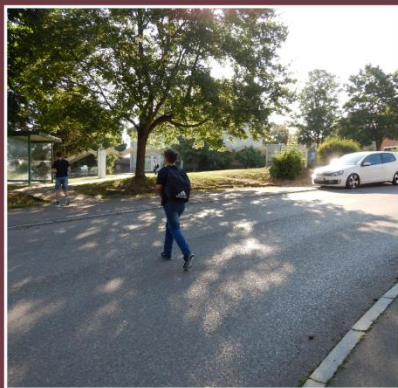


# Abschlussbericht



## Fußverkehrskonzept Stadt Lauchheim

Abschlussbericht  
Oktober 2023



## **Auftraggeber:**

### **Stadt Lauchheim**

Hauptstraße 28

73466 Lauchheim



## **Bearbeitung:**

### **Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

[kontakt@rv-k.de](mailto:kontakt@rv-k.de)

[www.rv-k.de](http://www.rv-k.de)

### **Projektbearbeitung**

M.Sc. Marco von der Heyden



Frankfurt am Main, Oktober 2023

## Inhalt

<b>1</b>	<b>EINFÜHRUNG .....</b>	<b>1</b>
1.1	Hintergrund .....	1
1.2	Projektziele und Planungsraum.....	1
1.3	Gesetzliche Grundlagen .....	2
1.4	Besonderheiten und Grundanforderungen des Fußverkehrs .....	3
<b>2</b>	<b>VORGEHEN .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG .....</b>	<b>4</b>
3.1	Unfallanalyse .....	4
3.2	Beteiligung Verwaltung, Politik und Interessensvertretungen .....	5
3.3	Bürgerwerkstatt .....	5
<b>4</b>	<b>FUßVERKEHRSNETZ.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>MAßNAHMENENTWICKLUNG .....</b>	<b>6</b>
5.1	Grundlagen Maßnahmenplanung .....	6
5.2	Priorisierung und Kostenrahmen .....	7
5.3	Musterlösungen .....	8
5.4	Besondere Herausforderungen.....	8
5.4.1	Erweiterung Baugebiet Kalvarienberg II.....	8
5.4.2	Bopfinger Straße.....	9
5.4.3	Ortsdurchfahrt Lauchheim .....	10
<b>6</b>	<b>SCHULWEGEPLAN .....</b>	<b>11</b>
6.1	Hintergrund .....	11
6.2	Weiterentwicklung des Schulwegeplans.....	11
6.3	Besonderheiten und Schwachstellen .....	12
6.4	Verbesserungsvorschläge.....	14
6.4.1	Hol-Bringzone .....	14
6.4.2	Gartenstraße .....	15
6.5	Fazit .....	15
<b>7</b>	<b>WEITERE EMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>16</b>
7.1	Kfz-Höchstgeschwindigkeit.....	16
7.2	Wegweisung des Fußverkehrs.....	16
<b>8</b>	<b>WEITERES VORGEHEN .....</b>	<b>17</b>
8.1	Umsetzung.....	17

8.2	Finanzierungsmöglichkeiten.....	17
8.3	Webdokumentation .....	18
<b>9</b>	<b>ANHANG .....</b>	<b>19</b>

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund

Die Stadt Lauchheim möchte die Situation für Zufußgehende verbessern und damit die Attraktivität im Gemeindegebiet der Stadt Lauchheim und den Stadtteilen steigern. Flächendeckend barrierefreie Routen ermöglichen die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Personen am gesellschaftlichen Leben.

Um den Fußverkehr sinnvoll zu verbessern, ist es notwendig, ihn als einen integrierten und elementaren Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung anzusehen. Der Fußverkehr gilt als die einfachste Art der Fortbewegung. Vor diesem Hintergrund wurde durch die Stadt Lauchheim die Erstellung eines kommunalen Fußverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von März 2022 bis Oktober 2023 statt.

## 1.2 Projektziele und Planungsraum

Dem Fußverkehrskonzept der Stadt Lauchheim liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Die Erreichbarkeit wichtiger Fußverkehrsziele verbessern. Darunter zählt die Anbindung der Ortsteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, der Deutschorden-Schule, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.).
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Fußverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Zufußgehenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsträger (Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Planungen.

