



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Pforzheim

Aktionsprogramm

Sichere Straßenquerung

Impressum

Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft

Baden-Württemberg mbH

Wilhelmsplatz 11

70182 Stuttgart

www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn

Telefon: 0711/23991 – 116

E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Planersocietät

Stadt. Mobilität. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Dr.-Ing. Michael Frehn

Fon 0231 58 96 96-0

Fax 0231 58 96 96-18

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Jonas Schmid (M. Sc.)

Inga Wolf (M. Sc.)

Unter Mitarbeit von:

Annika Worch (M. Sc.)

Raphael Domin (M. Sc.)

Robin Hillebrecht (B. Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät, Bestandsbild

Pforzheim, Kaiser-Friedrich-Straße

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Anlass und Hintergrund	6
1.1 Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen	7
1.2 Vielfalt anderer Querungsanlagen	9
2 Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung	10
2.1 Ablauf auf Landesebene	10
2.2 Kommunalspezifischer Ablauf	15
3 FGÜ-Konzept	19
3.1 Räumliche Einordnung der Modellkommune	19
3.2 Bestandsanalyse	21
3.2.1 Bestand: Verkehrsinfrastruktur	21
3.2.2 Bestand: Quell- und Zielorte des Fußverkehrs	26
3.3 Bedarfsanalyse	28
3.4 Entwicklung von Maßnahmen	41
3.4.1 Maßnahmenvorschläge: Steckbriefe	41
3.4.2 Maßnahmenvorschläge: Übersicht	72
3.4.3 Maßnahmenvorschläge: Weitergehende Betrachtung	75
3.4.4 Ergänzende Maßnahmen des FGÜ-Konzepts	82
4 Weitere Schritte in der kommunalen Fußverkehrsförderung	91
5 Zusammenfassung	93
6 Dokumentation der Beteiligungsbausteine	94
6.1 Beteiligung der Verwaltung	94
6.2 FGÜ-Prüfbegehung	96
Quellenverzeichnis	104

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wesentliche Neuerungen des <i>Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg</i>	7
Abbildung 2: Erkennbarkeit	8
Abbildung 3: Barrierefreiheit	8
Abbildung 4: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende	9
Abbildung 5: Ablauf des Aktionsprogramms auf Landesebene	10
Abbildung 6: Faltblatt zum Bewerbungsauftrag <i>Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung</i>	11
Abbildung 7: Verkehrsminister auf den Spuren der Beatles	12
Abbildung 8: Bewerber- und Modellkommunen des Aktionsprogramms	13
Abbildung 9: Impression der landesweiten Auftaktveranstaltung.....	14
Abbildung 10: Ablauf des Aktionsprogramms auf kommunaler Ebene	15
Abbildung 11: Übersicht der angepassten Zeitplanung in Pforzheim	16
Abbildung 12: Übersicht der ursprünglich ausgewählten Beteiligungsbausteine in Pforzheim.....	16
Abbildung 13: Bestandteile und Vorgehensweise des Konzepts	18
Abbildung 14: Topographie Pforzheim	19
Abbildung 15: Erreichbarkeit innerhalb Pforzheims zu Fuß in Zwei-Minuten-Schritten.....	20
Abbildung 16: Bestehende Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsbereich in Pforzheim	22
Abbildung 17: Verschiedene gesicherte Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet	23
Abbildung 18: Getrennte Überquerungsstelle.....	24
Abbildung 19: Gemeinsame Überquerungsstelle	24
Abbildung 20: Bestehende Querungsanlagen im Untersuchungsbereich in Pforzheim	25
Abbildung 21: Wichtige Ziele im Untersuchungsbereich in Pforzheim	27
Abbildung 22: Entwicklungssachsen im Nutzungskonzept Innenstadt.....	28
Abbildung 23: Querungsbedarf auf Haupttrouten im Untersuchungsgebiet in Pforzheim.....	30
Abbildung 24: Beispiel Vorgehensweise Knotenpunkt Leopoldstr./Jörg-Ratgeb-Straße	31
Abbildung 25: Schritt 1 – Abgleich mit Bestand.....	32
Abbildung 26: Ergebnis Schritt 1: Ermittlung des Querungsbedarfs	33
Abbildung 27: Bereiche 1 bis 4.....	35
Abbildung 28: Schritt 2 – Weitergehende Ermittlung des Querungsbedarfs.....	36
Abbildung 29: Ergebnis Schritt 2 – Weitergehende Ermittlung des Querungsbedarfs	37
Abbildung 30: Schritt 3 – Abgleich mit Lage	39
Abbildung 31: Schritt 4 – Übersicht der potenziellen Querungsstellen zur weiteren Betrachtung	40
Abbildung 32: Analyse der Überquerungsstelle.....	41
Abbildung 33: Mögliche Querungsanlagen.....	42
Abbildung 34: Übersicht der Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet in Pforzheim	74
Abbildung 35: Ziele des Fußverkehrs	75
Abbildung 36: Bestand Kfz-Infrastruktur	76
Abbildung 37: Bestand Querungsanlagen.....	76
Abbildung 38: Bedarfsnetz Fußverkehr und Querungsbedarf	76
Abbildung 39: Abgleich mit dem Bestand.....	77
Abbildung 40: Übersicht Umgebung Kiehnlestraße	79
Abbildung 41: Übersicht mögliche Maßnahmen Kiehnlestraße	80
Abbildung 42: Fußgängerüberweg in der Bleichstraße.....	89
Abbildung 43: Vergleich barrierefreier / nicht barrierefreier Fußgängerüberweg in Pforzheim	90
Abbildung 44: Vielfalt der Fußverkehrsförderung	91
Abbildung 45: Übersicht der Begehungsrouten im Untersuchungsbereich Pforzheim	96
Abbildung 46: Fußgängerüberweg Kaiser-Friedrich-Straße	98
Abbildung 47: Benckiserstraße	99
Abbildung 48: Dillsteiner Straße	100
Abbildung 49: Bleichstraße	101
Abbildung 50: Bleichstraße / Kanalstraße.....	102
Abbildung 51: Bleichstraße / Kallhardtstraße	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Querungen im Untersuchungsgebiet	34
Tabelle 2: Übersicht der Maßnahmenvorschläge	73

Abkürzungsverzeichnis

BW	Baden-Württemberg
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
FGÜ-Leitfaden BW	Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VM BW	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zur Durchführung des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes
WM BW	Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg

1 Anlass und Hintergrund

Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, das Land fußverkehrsfreundlicher zu gestalten und die Fortbewegung sicherer und angenehmer zu machen. Die Landesregierung setzt sich systematisch für Verbesserungen im Fußverkehr ein und hat dabei Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen besonders im Fokus. Das Land will erreichen, dass alle Menschen in den Städten und Gemeinden Baden-Württembergs sicher und gerne zu Fuß unterwegs sind.

Zu Fuß Gehende sind im Straßenverkehr jedoch besonders schutzbedürftig, weil sie keine „Knautschzone“ haben. Unfälle passieren überwiegend dort, wo sie die Straße queren. Bei Kindern ereignen sich sogar 90 Prozent der Unfälle beim Überqueren. Gut gestaltete Fußgängerüberwege (auch FGÜ bzw. Zebrastreifen genannt) stellen eine sichere und bequeme Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Insbesondere für Kinder, ältere Menschen und für Blinde und Sehbehinderte steigern sie die Verkehrssicherheit. Fußgängerüberwege bauen Barrieren ab und fördern die Ausbildung von Fußwegenetzen. Zudem begünstigen Fußgängerüberwege den stetigen Verkehrsablauf im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen (umgangssprachlich Ampeln): Wartezeiten von zu Fuß Gehenden werden ebenso reduziert wie Wartezeiten des Kfz-Verkehrs. Ein Ausbau des Fußverkehrs und die Verstärkung des Kfz-Verkehrs haben durch Fußgängerüberwege damit eine positive Wirkung auf die Luftqualität und die Klimabilanz des Verkehrs.

Im Rahmen seiner Fußverkehrsförderung möchte das Land Baden-Württemberg die Rolle und den Ausbau von Fußgängerüberwegen stärken: Insbesondere, da die Anzahl von Fußgängerüberwegen in den letzten Jahren immer weiter abgenommen hat, will das Land hier eine Renaissance einleiten. Dazu wurde ein Leitfaden mit erweiterten Spielräumen verbindlich eingeführt (siehe unten) und die Förderung durch das Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) deutlich verbessert.

Zum besonders forcierten bzw. exemplarischen Ausbau von Fußgängerüberwegen unterstützte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im *1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg - Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung* sechs Modellkommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Besonderheit des Aktionsprogramms war, dass die Kommunen aktiv unterstützt werden, das Queren durch zusätzliche Fußgängerüberwege sicherer zu gestalten und dadurch dem Fußverkehr Vorrang zu geben. Mit fachlicher Begleitung wurde ein Konzept entwickelt, wie Fußgängerüberwege vor Ort sinnvoll umgesetzt werden können. Verschiedene Beteiligungsbausteine, die gemeinsam mit der Kommune ausgewählt wurden, ermöglichten den Kommunen, gemeinsam mit Bürger:innen, Politik, Verwaltung sowie weiteren Akteur:innen Möglichkeiten für zusätzliche Fußgängerüberwege zu diskutieren und abzustimmen.

1.1 Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

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 (FGÜ-Leitfaden BW)*. Dieser erläutert die *Richtlinien des Bundes zu Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)*, die wiederum auf der *Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)* beruhen. Er stellt damit die neuen Spielräume zur Anordnung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg vor und erweitert die Einsatzmöglichkeiten nach den *R-FGÜ 2001* (vgl. VM BW 2019a: 30).

Der Leitfaden richtet sich insbesondere an die Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder:innen der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen und an die kommunale Planung in Baden-Württemberg. Er wurde per Erlass im Februar 2019 verbindlich eingeführt.



Durch den *FGÜ-Leitfaden BW* wurde der Einsatz von Fußgängerüberwegen erleichtert. Wesentliche Neuerungen sind:

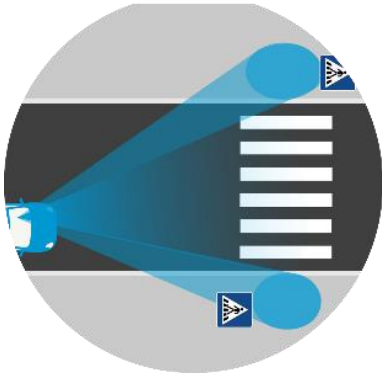
Abbildung 1: Wesentliche Neuerungen des *Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg*



Quelle: Planersocietät vgl. VM BW 2019a: 18

Des Weiteren unterstreicht der *FGÜ-Leitfaden BW*, dass die Erkennbarkeit von Fußgängerüberwegen (Abbildung 2) eines der entscheidenden Kriterien für die Sicherheit des Überquerenden ist und legt verbindlich fest, dass alle Fußgängerüberwege barrierefrei ausgebildet sein müssen (Abbildung 3) (vgl. VM BW 2019a: 8+34).

Abbildung 2: Erkennbarkeit



Quelle: Planersocietät, vgl. VM BW 2019a: 11

Abbildung 3: Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät, vgl. VM BW 2019a: 34

Der *FGÜ-Leitfaden BW* wird durch eine Reihe von Musterblättern ergänzt, die die Anordnung und Planung beispielhafter Zebrastreifen veranschaulichen. Die Musterblätter werden unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussgaengerueberwege/> in Kürze zum Herunterladen bereitstellen.

Exkurs: Der Fußgängerüberweg in der StVO

Fußgängerüberwege wurden 1953 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Ab 1964 haben Fußgänger ausdrücklich das Vorrecht an einem Fußgängerüberweg, dies bedeutet, dass wenn nötig, Autofahrer warten und Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn ermöglichen müssen (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 2019). Dieser Vorrang wird in der heutigen Straßenverkehrsordnung durch § 26 StVO „Fußgängerüberwege“ gegeben. Darin heißt es:

(1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.

(2) Stockt der Verkehr, dürfen Fahrzeuge nicht auf den Überweg fahren, wenn sie auf ihm warten müssten.

(3) An Überwegen darf nicht überholt werden.

(4) Führt die Markierung über einen Radweg oder einen anderen Straßenteil, gelten diese Vorschriften entsprechend.

Die Verwaltungsverordnung zur StVO beschreibt den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen, welcher durch die Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) konkretisiert wird. Diese muss von den Obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder eingeführt sein, kann aber auch von diesen modifiziert werden.

Durch den Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 11. Februar 2019 wird der Erlass des damaligen Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 27. Dezember 2001 ersetzt. Der *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen* (kurz FGÜ-Leitfaden BW) ist seitdem zusammen mit den R-FGÜ 2001 in Baden-Württemberg anzuwenden (vgl. VM BW 2019a: 18).

1.2 Vielfalt anderer Querungsanlagen

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 4). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber des Kfz-Verkehrs hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u.a. abhängig von der Anzahl der querenden Fußgänger und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Abbildung 4: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

2 Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt mit dem *Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung – 1.000 Zebrastrreifen für Baden-Württemberg* sechs Modellkommunen dabei, mehr sichere Fußgängerüberwege einzurichten. Im Mittelpunkt dieser landesweiten Maßnahme steht das Bestreben, alle baden-württembergischen Kommunen zu motivieren, die neuen Möglichkeiten durch den *FGÜ-Leitfaden BW* und die verbesserten Förderbedingungen durch die *Verwaltungsvorschrift des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG)* auszunutzen und verstärkt Fußgängerüberwege einzurichten. In den Modellkommunen wird durch fachliche Begleitung ein Konzept entwickelt, das darlegt, wo und wie Fußgängerüberwege vor Ort umgesetzt werden können. Die Maßnahme zielt auch darauf ab, auf Landesebene breit über den Nutzen und Einsatz von Fußgängerüberwegen zu informieren. Damit soll das Land einen weiteren großen Schritt in Richtung einer neuen Geh-Kultur machen.

Das *Aktionsprogramm* umfasst Aktivitäten auf Landesebene und auf kommunaler Ebene.

2.1 Ablauf auf Landesebene

Ziel des Aktionsprogramms ist es, landesweit mehr Fußgängerüberwege einzurichten. Dazu gab es neben der konkreten räumlichen Bearbeitung auf kommunaler Ebene mehrere Veranstaltungen und Berichtsanslässe auf Landesebene (Abbildung 5).

Abbildung 5: Ablauf des Aktionsprogramms auf Landesebene



Quelle: Planersocietät

Bewerbungsaufruf

Die erste Phase des Aktionsprogramms auf der Landesebene startete mit dem Bewerbungsaufruf im Juni 2019. Hierzu wurde vom Ministerium für Verkehr ein Schreiben mit einer Einladung zur Teilnahme an sämtliche (Ober-)Bürgermeister in Baden-Württemberg verschickt. Diesem lag ein Faltblatt (Abbildung 6) und mehrere Exemplare des *FGÜ-Leitfaden BW* bei.

Abbildung 6: Faltblatt zum Bewerbungsaufruf *Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung*

Bewerbungsverfahren

Teilnahmeberechtigt im Sinne einer Bewerbung sind Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg.

Weitere Informationen sowie die Bewerbungsunterlagen finden Sie unter: www.vmbaden-wuerttemberg.de/fussverkehr

Bitte verwenden Sie bei Ihrer Bewerbung das Bewerbungsförmular und erstellen Sie den Letter-of-Intent. Ihre Unterlagen sollten in digitaler Form eingereicht werden. In Ausnahmefällen können sie auch in Papierform zusammengestellt werden.

Das Aktionsprogramm wird vom Ministerium für Verkehr finanziert.

AUSWAHL DER KOMMUNEN

Die Auswahl der Kommunen wird durch eine Jury begleitet. Die teilnehmenden Kommunen werden Anfang November informiert. Am Donnerstag, 7. November 2019 findet in Stuttgart ab 10:30 Uhr eine Auftaktveranstaltung zum Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung statt. Hierzu werden sowohl die (Ober-)BürgermeisterInnen wie auch die MitarbeiterInnen der Fachebene eingeladen. Bitte merken Sie sich diesen Termin bereits vor. Die Teilnahme der ausgewählten Kommunen wird erwartet.



Bewerbungsstichtag

27 Senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen bitte bis Freitag, 27. September 2019 an:

1.000 Zebrastrreifen für Baden-Württemberg – Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung
c/o Planersocietät
Moltkestraße 43
76133 Karlsruhe
E-Mail: info@zebrastrreifen-bw.de

BEI FRAGEN:
Dr. Michael Frehn/Raphael Domin (Planersocietät)
Tel: 0721 / 83 16 93-0

WEITERE INFORMATIONEN IM INTERNET:
www.vmbaden-wuerttemberg.de/fussverkehr

Begleitet von der Koordinierungsstelle des Landes zur Fußverkehrsförderung bei der NVBW:

Dr. Juliane Korn
E-Mail: juliane.korn@nvbw.de
Tel: 0711 / 23 991-116






1.000 Zebrastrreifen für Baden-Württemberg

Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Bewerbungsaufruf für Kommunen



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Quelle: VM BW 2019b

Fotoaktion zu 50 Jahre Abbey-Road-Cover der Beatles

Um die Maßnahme weiter bekannt zu machen, wurde mit einer besonderen Fotoaktion auf das landesweite Aktionsprogramm aufmerksam gemacht (Abbildung 7). Anlass war der 50. Jahrestag der Veröffentlichung des *Beatles*-Albums *Abbey Road*. Am 8. August 1969 entstand das Foto für das Albumcover, das den Londoner Fußgängerüberweg in der Abbey Road weltberühmt machte. Im Rahmen eines Fotoshootings stellte Verkehrsminister Winfried Hermann MdL mit anderen Statisten, die schutzbedürftige Zielgruppen repräsentieren, das Album-Cover nach. Es folgte eine ausführliche bundes- und landesweite Berichterstattung in diversen Medien, was neben der Thematik Fußgängerüberwege auch das Aktionsprogramm weiter bekannt machte.

Abbildung 7: Verkehrsminister auf den Spuren der Beatles



Quelle: Ben Van Skyhawk

Auswahl der Modellkommunen

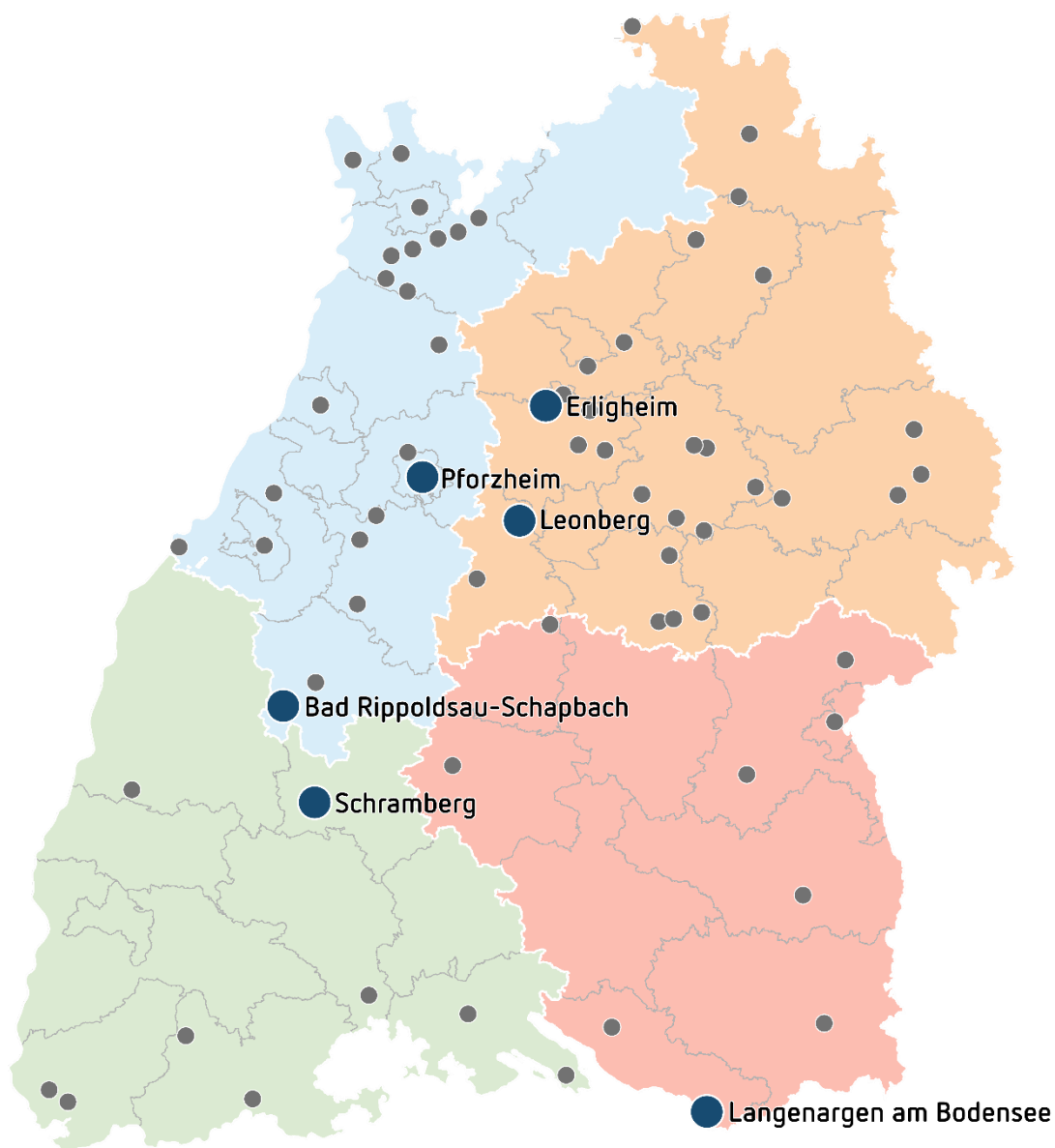
Im September 2019 endende Bewerbungsphase für das *Aktionsprogramm*. Insgesamt haben sich 68 Kommunen aus allen Landesteilen um die Teilnahme beworben. Die Auswahl der sechs Modellkommunen erfolgte durch eine Fachjury, bestehend aus Vertretern des Ministeriums für Verkehr, des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration, der NVBW, des Gemeindetag BW, des Städtetag BW, des FUSS e.V. und der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft.

Die Fachjury wählte die Modellkommunen auf Basis der folgenden Kriterien aus:

- Möglichst breites Spektrum an Kommunen
- Kommunen aus allen vier Regierungsbezirken
- Unterschiedliche Größe der Kommunen
- Qualität der Bewerbung
- Engagement bei der Zusammenstellung der Bewerbungsunterlagen
- Besondere Motivation für die Teilnahme

Bad Rippoldsau-Schapbach, Erligheim, Langenargen am Bodensee, Leonberg, Pforzheim und Schramberg wurden als Modellkommunen für das Aktionsprogramm ausgewählt (Abbildung 8).

Abbildung 8: Bewerber- und Modellkommunen des Aktionsprogramms



Quelle: Planersocietät

Auftaktveranstaltung

Die Bekanntgabe der sechs Modellkommunen erfolgte im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung in Stuttgart. Im Anschluss an die Vergabe fand mit den Vertreter:innen der Modellkommunen eine erste Arbeitssitzung auf Fachebene statt.

Abbildung 9: Impression der landesweiten Auftaktveranstaltung



Quelle: Martin Stollberg

2.2 Kommunalspezifischer Ablauf

Das *Aktionsprogramm* beinhaltete neben einem Auftaktgespräch vor Ort und einer Vorstellung des Konzepts im Gemeinderat mehrere Beteiligungsbausteine, die auf die Kommunen individuell angepasst wurden.

Abbildung 10: Ablauf des Aktionsprogramms auf kommunaler Ebene



Quelle: Planersocietät

Kommunaler Auftakt

Zum gegenseitigen Kennenlernen und zur Abstimmung wesentlicher Punkte fand am 21. Januar 2020 ein Auftakttermin in der Stadt Pforzheim statt. Die anwesenden Akteur:innen der Stadt Pforzheim stellten die derzeitige Fußverkehrssituation in Innenstadtbereich Pforzheims dar und betonten das Anliegen einer verbesserten Erreichbarkeit der Flüsse. Thema waren auch vorhandene Daten, die im Nachgang zur Verfügung gestellt wurden. Gemeinsam mit den Expert:innen der Planersocietät wurde der Untersuchungsbereich für das FGÜ-Konzept definiert. In einem Teilgebiet dieses Untersuchungsbereiches fanden bereits 2018 die vom Ministe-

rium für Verkehr geförderten Fußverkehrs-Checks statt – eine Kombination dieser Formate sollte getestet werden. Auch wurden aus dem Portfolio drei kommunikativ-partizipative Bausteine (Beteiligungsbausteine) ausgewählt. In der Modellkommune Pforzheim wurden die Bausteine *Stadtfeststand*, *Kinderaktion „Julius Zebra“* und *Verkehrsschau* festgelegt, die in den Monaten Juni bis September 2020 stattfinden sollten. Auf Grund der Corona-Pandemie wurden diese Beteiligungsbausteine abgeändert und entsprechend angepasst (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Übersicht der angepassten Zeitplanung in Pforzheim



Datenauswertung und Bestandsanalyse

Für die Erstellung des FGÜ-Konzepts wurden von der Stadt Pforzheim verschiedene Daten, wie Kartengrundlagen, Luftbilder, Detailzeichnungen, vorhandene Zählergebnisse, Schulwegpläne, das Fußwegeleitsystemkonzept etc. zur Verfügung gestellt. Durch mehrere Vor-Ort-Begehungen durch die Planersocietät wurde der Bestand der für Fußgängerüberwege bedeutsamen Infrastrukturen, wie vorhandene Querungsanlagen, Fußwege, Kfz-Geschwindigkeit, Verkehrsstärken etc., aufgenommen und aufgearbeitet. In Pforzheim entstand somit ein Plan mit der vorhandenen Fußgängerinfrastruktur/ Querungsanlagen sowie mit der Bestandssituation des Straßennetzes. Des Weiteren wurden mögliche Ziele des Fußverkehrs grafisch verortet (siehe Kapitel 3.2)

Beteiligungsbausteine

Ziel der Beteiligungsbausteine war es gemeinsam mit der Bürgerschaft, Politik, Verwaltung sowie weiteren Akteur:innen über zusätzliche Fußgängerüberwege zu diskutieren und Ideen für Querungsanlagen an konkreten Standorten gemeinsam zu besprechen. Die Ergebnisse der Beteiligungsbausteine trugen auch wesentlich zur Erstellung des FGÜ-Konzepts bei. Parallel zum Aktionsprogramm wird in der Stadt Pforzheim ein Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan (*IMEP*) erstellt, in Rahmen dessen bereits einige klassische Bürgerbeteiligungsformate vorgesehen waren. Daher sollten im Aktionsprogramm eine differenzierte Form der Beteiligung stattfinden und es wurden informierende bzw. planende Bausteine ausgewählt.

