

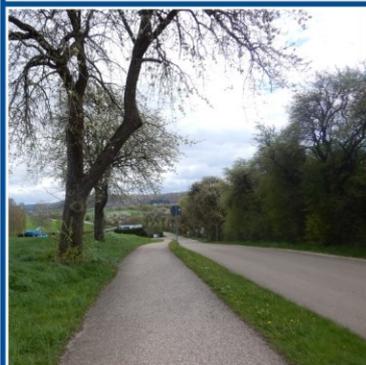


## Fußverkehrskonzept

### Westhausen

Abschlussbericht

Dezember 2023



## **Auftraggeber:**

### **Gemeinde Westhausen**

Rathaus

Jahnstraße 2

73463 Westhausen



## **Auftragnehmer:**

### **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)

### **Bearbeitung:**

Isabel Bruns

Marco von der Heyden



Frankfurt am Main, 21. Dezember 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>5</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 Industrie- und Gewerbegebiet Westhausen A7 .....	8
5.4.2	Aalener- Deutschorden- und Dalkingerstraße .....	8
<b>6</b>	<b>SCHULWEGEPLAN FUßVERKEHR .....</b>	<b>10</b>
6.1	Hintergrund .....	10
6.2	Weiterentwicklung des Schulwegeplans Fußverkehr .....	10
6.3	Besonderheiten und Schwachstellen .....	11
6.4	Verbesserungsvorschläge.....	12
6.4.1	Hol- und Bring-Zone .....	12
6.4.2	Finkenweg und Rinnenberg bzw. Ortsdurchfahrt .....	13
6.5	Fazit .....	13
<b>7</b>	<b>WEITERE EMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>14</b>
7.1	Kfz-Höchstgeschwindigkeit.....	14
7.2	Wegweisung des Fußverkehrs.....	14

---

<b>8 WEITERES VORGEHEN .....</b>	<b>15</b>
8.1 Umsetzung.....	15
8.2 Finanzierungsmöglichkeiten.....	15
8.3 Webdokumentation .....	16
<b>9 ANHANG .....</b>	<b>17</b>

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund

Die Gemeinde Westhausen möchte die Situation für Zufußgehende verbessern und damit die Attraktivität im Gemeindegebiet und den Ortsteilen 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 Gemeinde Westhausen die Erstellung eines kommunalen Fußverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von Februar bis Dezember 2023 statt.

## 1.2 Projektziele und Planungsraum

Dem Fußverkehrskonzept der Gemeinde Westhausen liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Die Erreichbarkeit wichtiger Fußverkehrsziele verbessern. Darunter zählt die Anbindung der Ortsteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, der Propsteischule, 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

Die Planungsgesellschaft 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 Klimaschutzziele (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 durchgängige 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 Gemeindegebiet. 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 6).
- 5. Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen von mehreren Abstimmungsterminen und der Elternbeiratssitzung der Propsteischule.
- 6. Bürgerwerkstatt:** Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes im Rahmen einer Bürgerwerkstatt am 27. November 2023. Diskussion der Maßnahmen sowie Aufnahme der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern im Bürgersaal des Rathauses Westhausen.

7. **Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:** Erstellung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen sowie eines Kosten-Wirksamkeits-Verhältnisses.
8. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse. Erarbeitung der Maßnahmendatenblätter zu baulichen Punkt- und Streckenmaßnahmen (Anlage 4, Anlage 6) sowie des Schulwegeplans (Anlage 5).
9. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Gemeinderat.
10. **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 Gemeinde Westhausen 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) eine schwere Verletzung.

In Anlage 1 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: Unfallatlas, online.

### 3.2 Beteiligung Verwaltung, Politik und Interessensvertretungen

Es fanden mehrere Abstimmungstermine statt. Zu Anfang trafen sich Vertreterinnen und Vertreter des Rathauses Westhausen und die Planungsgesellschaft vor Ort, um den Arbeitsstand zu besprechen. Im Rahmen des Termins wurde zudem das Vorgehen und die Schwerpunkte des Fußverkehrskonzeptes festgelegt sowie Zwischenergebnisse diskutiert und angepasst. In weiteren Terminen wurden die Anpassungen erneut vorgestellt und diskutiert. Eine kontinuierliche Abstimmung erfolgte projektbegleitend per Mail.

