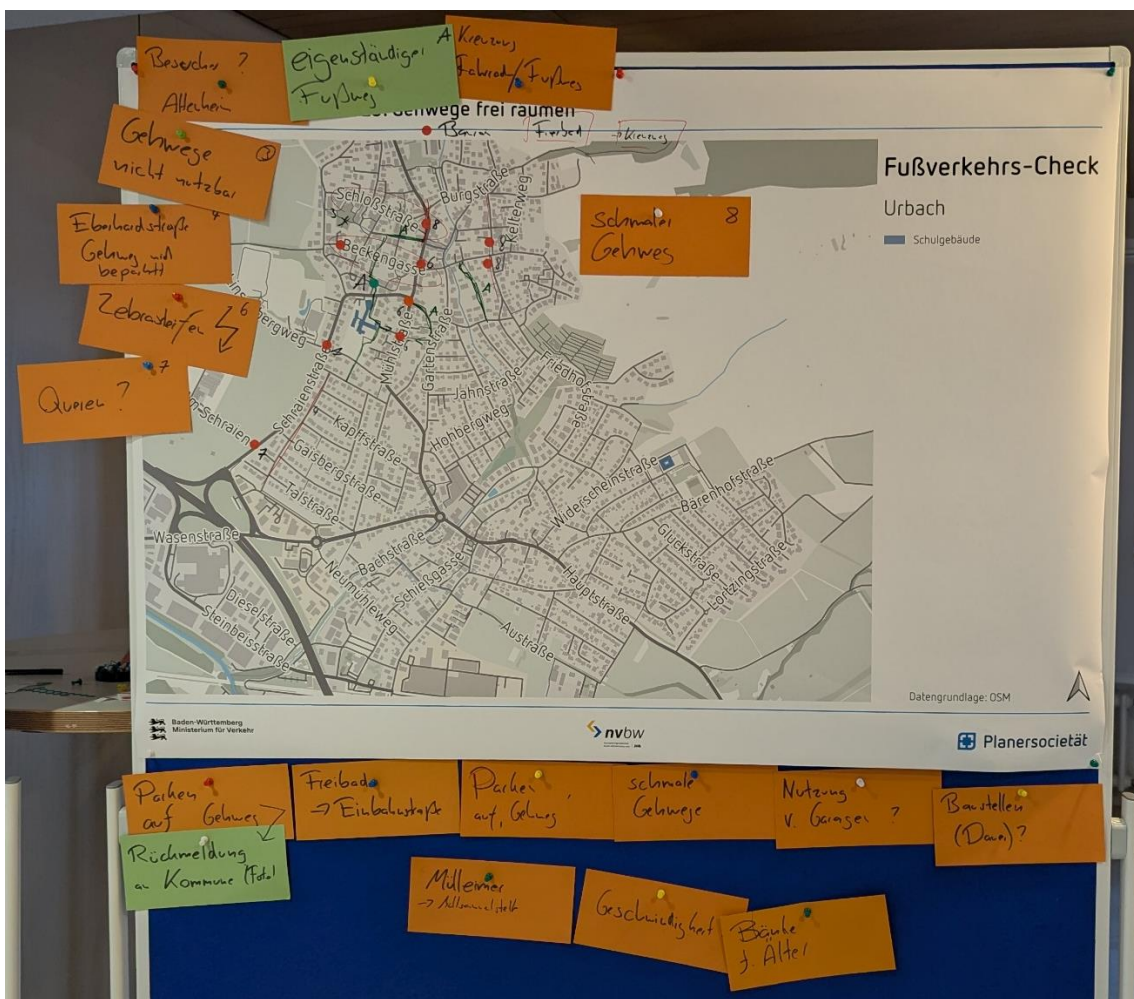
Abbildung 52: Diskussion an Stellwänden



Quelle: Planersocietät

Die Anwesenden äußern sowohl positive als auch vor allem negative Anmerkungen zu vielen Stellen auf den Karten. Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen der Teilnehmer ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, werden zum Teil im Abschlussbericht berücksichtigt (Abbildung 53).

Abbildung 53: Beiträge im nördlichen Bereich



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden für das nördliche Untersuchungsgebiet eingebracht:

Positiv/Stärken:

- Es werden eigenständige Fußwege gelobt:
 - nördlich der Schule von Webbach über Beckengasse zur Kirchgasse
 - südlich der Schule von Elchinger Straße über Mittlere Klinge bis zur Schule
 - im Marktweg und in der Verbindung zwischen Gartenstraße und Mühlstraße
 - Pestalozziweg

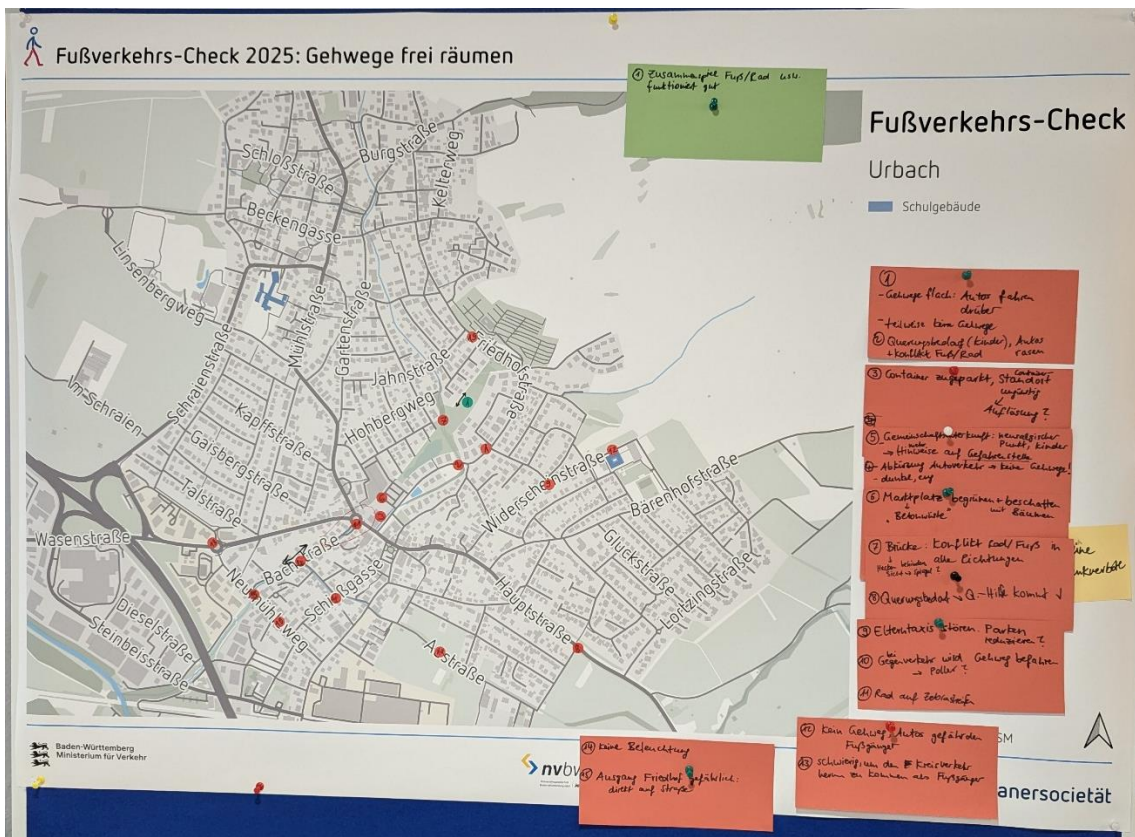
Negativ/Schwächen:

- V.a. (zu) schmale Gehwege stellen in vielen Bereichen ein großes Hindernis für den Fußverkehr dar. Abschnittsweise wird dies durch Parken auf dem Gehweg besonders erschwert. Verwiesen wird auf unzureichend dimensioniert Stellplätze auf Privatgrundstücken; parkende Fahrzeuge schränken den öffentlichen Raum/nutzbaren Gehweg ein.
- Kritisiert wird, dass teilweise Baustellen den nutzbaren Gehweg einschränken. Und es wird ergänzt, dass dies abschnittsweise über einen (nicht nachvollziehbaren) langen

Zeitraum geschieht.