Abbildung 12: Übersicht der ursprünglich ausgewählten Beteiligungsbausteine in Pforzheim



Kinderaktion



Stadtfeststand



Verkehrsschau

Quelle: Planersocietät

Pandemiebedingt konnten die vorgesehenen Beteiligungsbausteine nicht durchgeführt werden. Daher wurde in der Modellkommune Pforzheim im Juni 2021 ein Workshop mit einer Vor-Ort-Begutachtung mit Vertreter:innen der Verwaltung durchgeführt. Bei diesem Termin stand die Information über den *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen* sowie die Diskussion zu möglichen Standorten im Vordergrund. Im Oktober 2021 wurde eine Begehung zum Thema Fußgängerüberwege durchgeführt. Dabei wurde eine Route durchs Untersuchungsgebiet festgelegt, die ausgewählte, bereits vorhandene Fußgängerüberwege betrachtete. Die Veranstaltung wurde so konzipiert, dass die Teilnehmenden die Ausstattung und Lage dieser Fußgängerüberwege bewerten konnten und Problematiken diskutiert werden sollten.

Neben diesen beiden Veranstaltungen bestand während der gesamten Laufzeit des *Aktionsprogrammes* die Möglichkeit Hinweise zu Querungsstellen auch außerhalb des Untersuchungsgebiets zu nennen, dies nutzen ebenfalls einige Bürger:innen. Die Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung sind bei der Erstellung des FGÜ-Konzepts mit eingeflossen. Hinweise, welche nicht im Untersuchungsgebiet lagen, wurden beachtet, sind allerdings nicht in der Detailschärfe geprüft worden, wie die Anregungen für das Untersuchungsgebiet.

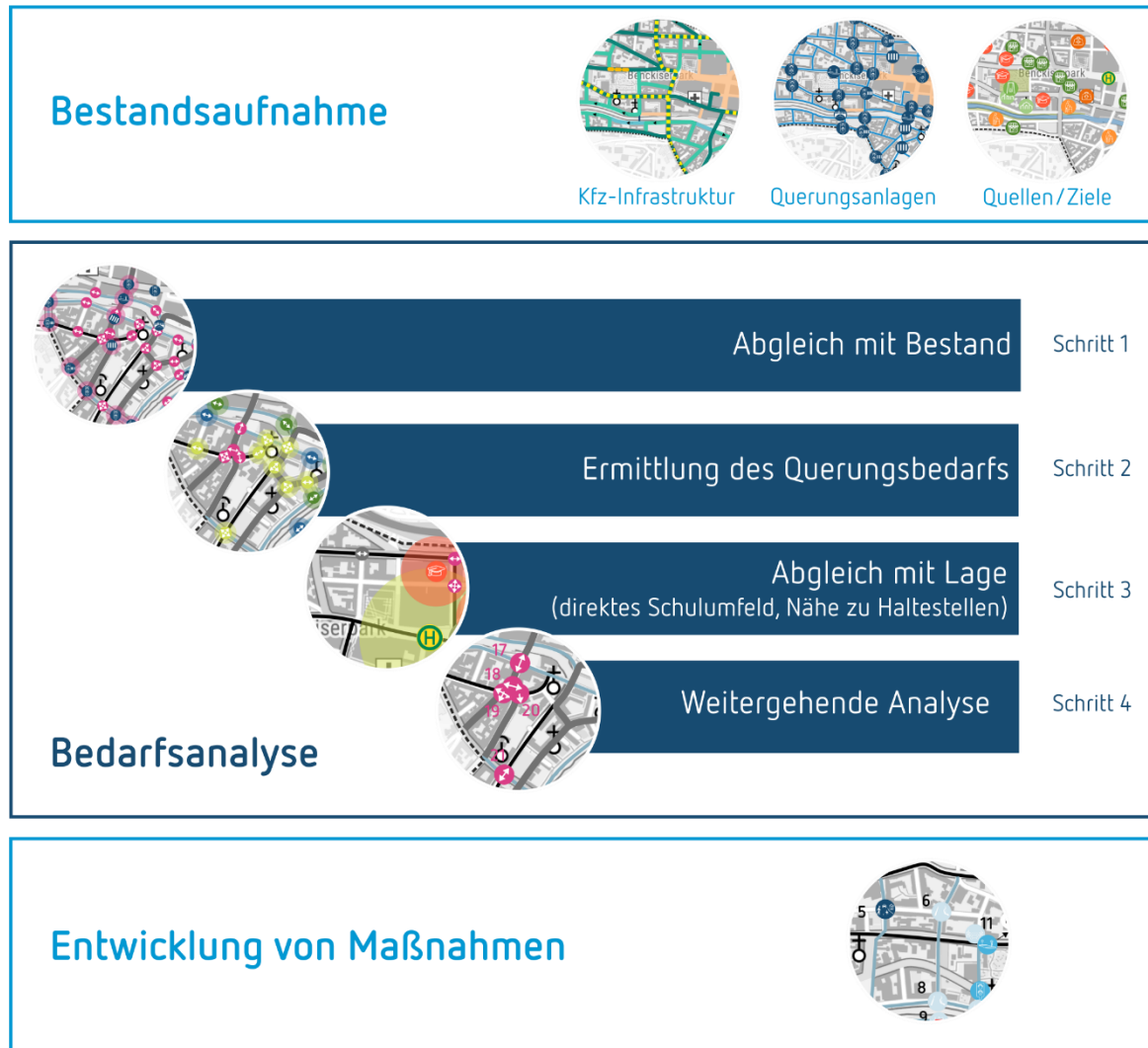
Erarbeitung und Abstimmung des Konzepts

Auf Grundlage der Analyse (Datenauswertung, Bestandsanalyse und den Ergebnissen der Beteiligungen) wurde als FGÜ-Konzept ein Fußwegebedarfsplan erstellt, der auf das vorhandene Fußwegenetz zu einem Fußwegenetzplan umgelegt wurde.

In einem ersten Schritt wurde dieser Fußwegenetzplan mit der vorhandenen Fußverkehrsinfrastruktur verglichen. Anschließend wurden mögliche Querungsbeziehungen näher betrachtet. Diese wurden dabei hinsichtlich möglicher Bündelungseffekte und des Einsatzbereichs geprüft. So konnten Gebiete, an denen keine Bündelung zu erwarten ist, da bereits eine anderweitige attraktive Führung des Fußverkehrs vorhanden ist, oder welche außerhalb des Einsatzbereichs (Fußgängerzone, Verkehrsberuhigte Bereiche, Anliegerstraßen und Bereiche mit weniger als 200 Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs) aus der Betrachtung ausgeschlossen werden. In einem weiteren Schritt wurden die identifizierten Querungsstellen ausgewählt, die sich im direkten Umfeld einer Schule / Kita oder einer wichtigen Haltestelle befinden bzw. auf einer der drei im Nutzungskonzept Innenstadt definierten Achsen oder auf einer Flussachse befinden.

Für die übrigen potenziellen Querungsstellen wurde nachfolgend eine weitergehende Betrachtung durchgeführt. Dies inkludiert Steckbriefe, in denen der Einsatz eines Fußgängerüberwegs geprüft wurde. Die Beurteilung wurde anhand des *Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* und den *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* durchgeführt. Eine Prüfung der technischen Maßnahmen sowie der weiterführenden Tiefbaumaßnahmen fand im Rahmen der Erstellung des FGÜ-Konzepts nicht statt, da es sich um eine Zielkonzeption handelt. Wurden die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg nicht erfüllt, wurden weitere Maßnahmen empfohlen, welche in einem Maßnahmenplan mit einer Priorisierung dargestellt wurden. Der Maßnahmenplan des FGÜ-Konzepts der Stadt Pforzheim beinhaltet somit insgesamt 29 Querungsstellen.

Abbildung 13: Bestandteile und Vorgehensweise des Konzepts



Quelle: Planersocietät

3 FGÜ-Konzept

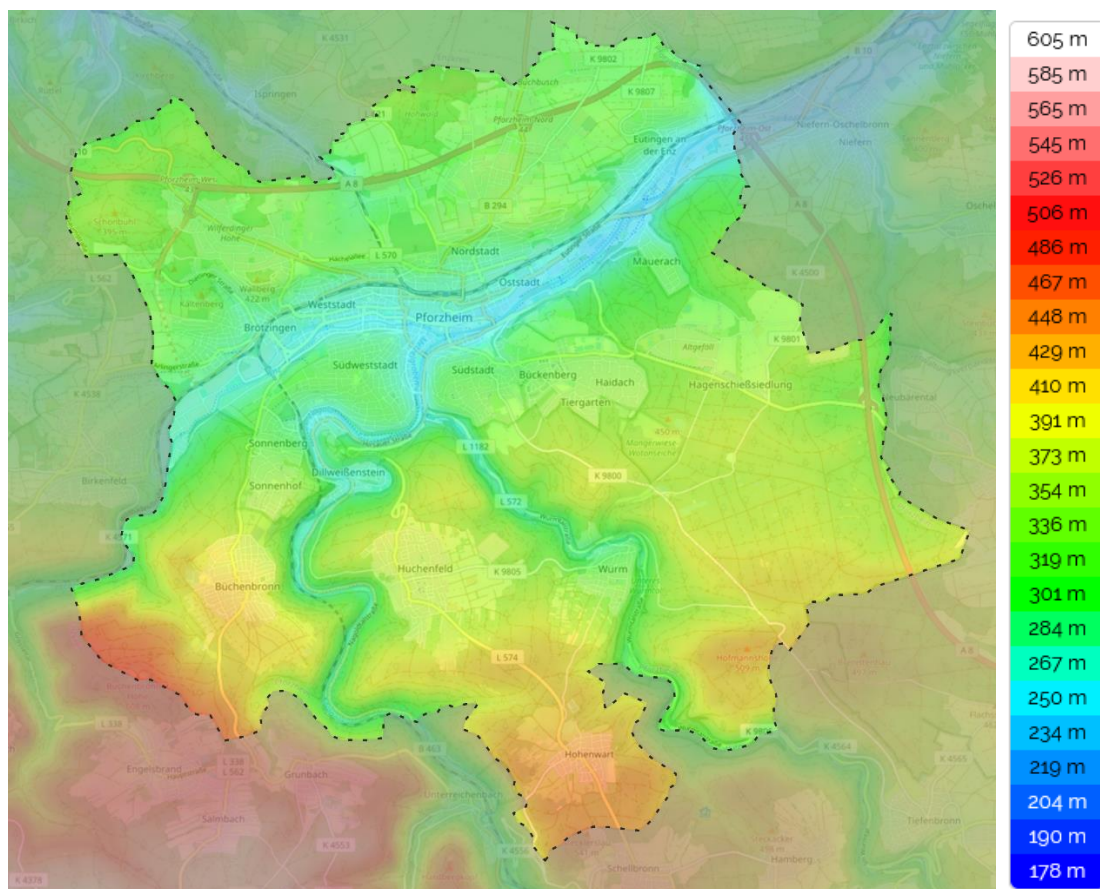
3.1 Räumliche Einordnung der Modellkommune

Die kreisfreie Großstadt Pforzheim liegt im Regierungsbezirk Karlsruhe am Rande des Nordschwarzwald zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart (ca. 37 km südöstlich) und Karlsruhe (ca. 25 km nordwestlich) und stellt als Oberzentrum ein politisches, kulturelles und wirtschaftliches Zentrum im Nordschwarzwald da, in dem ca. 125.000 Einwohner:innen leben (WM BW 2002 / Statistik BW Stand März 2021). Die Stadt gliedert sich in 15 Stadtteile auf, neben der Kernstadt zählen auch die Ortsteile Büchenbronn, Eutingen, Hohenwart, Huchenfeld und Würm zum Stadtgebiet.

Auf Grund der fast vollständigen Zerstörung der Stadt Pforzheim im Zweiten Weltkrieg, zeichnet sich das heutige Stadtbild durch eine Nachkriegsarchitektur aus und der existierende Verkehrs- und Straßenraum wird vor allem durch die, in den 1960er und 70er Jahren übliche, Kfz-fokussierte Verkehrsplanung geprägt, mit vielen mehrspurigen Fahrbahnen auch durch die Innenstadt, wodurch erhebliche Barrieren für den Fuß- und Radverkehr bestehen.

Die Topographie des Stadtgebiets ist durch das Enztal, die Ausläufer des Nordschwarzwaldes und den Zusammenfluss der Flüsse Enz, Nagold und Würm geprägt, die sich in der Innenstadt vereinigen, somit bestehen auch hier Barrieren für die Nahmobilität.

Abbildung 14: Topographie Pforzheim

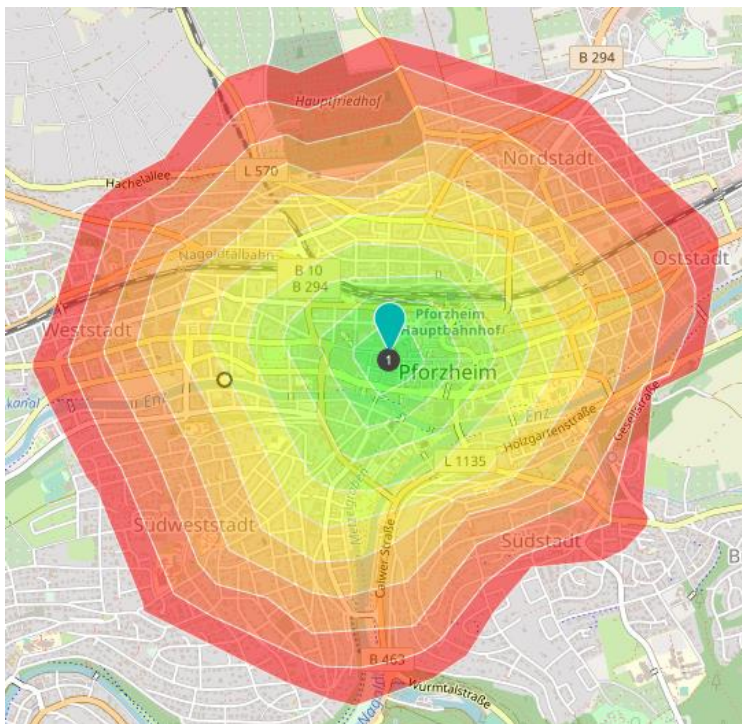


Quelle: Service: <https://de-de.topographic-map.com/maps/6p61/Pforzheim/> | Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Stadt Pforzheim bietet als Oberzentrum attraktive Ziele in Form von Freizeit- und Sporteinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten sowie medizinische Einrichtungen. Mit dem Hauptbahnhof verfügt die Stadt über einen Fernverkehrshalt an der Bahntrasse Karlsruhe – Mühlacker. Neben dieser beginnen in Pforzheim noch zwei weitere Bahnstrecken in den Schwarzwald zur Anbindung von Bad Wildbad und Calw/Nagold. Zudem ist die Stadt an das Stadtbahnnetz vom Verkehrsverbund Karlsruhe angebunden. Der innerstädtische öffentliche Verkehr wird durch Busse im Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis abgewickelt. Dadurch bildet der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit dem Hauptbahnhof einen zentralen Umsteigepunkt.

Als überregionale Verbindungsachse verläuft die Autobahn A8 (Karlsruhe – München) an der Stadt Pforzheim vorbei; Pforzheim ist durch vier Anschlussstellen an diese angebunden. Des Weiteren verlaufen die Bundesstraßen B10 (Karlsruhe – Stuttgart), B294 (Bretten – Freudenstadt) und B463 (Pforzheim – Horb am Neckar) durch das Stadtgebiet und treffen am Hauptbahnhof aufeinander, welches nicht zuletzt durch deren hohen DTV (Stand 2016 knapp 25.000 Kfz/24h im Bereich des Luisenplatzes) verkehrliches Rückgrat und stadtplanerische Herausforderung zugleich ist. Neben dem motorisierten Verkehr trägt der Fußverkehr in der Stadt bereits wesentlich bei mit einem Anteil des Fußverkehrs am Modal Split von derzeit ca. 26% (Infas 2017). Dabei hat die Siedlungsstruktur großen Einfluss auf das zu Fuß gehen: In Pforzheim trägt die kompakte Siedlungsstruktur der Innenstadt dazu bei, dass innerhalb von 20 Minuten das Zentrum begangen werden kann. Darauf aufbauend wurde das Untersuchungsgebiet ausgewählt: begrenzt durch die Bleichstraße, Jahnstraße, Kaiser-Friedrich-Straße, Hans-Sachs-Straße, Luisenstraße, Altstädter Straße und Holzgartenstraße wird die fußläufige Erreichbarkeit der Enz und Nagold untersucht.

Abbildung 15: Erreichbarkeit innerhalb Pforzheims zu Fuß in Zwei-Minuten-Schritten¹



Quelle: Service © openrouteservice.org | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den bestehenden Konzepten (v.a. Nutzungskonzept Innenstadt, Fußgängerleitsystem, Schulwegepläne, Fußverkehrs-Check), den vorhandenen Mobilitätsdaten (v.a. DTV) und dem

¹ Ausgangspunkt: Leopoldplatz (48.891577, 8.699144)

Austausch mit der Verwaltung soll im Folgenden der Bestand analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen entwickelt werden.

3.2 Bestandsanalyse

Erste Ideen für Querungsanlagen haben sich bereits schon aus den ersten Begehungen vor Ort ergeben. Kaum eine Straße erfüllt alle Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Anforderungen an die Straßenräume in der eng bebauten Innenstadt von Pforzheim bei gleichzeitig sehr hoher Verkehrsbelastung sind hoch. Darüber hinaus sind finanzielle, personelle aber auch zeitliche Mittel begrenzt. Die zeitgleiche Schaffung aller gewünschten Querungsanlagen ist dabei nicht möglich. Daher gilt es, Prioritäten zu setzen bzw. Räume mit hohen Potenzialen oder besonderen Sensibilitäten (z. B. im Umfeld von Schulen oder Haltestellen des ÖPNVs) vorrangig zu behandeln.

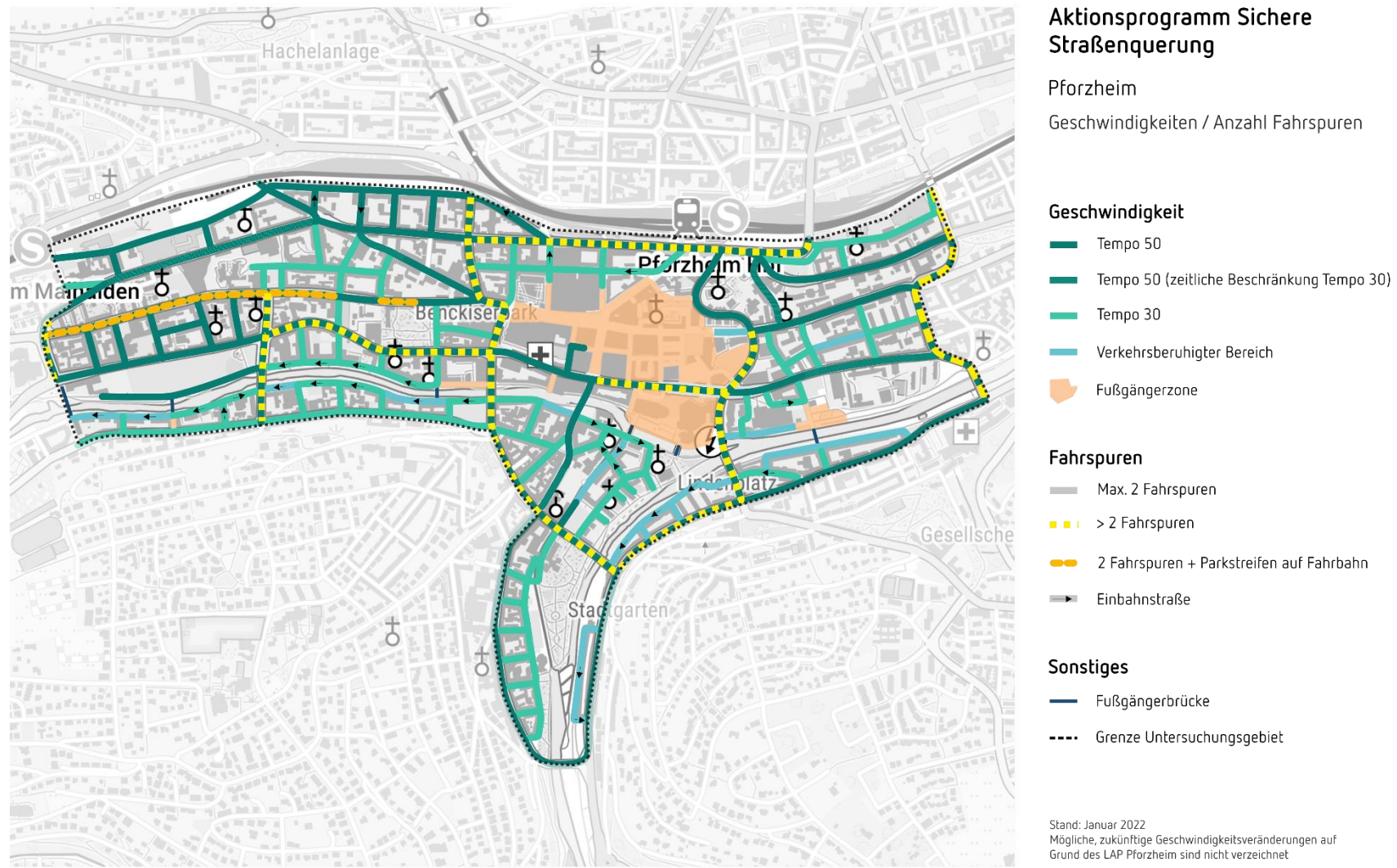
3.2.1 Bestand: Verkehrsinfrastruktur

Nach dem kommunalen Auftakt wurde in einem ersten Schritt das bestehende Straßennetz der Kommune aufgenommen. Für den Fußverkehr ist das Straßennetz von Bedeutung, da die Art der Querungsanlage auch von der Anzahl der Fahrspuren, der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abhängt. Da im Untersuchungsgebiet bereits flächendeckend Gehwege vorhanden sind, werden diese nicht weiter erfasst². Eigenständige Gehwege, beispielsweise in den Grünanlagen, werden ebenfalls nicht gesondert aufgeführt, jedoch deren Querungsanlagen dokumentiert. Eine Besonderheit stellen dabei die Fußgängerbrücken über die Flüsse dar.

Eine Übersicht über den Bestand der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet bietet Abbildung 16.

² Hinweise zu benötigten Gehwegbreiten werden u.a. im Rahmen des Fußverkehrs-Checks gegeben.

Abbildung 16: Bestehende Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsbereich in Pforzheim



Anschließend wurden die bestehenden Querungsanlagen für den Fußverkehr im Untersuchungsbereich verortet. Hierbei wurde zwischen Lichtsignalanlagen (auch: Ampeln), Fußgängerüberwegen (auch: Zebrastreifen), Querungshilfen (auch: Mittelinseln) und Unter- und Überführungen (auch: Brücken) unterschieden. Auch besondere bauliche Formen wie Aufpflasterungen oder Gehwegüberfahrten wurden verortet.

In Pforzheim bestehen im Untersuchungsgebiet bereits einige unterschiedliche Querungsanlagen. Darunter befinden sich auch mehrere Fußgängerüberwege (vgl. Abbildung 17).

