

Fußverkehrskonzept 2019



Fußverkehrskonzept 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	1
2	Fußverkehr in Biberach.....	2
2.1	Überblick.....	2
2.2	Altstadt.....	3
2.2.1	Wege innerhalb der Altstadt.....	3
2.3	Zeitzoneplan (Anlage 3).....	4
2.3.1	Erreichbarkeit der Altstadt / Innenstadt.....	4
2.4	Stadtteilzentren / Nahversorgung / Schulwege.....	6
2.5	Wohnumfeld.....	7
2.6	Barrieren für den Fußverkehr außerhalb der Altstadt.....	8
2.6.1	Trennwirkung durch Hauptverkehrsstraßen.....	8
2.6.2	Trennwirkung durch Gewässer.....	11
2.6.3	Trennwirkung durch Bahntrassen.....	11
2.7	Freizeit und Naherholung.....	11
2.8	Unfallsituation.....	12
3	Ziele für das Fußverkehrskonzept.....	13
4	Maßnahmen Fußverkehrskonzept.....	14
4.1	Bauliche Einzelmaßnahmen.....	14
4.1.1	Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen innerhalb der Altstadt.....	14
4.1.2	Boulevard Altstadttring / Umfeld der Altstadt und des Bahnhofs.....	15
4.1.3	Erreichbarkeit östliche Quartiere (Anlage 5.2 – Ost).....	15
4.1.4	Erreichbarkeit südliche Quartiere (Anlage 5.3 - Süd).....	16
4.1.5	Erreichbarkeit westliche Quartiere (Anlage 5.4 - West).....	18
4.1.6	Erreichbarkeit nördliche Quartiere (Anlage 5.5 - Nord):.....	19
4.2	Ergänzung von Gehwegen zur Erreichbarkeit der Naherholungsräume.....	21
4.2.1	Erreichbarkeit wichtiger innerörtlicher Naherholungsflächen und Spielplätze.....	21
4.2.2	Erreichbarkeit wichtiger Naherholungsflächen im Außenbereich.....	22
4.3	Wichtige fehlende Verbindungen in den Ortsteilen.....	23
4.4	Standards für die Fußverkehrs-Infrastruktur.....	24
4.4.1	Gehwegbreiten.....	24
4.4.2	Oberflächen.....	25
4.4.3	Querung von Straßen und Knotenpunkten.....	26
4.4.4	Vermeidung von Gehwegparken.....	27
4.5	Attraktivität von Fußwegen.....	27

...

4.5.1	Erhöhung der Sicherheit	28
4.5.2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität.....	28
4.5.3	Besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse für ältere Menschen.....	28
5	Tabellarische Zusammenfassung	29

Herausgeber

Stadtverwaltung Biberach
Stadtplanungsamt
Museumsstraße 2
88400 Biberach

Biberach, 15.01.2019

1 Einführung

Die Mobilität zu Fuß ist die traditionelle Fortbewegungsart in der Stadt. Neben den eigentlichen Wegen zu Fuß umfasst der Fußverkehr auch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Gehstöcken, Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen sowie den Gepäcktransport. Auch die Verwendung bestimmter Sportgeräte für die Mobilität (Skateboards, Inline-Skater) wird in der Regel dem Fußverkehr zugewiesen.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich reduziert. Dies ist zum einen ein allgemeiner Trend, der auf veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen (fortschreitende Trennung der verschiedenen Nutzungen, zunehmende Motorisierung, geänderte Lebensgewohnheiten und Tagesabläufe, etc.) zurückzuführen ist. Zum anderen verschlechterte sich in den vergangenen Jahren durch den wachsenden Kfz-Verkehr die Aufenthaltsqualität in vielen Straßenräumen.

In den letzten Jahren nimmt die Bedeutung des „zu Fuß Gehens“ wieder zu, insbesondere im Freizeitverkehr. Biberach ist z. B. Durchgangsstation des überregionalen Jakobs-Pilgerweges, ebenso wird die Altstadt von Touristen gut besucht. Neue Freizeitaktivitäten, wie z. B. „geocaching“ oder Suchspiele (Schnitzeljagd mit Smartphone oder GPS-Geräten) bringen wieder verstärkt Kinder und Jugendliche zum „zu Fuß Gehen“ in unsere Stadt. Beim Binnenverkehr in der Stadt Biberach betrug der Anteil des Fußverkehrs 2002 ca. 26 % und 2017 ca. 27 %. Die Steigerung liegt vermutlich am besseren Wetter, da der Stichtag 2002 ein Regentag und 2017 ein Sonnentag war.

Um den Anteil des Fußverkehrs zu steigern, muss man zunächst dagegen ankämpfen, dass der Mensch stets seine eigene Körperenergie sparen möchte. Um dies zu überwinden ist auch Schönheit oder Luxus bei Fußwegen wichtig: Das sind Bäume, attraktive Ziele auf dem Weg, wie etwa Einzelhandel oder Gastronomie, Treffpunkte oder Ausruhlplätze und keine langen, schnurgeraden sondern die verschlungenen Wege

Der Fußverkehr hat ganz spezifische Stärken und Funktionen, die vielfach durch andere Verkehrsmittel kaum zu ersetzen sind:

- „Zu Fuß gehen“ ist das **Verkehrsmittel der Nähe** und gerade auf Kurzstrecken eine vernünftige Alternative zum Pkw. Da der Fußgänger durch kein Vehikel von seiner Umgebung getrennt ist, kann er wie kein anderer Verkehrsteilnehmer die dargebotenen Informationen aufnehmen.
- Fußgängerverkehr steht wesentlich für **Stadtkultur**: Soziales Leben entsteht und wird letztendlich aufrechterhalten durch die direkte Begegnung (zu Fuß), die die höchste Frequenz an persönlicher Kommunikation und Kontakten schafft. An Orten, in denen sich der Fußverkehr zurückzieht, zerbrechen meist auch die sozialen Strukturen; urbanes Leben und Flair als prägendes und kulturell zentrales Element unserer mitteleuropäischen Kultur verschwindet.
- Die Bewegung in der frischen Luft fördert die **Gesundheit**.
- Der Umstieg auf das „zu Fuß gehen“ entlastet die innerörtliche Infrastruktur und ist ein wichtiger Beitrag für den **kommunalen Umweltschutz** (Luft/Lärm).
- Ein besonderer Vorteil gegenüber allen anderen Verkehrsträgern ist, dass Fußverkehr auf wenig Fläche einen **hohen Nutzungsgrad** ermöglicht.
- Im Vergleich z. B. zu Investitionen in Straßenbau, Parkhäuser oder den ÖPNV, ist die Förderung des Fußgängerverkehrs sehr **kostengünstig**.

- So wichtig das Auto als Transportmittel für bestimmte Einkäufe ist, so lebt der innerstädtische Einzelhandel vom Fußgänger – flaniert und eingekauft wird überwiegend zu Fuß. Wo der Fußverkehr ausbleibt, leidet der mittelständische Fachhandel (**Lauf-Kundschaft**) und die Konzentration auf anonyme Großanbieter nimmt zu.

2 Fußverkehr in Biberach

2.1 Überblick

Das Fußwegenetz ist für die Gesamtstadt in Anlage 1, für die Innenstadt in Anlage 2 dargestellt. Es wird im Wesentlichen durch die entlang der Straßen verlaufenden Gehwege gebildet. Ergänzt wird dieses durch separate Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege außerhalb des Straßennetzes. In Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen haben Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsarten Vorrang. In der Fußgängerzone sind Ausnahmen für Lieferverkehr (6.00 Uhr-10.00 Uhr; 13.00-15.00 Uhr; 18.30-19.30 Uhr) und Radfahrer „frei“ zugelassen.



Insgesamt verfügt Biberach über ein sehr engmaschiges Fußwegenetz. Aufgrund begrenzter Flächen, insbesondere in der Kernstadt unterscheidet sich die Qualität der Fußwege teilweise stark. Insbesondere in der Altstadt sind aufgrund der engen Straßenräume vielfach sehr schmale bzw. teilweise nur einseitige Gehwege vorhanden. Häufig steht die Verbreiterung der Gehwege in Konkurrenz zur Ausweisung von Parkplätzen.

In älteren Baugebieten (Lindele, Talfeld) werden die Gehwegbreiten teilweise durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. In Baugebieten der 70- / 80-er Jahre wurden teilweise vom Fahrzeugverkehr getrennt geführte Gehwege hergestellt, indem z.B. Querverbindungen geschaffen bzw. Sackgassen für Fußgänger durchlässig gestaltet wurden. Seit den 90-er-Jahren werden in Baugebieten in den Sammelstraßen Gehwege getrennt von Parkflächen in angemessenen Breiten angeordnet, die gut nutzbar sind und die Erschließungsstraßen als Mischverkehrsflächen ausgebildet, die das Miteinander aller Verkehrsarten fördern sollen.

1991 wurden flächendeckend in fast allen Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet (vgl. Anlage 1), die aufgrund der herabgesetzten Geschwindigkeit eine größere Verkehrssicherheit im Quartier und einen geringeren Störgrad durch den Kfz-Verkehr (Lärm, Abgase) brachten. Die Tempo-30-Zonen haben das Zu-Fuß-Gehen und die Aufenthaltsfunktion gestärkt.

Eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur kann auf der gesamtstädtischen Ebene des Fußverkehrskonzeptes nur grob vorgenommen werden. Der Schwerpunkt der Analyse liegt auf der Altstadt und den angrenzenden Innenstadtgebieten. Hinzu kommen einzelne Belange der Stadtteil-mobilität wie die Erreichbarkeit von Schulen, Bushaltestellen oder der Zugang zu Naherholungsgebieten. Eine konkrete Ausarbeitung muss über Planungen auf Quartiersebene erfolgen. Das Fußverkehrskonzept definiert hierfür Standards für Fußverkehrsanlagen als Grundlage für zukünftige Baumaßnahmen.

In Kapitel 2 erfolgt eine Beschreibung der Situation, in Kapitel 3 werden die Ziele definiert und anschließend in Kapitel 4 quartiers- bzw. achsenbezogene Erläuterungen der vorgeschlagenen Maßnahmen gemacht. In der zusammenfassenden Tabelle erfolgt die zeitliche Priorisierung.

2.2 Altstadt

2.2.1 Wege innerhalb der Altstadt

Die Innenstadt ist das funktionale Zentrum der Stadt und des Mittelbereichs Biberach. Sie ist unter anderem Arbeitsplatz-, Schul-, Ausbildungs-, Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Tourismusschwerpunkt. Schwerpunkt für Einzelhandel, Dienstleistung, Kultur, Freizeit und Tourismus ist die historische Altstadt, die aber gleichzeitig auch Wohnort für rund 2.200 Bewohner ist. In der Innenstadt von Biberach leben rund 5870 Bewohner. Sie ist innerhalb von ca. 20 Minuten (ca. 2 km Entfernung) von fast allen Wohngebieten zu erreichen, was einer durchschnittlichen Geh-Geschwindigkeit von 100 m/Min entspricht. Die Aktualisierung der Bestandsaufnahme nach 9 Jahren hat gezeigt, dass einige fehlende oder unattraktive Verbindungen und Plätze in der Innenstadt verbessert werden konnten. Leider wurden aber auch halböffentliche Fußwege z. B. durch die Schulhöfe des Pestalozzigymnasiums und des Wielandgymnasiums für die Öffentlichkeit geschlossen.

Die unterschiedlichen Teile der Altstadt haben ein unterschiedlich hohes Fußverkehrsaufkommen. Die wichtigsten Fußgängerströme verlaufen in den Haupteinkaufsbereichen. Funktional verdichtet und mit hohem Besucheraufkommen kristallisieren sich der Marktplatz, Holzmarkt, Schandenhof, Kirchplatz und die Hindenburgstraße heraus. Diese Bereiche sind weitgehend als Fußgängerzone ausgewiesen. Ein hohes Fußverkehrsaufkommen besteht auch von der Fußgängerzone zu den Parkhäusern und den Bushaltestellen (durch die Ulmer-Tor-Straße, die Viehmarktstraße, die Theaterstraße) sowie dem Bahnhof (Bürgerturmstraße, Ulmer-Tor-Straße und Bahnhofstraße). Von den Stadtteilen führen jeweils die Fußgängerströme über die Wielandstraße (Nord/Nordwest), Theaterstraße (West), Hindenburgstraße, Museumsstraße, Pfluggasse (Süd); Ulmer-Tor-Straße (Ost) in das Stadtzentrum.

Anlage 2 zeigt die Fußgängerinfrastruktur der Innenstadt mit ihrer unterschiedlichen Ausbauqualität. Die Straßenräume entsprechen im Wesentlichen dem historischen Straßen- und Gassenetz. Typisch ist der Wechsel aus schmalen Straßen und Platzräumen, der das Stadtbild prägt.