- Die Anwesenden bemängeln, dass die Gehwege rund um das Schloß/in der Schloßstraße aufgrund parkender Kfz nicht nutzbar sind. Insbesondere wegen des Pflegeheims ist dort von einem besonders hohen Aufkommen und besonders schützenswerten zu Fuß Gehenden auszugehen. Besonderes Augenmerk sollte auf dem noch weiter zunehmenden Besucher:innenaufkommen (insb. auf das Parken und den Parksuchverkehr) liegen
- Ebenfalls wird der beparkte Gehweg in der Eberharstraße aufgezeigt
- Die Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) über die Mühlstraße/Haubersbronner Straße werden kritisiert, da sich auf Höhe der Wittumstraße keine Querung befindet und die Fußgängerüberwege somit Umwege darstellen
- Es besteht Querungsbedarf über die Schraienstraße auf Höhe des Linsenbergs und Im Schraien
- Die Gehwege in der Haubersbronner Straße auf Höhe der Schloßstraße sowie in der Brunnenstraße und nördlichen Friedhofstraße werden aufgrund der ungenügenden Breite kritisiert
- Im Banrain kommt es zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr (u.a. in Richtung Freibad)

Abbildung Z: Beiträge im südlichen Bereich



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden für das südliche Untersuchungsgebiet eingebracht:

Positiv/Stärken:

- In der Urbacher Mitte funktioniert das Zusammenspiel zwischen Fuß- und Radverkehr gut

Negativ/Schwächen:

- In der Friedhofstraße werden die flachen Gehwege von Kfz überfahren, was zu Fuß Gehende gefährdet. Teilweise sind zudem in der Friedhofstraße keine Gehwege vorhanden.
- An der Querungsstelle Friedhofstraße/Urbachweg werden Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Radfahrenden sowie mit schnell fahrenden Kfz bemängelt. Die Querungsstelle wird von einigen Kindern genutzt, weshalb die Verkehrssicherheit umso wichtiger ist.
- Die Container an der Einmündung Friedhofstraße/Größenwiesenweg werden zum Ausladen zugeparkt, was zu Fuß Gehende dort einschränkt. Daher wird von den Teilnehmenden vorgeschlagen, den Standort aufzulösen.
- Sowohl die Bachstraße als auch die Schießgasse verfügen über keine Gehwege und werden vom Kfz-Verkehr als Abkürzung genutzt. Außerdem sind sie nicht beleuchtet und werden bei Begegnungsverkehr als eng empfunden.
- Die Gemeinschaftsunterkunft am Neumühleweg stellt aufgrund von Familien und Kindern einen neuralgischen Punkt dar. Daher wird gewünscht, mehr Hinweise auf die Gefahrenstelle anzubringen.
- Der Marktplatz als Aufenthaltsbereich wird als „Betonwüste“ empfunden und soll daher mehr begrünt werden und schattenspendende Bäume gepflanzt werden.
- An der Stuttgarter Holzbrücke/Hermann-Krieger-Straße kreuzen sich Rad- bzw. Fußwege, was zu gefährlichen Situationen und Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr in allen Richtungen führt. Teilweise ist die Sicht durch Hecken erschwert. Hierfür wird ein Spiegel vorgeschlagen.
- An der Einmündung Hauptstraße/Quellenweg besteht der Bedarf, eine Querungshilfe einzurichten. Diese ist bereits in Umsetzung.
- In der nördlichen Widerscheinstraße gibt es bei der Schule keinen Gehweg und „Elterntaxis“ behindern die zu Fuß Gehenden. Daher wird von den Teilnehmenden vorgeschlagen, die Parkmöglichkeiten an der Schule zu reduzieren. Allgemein wird in der Widerscheinstraße das Fahren von „Elterntaxis“ kritisiert.
- Der Gehweg im Neumühleweg wird bei Gegenverkehr von Kfz überfahren, was zu Gefährdungen führt. Es kommt der Wunsch nach Pollern auf, um dies zu verhindern.
- Im Bereich des Fußgängerüberwegs am Kreisverkehr und Marktplatz gibt es Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Radverkehr, der über die Gehwege fährt.
- Am Kreisverkehr der Schorndorfer Straße/Mühlwiesen/Neumühleweg sind zwei Querungen der Knotenarme dem Kfz-Verkehr untergeordnet und in zwei Knotenarmen gibt es gar keine Querungshilfe.
- In der Austraße fehlt die Beleuchtung.
- Der Ausgang des Friedhofs an der Einmündung Friedhofstraße/Jahnstraße ist gefährlich, da er direkt auf der Straße ohne Gehweg endet.

Allgemein/ Sonstiges:

- Es wird gewünscht, dass in der Arbeitsphase keine Denkverbote herrschen.
- Ohne genaue Verortung wird das Abstellen von Kfz und Mülltonnen auf Gehwegen von den Teilnehmenden im Allgemeinen kritisiert. Für Mülltonnen wird als Alternative eine Müllsammelstelle vorgeschlagen. Ebenso wird im Allgemeinen bemängelt, dass einige Gehwege im Ort zu schmal sind.
- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Sitzbänke, insbesondere für ältere Personen.
- Es wird thematisiert, dass einige Garagen zweckentfremdet werden, statt für den Kfz-Verkehr genutzt zu werden.
- Teilweise werden im Kfz-Verkehr Geschwindigkeiten überschritten, was den Fußverkehr gefährdet.

Ausblick und Abschluss

Herr Domin und Frau Habura bedanken sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und verabschieden die Teilnehmenden mit dem Aufruf zur Teilnahme an den Begehungen im Oktober:

- **06.10.2025, 17:30 Uhr am Marktplatz**
- **15.10.2025, 17:30 Uhr am Schulhof der Wittumschule**

7.2 Erste Begehung (06.10.2025)

Ort: Urbach

Datum: 06. Oktober 2025

Uhrzeit: 17:30 – 19:15 Uhr

Anwesende: ca. 25 Teilnehmende, darunter Bürgermeisterin Fehrlen, Mitglieder des Gemeinderats, Mitarbeitende der Verwaltung, Max Fischer (Regierungspräsidium Stuttgart), Markus Streng (Verkehrsministerium Baden-Württemberg), Bürger:innen, Presse, Teresa Habura und Max Zimmermann (Planersocietät)

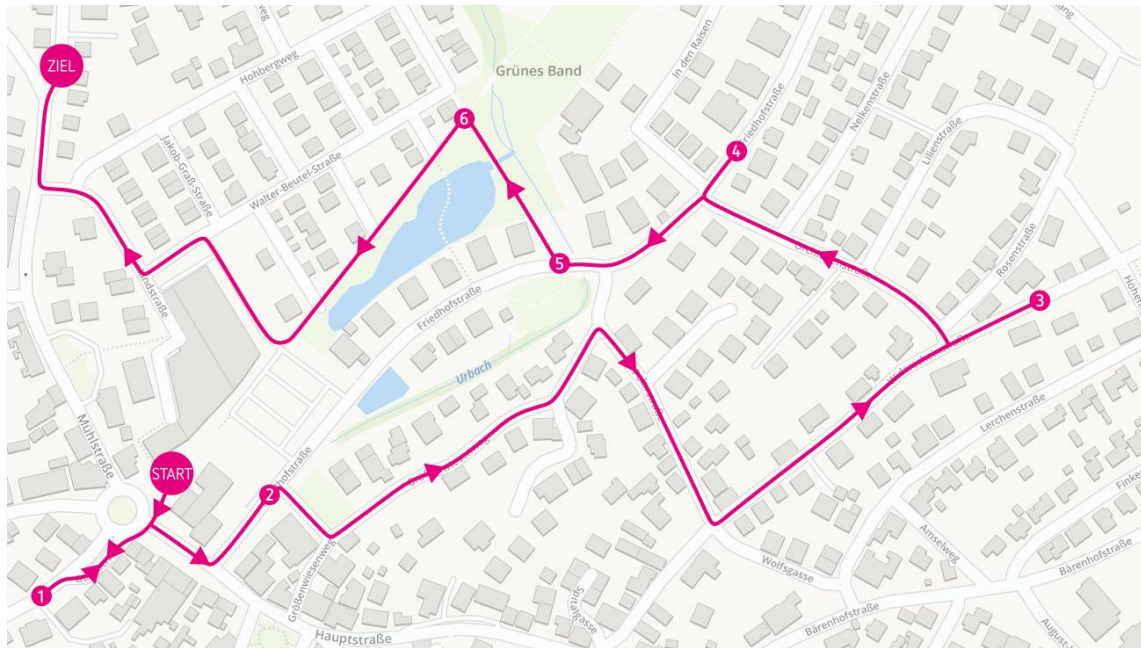
Die erste öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in Urbach wurde am 06. Oktober 2025 durchgeführt. Insgesamt haben ca. 25 Personen an der Begehung teilgenommen.