### 1.3 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- die Straßenverkehrsordnung (StVO),
- die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV) und
- das Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)<sup>1</sup>,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)<sup>2</sup>,
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)<sup>3</sup> und
- das Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung des Landes Baden-Württemberg<sup>4</sup>.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Fußverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der Veröffentlichung der E Klima<sup>5</sup> im Jahr 2022 ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, das die relevanten Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) unter die Gesichtspunkte des Klimaschutzes stellt. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Das Land Baden-Württemberg hat hierzu ein eigenes Faktenblatt<sup>6</sup> erarbeitet. Es fasst die Inhalte zusammen und beschreibt darüber hinaus das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen zu realisieren, sodass mindestens 50% aller Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Fußverkehrskonzeptes ebenso herangezogen. Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.

<sup>4</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher, Stuttgart.

<sup>5</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima), Köln.

<sup>6</sup> Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 13.10.2023).

## 1.4 Besonderheiten und Grundanforderungen des Fußverkehrs

Zufußgehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Sie haben als vulnerable Verkehrsteilnehmende besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit und Komfort von Fußverkehrsanlagen.

### Sicherheit

Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig und barrierefrei gestaltet werden, um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu bieten. Im Längsverkehr kann eine Trennung zum Fahrverkehr die Sicherheit steigern. Die Wirkung von Gehwegen neben stark befahrenen Straßen oder dunklen Unterführungen kann das Sicherheitsempfinden beeinflussen und sollte daher ebenfalls berücksichtigt werden.

### Direktheit

Zufußgehende sind sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängigen Fußverkehrsinfrastruktur fördert die Regelakzeptanz und reduziert Reisezeitverluste. Daraus resultierend wird die Attraktivität des Gehens erhöht.

### Komfort

Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen, insbesondere für Menschen mit Einschränkung aber auch Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen bieten Raum für freie Bewegung und können die Aufenthaltsqualität steigern.

## 2 Vorgehen

- 1. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet. Zudem Analyse von Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung (**Anlage 1, Anlage 2**).
- 2. Bestands- und Mängelanalyse:** Begehung und Befahrung des Bestands sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen. Besondere Berücksichtigung des Schulumfeldes.
- 3. Netzentwurf:** Identifikation von Haupt- und Basisrouten des Fußverkehrs auf Grundlage der Quell- und Ziel-Orte im Untersuchungsgebiet (**Anlage 3**).
- 4. Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation (**Anlage 4, Anlage 5**).
- 5. Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen von mehreren Abstimmungsterminen mit der Stadtverwaltung, den Beteiligten der Schulleitung der Deutschorden-Schule sowie dem Klimaschutzbeirat. Termine: 11. Juli 2023, 12. September 2023 und 18. September 2023.

6. **Priorisierung:** Priorisierung der Streckenmaßnahmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung (**Anlage 6**).
7. **Bürgerwerkstatt:** Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes im Rahmen einer Bürgerwerkstatt am 26. September 2023. Diskussion der Maßnahmen sowie Aufnahme der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern im Bürger- und Sitzungssaal des Rathauses Lauchheim. Daran anschließende Rückmeldung weiterer Hinweise an die Stadtverwaltung Lauchheim im Zeitraum von 29. September – 8. Oktober 2023.
8. **Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Erstellung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen sowie eines Kosten-Nutzen-Verhältnis (**Anlage 5**).
9. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse. Erarbeitung der Maßnahmendatenblätter zu baulichen Punkt- und Streckenmaßnahmen (**Anlage 5**) sowie des Schulwegeplans (**Anlage 8**).
10. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Gemeinderat am 19. Oktober 2023.
11. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

## 3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

### 3.1 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. In der Stadt Lauchheim wurden Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden der Jahre 2019 bis 2022 ausgewertet. In diesem Zeitraum wurden zwei Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet.<sup>7</sup> Bei beiden Unfällen war die Unfallfolge (Unfallkategorie) leichte Verletzung.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. In **Anlage 2** sind die Unfallorte auf einer Unfallkarte dargestellt. Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden sehr hoch ist.

---

<sup>7</sup> Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2021): Unfallatlas, online.



### 3.2 Beteiligung Verwaltung, Politik und Interessensvertretungen

Es fanden mehrere Abstimmungstermine statt. Am 11. Juli 2023 traf sich die Stadtverwaltung mit der Vertretung des Klimaschutzes und den Beteiligten der Deutschorden-Schule zu einem vor-Ort Termin, um den Arbeitsstand zu diskutieren. Im Rahmen des Termins wurde zudem das Vorgehen und die Schwerpunkte des Fußverkehrskonzeptes festgelegt sowie Zwischenergebnisse diskutiert und angepasst. In weiteren Terminen am 12. September und am 18. September wurden die Anpassungen erneut vorgestellt und diskutiert. Eine kontinuierliche Abstimmung erfolgte projektbegleitend per Mail und Telefon.