### 3.3 Bürgerwerkstatt

Nach Abstimmung des ersten Maßnahmenentwurfes und Erarbeitung der Priorisierung wurden alle Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Westhausen zu einer Bürgerwerkstatt eingeladen. Am 27. November 2023 fand die Vorstellung des Vorgehens und des Arbeitsstandes im Bürgersaal der Gemeinde statt.

Im Anschluss hatten die knapp 30 Teilnehmenden die Möglichkeit, die Maßnahmen anhand der ausgehangenen Maßnahmendatenblätter (Anlage 6) 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 wirkte 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 (8):** Die Nummern der Streckenmaßnahmen sind von WES101 bis WES108 durchnummeriert. Für die Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Bestehenden Weg verbreitern (1)
- Oberfläche asphaltieren (1)
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (3)
- Wegebeleuchtung anlegen (2)
- Sonstiges (1)

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

**Punktmaßnahmen (21):** Punktmaßnahmen sind von WES001 bis WES021 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)
- Bordstein absenken (1)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren (6)
- Knotenpunkt für Fußverkehr optimieren (3)
- Querungsstelle sichern (9)

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

<https://www.rv-k.de/Ostalbkreis/Westhausen/Fussverkehrskonzept/WebGIS.html>

Für einen Teil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in Anlage 8 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 7.

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 optimier*, *verkehrsberuhigende Umgestaltung* und *Barrierefreie Umgestaltung* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Bauliche Maßnahmen mit einem geschätzten Kostenrahmen unterhalb von 5.000 Euro werden in der Kostenverteilung nicht berücksichtigt.

Die übrigen empfohlenen Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von etwa 1.198.000 Euro, das sich – wie in Tabelle 1 dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

**Tabelle 1: Kostenverteilung nach Baulastträger**

Landkreis Ostalbkreis	155.000 €
Gemeinde Westhausen	1.043.000€
<b>Gesamt</b>	<b>1.198.000 €</b>

Das **Kosten-Wirksamkeits-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-Wirksamkeits-Verhältnis aufweisen. Grund dafür ist die Relevanz der Maßnahme für den Fußverkehr, welche sich in der Priorität widerspiegelt. Es befindet sich als Information auf den Maßnahmendatenblättern in Anlage 6.

### 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 8 des Fußverkehrskonzeptes.

### 5.4 Besondere Herausforderungen

#### 5.4.1 Erweiterung Industrie- und Gewerbegebiet Westhausen A7

Durch die Erweiterung des Industrie- und Gewerbegebiets Westhausen A7 ist von einer erhöhten Verkehrsnachfrage auszugehen. Die Schaffung einer sicheren und durchgängigen Fußverkehrsverbindung entlang der B29 besitzt eine hohe Priorität, da viele Ziele des alltäglichen Bedarfes innerhalb der Reichweite des Fußverkehrs liegen. Die Verbindung stellt zudem eine Route zum bestehenden Industrie- und Nahversorgungsgebiet im Westen Westhausens dar. Es wird empfohlen, eine Ausgestaltung der Fußverkehrsanlage für die Baugebietserweiterung anzusetzen und den Fußverkehr im Zuge von Einmündungen bzw. Ausfahrten zu bevorzugen.

#### 5.4.2 Aalener- Deutschorden- und Dalkingerstraße

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung ist in der Dalkingerstraße zwischen dem Seniorenheim und dem Rathaus ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h angeordnet. Nördlich des Rathauses, sowie in der Aalener Straße und Deutschordenstraße ist großflächig das Geschwindigkeitslimit 50 km/h angeordnet. Die Hauptstraße im Bereich des Ortskerns stellt den Versorgungsschwerpunkt in der Gemeinde dar. Eine hohe, tägliche Verkehrsstärke ist festzustellen. Auch die Dichte an Quell- und Zielorten des alltäglichen Bedarfs sind auf dem Abschnitt zwischen dem Rathaus und dem Bahnhof Westhausen besonders hoch.

Im gesamten Bereich befinden sich zahlreiche Kfz-Stellplätze (Abbildung 1 und Abbildung 3). Der ruhende Kfz-Verkehr sowie regelwidrig haltende bzw. parkende Kfz verschärfen die Situation für den Fußverkehr. 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.