Die Route und deren Stationen wurden aus Rückmeldungen des Auftakt-Workshops entwickelt und mit der Verwaltung abgestimmt und beleuchten Themen, die entlang der Begehungsstrecke und an vielen Stellen im gesamten Stadtgebiet relevant sind.

Die Begehung startete am Marktplatz in Urbach und führte zunächst über die Bach- und Widerscheinstraße zur Friedhofstraße. Die weiteren Stationen waren die Querung Friedhofstraße/Urbachweg, der Knotenpunkt im Urbachweg und die Einmündung Mühlstraße/Gartenstraße. Im Verlauf dieser Route wurden somit acht Stationen eingeplant:

Marktplatz – Bachstraße – Friedhofstraße/Größenwiesenweg – Widerscheinstraße – Friedhofstraße – Querung Friedhofstraße/Urbachweg – Knotenpunkt Urbachweg/Brückenaufgang – Mühlstraße/Gartenstraße

Abbildung 54: Route der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Begrüßung

Bürgermeisterin Fehrlen begrüßt die Anwesenden im Namen der Gemeinde und erläutert kurz, was sich die Gemeinde vom Fußverkehrs-Check allgemein erhofft. Zudem stellt sie ihre eigene Erfahrung dar und betont zum einen die Chancen, aber auch die Verantwortung für die Gemeinde in Bezug auf den Fußverkehrs-Check. Frau Habura (Planersocietät) begrüßt die Teilnehmenden im Namen des Planungsbüros, geht auf den geplanten Ablauf der Begehung ein und beschreibt den Moderationsprozess.

Zudem stellt sie das mitgebrachte Hilfsmittel vor; so kann ein Rollator zur Selbsterfahrung genutzt werden. Witterungsbedingt wird die Nutzung der weiteren Hilfsmittel auf die zweite Begehung verschoben.

Abbildung 55: Start der Veranstaltung



Quelle: Planersocietät

Start: Marktplatz

Im Umfeld des Startpunkts bzw. der ersten Station bemängeln die Teilnehmenden den regen Fahrradverkehr auf dem Marktplatz, der dort eigentlich verboten ist. Zudem würden viele Menschen den Platz mit einem E-Scooter befahren, was nicht nur als störend, sondern auch als gefährlich wahrgenommen wird. Außerdem wünschen sich die Teilnehmenden mehr beschattete Sitzmöglichkeiten. Frau Habura führt aus, dass vollständig barrierefreie Sitzgelegenheiten mit Armstützen und Rückenlehne ausgestattet sind und auf dem Marktplatz ergänzt werden können.

Ein weiterer großer Kritikpunkt ist die ortsansässige Fahrschule, welche eine Sondernutzungserlaubnis zum Befahren des Marktplatzes besitzt. Diese Sondernutzungserlaubnis erlaubt der Fahrschule das Befahren des Marktplatzes auch zu Zeiten mit Veranstaltungen wie dem wöchentlich stattfindenden Markt. Die Teilnehmenden wünschen sich hier eine Änderung und empfinden die Ausnahmeregelung als unglücklich. Zudem würde das Befahren des Marktplatzes durch Fahrschüler:innen eine Gefahr darstellen.

Außerdem werden die Zuwege zum Marktplatz selbst kritisiert. Diese verlaufen zum einen über den Parkplatz zweier Nahversorger, auf dem durch den Autoverkehr immer wieder gefährliche Situationen auftreten würden. Zum anderen dient ein Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) als Zuwegung; hier würden immer wieder an der Bank und Apotheke geparkte Fahrzeuge Sichtbeziehungen erschweren. Die nach Empfindung der Teilnehmenden im Umfeld häufig mit hohen Geschwindigkeiten befahrenen Straßen sollen zum Teil in absehbarer Zeit mit einem Tempolimit von 30 km/h reglementiert werden, was die Teilnehmenden ausdrücklich begrüßen.

Station 1: Bachstraße

Auf dem Weg zur ersten Station konnten die Teilnehmenden mittels eines Rollators erfahren, was es bedeutet, abgesenkte und nicht abgesenkte Bordsteinkanten mit rollbarem Hilfsmittel zu überwinden. Diese gäbe es in der Gemeinde recht oft und würden immer wieder als Hindernis empfunden. Die gekreuzte Stelle am Fußgängerüberweg in der Hauptstraße wurde jedoch als unproblematisch wahrgenommen.

In der Bachstraße selbst bestehen zum Teil keine Gehwege, zudem gebe es einige Engstellen. Im Verlauf der Bachstraße gebe es zudem aufgrund der Kurven immer wieder schwierige Sichtbeziehungen. Einige Teilnehmende regen eine Markierung der fehlenden Gehwege an, andere warnen jedoch vor einem falschen Sicherheitsgefühl. Außerdem ist die Beleuchtung teilweise zu schwach oder nicht existent und wird von einigen Teilnehmenden als unzureichend empfunden. Die baldige Umrüstung der Beleuchtungstechnik auf hellere LED wird größtenteils gelobt, einige Teilnehmende befürchten hingegen zu starke Lichtemissionen.

Abbildung 56: Bachstraße



Quelle: Planersocietät

Station 2: Friedhofstraße/Größenwiesenweg

An der zweiten Station Friedhofstraße/Größenwiesenweg weisen die Teilnehmenden auf das Problem des Gehwegparkens hin. Die Straße ist zwar mit Gehwegen auf beiden Seiten ausgestattet, jedoch sei die Verbreiterung auf der falschen Seite vorgenommen worden. Die Teilnehmenden wünschen sich einen breiteren Gehweg auf der Seite in Fahrtrichtung Hauptstraße. Zudem würden die dort platzierten Glascontainer Sichtbeziehungen auf querenden Fußverkehr erschweren und die dortige Kreuzung zu einer Gefahrenstelle machen. Eine weitere Anmerkung eines Teilnehmenden ist die unzureichende Beleuchtung an und hinter den Containern aufgrund von mehreren

Baumkronen. Insgesamt loben alle Teilnehmenden jedoch die gut zu begehenden Gehwege mit wenigen Kanten, was insbesondere für Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln hilfreich ist.

Auf einer kurzen Zwischenstation in der Kurve des Größenwiesenwegs moniert eine Teilnehmende die rege Nutzung einer Straße, die nur für Anliegende freigegeben ist. Zudem würden an der Einmündung zur Hauptstraße schwierige Sichtbeziehungen vorherrschen. Die weiteren Teilnehmenden empfinden die Einmündung als weniger kritisch und, dass die Anliegerstraße wenig Verkehrsaufkommen aufweist.

Abbildung 57: Friedhofstraße/Größenwiesenweg



Quelle: Planersocietät

Station 3: Widerscheinstraße

Die Widerscheinstraße ist ein wichtiger Schulweg, auf dem grundsätzlich viel Verkehr herrscht. Die Teilnehmenden beschreiben, dass insbesondere nördlich der Orchideenstraße aufgrund der beengten Verhältnisse vor Ort viele motorisierte Verkehrsteilnehmende in der Widerscheinstraße auf den Gehweg ausweichen, was häufiger schon zu gefährlichen Situationen geführt haben soll. Zudem sind die Gehwegabsenkungen am Knotenpunkt Widerscheinstraße/Orchideenstraße nicht parallel, sodass Menschen, die mit rollbaren Hilfsmitteln die Straße queren möchten, länger auf der Fahrbahn laufen müssen. Die Teilnehmenden regen für die nördliche Widerscheinstraße eine Einbahnstraße als Lösung an, doch die ungeklärte Ausfahrt der Gegenrichtung stellt hierbei ein Problem dar. Frau Habura stellt den Teilnehmenden als Vorschlag das Prinzip einer Schulstraße vor, bei der Straßen mit Schulen zu den Bring- und Holzeiten für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und die Einfahrt nur für Anwohnende und Personen mit Ausnahmegenehmigung erlaubt ist. Zudem erklärt sie, dass Schulstraßen sich insbesondere in Straßen eignen, die eine geringe Bedeutung für den Durchgangsverkehr aufweisen und sie beschreibt, dass es für Kinder

wichtig ist, den Schulweg mindestens in Teilen zu Fuß zurückzulegen, sofern dieser sicher gestaltet ist.

Als Zwischenstation messen die Teilnehmenden den Gehweg in der Orchideenstraße, nachdem Frau Habura über die empfohlene Regelbreite von 2,50 m informiert. Der Gehweg weist eine Breite von ca. 1,30 m auf und liegt somit wie die meisten Gehwege in Urbach unter dem empfohlenen Wert.