### 3.3 Bürgerwerkstatt

Nach Abstimmung des ersten Maßnahmenentwurfes und Erarbeitung der Priorisierung wurden alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Lauchheim zu einer Bürgerwerkstatt eingeladen. Am 26. September 2023 fand die Vorstellung des Vorgehens und des Arbeitsstandes im Bürger- und Sitzungssaal der Stadt Lauchheim statt (s. Abbildung 1 und Abbildung 2).



**Abbildung 1: Bürger- und Sitzungssaal der Stadt Lauchheim. Im Hintergrund Stellwände mit Maßnahmendatenblättern. (Quelle: Stadt Lauchheim)**



**Abbildung 2: Teilnehmende diskutieren den Konzeptentwurf. Maßnahmendatenblätter im Hintergrund. (Quelle: Stadt Lauchheim)**

Im Anschluss hatten die knapp 40 Teilnehmenden die Möglichkeit die Maßnahmen anhand der ausgehangenen Maßnahmendatenblätter (s. **Anlage 5**) zu begutachten und mittels Klebepunkten zu bewerten. Die Ergebnisse wurden im Plenum diskutiert und Fragen der Teilnehmenden beantwortet. Die Bewertung der Maßnahmendatenblätter aus der Bürgerwerkstatt sowie die Möglichkeit im Nachgang der Veranstaltung weitere Hinweise online im Zeitraum vom 29. September bis 8. Oktober 2023 an die Stadt einzureichen, wirkt sich auf die Priorisierung der Maßnahmen aus.

## 4 Fußverkehrsnetz

Um den Bedarf an durchgängigen und direkten Fußverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet zu ermitteln, wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet. Folgende Quellen und Ziele wurden berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- ÖPNV / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes ist ein elementarer Bestandteil des Fußverkehrskonzeptes. Dieses wird in die zwei Netzkategorien Haupt- und Basisroute differenziert. Im Gegensatz zu den Basisrouten ist auf den Haupttrouten grundsätzlich eine hohe Dichte an Quell-Ziel-Orten zu finden. Daher ist mit einem durchschnittlich höheren Fußverkehrsaufkommen auf den Haupttrouten zu rechnen. Diese Verbindungen sollen möglichst direkt und selbsterklärend gestaltet sein. Eine Übersicht des entwickelten Fußverkehrsnetzes befindet sich in **Anlage 3**.

## 5 Maßnahmenentwicklung

### 5.1 Grundlagen Maßnahmenplanung

Für die Maßnahmenentwicklung werden die aktuellen, den in Kapitel 1.3 und 1.4 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Grundsätzen der Fußverkehrsplanung entsprechenden, Standards berücksichtigt. Das Fußverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Komfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

**Streckenmaßnahmen (4):** Die Nummern der Streckenmaßnahmen sind von LAU201 bis LAU204 durchnummeriert. Für die Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Bestehenden Weg verbreitern (1)
- Gehweg neu bauen (1)
- Sonstiges (2)

Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird.

**Punktmaßnahmen (18):** Punktmaßnahmen sind von LAU301 bis LAU318 durchnummeriert. Sie umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Maßnahmen. Bei den Punktmaßnahmen werden auf Grund des hohen Aufwandes die baulichen Maßnahmen mittels Maßnahmendatenblättern beschrieben. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Barrierefreie Umgestaltung (2)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen (2)
- Knotenpunkt für Fußverkehr optimieren (1)
- Querungsstelle sichern (8)
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (2)
- Sonstiges (3)

Alle im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

[www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Fussverkehrskonzept/Final/WebGIS.html](http://www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Fussverkehrskonzept/Final/WebGIS.html)

Für einen Teil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 7** dargestellt.

## 5.2 Priorisierung und Kostenrahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau und bauliche Punktmaßnahmen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) durchgeführt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Fußverkehrs ist. Hieraus ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Sie basiert auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorität befindet sich in **Anlage 6**.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung** (Netzkategorie, Schul- und Freizeitverbindung, Anbindung an ÖPNV), dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Komforts** und der **direkten Führungsform**.

Für jede bauliche Maßnahme wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten der Planungsgesellschaft. Es handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten. Vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt.

Für die Maßnahmentypen *Knotenpunkt für Fußverkehr optimieren* (LAU306) und *Barrierefreie Umgestaltung* (LAU301, LAU 303) wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Die empfohlenen Maßnahmen im Rahmen der Umgestaltung der Bahnhofstraße erhalten ebenfalls keinen Kostenrahmen, da sie sich bereits in der

Planung der Stadt Lauchheim befinden. Bauliche Maßnahmen mit einem geschätzten Kostenrahmen unterhalb von 5.000 Euro werden in der Kostenverteilung nicht berücksichtigt.