Diese Verbindungen stellen mit unter die Haupttrouten des Fußverkehrs dar. Zusätzlich sind sie Schulverbindungen zur Propsteischule und der Anschluss an den Bahnhof Westhausen wichtige Routen des Fußverkehrs. Die Gehwege der angesprochenen Straßen sind weitestgehend schmal und in der Aalener

Straße zusätzlich schwach beleuchtet (Abbildung 4). Hinzu kommen fehlende Straßenquerungen für den Fußverkehr (Abbildung 2).

Eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist zu empfehlen. Zur Einhaltung der gefahrenen Geschwindigkeit und Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr, sollen verkehrsberuhigende Maßnahmen (Teilaufplasterungen, partielle Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, etc.) umgesetzt werden<sup>8</sup>. Eine zielführende Gestaltung kann neben der Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern. Es wird empfohlen, ein effektives Parkraummanagement hinsichtlich der Priorisierung des Fußverkehrs zu prüfen. Diese sollte durch eine gezielte Kontrolle und Ahndung regelwidrig parkender Kfz begleitet werden.



**Abbildung 1:** Parkplatzbestand in der Deutschordenstraße zur Dalkingerstraße (Eigene Darstellung)



**Abbildung 3:** Bekappte Gehwege in der Dalkingerstraße (Eigene Darstellung)



**Abbildung 2:** Fehlende Querungen und einseitige Beleuchtung in der Aalener Straße (Eigene Darstellung)



**Abbildung 4:** Schmale Gehwege in der Aalener Straße (Eigene Darstellung)

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

## 6 Schulwegeplan Fußverkehr

### 6.1 Hintergrund

Die Gemeinde Westhausen will die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler der Propsteischule und der Jagsttalschule steigern und damit einen Beitrag zur aktiven Mobilität im frühen Alter leisten. Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurde in Abstimmung mit dem Elternbeirat, der Schulleitung der Propsteischule und der Klimaschutzmanagerin der Gemeinde Westhausen ein 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 mit Hilfe von infrastrukturellen Anpassungen umgesetzt werden können, befinden sich als Punkt- oder Streckenmaßnahme im Rad- bzw. Fußverkehrskonzept. 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 Fußverkehr

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. Für die Gemeinde Westhausen richtet sich dieser jedoch nach dem tatsächlichen Bedarf und schließt u.a. Westerhofen und Reichenbach mit ein. Der Schulwegeplan ist in Anlage 5 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.

### 6.3 Besonderheiten und Schwachstellen

Es wurde beobachtet, dass vor allem Grundschul Kinder Gruppen bilden, um gemeinsam zur Schule zu gehen. Im unmittelbaren Schulumfeld ist der Finkenweg, der Rinnenberg und die Dalkingerstraße eine häufig gewählte Zubringerstraße für Kinder aus den angrenzenden Wohngebieten. Zur Querung der Dalkingerstraße existiert ein Fußgängerüberweg und eine Querungshilfe mithilfe von Piktogrammen an der Bushaltestelle *Rathaus*.

Am Tag der Begehung konnte beobachtet werden, dass Schulkinder die angesprochenen Straßen und vor allem die Dalkingerstraße als Schulweg – zum Teil in großen Gruppen – nutzen. Wie bereits in Kapitel 5.4 erläutert, besteht durch die abschnittsweise zu schmalen Gehwege, den ruhenden Verkehr und die hohen Verkehrsmengen ein hohes Konfliktpotenzial im Bereich der Ortsdurchfahrt (Dalkinger-, Deutschorden- und Aalener Straße).