Abbildung 58: Widerscheinstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Friedhofstraße

Zwischen der dritten und vierten Station fällt der abfallende Gehweg zum Straßenraum auf, insbesondere mit dem Rollator fällt es den Teilnehmenden schwer, gegen eine hohe Querneigung zu lenken.

Laut den Teilnehmenden gibt es entlang der Friedhofstraße Probleme mit sog. „Gehwegsurfen“, bei dem der Kfz-Verkehr (teilweise) den Gehweg überfährt, da die Straßenbreite auf Höhe von den markierten Parkständen keinen Begegnungsverkehr zulässt. Die teils hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs verstärken die Gesamtsituation. Es wird angeregt, die Gehwege mit einem Hochbord auszurüsten, um die zu Fuß Gehenden besser vor dem Befahren der Gehwege zu schützen. Auch würden Gehwege teilweise fehlen (z. B. in der Straße „In den Raisen“) und viele Gehwege plötzlich aufhören und zu Fuß Gehende dazu zwingen, häufig die Straße zu kreuzen. In der Friedhofstraße wird sich von den Teilnehmenden ein Fußgängerüberweg gewünscht, um die Straße sicherer queren zu können. Zuletzt gibt es an verschiedenen Stellen im Wohngebiet immer wieder Probleme mit Bewuchs, der auf den Gehweg ragt.

Die Teilnehmenden weisen auf dem Weg zur nächsten Station darauf hin, dass die Einmündung Friedhofstraße/Polarstraße auch eine Gefahrenstelle darstellt, da der Kraftverkehr mit erhöhter Geschwindigkeit fahre und einige Kinder den Abschnitt als Schulweg nutzen. Zudem endet der Gehweg in der östlichen Polarstraße und erzwingt ein Queren der Fahrbahn.

Abbildung 5: fehlende Gehwege; hier: In den Raisen



Quelle: Planersocietät

Station 5: Querung Friedhofstraße/Urbachweg

Die Querung Friedhofstraße/Urbachweg ist laut Auskunft der Teilnehmenden eine sehr stark frequentierte Stelle, die verschiedene Wegebeziehungen verschiedener Verkehrsarten aufnehmen würde. Der Urbachweg wird von vielen zu Fuß Gehenden und auch Radfahrenden als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt, so auch beispielsweise von Kindern auf dem Weg zur Schule oder zur Urbacher Mitte. Die Friedhofstraße selbst ist bereits so baulich verengt, als dass maximal ein Fahrzeug die Stelle passieren kann. Dies würde laut Auskunft der Teilnehmenden zwar grundsätzlich zu einer Verbesserung der Situation führen; diese wird aber nicht als ausreichend empfunden. Nach Auskunft der Verwaltung hat eine Verkehrsschau auch mit der Polizei ergeben, dass die Querung grundsätzlich ausreichend sicher ausgebaut sei. Die Teilnehmenden wünschen sich zum Teil eine Bedarfsampel oder Fußgängerüberweg, um die Querungssituation weiter zu verbessern, zum Teil Schwellen, um den fließenden Verkehr auszubremsen. Auch ein Schild, dass vor querenden Kindern warnt, wird vorgeschlagen.

Abbildung 6: Querungsstelle Friedhofstraße/Urbachweg



Quelle: Planersocietät

Station 6: KP Urbachweg/Brückenaufgang

Am Knotenpunkt Urbachweg treffen Radfahrende sowie zu Fuß Gehende aus diversen Richtungen aufeinander, da zum einen eine bestehende Radroute dort entlangführt, zum anderen sind zu Fuß Gehende unterwegs, die beispielsweise die Spielplätze in unmittelbarer Nähe besuchen möchten. Die „Kreuzung“ selbst sei laut der Teilnehmenden nicht aus allen Richtungen gut einsehbar und wird häufig mit hohen Geschwindigkeiten von Radfahrenden befahren; insbesondere Kinder würden hier häufiger auch übersehen, wenn sie beispielsweise den Weg zwischen Spielplatz und Bach kreuzten. Die bestehende Markierung, die auf die Kreuzungssituation aufmerksam machen soll, wird von allen Beteiligten positiv wahrgenommen und könnte nach Angaben der Teilnehmenden durch weitere Markierungen ergänzt werden. Mehrere Teilnehmende schlagen zudem einen Spiegel vor, um die Einsicht in und aus den anderen Knotenarmen zu verbessern.

Abbildung 7: Markierungen am Urbachweg



Quelle: Planersocietät

Station 7: Mühlstraße/Gartenstraße

Zwischen Station 6 und 7 fällt den Teilnehmenden auf, dass der Knotenpunkt Mühlstraße/Gründlandstraße stark aufgeweitet ist und somit für den Fußverkehr eine große Querungsdistanz entsteht. Zudem weist Frau Habura die Teilnehmenden darauf hin, dass die vorhandene Absenkung des südlichen Gehwegs direkt an der Mühlstraße liegt, Querende aber aus Sicherheitsgründen bevorzugt ein paar Meter weiter in der Einmündung die Straße queren, wo keine Absenkung vorhanden ist.

An der letzten Station fällt den Teilnehmenden auf, dass zum einen keine Möglichkeit zur Querung der Mühlstraße, von der Gartenstraße aus kommend, besteht. Zudem ist die Einmündung der Gartenstraße ebenfalls sehr groß und auch nicht mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet. Der Fußverkehr wird hinter den begrünten Bereichen geführt, was zu Umwegen beim Queren führt. Die großen Kreuzungsbereiche würden zudem zu ungünstigen Sichtbeziehungen beitragen und zügiges Abbiegen im Kfz-Verkehr begünstigen, wodurch es zu hohen Geschwindigkeiten kommt. Auch würde der Bewuchs am Gehweg südlich der Einmündung die ohnehin schon engen Gehwege weiter verkleinern.

Abbildung 8: Enge Gehwege an der Mühlstraße



Quelle: Planersocietät

Zum Abschluss fasst Frau Habura die Begehung anhand der verschiedenen Stationen sowie das Testen mit dem Rollator noch einmal zusammen und bedankt sich für die rege Teilnahme und Wortmeldungen an den Stationen. Im Ausblick auf das weitere Vorgehen lädt sie zur zweiten Begehung am Mittwoch, den 15.10. um 17:30 Uhr ein. Schließlich verabschiedet sie die Anwesenden.

7.3 Zweite Begehung (15.10.2025)

Ort: Urbach

Datum: 15. Oktober 2025

Uhrzeit: 17:30 – 19:30 Uhr

Anwesende: ca. 23 Teilnehmende, darunter Bürgermeisterin Fehlert, Mitglieder des Gemeinderats, Mitarbeitende der Verwaltung, Bürger:innen, Teresa Habura (Planersocietät), Jennifer Sauer (Planersocietät)

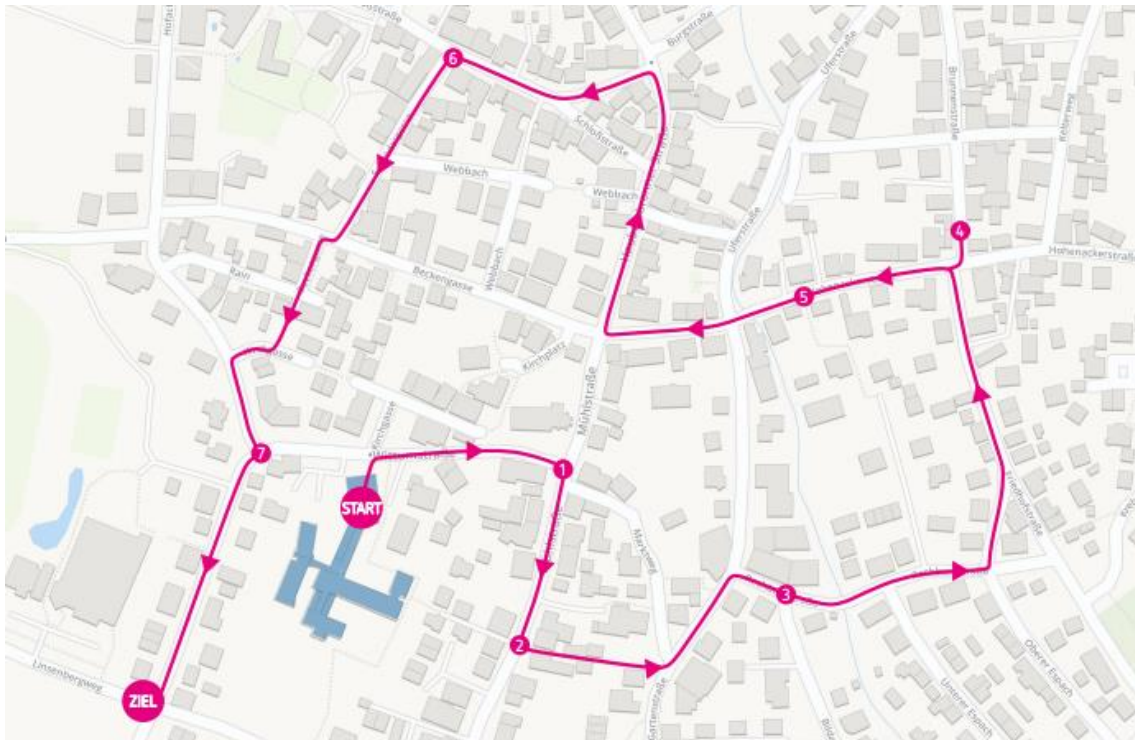
Die zweite öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks in Urbach wird am 15. Oktober 2025 durchgeführt. Insgesamt nehmen ca. 23 Personen an der Begehung teil.