Die übrigen sechs empfohlenen Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von etwa 483.000 Euro, das sich – wie in Tabelle 1 dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

**Tabelle 1: Kostenverteilung nach Baulastträger**

Bund	- €
Land Baden-Württemberg	200.000 €
Landkreis Ostalbkreis	191.000 €
Stadt Lauchheim	92.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>483.000 €</b>

Das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zum berechneten Kostenrahmen und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen. Es wird in die Kategorien „Sehr gut“ bis „Ausreichend“ eingestuft. Eine Maßnahme, die beispielsweise eine hohe Priorität besitzt, jedoch sehr teuer ist, kann ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Grund dafür ist die Relevanz der Maßnahme für das System Radverkehr, welche sich in der Priorität widerspiegelt. Es befindet sich als Information auf den Maßnahmendatenblättern in **Anlage 5**.

### 5.3 Musterlösungen

Im Bereich der Radverkehrsplanung liegen zahlreiche Musterlösungen vor, die in Teilen die Anforderungen des Fußverkehrs berücksichtigen. Seitens des Bundes und der Länder wurden bisher keine expliziten Musterlösungen für den Fußverkehr erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Baden-Württemberg vor, wurde auf Musterlösungen des Landes Hessen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen finden sich in **Anlage 7** des Fußverkehrskonzeptes.

### 5.4 Besondere Herausforderungen

#### 5.4.1 Erweiterung Baugebiet Kalvarienberg II

Durch die Erweiterung des Wohngebietes Kalvarienberg II ist von einer erhöhten Verkehrsnachfrage auszugehen. Die Schaffung einer sicheren und durchgängigen Fußverkehrsverbindung entlang der Bopfinger Straße besitzt eine hohe Priorität, da viele Ziele des alltäglichen Bedarfes innerhalb der Reichweite des Fußverkehrs liegen. Die Verbindung stellt zudem eine wichtige Schulroute dar, die aktuell durch die stark befahrene Bopfinger Straße ein Gefahrenpotenzial, vor allem für Grundschulkin- der ist. Der vorhandene Gehweg im Bereich des bestehenden Wohngebietes Kalvarienberg I ist

ausreichend dimensioniert und durch einen Grünstreifen zusätzlich von der Kfz-Fahrbahn getrennt. Es wird empfohlen diese Ausgestaltung der Fußverkehrsanlage für die Baugebietserweiterung fortzusetzen und den Fußverkehr im Zuge von Einmündungen bzw. Ausfahrten zu bevorzugen.

#### 5.4.2 Bopfinger Straße

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung ist auf der Bopfinger Straße zwischen dem Tor und der Einmündung Häuslenäcker eine Tempo 30-Zone angeordnet. Auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung Häuslenäcker bis zum Kreisverkehr am Kalvarienberg (ca. 220m) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs 50 km/h (s. Abbildung 3). Auf beiden Abschnitten existiert ausschließlich ein einseitiger Gehweg. Aufgrund der zu erwartenden Steigerung des Fußverkehrs, durch die Erweiterung des Baugebiets Kalvarienberg II, und da es sich um eine Schulverbindung handelt (s. Kapitel 5.4.1), sollte eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angestrebt werden. Zur Einhaltung der gefahrenen Geschwindigkeit und Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, sollen verkehrsberuhigende Maßnahmen (Teilaufplasterungen, partielle Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, etc.) umgesetzt werden<sup>8</sup>. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine barrierefreie Querung zwischen den beiden Bushaltestellen am *Friedhof* ermöglicht wird (s. Abbildung 4). Eine zielführende Gestaltung kann neben der Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern.



Abbildung 3: Bopfinger Straße zwischen Kreisverkehr am Kalvarienberg und Friedhof (Tempo 50).



Abbildung 4: Bushaltestelle "Friedhof" auf der Bopfinger Straße (Tempo 30-Zone).

<sup>8</sup> Anmerkung des Verfassers: Die Maßnahmenempfehlung befindet sich im Radverkehrskonzept (Maßnahme LAU108).