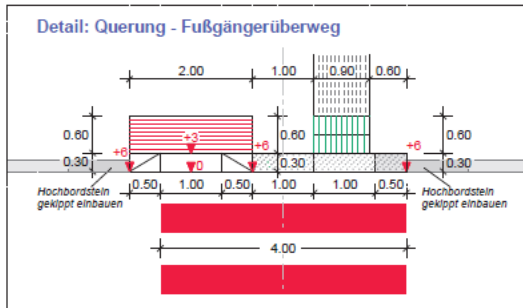
Abbildung 17: Verschiedene gesicherte Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät – Maximilianstraße; Luisenplatz

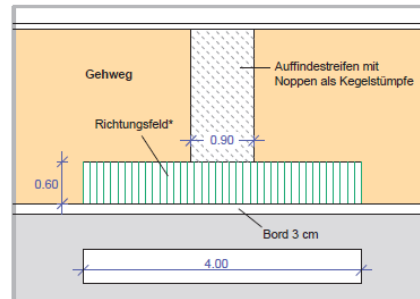
Zur barrierefreien Ausgestaltung von Querungsanlagen sind in der Stadt Pforzheim Detailzeichnungen für getrennte und gemeinsame Querungsstellen als Planungshilfe vorhanden. Die Ausführungen entsprechen den geltenden DIN-Normen. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollten an Fußgängerüberwegen getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen zum Einsatz kommen, da diese für sehingeschränkte und blinde Personen sowie für Personen mit Mobilitätseinschränkungen gleichermaßen komfortabel ist. Diese getrennte Querungsstelle beinhaltet eine 1 m breite Nullabsenkung mit Sperrfeld für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln und ein ca. 90 cm langes Bord für sehingeschränkte und blinde Personen mit einer Bordhöhe von 6 cm. Dieses ist mit einem Richtungsfeld ausgestaltet, wodurch sehingeschränkte und blinde Personen die Kante des Gehwegs und die Gehrichtung ertasten können. Zu diesem Feld werden sehingeschränkte und blinde Personen über einen Auffindestreifen in Noppenstruktur geleitet. Durch das Sperrfeld bei der Nullabsenkung können Sehingeschränkte Personen dieses Bord ebenfalls ertasten, um zu vermitteln, dass in diesem Bereich die Fahrbahn beginnt.

Abbildung 18: Getrennte Überquerungsstelle



Quelle: GTA Pforzheim

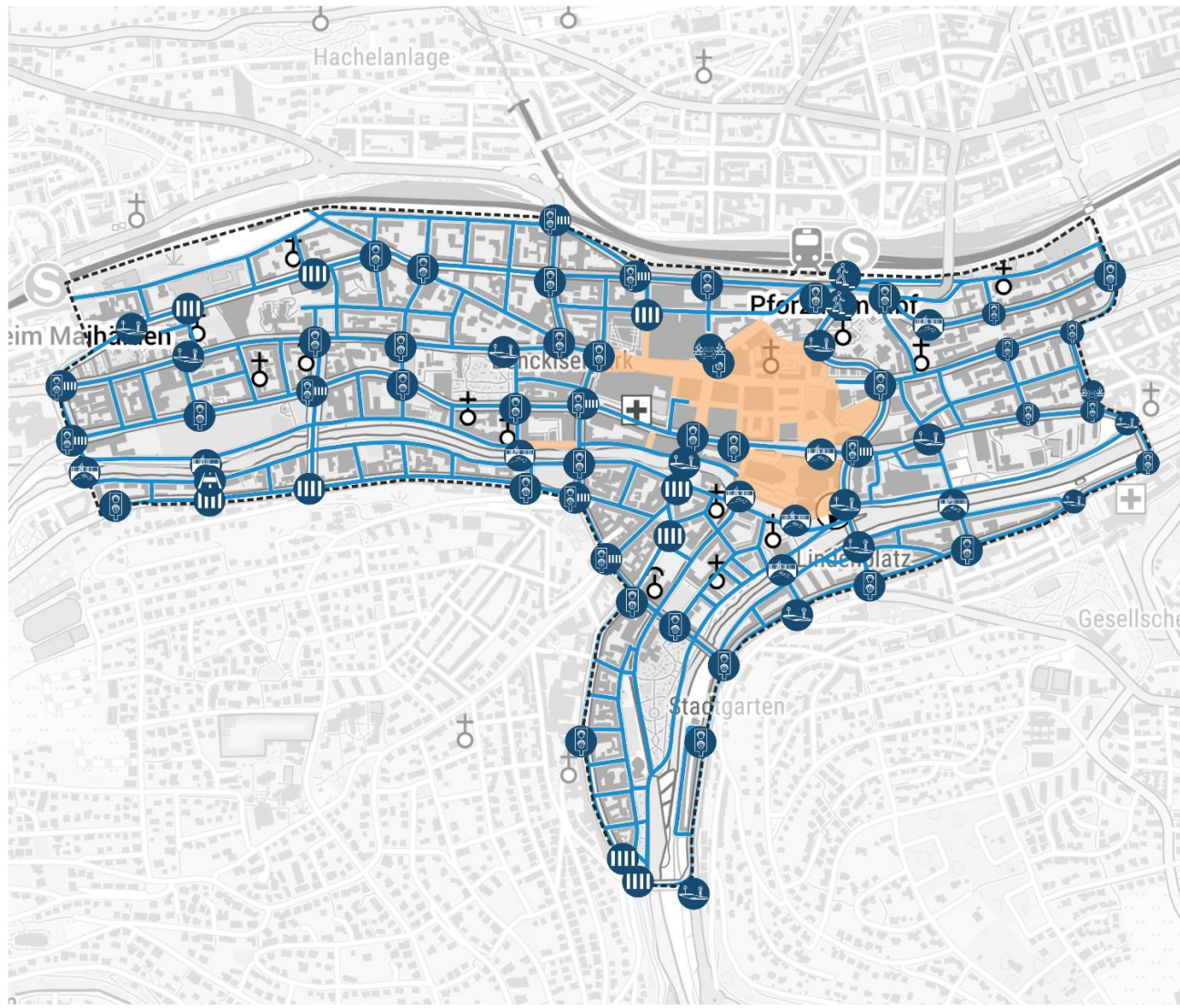
Abbildung 19: Gemeinsame Überquerungsstelle



Quelle: GTA Pforzheim

Eine Übersicht über alle existierenden Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet bietet Abbildung 20.

Abbildung 20: Bestehende Querungsanlagen im Untersuchungsbereich in Pforzheim



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Pforzheim

Bestand Querungsanlagen

Netz

- Hauptnetz
- Fußgängerzone

Querungen

- Fußgängerüberweg
- Lichtsignalanlage
- FGÜ+LSA kombiniert
- Gehwegüberfahrt
- Querungshilfe
- Unterführung
- Aufpflasterung
- Überführung

Sonstiges

- - - Grenze Untersuchungsgebiet

Quelle: Planersocietät

3.2.2 Bestand: Quell- und Zielorte des Fußverkehrs

Mobilität ist nicht isoliert zu betrachten, sondern findet immer zu einem Zweck statt (zum Einkauf, zum Erreichen der Schule, Arbeitsplatz etc.). Daher bestimmen die Quellen (vor allem Wohngebiete) und Ziele (Schulen, Nahversorger, Ärzte etc.) die zentralen Mobilitätsachsen. Zu einer Stärkung des Fußverkehrs sollte daher auf diesen Achsen eine attraktive und sichere Fußverkehrsinfrastruktur vorhanden sein. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei schutzbedürftigen Personen – insbesondere auf typischen Wegen zu Zielen von Kindern und Mobilitätseingeschränkten wie Senioren sollten daher sichere Querungsanlagen, beispielsweise Fußgängerüberwege, eingesetzt werden. Kinder können sich, durch das zu Fuß gehen zur Schule oder zum Spielplatz, aktiv ihre eigene Welt erschließen und Senioren, ermöglicht dies ein aktives Leben im Alter (vgl. VM BW 2017: 8 + 9). Daher werden als Ziele auch Seniorenheime, Einrichtungen für Behinderte, Spielplätze und Freizeitangebote sowie Kulturangebote als mögliche Quellen und Ziele des Fußverkehrs betrachtet.

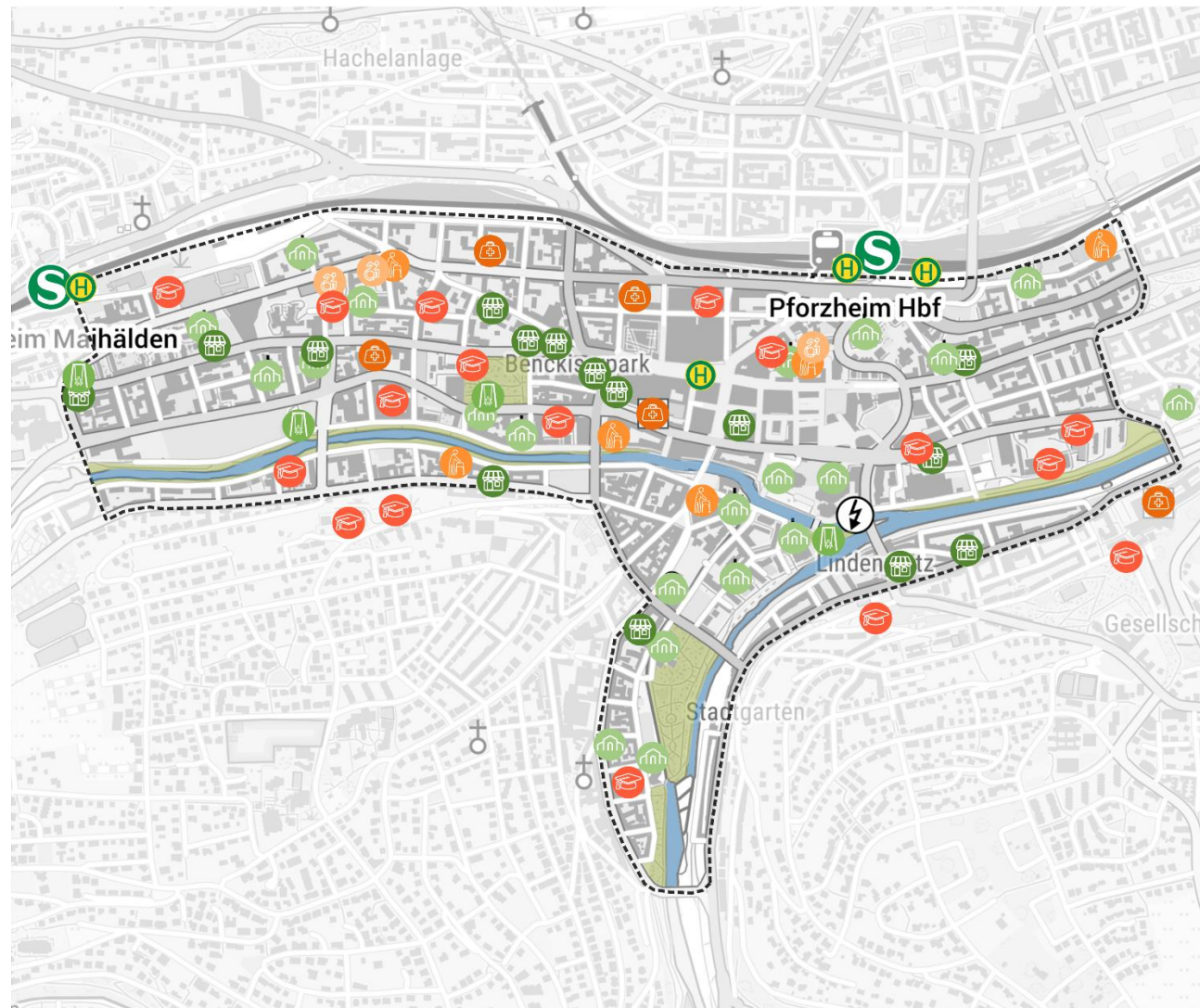
Oft wird auch übersehen, dass der Fußverkehr eine essenzielle Bedeutung für die Nutzung anderer Verkehrsmittel hat. Gerade der ÖPNV profitiert von einer guten fußläufigen Erreichbarkeit seiner Haltestellen. Sicherheitsdefizite für zu Fuß Gehende entstehen vor allem durch Querungen der Fahrbahn an den Haltestellen. Zur Absicherung der Haltestellen des ÖPNV sollten daher Fußgängerüberwege eingesetzt werden.

Die Innenstadt Pforzheims zeichnet eine hohe Nutzungsmischung aus. Quell- und Zielbereiche liegen dicht beieinander, sodass sich keine deutlichen Mobilitätsachsen ausbilden. Die hohe Dichte bei Quell- und Zielorten birgt allerdings ein hohes Potential für den Fußverkehr und hat einen sehr regelmäßigen Querungsbedarf zur Folge. Daher ist für den Fußverkehr in dem Untersuchungsgebiet ein besonders engmaschiges Netz an sicheren Querungen anzubieten.

Neben medizinischen und sozialen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Krankenhäusern, Seniorenwohnheimen, Behinderteneinrichtungen sind im Untersuchungsgebiet kulturelle und religiöse Einrichtungen sowie Naherholungsgebieten und Grünflächen vorhanden. Durch die Lage der Fußgängerzone im Untersuchungsgebiet finden sich auch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten wieder.

Zentrale Anlaufstellen für den ÖPNV sind der Hauptbahnhof Pforzheim, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und die Haltestelle *Leopoldplatz*, als zentraler Mobilitätsknotenpunkt in der Innenstadt.

Abbildung 21: Wichtige Ziele im Untersuchungsbereich in Pforzheim



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung




Pforzheim

Quell- / Zielorte Innenstadt

Ziele des Fußverkehrs

-  Schule / Kita
-  Krankenhaus
-  Seniorenheim
-  Einrichtung für Menschen mit Behinderung
-  Wichtige Einkaufsmöglichkeit
-  Spielplatz / Freizeiteinrichtung
-  Kultur / Kirche
-  Wichtige Haltestelle
-  S-Bahn-Haltestelle

Sonstiges

-  Flüsse
-  Parkanlagen
-  Grenze Untersuchungsgebiet

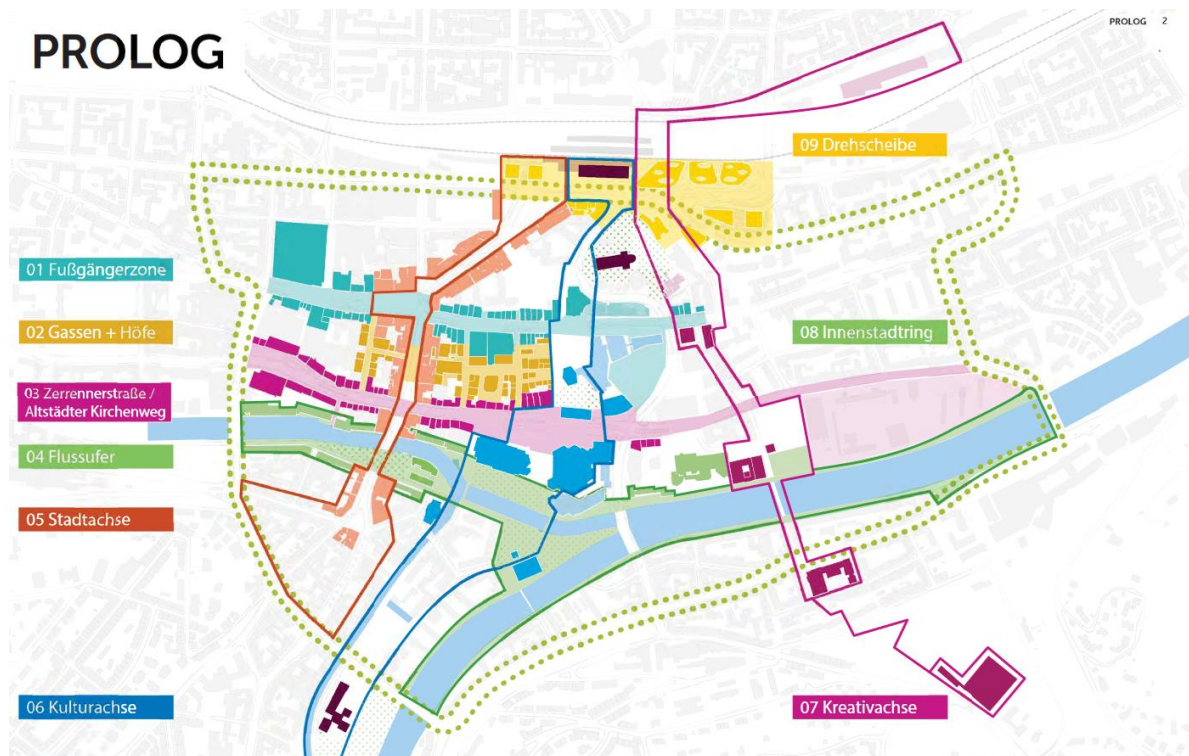
Quelle: Planersocietät

3.3 Bedarfsanalyse

Für die Attraktivität des zu Fuß Gehens spielen neben den Überquerungen der Fahrbahn, die Qualität der Fußwege, bestehende Barrieren (z. B. Treppenanlagen, Angsträume, starke Topographie) oder Elemente, wie Bänke, ausreichende Gehwegbreiten und kurze Wege eine wichtige Rolle. Aufenthaltsorte und die Qualität des Aufenthaltes im Straßenraum entscheiden, ob mehr oder weniger Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

In der Stadt Pforzheim lag der Fokus in der Erstellung des Fußwegebedarfsplans auf der Verknüpfung bzw. Anbindung der Flüsse und der Achsen entlang der Flüsse sowie einer Integration der im Rahmen des *Nutzungskonzepts Innenstadt* identifizierten wesentlichen Fußverkehrsachsen in der Innenstadt. Diese Verknüpfungen und Routen werden als Hauptrouten dem Konzept zugrunde gelegt. Ergänzend wurden weitere wichtige Achsen für den Fußverkehr identifiziert, sodass ein engmaschiges Fußwegenetz entsteht. Die Routen decken so die wesentlichen Quell-Ziel-Verbindungen innerhalb des Untersuchungsgebiets ab und können über das Untersuchungsgebiet hinaus Achsen in die Wohnquartiere darstellen.

Abbildung 22: Entwicklungsachsen im Nutzungskonzept Innenstadt

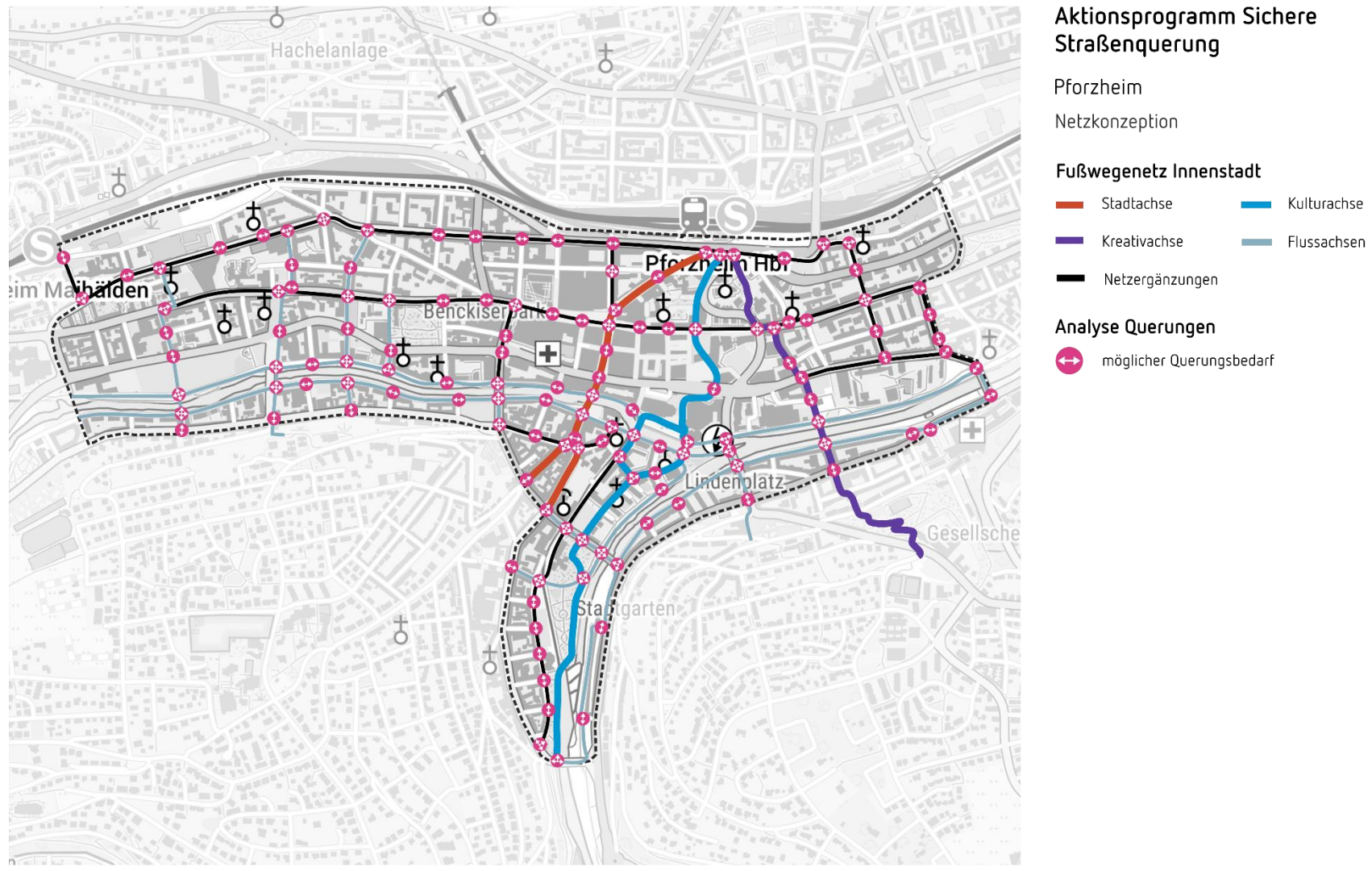


Quelle: Stadt Pforzheim Planungsamt

Die Hauptrouten wurden so gelegt, dass Gehwege vorhanden sind und auf diesen bestenfalls ein unbehinderter Verkehr von zu Fuß Gehenden, auch mit Kinderwagen oder mit Hilfsmitteln (Rollator, Rollstuhl) möglich sein kann. Dies gilt auch für den Begegnungsfall, dafür benötigt es eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Die ermittelten Hauptrouten sind Routen, die einen höheren Stellenwert besitzen, was der vermehrten Nutzung bzw. dem Verbinden besonders wichtiger Ziele geschuldet ist. Auf den ermittelten Hauptrouten konnten Netzlücken identifiziert werden, die auf fehlende Querungsanlagen zurückzuführen sind. Das Schließen der Netzlücken durch die Schaffung adäquater Querungsanlagen sorgt dafür, dass ein sicheres Querens der Fahrbahn ermöglicht wird und damit jede Person gut zu Fuß unterwegs sein kann.

Abbildung 23 bietet einen Überblick über alle möglichen Querungsstellen auf den identifizierten Hauptrouten im Untersuchungsgebiet, unabhängig davon ob an der jeweiligen Stelle bereits eine Querungsanlage vorhanden ist oder nicht. Alle weiteren Querungsstellen im Untersuchungsgebiet werden vorerst nicht weiterverfolgt.

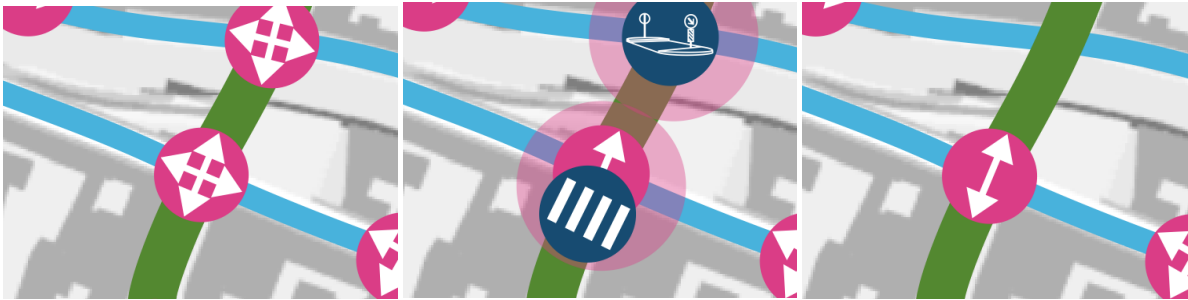
Abbildung 23: Querungsbedarf auf Haupttrouten im Untersuchungsgebiet in Pforzheim



Nach der eingangs beschriebenen und in Abbildung 13 dargestellten Vorgehensweise, folgt der Abgleich des Netzes mit den bestehenden Querungsanlagen (Abbildung 25).