Außerhalb der Fußgängerzonen haben die meisten Straßen – auch schmale Gassen – den typischen Straßenquerschnitt mit Fahrbahn und Gehwegen auf Bürgersteigen. Auf Grund der Enge der Straßenräume sind die Gehwege oftmals schmal und entsprechen nicht den Anforderungen an sichere und attraktive Fußverkehrsanlagen. In den 90-Jahren wurden einzelne Straßen außerhalb der Fußgängerzone ergänzend zu Mischverkehrsflächen ausgewiesen und teilweise umgestaltet. Hierzu zählen u. a. die verkehrsberuhigten Bereiche am Weberberg, der Gymnasiumstraße, der Schrankenstraße und der Neuen Gasse. Die gesamte restliche Altstadt (bis auf die Wielandstraße) wurde als Tempo-30-Zone und Parkzone ausgewiesen. In den folgenden Jahren wurden Mischverkehrsflächen angelegt, in denen die Gehwegbereiche nur über Rinnen von der Fahrbahn getrennt sind z. B. rund um den Spitalhof, Hindenburgstraße und Teile der Viehmarktstraße. Dies hat zur Folge, dass bei stärkerem Fußgängeraufkommen die Fahrbahnen gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen genutzt werden.

Wichtige Verbindungen sind Teilabschnitte des Zeppelin- und Bismarckrings selbst. Gehwege stehen entlang der Randbebauung zur Verfügung. Die straßenbegleitenden Gehwege sind teilweise schmal (z. B. in Höhe Notariate), nur in Ansätzen begrünt aber vor allem aufgrund der hohen

Verkehrsbelastung laut und unattraktiv. Bei Abriss- und Neubauvorhaben konnten die Gehwegbereiche auf mindestens 5 m Breite mit Baumstandorten ausgeweitet werden, so dass die Belastung für den Fußgänger durch den größeren Abstand zur Fahrbahn geringer ist und die Aufenthaltsqualität zugenommen hat. Langfristig ist angedacht den Ring zu einem Boulevard umzubauen.

2.3 Zeitzonenplan (Anlage 3)

Der für das Fußwegekonzept 1999 erstmalig erstellte Zeitzonenplan wird kontinuierlich überarbeitet. Neue Baugebiete werden hinzugefügt und neue Verbindungen ergänzt.

Im Zeitzonenplan werden die Fußwegezeiten vom Marktbrunnen in die einzelnen Stadtteile erfasst. Hierfür wurden die Zeitverluste an Lichtsignalanlagen festgestellt und einzelne Strecken abgelaufen bzw. umgerechnet. Die Geschwindigkeit beim Laufen bzw. „zu Fuß gehen“ hängt wesentlich vom Zweck des Gehens (zielgerichtet, spazieren gehend oder Sport treibend), dem Alter und der Konstitution des Gehenden ab. In der Legende des Zeitzonenplans werden deshalb zwei unterschiedliche Geschwindigkeiten dargestellt. Die Zonen entsprechen bei einem 5 (4) Minutenabstand ungefähr der Gehgeschwindigkeit von 5 km/h (6 km/h) auf ebener Strecke. Die Gehgeschwindigkeit mit 5 km/h entspricht dabei dem zielgerichteten, normalen Gehen und die Gehgeschwindigkeit von 6 km/h entspricht dem sportlichen, schnellen Gehen. Die Steigungsstrecken wurden mit höherem Zeitaufwand eingerechnet. Bei langsamer Gehweise von beispielsweise 3 km/h kann der Bürger jeweils die doppelte Gehzeit pro Farbzone annehmen. Die grauen und blauen Farben markieren alle Ziele, die zu Fuß innerhalb von 15 (12) Minuten erreichbar sind; die grünen Zonen markieren die zwischen 15 (12) und 35 (28) Minuten erreichbaren Ziele und die gelbe Zone zeigt bereits einen mindestens halbstündigen Fußweg an.

Vom Marktbrunnen ist der ganze Altstadtbereich innerhalb von 5 Minuten erreichbar; nach Süden, wo die Zebrastreifen über den Ring für den Fußgänger keine Zeitverzögerung bedeuten, reicht die 5 Minuten-Grenze sogar bis in die Saudengasse hinein.

Sehr deutlich erkennbar ist die Barriere in Richtung der östlichen Stadtteile, die für Fußgänger durch die Bahnlinie, die Riß und die Ulmer Straße gebildet wird. Sie führt durch Umwege zu den Brücken oder Unterführungen und Wartezeiten teilweise zum Verlust einer ganzen Zeitzone mit 5 (4) Minuten Dauer.

Der Zeitzonenplan verdeutlicht sehr gut, dass von der Stadtmitte ausgehend fast alle Wohngebiete innerhalb von ca. 30 Minuten erreichbar sind. Nur Teile von Bachlangen, Hagenbuch und der Ortschaft Rißegg erfordern einen längeren „Fußmarsch“. Dies belegt, dass für Verlagerungen innerhalb der Verkehrsmittelwahl der Stadt Biberach der Fußgänger eine sehr wichtige Funktion übernehmen kann.

2.3.1 Erreichbarkeit der Altstadt / Innenstadt

Hauptverbindungen zwischen der Altstadt und den angrenzenden Wohnquartieren sind nach Norden die Gaisentalstraße, Wielandstraße und Ehinger Straße, nach Osten der selbständige Gehweg entlang der Riß, die Bergerhauser Straße mit Steigstraße und Mettenberger Weg. Von Südwesten führen die Hauptverbindungen über die Hubertus-Liebrecht-Straße bzw. Königsbergallee auf die von Süden kommenden Hauptverbindungen der Adenauerallee, Rollinstraße und Waldseer Straße. Aufgrund der Begrenzung der Altstadt nach Westen durch den Gigelberg konzentrieren sich die Fußgängerströme aus Westen auf die Riedlinger Straße, Schlierholzweg, Saulgauer

Straße und den Hochschulcampus. Attraktive aber steile Fußwege oder Treppen führen auch direkt über den Gigelberg.

Sehr hohe Fußgängerströme zwischen der südlichen Innenstadt und der Altstadt entstehen durch das Verwaltungszentrum des Landratsamtes und den Beginn der Schulmeile mit den beiden Gymnasien und über 2000 Schülern. Auch innerhalb der Schul- und Sportmeile gibt es vielfältige Fußgängerbeziehungen.

Von der Hochschule Biberach (Campus Karlstraße) verlaufen die Hauptfußwege in die Innenstadt über die Martin-Luther-Straße und den Braithweg.

Neben der Dauer des Fußweges bestimmen die Topographie, Umwege und Wartezeiten die Akzeptanz von Fußwegen. Durch Umwege und Wartezeiten verlängern sich die Gesamtgehzeiten. Widerstände auf der Verbindung zur Altstadt sind insbesondere:

- die Querung des Altstadtringes,
- die Querung der Bahntrasse,
- die Querung des Straßenzuges Memminger Straße / Ulmer Straße.

Anlage 2 und 5 zeigen die vorhandenen Querungsmöglichkeiten. Entlang des Altstadtringes sind regelmäßige Querungen vorhanden. Diese sind in der Regel Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten.

Fußgängerunterführungen gibt es in der Innenstadt am Knotenpunkt „Waldseer Straße / Kolpingstraße / Königsbergallee“ und zwei Unterführungen im Bereich des Bahnhofs unter der Bahntrasse hindurch. Die Unterführung unter der Königsbergallee hindurch konnte oberirdisch bereits durch einen signalisierten Überweg ergänzt werden, der stark in Anspruch genommen wird. Um die anderen Straßenseiten der Waldseer Straße oder Kolpingstraße zu erreichen muss weiterhin die Fußgängerführung genutzt werden, die zwar über Schieberampen verfügt, aber mit Rollstuhl oder Rollator nicht bzw. nur schwer benutzbar ist. An allen vier Kreuzungszufahrten liegen Bushaltestellen, die von unterschiedlichen Linien angefahren werden, so dass i. d. R. Straßenquerungen erforderlich sind. Die erforderlichen Umwege, speziell für ältere Bewohner oder Besucher des Bürgerheims sind dadurch sehr lang, wenn die Unterführung nicht genutzt werden kann. Am Abend und nachts wird die Unterführung an der Waldseer Straße wegen geringer sozialer Kontrolle gemieden.

Zebrastreifen (Fußgängerüberwege – FGÜ)

Im Rahmen eines Sicherheitsaudits wurden in der Stadt Biberach einige Fußgängerüberwege auf ihre Sicherheit und rechtliche Zulässigkeit hin überprüft. Dabei stellte sich heraus, dass zwei Fußgängerüberwege rechtlich nicht zulässig sind und entfernt werden mussten. Der Fußgängerüberweg in Höhe der Hindenburgstraße wurde inzwischen entfernt. Im Bereich Bergerhauser Straße in Höhe der Landwirtschaftsschule soll als Ersatz eine Fußgängerampel (LSA) die Querung erleichtern.

Fahrbahnverengung:

Sowohl auf dem Holzmarkt (im Rahmen einer Platzumgestaltung) als auch in der Mittelbergstraße (Fahrbahnsanierung in Höhe Grundschule) wurden die Fahrbahnbreiten so eingeschränkt, dass ein gefahrloses Queren erleichtert wurde. Bei der neuen Fußwegeverbindung in Richtung Wolfental parallel zum Ratzengraben konnten über Fahrbahnverengungen mit Fußgängerüberwegen und unter Wegfall der jeweils zweiten Fahrspur über die Kolpingstraße und die Felsengartenstraße, eine neue Fußverkehrsverbindung geschaffen werden.

Mittelinseln:

In der Stadt Biberach werden in den letzten Jahren verstärkt Mittelinseln ohne Zebrastreifen oder Signalisierung als Querungshilfen gebaut. So konnte an der Bergerhauser Straße / Höhe Fußweg Steigstraße die Querung entscheidend verbessert werden. Weitere neue Mittelinseln wurden in der Rißegger Straße, Laupertshauser Straße, im Zuge von Kreiselumbauten in der Mettenberger Straße, Hans-Liebherr-Straße, Riedlinger Straße und Birkenharder Straße neu angelegt. Die Erfahrungen bei Mittelinseln speziell zur Verkehrssicherheit sind durchweg positiv. Aus diesem Grund wurden bereits bestehende, provisorische Mittelinseln im Zuge von Belagssanierungen verbreitert (im Zuge der Theodor-Heuss-Straße, der Valenceallee, der Gaisentalstraße), um besser für Fußgänger mit Rollstuhl oder mit Kinderwagen nutzbar zu sein.

Eine Mittelinsel kann häufig aufgrund des beengten Straßenraums, der notwendigen Fahrspuren oder der vorhandenen Straßenraumgestaltung nicht eingerichtet werden. Ebene Querungsmöglichkeiten fehlen u.a. an der Waldseer Straße / Höhe Kolpingstraße, an der Bergerhauser Straße / Höhe Steigstraße - ev. Friedhof oder an der Ulmer Straße Kreuzung Hubertus-Liebrecht-Straße.

Signalisierte Querungen:

An einem Teil der Kreuzungen oder Einmündungen sind nicht an allen Zufahrten Fußgängerfurten vorhanden, so dass weitere Umwege bzw. Zeitverluste entstehen. Verbesserungsbedarf besteht z.B. an den Knotenpunkten entlang des Bismarckrings (vgl. Anlage 2), da nur drei der Kreuzungszufahrten direkt gequert werden können.

Am Knoten der Ulmer Straße / Memminger Straße kann am signalisierten Knotenpunkt die Straße nicht in einem Zug gequert werden, da zusätzlich zu den Fahrbahnen ein breiter Grünstreifen gequert werden muss. In diesem Fall ist es schwierig, die Signalanlagen so zu programmieren, dass keine zusätzlichen Wartezeiten entstehen.

2.4 Stadtteilzentren / Nahversorgung / Schulwege

Die Stadt Biberach setzt sich aus drei großen Stadtteilen [„Fünf-Linden/ Weißes Bild“ (ca. 7180 Bewohner); „Mittelberg / Hühnerfeld“ (ca. 7750 Bewohner); „Bachlagen / Talfeld / Birkendorf“ (ca. 6200 Bewohner)] und vier Teilorten zusammen. In den beiden Stadtteilen „Fünf Linden / Weißes Bild“ und „Mittelberg / Hühnerfeld“ bestehen relativ zentral Stadtteilzentren mit Grundschule, Kindergarten sowie einer Nahversorgung des täglichen und mittelfristigen Bedarfs. Der Stadtteil „Bachlagen / Talfeld / Birkendorf“ war bisher mit seiner aufgelockerten Baustruktur, die sich über fast 4 km Länge mit Tal-, Hang- und Hochlagen hinzieht, nicht genug verdichtet, um ein Zentrum aufzuweisen. Grundschule, Kindergärten bzw. Nahversorgung waren bisher getrennt voneinander, auch wenn seit 2016 ein zentraler Quartiersplatz im Talfeld mit Kinderkrippe, Kindergarten und Lebensmittel-Vollsortimenter aufgebaut wird. Schwerpunktaufgabe der Stadtteilzentren ist neben der Sicherung der verbliebenen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe die Begegnung und Kommunikation. Dies soll auch durch eine hohe Aufenthaltsqualität der Verkehrsanlagen in den Stadtteilen erzielt werden.