Die Route und deren Stationen wurden aus Rückmeldungen des Auftakt-Workshops entwickelt und mit der Verwaltung abgestimmt. Die Route behandelt Themen, die entlang der Begehungstrecke und an vielen Stellen im gesamten Gemeindegebiet relevant sind.

Die Begehung startet an der Wittumschule in Urbach und verläuft entlang der Mühlstraße/Wittumsstraße über die Mühlstraße zur Rechbergstraße/Bildackerstraße. Die weiteren Stationen sind

der Knotenpunkt Brunnenstraße/Hohenackerstraße und Hohenackerstraße/Pestalozziweg. Über die Schloßstraße und den Knotenpunkt Hofackerstraße/Wittumstraße endet die Begehung in der Schraienstraße/Linsenberglweg. Im Verlauf dieser Route wurden somit acht Stationen eingeplant.

Abbildung 59: Route der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/> copyright

Begrüßung

Bürgermeisterin Fehlren begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde und beschreibt die Motivation der Verwaltung für die Teilnahme am Fußverkehrs-Check. Ziel ist es, dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit und Raum zu geben. Anschließend begrüßt Frau Habura die Teilnehmenden. Sie erläutert den Hintergrund, die Funktionsweise und das Ziel des Fußverkehrs-Checks. Zudem beschreibt sie den Ablauf der Route und den Moderationsprozess.

Abbildung 60: Start der Veranstaltung



Quelle: Planersocietät

Start: Wittumschule

Am Startpunkt bei der Wittumschule stellt Frau Habura die mitgebrachten Hilfsmittel vor. So können mehrere Blindenlangstöcke sowie verschiedene Simulationsbrillen als Seheinschränkung zur Selbsterfahrung genutzt werden. Die Teilnehmenden probieren diese aus und merken an, dass die Poller auf dem Gelände nicht ausreichend kontrastiert sind und übersehen werden können.

Mit Blick auf die Wittumstraße bewerten die Teilnehmenden die Beleuchtung des FGÜ (Fußgängerüberweg) vor dem Schulgelände als positiv. Es wird jedoch kritisiert, dass dieser nicht barrierefrei ausgebaut ist. Als Maßnahme, um Querungsstellen barrierefrei für Mobilitäts- und Seheingeschränkte zu gestalten, beschreibt Frau Habura differenzierte Bordhöhen. Zur Ansicht werden auch eine technische Zeichnung und Beispielfotos gezeigt.

Abbildung 61: Fußgängerüberweg in der Wittumstraße



Quelle: Planersocietät

Station 1: Mühlstraße/Wittumstraße

Die erste Station befindet sich am Knotenpunkt Mühlstraße/Wittumstraße. Hier benennen die Teilnehmenden verschiedene Themen.

- Auf dem Weg zur Station bemängeln die Teilnehmenden Engstellen auf dem Gehweg durch Häuser. Insbesondere mit Kindern, Kinderwagen, Rollstuhl und Rollator sind die Gehwege nur eingeschränkt passierbar.
- Auf der nördlichen Seite der Wittumstraße merken die Teilnehmenden Hinweise zum Zugang/Abgang zur Kirche an. Die Treppe zwischen Kirche und Gehweg könnte kontrastreicher gestaltet sein. Dies wird als schnelle und günstige Maßnahme bewertet. Bei der Rampe an der Treppe erläutern die Teilnehmenden, dass diese aufgrund der Steigung für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen schwer nutzbar ist. Der Gehweg ist wie oben beschrieben ebenfalls nur eingeschränkt nutzbar.
- Es wird viel über die fehlende Quermöglichkeit der Einmündung Mühlstraße/Wittumstraße diskutiert. Die Teilnehmenden bewerten die aktuelle Situation als sehr unübersichtlich und gefährlich. Es wird angemerkt, dass das Kreuzen über den FGÜ in der Mühlstraße zu umwegig ist. Es wird erwähnt, dass haltende Lieferwagen/Kfz auf der östlichen Seite der Mühlstraße gegenüber der Wittumstraße die Sichtbeziehungen für das Queren der Straße erschweren. Das Halten/Parken als Gehwegparken ist an dieser Stelle nicht erlaubt und sollte verstärkt kontrolliert werden. Offiziell wird das Parken dort in Form von angeschrägten Parkständen an der Hauswand angeboten. Die Teilnehmenden kritisieren außerdem, dass sie sich am Knotenpunkt unsicher fühlen und die Kfz-Geschwindigkeit als zu hoch empfinden. Es wird beschrieben, dass insbesondere Kirchenbesucher/-gemeinschaften die Straße als Pulk queren, um zur Gastronomie zu gelangen. Auch wird erwähnt, dass Jugendliche auf E-Scootern bei der Einmündung queren statt beim FGÜ auf Höhe der Schule. Es wird der Hinweis gegeben, dass diese Einmündung nicht Teil des Schulwegeplans ist, da

dies nicht empfohlen werden kann. Es werden verschiedene Ideen diskutiert. Dabei wird angeregt, auf Höhe der Kirche in der Wittumstraße eine Mittelinsel zum Queren einzurichten. Im selben Zug wird angemerkt, dass dies aufgrund fehlender Breite des Straßenraums nur schwer umsetzbar sein könnte. Eine weitere Idee eines Bürgers ist der Grunderwerb der Hausecke an der Engstelle des Gehweges. Die Bürgermeisterin räumt die Idee eines Minikreisverkehrs an der Einmündung ein.

Abbildung 62: Engstelle auf dem Gehweg in nördlicher Wittumstr.; Einmündung Wittumstr./Mühlstr.



Quelle: Planersocietät

Station 2: Mühlstraße Fußgängerüberweg

An der zweiten Station beim FGÜ in der Mühlstraße merken die Teilnehmenden an, dass man zur Nutzung des FGÜ tendenziell Umwege laufen muss. Es wird vom Ordnungsamt erläutert, dass dieser aufgrund der Wegebeziehung der angrenzenden Fußwege in Ost-West-Richtung und des Schulweges so positioniert ist. Es wird außerdem angemerkt, dass die Kfz Lücken des Fußverkehrs auf dem FGÜ nutzen, um zu fahren, statt zu warten. Dies führt insbesondere bei Kindern zu Sicherheitsrisiken. Das Ordnungsamt erläutert ebenso, dass der FGÜ nicht in der aktuellen Ausführung ausgebaut sei. Um der aktuellen Ausführung zu entsprechen, müsse der FGÜ einen zweiten Kragarm mit Beleuchtung erhalten. Herr Grockenberger erwähnt, dass dies ergänzt wird, wenn die Mühlstraße saniert wird. Im Zuge dessen wird die Stelle und/oder die Ausstattung des FGÜ verändert.