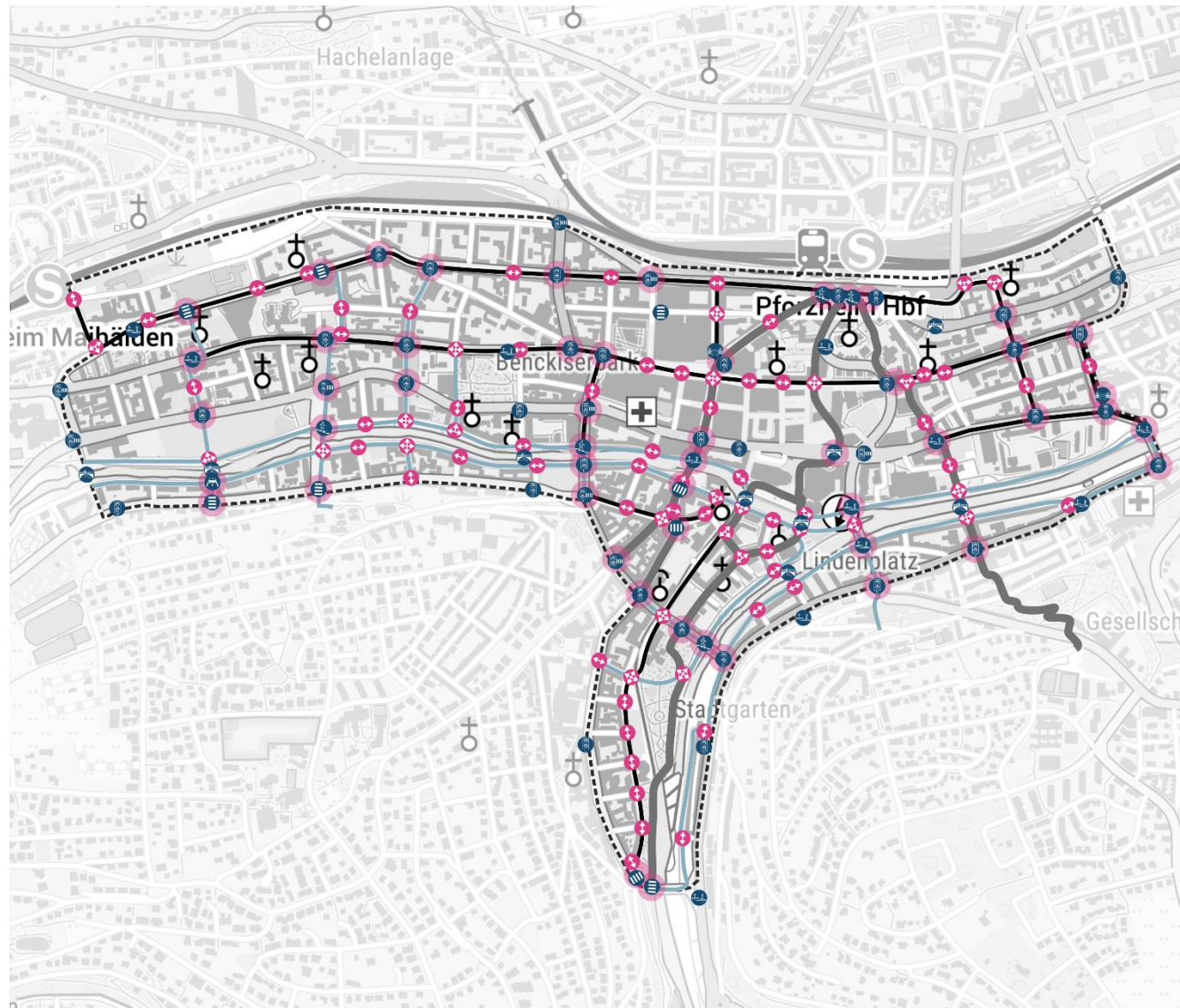
Dabei wird überprüft ob der Querungsbedarf vollständig erfüllt ist oder inwieweit an der entsprechenden Querungsanlage Potential zur fußverkehrsfreundlicheren Ausgestaltung besteht. Abbildung 24 stellt das Ergebnis dieses Vergleiches dar und beschreibt die Vorgehensweise an einem konkreten Beispiel. Falls an einem Knotenpunkt der Bedarf auf Querungsbeziehungen durch die vorhandenen Querungsanlagen nicht erfüllt wurde, werden diese verbliebenen Beziehungen auch in der Abbildung dargestellt.

Abbildung 24: Beispiel Vorgehensweise Knotenpunkt Leopoldstr./Jörg-Ratgeb-Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 25: Schritt 1 – Abgleich mit Bestand



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Pforzheim

Netzkonzeption

Fußwegenetz Innenstadt

- Achsen Nutzungskonzept Innenstadt
- Flussachsen
- Netzergänzungen

Analyse Querungen

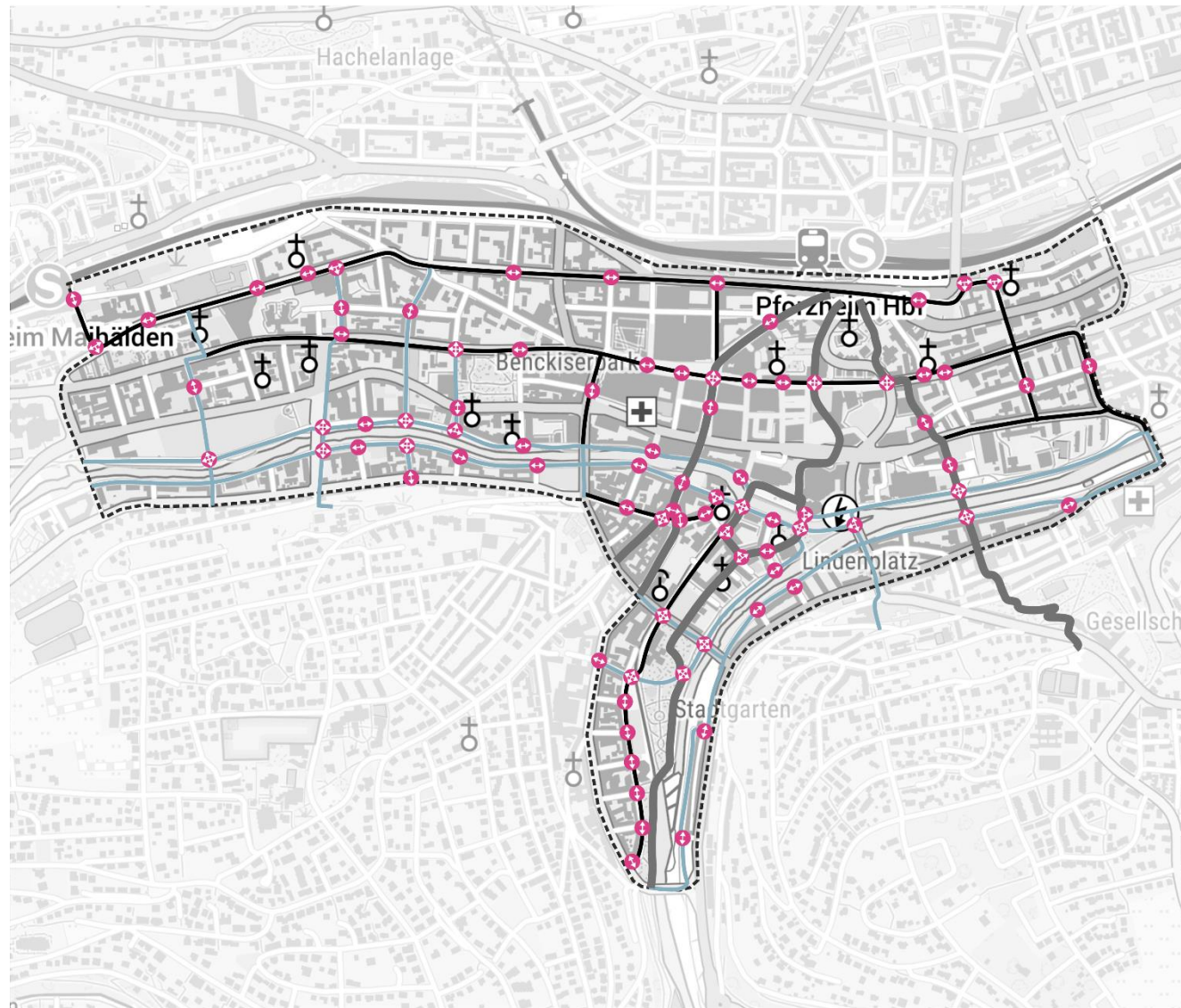
- Querungsbedarf
- Querungsbedarf erfüllt

Querungsanlagen bestehend

- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Lichtsignalanlage
- Unterführung
- FGÜ+LSA kombiniert
- Aufpflasterung
- Gehwegüberfahrt
- Überführung

Quelle: Planersocietät

Abbildung 26: Ergebnis Schritt 1: Ermittlung des Querungsbedarfs



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Pforzheim

Netzkonzeption

Fußwegenetz Innenstadt

— Achsen Nutzungskonzept Innenstadt

— Flussachsen

— Netzergänzungen

Analyse Querungen

➔ Querungsbedarf

Quelle: Planersocietät

Nachfolgend werden die verbliebenen Stellen (Abbildung 26) weiter hinsichtlich möglicher Bündelungseffekte und des Einsatzbereichs geprüft. So konnten Gebiete, an denen keine Bündelung zu erwarten ist, da bereits eine anderweitige attraktive Führung des Fußverkehrs vorhanden ist oder welche außerhalb des Einsatzbereichs (Fußgängerzone, Verkehrsberuhigte Bereiche, Anliegerstraßen und Bereiche mit weniger als 200 Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs) aus der Betrachtung ausgeschlossen werden. Dies gilt z.B. für einige der in Abbildung 26 dargestellten Nebenstraßen, welche außerhalb des Einsatzbereichs von Fußgängerüberwegen liegen. In diesen Bereichen kann daher auf die Schaffung einer weiteren Querungsanlage verzichtet werden.

Ein Querungsbedarf von über 50 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde des Fußverkehrs ist in einzelnen Straßenräumen nur durch eine Bündelung des Fußverkehrs auf einer Straßenseite zu erreichen. Für die einzelnen Straßenräume wurden Straßenseiten verglichen und für die Festlegung einer Netzstruktur die Straßenseite identifiziert, die für den Fußverkehr die attraktivere Führung bietet. Beispielsweise entlang von Flüssen ist die, dem Fluss zugewandte, Seite zu bevorzugen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Achsen ist die Bündelung des Fußverkehrs auf einer Straßenseite nicht möglich, da die Straßen eine große Trennungswirkung für den Fußverkehr entfaltet und die entstehenden Umwege durch eine einseitige Führung unattraktiv wären.

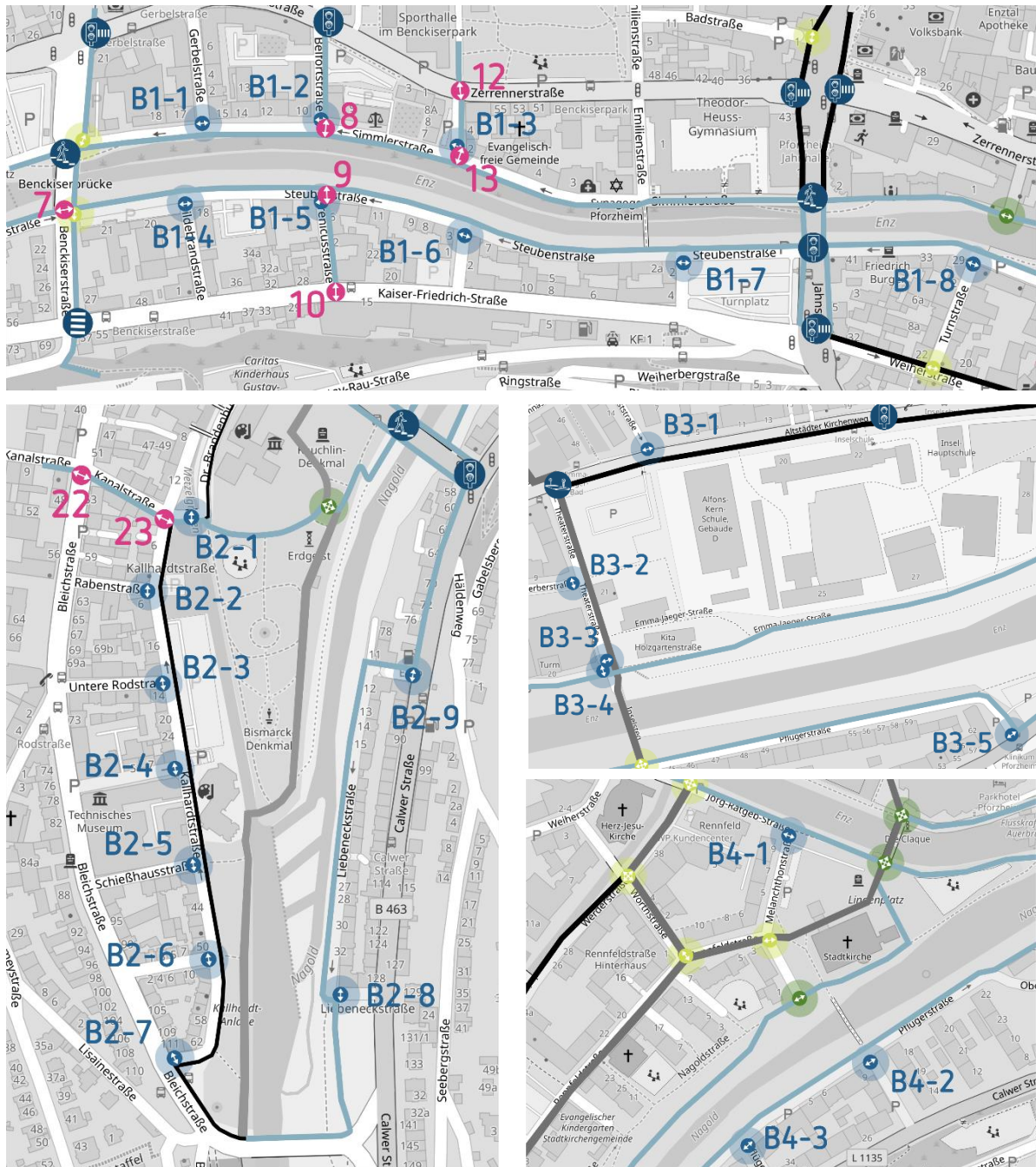
Auf Grund dieser Untersuchung entfallen Querungen einzelner Seitenstraßen, da diese absehbar ein zu geringes Querungspotenzial aufweisen. Im Folgenden werden in Detailkarten aus vier Teilbereichen (vgl. Abbildung 27) die Querungen dargestellt, die an dieser Stelle nicht weitergehend betrachtet werden, da sie das identifizierte Netz nur tangieren. Im Sinne der Stärkung des Fußverkehrs sind diese in einem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept weiter zu beachten.

Tabelle 1: Querungen im Untersuchungsgebiet

Nummer	Straße	Verortung
B1-1	Simmlerstraße	Gerbelstraße
B1-2	Simmlerstraße	Belfortstraße
B1-3	Simmlerstraße	Fröbelstraße
B1-4	Steubenstraße	Hildebrandstraße
B1-5	Steubenstraße	Irenicusstraße
B1-6	Steubenstraße	Westendstraße
B1-7	Steubenstraße	Alexander-Wellendorf-Straße
B1-8	Jörg-Ratgeb-Straße	Turnstraße
B2-1	Dr.-Brandenburg-Straße	Kallhardtstraße
B2-2	Kallhardtstraße	Rabenstraße
B2-3	Kallhardtstraße	Untere Rodstraße
B2-4	Kallhardtstraße	Hans-Meid-Straße
B2-5	Kallhardtstraße	Schießhausstraße
B2-6	Kallhardtstraße	Scheuernbergstraße
B2-7	Kallhardtstraße	Bleichstraße
B2-8	Liebeneckstraße	Haus Nr. 33
B2-9	Liebeneckstraße	Calwer Straße
B3-1	Altstädter Kirchenweg	Forststraße
B3-2	Theaterstraße	Gerberstraße
B3-3	Emma-Jaeger-Straße	Theaterstraße
B3-4	Theaterstraße	Emma-Jaeger-Straße

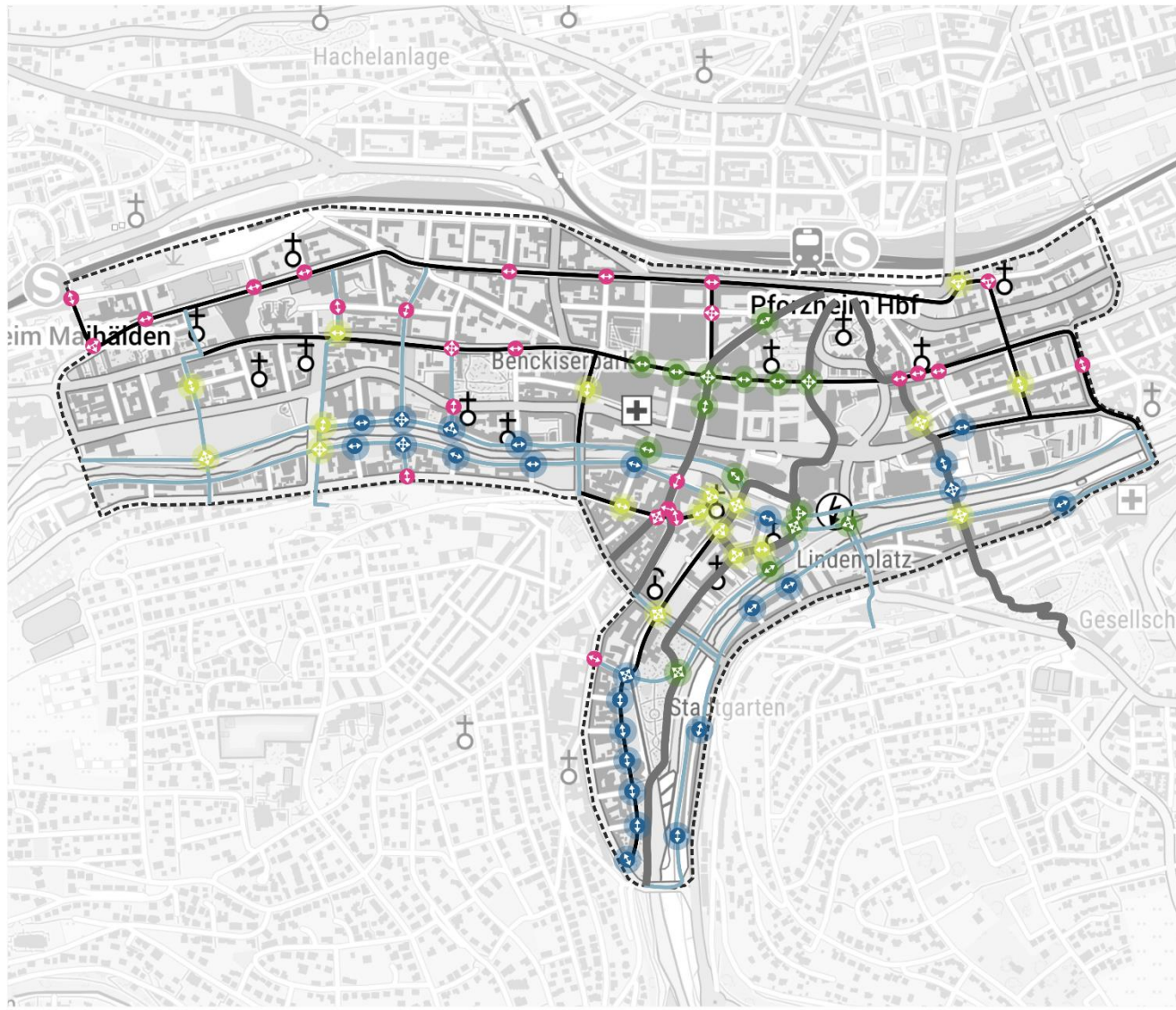
B3-5	Pflügerstraße	Holzgartenstraße
B4-1	Jörg-Ratgeb-Straße	Melanchthonstraße
B4-2	Pflügerstraße	Wachtelgasse
B4-3	Pflügerstraße	Haus Nr. 2A

Abbildung 27: Bereiche 1 bis 4



Quelle: Planersocietät

Abbildung 28: Schritt 2 – Weitergehende Ermittlung des Querungsbedarfs



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Pforzheim
Netzkonzeption

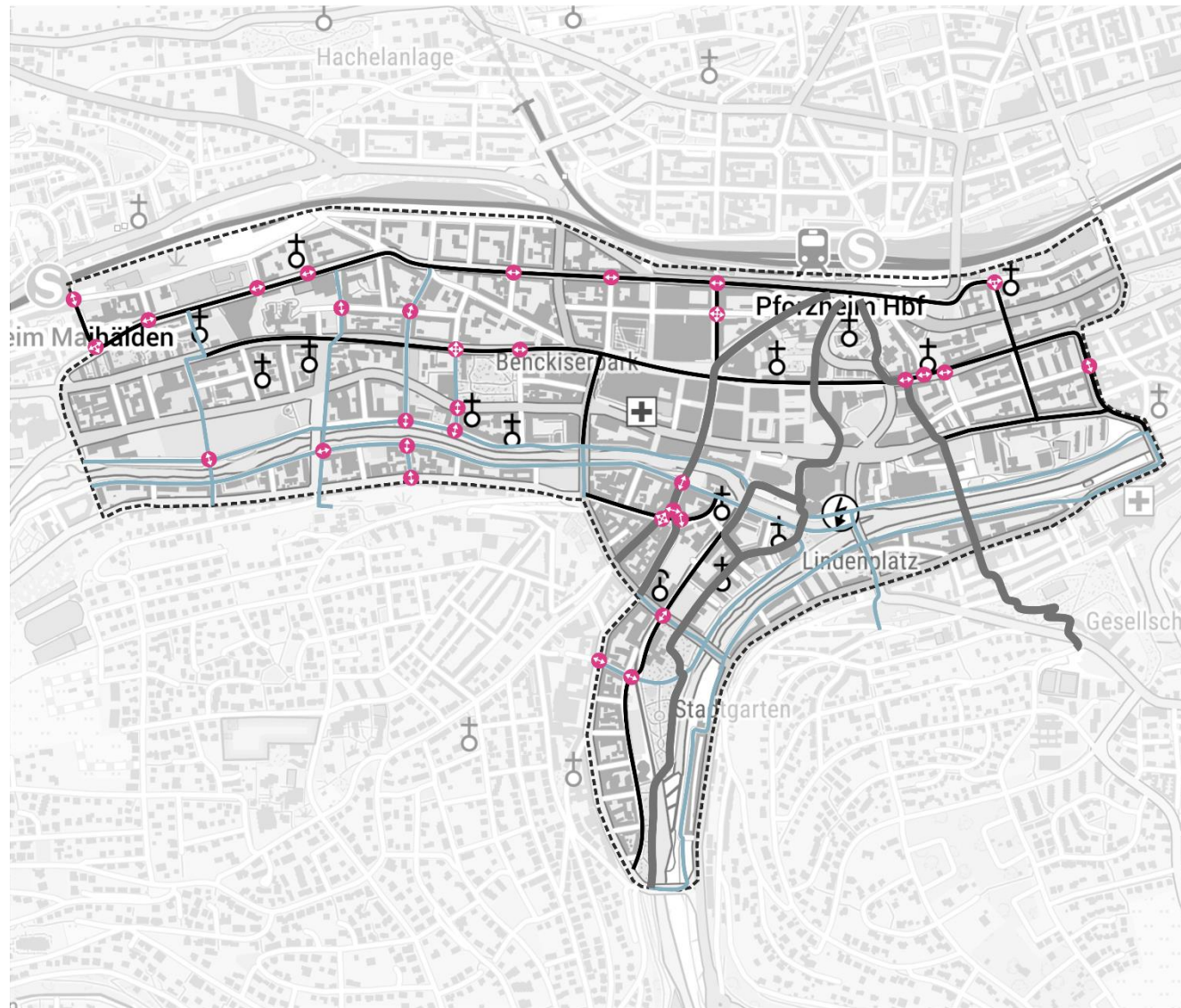
Fußwegnetz Innenstadt

- Achsen Nutzungskonzept Innenstadt
- Flussachsen
- Netzergänzungen

Analyse Querungen

- Querungsbedarf
- geringe Kfz-Verkehrsstärke, keine zusätzliche Querungsanlage notwendig
- kein Kfz-Verkehr
- kein Bündelungseffekt zu erwarten, attraktive Fußwegführung auf anderer Straßenseite wird empfohlen

Abbildung 29: Ergebnis Schritt 2 – Weitergehende Ermittlung des Querungsbedarfs






Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung

Pforzheim

Netzkonzeption

Fußwegenetz Innenstadt

-  Achsen Nutzungskonzept Innenstadt
-  Flussachsen
-  Netzergänzungen

Quelle: Planersocietät

In **Schritt 3** werden die Ergebnisse von Schritt 2 (Abbildung 29) weiter analysiert. Während der Veranstaltungen des Aktionsprogramms wurde deutlich, dass Querungsanlagen im unmittelbaren Schulumfeld sowie in der Nähe von bedeutenden Haltestellen priorisiert betrachtet werden sollen. Betrachtet werden daher nur potenzielle Querungsstellen, die sich

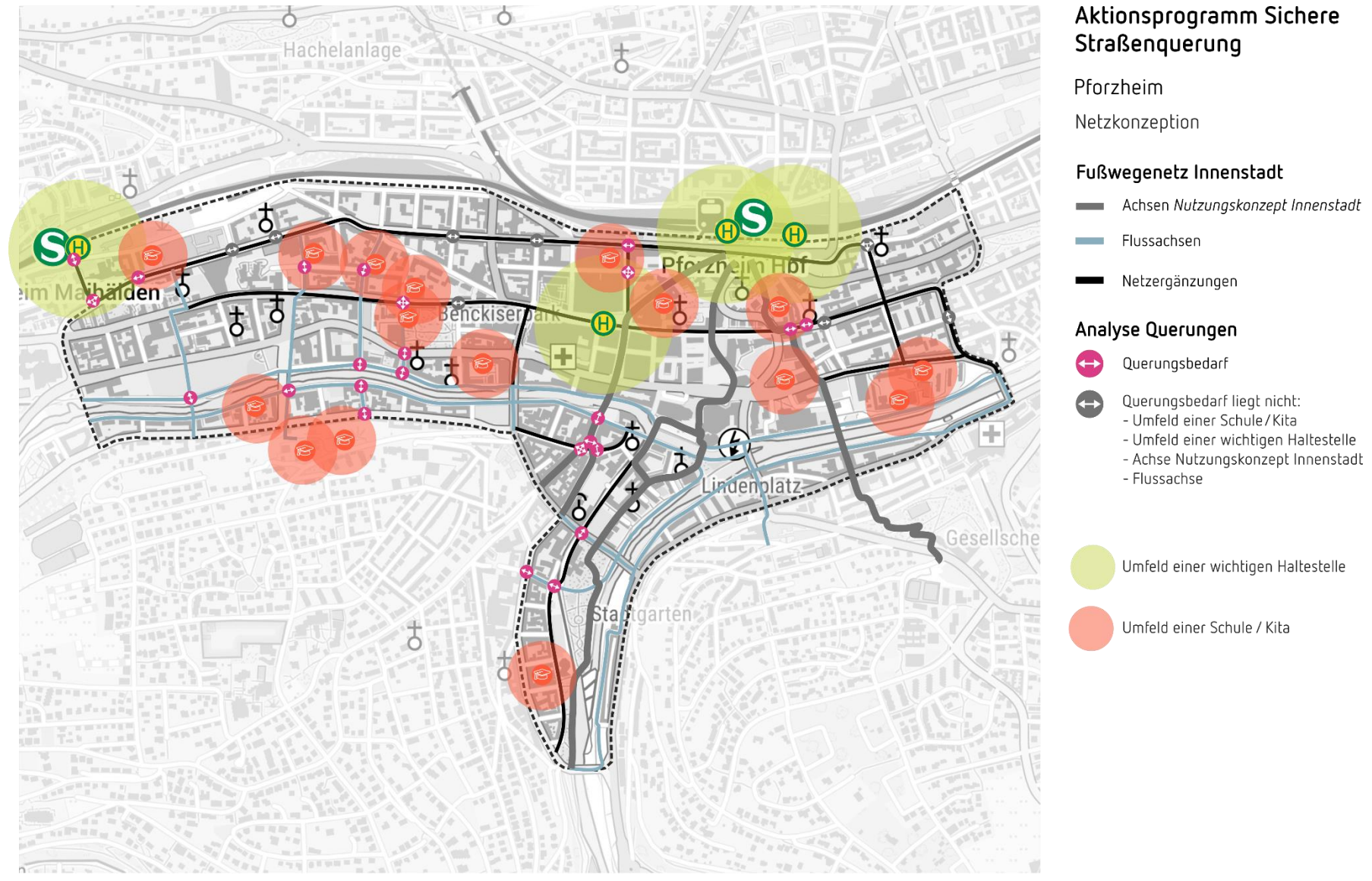
- im direkten Umfeld einer Schule oder Kita befinden *oder*
- im Umfeld einer wichtigen Haltestelle des ÖPNV befinden *oder*
- auf einer der drei im Nutzungskonzept Innenstadt definierten Achsen befinden *oder*
- auf einer Flussachse befinden.