In nahezu allen Stadtteilen werden folgende Probleme bei der Fußverkehrsinfrastruktur gesehen:

- Die Straßenräume wurden auch in den älteren Baugebieten in erster Linie nach Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs gestaltet. Für Fußgänger verbleiben oftmals nur Restflächen, Gehwege fehlen oder sind sehr schmal.
- Plätze bzw. markante Knotenpunkte, die als Identifikations- und Begegnungsort dienen könnten, sind wenig ansprechend gestaltet und werden oftmals vom fließenden und ruhenden Verkehr dominiert (Banatstraße, Berliner Platz).

- Durch das geringe private Stellplatzangebot in den älteren Wohngebieten herrscht ein hoher Parkdruck auf den Straßenraum. Parken auf Gehwegen ist weitverbreitet und teilweise über Markierungen erlaubt (z.B. Talfeldstraße, Alpenstraße, Freiburger Straße).

Folgende Hauptverkehrsstraßen bzw. Sammelstraßen stellen Barrieren für den Fußverkehr in Stadtteilzentren bzw. auf dem Weg zu den Stadtteilzentren dar. Auch die Aufenthaltsqualität in den Straßen selbst ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und geringe Gehwegbreiten oftmals gering:

- Bismarckring / Zeppelinring/ Eisenbahnstraße/ Bahnhofstraße/ Ulmer Straße
- Riedlinger Straße/ Felsengartenstraße/ Kolpingstraße/ Saulgauer Straße / Theaterstraße
- Waldseer Straße / Königsbergallee / Memminger Straße / Bergerhauser Straße

Die Grundschulen sind dezentral in die Wohngebiete integriert, so dass viele Schulwege problemlos zu Fuß zurückgelegt werden können. Alle Grundschulen besitzen Schulwegpläne, die an die Eltern verteilt werden bzw. im Internet einsehbar sind. Die Schulen liegen in der Regel zentral in den Stadtteilen bzw. Teilorten. Ausnahme ist die Birkendorfgrundschule, die fast nur von Schülern aus Birkendorf zu Fuß erreicht wird. Die Kinder aus den Baugebieten Bachlangen, Sandberg, Talfeld werden mit speziellen Schulbussen eingesammelt und zur Schule gefahren.

Weiterführende Schulen befinden sich in der Regel zentral in der Schul- und Sportmeile, die in der Innenstadt beginnt und sich entlang der Schiene nach Süden entwickelt und dort mit dem Kreisberufsschulzentrum, der Schwarzbachschule und dem Zimmerer Ausbildungszentrum endet. Die Schulmeile ist über den Bahnhof Biberach und den Haltepunkt Biberach-Süd mit größtenteils eigenständig geführten Fußwegen erschlossen. Außerdem existieren in Biberach dezentral zwei private Schulzentren (Bischof-Sproll-Bildungszentrum, Waldorfschule) mit allen Schularten, deren Schüler allerdings vorrangig mit dem ÖPNV anfahren.

2.5 Wohnumfeld

Die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur im Wohnumfeld unterscheidet sich je nach Entstehungsdatum der Quartiere. Ungünstige Bedingungen haben die Altbauquartiere. Sie werden in der Regel durch Straßen mit eher schmalen, teilweise einseitigen Gehwegen erschlossen. Durch hohen Parkdruck im Straßenraum wurden die Flächen für den Fußverkehr über die Jahrzehnte immer stärker eingeschränkt.

Neubaugebiete aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben in der Regel ein auf Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld ausgerichtetes Erschließungssystem aus verkehrsberuhigten Bereichen oder Tempo 30-Zonen. Tempo-30-Zonen wurden 1991 in der Kernstadt fast flächendeckend in allen Wohngebieten eingeführt. Einzelne kurze Straßenzüge, die sich nicht für höhere Geschwindigkeiten eignen, wurden bisher nicht gesondert ausgewiesen.

Kritisch ist, dass die „Verkehrsberuhigten Bereiche“ nur in neueren Baugebieten seit 1990 kleinräumige fußgängerfreundliche Nischen bilden, während an den übrigen Straßen oft nur schmale Gehwege zur Verfügung stehen. Fußwege aus dem unmittelbaren Wohnumfeld heraus sind in älteren Baugebieten vergleichsweise unattraktiv. In den neueren Baugebieten seit den 80-er Jahren sind häufig zusätzliche Verbindungen über straßenunabhängige Gehwege vorhanden. Sackgassen bieten dort in vielen Fällen eine Fortsetzung für den Fußverkehr. Typische Beispiele hierfür sind die Baugebiete in Bachlangen, Hühnerfeld und Rißegg, die für den Fußverkehr sehr attraktiv sind.

2.6 Barrieren für den Fußverkehr außerhalb der Altstadt

Umwege erfordern im Fußverkehr einen vergleichsweise hohen Zeit- und Kraftaufwand. Ziel einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur muss daher eine möglichst geradlinige Wegeführung sein. Wichtiger Bestandteil des Fußwegenetzes sind häufige und attraktive Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen, Bahnanlagen, der Riß oder sonstigen Anlagen mit starker Trennwirkung. Vorhandene Barrieren für den Fußverkehr und ihre Querungsstellen zeigt die Anlage 5.

2.6.1 Trennwirkung durch Hauptverkehrsstraßen

Der Kfz-Verkehr ist im Stadtgebiet Biberach auf wenige, dafür stark belasteten Hauptverkehrsstraßen in Tallage gebündelt. Für den Fußverkehr sind diese Straßen sowohl im Längsverkehr als auch im Querverkehr unattraktiv. Querungen der Hauptverkehrsstraßen sind im Regelfall an den signalisierten Knotenpunkten möglich. Außerhalb der Knotenpunkte besteht teilweise ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten über Fußgängersignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Querungshilfen (Mittelinseln).

Nur ein Teil der Knotenpunkte weist attraktive Bedingungen für den Fußverkehr auf. Die Wegeführung an den Knotenpunkten ist in der Regel den Flächenanforderungen des Kfz-Verkehrs untergeordnet. In vielen Fällen sind nicht an allen Knotenpunktzufahrten Fußgängerfurten vorhanden, so dass Umwege und zusätzliche Wartezeiten entstehen. Vielfach sind im Stadtgebiet „freie Rechtsabbieger“ vorhanden, die mit ihren größeren Radien weitere Umwege verursachen. Negativ hervorzuheben ist, dass die Fußgänger bei der Querung der freien Rechtsabbiegerfahrstreifen häufig nicht bevorrechtigt sind, sondern zusätzliche Wartezeiten entstehen (z. B. Einmündung Theodor-Heuss-Straße, Hans-Liebherr-Straße, Königsbergallee, Bergerhauser Straße, Rißegger Straße...).

Barrieren für den Fußverkehr sind v. a. Hauptverkehrsstraßen, die die einzige Verbindung zwischen Stadtteilen darstellen oder Siedlungsgebiete bzw. wichtige Verbindungen zerschneiden. Zu diesen zählen:

2.6.1.1 Straßenzug Memminger Straße / Ulmer Straße

Zu den anbaufreien Straßen zählen Teilabschnitte der B 465 (Memminger Straße) und L 267 (Ulmer Straße). Als stark befahrene Verbindung von Arbeits- und Wohnbereichen zwischen Norden und Süden von Biberach hat sie in Teilabschnitten den Charakter einer anbaufreien Straße und kann über längere Strecken nicht gequert werden. Gemeinsam mit Riß und der Trasse der Südbahn erschwert die Straße den Zugang aus den östlichen Stadtquartieren in die Innenstadt, die Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsplätze und die Erreichbarkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben entlang des Straßenzuges. Auch der Zugang zu Naherholungsgebieten, z. B. zum Frei- /Hallenbad, Bachlanger Tal und die Verbindung Grünzug im Aspach zum Mettenberger Tobel ist unattraktiv bzw. gefährlich.

Auf ca. 4 km Länge werden fünf ebenerdige Querungen an Ampeln und eine Unterführung speziell für den Schulweg zur Birkendorf-Grundschule angeboten. Die Aufenthaltsqualität an den Querungen ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und teilweise schmale Gehwege gering. An der nicht barrierefreien Unterführung treten die typischen Probleme dieser Bauwerke (fehlende soziale Sicherheit, Vandalismus) auf. An der Kreuzung Hubertus-Liebrecht-Straße besteht für Fußgänger keine andere Querungsmöglichkeit, als die Kz-Fahrbahn mit zu nutzen. Auch an der Einmündung der Ernst-Boehringer-Straße ist keine

direkte Fußgängerquerung vorgesehen. Eine Mittelinsel liegt erst ca. 100 m weiter westlich.

2.6.1.2 Straßenzug Waldseer Straße (B 312)

Die Waldseer Straße ist die zweite Nord-Süd-Verbindungsstraße von der Innenstadt in Richtung Süden. Sie übernimmt eine wichtige Zubringerfunktion für die westlichen Baugebiete Mittelberg, Hühnerfeld, Rißegg Steige und Rißegg, sowie den Schulschwerpunkt beim Berufsschulzentrum und eine Agglomeration von Lebensmittelmärkten entlang der südlichen Waldseer Straße.

Auf ca. 2 km Länge werden drei ebenerdige Querungen an Ampeln und eine nicht barrierefreie Unterführung am Bürgerheim angeboten. An den Ampeln der Valenceallee gibt es eine freie Rechtsabbiegerspur mit Fußgängerüberweg, der ein zügiges Querens ermöglicht. Im Gegensatz dazu muss der Fußgänger an der Einmündung der Rißegger Straße drei „Straßenzüge“ (zwei mit koordinierten Ampeln) queren.

Zusätzlich zu den Ampeln werden in der Innenstadt (Höhe Kino) durch einen Fußgängerüberweg, in Höhe des Martin-Luther-Gemeindehauses und in Höhe des Berufsschulzentrums durch insgesamt drei Mittelinseln die Querungen erleichtert. Die Aufenthaltsqualität an den Querungen ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und teilweise schmale Gehwege gering. Durch die nachträglich auf den ursprünglichen Gehwegen angelegten Radwege sind die Gehwegflächen mit einer Breite unter 1,5 m bei mittlerem bis hohem Fußgängeranstrom zu schmal. Um Konflikte mit Radfahrern zu verhindern, können Fußgänger mit Taschen, Stock oder Kindern nur hintereinander hergehen bzw. bei entgegengerichteten Fußgängern sind sie gezwungen stehen zu bleiben.

2.6.1.3 Straßenzug Kolpingstraße/ Theaterstraße / Felsengartenstraße / Saulgauer Straße (B 312)

Die vier Straßenzüge in dem Quartier „Saulgauer Vorstadt“ haben aufgrund ihrer Verkehrsbelastung eine starke Trennwirkung zwischen Innenstadt und westlichen Wohnquartieren, der Hochschule und dem Naherholungsbereich „Wolfental“. Über fünf strategisch wichtig liegende Fußgängerüberwege können diese Straßenzüge von der Innenstadt ohne Zeitverluste schnell gequert werden. Die Gehwegbreiten liegen für den Längsverkehr zwar über 1,50 m, die Aufenthaltsqualität ist aufgrund Lärm- und Abgassituation und fehlender Begrünung zwischen den „Gebäudeschluchten“ sehr gering.

Als attraktive Alternativroute wurde 2008 eine neue Querverbindung entlang des Ratzengrabens geschaffen, um die Innenstadt von Westen besser anzubinden.

Südlich des Fußgängerüberwegs an der Hochschule gibt es kein Angebot einer barrierefreien Quermöglichkeit über die Kolpingstraße. Die Fußgängerunterführung in Höhe Waldseer Straße hat zwar Rampenstufen, wird von Gehbehinderten, Fußgängern mit Rollator bzw. Rollstühlen bzw. nachts überhaupt gemieden. Rollstuhlfahrer nutzen derzeit die Radwegfurten über die Kreuzung, um ohne Umwege queren zu können.