### 5.4.3 Ortsdurchfahrt Lauchheim

Die Hauptstraße im Bereich der Kernstadt stellt den Versorgungsschwerpunkt in der Stadt Lauchheim dar. Es handelt sich um eine Tempo 30-Zone, jedoch mit einer sehr hohen, täglichen Verkehrsstärke. Auch die Dichte an Quell- und Zielorten des alltäglichen Bedarfs sind auf dem Abschnitt zwischen dem Tor und der Deutschorden-Schule besonders hoch. Im

Im gesamten Bereich befinden sich zahlreiche Kfz-Stellplätze. Der ruhende Kfz-Verkehr sowie regelmäßig haltende bzw. parkende Kfz verschärfen die Situation für den Fuß- und Radverkehr. Engstellen führen zu Sicherheitsrisiken und teilweise nicht passierbaren Barrieren. Sichtbarrieren, welche durch den ruhenden Verkehr zustande kommen, können vor allem für Kinder ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellen. Hinzu kommt, dass die Verbindung durch Schülerinnen und Schüler der Deutschorden-Schule genutzt wird.



**Abbildung 5: Ausgewiesene Parkflächen für aufgesetztes Parken reduzieren die nutzbare Gehwegbreite.**



**Abbildung 6: Aufgesetztes Parken blockiert den Gehweg.**

Es wird empfohlen die in Abbildung 3 markierte Parkfläche für aufgesetztes Längsparken auf Seite der Stadtpfarrkirche zu entfernen. Vor dem schwarzen Kfz in Abbildung 5 (rechts im Bild) ist die Fläche bereits abgepollert. Darüber hinaus ist ein effektives Parkraummanagement hinsichtlich der Priorisierung des Fußverkehrs zu prüfen. Diese sollte durch eine gezielte Kontrolle und Ahndung regelwidrig parkender Kfz begleitet werden.

## 6 Schulwegeplan

### 6.1 Hintergrund

Die Stadt Lauchheim will die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler der Deutschordens-Schule steigern und damit einen Beitrag zur aktiven Mobilität im frühen Alter leisten. Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurde in Abstimmung mit den Beteiligten der Deutschordens-Schule und der Stadtverwaltung Lauchheim der existierende Schulwegeplan weiterentwickelt. Ziel ist es, sichere Schulrouten darzustellen und auf potenzielle Gefahrenstellen hinzuweisen.

Beim Schulwegeplan handelt es sich um die Dokumentation des Bestandes. Verbesserungsvorschläge, die mithilfe von infrastrukturellen Anpassungen umgesetzt werden können, befinden sich als Punkt- oder Streckenmaßnahme im Radverkehrskonzept. Weiterführende organisatorische Empfehlungen werden im Kapitel 6.4 erläutert. Schulwegepläne sollten aktualisiert werden, wenn sich bauliche oder verkehrliche Rahmenbedingungen verändern.

### 6.2 Weiterentwicklung des Schulwegeplans

Dem Schulwegeplan liegt der Leitfaden der BAST<sup>9</sup> zugrunde. Die Schulwegekarte gibt für die Wahl des geeigneten Einzugsbereichs einen Umkreis von 1 km Radius vor (s. Abbildung 7). Für die Stadt Lauchheim richtet sich dieser jedoch nach dem tatsächlichen Bedarf und schließt das Wohngebiet Kalvarienberg – und perspektivisch die Wohngebietserweiterung – ein. Der Schulwegeplan ist in **Anlage 8** enthalten.

Nach Festlegung des Einzugsbereiches werden Unfallorte mit Fußverkehrsbeteiligung geprüft (s. Kapitel 3.1) und eine Begehung des unmittelbaren Schulumfeldes durchgeführt. Hierbei wird insbesondere die Routenwahl der Schülerinnen und Schüler im unmittelbaren Schulumfeld untersucht. Darüber hinaus werden die folgenden Aspekte und sofern möglich, das Verhalten von Zufußgehenden an diesen Stellen dokumentiert:

- Schulstandort
- Überquerungsstellen
- Fehlende Gehwege
- Hol-und-Bring-Zonen und Elterntaxis
- Zulässige und gefahrene Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Bus- und Bahnhaltstellen

---

<sup>9</sup> BAST, Schulwegepläne leichtgemacht – der Leitfaden (2019), Bergisch Gladbach.

Auf Basis der erhobenen Daten werden Schulrouten entwickelt und im Schulwegeplan dargestellt. Gefahrenstellen oder -abschnitte werden gestalterisch hervorgehoben.