Die Propsteischule besitzt keine ausgewiesenen Hol- und Bringzonen für Elterntaxis. Dementsprechend ergeben sich Konflikte, die mitunter auch am Tag der Begehung dokumentiert wurden (vor allem in der Jahnstraße). Gerade im unmittelbaren Schulumfeld bündeln sich die Fuß-, Rad-, Linienbus- und Kfz-Verkehre und das Konfliktpotenzial steigt. Hierbei ist besonders der Finkenweg zu erwähnen. Der südliche Zugang zur Propsteischule und die Zufahrt zur Jagsttalschule werden durch Elterntaxis blockiert (Abbildung 5 und Abbildung 6). Gleichzeitig sind die Gehwege im Finkenweg deutlich zu schmal (Abbildung 8). Darüber hinaus weist der Rinnenberg, der direkt auf den Finkenweg schlägt, keine Gehwege auf (Abbildung 7). Zudem werden der Kfz-Parkplätze gegenüber dem Rathaus und neben der Sporthalle ebenfalls durch Elterntaxis und zusätzlich von Lehrkräften und Mitarbeitende des Rathauses genutzt. Das Halten auf dem Gehweg bzw. das Halten auf dem Parkplatz führt dadurch zu weiteren Konflikten, da die Kfz den Gehweg queren.

Schulkinder, die im westlichen Teil Westhausens wohnen, nutzen die Aalener Straße als Schulweg. Die Aalener Straße weist bis auf die bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage in der Ortsmitte und einer Querungshilfe am Kreisverkehr im Industriegebiet keine Querungsstellen auf. Zusätzlich sind die Gehwege nur einseitig beleuchtet und stückweise sehr schmal (Abbildung 2). Es wurde beobachtet, dass Schulkinder die Aalener Straße zur Bahnhofsstraße und die Dalkingerstraße zum Finkenweg queren. Aufgrund der Kfz-Stärke und der sichtversperrenden Parkstände stellen diese Passagen ein Unfallrisiko dar.



**Abbildung 5:** Hol- und Bringverkehr in der Jahnstraße (Eigene Darstellung)



**Abbildung 6:** Hol- und Bringverkehr im Finkenweg/ Rinnenberg (Eigene Darstellung)



**Abbildung 7:** Schulkinder auf der Fahrbahn im Rinnenberg (Eigene Darstellung)



**Abbildung 8:** Schmale Gehwege im Finkenweg (Eigene Darstellung)

## 6.4 Verbesserungsvorschläge

### 6.4.1 Hol- und Bring-Zone

Es wird empfohlen, eine Hol-und Bringzone für Elterntaxis auszuweisen. Dabei ist zu beachten, dass sich diese nicht zwangsläufig zielnah befinden muss, da hierdurch weiterhin Gefahrensituationen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Hol- und Bringzonen verlagern den Kfz-Verkehr idealerweise und schaffen somit mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende. Daraus resultierend steigert sich das Sicherheitsempfinden von Schülerinnen und Schülern sowie der Eltern, sodass dies zu einem steigenden Rad- und Fußverkehrsanteil führen kann<sup>10</sup>. Gerade bei der Thematik der Hol- und

<sup>10</sup> Unfallforschung der Versicherer (UDV), Der Schulweg mit dem Auto (2020), Berlin.

Bringzonen ist es wichtig, in den Dialog mit der Elternschaft und der Schule zu treten, um die Gefahrenlage zu erklären und eine gemeinsame Lösung zu finden. Die Elternschaft sollte hinsichtlich der „Elterntaxi-Situation“ sensibilisiert werden. Dies kann im Rahmen der Information zum Thema Rad-, Fuß- und Schulwegeplan an der Propsteischule kommuniziert werden.

#### **6.4.2 Finkenweg und Rinnenberg bzw. Ortsdurchfahrt**

Eine Verkehrsberuhigung des Finkenwegs und des Rinnenbergs stellt eine Möglichkeit dar, die Kfz-Geschwindigkeit zu reduzieren und den Schulweg sicherer zu gestalten. Aufgrund der schmalen Gehwege im Finkenweg sind Schulkinder dazu gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Die fehlenden Gehwege im Rinnenberg leiten Schulkinder automatisch auf die Fahrbahn in den Mischverkehr. Zusätzlich ist es sinnvoll, gesicherte Querungsstellen zu errichten, damit Schulkinder an den intuitiven Stellen (Finkenweg zur Propsteischule, Kreuzung Bahnhofsstraße und Aalener Straße sowie Kreuzung Finkenweg und Dalkingerstraße) die Fahrbahn sicher queren können. Durch eine reduzierte Geschwindigkeit und die Aufmerksamkeitsförderung des Kfz-Verkehrs auf den Rad- und Fußverkehr, erhöht sich die Sicherheit der Schulwege.