2.6.1.4 Straßenzug Riedlinger Straße (B312)

Der Straßenzug ist ebenfalls Teil der stark befahrenen Ausfallstraße nach Westen und trennt die nördlich bzw. südlich liegenden Wohngebiete. Über drei Fußgängerüberwege, eine Mittelinsel in Höhe Kreisel Mittelbiberacher Steige, eine Unterführung in Höhe Kreisel „Fünf Linden“ und eine Brücke kann der ca. 1,8 km lange Straßenzug behindertengerecht gequert werden. Die Fußgängerunterführung ist durch die Mitnutzung von

Radfahrern zu schmal und verwinkelt. In Höhe des Pflegeheims Senorum sind wiederholt Anfragen für eine Querungshilfe gestellt worden, damit die Bewohner und Besucher die Bushaltestellen und das Naherholungsgebiet Wolfental schneller und einfacher erreichen können.

Die Gehwegbreiten liegen auf der nördlichen Seite zwischen 1,5 und 2,5 m, werden aber von Radfahrern mit genutzt. Auf der südlichen Seite beträgt die Gehwegbreite teilweise weniger als 1,5 m, da aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ein benutzungspflichtiger Radweg angeordnet wurde.

2.6.1.5 Königsbergallee (L 280)

Der Straßenzug ist mit vier Fahrspuren überdimensioniert gebaut worden, um langfristig den Ost-West-Verkehr aus der Innenstadt heraus zu leiten. Die Straße wird zunehmend als schneller Wechsel der Talseiten mit seinen Gewerbe- und Wohngebieten genutzt und übernimmt dadurch eine wichtige Verteilerfunktion.

Für den Fußverkehr stellt sie eine der wenigen Möglichkeiten dar, um über die Bahn und Riß zu laufen. Sie hat den Charakter einer anbaufreien Straße (bis auf zwei Zufahrten in Höhe des Bürgerheims) mit hoher Trennwirkung. Querungen sind an den drei großen Knotenpunkten signalgeregelt vorhanden. Zwei wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung innerhalb der Schulmeile unterqueren ebenerdig die Brücke. Auf der Ostseite verläuft ein grasbewachsener Uferweg entlang der Riß unter der Brücke.

Die Aufenthaltsqualität ist auf der Brücke durch die starke Kfz-Dominanz, das hohe Verkehrsaufkommen und die gemeinsamen Geh- und Radwege zwischen 1,5 – 2,5 m Breite gering. Eine positive Ausnahme bildet der Abschnitt zwischen Rollinstraße und Waldseer Straße, da die Gehwege durch mit Bäumen bestandene Grünstreifen bzw. Arkaden von den Kfz-Fahrbahnen getrennt geführt werden.

2.6.1.6 Eisenbahnstraße / Bahnhofstraße

Die Straßenzüge der Eisenbahnstraße, östlichen Bahnhofstraße und Ulmer-Tor-Straße trennen den Bahnhof, Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und die Hauptströme der östlichen Stadtteile von der Innenstadt. Die Straßen sind Einbahnstraßen mit jeweils zwei Fahrspuren und hohem Trenneffekt; die Fußgänger werden an den jeweiligen Straßenrändern und mit Hilfe von Lichtsignalanlagen über die Fahrbahnen geführt. Das Verkehrsaufkommen ist wegen der Zufahrten zum Bahnhof, ZOB und zum Parkhaus Ulmer Tor sowie als kürzeste Verbindung zwischen Innenstadt und östlichen Stadtteilen hoch.

Die Querungen sind an den drei großen Knotenpunkten signalgeregelt vorhanden, am Bismarckring fehlt die Möglichkeit die Bahnhofstraße direkt zu queren und vom Bahnhof ist das Vermessungsamt und das Parkhaus Ulmer Tor auch nur über den Umweg am Bismarckring zu erreichen.

Die Aufenthaltsqualität an diesen Straßen ist durch die starke Verkehrsdominanz gering. Die Gehwege entlang der Eisenbahnstraße und Bahnhofstraße sind zu schmal.

2.6.1.7 Ehinger Straße / B 465

Die Ehinger Straße kann über Lichtsignalanlagen direkt am Bismarckring bzw. an der Einmündung Freiburger Straße sowie über drei Mittelinseln als Querungshilfen in Höhe ehem. Feuerwehrgebäude, Weißgerberwalk bzw. am Kreisel Wässerwiesen gequert werden. Der Querungsbedarf ist aufgrund der angrenzenden Nutzungen in der Ehinger Straße eher gering. Außerorts besteht nur auf der Ostseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

2.6.2 **Trennwirkung durch Gewässer**

Die Riß kann von Fußgängern an sieben Straßen- oder Fußgängerbrücken überquert werden. Entlang des Naherholungsbereiches Rißinsel verknüpfen drei Brücken ein attraktives Fußwegenetz (drei davon als eigenständige Geh- und Radverkehrsbrücken). Südlich der Stadtmitte sind die Brücken mit den Hauptverkehrsstraßen verknüpft und unattraktiv. Aufgrund der großflächigen Gewerbeansiedlungen parallel zur Riß können keine Alternativrouten gebaut werden.

Zusätzliche Brücken über die Riß bieten sich durch die zusätzliche Barrierewirkung der Bahn und der angesiedelten großflächigen Gewerbebetriebe nicht an. Die Trennwirkung der Riß ist daher gering. Andere Gewässer, wie der Wolfentalbach, Schwarze Bach bzw. Bleicherbach haben in Biberach nur eine geringe Trennwirkung.

2.6.3 **Trennwirkung durch Bahntrassen**

Im Eisenbahnverkehr verläuft die Südbahn in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet. Sie bildet eine Barriere für alle Verkehrsmittel. Für den Fußverkehr besteht mit neun Bahnquerungen (fünf Über- und vier Unterführungen) eine vergleichsweise hohe Dichte an Querungsstellen. Eigenständige Fußwegequerungen bestehen mit dem denkmalgeschützten Steg, der Unterführung direkt am Bahnhof mit Gleiszugang (Ostseite ist nicht barrierefrei), der Überführung am Haltepunkt Biberach-Süd (barrierefrei) und den beiden Geh- und Radunterführungen am Bahnhof und bei Rißegg-Halde. Die beiden Unterführungen am Bahnhof bieten dabei die schnellste und deshalb auch am stärksten genutzte Möglichkeit, um die Bahntrasse zu queren.

2.7 **Freizeit und Naherholung**

Der Fußverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Naherholung. Hierzu zählen kleinere und größere Spaziergänge oder Wanderungen aber auch Sport und Spielaktivitäten (Joggen, Einsatz von Fortbewegungsmittel bzw. Sportgeräten wie Inline-Skater, Skateboards o. ä.).

Fußwege im Freizeitverkehr bzw. zur Naherholung liegen häufig innerhalb der Siedlungsgebiete (z. B. Privatbesuche, Besuche von Gastronomie-, Dienstleistungs- und Kulturbetrieben), in vielen Fällen aber auch außerhalb der bebauten Bereiche. Genutzt werden landwirtschaftliche Wege, Forstwege oder spezielle (Rad-) Wanderwege. Wichtig sind direkte und attraktive Zugänge aus den Wohngebieten zu Naherholungsgebieten sowie ein gepflegtes Wegenetz im Stadtteilumfeld.

Für die Qualität und Nutzbarkeit des Wohnumfeldes spielt es eine große Rolle, wie die öffentlichen Grünflächen, Parkanlagen, Spielplätze oder Kleingartenanlagen zu Fuß erreicht werden können. Überprüft wird, ob schwierig zu überwindende Barrieren wie stark belastete Hauptverkehrsstraßen Gewässer oder Bahnstrecken bestehen, die nur umwegig umgangen werden können.

2.8 Unfallsituation

Fußgängerunfälle werden seit 1992 jährlich bei der Polizei abgefragt, in Pläne übertragen und eventuelle Häufungen analysiert. Seit 2010 wird zusätzlich die Altersangabe der beteiligten Fußgänger für die Gruppen der Kinder von 0-15 Jahren bzw. Senioren ab 65 Jahren erfasst (Anlage 4), um Schwachstellen für insbesondere Kinder oder Senioren herauszufinden. Diese Personengruppen schätzen häufiger eine Verkehrssituation falsch ein oder sind in ihrer Wahrnehmung und Mobilität stärker eingeschränkt.

In den Unfallstatistiken der Polizeiinspektion Ulm werden für die Jahre 2010- Nov. 2018 jährlich ca. 14-25 Unfälle mit Fußgängern gelistet. Die Unfallstandorte sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, Unfälle passieren sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch in den Wohngebieten. Unfallschwerpunkte gibt es keine. Spitzenreiter in der Statistik der vergangenen Jahre sind der Marktplatz mit 5 Unfällen über die gesamte Länge, der Holzmarkt (3 Unfälle) und einige Fußgängerüberwege mit 2-4 Unfällen. Der auffälligste Fußgängerüberweg liegt mit 5 Unfällen am Viehmarktplatz. Im Jahr 2017 passierten 8 von 14 Fußgängerunfällen auf einem Fußgängerüberweg, einer an einer für den Fußgänger roten Ampel aber kein einziger Unfall an einer Mittelinsel als Querungshilfe ohne Fußgängerüberweg.

Regelmäßig auftretende Unfallorte auf privatem Grund sind zudem einige Einzelhandelsparkplätze oder Tankstellen (Aus- und Einrangieren der Fahrzeuge). Seit 2010 gab es bei den Fußgängerunfällen drei Verkehrstote. Einer z.B. im Bereich des eigenständigen Fußwegs parallel zur Rißstraße bei dem es sich um eine Verkettung unglücklicher Zufälle handelte (Kontrollverlust des Kfz-Fahrer durch Herzinfarkt). Die anderen beiden geschahen beim Rückwärtsrangieren in unterschiedlichen Wohnstraßen. Daher können keine die Verkehrssicherheit verbessernden Maßnahmen an diesen Stellen getroffen werden.

Unfälle von Kindern passieren oft auf dem Schulweg und selten in Wohngebieten. Die einzige Häufung in der Altersgruppe unter 15 Jahren liegt am Fußgängerüberweg am Viehmarktplatz vor. Unfälle von Senioren treten gehäuft auf dem Marktplatz (4 Unfälle), entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes rund um die Altstadt und rund um die Seniorenwohnheime bzw. an der Sana-Klinik auf.

Die Unfallanalyse in Biberach zeigt keine Auffälligkeiten, die einen Handlungsbedarf erfordern. Eine wichtige Maßnahme zur Prävention kann Öffentlichkeitsarbeit mit Hinweisen zum richtigen Verhalten des Fuß-, Rad und Kfz-Verkehrs an Fußgängerüberwegen sein.

3 Ziele für das Fußverkehrskonzept

Ziel des Fußverkehrsnetzes ist eine Aufwertung des bestehenden dichten Netzes. Hinzu kommen einzelne Netzergänzungen als Lückenschluss sowie neue Wege im Zusammenhang mit der Erschließung neuer Siedlungsgebiete.

Das Zielnetz für den Fußverkehr umfasst eine möglichst flächendeckende Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs auf der Grundlage der Standards der EFA 2002 (FGSV (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln, 2002.)

Zur Förderung des Fußverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsmittel flächendeckend Maßnahmen mit folgender Zielsetzung umgesetzt werden.

Anwendung zeitgemäßer Standards bei Fußverkehrsanlagen

Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u. a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit. Bestehende Verkehrsanlagen sind zu überprüfen und ggf. zu verändern, neue Verkehrsanlagen entsprechend anzulegen.

Reduzierung von Umwegen durch Lückenschlüsse

Umwege sind für den Fußverkehr besonders unattraktiv. Bestehende Lücken und Barrieren im Fußwegenetz sollen weitgehend entfernt werden. Dies umfasst Maßnahmen wie die Herstellung neuer Fußverkehrsinfrastruktur oder den Bau weiterer Querungsbauwerke an Straßen, die nur schwierig ebenerdig gequert werden können (z. B. Ulmer Straße in Höhe Hubertus-Liebrecht-Straße).

Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Die Altstadt und die Stadtteilzentren bieten bereits ein attraktives Umfeld für Fußgänger, das kontinuierlich verbessert wird. Neben der reinen Verbindungsfunktion werden hier weitergehende Ansprüche wie Kommunikation, Information oder Ausruhen erfüllt.

Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Um die Lebensqualität des Wohnumfeldes weiter zu stärken und den Fußverkehr vorrangig auf Kurzstrecken zu fördern sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen weiterhin umgesetzt werden. Dies kann mit der Anordnung von flächendeckend niedrigen Geschwindigkeiten (max. 30 km/h) oder verkehrsberuhigten Straße (6 km/h) in Wohnstraßen erreicht werden.