Abbildung 7: Einzugsbereich (<1km Radius) um die Deutschorden-Schule in Lauchheim

### 6.3 Besonderheiten und Schwachstellen

Es wurde beobachtet, dass vor allem Grundschulkindern Gruppen bilden, um gemeinsam zur Schule zu gehen (s. Abbildung 8). Im unmittelbaren Schulumfeld ist die Schillerstraße eine häufig gewählte Zubringerstraße für Kinder aus den angrenzenden Wohngebieten südlich der Hauptstraße. Zur Querung der Hauptstraße existiert eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage.

Am Tag der Begehung konnte beobachtet werden, dass Schulkinder die Hauptstraße als Schulweg – zum Teil in Begleitung der Eltern – nutzen. Wie bereits in Kapitel 5.4.3 erläutert, besteht durch die abschnittsweise zu schmalen Gehwege, den ruhenden Verkehr und die hohen Verkehrsmengen ein hohes Konfliktpotenzial im Bereich der Hauptstraße.

Die Deutschorden-Schule besitzt keine ausgewiesene Hol-Bring-Zone für Elterntaxis. Dementsprechend ergeben sich Konflikte, die mitunter auch am Tag der Begehung dokumentiert wurden. Gerade im unmittelbaren Schulumfeld bündeln sich der Fuß-, Rad-, Linienbus- und Kfz-Verkehr und das Konfliktpotenzial steigt. Hierbei ist besonders die Gartenstraße zu erwähnen. Der Kfz-Parkstand für Menschen mit Behinderung wird durch Elterntaxis genutzt (s. Abbildung 9 und Abbildung 10). Gleichzeitig ist der



einseitige Gehweg in der Gartenstraße deutlich zu schmal (s. Abbildung 11). Zudem wird der Kfz-Parkplatz am Treffpunkt Bären-Stiftungshaus für Vereine und Soziales ebenfalls durch Elterntaxis genutzt. Das aufgesetzte Halten auf dem Gehweg bzw. das Halten auf dem Parkplatz führt dadurch zu weiteren Konflikten, da die Kfz den Gehweg queren.

Schulkinder, die im Wohngebiet nördlich des Bahnhofes der Stadt Lauchheim wohnen, müssen die Querungsstelle am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Hauptstraße nutzen (s. Abbildung 12). Aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsmengen (4.337 Kfz/24h) und einem hohen Schwerverkehrsanteil sowie der weit abgesetzten Furt, stellt die Querungsstelle ein besonders hohes Gefahrenpotenzial für Schülerinnen und Schüler dar. Es wurde beobachtet, dass Schulkinder die Hauptstraße auf Höhe der Tankstelle queren.

Während der Begehung des unmittelbaren Schulumfeldes ist ebenfalls aufgefallen, dass zahlreiche Schulkinder eine Route über den Parkplatz des Regionalmarktes Bengelmann wählen und daraufhin den Hettelsberger Weg queren (s. Abbildung 13). Zwar handelt es sich um eine Tempo 30-Zone, die Sichtverhältnisse sind aufgrund der Kurve allerdings eingeschränkt. Hinzu kommt, dass es sich um eine frequentierte Stelle für Elterntaxis handelt, die auf beiden Fahrbahnseiten halten und somit die ohnehin schlechten Sichtverhältnisse zusätzlich einschränken.



**Abbildung 8: Gruppe von Schulkindern queren die Hauptstraße.**



**Abbildung 9: Konflikt zwischen Elterntaxis und Schulkindern.**



**Abbildung 10:** Schulkinder gehen hinter dem rückwärts ausparkenden Pkw.



**Abbildung 11:** Der einseitige Gehweg in der Gartenstraße ist deutlich zu schmal.



**Abbildung 12:** Querungsstelle am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Hauptstraße.



**Abbildung 13:** Frequentierte Querung des Hettelsberger Weges auf Höhe der Bushaltestelle.

## 6.4 Verbesserungsvorschläge

### 6.4.1 Hol-Bringzone

Es wird empfohlen eine Hol-Bring-Zone für Elterntaxis auszuweisen. Dabei ist zu beachten, dass sich diese nicht zwangsläufig zielnah befinden muss, da hierdurch weiterhin Gefahrensituationen für den Fuß- und Radverkehr auftreten können. Hol-Bringzonen sollen den Kfz-Verkehr verlagern und schaffen somit mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende. Als grundlegendes Ziel sollte jedoch durch geeignete Kommunikation an die Eltern die Vermeidung von Elterntaxis angestrebt werden.