### **6.5 Fazit**

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

Querungsstellen erfordern fortgeschrittene kognitive Fähigkeiten der Kinder im Grundschulalter<sup>11</sup>. Daher sollten sichere Schulrouten komplexe Knotenpunkte oder Querungsstellen vermeiden. Für die Schulkinder der westlichen Wohngebiete, die auf die Ortsdurchfahrt angewiesen sind, existiert jedoch keine Alternative, als sichere Querungsstellen an der Aalener Straße und der Dalkingerstraße. Eine entsprechende Maßnahme zur Errichtung einer Querungsstelle wurde in das entsprechende Konzept 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

---

<sup>11</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2021): Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern, Berlin.

Information für die Eltern, spielen. Auch die Einschätzungen der Eltern bezüglich der Mobilitätskompetenzen des Kindes sind ausschlaggebend für eine eigenständige Mobilität.<sup>12</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>13</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 Gemeinde Westhausen ist in zahlreichen Straßen Tempo 30-Zone angeordnet. Bei zukünftigen Planungen – beispielsweise bei der Baugebietserweiterung A7 Westhausen, 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 Zufußgehenden bei der Orientierung in der Gemeinde oder den Ortsteilen. 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.

Ziele der Wegweisung können beispielweise Haltestellen des ÖPNV, das Rathaus, ggf. öffentliche Toiletten, öffentlichen Einrichtungen oder sonstige Freizeitziele sein. Zusätzlich sind neben der Angabe

---

<sup>12</sup> Vgl. Seemüller et al., Eine Perspektive von Grundschulkindern auf Bedingungsfaktoren der aktiven und eigenständigen Mobilität (2022), Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

<sup>13</sup> Umweltbundesamt (2022): Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Berlin.

des Ziels Informationen über Distanz und Gehdauer als Orientierung sinnvoll. Neben Wegweisungen bieten sich Stadtpläne an, die einen Gesamtüberblick verschaffen<sup>14</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 Maßnahmen für den Fußverkehr auf.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Fußverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Führungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Gelingt es der Gemeinde Westhausen 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. Für Gemeinden und Landkreise existieren verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund.

Zum einen stellt das *Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)*<sup>15</sup> ein wichtiges Förderinstrument für die kommunale Verkehrsinfrastruktur dar. Zum anderen wurde im Juli 2023 die *Förderinitiative Fußverkehr*<sup>16</sup> veröffentlicht. Diese beinhaltet eine Förderung von investiven und nicht investiven Maßnahmen und besitzt einen Förderhöchstsatz von 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Das *Sonderprogramm Stadt & Land*<sup>17</sup> stellt eine weitere Möglichkeit zur Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur dar. Ursprünglich ausgerichtet auf den Radverkehr, können seit dem zweiten Förderauftrag

---

<sup>14</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Kapitel 4.4, Köln.

<sup>15</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Fußverkehr – sozial und sicher, S.41, Stuttgart.

<sup>16</sup> BALM (2023): Förderinitiative Fußverkehr, online (Abgerufen am 17.10.2023).

<sup>17</sup> BALM (2023): Sonderprogramm Stadt & Land, online (Abgerufen am 17.10.2023).

im Jahr 2023 Maßnahmen des Fußverkehrs, sofern diese zusammenhängen, mitfinanziert werden. Weitere Informationen finden sich auf der Seite des Bundesministeriums für Logistik und Mobilität.

### **8.3 Webdokumentation**

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

<https://www.rv-k.de/Ostalbkreis/Westhausen/Fussverkehrskonzept/WebGIS.html>

## 9 Anhang

Anlage 1	Plan 1, Unfallorte mit Fußverkehrsbeteiligung
Anlage 2	Plan 2, Quell-Ziel-Karte
Anlage 3	Plan 3, Fußverkehrsnetz
Anlage 4	Plan 4, Strecken- und Punktmaßnahmen Fußverkehrskonzept
Anlage 5	Plan 5, Schulwegeplan Fußverkehr
Anlage 6	Maßnahmendatenblätter Fußverkehr
Anlage 7	Maßnahmenliste Priorität
Anlage 8	Musterlösungen