Pflege der Infrastruktur

Ungepflegte oder beschädigte Geh- und Fußwege sind ein Sicherheitsrisiko. Schäden im Belag oder eine defekte Beleuchtung müssen umgehend behoben werden und Grünflächen so gepflegt werden, dass Nutzbarkeit und Einsehbarkeit der Verkehrsanlagen gewährleistet sind.

4 Maßnahmen Fußverkehrskonzept

4.1 Bauliche Einzelmaßnahmen

Die Anforderungen des Fußverkehrs sind bei allen Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Der Neubau bzw. die Umgestaltung von Verkehrsanlagen für den Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr muss auch immer eine Umsetzung der Standards für den Fußverkehr anstreben.

In Anlage 5.0 ist das Zielkonzept für den Fußverkehr für die Gesamtstadt in einer vereinfachten Übersicht dargestellt. In den Abschnitten 4.1 bis 4.5 werden die einzelnen Netzmaßnahmen genannt, die auf Grund ihrer hohen Wirkung für den Fußverkehr als Einzelmaßnahmen in das Handlungskonzept aufgenommen wurden. Berücksichtigt wurden Änderungen im Straßennetz, aber auch zusätzliche Maßnahmen für den Fußverkehr wie die Ergänzung fehlender, eigenständiger Gehwege. Die Maßnahmen betreffen im Wesentlichen die Kernstadt und sind in Anlage 5.1 - 5.5 dargestellt.

4.1.1 Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen innerhalb der Altstadt

Innerhalb der Altstadt ist weiterhin eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität anzustreben. Im Zuge von städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen ist das Erscheinungsbild der historischen Altstadt (Gebäude, Plätze, Gassen, Grünanlagen ...) weiter zu attraktivieren. Im Rahmen genereller Überlegungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Altstadt (z. B. in Sanierungsgebieten) sind hierfür Strategien und Maßnahmen weiter auszuarbeiten. Für die Maßnahmen sind Detailplanungen mit konkreten Zeitplänen unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer auszuarbeiten. Als Maßnahmen aus dem Bereich Verkehr sollten bis 2030 umgesetzt werden:

Aufenthaltsqualität von Straßen / Plätzen in der Altstadt	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 5-10 Jahre	kontinu- ierlich
Reduzierung des Park-Such-Verkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt durch Erhaltung und Erweiterung des Parkplatzangebotes rund um die Innenstadt.				X
Verbreiterung von Gehflächen durch Umgestaltung schmaler Gassen in Mischverkehrsflächen mit „weicher Trennung“ z.B. Rinnen				
<ul style="list-style-type: none"> • Karpfengasse 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Schulstraße 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Sennhofgasse 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • Areal Wielandstraße, nördliche Weberberggasse, Consulstengasse, 	X			
<ul style="list-style-type: none"> • Ehinger-Tor-Straße, Schwanenstraße 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • südliche Pfluggasse, nördliche Zwinger-gasse). 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • Ulmer-Tor-Straße 		X		
Umgestaltung weiterer Plätze und Platzräume, u. a. „Ochsenhauser Hof“; vielfältige Gestaltung und Nutzung der Plätze als Ruhezonen mit Grünflächen und Wasser, Kinderspielplätze, Außenbewirtung, u. ä.	X			X
Entwicklung und Umsetzung einheitlicher und ansprechender Gestaltungsstandards für die Altstadtstraßen				X

4.1.2 Boulevard Altstadtring / Umfeld der Altstadt und des Bahnhofs

Die endgültige Umgestaltung des nördlichen Altstadtrings wird als Schlüsselmaßnahme für eine tiefgreifende Aufwertung der angrenzenden Quartiere und die Verbesserung der Erreichbarkeit rund um die Altstadt betrachtet. Diese Maßnahme ist jedoch erst mit Umsetzung der gesamtstädtischen Verkehrsplanung (Aufstieg der Nordwestumfahrung zur B 30 als Bestandteil eines strategischen Netzes), einer Umwidmung der im Bahnhofsumfeld und auf dem Bismarckring verlaufenden Teilabschnitte der Bundesstraße B 465 sowie einem Gesamtpaket mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen möglich. Bei Neu- und Umplanungen auf an den Ring angrenzenden Grundstücken ist das Ziel einer Aufwertung durch Verbreiterung der Seitenbereiche zu berücksichtigen.

Boulevard Altstadtring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, vorrangig entlang der Eisenbahnstraße; Berücksichtigung des hohen Fußverkehrsanteils bei der geplanten Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB); Stärkung der Aufenthaltsqualität, um Wartezeiten erträglicher (attraktiver) zu gestalten.	X			
Ergänzung der bestehenden Unterführung am Bahnhof mit einem barrierefreien Zugang nach Osten		X		
Herstellung einer Mittelinsel als Querungshilfe über den Zeppelinring in Höhe Viehmarktstraße – Fußweg nördlich der KSK in Richtung Prinz-Eugen-Weg	X			
langfristige Umgestaltung von Teilen des Zeppelin- und Bismarckrings; Rückbau der Fahrspuren, zugunsten großzügiger und mit Bäumen begrünter Gehflächen. Um die Trennungswirkung zu verringern, werden Teile des Straßenraums als gemischt genutzte Fläche angelegt, z.B. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 30 km/h.			X	

4.1.3 Erreichbarkeit östliche Quartiere (Anlage 5.2 – Ost)

4.1.3.1 Achse Bahnhof / ZOB – Unterführung – Talfeld /Bergerhausen

Wesentliches fußläufiges Einzugsgebiet sind die Wohngebiete Talfeld und Bergerhausen. Da zusätzliche Querungen der Barriere „Südbahn, Reiß, Ulmer Straße“ unrealistisch sind, sollten die bestehenden Verbindungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit aufgewertet werden. Eine Verbreiterung des Gehweges entlang der Bergerhauser Straße durch Versetzen der Friedhofsmauer ist nicht möglich, da an die Mauer angrenzende Grabstätten denkmalgeschützt sind.

Folgende Maßnahmen können überprüft, geplant oder umgesetzt werden:

Achse Bahnhof / ZOB – Unterführung – Talfeld /Bergerhausen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Aufwertung der Radfahrer- und Fußgängerunterführung durch Überprüfung, ob eine Verkürzung um eine Gleisbreite mit Aufwertung der Geh-Radwege im westlichen Bereich möglich ist	X	X		

Prüfung, inwieweit Grünzeiten für Fußgänger verlängert oder besser koordiniert werden können				X
Prüfung, ob eine zusätzliche Querungshilfe in der Bergerhauser Straße in Form einer Mittelinsel in Höhe Steigstraße hergestellt werden kann		X		
Herstellung einer zusätzlichen signalisierten Querung über die Bergerhauser Straße / Haltestelle Landwirtschaftsschule als Ersatzmaßnahme für den Fußgängerüberweg	X			
Herstellung einer Mittelinsel über die Bergerhauser Straße in Höhe der Telawiallee, um den zentralen Bereich im Talfeld mit Läden und Kindergärten sicher zu erreichen	X			
Ergänzung eines ca. 30 m langen Gehweg-Teilstückes parallel zur Mettenberger Straße zwischen der Haltestelle Mozartstraße und dem Fußweg im Grünzug zwischen Talfeld alt und neu			X	

4.1.3.2 Achse Innenstadt – Königsbergallee / Hans-Liebherr-Straße– Bachlangen / Sandberg /Bergerhausen

Wesentliches fußläufiges Einzugsgebiet sind die Baugebiete Bergerhausen, Sandberg und Bachlangen mit der Jugendherberge sowie dem städtischen Hallen- und Freibad. Auch hier sind zusätzliche Querungen durch die Barriere „Südbahn, Riß, großflächige Gewerbebetriebe und Memminger Straße) unrealistisch. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit zählen folgende Maßnahmen:

Achse Königsbergallee/ H.-Liebherr-Str. – Bachlangen/ Sandberg/ Bergerhausen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinuierlich
Prüfung ob Grünzeiten für Fußgänger verlängert oder besser koordiniert werden können; Einbezug der freien Rechtsabbieger in die Signalisierung, um ein flüssiges Überqueren ohne Wartezeiten zu ermöglichen oder Abbau der Signalisierung an den freien Rechtsabbiegern.				X
Neubau eines direkten Fuß- und Radweges durch das ehemalige Freibadgelände zum Fohrhäldele. Mit Verlagerung des Hallenbades wurde ein bestehender Fußweg aufgehoben und der Gesamtweg hat sich für den Fußverkehr verlängert. Der ca. 400 m lange Weg zwischen Kreuzung Königsbergallee und Heusteige führt an der stark befahrenen Memminger Straße entlang und ist verlärm und unattraktiv. Die im Bebauungsplan dargestellte Verbindung wird direkt in Höhe Königsbergallee auf den Fußweg hinter dem Freibadgelände führen. Zweiter Bestandteil dieser attraktiven Abkürzung ist die Fortführung auf die Heusteige in Richtung Jugendherberge zwischen den Grundstücken 4375 und 4485.		X	X	

4.1.4 **Erreichbarkeit südliche Quartiere (Anlage 5.3 - Süd)**

Wesentliches fußläufiges Einzugsgebiet sind die Baugebiete südliche Innenstadt, Mittelberg, Hühnerfeld, Rißegg-Steige und Rißegg. Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sind in diesem Quartier das Bürgerheim, das Landratsamt, die weiterführenden Schulen, die Sportanlagen und die Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs in der Leipzigstraße / Waldseer Straße.

4.1.4.1 Achse Innenstadt – Waldseer Straße – Mittelberg / Hühnerfeld / Rißegg

Achse Innenstadt – Waldseer Straße – Mittelberg / Hühnerfeld / Rißegg	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Prüfung, ob Grünzeiten für Fußgänger verlängert oder besser koordiniert werden können				X
Reduzierung der Trennwirkung der Waldseer Straße durch Verringerung der Fahrspuren bzw. weitere ebenerdige Querungsangebote im Zuge der Abstufung der Bundesstraße innerhalb der nächsten 10 Jahre			X	
Verbreiterung der Gehwege auf der westlichen Straßenseite durch Rückverlagerung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn.			X	
Ersatz der heutigen nicht behindertengerechten Unterführung an der Waldseer Straße durch ebenerdige Übergänge über die Straßenzüge. Besondere Dringlichkeit hat hierbei die Querung der Waldseer Straße in Höhe des Bürgerheims. Diese Maßnahme ist aufgrund der erforderlichen finanziellen Mittel der mittleren Priorität zugeordnet. Zu prüfen ist, ob der Knoten insgesamt zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden kann.		X	X	
In Höhe der Einmündung der Rißegger Straße in die Waldseer Straße ist keine direkte Querung an der Lichtsignalanlage möglich. Ca. 100 m südlich bestehen eine Fußgängerampel und eine Mittelinsel (ca. 100 m nördlich) als Querungshilfen. Infolge des Fußverkehrs durch Berufsschüler bzw. Einkaufende kommt es wiederholt zu gefährlichen Querungen im ungesicherten Kreuzungsbereich.			X	
Ausbau der provisorischen Mittelinsel in Höhe Schlierenbachstraße / Einmündung Rißegger Straße zu einer Querungshilfe		X		
Herstellung einer Querungshilfe in Höhe der Zufahrt zur Waldorfschule über die Rindenmooser Straße		X		

4.1.4.2 Achse Innenstadt – Rollinstraße – Schulmeile / Südliche Innenstadt

Achse Innenstadt – Rollinstraße – Schulmeile / Südliche Innenstadt	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Der attraktive und stark frequentierte Fußweg entlang des Ratzengraben wird an der Rollinstraße mit Hochborden unterbrochen (Anlage 5.1). Ca. 60 m nördlich und 35 m südlich bestehen zwei Fußgängerüberwege. Der Fußgängerüberweg entlang des Zeppelinrings hat weitere Fußgängerströme entlang des Rings aufzunehmen. Es ist zu überprüfen, ob im Rahmen einer Straßen- / bzw. Brückensanierung der Rollinstraße, der südliche Fußgängerüberweg nach Norden verlegt werden kann. Ein Zugang zur Schule an der bisherigen Stelle besteht seit einigen Jahren nicht mehr. Alternativ bietet sich an, den Straßenbereich zwischen Adenauerallee und Zeppelinring in die Umgestaltung des Rings mit einzubeziehen, so dass Fußgängerüberwege überflüssig werden.		X		

4.1.5 Erreichbarkeit westliche Quartiere (Anlage 5.4 - West)

Wesentliches fußläufiges Einzugsgebiet sind die Baugebiete Saulgauer Vorstadt, das Wolfental als Wohngebiet und Naherholungsraum, die Wohngebiete Gigelberg, Fünf-Linden, Lindele und Weißes Bild. Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sind dabei die Hochschule Biberach, das Kreiskrankenhaus mit der geriatrischen Abteilung, ein Altenpflegeheim, Einzelhandelsgeschäfte des täglichen Bedarfs in der Wolfentalstraße und bei Veranstaltungen wie Schützenfest oder Messen die Flächen auf dem Gigelberg. Die Trennwirkung der Bundesstraße konnte mit dem Bau der neuen Verbindung vom Braithweg bis zur Kapuzinerstraße entlang des Ratzengrabens bereits verringert werden.