Ein möglicher Standort für eine Hol-Bring-Zone ist auf dem Tuckwasen-Areal oder dem Parkplatz des Regionalmarktes denkbar. Da es sich bei Letzterem um einen Privatparkplatz handelt, sollte die Stadt Lauchheim auf den Regionalmarkt zugehen. Parallel dazu sollten Eltern mithilfe der Kommunikation

des Schulwegeplans Radverkehr für das Gefahrenpotenzial „Elterntaxi“ sensibilisiert werden. Bereits jetzt können Sie auf Ihre Kinder beispielsweise auf dem Parkplatz des Regionalmarktes Bengelmann absetzen und somit einen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit aller Schülerinnen und Schüler der Deutschorden-Schule leisten.

#### **6.4.2 Gartenstraße**

Eine temporäre Sperrung der Gartenstraße zu Schulbeginn steigert die Sicherheit der zu Fußgehenden Schulkinder enorm. Die Sperrung sollte sich auf den Abschnitt zwischen der Einmündung von der Hauptstraße bis zum Parkplatz der Schulleitung in der Gartenstraße beziehen. Hierbei sind die Belange der Anwohnende zu berücksichtigen, jedoch sollte der Schulverkehr priorisiert werden. Diese Maßnahme kann beispielsweise im Rahmen eines Verkehrsversuches getestet werden. Im Vorfeld ist die Kommunikation an die Eltern der Schülerinnen und Schüler sowie die Anwohnenden von Bedeutung, um Aufmerksamkeit und Akzeptanz für die Maßnahme zu schaffen.

Darüber hinaus sollte die Anordnung einer Einbahnstraßenregelung oder eines Durchfahrtsverbotes geprüft werden (Maßnahmenvorschlag LAU202). Das Einfahren in von der Hauptstraße in die Gartenstraße soll durch eine Einbahnstraßenregelung verhindert werden. Durchfahrtsverbote für Kfz können beispielsweise durch ein Zusatzzeichen für Anwohnenden, Lehrkräfte und den Radverkehr freigegeben werden.

Die Nutzung des Parkplatz am Treffpunkt Bären-Stiftungshaus für Vereine und Soziales durch Elterntaxis soll vermieden werden. Um das aufgesetzte Halten auf dem Gehweg vor dem Parkplatz zu verhindern, kann eine Sperrfläche in diesem Bereich auf der Fahrbahn markiert werden (Maßnahme LAU203).

### **6.5 Fazit**

An der Deutschorden-Schule zeigt sich zu Schulbeginn ein deutschlandweit typisches Bild: Elterntaxis stellen ein erhebliches Gefahrenpotenzial für zu Fußgehende Schulkinder dar. Die Ausweisung einer Hol-Bring-Zone und gezielte Kommunikation kann die Situation entschärfen. Je weniger Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, desto sicherer wird es für zu Fußgehende und radfahrende Kinder.

Querungsstellen erfordern fortgeschrittene kognitive Fähigkeiten der Kinder im Grundschulalter<sup>10</sup>. Daher sollten sichere Schulrouten komplexe Knotenpunkte oder Querungsstellen vermeiden. Für die Schulkinder des Wohngebietes nördlich des Bahnhofes existiert jedoch keine Alternative, als den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Hauptstraße zu nutzen. Eine entsprechende Maßnahme zur Umgestaltung

---

<sup>10</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2021): Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern, Berlin.

des Knotenpunktes wurde aufgenommen. Es wird empfohlen, dass Eltern mit ihren Kindern vor allem diese Schulroute gemeinsam üben, um auf Gefahrenstellen aufmerksam zu machen.

Eine frühe Mobilitätserziehung spielt in diesem Kontext eine wichtige Rolle, sodass die selbstbestimmte und umweltbewusste Mobilität von Kindern sowie die körperliche Bewegung gefördert und verstetigt wird. Schulwegepläne können hierbei eine wichtige Rolle für die Schulkinder, aber auch als Information für die Eltern, spielen. Auch die Einschätzungen der Eltern bezüglich der Mobilitätskompetenzen des Kindes sind ausschlaggebend für eine eigenständige Mobilität.<sup>11</sup>

## 7 Weitere Empfehlungen

### 7.1 Kfz-Höchstgeschwindigkeit

Je näher die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an die des Fußverkehrs angeglichen wird, desto höher ist die Verkehrssicherheit. Die Literatur zu diesem Thema deutet nicht nur auf einen enormen Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 hin, auch eine positive Wirkung auf die Lärmentlastung und ein leichter Rückgang von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen sind zu erwarten.<sup>12</sup> Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Fußverkehr erhöht sich die objektive und subjektive Sicherheit und die Aufenthaltsqualität steigt.