Abbildung 63: Fußgängerüberweg in der Mühlstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Rechbergstraße/Bildackerstraße

Auf dem Weg zur Station wird danach gefragt, ob der kleine Weg zwischen Mühlstraße und Marktstraße im Dunkeln ausreichend beleuchtet ist, was die Teilnehmenden bei Tageslicht nicht einschätzen können. Beim Ausgang des Wegs auf der Marktstraße wird angemerkt, dass der Bordstein auf beiden Seiten der Straße abgesenkt, was als gut bewertet wird. Hinweise an der Station betreffen folgende Punkte:

- Aufgrund der Parkstände in der Rechbergstraße kann diese von der westlichen Gehwegseite der Bildackerstraße nicht auf direktem Weg gequert werden und Sichtbeziehungen sind eingeschränkt. Ein Hinweis von Seiten des Ordnungsamtes ist, dass der ruhende Verkehr dort nicht öffentlich, sondern privat ist und, dass dieses Jahr ein Parkraumkonzept kommen wird.
- Es wird angemerkt, dass auf der östlichen Rechbergstraße der Gehweg endet. Dies erfordert einen Wechsel der Straßenseite.
- Außerdem wird berichtet, dass es häufig der Fall ist, dass die westliche Seite der Einmündung der Bildackerstraße zugeparkt ist. Dies behindert die Sicht beim Queren der Straße.
- Des Weiteren beschreiben die Teilnehmenden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Rechbergstraße und insbesondere in Richtung Gartenstraße zu hoch seien.

Abbildung 64: Einmündung Bildackerstraße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Brunnenstraße/Hohenackerstraße

Zwischen der dritten und vierten Station erwähnen die Teilnehmenden, dass ihnen in der nördlichen Friedhofstraße unklar ist, was zum öffentlichen Gehweg und was zum privaten Grundstück gehört. An diese Stelle wird auch kritisiert, dass ein privater Pkw oft auf dem Gehweg überstehend geparkt wird. Dies stellt ein Hindernis dar und schränkt die Nutzung des Gehwegs insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkung ein. Eine Idee einer teilnehmenden Person sind Poller oder andere ähnliche Maßnahmen, um den Gehweg freizuhalten.

Auf der östlichen Seite der Brunnenstraße wird der schmale Gehweg durch Gehwegparken unbenutzbar. Die Teilnehmenden wünschen sich diesbezüglich Einheitlichkeit. Es wird angeregt, das Gehwegparken zu verbieten. Teresa Habura erläutert, dass Gehwegparken grundsätzlich nicht erlaubt ist und bei markiertem Gehwegparken mindestens eine Restbreite von 1,60 m auf dem Gehweg benötigt wird. Es steht jedoch die Frage im Raum, ob es sich um einen öffentlichen Gehweg oder um privates Grundstück handelt. Aktuell wird die Straßenfläche wie ein Shared Space genutzt. Auch die Bürgermeisterin betont, dass es sich um einen Graubereich handle.

Auch auf der westlichen Gehwegseite wird der Gehweg durch private, dekorative Elemente verschmälert. An dieser Stelle erläutert Frau Habura, dass die Gehwege nicht den aktuellen Standards entsprechen und zu schmal sind. Mit den Bürger:innen wurde ausgemessen, dass der westliche Gehweg nur eine Breite von 0,70 m aufweist. Insbesondere Personen mit Rollator, Kinderwagen und radfahrende Kinder haben zu wenig Platz. Frau Habura erläutert mit entsprechenden Materialien die Maße, die ein Gehweg haben sollte. Sie erwähnt, dass das Mindestmaß bei 1,60 m und das Regelmaß bei 2,50 m Gehwegbreite liegt. Ein Teilnehmender räumt für den Umgang mit der Brunnenstraße die Idee einer Spielstraße ein, welche von den Teilnehmenden als positiv bewertet wird.

Abbildung 65: Gehwegparken Friedhofstraße und Brunnenstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Hohenackerstraße/Pestalozziweg

Auf dem Weg merken die Teilnehmenden Hindernisse auf dem Gehweg durch Unebenheiten im Asphalt an. Insbesondere im Herbst und Winter sind diese Stellen gefährlich, da die Sichtbarkeit des Bodens durch Laub und Schnee eingeschränkt ist. An der Station selbst wird vor allem über den Zugang des Kindergartens gesprochen. Zum einen wird angemerkt, dass an dieser Stelle der Gehweg endet. Die Teilnehmenden kritisieren zum anderen, dass trotz eines eingeschränkten Haltverbots an der Straße vor dem Kindergarten zu Hol- und Bringzeiten gehalten und „geparkt“ wird. Positiv wird ergänzt, dass sich die Situation außerhalb der Hol- und Bringzeiten bezüglich des Haltverbots seit der Anbringung der Schilder verbessert hat. Eine Idee einer teilnehmenden Person ist, eine Begrünung als sog. „Gehwegnase“ (vorgezogener Seitenraum mit dadurch entstehender Fahrbahnengstelle) einzurichten. Die Bürgermeisterin erläutert, dass dies jedoch wegen der Zufahrt nicht möglich sei. Es wird darauf hingewiesen, dass von dieser Seite keine Zufahrt zum Kindergarten mehr möglich sein soll. Statt das Kind mit dem Kfz vor den Kindergarten zu bringen, sollen die Eltern auf dem nahegelegenen Parkplatz parken und das Kind von dort zum Kindergarten bringen. Dies soll die Situation in der Hohenackerstraße entlasten.

Abbildung 66: Hindernis Gehweg Hohenackerstraße; Zufahrt Kindergarten Haltverbot-Beschilderung



Quelle: Planersocietät

Zwischen Station 5 und 6 wird in der Hohenackerstraße auf Höhe des Bachs angemerkt, dass auf beiden Seiten der Straße die Bordsteine nicht abgesenkt wird. Dies sei im Dunkeln schwer sichtbar und außerdem ein Hindernis für Personen mit beispielsweise einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl. Außerdem wird in der östlichen Beckengasse kritisiert, dass Autofahrende teilweise über den Gehweg fahren. Dies hängt damit zusammen, dass die Fahrbahn für die Autofahrenden zu schmal ist. Es wird diesbezüglich vom Ordnungsamt angemerkt, dass der Gehweg offiziell nicht als Gehweg gelte, da die Straßenfläche als Shared Space gedacht sei. Die teilnehmenden Personen empfinden die Gestaltung des Straßenraums nicht als Shared Space.

Im weiteren Verlauf der Route zwischen Station 5 und 6 wird in der Haubersbronner Straße der FGÜ betrachtet. Die Bürgermeisterin und die Teilnehmenden sind sich einig, dass sich der Querungsbedarf von der Stelle des FGÜs zur anderen Seite der Kreuzung verschoben hat. Die Bürgermeisterin erklärt, dass auf der Seite mit dem Querungsbedarf jedoch kein FGÜ angeordnet werden könne, da der bergabfahrende Autoverkehr den Gehweg zu spät sehe. Aufgrund der behinderten Sichtbeziehungen würde dort kein FGÜ genehmigt.

Außerdem wird zum jetzigen FGÜ von Seiten der Teilnehmenden angemerkt, dass die Autofahrenden teilweise über den FGÜ fahren, ohne die Personen am FGÜ zu beachten, die Queren wollen.

Außerdem wird kritisiert, dass es teilweise auf der östlichen Fahrbahn der Haubersbronner Straße zu einem Rückstau auf den FGÜ kommt. Dies liegt an der nördlich gekennzeichneten Parkfläche, wodurch von Süden kommend auf den Gegenverkehr gewartet werden muss. Dieser Parkstand sollte entfernt werden.

Abbildung 67: Gestaltung des Straßenraums Beckengasse.; Parkfläche Haubersbronner Str.



Quelle: Planersocietät

Station 6: Schloßstraße

Auf dem Weg zur Station 6 kritisieren die teilnehmenden Personen die Engstelle im Kurvenbereich auf der westlichen Gehwegseite der Haubersbronner Straße in Höhe der alten Metzgerei. An der dortigen Stelle muss der Fußverkehr auf die Straße ausweichen. Ebenfalls ist die Sicht auf die entgegenkommenden Fahrzeuge aufgrund der Neigung eingeschränkt.

In der Schloßstraße merken die Teilnehmenden an, dass auf den Gehwegen geparkt wird. Dies führt zu Konflikten zwischen Senioren mit Rollatoren (unter anderem aus dem anliegenden Pflegeheim) und dem ruhenden Verkehr. Die Zufußgehenden müssen teilweise auf die Fahrbahn ausweichen und werden vom fließenden Verkehr aufgrund der parkenden Fahrzeuge spät gesehen. Herr Grockenberger merkt an, dass die Straßenfläche als Shared Space angedacht sei und es sich nicht um offizielle Gehwege handle, was von den Teilnehmenden nicht als Shared Space empfunden wird. Als Idee werden Markierungen eingebracht, um ausgewählte Parkstände zu markieren. Dies sei bereits von der Verwaltung in Planung. Dabei wird über Markierungsnägel nachgedacht. Als Konsequenz ergibt sich, dass dafür ca. 2/3 der Stellplätze wegfallen. Eine Teilnehmende hinterfragt, ob diese Markierungsnägel auch im Herbst und Winter ausreichend sichtbar sind.