Dadurch verbleiben 24 potenzielle Querungsstellen. Zusätzlich wird als Wunsch der Bürger:innen die Querungsstelle 16 – Kiehnlestraße / Museumstraße zum Konzept hinzugefügt.

Daraus ergeben sich 25 Querungsstellen, die in Abbildung 31 dargestellt werden. Für diese 25 Querungsstellen wurden Steckbriefe erstellt, in denen der Einsatz eines Fußgängerüberwegs geprüft wurde. An manchen Querungsstellen werden mehrere Querungsbeziehungen untersucht, dadurch beinhaltet der Maßnahmenplan des FGÜ-Konzepts der Stadt Pforzheim somit insgesamt 29 Querungsstellen.

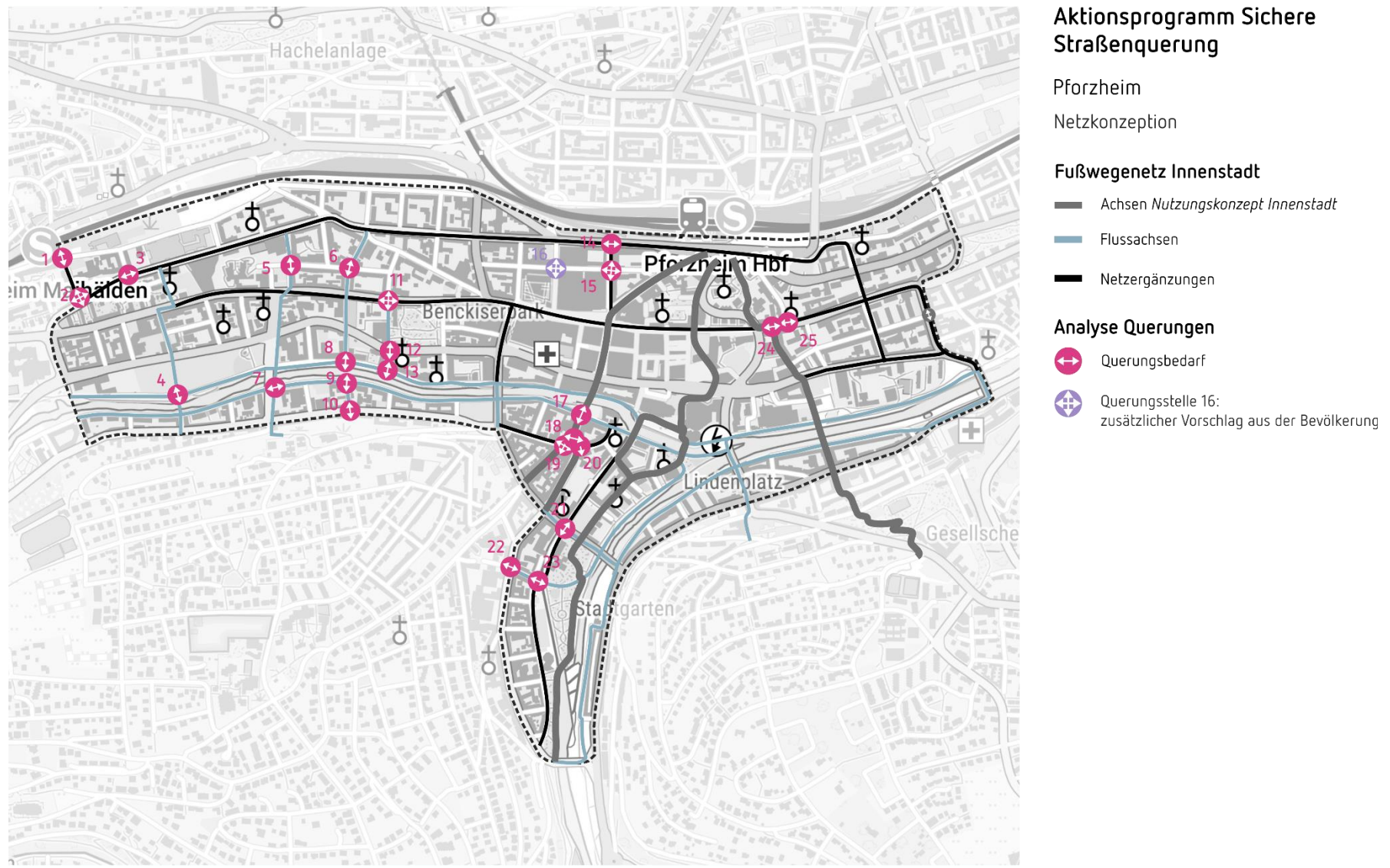
Die Beurteilung wurde anhand des *Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg* und den *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)* durchgeführt. Eine Prüfung der technischen Maßnahmen sowie der weiterführenden Tiefbaumaßnahmen fand im Rahmen der Erstellung des FGÜ-Konzepts nicht statt, da es sich um eine Zielkonzeption handelt.

Abbildung 30: Schritt 3 – Abgleich mit Lage



Quelle: Planersocietät

Abbildung 31: Schritt 4 – Übersicht der potenziellen Querungsstellen zur weiteren Betrachtung



3.4 Entwicklung von Maßnahmen

Die Überquerungsstellen, welche durch die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie durch die Beteiligungsbau- steine ermittelt wurden, werden in diesem Schritt hinsichtlich der Eignung für Fußgängerüberwege überprüft. Für die Prüfung wird von jeder Querungsstelle ein Steckbrief erstellt, welcher die Überquerungsstelle charak- terisiert und Maßnahmenvorschläge gibt.

3.4.1 Maßnahmenvorschläge: Steckbriefe

Abbildung 32: Analyse der Überquerungsstelle

	Merkmale der Straße <ul style="list-style-type: none"> • Lage innerhalb / außerhalb geschlossener Ortschaften • Straßenklassifizierung • Art der Straße • Anzahl der Fahrstreifen • Richtungsverkehr • Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Merkmale der Querungsstelle <ul style="list-style-type: none"> • Lage der Überquerungsstelle (z. B. Kreisverkehr, Einmündung, Ortsdurchfahrt) • Art der Fußwegeführung • Aussagen über Sichtweite • Aussagen über freizuhaltende Flächen
	Bedeutung für den Fußverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Notwendigkeit durch Planwerke (Fußwegenetz, Schulwegepläne) • Lage an Zielen des Fußverkehrs • Aussagen zu Bündelung des Fußverkehrs
	Aussagen zum Einsatzbereich für FGÜ <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsstärke des Fuß- und Kfz-Verkehrs in der Fußgängerspitzenstunde innerhalb des Einsatzbereichs nach Tabelle 1 des FGÜ-Leitfaden BW

Quelle: Planersocietät

Sind die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg nach *FGÜ-Leitfaden BW* und *R-FGÜ 2001* (Kapitel 2.1) erfüllt, wird dies im Maßnahmenteil des Steckbriefs vermerkt. Können die Voraussetzungen nicht erfüllt werden, wird ggf. eine andere Querungsform als Maßnahme empfohlen (Abbildung 4/ Abbildung 33). Die Steckbriefe enthalten neben der jeweils empfohlenen Querungsform, wenn es sich empfiehlt weitere ergänzende Maßnahmen z.B., wenn der Maßnahmenvorschlag ein Fußgängerüberweg wäre, könnte dieser mit einer Mittelinsel ergänzt werden. Des Weiteren geben die Steckbriefe auch eine Priorisierung der Maßnahme an.

Abbildung 33: Mögliche Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät

Q1

Frankstraße / Baumannstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca 6,5 m Fahrbahnbreite, inklusive 2,0 m vorgezogener Seitenraum • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Beginn der Tempo-30-Zone ca. 25m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden, Einschränkungen durch Behindertenparkplatz
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung des Fußverkehrs (Verbindungsachse zum S-Bahnhof <i>Maihälden</i>) • Kirche, Kita, Seniorenzentrum im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 – 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

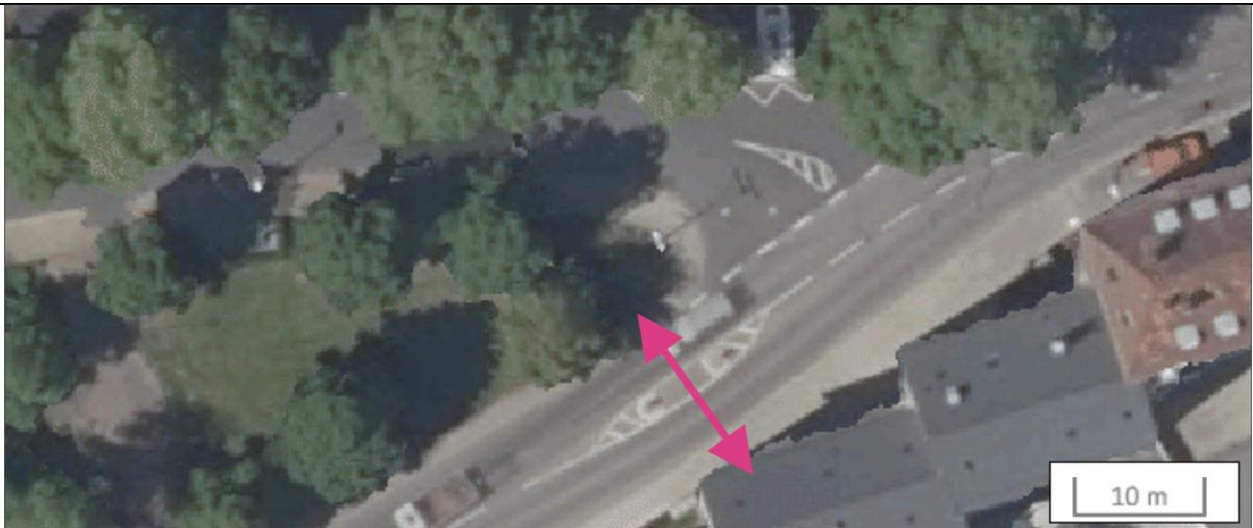


Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, freizuhaltende Flächen sind nicht vorhanden
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Umbau des Provisoriums in eine dauerhafte Querungsanlage)
Ergänzende Maßnahme:	Prüfung der Geometrie zur Neupositionierung des Tempo-30-Zonen-Schildes zur Inkludierung dieser Querungsstelle
Priorisierung:	■ ■ ■

Q2

Antoniusstraße / Maximilianstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Ein Fahrstreifen, Zweirichtungsverkehr • Ca 9,0 m Fahrbahnbreite, inkl. Mittelinsel 2,0 m • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme C2 des LAP Pforzheim: 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Kreuzung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung des Fußverkehrs (Verbindungsachse zum S-Bahnhof) • Kirche, Cafés im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 750 - 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg mit Mittelinsel
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q2

Antoniusstraße / Maximilianstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca 7,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Beginn der Tempo-30-Zone ca. 15m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Kreuzung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung des Fußverkehrs (Verbindungsachse zum S-Bahnhof) • Kirche, Cafés im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenzustunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 - 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg mit vorgezogenem Seitenraum
Ergänzende Maßnahme:	Vorhandene Grenzmarkierung für Halte- oder Parkverbote (Zeichen 299 StVO) zu vorgezogenem Seitenraum verändern
Priorisierung:	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Q3

Kochstraße / Maximilianstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 9,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer wartepflichtigen Zufahrt • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar, ggf. Einschränkungen durch Häuserkante • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Haltestelle <i>Kochstraße</i> in unmittelbarer Nähe • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 – 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 300 – 450 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, an Haltestelle <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen
Ergänzende Maßnahme:	Synergien mit barrierefreiem Ausbau der Haltestelle sowie mittelfristiger Sanierung im Zuge des LAP Pforzheim (Abschnitts-Nr.: 79) möglich
Priorisierung:	■ ■ ■

Q4

Simmlerstraße (Höhe Steubensteg)



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Fußverkehrsverbindungen auf selbstständigen Wegen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, Großparkplatz <i>Messplatz</i> in unmittelbarer Nähe • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 – 200 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ liegt
Empfohlene Querungsanlage:	Farbige Hervorhebung
Ergänzende Maßnahme:	Aufpflasterung
Priorisierung:	■ ■ ■

Q5

Osterfeldstraße / Neßlerstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 6,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Schulwegplans • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Realschule, Sporthalle und Kulturhaus im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist gering
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs:	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 – 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ liegt
Empfohlene Querungsanlage:	Verkehrsberuhigter Bereich
Ergänzende Maßnahme:	Umgestaltung des Knotenpunktes und der Schulumgebung in einen verkehrsberuhigten Bereich
Priorisierung:	■ ■ ■ , da im unmittelbaren Schulumfeld

Q6

Osterfeldstraße / Belfortstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Kitas, Kindergarten, Bäckerei im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 – 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ liegt
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q7

Benckiserstraße / Steubenstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Aktuell mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Umbau der Benckiserstraße ist vorgesehen, aber noch nicht terminiert, Verringerung auf einen Fahrstreifen • Ca. 15,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Kreuzung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele wie Kita im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0-50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 300-450 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Anzahl der Fahrstreifen überschreitet Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Straße mit mehr als einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
Empfohlene Querungsanlage:	Mittelinsel
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Realisierung im Zuge der Verlegung des Enztalradweges auf die südliche Seite der Enz in naher Zukunft

Q8

Simmlerstraße / Belfortstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Vermutlich zukünftige Nutzung als Fahrradstraße • Ca. 5,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz, • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 - 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ liegt
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Q9

Steubenstraße / Irenicusstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Ca. 3,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhalten Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 - 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ liegt
Empfohlene Querungsanlage:	Farbige Hervorhebung
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q10

Kaiser-Friedrich-Straße / Irenicusstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 6,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Einmündung • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Hauptroutennetzes „Fluss“ • Haltestelle <i>Benckiserstraße</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • Über 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Weitere Prüfung des Einsatzes Mittelinsel
Ergänzende Maßnahme:	Vorgeschlagene Querungsanlage würde einen Wegfall der Ladezone bedeuten
Priorisierung:	■ ■ ■

Q11

Westliche Karl-Friedrich-Straße / Pestalozzistraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 13,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme B2 des LAP Pforzheim: 30 km/h • Straße wird aktuell ab diesem Knotenpunkt in westliche Richtung umgebaut, dort dann nur ein Fahrstreifen pro Richtung + Radfahrstreifen
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Ziele wie Kitas, Sporthallen, Haus der Jugend, Park im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 – 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • Über 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell), Verkehrszahlen werden sich durch den Umbau verändern, Tendenz eher sinkend
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ + Anzahl der Fahrstreifen überschreitet Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ + Straße mit mehr als einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
Empfohlene Querungsanlage:	Mittelinsel In Zukunft: Erweiterung denkbar mit Fußgängerüberweg
Ergänzende Maßnahme:	Synergien mit möglichem weiterem Umbau der Westl. Karl-Friedrich-Straße in Richtung Osten
Priorisierung:	■ ■ ■

Q11

Pestalozzistraße / Westl. Karl-Friedrich-Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h , Beginn der Tempo-30-Zone ca. 10m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer wartepflichtigen Zufahrt • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind teilweise vorhanden, Einschränkungen durch ruhenden Verkehr
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Kitas, Sporthallen, Haus der Jugend, Park im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenzustunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 - 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ + freizuhaltende Flächen sind nicht vorhanden
Empfohlene Querungsanlage:	Gehwegüberfahrt
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q12

Habermehlstraße / Fröbelstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Straße mit koordinierter LSA-Schaltung („Grüne Welle“) • Mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 13,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme C2 des LAP Pforzheim: 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Einmündung • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Sporthallen, Park, Kirche, Kitas, Haus der Jugend im direkten Umfeld • Entfernung zu nächsten Querungsanlagen: 120-150m (Umweg für den Fußverkehr von ca. 140-300m) • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • Über 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Quelle: Planersocietät, Bestandsbild</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Quelle: Planersocietät, Bestandsbild</p> </div> </div>	
Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ + Straße mit koordinierter LSA-Schaltung + mehr als ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
Empfohlene Querungsanlage:	Lichtsignalanlage in koordinierter Schaltung
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q13

Simmlerstraße / Fröbelstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Vermutlich zukünftige Nutzung als Fahrradstraße • Ca. 5,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Fußgängerweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele wie Sporthalle, Park, Kirche im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 - 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

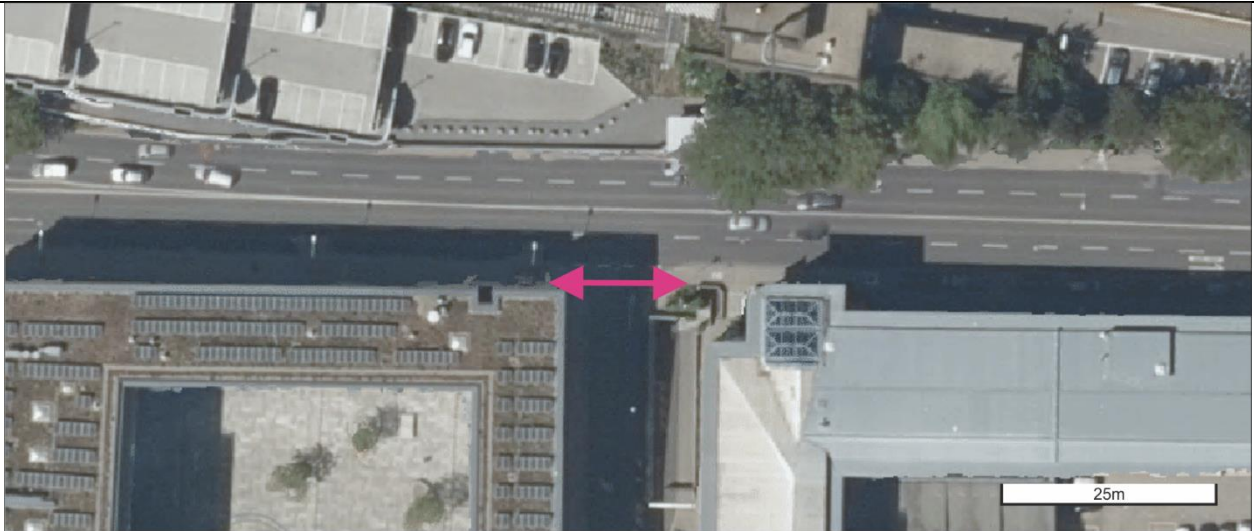


Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Q14

Poststraße / Luisenstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 6,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Fußgängerweg geführt • Die Querungsstelle ist mit einem Doppelbord barrierefrei ausgebaut • Querungsstelle ist erkennbar, Hauskante schränkt die Sicht allerdings ein • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Hilda-Gymnasium im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 - 300 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja, regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen + Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<p><input type="checkbox"/> erfüllt</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, Sichtbeziehungen sind eingeschränkt</p>
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

Q15

Poststraße / Kiehnlestraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone) • Bremsschwellen (Berliner Kissen) vorhanden
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind teilweise vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Hilda-Gymnasium im direkten Umfeld • Nähe zur Fußgängerzone • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 - 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg mit Gehwegnase
Ergänzende Maßnahme:	Regulierung ruhender Verkehr
Priorisierung:	■ ■ ■
Weiterführende Überlegungen zu diesem Knotenpunkt siehe Kapitel 3.4.3	

Q16

Museumstraße / Kiehnlestraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 6,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhalten Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden (Krad-Parkplatz auf dem Gehweg)
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Bertha-Benz-Halle, Hilda-Gymnasium und Einkaufszentrum Schlössle-Galerie im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 300-450 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt	<input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg	
Ergänzende Maßnahme:	Krad-Parkplatz entfernen	
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Anregung aus der Bürgerschaft	
Weiterführende Überlegungen zu diesem Knotenpunkt siehe Kapitel 3.4.3		

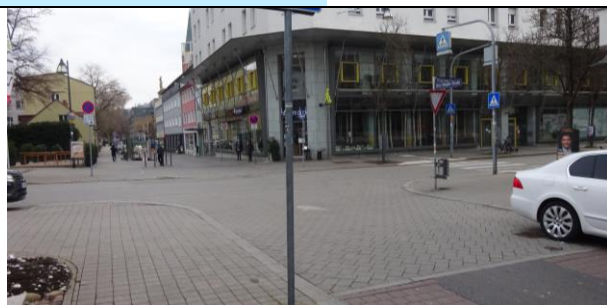
Q17

Jörg-Ratgeb-Straße / Leopoldstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 5,5 m Fahrbahnbreite • Beginn Verkehrsberuhigter Bereich ca. 10m nach Einmündung
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden, im Sommer ggf. Konflikt mit Außengastronomie
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Stadtachse • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdiele, Drogerie im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Sedanplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenzustunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0-200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich von FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Verkehrsberuhigter Bereich, farbige Hervorhebung
Ergänzende Maßnahme:	Verkehrsberuhigten Bereich erweitern und Aufpflasterung hervorheben
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Teil der Stadtachse

Q17

Jörg-Ratgeb-Straße / Leopoldstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Ca. 5,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Beginn der Tempo-30-Zone ca. 10m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden, ggf. Konflikt mit Außengastronomie
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Stadtachse • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdiele, Drogerie im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Sedanplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist gering
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0-200 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>Quelle: Planersocietät, Bestandsbild</p>	
Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich von FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Verkehrsberuhigter Bereich
Ergänzende Maßnahme:	Verkehrsberuhigten Bereich aus der westlichen Jörg-Ratgeb-Straße erweitern
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Teil der Stadtachse

Q18

Dillsteiner Straße / Sedanplatz



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Ca. 13,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme B2 des LAP Pforzheim: 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist schwer erkennbar, sehr breiter Straßenraum • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden, ggf. Konflikt mit ruhendem Verkehr bzw. Bushaltestelle
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Stadtachse • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdielen, Drogerie im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Sedanplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist gering
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 300 - 400 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, an Haltestelle <input type="checkbox"/> nein
Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt da Maßnahmen zur Fahrbahnverengung / Mittelinsel nicht eingesetzt werden können
Empfohlene Querungsanlage:	Farbige Hervorhebung
Ergänzende Maßnahme:	Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer genauer definieren, Abzweig Dillsteiner Straße verdeutlichen
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Teil der Stadtachse



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Q19

Dillsteiner Straße / Weiherstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Ca. 5,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden, Konflikt mit ruhendem Verkehr
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Direkte Flussnähe, wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdielen, Drogerie im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist gering
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 - 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