Die gesetzlichen Hürden liegen für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen innerorts momentan sehr hoch. Der § 45 der Straßenverkehrsordnung legt fest, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei konkreten Gefährdungen oder vor sozialen Einrichtungen wie z.B. Kitas, Pflegeheimen oder Schulen angeordnet werden darf.

In der Stadt Lauchheim ist in zahlreichen Straßen Tempo 30-Zone angeordnet. Bei zukünftigen Planungen – beispielsweise bei der Baugebietserweiterung Kalvarienberg II (s. Kapitel 5.4.1) – sollte eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 unter Berücksichtigung zusätzlicher Kriterien (Netzbedeutung des Fußverkehrs, Schulverbindungen, Aufenthaltsqualität, etc.) angestrebt werden.

### 7.2 Wegweisung des Fußverkehrs

Eine durchgehende Wegweisung des Fußverkehrs hilft sowohl ortskundigen, als auch nicht-ortskundigen Zufußgehende bei der Orientierung in der Stadt oder einem Ortsteil. Sie verbessert die Verkehrssicherheit, da sie den Fußverkehr über sichere Routen leitet und damit bündelt. Außerdem werden ungewollte Umwege vermieden und somit die Reisezeit verkürzt.

---

<sup>11</sup> Vgl. Seemüller et al., Eine Perspektive von Grundschulkindern auf Bedingungsfaktoren der aktiven und eigenständigen Mobilität (2022), Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

<sup>12</sup> Umweltbundesamt (2022): Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Berlin.

Ziele der Wegweisung können beispielweise Haltestellen des ÖPNV, das Rathaus, der Marktplatz, öffentliche Toiletten, öffentlichen Einrichtungen oder sonstige Freizeitziele sein. Zusätzlich sind neben der Angabe des Ziels Informationen über Distanz und Gehdauer als Orientierung sinnvoll. Neben Wegweisungen bieten sich Stadtpläne an, die einen Gesamtüberblick verschaffen<sup>13</sup>.

## 8 Weiteres Vorgehen

### 8.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Fußverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Fußverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Fußverkehr auf.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen. Gelingt es der Stadt Lauchheim ein attraktives Fußverkehrsnetz zu schaffen, leistet sie einen Beitrag zum Klimaschutz. Darüber hinaus kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Kommunen, beziehungsweise innerhalb der Ortsteile haben.

### 8.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D erfordert Investitionen, die sich auf die unterschiedlichen Baulastträger aufteilen (s. Kapitel 5.2). Für Gemeinden und Landkreise existieren verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund.

Zum einen stellt das *Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)*<sup>14</sup> ein wichtiges Förderinstrument für die kommunale Verkehrsinfrastruktur dar. Zum anderen wurde im Juli 2023 die *Förderinitiative Fußverkehr*<sup>15</sup> veröffentlicht. Diese beinhaltet eine Förderung von investiven und nicht investiven Maßnahmen und besitzt einen Förderhöchsatz von 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

---

<sup>13</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Kapitel 4.4, Köln.

<sup>14</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher, S.41, Stuttgart.

<sup>15</sup> BALM (2023): Förderinitiative Fußverkehr, online (Abgerufen am 17.10.2023).

Das *Sonderprogramm Stadt & Land*<sup>16</sup> stellt eine weitere Möglichkeit zur Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur dar. Ursprünglich ausgerichtet auf den Radverkehr, können seit dem zweiten Förderaufruf im Jahr 2023 Maßnahmen des Fußverkehrs, sofern diese zusammenhängen, mitfinanziert werden. Weitere Informationen finden sich auf der Seite des Bundesministerium für Logistik und Mobilität.

### **8.3 Webdokumentation**

Die wesentlichen Ergebnisse des Fußverkehrskonzepts sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

[www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Fussverkehrskonzept/Final/WebGIS.html](http://www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Fussverkehrskonzept/Final/WebGIS.html)

---

<sup>16</sup> BALM (2023): Sonderprogramm Stadt & Land, online (Abgerufen am 17.10.2023).

## 9 Anhang

Anlage 1	Plan 01 – Quell-Ziel-Karte
Anlage 2	Plan 02 – Unfallorte mit Fußverkehrsbeteiligung
Anlage 3	Plan 03 – Fußverkehrsnetz
Anlage 4	Plan 04 – Maßnahmenempfehlungen
Anlage 5	Maßnahmendatenblätter
Anlage 6	Maßnahmenliste Priorität
Anlage 7	Musterlösungen
Anlage 8	Schulwegeplan Fußverkehr Deutschorden-Schule