Abbildung 68: Engstelle Haubersbronner Straße; Ruhender Verkehr Schloßstraße



Quelle: Planersocietät

Station 7: Hofackerstraße/Wittumstraße

Auf dem Weg zu Station 7 wird in der Schrödergasse ebenfalls das Gehwegparken von den Teilnehmenden kritisiert. Dazu wird ebenfalls angemerkt, dass der Bereich als Shared Space genutzt werden solle.

An der Hofackerstraße/Wittumstraße wird positiv angemerkt, dass die Verengung der Fahrbahn die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert und die vorgezogene Fläche dem Fußverkehr zugutekommt. Dennoch fehlt manchen Teilnehmenden an dieser Stelle eine Querungsmöglichkeit. Dies wird jedoch nicht von allen Teilnehmenden als notwendig betrachtet. Das Ordnungsamt merkt an, dass die Tempo 30 „Lücke“ auf der Wittumstraße von hier bis zum Linsenberglweg zukünftig geschlossen werde. Eine Problematik zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fußverkehr auf der Wittumstraße ist, dass der Bus in südlicher Fahrtrichtung teilweise über den Gehweg fährt, wenn in der anderen Fahrtrichtung der Linksabbiegestreifen blockiert ist. Als Maßnahmenidee wird eingeworfen, den Linksabbiegestreifen zu reduzieren, wodurch mehr Platz auf der anderen Fahrtrichtung für den Busverkehr resultieren könnte.

Abbildung 69: Fahrbahnverengung Hofackerstraße und Linksabbiegestreifen Wittumstraße



Quelle: Planersocietät

Abschluss

Auf dem Weg zum Abschluss an der Schraienstraße/Linsenbergweg kritisieren die Teilnehmenden das Umlaufgitter im Fußweg der Sporthalle zur Schraienstraße auf westlicher Seite. Es wird erwähnt, dass eine Aufstellfläche fehle, wenn die Kinder aus dem Weg kommen. Die Anwesenden bewerten das Umlaufgitter einerseits als positiv, auf der anderen Seite wird es aus Inklusionssicht schlecht bewertet, da es sehr eng ist.

Außerdem wird erläutert, dass die Kinder auf dem Gehweg erst spät sichtbar sind, da das Parken an dieser Stelle erlaubt ist. Ein VW-Bus, der nördlich des FGÜs auf der westlichen Seite parkt, behindert häufig die Sicht auf die Kinder. Der Besitzer tue dies jedoch aus dem Grund, damit die Autofahrenden an der Stelle langsamer fahren. Die Bürgermeisterin schlägt für diesen Bereich ein Haltverbot vor.

Am Ziel wird über den Querungsbedarf und fehlende Querungshilfen zwischen Sporthalle und Bushaltestellen gesprochen. Ebenso hat die Einmündung zur Sporthalle eine große Querungsdistanz für den Fußverkehr von Nord nach Süd. Das Ordnungsamt merkt an, dass eine Überlegung ist, den vorhandenen und besprochenen FGÜ eventuell dorthin zu verlegen. Dies würde aber einen Umweg für die Schulkinder bedeuten.

Außerdem wird über die Bushaltestellen gesprochen, wovon die östliche Haltestelle nicht barrierefrei ausgebaut ist. Diese soll künftig barrierefrei umgebaut werden, wird erläutert. Frau Habura wirft als Idee ein, dass die Busbucht zur Haltestelle am Fahrbahnrand umgebaut werden könnte. Dadurch kann auf der anderen Seite neben der barrierefreien Haltestelle ggf. eine Mittelinsel mit einer Fahrbahnverschwenkung eingerichtet werden. Die Bürgermeisterin wirft als Idee außerdem einen Minikreisverkehr ein, der zudem den Kfz-Verkehr ausbremsen könnte.

An dieser Stelle wird nochmal wiederholt, dass künftig Tempo 30 an der Straße sein wird.

Zum Abschluss fasst Frau Habura die Begehung anhand der verschiedenen Stationen zusammen und bedankt sich für die rege Teilnahme während der Begehung. Im Ausblick auf das weitere Vorgehen lädt sie zum Abschlussworkshop am 20.11.2025 um 18:30 Uhr in der Auerbachhalle ein. Anschließend verabschiedet sie die Anwesenden.

Abbildung 70: Linsenbergweg; Bushaltestellen Schraienstraße



Quelle: Planersocietät

7.4 Abschlussworkshop (20.11.2025)

Ort: Urbach, Auerbachhalle

Datum: 20. November 2025

Uhrzeit: 18:30 – 20:30 Uhr

Anwesende: ca. 15 Teilnehmende, darunter Mitglieder des Gemeinderats, Mitarbeitende der Verwaltung, Bürger:innen, Vertreter:innen der Presse, Teresa Habura (Planersocietät)

Abschluss-Workshop Urbach

Der Abschluss-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2025 in Urbach fand am Donnerstag, den 20. November 2025 um 18:30 Uhr im Foyer der Auerbachhalle statt. Die Gruppe der Teilnehmerinnen und Teilnehmer setzte sich aus circa 15 Personen zusammen, darunter Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter des Rathauses, Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und eine Mitarbeiterin der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

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

Abbildung 71: Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks in Urbach



Quelle: Planersocietät

Begrüßung und Präsentation

Herr Grockenberger des Ordnungs- und Kulturamts begrüßt die Anwesenden zur vierten öffentlichen Veranstaltung des Fußverkehr-Checks. Im Anschluss heißt er Teresa Habura der Planersocietät willkommen.

Frau Habura begrüßt die Teilnehmenden und stellt sich kurz vor. In dem anschließenden Vortrag nennt sie die Ziele und den Ablauf des Fußverkehrs-Checks. Es folgt ein Rückblick auf den Auftakt-Workshop und die zwei Begehungen. Auf dieser Grundlage wurden Stärken und Schwächen der Situation für den Fußverkehr in Urbach analysiert. Aus dieser Analyse, den Anmerkungen des Auftakt-Workshops sowie den Erkenntnissen der zwei Begehungen sind die Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge abgeleitet worden.

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge

Zur besseren Übersicht sind die Maßnahmenvorschläge den Handlungsfeldern Querungen, Längsverkehr, Schulwege und Weitere Maßnahmen zugeordnet. Darauf aufbauend stellt Frau Habura anhand von ausgewählten Mängel- und Problemstellen entlang der beiden Begehungsrouten exemplarisch Maßnahmenempfehlungen mit guten Lösungs-Beispielen aus anderen Städten und Gemeinden vor. Dabei können einige Maßnahmenvorschläge auch auf andere Stellen in Urbach übertragen werden.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Kommunikation über Hindernisse auf Gehwegen essenziell ist und daher im Abschlussbericht direkt am Anfang thematisiert werden solle. Als Beispiel nennt er den Rückschnitt von Hecken, die auf Gehwege ragen.

Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich die insgesamt 19 Maßnahmen auf Plakaten genauer anzusehen, durchzulesen und sich darüber mit anderen Teilnehmenden

auszutauschen. Sie haben dabei die Möglichkeit, Wünsche, Ideen und Hinweise zu den einzelnen Maßnahmen zu formulieren. Folgende Anmerkungen (unkommentiert) sind zu den Maßnahmenvorschlägen auf die Klebezettel notiert worden:

A Querungen

A1 – Querungslinie freihalten (Rechbergstraße)

- „günstig umzusetzen. Ggf. Aufbrechen der Rückbaufläche u. Bäume pflanzen“

A2 – Vorgezogene Seitenräume (z. B. Grünlangstraße)

- „mit Markierung verengen“

A3 – Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen (z. B. Wittumstraße)

- „umsetzen!“

A4 – Dunkelampel (Mühlstraße)

- „Gelblicht blinkend anbringen“

A5 – Verbesserung der Sicht am Fußgängerüberweg (Hauptstraße)

- „statt 1 Parkplatz Fahrradstellplatz mit Abstellbügel. M1 Café Werbung behindert Sicht.“

A6 – Verbesserung der Sicht an Containern (Friedhofstraße)

- „Papiercontainer auf die Seite Löwen/Parkplätze hinter Quelltopf“
- „Querung nach Norden verlegen.“