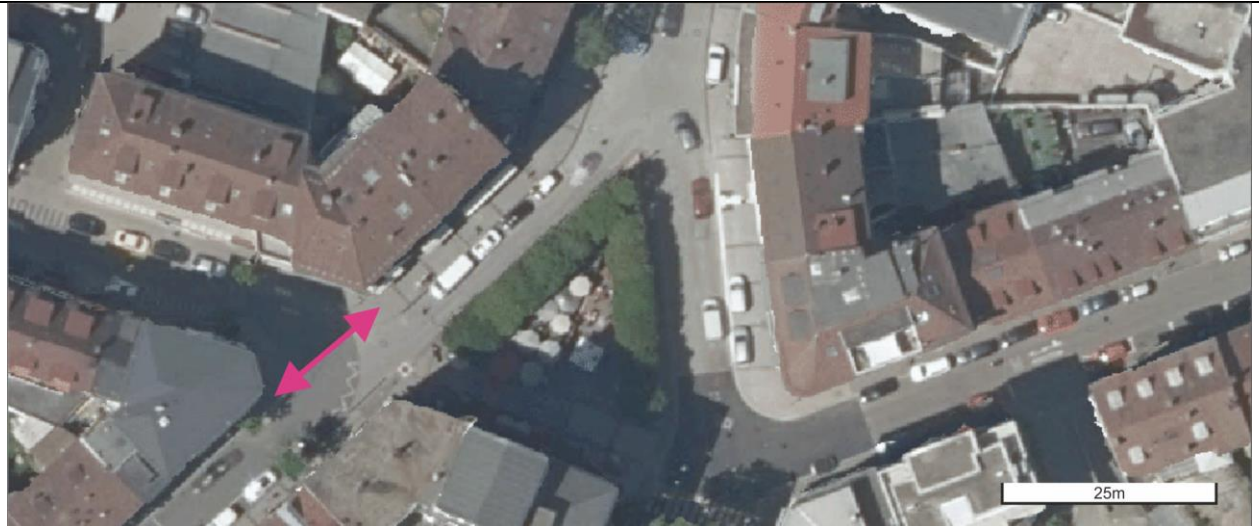


Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, freizuhaltende Flächen sind nicht vorhanden
Empfohlene Querungsanlage:	Verkehrsberuhigter Bereich
Ergänzende Maßnahme:	Knotenpunkt aufpflastern
Priorisierung:	■ ■ ■

Q19

Weiberstraße / Dillsteiner Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Einbahnstraße • Ca. 3,5 m Fahrbahnbreite, allerdings starke Aufweitung am Knotenpunkt • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden, Konflikt mit ruhendem Verkehr (Radabstellanlagen)
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Stadtachse • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdielen, Drogerie im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzzeitstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 - 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da keine freizuhaltenden Flächen vorhanden sind
Empfohlene Querungsanlage:	Verkehrsberuhigter Bereich
Ergänzende Maßnahme:	Knotenpunkt aufpflastern
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Teil der Stadtachse

Q20

Weierstraße / Bleichstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Beginn der Tempo-30-Zone ca. 15m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden, Konflikt mit ruhendem Verkehr
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Stadtachse • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Restaurants, Eisdiele, Drogerie im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Sedanplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 - 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0-200 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ</p>



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

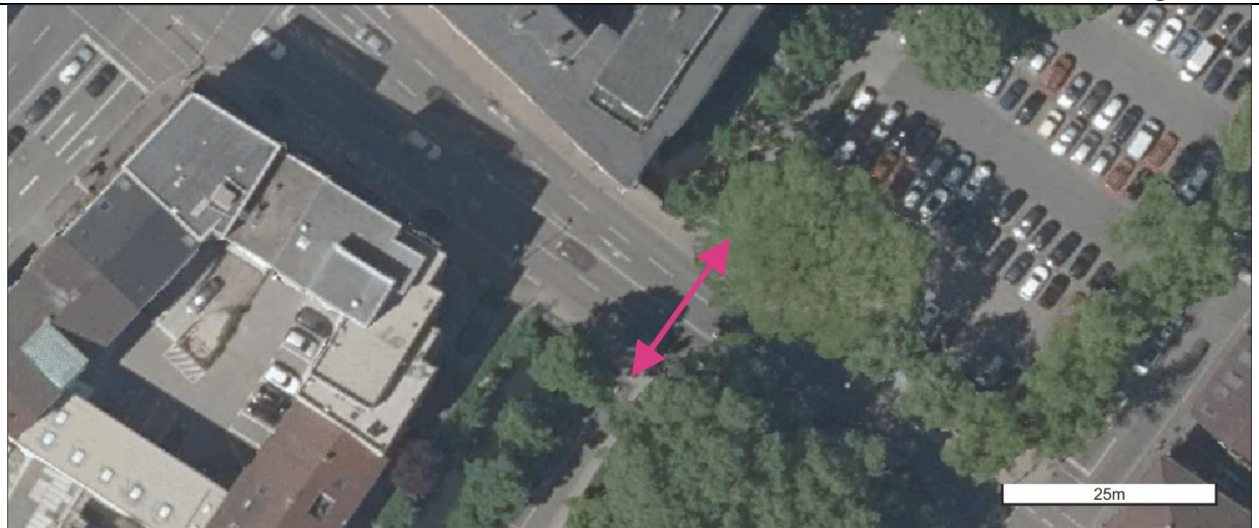


Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<p><input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich von FGÜ + freizuhaltende Flächen sind nicht vorhanden</p>
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	Ergänzung durch Poller zur Unterbindung von Falschparkern im Kreuzungsbereich
Priorisierung:	■ ■ ; Teil der Stadtachse

Q21

Jahnstraße / Werderstraße / Dr.-Brandenburg-Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Bundesstraße B463 • Straße mit Verbindungsfunktion • Mehr als einen Fahrstreifen, Zweirichtungsverkehr • Ca. 13,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme C2 des LAP Pforzheim: 40 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Kirchen, Kitas, Museum, Park im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Schmuckmuseum</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenzustunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • Über 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich von FGÜ + Straße mit mehr als einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
Empfohlene Querungsanlage:	Lichtsignalanlage
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Q22

Bleichstraße / Kanalstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, davon allerdings ein Fahrstreifen als Parkstreifen genutzt, Zweirichtungsverkehr • Ca. 13,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme B2 des LAP Pforzheim: 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind teilweise vorhanden, Konflikt mit dem ruhenden Verkehr
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Haupttroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Post, Stadtgarten, (in Zukunft: Supermarkt) im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 – 100 zu Fuß Gehende • 750 – 900 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> aktuell nicht erfüllt, da Straße mit mehr als einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
Empfohlene Querungsanlage:	Mittelinsel In Zukunft: Erweiterung denkbar mit Fußgängerüberweg
Ergänzende Maßnahme:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase), Reduzierung von Parkplätzen im direkten Knotenpunktbereich; Synergien mit kurzfristiger Sanierung im Zuge des LAP Pforzheim (Abschnitts-Nr.: 10) möglich
Priorisierung:	■ ■ ■

Q23

Kallhardtstraße / Kanalstraße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Einbahnstraße • Ca. 7,50 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone)
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle nicht vorhanden, Konflikte mit dem ruhenden Verkehr und dem Radverkehr
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil des Hauptroutennetzes „Fluss“ • Wichtige Querung im Fußverkehrsnetz • Wichtige Ziele wie Stadtgarten, Museum im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist gering
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 – 50 zu Fuß Gehende • 0 – 200 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Vorziehen der Seitenräume (Gehwegnase)
Ergänzende Maßnahme:	Reduzierung von Parkplätzen im direkten Knotenpunktbereich
Priorisierung:	■ ■ ■

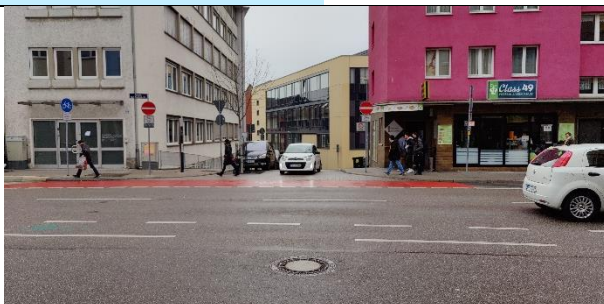
Q24

Theaterstraße / Östliche Karl-Friedrich-Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Ein Fahrstreifen, Einbahnstraße • Ca. 5,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, Beginn der Tempo-30-Zone ca. 10m versetzt
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer wartepflichtigen Zufahrt • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist schwer erkennbar, Querungsstelle liegt auf Kuppe • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind nicht vorhanden, Konflikt mit ruhendem Verkehr und Straßengrün
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Kreativachse • Wichtige Ziele wie Kirche, Rathaus, Kitas, Schulen im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Marktplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 50 – 100 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 200 – 300 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen + Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung <input type="checkbox"/> nein



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt	<input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, Fläche für FGÜ nicht verfügbar
Empfohlene Querungsanlage:	Gehwegüberfahrt	
Ergänzende Maßnahme:	Bereits vorhandenes Pflasterband in durchgängige Gehwegüberfahrt umwandeln	
Priorisierung:	■ ■ ■ ; Teil der Kreativachse	

Q25

Schulberg / Östliche Karl-Friedrich-Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Erschließungsfunktion • Keine Fahrstreifenaufteilung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,0 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer wartepflichtigen Zufahrt • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Kirchen im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Marktplatz</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 - 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 0 – 200 Kfz (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Verkehrsstärke liegt nicht im Einsatzbereich für FGÜ



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> nicht erfüllt, da Verkehrsstärke nicht im Einsatzbereich für FGÜ
Empfohlene Querungsanlage:	Gehwegüberfahrt
Ergänzende Maßnahme:	
Priorisierung:	■ ■ ■

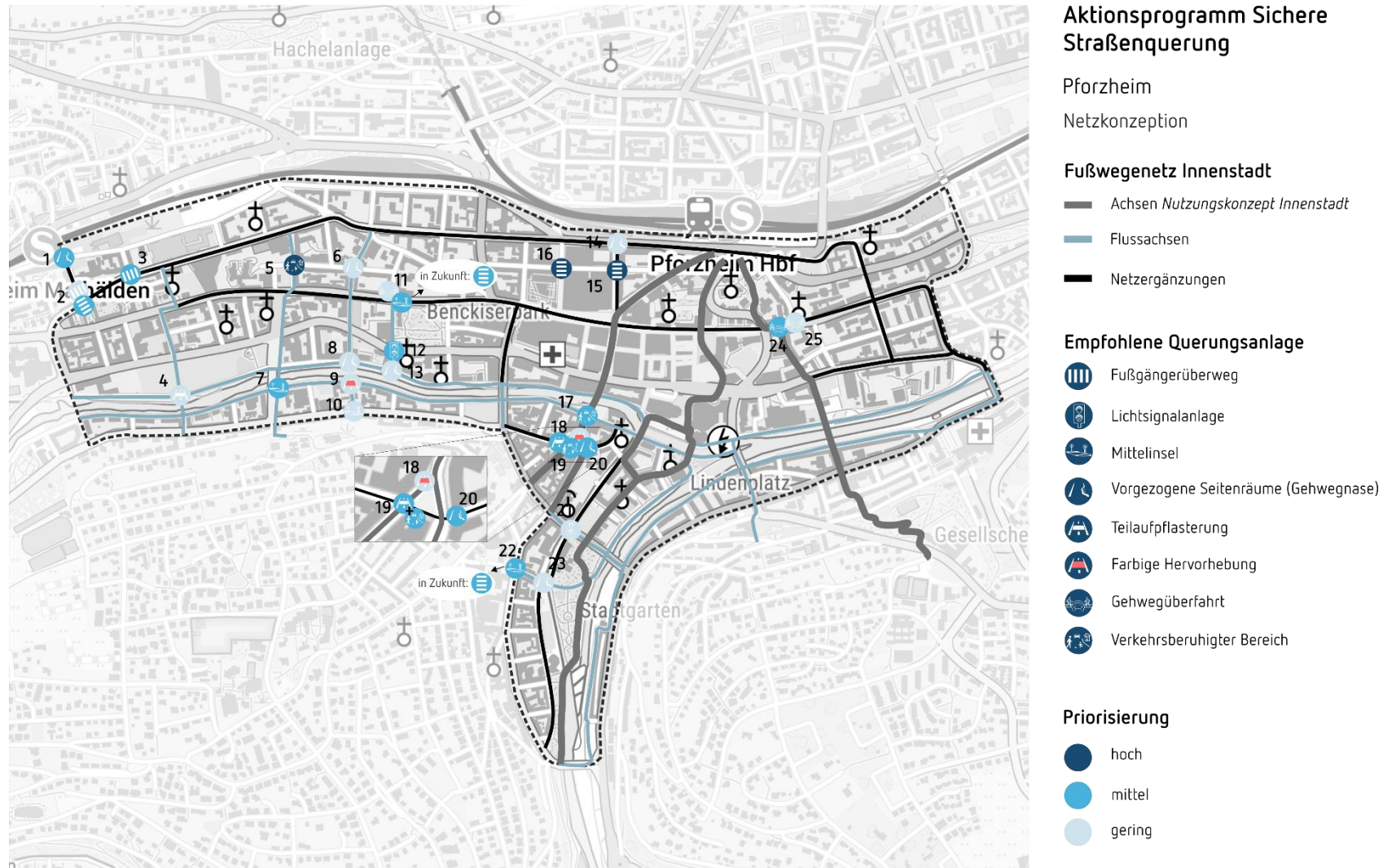
3.4.2 Maßnahmenvorschläge: Übersicht

Die Vorschläge des FGÜ-Konzepts basieren auf Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Beteiligungsbausteine. Die Maßnahmen stellen Empfehlungen dar, wofür eine ausführliche Planung notwendig ist. Änderungen im weiteren Prozessverlauf sind deshalb möglich. Es wird nicht möglich sein, jeden einzelnen Fußgängerüberweg oder sonstige Querungsanlage kurzfristig umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten in der Verwaltung. Neben dem zeitlichen Aspekt werden zunächst auch die finanziellen Grundlagen geschaffen werden müssen. Eine erste wichtige Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen stellt die Priorisierung dar. Die Priorisierung unterteilt sich in drei Stufen von hoch bis geringe Priorität. Maßnahmen die mit einer hohen Priorität eingestuft werden, sind in Bereichen in denen besonders Schutzbedürftige häufig queren, diese sind Maßnahmen mit geringerer Priorität vorzuziehen.

Tabelle 2: Übersicht der Maßnahmenvorschläge

Nr.	Straßenname	Verortung	Querungsanlage	Priorisierung
Q1	Frankstraße	Baumannstraße	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q2	Antoniusstraße	Maximilianstraße (westlich)	Fußgängerüberweg	■ ■ ■
	Antoniusstraße	Maximilianstraße (nördlich)	Fußgängerüberweg	■ ■ ■
Q3	Kochstraße	Maximilianstraße	Fußgängerüberweg	■ ■ ■
Q4	Simmlerstraße	Höhe Steubensteg	Farbige Hervorhebung	■ ■ ■
Q5	Osterfeldstraße	Neßlerstraße (östlich)	Verkehrsberuhigter Bereich	■ ■ ■
Q6	Osterfeldstraße	Belfortstraße (westlich)	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q7	Benckiserstraße	Steubenstraße	Mittelinsel	■ ■ ■
Q8	Simmlerstraße	Belfortstraße (westlich)	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q9	Steubenstraße	Irenicusstraße (westlich)	Farbige Hervorhebung	■ ■ ■
Q10	Kaiser-Friedrich-Straße	Irenicusstraße (westlich)	Mittelinsel	■ ■ ■
Q11	Westliche Karl-Friedrich-Straße	Pestalozzi-Straße (östlich)	Mittelinsel In Zukunft: Erweiterung denkbar mit Fußgängerüberweg	■ ■ ■
	Westliche Karl-Friedrich-Straße	Pestalozzi-Straße (nördlich)	Gehwegüberfahrt	■ ■ ■
Q12	Zerrennerstraße	Fröbelstraße (westlich)	Lichtsignalanlage	■ ■ ■
Q13	Simmlerstraße	Fröbelstraße (westlich)	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q14	Museumstraße	Luisenstraße	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q15	Poststraße	Kiehnlestraße (westlich)	Fußgängerüberweg	■ ■ ■
Q16	Museumstraße	Kiehnlestraße (westlich)	Fußgängerüberweg	■ ■ ■
Q17	Jörg-Ratgeb-Straße	Leopoldstraße (westlich)	Verkehrsberuhigter Bereich	■ ■ ■
	Jörg-Ratgeb-Straße	Leopoldstraße (östlich)	Verkehrsberuhigter Bereich	■ ■ ■
Q18	Dillsteiner Straße	Sedanplatz	Farbige Hervorhebung	■ ■ ■
Q19	Dillsteiner Straße	Weierstraße (nördlich)	Verkehrsberuhigter Bereich + Aufpflasterung	■ ■ ■
	Dillsteiner Straße	Weierstraße (westlich)	Verkehrsberuhigter Bereich + Aufpflasterung	■ ■ ■
Q20	Weierstraße	Bleichstraße	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q21	Jahnstraße	Werderstraße	Lichtsignalanlage	■ ■ ■
Q22	Bleichstraße	Kanalstraße (südlich)	Mittelinsel	■ ■ ■
			In Zukunft: Erweiterung denkbar mit Fußgängerüberweg	■ ■ ■
Q23	Kallhardtstraße	Kanalstraße	Vorziehen der Seitenräume	■ ■ ■
Q24	Theaterstraße	Östliche Karl-Friedrich-Straße	Gehwegüberfahrt	■ ■ ■
Q25	Schulberg	Östliche Karl-Friedrich-Straße	Gehwegüberfahrt	■ ■ ■

Abbildung 34: Übersicht der Maßnahmenvorschläge im Untersuchungsgebiet in Pforzheim



3.4.3 Maßnahmenvorschläge: Weitergehende Betrachtung

Altstädter Kirchenweg

Auf Grundlage der Datenauswertung, der Bestandsanalyse sowie Abstimmungsterminen wurde ein Fußwegebedarfsplan erstellt und wichtige Fußwegeachsen ermittelt. Hierbei wurden Netzlücken im Bereich Querungen betrachtet, die den Querungsbedarf in der Kommune darstellen. Dabei lag in der Stadt Pforzheim der Fokus auf der Verknüpfung bzw. Anbindung der Flüsse und der Achsen entlang der Flüsse sowie einer Integration der im Rahmen des *Nutzungskonzepts Innenstadt* identifizierten wesentlichen Fußverkehrsachsen in der Innenstadt.

Daraus ergeben sich folgende Schritte im Planungsprozess³:

1. Bedeutende Ziele des Fußverkehrs in unmittelbarer Umgebung
2. Analyse des Bestandes der Kfz-Infrastruktur
3. Analyse des Bestandes der Fußgängerinfrastruktur und vorhandener Querungsanlagen
4. Aufzeigen möglicher Querungsbeziehungen
5. Abgleich mit dem Bestand

Der Bereich um die Altstadtkirche St. Martin und die Querungen über den Altstädter Kirchenweg liegen am östlichen Rande des Untersuchungsbereichs. Analog zu den sich ergebenden fünf Schritten werden nachfolgend Ausschnitte aus der Gesamtkarte für den entsprechenden Bereich gezeigt.

Abbildung 35: Ziele des Fußverkehrs



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

³ Vgl. dazu auch Abbildungen Abbildung 35 – Abbildung 38

Abbildung 36: Bestand Kfz-Infrastruktur



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 37: Bestand Querungsanlagen



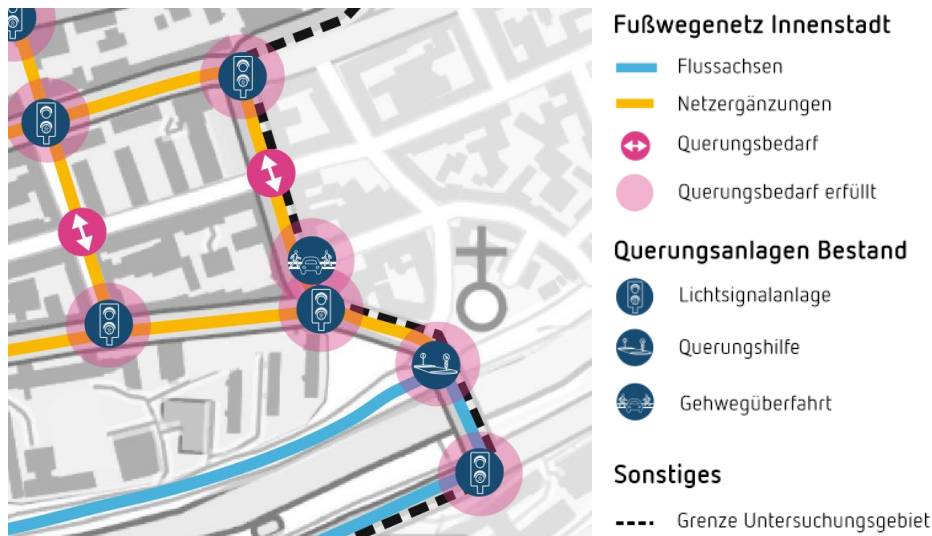
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 38: Bedarfsnetz Fußverkehr und Querungsbedarf



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 39: Abgleich mit dem Bestand



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Auf der Achse Altstädter Straße/Altstädter Kirchenweg/Parkstraße zeigt sich zwischen Knotenpunkt Kanzlerstraße und Knotenpunkt Östliche Karl-Friedrich-Straße an vier Punkten Querungsbedarf für den Fußverkehr. An drei dieser Punkte wird der Bedarf durch das Vorhandensein einer Lichtsignalanlage für den Fußverkehr erfüllt. An der vierten Stelle, auf Höhe der Altstadtkirche, wird dem Fußverkehr eine Mittelinsel zur Verfügung gestellt. Auch hier ist der Grundbedarf erfüllt. Die momentane Ausführung ist dabei nur eingeschränkt fußverkehrsfreundlich. Ohne bauliche Veränderungen ist hier allerdings aktuell keine andere Möglichkeit zur Querung denkbar.

Prüfung Fußgängerüberweg

Aktuell befinden sich im Straßenquerschnitt Altstädter Kirchenweg im Bereich der Mittelinsel zwei Fahrspuren pro Richtung. **Die Installation eines Fußgängerüberwegs ist daher nicht möglich.**

Sollte es in diesem Bereich zu einer Umgestaltung und Reduzierung auf eine Fahrspur pro Richtung kommen, müssen vor der Installation eines Fußgängerüberwegs noch folgende Aspekte beachtet werden. Bei Nichtbeachtung ist auch dann eine Installation nicht möglich.

- **Einhaltung der Grenzen der Verkehrsstärken von Kfz-Verkehr und Fußverkehr**

Zur Installation eines Fußgängerüberwegs darf eine Kfz-Verkehrsstärke 900 Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs nicht überschritten werden. Durch das Vorhandensein einer Mittelinsel werden die Fahrrichtungen separat betrachtet, es gilt die jeweils stärker belastete Kfz-Fahrtrichtung. Durch eine bauliche Veränderung und eine Verengung auf eine Spur verändern sich auch die Verkehrsbelastungszahlen. Deshalb kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

- **Einhaltung der notwendigen Sichtbeziehungen.**

Bei der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf dem Altstädter Kirchenweg ist eine Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs von 100m, eine Sichtweite von 50m von bzw. auf die Warteflächen sowie eine Haltesichtweite von 35m zu gewährleisten. Durch die kurvenreiche Straßenführung des Altstädter Kirchenweg/Parkstraße könnte dies eine Einschränkung darstellen.

- **Koordinierung der Lichtsignalanlagen**
Fußgängerüberwege dürfen nicht auf Straßen mit koordinierten Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) angelegt werden. Ist dies der Fall, so ist eine Installation nicht möglich.
- **Abstand zu Lichtsignalanlagen**
In unmittelbarer Entfernung befinden sich Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr an den Knotenpunkten Altstädter Str./Kanzlerstr./Holzgartenstr. und Altstädter Kirchenweg/Parkstr. (Entfernung zur Mittelinsel: < 100m). Eine Anlage von Fußgängerüberwegen in einem geringeren Abstand von 200m zu Lichtsignalanlagen ist möglich, wenn gewährleistet wird, dass kein Rückstau von der Lichtsignalanlage die Sichtfelder auf den Fußverkehr am Fußgängerüberweg einschränkt. Dies sollte geprüft werden.
- **Einhaltung der baulichen Ausgestaltung**
An Fußgängerüberwegen müssen die Beleuchtungskriterien erfüllt werden, dies ist ggf. durch eine zusätzliche Beleuchtung sicherzustellen. An der Stelle müssen daher die Möglichkeiten gegeben sein diese Beleuchtung zu installieren.
Des Weiteren müssen neuangelegte Fußgängerüberwege barrierefrei ausgebaut sein.

Maßnahmenübersicht Kiehnlestraße

In der Kiehnlestraße in der nördlichen Innenstadt liegen zwei Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe, an denen Querungsbedarf auf verschiedenen Querungsbeziehungen herrscht. An beiden Stellen wurde auf Grund von Anregungen aus der Bevölkerung über die Einrichtung von Fußgängerüberwegen nachgedacht. Die Kiehnlestraße weist durch ihre Lage im Stadtzentrum in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone und dem Hauptbahnhof sowie durch einige wichtige Quell- und Zielorte des Fußverkehrs, wie z.B. das Hilda-Gymnasium eine hohe Fußverkehrsfrequenz auf und Querungsbedarf wird an einigen Stellen deutlich. Auf Grund dessen wurden bereits einige Maßnahmen getroffen: Unter anderem befindet sich am Knotenpunkt Museumstraße am östlichen Knotenpunktarm ein Fußgängerüberweg. Des Weiteren wurden im Verlauf der Kiehnlestraße Bremschwellen (Berliner Kissen) montiert um die Geschwindigkeit zu regulieren und zu senken.