4.1.5.1 Achse Innenstadt – Riedlinger Straße – Wolfental / Gigelberg / Fünf Linden

Ein Teil der unten aufgeführten Maßnahmen ist an eine Umwidmung der B 312 gekoppelt und kann voraussichtlich erst langfristig umgesetzt werden. Außer es gelingt über Grunderwerb und Umgestaltung von einzelnen Parkplatzflächen eine Verbreiterung der Seitenräume.

Achse Innenstadt – Riedlinger Straße – Wolfental / Gigelberg / Fünf Linden	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Reduzierung der Trennwirkung der B 312 mit Kolpingstraße, Saulgauer Straße, Theaterstraße, Felsengartenstraße durch Verringerung der Fahrspurbreiten bzw. weitere ebenerdige Querungsangebote im Zuge der Abstufung der Bundesstraße innerhalb der nächsten 10 Jahre			X	
Aufwertung des Straßenraums in der Kolpingstraße			X	
Verbreiterung der Gehwege in der Theaterstraße und Felsengartenstraße entsprechend des Fußverkehrsaufkommens		X		
Bau einer Brücke als Direktverbindung zwischen Kapuzinerstraße und Lebensmittel-Einzelhandel		X		
Aufwertung des Straßenraums und Verbreiterung der Gehwege in der Riedlinger Straße durch teilweise Rückverlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch schmalere Fahrspuren; Abschnitt östlich der Hardtsteige kurzfristig; der westliche Abschnitt erst im Rahmen der verkehrslenkenden Maßnahmen	X	X		
Neuschaffung eines straßenbegleitenden Gehwegs im Steilstück des „Grünen Wegs“ im Rahmen des erstmaligen Ausbaus der Hardtsteigstraße (Lückenschluss)		X		
Weiterführung eines neuen eigenständigen Fuß- /Radweges entlang des Wolfentalbaches zur Entlastung des Fuß- / Radweges entlang des Schlierholzweges			X	
Einrichtung einer Querungsstelle in Höhe der Senioreneinrichtung; nach Verlagerung des Kreiskrankenhauses Überprüfung der Fußgängerüberwege in der Riedlinger Straße und falls erforderlich Umwandlung in Querungsstellen mit Mittelinsel		X		
Querverbindung entlang der Tennisanlagen zur Anbindung des neuen Baugebietes Krankenhausareal an die Innenstadt			X	
Herstellung neuer Fußwegverbindungen auf dem heutigen Klinikareal in Ost-West und Nord-Süd-Richtung. Der Bau eines westlichen Lückenschlusses an der „G.-l.-Baur-Straße“ (Fußweg und Treppenanlage in Höhe der Wendeanlage an die südlich liegende Dinglinger Straße und nördlich liegende			X	

Bodelschwingstraße) wird zurückgestellt, bis ein Konzept für die Umplanung des Krankenhausareals vorliegt				
beidseitiger Ausbau von Gehwegen entlang der Steigmühlstraße als erstmaliger Ausbau		X		

4.1.5.2 Achse Innenstadt – Gaisentalstraße – Lindele / Weißes Bild / Fünf Linden

Achse Innenstadt – Gaisentalstraße – Lindele / Weißes Bild / Fünf Linden	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Verbesserung der sozialen Kontrolle auf dem südlichen, in einer parkähnlichen Anlage geführten Fußweg entlang der Gaisentalstraße durch Rückschnitt der Gehölze				X
Umgestaltung der Einmündung der Birkenharder Straße in die Gaisentalstraße mit direkter Wegeführung für den Fußverkehr	X			
Schaffung temporärer Fußgängerüberwege oder Querungsstellen an wichtigen Veranstaltungen, wie z.B. dem Schützenfest				X
Einbindung der Kliniken und des Wohngebietes Hauderboschen an das bestehende Fußverkehrsnetz durch Ausbau des Fußweges in Verlängerung Ziegeldumpf-Panoramaweg –Hauderboschen mit verlängerter Wegführung und geringerem Gefälle („Serpentinen“)		X		
Neubau eines Fußwegs entlang der NWU als kombinierter Fuß- und Radweg, um die Arbeitsplätze im Gewerbegebiet GE2 - Flugplatz zu erreichen	X			
Einbau einer Querungshilfe als Mittelinsel über die NWU in Höhe E.-Ottenbacher-Straße	X			

4.1.6 Erreichbarkeit nördliche Quartiere (Anlage 5.5 - Nord):

Fußläufiges Einzugsgebiet sind die Gewerbegebiete Bleicherstraße, Freiburger Straße, Birkendorfer Straße, Aspach und die Wohngebiete Birkendorf und Röhrenöschle. Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen in den nördlichen Quartieren sind innenstadtnah die Pflugschule und Musikschule, sowie ca. 3 km entfernt die Hochschule Biberach mit ihrer Niederlassung im „Campus Aspach“ und die Einzelhandelsgeschäfte des täglichen und mittleren Bedarfs an der nördlichen Ulmer Straße.

Es bestehen drei alternative Routen nach Norden: eine attraktive Route entlang der Riß, eine unattraktive Route entlang der Bleicherstraße bzw. der neu gebaute Fuß- /Radweg entlang der verlängerten Vollmerstraße und eine Route entlang der stark belasteten Ulmer Straße.

4.1.6.1 Achse Riß – Birkendorfer Straße – Birkendorf

Achse Riß – Birkendorfer Straße – Birkendorf	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
behindertengerechter Ausbau des Treppenaufgangs an der Bahnunterführung auf der östlichen Seite „Freiburger Straße“		X		
Aufwertung des östlichen Zugangsbereiches zur Unterführung mit einer Platzgestaltung mit Aufenthaltsfunktion (Warten)		X		
Schaffung eines neuen Fußwegs in Verlängerung der nördlichen Bahnunterführung zum Rißfußweg über das Stadtwerkeareal.			X	

Die Maßnahme ist von der städtebaulichen Entwicklung und zukünftigen Aufwertung des Stadtwerke-Areals abhängig.				
Verbreiterung oder Trennung des Geh- und Radwegs mit attraktiver Gestaltung im Rahmen der Rißrenaturierung	X			
Erleichterung der Querung Haberhäuslestraße durch Einengung / Mittelinsel oder Geschwindigkeitsverringerung durch Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau	X	X		

4.1.6.2 Achse Riß – Ulmer Straße – Birkendorf / Aspach

Achse Riß – Ulmer Straße – Birkendorf / Aspach	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Verbreiterung des Geh- und Radwegs entlang der Ulmer Straße im Abschnitt Uferstraße / Memminger Straße (Anlage 6.1); Überprüfung bzw. Integration in eine Konzeption Tunnellösung			X	
Unterführung Ulmer Straße – Birkendorfgrundschule Aufwertung der Unterführung durch farbliche Gestaltung und Erneuerung der Beleuchtung; Prüfung ob ein barrierefreier Ausbau möglich ist; langfristig ist mit Eintreten einer Verkehrsbelastung zu prüfen, ob eine oberirdische Querung sinnvoller ist		X		
fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger an der Einmündung Ernst-Boehringer-Straße; die Mittelinsel liegt ca. 100 m nach Westen versetzt. Die Ernst-Boehringer-Straße hat durch die Verlagerung einer Zufahrt der Fa. Boehringer an die Hubertus-Liebrecht-Straße an Bedeutung und Verkehrsaufkommen verloren. Andererseits hat der Fußverkehr durch die Einzelhandelsagglomeration und die Hochschule zugenommen, so dass eine Umgestaltung mit direkter Führung des Fußverkehrs vom Röhrenöschle gerechtfertigt erscheint.		X		
Schaffung einer neuen, barrierefreien Fußgängerquerung an der Kreuzung „Ulmer Straße“ / „Hubertus-Liebrecht-Straße“; diese Maßnahme kann erst langfristig in Kombination mit dem Neubau der Verbindungsstraße zwischen L 280 und L 267 (Höhe Aspach) umgesetzt werden.			X	

4.1.6.3 Achse Riß – Gewerbegebiet Bleicherstraße - Ziegeldumpf

Achse Riß – Gewerbegebiet Bleicherstraße	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Infolge der Betriebsverlagerung der Fa. Vollmer ist die Ost-West-Verbindung in Höhe des Fußgängerstegs bis in Richtung Ziegeldumpf wiederherzustellen.			X	

4.2 Ergänzung von Gehwegen zur Erreichbarkeit der Naherholungsräume

4.2.1 Erreichbarkeit wichtiger innerörtlicher Naherholungsflächen und Spielplätze

Im Bestandsplan sind die bedeutsamen Grünflächen und Spielplätze dargestellt. Für das Fußverkehrskonzept wurde die Erreichbarkeit der Spielplätze im direkten Umfeld überprüft. Ebenso wurden bedeutsame innerstädtische Grünflächen auf Ihre Erreichbarkeit hin überprüft und falls sinnvoll weitere Maßnahmen empfohlen.

Die bedeutsamen Grünflächen in der Telawiallee, am Sandbergsee, entlang Schwarzem Bach und der Sportmeile, der Stadtgarten und die Grünanlage zwischen Weißhauptstraße und Settelinweg auf dem Mittelberg sind über Querungshilfen oder verkehrsberuhigte Zonen bereits gut erreichbar.

Der Wielandpark wird von drei Hauptverkehrsstraßen eingerahmt, ein sicherer Zugang von Süden ist über Ampeln, von Westen über eine Mittelinsel als Querungshilfe von der Altstadt über die gering belastete Danzigbrücke möglich. Von den Wohngebieten östlich die Rollinstraße kann der die RoOllinstraße mit Umweg über den Fußgängerüberweg in Höhe des Parkplatzes sichere erreicht werden. Auch für eine Verbesserung der Durchgängigkeit der Grünflächen entlang des Ratzengraben sollte man zu Fuß den Umweg über diesen Fußgängerüberweg machen. Unter 4.1.4.2 wird alternativ eine Maßnahme vorgeschlagen.

Die Parkanlage des Gigelberg hat ein ausgezeichnetes eigenständiges Wegenetz, ist aufgrund des Höhenunterschieds von 30 m nur über zwei Treppenanlagen mit der Altstadt verbunden. Barrierefrei kann der Gigelberg nur von Westen erreicht werden. Eine sicherer Querungsmöglichkeit zu den Wohngebieten entlang der Birkenharder Straße wird immer wieder angefragt. Allerdings nur an Veranstaltungen mit entsprechend hohem Fußgängeraufkommen wird temporär ein Zebrastrifen über die Gaisentalstraße eingerichtet.

Der Höhenrücken des Lindele ist über mehrere unabhängige Fußwege von allen Wohngebieten gut erreichbar. Das Neubaugebiet Hauderboschen wird über Mittelinseln in Höhe der Hochvogelstraße mit angeschlossen.

Entlang des Schlierholzweges mit Weiterführung über einen Fußweg wird der östliche Teil des Wolfentals nur linear in Ost-West-Richtung erschlossen. Die Querverbindung zwischen Kutzbergerweg und Listweg existiert nur als Trampelpfad. Der neu geplante Fuß- und Radweg entlang des Wolfentalbaches sollte den zu schmalen, gemeinsam genutzten Weges entlasten sowie die Grünfläche besser erschließen, konnte bisher aber nicht umgesetzt werden. Die Maßnahme wird bereits unter 4.1.5.1 aufgeführt.

Die Rißinsel ist über drei Brücken von Birkendorf bzw. von der Stadtmitte durch die südliche Unterführung am Bahnhof gut erreichbar. Allerdings bedeutet dies von der nördlichen Innenstadt einen Umweg. Die Verbindung könnte aus der nördlichen Innenstadt attraktiver werden, wenn die nördliche Unterführung auch auf der östlichen Seite barrierefrei ausgebaut, im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung ein Platzbereich geschaffen und durch das Stadtwerke-Areal eine neue Fußwegeverbindung zur Rißinsel hergestellt wird.

Für die Erreichbarkeit von bedeutsamen Grünflächen sind keine weiteren Maßnahmen, die noch nicht in Kapitel 4 aufgeführt wurden, erforderlich.

Alle Spielplätze sind über Fußgängerüberwege, Querungshilfen oder verkehrsberuhigte Straßen, wie Tempo-30-Zonen oder Spielstraßen an das Fußwegenetz angebunden.