A7 – Hervorhebung Querungsstelle (Friedhofstraße/Urbachweg)

- „Farbe! Sägezähne markieren und Erhöhen der Fahrbahn.“

A8 – Fußgängerüberweg freihalten (Haubersbronner Straße)

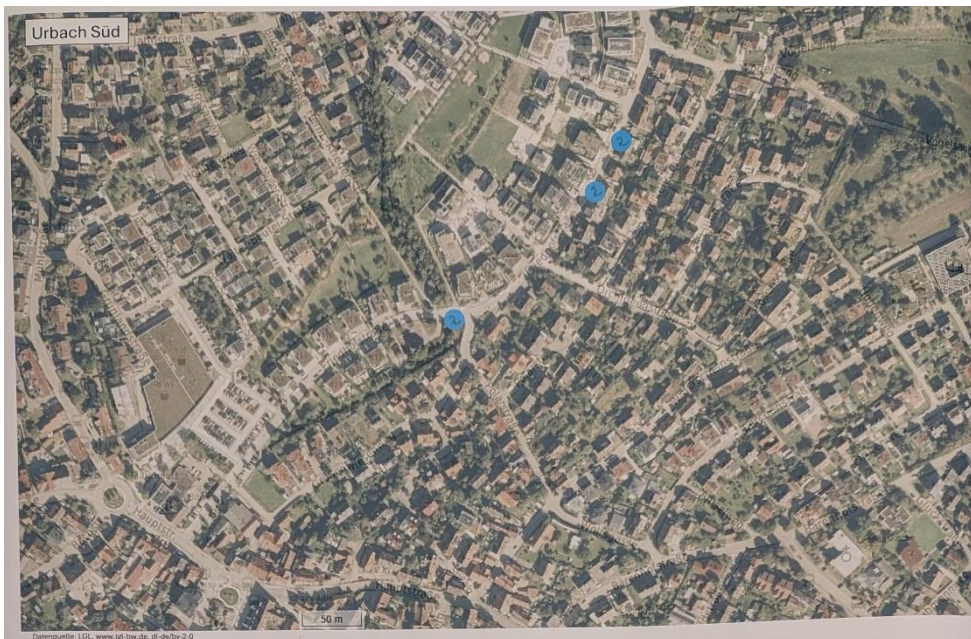
- „Blinklicht wie Pkt. A4“

B Längsverkehr

B2 – Überfahren der Gehwege unterbinden (Friedhofstraße)

- „Versetzte Poller mit Klappsystem“
- „manchmal reicht schon ein Poller, um das Überfahren zu verhindern“

Abbildung 72: Verortung von Stellen, an denen Gehwege überfahren werden werden



Quelle: Planersocietät, Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de, dl-de/by-2-0

B3 – Ruhenden Verkehr ordnen (z. B. Schloßstraße)

- „(Spielstraßen!) Beruhigte Verkehrszone!“
- „Verkehrsberuhigter Bereich, da de facto keine Gehwege vorhanden!“
- „Schloßstraße + Beckengasse verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße)“

C Schulwege

C3 – Aktualisierung Schulwegepläne

- „(unbedingt) Schulwegeplan aktualisieren!“

D Weitere Maßnahmen

D2 – Prüfung Minikreisverkehr (Mühlstraße/Wittumstraße)

- „Minikreisverkehr“
- „Dagegen: 4x; wegen Platzmangel, Lkw + Busse“

D3 – Kontrastierung Treppe (Wittumstraße)

- „Rampe!“
- „Wäre es möglich, auf die linke Treppe ganz zu verzichten zugunsten eines stufenfreien, längeren Wegs mit möglichst geringer Neigung?“

D4 – Freihalten von Gehwegen

- „AWRM verpflichten Mülltonnen vom Gehweg weg zurückzustellen. Mit Sanktionen/Geldzahlungen“

Allgemein

- „Mein größter Erkenntnisgewinn bei den Begehungen war, dass nicht alles, was wie ein Gehweg aussieht, einer ist. Für mich ist es eine Frage der Bildung: Woher weiß ich so etwas? Was sind sichtbare Merkmale (durchgezogener Randstein?)? Wo lerne ich das?“

Die Teilnehmenden haben zudem die Möglichkeit, eine Priorisierung der Handlungsvorschläge vorzunehmen. Dazu können alle Teilnehmenden 3 Klebepunkte vergeben, die sie auf die aus ihrer Sicht den drei wichtigsten Maßnahmen zuordnen können. Die Maßnahmen mit den meisten Punkten sind B3 mit 5, B2 mit 4 und D4 mit 3 Punkten.

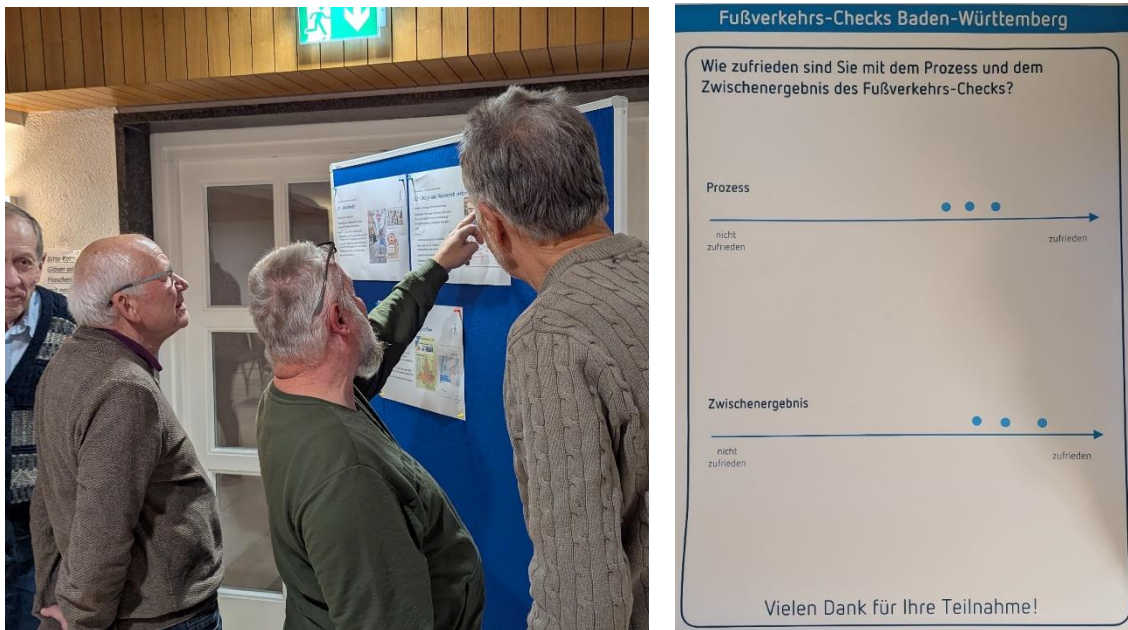
Tabelle 2: Priorisierung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden des Abschluss-Workshops

Maßnahme	Anzahl der Stimmen (Priorisierung)
B3 – Ruhenden Verkehr ordnen	5
B2 – Überfahren der Gehwege unterbinden	4
D1 – Freihalten von Gehwegen	3
D3 – Prüfung Minikreisverkehr	2
D4 – Verbesserung der Barrierefreiheit der Treppe	2
A5 – Verbesserung der Sicht am Fußgängerüberweg	2
D2 -Sichtbeziehung am Knoten verbessern	1
A1 - A4, A6 - A9, B1, C1 - C3	-

Abschluss des Auftakt-Workshops

Im Anschluss beschreibt Frau Habura kurz den weiteren Ablauf nach dem Abschluss-Workshop und wie die Gemeinde Urbach zukünftig die Fußverkehrsförderung verbessern kann.

Abbildung 73: Diskussion an Stellwänden (links), Bewertung des Fußverkehrs-Checks (rechts)



Frau Habura bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Anwesenheit sowie die rege Beteiligung. Zum Abschluss können die Teilnehmenden den Prozess und das Zwischenergebnis des Fußverkehrs-Checks in Urbach bewerten. Das Urteil der Teilnehmenden bezüglich des Prozesses und den Zwischenergebnissen fällt positiv aus.

8 Quellen

BAST 2019 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001

FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

IM BW 2025 – Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen: Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2025/2026. Stuttgart, 2025

VM BW 2019 – Ministerium für Verkehr: Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2019

VM BW 2025 – Ministerium für Verkehr: Hinweise zur straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Umsetzung von Schulstraßen und Schulzonen. Stuttgart, 2025