Abbildung 40: Übersicht Umgebung Kiehnlestraße



Quelle: Planersocietät

Bei der Beteiligung der Verwaltung am 16. Juni 2021 wurde dieser Straßenabschnitt diskutiert. Die Ergebnisse werden in Abbildung 41 dargestellt und im Folgenden genauer beschrieben.

Abbildung 41: Übersicht mögliche Maßnahmen Kiehnlestraße



Quelle: Planersocietät

Kiehnlestraße / Museumsstraße

- Querung nördlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm ist aktuell kein Fußgängerüberweg möglich, da die Einbahnstraße mit zwei Fahrspuren ausgebildet ist. Der benachbarte Knotenpunkt Luisenplatz zeichnet sich durch längere Umlaufphasen aus, daher kann es in der Museumsstraße auch zu Rückstaus kommen. Auch dies spricht gegen die Anlage eines Fußgängerüberwegs. Zusätzlich dazu ist die Entfernung zu dieser Lichtsignalanlage geringer als 60m und damit grundsätzlich verträglich. Von einer Querungsanlage wird daher an dieser Stelle abgesehen.
- Querung östlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm ist bereits ein Fußgängerüberweg eingerichtet. Es wird empfohlen diesen barrierefrei auszubauen und beispielsweise taktile Leitelemente für blinde und sehingeschränkte Personen anzubringen.
- Querung südlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm ist die Querung grundsätzlich bereits gut verträglich, da in diesem Bereich eine sehr geringe Verkehrsstärke herrscht (Ausfahrt Parkgarage Schlöfle-Galerie). Eine zusätzliche Querungsanlage wird nicht empfohlen.
- Querung westlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm wird die Prüfung der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs empfohlen. Dazu müssen alle Anforderungen erfüllt sein, beispielsweise die notwendigen Verkehrsstärken eingehalten werden. Im Zuge der Installation eines Fußgängerüberwegs würde an dieser Stelle der vorhandene Kraftrad-Parkplatz entfallen, um dem Fußverkehr eine ausreichende Wartefläche zur Verfügung zu stellen und um gute Sichtbeziehungen an der Querungsstelle gewährleisten zu können. In einer an

das Aktionsprogramm möglichen anschließenden Detailplanung sollten in diesem Bereich auch unterirdische Kabelschächte beachtet werden.

Kiehnlestraße / Poststraße

- Querung nördlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm wird keine Querungsanlage vorgesehen. Der Wegebeziehung der Schülerinnen und Schüler zwischen Busbahnhof und Hilda-Gymnasium soll in Zukunft über die südliche Straßenseite der Kiehnlestraße abgewickelt werden. Der Fußverkehr wird auf dieser Straßenseite zwischen Hauskante und ruhendem Verkehr geführt, es liegen keine Einfahrten auf dem Weg. So können Konflikte zwischen Schülerverkehr und den Gehweg-überfahrenden-Fahrzeugen (Einsatzfahrzeuge des Polizeipräsidiums, Druckerei-Lieferverkehr) vermieden werden. Auch in Fortführung stellt die südliche Straßenseite die besseren Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt Kiehnlestraße / Bahnhofstraße.

- Querung östlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm wird keine Querungsanlage vorgesehen. Es liegen keine notwendigen Querungsbeziehungen vor.

- Querung südlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm ist die Querung grundsätzlich bereits gut verträglich, da in diesem Bereich sehr geringe Verkehrsstärken herrschen. Eine Querungsanlage wird nicht empfohlen. Die Umgestaltung der Poststraße in einen verkehrsberuhigten Bereich oder einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich wäre als ergänzende Maßnahme denkbar.

- Querung westlicher Knotenpunktarm:

An diesem Knotenpunktarm wird die Prüfung der Einrichtung eines Fußgängerüberwegs empfohlen. Dazu müssen alle Anforderungen erfüllt sein, beispielsweise die notwendigen Verkehrsstärken eingehalten werden. Um an der Querungsstelle gute Sichtbeziehungen für den Fußverkehr gewährleisten zu können, wird empfohlen den Seitenraum auf der südlichen Straßenseite vorzuziehen. Zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ist auch die entsprechende Beleuchtung notwendig, bei der Installation von Leuchtmitteln in diesem Bereich sollte das vorgezogene Dach des Hauses Poststraße 5 beachtet werden.

3.4.4 Ergänzende Maßnahmen des FGÜ-Konzepts

Steckbriefe Querungsstellen außerhalb des Untersuchungsbereichs

Die Bürger:innen der Stadt Pforzheim konnten während der Laufzeit des Aktionsprogramms weitere Stellen nennen, an denen ein Querungsbedarf besteht. Zu diesen wird im Folgenden eine kurze Einschätzung abgegeben. Vor dem Ausspruch einer Empfehlung zur Installation eines Fußgängerüberwegs sollten alle Stellen allerdings noch einmal geprüft und analysiert werden.

Die beiden Stellen Z1 und Z5 werden exemplarisch auch mit einem Steckbrief ausgeführt.

Übersicht Querungsstellen (Zusatz)

Nr.	Straßenname	Verortung
Z1	Vogesenallee	Werner-Siemens-Straße / Gustav-Rau-Straße
Z2	Vogesenallee	Postwiesenstraße
Z3	Vogesenallee	Spichernstraße
Z4	Vogesenallee	Weißenburgstraße
Z5	Tiergartenstraße	Straße des 3. Husarenregiments / Hagenschießstraße
Z6	Strietweg	Breslauer Straße
Z7	Bernhardstraße	Wolfsbergsallee
Z8	Friedrich-Ebert-Straße	Brettener Straße
Z9	Am Hauptgüterbahnhof	

Z1 Vogesenallee Werner-Siemens-Straße / Gustav-Rau-Straße



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße • Straße mit Verbindungsfunktion • Ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 16 m Fahrbahnbreite, inkl. 2,5 m Mittelinsel + 3,5 m Sperrfläche • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Kreuzung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Kindergarten und Schule im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Werner-Siemens-Straße</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist mittel
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 – 50 zu Fuß Gehende • 450 – 600 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja, regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen + Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg mit Mittelinsel
Ergänzende Maßnahme:	Umgestaltung des Knotenpunktes (Verringerung der Knotenpunktdien, Neugestaltung Sperrfläche)
Priorisierung:	■ ■ ■ , Anmerkung aus der Bürgerschaft

Z2 Vogesenallee Postwiesenstraße

- Die einzelnen Straßenquerschnitte weisen derzeit eine Fahrbahnbreite außerhalb des Einsatzbereichs von Fußgängerüberwegen auf. Der Einsatz eines Fußgängerüberwegs ist an den Knotenpunktarmen nur mit Mittelinseln bzw. vorgezogenen Seitenräumen bzw. einer Kombination von beidem möglich. Mittelinseln sind in den entsprechenden Straßenräumen bereits vorhanden.
- In allen Straßenabschnitten finden sich Sperrflächen. Es ist möglich einen FGÜ über eine Sperrfläche anzulegen, allerdings sollte diese dann unterbrochen werden.
- Die Sichtbeziehungen sollten an allen Knotenpunktarmen erfüllt sein.
- Zur Verkehrsstärke kann zu diesem Knotenpunkt keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist eine Mindestverkehrsstärke von 200 Fahrzeugen in der Spitzenstunde des Fußverkehrs notwendig.
- Auf Grund der Nähe zu Schulen (Reuchlin-Schule, Goethe-Schule) ist das regelmäßige Queren von besonders schutzbedürftigen Personen an diesem Knotenpunkt wahrscheinlich. Deswegen ist an dieser Stelle eine Installation eines Fußgängerüberwegs auch bei geringeren Fußverkehrsstärken möglich.
- Ähnlich wie im Steckbrief zum Knotenpunkt Vogesenallee / Werner-Siemens-Straße wird auch für diesen Knotenpunkt eine Umgestaltung vorgeschlagen. Hier lassen sich auch Symbioseeffekte mit der Einrichtung eines FGÜs herstellen. Vor allem die Verringerung der Knotenpunktradien oder die Neugestaltung der Sperrflächen sind hier anzuführen.
- Zu beachten sind die beiden Haltestellen am westlichen und nördlichen Knotenpunktarms. Diese schränken die Möglichkeit zur Anlage eines FGÜs ein. Je nach Platzverhältnissen vor Ort ist eine Installation in Kombination möglich.

Z3 Vogesenallee Spichernstraße

- Eine Installation eines FGÜs über die Spichernstraße ist aktuell **nicht** möglich, da diese im Knotenpunktbereich eine Aufweitung besitzt und mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgebildet ist. Ein FGÜ darf über maximal eine Fahrspur je Fahrtrichtung angelegt werden.
- Sollte es in der Spichernstraße zu einer Reduktion auf einen Fahrstreifen kommen, ist weiterhin die Breite der Fahrbahn (ca. 15,0m) zu beachten. Die Installation eines FGÜs ist dann nur in Kombination mit einer Mittelinsel möglich, die Mittelinseln sind in den entsprechenden Straßenräumen bereits vorhanden.
- Für die Installation eines FGÜs über die Vogesenallee sollten die verkehrlichen Voraussetzungen geprüft werden. Da sich im weiteren Verlauf der Vogesenallee (Höhe Knotenpunkt Schwarzwaldstraße) bereits ein FGÜ befindet, kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsstärke auch an diesem Knotenpunkt im Einsatzbereich für FGÜ liegt. Grundsätzlich ist eine Mindestverkehrsstärke von 200 Fahrzeugen in der Fußgänger-Spitzenstunde notwendig.
- Die Sichtbeziehungen sollten an allen Knotenpunktarmen erfüllt sein.

- Auf Grund der Nähe zu Schulen (Reuchlin-Schule, Goethe-Schule) ist das regelmäßige Queren von besonders schutzbedürftigen Personen an diesem Knotenpunkt wahrscheinlich. Deswegen ist an dieser Stelle eine Installation eines Fußgängerüberwegs auch bei geringeren Fußverkehrsstärken möglich.

Z4 Vogesenallee Weissenburgstraße

- Bei der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Vogesenallee ist eine Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs von 50m, eine Sichtweite von 30m von bzw. auf die Warteflächen sowie eine Haltesichtweite von 15m zu gewährleisten.
- Auf Grund der Nähe zu einer Kita ist das regelmäßige Queren von besonders schutzbedürftigen Personen an diesem Knotenpunkt wahrscheinlich.
- Zu beachten ist die sich in der Nähe befindende Haltestelle *Vogesenallee*, dadurch sinken ebenfalls die notwendigen Fußverkehrsstärken für einen Fußgängerüberweg.
- Zur Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs kann keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist eine Mindestverkehrsstärke von 200 Fahrzeugen in der Fußgänger-Spitzenstunde notwendig.

25 **Tiergartenstraße** **Straße des 3. Husarenregiments / Hagenschießstraße**



Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: <https://www.geoportal-bw.de>

Merkmale der Straße:	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb geschlossener Ortschaften • Gemeindestraße; Straße mit Erschließungsfunktion • Ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Zweirichtungsverkehr • Ca. 7,5 m Fahrbahnbreite • Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, mit Einführung der Maßnahme D2 des LAP Pforzheim: 30 km/h • Es liegen Planungen zur Umgestaltung des Knotenpunkts in einen Kreisverkehrsplatz vor
Merkmale der Querungsstelle:	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich einer Kreuzung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen • Der Fußverkehr wird beidseitig auf einem Gehweg geführt • Querungsstelle ist frühzeitig erkennbar • Freizuhaltende Flächen vor und nach der Querungsstelle sind vorhanden • Fahrbahn wird an der Querungsstelle durch Markierungen und Poller verengt
Bedeutung für den Fußverkehr:	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Ziele wie Schule und Kita im direkten Umfeld • Haltestelle <i>Tiergartenstraße</i> im direkten Umfeld • Bündelungseffekt ist hoch
Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • 0 – 50 zu Fuß Gehende (Hochrechnung nach Beobachtung / Stichprobe) • 450 - 600 Kfz (Zählung / Verkehrsmodell)
Innerhalb des Einsatzbereichs für FGÜ:	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja, Haltestelle + regelmäßige Querung von besonders Schutzbedürftigen + Straße ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p>



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild



Quelle: Planersocietät, Bestandsbild

Voraussetzung für FGÜ:	<input checked="" type="checkbox"/> erfüllt	<input type="checkbox"/> nicht erfüllt
Empfohlene Querungsanlage:	Fußgängerüberweg	
Ergänzende Maßnahme:	Beim Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz: Querungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberweg ausbauen	
Priorisierung:	■ ■ ■	

Z6 Strietweg Breslauer Straße

- Eine Installation eines FGÜs über den Strietweg (westlicher Knotenpunktarm) ist aktuell **nicht** möglich, da der Strietweg mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ausgebildet ist. Der Einsatz eines FGÜ kann nur bei Straßen mit je einer Fahrspur pro Fahrtrichtung erfolgen.
- Im Strietweg (östlicher Knotenpunktarm) ist die dortige Haltestelle *Breslauer Straße* zu beachten. Bei Haltestellen des ÖPNV ist der Einsatz von Fußgängerüberwegen auch bei geringeren Stärken des Fußverkehrs möglich. Bei Busbuchten sollten Fußgängerüberwege in Fahrtrichtung vor der Haltestelle angelegt werden, um gewährleisten zu können, dass der querende Fußverkehr nicht von haltenden Bussen verdeckt wird. Eine Installation eines FGÜs ist daher nur mit Versetzung der Haltestelle möglich.
- In der Breslauer Straße stellt die dortige Haltestelle *Breslauer Straße* eine Einschränkung bei der Anlage eines FGÜs dar. Ein FGÜ an dieser Stelle würde neben einem Kraftfahrzeugstreifen auch über einen mit dem Zeichen 245 StVO gekennzeichneten Bussonderfahrstreifen queren. Dies ist **nicht** möglich.

Z7 Bernhardstraße Wolfsbergallee

- Nördlich des Knotenpunktes befindet sich in der Wolfsbergallee keine Fortführung des Gehwegs, daher ist an dieser Stelle eine Installation eines FGÜ **nicht** möglich, da eine Voraussetzung für Fußgängerüberwege ist, dass beidseitig Fußwege vorhanden sind.
- Südlich des Knotenpunktes ist an dieser Stelle eventuell eine andere Querungsanlage zielführender.
- Bei der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Bernhardstraße ist eine Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs von 100m, eine Sichtweite von 50m von bzw. auf die Warteflächen sowie eine Haltesichtweite von 35m zu gewährleisten. Durch die Kurve im Übergang Friedrich-Ebert-Straße/Bernhardstraße könnte dies eine Einschränkung darstellen.
- Zur Verkehrsstärke kann zu diesem Knotenpunkt keine Aussage getroffen werden.
- Zu beachten ist die sich in der Nähe befindende Haltestelle *Wolfsbergallee*.

Z8 Friedrich-Ebert-Straße Brettener Straße

- An Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt ist die Installation eines FGÜs über die bevorrechtigte Straße (in diesem Fall Friedrich-Ebert-Straße) **nicht** möglich.

Z9 Am Hauptgüterbahnhof

- Fußgängerüberwege werden angelegt, um dem Fußverkehr an punktuellen Querungsstellen das Queren sicher zu ermöglichen und Querungen zu bündeln. In einem Bereich mit einer hohen Ladefrequenz auf beiden Straßenseiten (wie sie in der Straße *Am Hauptgüterbahnhof* zu finden ist) ist allerdings keine punktuelle, sondern eine flächige Querung des Fußverkehrs zu erwarten. Daher sollte eine andere Querungsanlage gewählt werden. Möglich wäre an dieser Stelle auch über einen

verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) nachzudenken, da dieser die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer in einer solchen Umgebung abbildet.

- Zur Verkehrsstärke kann in dieser Straße keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich ist eine Mindestverkehrsstärke von 200 Fahrzeugen in der Fußgänger-Spitzenstunde notwendig.

Regelmäßige Kontrolle von Querungsanlagen

Für die Sicherheit ist der Zustand der Fußgängerinfrastruktur und insbesondere von Querungsanlagen von besonderer Bedeutung. Daher sollten in regelmäßigen Abständen Überprüfungen stattfinden, um eine barrierefreie Nutzung, sowie die Sichtbarkeit durch Markierungen und Beleuchtung gewährleisten zu können. Insbesondere auf Wegen, die eine häufige Nutzung durch besonders Schutzbedürftige erfahren sollten die Querungsanlagen gemäß den aktuell geltenden Regelwerken (FGÜ-Leitfaden BW, EFA, R-FGÜ, RiLSA, HBV-A) sowie der Gesetzeslage (StVO) angepasst und ausgeführt werden. Ein Beispiel für einen Handlungsbedarf bietet ein Fußgängerüberweg in der Bleichstraße auf Höhe der Kallhardtstraße. Neben einer geringen Beleuchtung und einem nicht-barrierefreien Ausbau führt dieser Fußgängerüberweg neben einem Kraftfahrzeugstreifen auch über einen mit dem Zeichen 245 StVO gekennzeichneten Bussonderfahrstreifen und verletzt damit die in den R-FGÜ formulierten und in der VwV-StVO zu §26, 3 und 5 vorgeschriebenen Einsatzkriterien. Eine Prüfung der Umgestaltung ist an dieser Stelle empfehlenswert.

Abbildung 42: Fußgängerüberweg in der Bleichstraße



Quelle: Planersocietät

Barrierefreiheit

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit an Querungsstellen zu. Im Stadtgebiet Pforzheim finden sich einige Querungsstellen, im besonderen auch Fußgängerüberwege, die nicht barrierefrei ausgebaut sind oder an denen keine Bodenindikatoren angebracht sind. Zur Erhöhung der Barrierefreiheit sollten diese angebracht und die entsprechenden Stellen nachgebessert werden. Die Stadt Pforzheim besitzt bereits ein einheitliches örtliches Design, sodass mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung und Verständlichkeit vereinfacht wird. Es liegen sowohl Detailzeichnungen für getrennte und gemeinsame Überquerungsstellen vor, die Ausführungen entsprechen dabei den geltenden DIN-Normen.

Abbildung 43: Vergleich barrierefreier / nicht barrierefreier Fußgängerüberweg in Pforzheim

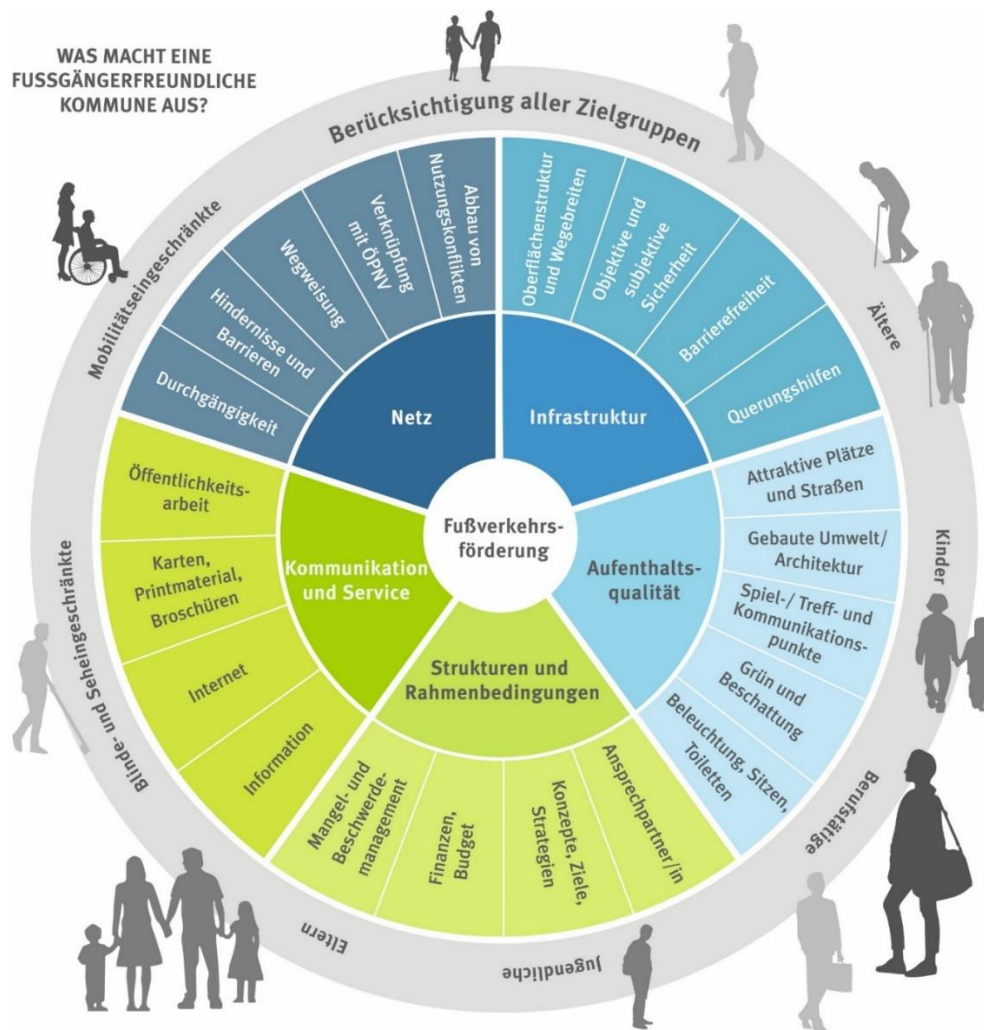


Quelle: Planersocietät, links: Kaiser-Friedrich-Straße; rechts: Maximilianstraße

4 Weitere Schritte in der kommunalen Fußverkehrsförderung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „Zufußgehens“ hinausragt (Abbildung 44).

Abbildung 44: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Ausgehend von dem erstellten FGÜ-Konzept empfiehlt es sich, für das gesamte Gemeindegebiet auf Grundlage einer systematischen und umfassenderen Bestandsanalyse ein ganzheitliches **Konzept für den Fußverkehr**⁴ zu entwickeln, das neben dem Querverkehr v. a. auch den Längsverkehr betrachtet und sowohl qualitative als

⁴ Auf Antrag können verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gefördert werden. Dabei ist die Verkehrswichtigkeit von solchen Infrastrukturen durch ein aussagekräftiges Rad- bzw. Fußverkehrskonzept nachzuweisen, welche eine Netzkonzeption beinhalten. (vgl. LGVFG § 2 Nr. 1g und VwV-LGVFG Besonderer Teil 2.5.1) Fußverkehrskonzepte können durch die LGVFG ebenfalls gefördert werden (Siehe Konzeptförderung)

auch quantitative Ziele festlegt sowie eine zeitweilige Fokussierung⁵ schafft. Im Rahmen eines solchen Konzeptes könnten auch Zielkonflikte, die sich aus Maßnahmen bezüglich des Kfz-Verkehrs und aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs ergeben (bzw. direkt damit zusammenhängende Aspekte wie der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität oder der Standortentwicklung) aufgenommen werden.

Der Fußverkehr mit seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsteilnehmern bzw. Handlungsfeldern, wie Tiefbau oder Ordnungsrecht, setzt eine gute Kommunikation innerhalb der Verwaltung voraus, aber auch eine **stetige Weiterbildung** vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Möglichkeiten (z. B. FGÜ-Leitfaden BW).

Die ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die dann geplanten Maßnahmen ist eine grundlegende Voraussetzung. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs (und insbesondere die Herausstellung der zahlreichen Synergieeffekte für eine nachhaltige Kommunalentwicklung) zu betonen. Sofern dies noch nicht vorhanden ist, gilt es langfristig einen eigenen **Haushaltstitel** für den Fußverkehr zu verstetigen, um den Fußverkehr auch über Querungsanlagen hinaus auf lange Sicht als wichtige Mobilitätsform zu etablieren und weiter zu fördern.

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

⁵ Wird der Fußverkehr im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Gesamtkonzepts betrachtet, soll auf eine gleichwertige Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel geachtet und eine Vernachlässigung des Umweltverbunds und insbesondere des Fußverkehrs vermieden werden.

5 Zusammenfassung

Mit der Teilnahme am *Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung* hat die Stadt Pforzheim einen weiteren Schritt im Hinblick auf die Umsetzung zusätzlicher Fußgängerüberwege gemacht. Durch Erarbeitung eines FGÜ-Konzepts ist ein Fußwegenetz mit 25 Querungsstellen entstanden, dabei werden an manchen Standorten mehrere Querungsbeziehungen betrachtet, sodass insgesamt für 29 Querungsbeziehungen Steckbriefe erstellt wurden. Darunter sind fünf Standorte für mögliche Fußgängerüberwege, die im aktuellen Zustand errichtet werden könnten, sowie zwei Standorte, in denen in Zukunft Fußgängerüberwege möglich wären. Als nächste Schritte sollten eine Untersuchung der Fußverkehrsstärke, sowie weitere umsetzungsbezogene Maßnahmen geprüft werden. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsträgern von hoher Bedeutung.

Im Sinne einer handhabbaren Umsetzung wurden alle untersuchten Querungsstellen mit einer Priorisierung versehen. Für eine Umsetzung mit höchster Priorität werden insgesamt drei Standorte empfohlen. Diese liegen im unmittelbaren Schulumfeld und werden regelmäßig von einer hohen Anzahl an besonders schutzbedürftigen Personen (Schülern) frequentiert, wodurch die Zählung der Fußverkehrsstärke zu vernachlässigen ist, da gemäß dem Leitfaden für Fußgängerüberwege in diesem Fall geringere Fußverkehrsstärken zulässt. Zum Ausbau eines sicheren und attraktiven Fußwegehauptnetzes und zum Ausbau der vorhandenen Entwicklungsachsen sind weitere 13 Querungsanlagen (mittlere Priorität) umzusetzen. Zusätzlich wurden 13 weitere Standorte für Querungsanlagen dokumentiert (niedrige Priorität).