4.2.2 Erreichbarkeit wichtiger Naherholungsflächen im Außenbereich

Infolge der kompakten Größe und der attraktiven Landschaft rund um Biberach spielt die Naherholung im Außenbereich eine wichtige Rolle. Dieser Absatz befasst sich daher mit der Erreichbarkeit für den Fußverkehr unserer Naherholungsgebiete.

Der stärkste Eingriff auf bisher zur Verfügung stehende Naherholungsflächen fand durch den Neubau der Nordwestumfahrung, der Gewerbegebiete Flugplatz, dem Neubau Klinikum und den Neubaugebieten Hochvogelstraße und Hauderboschen im Nordwesten von Biberach statt. Aufgrund der Baumaßnahmen wurden Verbindungen unterbrochen und Naherholungsflächen reduziert. Als Ausgleich für die Flächenreduzierung ist eine Aufwertung der Flächen im Grünzug zwischen Gewerbegebiet und Weißem Bild geplant. Die sehr dynamische Entwicklung mit sich noch häufig verschiebenden Grenzen und Flächeninanspruchnahmen hat dazu geführt, dass einige Wegeverbindungen noch nicht wiederhergestellt werden konnten und auch die Aufwertung der landwirtschaftlichen Flächen zu einem attraktiven Naherholungsraum noch nicht durchgeführt werden konnte.

Das Wolfental ist über den Schlierholzweg aus der Innenstadt sowie Querungshilfen (Mittelsinseln und Fußgängerüberwege) über die Riedlinger Straße bzw. Saulgauer Straße von den angrenzenden Wohngebieten gut erreichbar. Wünschenswert ist eine bessere Anbindung an das Baugebiet „Hühnerfeld“ in Höhe der Tennisanlagen und ein stadtnaher Entlastungsweg im Bereich Kapuzinerstraße – Steigstraße, da der bestehende Fuß- und Radweg mit teilweise nur 2,0 m für Spaziergänger und Radfahrer in beiden Fahrtrichtungen zu schmal ist. Ein Neubau parallel zum Wolfentalbach ist bisher an dem Veto des Wasserwirtschaftsamtes gescheitert.

Das zwischen Rißegg und Mittelberg liegende Schlierenbachtal ist bereits mit einem gut begehbaren Weg zwischen Schlierenbach und Friedhof erschlossen. Es bestehen vom Friedhof auch zwei umwegige Verbindungen nach Rißegg. Um auch von Rindenmoos (Entstehung des Neubaugebiets „Breite III“) die Stadt- bzw. Ortsteile südlicher Mittelberg bzw. Rißegg und Rißegg Steige über das Tal attraktiv zu erreichen ist ein Anschluss von Süden entlang des Baches an den bereits ausgebauten Weg wünschenswert.

Übernommen aus dem Fußwegekonzept 2007 wird die Maßnahme langfristig einen attraktiven Fußweg nach Süden als Hangkantenweg Rißegg Steige – Rißegg-Weißdornweg bieten, der in Rißegg an ein gut ausgebautes Fußwegesystem anschließt. Hierfür müssten Forstwege ertüchtigt und fehlende Teilstücke erworben und ausgebaut werden. Aufgrund der besonderen Lage von Rißegg-Steige bestehen derzeit als barrierefreier Spazierwege in den Außenbereich nur die wenig attraktiven, straßenbegleitenden Radwege nach Rißegg.

Zwischen dem Neubaugebiet Talfeld und Bergerhausen ist ein schmaler Grünzug als Naherholungsgebiet mit einem eigenständigen Fußweg geplant. Dieser Weg soll Fußgänger aus den bestehenden und neuen Baugebieten ohne Verkehrsemissionen und -gefährdungen zur Naherholung dienen und einen Zugang zur freien Landschaft nach Osten hin ermöglichen. Im Anschluss an die Gehwege entlang der Winterreuter Straße ist auf der südlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Freizeitgelände „Hohes Haus“ geplant.

Der Naherholungsraum zwischen den Gewerbegebieten Aspach-Nord und Aspach-Süd dient sowohl Arbeitnehmern zur Erholung in der Mittagspause als auch den Birkendorfer Einwohnern

zum Spaziergehen. Erreichbar ist die Grünzäsur über den gemeinsamen Geh-/Radweg von Süden bzw. eigenständige Fußwege im Gebiet Aspach-Nord. Unter der Nordwestumfahrung führt eine Unterführung hindurch. Diese eigenständige Führung ist auch mit dem geplanten „Aufstieg zur B 30“ beizubehalten. Es fehlt eine Verbindung nach Osten zu den Mettenberger oder Oberhöfener Tobelwegen (vgl. Maßnahmen 4.1.6.2).

Auf einigen weiteren Verbindungen in die Naherholungsräume der Stadt Biberach fehlen Gehwege. Bis 2030 sollen nach Möglichkeit insbesondere an folgenden Strecken Gehwege hergestellt werden:

Erreichbarkeit von bedeutsamen Naherholungsräumen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Grünzug Weißes Bild – Neubau von attraktiven Ersatzwegen, die durch den Bau der Nordwestumfahrung und der Gewerbegebiete gekappt wurden		X		
Weiterführung eines neuen eigenständigen Fuß- /Radweges entlang des Wolfentalbaches zur Entlastung des Fuß- / Radweges entlang des Schlierholzweges Wolfentalbach			X	
Saulgauer Straße (L 283), kurzes Teilstück zur Querung ins Naherholungsgebiet Wolfental			X	
Schlierenbachtal – Rindenmoos		X		
Hangkantenweg Rißegg-Steige / Rißegg Weißdornweg (als Alternative zur Kreisstraße)			X	
Fußweg durch den Grünzug Talfeld / Bergerhausen als Verbindung zum geplanten Geh-/Radweg entlang der Winterreuter Straße (K 7503) bis zum Waldspielplatz „Hohes Haus“ (Bau durch den LK voraussichtlich 2018)			X	

4.3 Wichtige fehlende Verbindungen in den Ortsteilen

Wichtige fehlende Verbindungen in den Ortsteilen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Ringschnait – Verbindung Schlottertall – Bushaltestelle B 312 Von Winterreute führt ein Gehweg zum Schlottertall; entlang der Kreisstraße zur Bushaltestelle an der B 312 fehlt ca. 400 m langes Teilstück, d.h. Busnutzer müssen auf der Fahrbahn laufen. Der Landkreis ist nicht für den Bau von Gehwegen verantwortlich.			X	
Stafflangen – In Höhe der Straße „Kleinstafflangen“ fehlt eine Querungshilfe über die L 280; es handelt sich um einen Schulweg von den Höfen, sowie Weg zur Naherholung am Ayweiher; trotz Befürwortung durch die Verkehrsschau sieht das Land B.W. keine obere Priorität für den Ausbau einer Mittelinsel als Querungshilfe; die Stadt Biberach könne bei Bedarf die Querungshilfe auf eigene Kosten bauen.			X	

4.4 Standards für die Fußverkehrs-Infrastruktur

Der Verkehrsmittelanteil des Fußverkehrs ist neben allgemeinen Veränderungen des Verkehrsverhaltens auch von der Qualität von Fußverkehrsanlagen abhängig. Dies betrifft insbesondere die nutzbare Gehwegbreite, die Qualität der Wege und der Querung von Hauptverkehrsstraßen (Gefährdung, Wartezeiten). Fußgänger können bzw. dürfen bei unzureichenden Gehwegen i. d. R. nicht auf andere Verkehrswege (z. B. die Fahrbahn) ausweichen. Eine attraktive Infrastruktur ist daher eine wichtige Voraussetzung für die grundsätzliche Akzeptanz von Fußwegen. So wird z. B. die tatsächlich erforderliche Gesamtbreite von Gehwegen oftmals unterschätzt. Sie setzt sich aus der als Begegnungsraum notwendigen Fläche sowie Sicherheitsabständen zusammen und ist damit deutlich größer als der Bewegungsraum einer einzelnen zu Fuß gehenden Person.

Bei zukünftigen Bau- bzw. Umgestaltungsvorhaben, bei der Gestattung von Sondernutzungen (Freisitze, Werbeanlagen etc.), der Behandlung des Gehwegparkens und anderen Fragestellungen sollen daher die folgenden Standards für die Fußverkehrsinfrastruktur als Stand der Technik angewendet werden.

4.4.1 Gehwegbreiten

Die Seitenräume der Straßen – und damit in den meisten Fällen die Aufenthalts- und Bewegungsräume des Fußgängers – werden in vielen Fällen auch von anderen Nutzungen in Anspruch genommen. Häufig auftretende – zulässige oder unzulässige – Nutzungen der Seitenräume sind:

- parkende Kfz und abgestellte Fahrräder,
- Markierung von Radwegen,
- Installationen wie Schaltkästen, Parkscheinautomaten, Laternenmasten,
- Pfosten für die Beschilderung,
- Werbetafeln an Laternenmasten oder freistehend,
- Warteflächen von ÖPNV-Haltestellen,
- vorspringende Gebäudeteile (z. B. Freitreppen), Außenmöblierung (z. B. Bänke), vorübergehendes Abstellen von Gegenständen (z. B. Mülltonnen),
- illegales Befahren.

Die Bereitstellung und Freihaltung ausreichender Gehwegflächen ist einerseits eine Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung der Fußverkehrsinfrastruktur, andererseits aber auch zur Erhöhung der Sicherheit. Besondere Aufmerksamkeit ist zusätzlich auf die Sicherheit und die Bedürfnisse für mobilitätseingeschränkte Menschen zu richten, um eine barrierefreie Nutzung des Gehweges zu ermöglichen und ein Ausweichen auf die Fahrbahn zu vermeiden.

Für eine attraktive und sichere Fußverkehrsinfrastruktur sollen die folgenden Maße (vgl. *FGSV Hrsg.: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln, 2002*) nach Möglichkeit nicht unterschritten werden:

- Die nutzbare Mindestbreite für den Begegnungsfall von Fußgängern ohne Hilfsmittel oder Gepäck beträgt 1,80 m,
- hinzu kommen Sicherheitsabstände von mindestens 30 cm zur Fahrbahn (bei Schwerverkehr 50 cm) und ein Hausabstand von mindestens 20 cm bei direkt angrenzender Bebauung,
- weitere Zuschläge sind für Aufenthaltsflächen (z. B. Schaufenster, Haltestellen, Bänke, Radabstellflächen, jeweils ca. 1,50 m) notwendig,
- unter Berücksichtigung der ausreichenden nutzbaren Gehwegbreite sowie des Lichtraumprofils der Fahrbahn können Nutzungen mit geringem Flächenbedarf wie

- Straßenbeleuchtung, Parkscheinautomaten oder Pfosten für die Beschilderung usw. auf dem Gehweg im fahrbahnseitigen Sicherheitsabstand installiert werden,
- Grünstreifen können Sicherheitsabstände ersetzen und sind ca. 1,00 m (ohne Bäume) bis 2,50 m (mit Bäumen) breit.

Von diesen Empfehlungen kann aus wirtschaftlichen Gründen oder auch Platzgründen abgewichen werden. Hierfür sollten allerdings Entscheidungen im Einzelfall unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen, z.B. in Gewerbegebieten, der zur Verfügung stehenden Flächen und der zu erwartenden Fußgängerfrequenzen getroffen werden.

Die genannten Anforderungen sind insbesondere in den Einzugsbereichen fußverkehrsintensiver Nutzungen (Schulen, Kindergärten, Kino, Einzelhandel, Senioreneinrichtungen) anzustreben. Für mobilitätseingeschränkte Personen (d.h. im Umfeld von Senioreneinrichtungen) sind u. U. größere Gehwegbreiten notwendig. Die tatsächliche Seitenraumbreite ist daher stark von der Randausnutzung abhängig.

Ähnlich sieht es in der Altstadt aus. Bei einer Umsetzung der Regelbreiten in den historischen Straßenräumen wäre zwar der Kfz-Verkehr noch möglich, aber das Parken wäre stark eingeschränkt. Als Kompromiss sollten in den bestehenden Straßenräumen folgende Maße umgesetzt werden.