6 Dokumentation der Beteiligungsbausteine

Ein Bestandteil des FGÜ-Konzepts war die Beteiligung der Bevölkerung durch Beteiligungsbausteine. Die Kommune hatte dabei die Möglichkeit aus verschiedenen Bausteinen zu wählen. Wie bereits in Kapitel 2.2 ausgeführt, wurde in Pforzheim auf Grund der Pandemie-Situation die Auswahl der Bausteine angepasst. Im Endeffekt wurde als erster Beteiligungsbaustein ein interaktiver Verwaltungsworkshop durchgeführt, der eine Fachbegehung inkludierte. Als zweiter Baustein wurde eine FGÜ-Prüfbegehung durchgeführt. Die beiden Beteiligungsbausteine werden im Folgenden erläutert.

6.1 Beteiligung der Verwaltung

Ort:	Technisches Rathaus Pforzheim
Datum:	16.06.2021
Uhrzeit:	13.30 Uhr bis 16.30 Uhr
Anwesende:	Herr Joachim Dürr (Straßenverkehrsbehörde), Herr Tobias Welz (Grünflächen- und Tiefbauamt, Radverkehrsbeauftragter), Herr Rainer Effenberger (Grünflächen- und Tiefbauamt, Ansprechpartner Aktionsprogramm), Frau Birgit Brinkmann (Grünflächen- und Tiefbauamt, Sachgebiet Verkehrs- und Beleuchtungstechnik), Herr Jonas Schmid (Planersocietät), Frau Annika Worch (Planersocietät)

Im Zuge des Aktionsprogramms *Sichere Straßenquerung – 1000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg* fand am Mittwoch, den 16. Juni 2021 um 13.30 Uhr bei sonnigen Wetterbedingungen in Pforzheim ein interaktiver Verwaltungsworkshop mit anschließender Begehung statt. Beim Workshop wurde das Aktionsprogramm und anschließend zwei explizite Stellen in der Innenstadt von Pforzheim vorgestellt. Diese zwei Stellen wurden anschließend auch vor Ort gemeinsam mit den Teilnehmenden begutachtet.

Frau Worch stellte das Aktionsprogramm und den *Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg*, der den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen erweitert und durch den Einführungserlass des Ministeriums für Verkehr seit Februar 2019 gemeinsam mit den bestehenden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 20021) anzuwenden ist, vor. Ein weiteres Dokument zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, das im Rahmen des Aktionsprogramms entstanden ist, erhalten die Teilnehmenden im Nachgang an den Workshop.

Im weiteren Verlauf des Workshops wurde den Teilnehmenden der Stand des Aktionsprogramms in Pforzheim durch Herrn Schmid erläutert. Herr Schmid hat das Aktionsprogramm in der Modellkommune Pforzheim im März 2021 von Frau Wolf übernommen, seitdem hat sich bei der Bearbeitung einiges getan, u.a. wurden viele Maßnahmensteckbriefe weiter überarbeitet. Herr Schmid erläutert das Vorgehen in Pforzheim und wie der Querungsbedarf ermittelt wurde. Zusätzlich wird der Aufbau der Steckbriefe präsentiert.

Während des Workshops wurde vertieft auf die Querungsstellen in der Kiehnlestraße eingegangen. Dort befinden sich zwei Knotenpunkte (Museumsstraße und Poststraße), die von der Bürgerschaft im Verlauf des Aktionsprogramms als mögliche Standorte für Fußgängerüberwege genannt wurden. Die Knotenpunkte befinden sich in unmittelbarer Entfernung zum Hilda-Gymnasium.

Für den Knotenpunkt Kiehnlestraße / Museumsstraße ergab sich während der Veranstaltung folgendes: Im östlichen Bereich des Knotenpunkts befindet sich bereits ein Fußgängerüberweg. Die Prüfung, die durch Herrn Schmid anhand eines standardisierten Verfahrens durchgeführt wurde, ergab, dass im westlichen Bereich des Knotenpunkts ein Fußgängerüberweg in Frage kommen könnte. Die Teilnehmenden können sich eine Querungsanlage im westlichen Bereich vorstellen. Für diese Stelle müsste allerdings eine Alternative für den Motorradstellplatz gefunden werden. Für den nördlichen und südlichen Bereich (Museumsstraße) wird von Seiten der Teilnehmenden kein Bedarf für weitere Querungsanlagen gesehen. Da im nördlichen Bereich keine Wegebeziehungen vorhanden sind und im südlichen Bereich lediglich Verkehr durch die Ausfahrt der Tiefgarage entsteht. Zudem wurde die LSA-Schaltung an der Kreuzung Museumstraße/Luisenstraße überarbeitet, so dass an dieser Stelle keine Fahrbahnverengung möglich ist.

Für den Knotenpunkt Kiehnlestraße / Poststraße ergab sich während der Veranstaltung folgendes: In diesem Bereich sind derzeit keine Querungsanlagen vorhanden. Der Knotenpunkt grenzt an eine Einbahnstraße im östlichen Bereich. Eine Querungsanlage empfiehlt Herr Schmid für den westlichen Bereich vor der Schule. Im nördlichen Bereich sehen die Teilnehmenden keinen Bedarf für eine Querungsanlage. Im weiteren Verlauf der Kiehnlestraße Richtung Bahnhof empfiehlt es sich für die Schülerinnen und Schüler den südlichen Bereich zu nutzen, da dort weniger Ausfahrten im Bereich des Gehwegs sind. Im südlichen Bereich könnte zudem ein verkehrsberuhigter Bereich oder ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich das Überqueren der Fahrbahn erleichtern.

Da beide betrachteten Stellen im unmittelbaren Bereich einer Schule liegen und somit besonders schutzbedürftige Personen regelmäßig queren, ist der Einsatz von Fußgängerüberwegen auch bei weniger als 50 Querenden zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde des Fußverkehrs zu empfehlen.

Als weitere Stelle wurde die Querungsstelle am Knotenpunkt Osterfeldstraße / Neßlerstraße von den Teilnehmenden thematisiert. Diese Stelle befindet sich im Umfeld der Osterfeld-Grund- und Realschule. Hier ergab die Prüfung des Querungsbedarfs durch Herrn Schmid, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich das flächige Überqueren der Fahrbahn an dieser Stelle am besten unterstützen würde. Die Teilnehmenden unterstützen diesen Vorschlag und merken an, dass das Umfeld von Schulen im FGÜ-Konzept möglichst priorisiert betrachtet werden sollte.

Im Anschluss an die Diskussion über diese Querungsstellen wurden die Querungsstellen Museumsstraße / Kiehnlestraße und Poststraße / Kiehnlestraße gemeinsam vor Ort besichtigt. An der Museumsstraße/Kiehnlestraße sollte der bestehende Fußgängerüberweg barrierefrei ausgebaut werden, es ist ebenfalls darauf zu achten, dass Gullys im Bereich von Fußgängerüberwegen nicht in Gehrichtung liegen, so dass Räder von Rollstühlen, Kinderwägen oder Rollatoren hängen bleiben können. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Im westlichen Bereich sind im Gehweg größere Klappen von Kabelschächten vorhanden, dies gilt es bei der Lage von Fußgängerüberwegen in der anschließenden Detailplanung zu berücksichtigen. An der Querungsstelle Poststraße / Kiehnlestraße stellt das Dach des südwestlichen Gebäudes ein Hindernis für die Beleuchtung eines Fußgängerüberwegs da. Auch Deckel von Kabelschächten liegen im Bereich der Querungsstelle. Um die Sichtbeziehungen an dieser Stelle zu verbessern wird eine Gehwegnase im südwestlichen Bereich des Knotenpunkts empfohlen, ggf. könnte diese durch einen Fußgängerüberweg ergänzt werden, dies gilt es in der nachfolgenden Detailplanung, die nicht Bestandteil des FGÜ-Konzepts und des Aktionsprogramms Sichere Straßenquerung ist, abschließend zu prüfen.

Herr Schmid und Frau Worch bedankten sich für die konstruktive Diskussion um die einzelnen Querungsstellen und werden die neu gewonnenen Erkenntnisse im FGÜ-Konzept für die Stadt Pforzheim aufnehmen.

6.2 FGÜ-Prüfbegehung

Startpunkt: Steubensteg

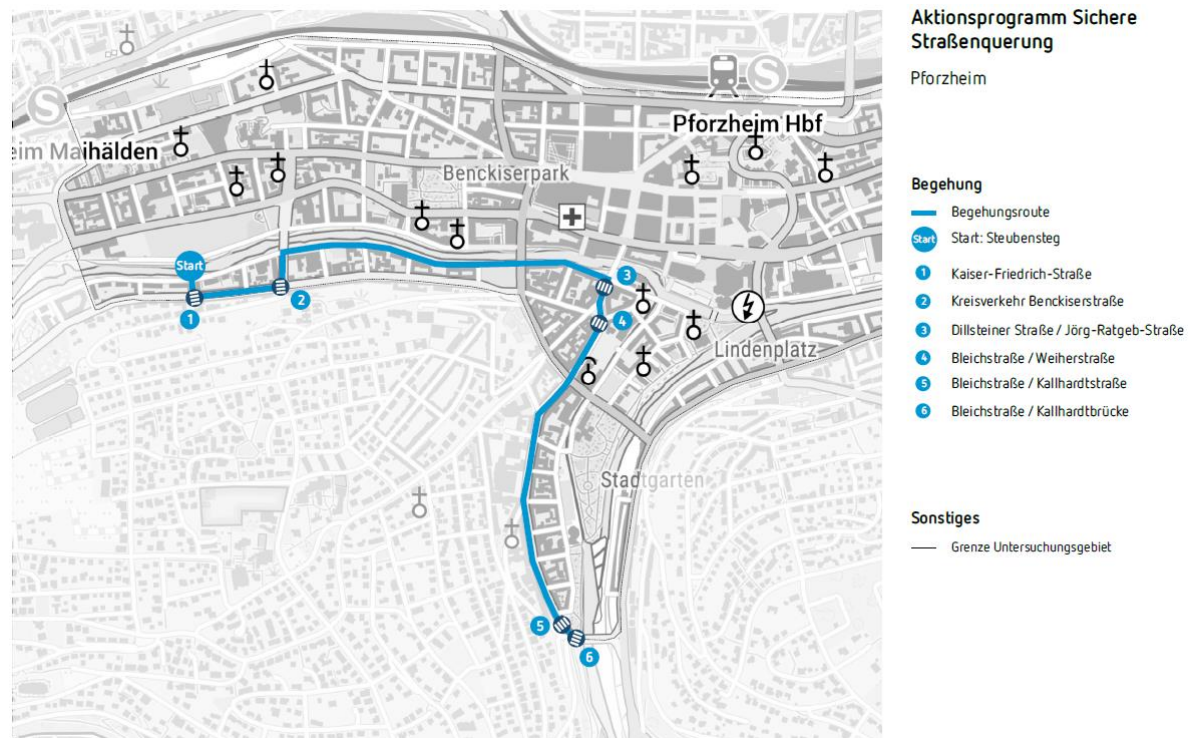
Datum: 28.10.2021

Uhrzeit: 16.30 bis 18.30 Uhr

Im Zuge des Aktionsprogramms *Sichere Straßenquerung – 1000 Zebrastrreifen für Baden-Württemberg* fand am Donnerstag, den 28. Oktober 2021 um 16.30 Uhr bei sonnigen Wetterbedingungen eine Begehung im Pforzheim statt. Bei der Begehung zum Thema Fußgängerüberwege sollten sechs bestehende Fußgängerüberwege begutachtet werden, anhand von Checklisten sollten die Fußgängerüberwege durch die Teilnehmenden bewertet werden. Aufgrund der geringen Teilnahme der Bürgerschaft, fand die Begehung in einer verschlankten Version statt.

Den Startpunkt der Begehung bildete der Fußgängerüberweg am Steubensteg in der Kaiser-Friedrich-Straße, der zweite Stopp wurde am Kreisverkehr in der Benckiserstraße eingelegt. Die Route führte weiter zur Dillsteiner Straße und Bleichstraße. Anschließend wurde sich eine potenzielle Querungsstelle in der Bleichstraße auf Höhe der Kanalstraße angeschaut, bevor die letzte Station in der Bleichstraße auf Höhe der Kallhardtbrücke begutachtet wurde.

Abbildung 45: Übersicht der Begehungsrouten im Untersuchungsbereich Pforzheim



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

Station 1 – Kaiser-Friedrich-Straße

Die Begehung zum Thema Fußgängerüberwege in Pforzheim begann am Steubensteg. Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Schmid (Planersocietät), machte sich die Gruppe auf zum Fußgängerüberweg in der Kaiser-Friedrich-Straße. Der Fußgängerüberweg befindet sich in einer Tempo 30-Zone, bei der die Geschwindigkeit aktuell durch ein mobiles Geschwindigkeitsmessgerät kontrolliert wird. Bei diesem Fußgängerüberweg ist zu sehen, dass dieser deutlich breiter ist, als das Mindestmaß von 4 m, die ein Fußgängerüberweg haben müsste. Dies wird durch die Wegebeziehung zum Steubensteg begründet. Am Rande des Fußgängerüberwegs befinden sich Geländer, die eine weitere Bündelung der Querungen unterstützen und die Sichtbeziehungen verbessern. Für Personen mit Seheinschränkungen wird empfohlen Kontrastfolie an die Poller und Geländer im Umfeld anzubringen. Auch verfügt der Fußgängerüberweg über eine entsprechende Beleuchtung und ist mit Bodenindikatoren und einem Doppelbord, welches Personen mit rollenden Fahrzeugen und Personen mit Seheinschränkungen das Queren an diesem Fußgängerüberweg erleichtert. Personen mit Seheinschränkungen orientieren sich nach dem 2-Sinne-Prinzip, dafür benötigen sie beispielsweise starke Kontraste und Erhebungen, wie es durch ein Richtungsfeld ermöglicht wird. Allerdings wird das Richtungsfeld an dieser Stelle nicht bis zur Fahrbahn geführt, bzw. der Bordstein ist in diesem Bereich nicht weiß, so dass Personen mit Seheinschränkungen den Bordstein nur schwer erkennen können, was eine Stolperfalle darstellt.

Abbildung 46: Fußgängerüberweg Kaiser-Friedrich-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 2 – Benckiserstraße

Bei der zweiten Station wurde der Kreisverkehr an der Benckiserstraße thematisiert. An diesem Kreisverkehr sind an allen vier Kreisverkehrsarmen Fußgängerüberwege mit Mittelinseln vorhanden. Diese vereinheitlichen die Vorfahrtsregelungen. Die Mittelinseln weisen Breiten von knapp unter 2 m auf und sind für Personen mit Seheinschränkungen nicht bzw. nur sehr schwer wahrnehmbar. Gemäß aktuellen Regelwerken sollten Mittelinseln mindestens 2m aufweisen, auch werden Bodenindikatoren auf diesen empfohlen. Diese könnten ggf. nachgerüstet werden. Die Mittelinseln können in diesem Bereich nicht verbreitert werden, da der Straßenraum dies nicht zulässt. Die Fußgängerüberwege sind überall mit einem Doppelbord und Bodenindikatoren ausgerüstet. Allerdings besteht ebenfalls die Problematik wie an Station 1, dass das Richtungsfeld nicht mit einem weißen Bord endet. Auch das unrechtmäßig parkende Auto im Bereich des Fußgängerüberwegs wird von den Gutachtern der Planersocietät kritisch gesehen, hier könnten Schwerpunktkontrollen unterstützend wirken.

Abbildung 47: Benckiserstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3 – Dillsteiner Straße / Jörg-Ratgeb-Straße

An der dritten Station in der Dillsteiner Straße wurde der Fußgängerüberweg auf Höhe der Jörg-Ratgeb-Straße besprochen. Dieser befindet sich hinter eine Haltestelle des ÖPNV, die am Fahrbahnrand ausgestaltet ist. Der Leitfaden sieht vor, bei Haltestellen am Fahrbahnrand den Fußgängerüberweg in Fahrtrichtung vor den haltenden Bus zu legen. Dies ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Kurvigkeit der Straße, Fahrbahnbreite, etc.) nicht möglich. Die Sichtbeziehungen sind, wenn kein Bus hält, sehr gut. Durch die haltenden Busse ist die Sichtbeziehung zu den Fahrzeugführenden, die aus Richtung Norden kommen eingeschränkt. Die Bodenindikatoren und Doppelborde sind entsprechend der aktuellen Regelwerke ausgestaltet. Eine Beleuchtung entsprechend der DIN-Norm ist durch die Beschilderung an den Kragarmen gesichert. An diesem Bereich sollte die Markierung des Fußgängerüberwegs nachgebessert werden, diese ist aktuell in einem mangelhaften Zustand.

Abbildung 48: Dillsteiner Straße



Quelle: Planersocietät

Station 4 – Bleichstraße / Weiherstraße

Die vierte Station liegt in kurzer Entfernung zum Fußgängerüberweg in der Dillsteiner Straße. In diesem gilt eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Fußgängerüberweg hat kein Doppelbord und keine Bodenindikatoren, die Personen mit Seheinschränkungen das Überqueren der Fahrbahn erleichtern würden. Die Querungsdistanz des Fußgängerüberwegs ist sehr lang. Bei Fußgängerüberwegen sollte ab einer Fahrbahnbreite von 8,50m eine Mittelinsel eingesetzt werden. An der derzeitigen Stelle des Fußgängerüberwegs ist, aufgrund der Kurvenradien, der Einsatz einer Mittelinsel nicht möglich. Es wird vorgeschlagen den Fußgängerüberweg in Richtung des bestehenden Fahrbahnteilers zu versetzen, auch sollten Bodenindikatoren und Doppelborde eingesetzt werden. Zusätzlich wird empfohlen die Poller im Bereich des Fußgängerüberwegs mit Reflektorband auszustatten, um eine stärkere Kontrastierung von Hindernissen im Gehbereich zu erzielen.

Abbildung 49: Bleichstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5 – Bleichstraße / Kanalstraße

An der fünften Station wird eine potenzielle Stelle für einen neuen Fußgängerüberweg angeschaut. Derzeit ist die Querungsdistanz über die Bleichstraße sehr groß, sodass ein vorgezogener Gehweg oder eine Mittelinsel einen Fußgängerüberweg ergänzen müssten. Aufgrund der Verkehrsstärke wird eine Mittelinsel empfohlen. Auch die Lage des Fußgängerüberwegs wird an dieser Stelle diskutiert. Präferiert wird die Querungsstelle südlich der Kanalstraße, da an dieser Stelle keine Zufahrt/ Garage befindet und diese somit in direkterer Gehlinie liegt. Auch sind die Sichtbeziehungen auf der südlichen Seite der Kanalstraße, besser als auf der nördlichen Seite.

Abbildung 50: Bleichstraße / Kanalstraße

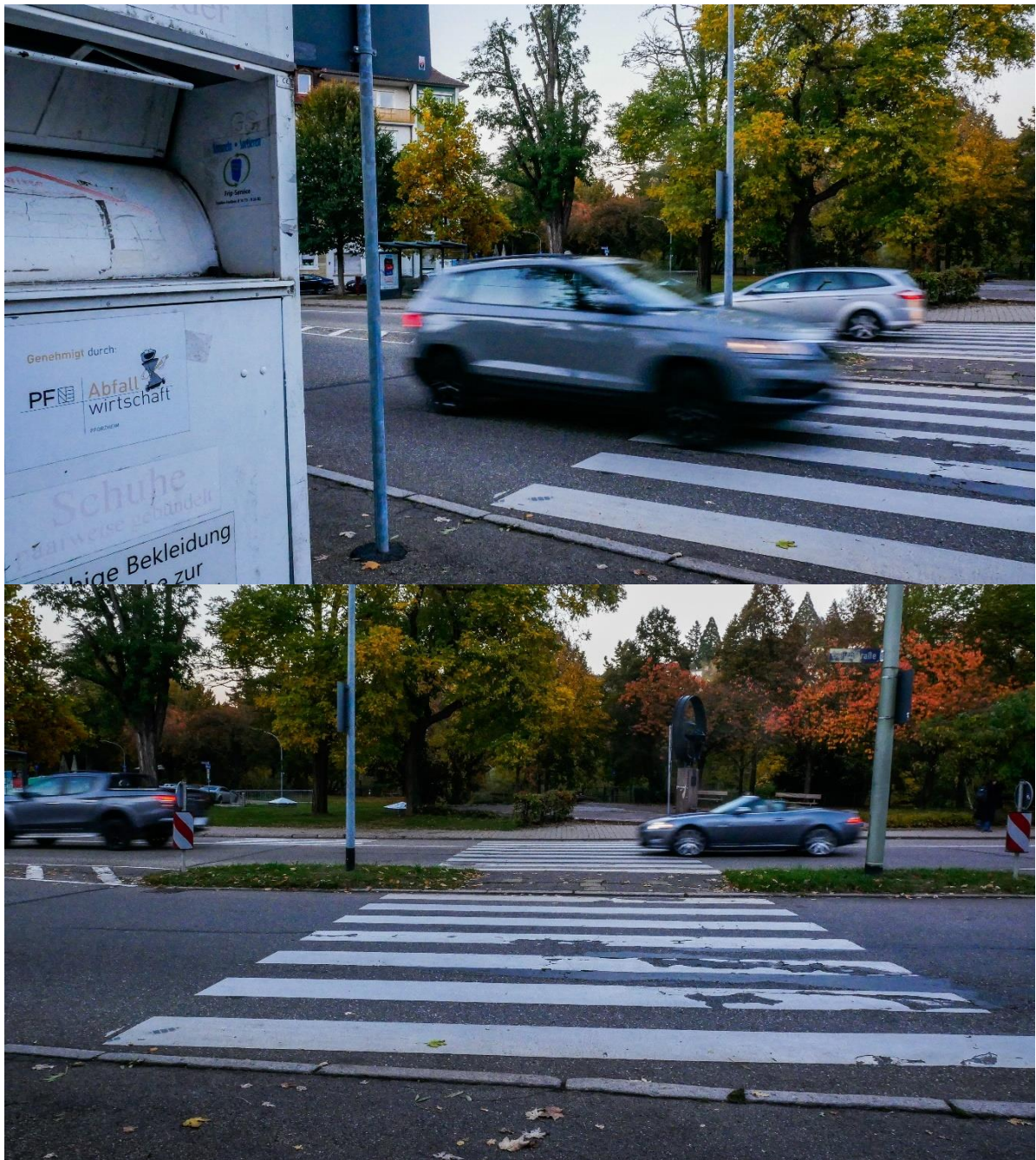


Quelle: Planersocietät

Station 6 – Bleichstraße / Kallhardtstraße

Als letzte Station wurde die Bleichstraße auf Höhe der Kallhardtstraße begutachtet. Hier befindet sich ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel. Im Wartebereich des Fußgängerüberwegs befindet sich ein Altkleidercontainer, der die Sichtbeziehungen stark einschränkt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite verläuft der Fußgängerüberweg über die Busspur der Haltestelle. Der Fußgängerüberweg ist nicht barrierefrei ausgebaut, es fehlen Bodenindikatoren und Doppelborde. Auch die Markierung weist einige Beschädigungen auf. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle und der Sanierung der nachfolgenden Brücke, sollten an diesem Fußgängerüberweg verschiedene Maßnahmen zur Optimierung durchgeführt werden.

Abbildung 51: Bleichstraße / Kallhardtstraße



Quelle: Planersocietät

Quellenverzeichnis

- DIN 32984 2018 - Deutsches Institut für Normung:** Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2018.
- DIN 67523-1 2010 - Deutsches Institut für Normung:** Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung – Teil 1: Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte. Berlin, 2010.
- DVR 2019 - Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.:** Getötete bei Verkehrsunfällen. Bonn, 2019. unter: <https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/verkehrsteilnahme-getoetete/>
- FGSV 2006 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006
- FGSV 2011 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011
- Infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.:** Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018.
- R-FGÜ 2001 - Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001. 2001.
- RMS1 1993 - Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen – Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit:** Richtlinien für die Markierung von Straßen Teil 1: Abmessung und geometrische Anordnung von Markierungszeichen RMS-1. Bonn, 1993.
- RMS2 1981 - Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen – Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit:** Richtlinien für die Markierung von Straßen: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen RMS-2. 1981.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 2019:** Die Geschichte des Zebrastreifens unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/sicherheit/de/zebrastreifen_geschichte.shtml
- UDV 2013 - Unfallforschung der Versicherer:** Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin, 2013.
- VM BW 2019a - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußgängerüberwege - Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart, 2019.
- VM BW 2019b - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Faltblatt zum Aktionsprogramm. Stuttgart, 2019. Unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dat-eien/PDF/Faltblatt_ZEBRASTREIFEN-BW.pdf
- VM BW 2017 - Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:** Fußverkehr-sozial und sicher. Stuttgart, 2017. Unter: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Down-loads/VM_Grundlagendokument_Fussverkehr_171012.pdf
- WM BW 2002 - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg:** Landesentwicklungsplan, 2002. Unter: https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dat-eien/Brosch%C3%BCren/Landesentwicklungsplan_2002.PDF