- Die Regelbreite von 2,50 m soll nach Möglichkeit an keiner Stelle in der Innenstadt unterschritten werden. Diese Breite gewährleistet, dass z. B. folgende Gehwegnutzungen möglich sind: Begegnung von Fußgängern mit Gepäck oder Kinderwagen, Begleitung eines auf dem Gehweg Fahrrad fahrenden Kindes. Da diese Nutzungen v. a. auch im Wohnumfeld auftreten, wird empfohlen, auch in Wohngebieten die Breite von 2,50 (2,30) m nach Möglichkeit nicht zu unterschreiten. Bei geringerer Flächenverfügbarkeit und geringem Kfz-Verkehrsaufkommen soll ein Verkehrsberuhigter Bereich oder eine Mischverkehrsfläche schmalen Gehwegen vorgezogen werden.
- Standard an Hauptverkehrsstraßen soll je nach Verkehrsstärke, Umfeldnutzung und Bedeutung für den Fußverkehr eine Gehwegbreite von 2,50 m sein. An Straßen mit zusätzlicher Nutzung des Seitenraums z. B. durch Radabstellanlagen, Werbetafeln oder Auslagen von Geschäften sollen 3,50 nicht unterschritten werden.
- An Bushaltestellen sowie Bereichen mit Außengastronomie sind zusätzliche Flächen bereitzustellen. Für die Wartefläche einer Haltestelle sollen nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (FGSV Hrsg.: Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs EAÖ, 2003) 3,00 m Breite nicht unterschritten werden, die tatsächliche Gesamtbreite für Gehweg + Haltestelle muss für den Einzelfall über die verfügbaren Flächen sowie die Stärke der Fußgänger- und Fahrgastströme ermittelt werden.
- Gehwege sollen im angebauten Straßennetz grundsätzlich beidseitig angelegt werden. In Straßen mit niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen sollen Mischverkehrsflächen einseitigen Gehwegen vorgezogen werden.
- Eine Unterbrechung von Gehwegen an Engstellen im Straßenraum ist zu vermeiden. Stattdessen soll in diesen Bereichen die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verengt oder bei niedrigem Verkehrsaufkommen Mischverkehrsflächen angelegt werden. Eine Kombination von Mindestmaßen von Fahrbahnbreite und Gehwegbreite bzw. die Unterschreitung der Mindestbreite von Gehwegen soll ausgeschlossen werden.

4.4.2 Oberflächen

Die Gehwegoberflächen sollen einesteils eine sichere Nutzung gewährleisten, andererseits zu einer hohen Aufenthaltsqualität und einem ansprechenden Erscheinungsbild beitragen. Außerdem ist eine optische und taktile Abgrenzung zu Fahrbahnflächen vorzunehmen. Der

Oberflächenbelag soll auch von mobilitätseingeschränkten Fußgängern sicher zu nutzen sein. Unebene Oberflächen (z. B. unregelmäßiges Kopfsteinpflaster) sind auch in historischem Umfeld zu vermeiden bzw. durch ebene Wegeführungen zu ergänzen. Eine Freihaltung dieser Wegeführungen von Sondernutzungen ist sicherzustellen.

Die Herstellung attraktiver und sicherer Oberflächen soll bis 2030 kontinuierlich und möglichst flächendeckend vorgenommen werden.

4.4.3 Querung von Straßen und Knotenpunkten

Querungen von Hauptverkehrsstraßen oder wichtigen Knotenpunkten im Hauptstraßennetz bewirken für den Fußverkehr oftmals deutliche Verzögerungen. Gründe hierfür sind, (Um-) Wege zu einer sicheren Querungshilfe, Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) mit zusätzlich erschwerten Bedingungen für Fußgänger an LSA, da eine Querung der gesamten Fahrbahn nicht in einer Phase möglich ist.

Zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs muss die Querung von Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten erleichtert werden. Insbesondere auf wichtigen Wegebeziehungen für den Fußverkehr (in der Kernstadt sowie z. B. im Bereich von Schulen, Stadtteilzentren oder Naherholungsgebieten) sollen Fußgänger nach Möglichkeit bevorzugt werden.

Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Überprüfung, ob geeignete Querungsstellen bzw. Fußverkehrsfurten an allen Knotenpunktzufahrten vorhanden sind				X
Überprüfung, ob LSA durch andere Querungshilfen ersetzt oder zu bestimmten Zeiten ausgeschaltet werden können				X
Vermeidung gebrochener Läufe (Halt auf Mittelinsel)				X
Starke Reduzierung der mittleren Wartezeiten (möglichst unter 30 Sekunden)				X
vorgezogene Seitenräume im Schulumfeld, ggf. Fahrbahnverengungen				X
Ausstattung aller Furten mit abgesenkten Bordsteinen				X
ausreichend lange Freigabezeiten an LSA in der Nähe von Seniorenheimen oder Ärztezentren				X
akustische und taktile Hinweise an Lichtsignalanlagen. Das Funktionieren akustischer Hinweissignale an Signalanlagen ist regelmäßig zu prüfen und dauerhaft sicherzustellen.				X

4.4.4 Vermeidung von Gehwegparken

Vielfach wird die Nutzbarkeit der Gehwege durch parkende Kfz eingeschränkt. Dies ist prinzipiell unzulässig, sofern es nicht durch entsprechende Verkehrsschilder bzw. Markierungen ausdrücklich vorgesehen ist (z.B. Freiburger Straße, Talfeldstraße).

Vermeidung von Fremdnutzungen auf Gehwegen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Umplanung der Straßen als Verkehrsberuhigte Bereiche oder Mischverkehrsflächen. Die Aufenthalts- und Bewegungsflächen der Fußgänger werden auf die Fahrbahn verlegt. Zwischen den Grundstücksgrenzen und parkenden Kfz sind keine Gehwege, sondern nur noch geringe Abstände für die Gebäudeerschließung erforderlich.				X
Nutzung des Fahrbahnparkens zur Verkehrsberuhigung, indem zweistreifige Fahrbahnquerschnitte durch wechselseitiges Parken auf der Fahrbahn verengt werden. Hierbei sind die Anforderungen des Busverkehrs zu berücksichtigen.				X

4.5 Attraktivität von Fußwegen

Allein kurze Entfernungen und ein ausgebautes Fußwegenetz bestimmen noch nicht die Nutzungshäufigkeit. Entscheidender Faktor ist die Attraktivität der Wege und Verbindungen. Führt die Strecke an viel befahrenen Straßen entlang (Abgasen, Lärm), sind lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen nötig oder empfindet der Fußgänger(in) sich gar gehetzt beim Überqueren der Straßen (während für den Kfz-Verkehr Grüne Wellen eingerichtet wurden), so werden diese Strecken gemieden. Falls es dann keine attraktive Alternative gibt, wird der Fußgänger lieber das eigene Kraftfahrzeug oder den Bus nutzen.

Folgende Einflüsse wirken sich positiv auf die Routenwahl und die Nutzungshäufigkeit aus:

- + abseits von Hauptverkehrsstraßen geführte Fußwege
- + die Gestaltung der öffentlichen Straßen und Räume
- + die Grüngestaltung mit Bäumen und Pflanzen
- + verkehrsberuhigte Bereiche oder Fußgängerzonen
- + attraktive und wichtige Merkmale, z. B. die Türme, Ulmer Tor in der Stadt, etc.
- + die Hauptgeschäftsbereiche mit Läden und ihren Schaufenstern

Negative Einflüsse:

- breite Kfz-Flächen (Bundesbahnflächen) mit ihren Emissionen und einer starker Trennwirkung, die über alle anderen Merkmale dominieren,
- große ungeordnete Parkplatzflächen, wie z. B. am Lieberr und Boehring-Parkplatz, am Freibad oder in der Karl-Müller-Straße,
- geringe Gehwegbreiten, die bei entgegenkommenden Fußgängern ein Gefühl der Enge assoziieren,
- zu schnelle Radfahrer auf gemeinsamen Wegen (abhängig von der Breite),
- ungesicherte, gefährliche Kreuzungen,
- lange Wartezeiten an Ampelanlagen an vielbefahrenen Straßen mit hohen Lärm- und Abgasemissionen und kurze Übergangszeiten für den Fußgänger

Überwiegen die negativen Einflüsse, so werden derartige Wege zunehmend vermieden oder sie führen zunehmend zur Missachtung der Rotphasen und gefährlichen Überquerungen.

4.5.1 Erhöhung der Sicherheit

Im Fußverkehr müssen Sicherheitsbelange in besonderem Maße berücksichtigt werden. Handlungsfelder sind die Vermeidung von Unfällen, aber auch der Schutz vor Belästigung und kriminellen Übergriffen.

Erhöhung der Sicherheit	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Eine gute Beleuchtung der Gehwege ist unabdingbar zur Gewährleistung der objektiven und subjektiven Sicherheit. Die Beleuchtung muss einen Gehweg umfassend ausleuchten.				X
Gehwege müssen gut einsehbar sein. Verwinkelte Wegführungen und „Dunkle Ecken“ sollen vermieden werden. Insbesondere für die Nachtstunden sollen attraktive Gehwege in belebten Bereichen mit hoher sozialer Kontrolle vorhanden sein.				X
Zur Vermeidung von Unfällen ist eine möglichst ebene Oberfläche der Gehwege erforderlich. Unebene oder schadhafte Beläge, starke Längs- und Querneigungen sowie Höhensprünge (Bordsteine und Stufen) stellen insbesondere für Kinder, ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen Stolperfallen dar. Gravierende Schäden an der Infrastruktur sollen umgehend behoben werden.				X

4.5.2 Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Dies umfasst die Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen in der Altstadt. Eine Bewahrung und Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität soll verstärkt auch am Innenstadtrand und in den Stadtteilzentren umgesetzt werden. Über die reine Verbindungsfunktion hinaus muss die Fußverkehrsinfrastruktur Flächen für den Aufenthalt bereitstellen. Dies ist besonders in Bereichen mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen oder hoher Nutzungsmischung wichtig. Der Begriff „Aufenthalt“ umfasst eine Vielzahl von Nutzungen wie Erholung, Kommunikation, Information oder den Besuch von Einzelhandel und Außengastronomie. Die Aufenthaltsqualität kann bereits durch Aufweitungen der Gehwegfläche und kleine Plätze erhöht werden. Ergänzend kann eine hochwertige Gestaltung und Möblierung den Aufenthalt in den Seitenräumen von Straßen attraktiver machen. Beispiele für Gestaltungselemente sind der Bodenbelag, Bänke, Pflanzen, Brunnen oder die Beleuchtung.

Bei der Gestaltung von Aufenthaltsflächen aller Art sind vielfältige Aspekte wie Nutzbarkeit durch verschiedene soziale Gruppen, historischer Kontext und anderes mehr zu beachten. Ob eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität möglich ist, soll kontinuierlich bei jeder Umplanung überprüft und möglichst auch vorgenommen werden.

4.5.3 Besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse für ältere Menschen

Folgende Aspekte sind in Zukunft bei der Fortschreibung des Fußwegekonzeptes im Hinblick auf die Bedürfnisse älterer Menschen zu beachten:

- Generell ist die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung mit z.B. gehfreundlichen Belägen, für Rollatoren geeigneten Absenkungen usw. zu beachten
- Verstärkter Einsatz von elektrischen „Scootern“ für Senioren (4-rädrig) mit Geschwindigkeiten von max. 6/10/15 km/h. Theoretisch müssen diese Fahrzeuge ab 6 km/h auf der Fahrbahn mit dem sonstigen Kfz-Verkehr fahren. Praktisch werden derzeit von den Fahrern meist Radwege, vor allem vom Verkehr getrennt geführte Geh- und Radwege (z. B. Reißradweg, Bahnradweg), genutzt.
- Die Wahrnehmung - u.a. die Sehfähigkeit - nimmt mit zunehmendem Alter ab. Wünschenswert ist daher die Definition von Hauptrouten zwischen Wohngebieten und Innenstadt und von baulichen Mindeststandards für sehbehinderte Menschen (z. B. Leitlinien, die Querungen erleichtern).

5 Tabellarische Zusammenfassung

Aufenthaltsqualität von Straßen / Plätzen in der Altstadt	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Reduzierung des Park-Such-Verkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt durch Erhaltung und Erweiterung des Parkplatzangebotes rund um die Innenstadt.				X
Verbreiterung von Gehflächen durch Umgestaltung schmaler Gassen in Mischverkehrsflächen mit „weicher Trennung“ z.B. Rinnen				
<ul style="list-style-type: none"> • Karpfengasse 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Schulstraße 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Sennhofgasse 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • Areal Wielandstraße, nördliche Weberberggasse, Consulentengasse, 	X			
<ul style="list-style-type: none"> • Ehinger-Tor-Straße, Schwanenstraße 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • südliche Pfluggasse, nördliche Zwingergasse). 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • Ulmer-Tor-Straße 		X		
Umgestaltung weiterer Plätze und Platzräume, u. a. „Ochsenhauser Hof“; vielfältige Gestaltung und Nutzung der Plätze als Ruhezonen mit Grünflächen und Wasser, Kinderspielplätze, Außenbewirtung, u. ä.	X			X
Entwicklung und Umsetzung einheitlicher und ansprechender Gestaltungsstandards für die Altstadtstraßen				X
Boulevard Altstadtring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, vorrangig entlang der Eisenbahnstraße; Berücksichtigung des hohen Fußverkehrsanteils bei der geplanten Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB); Stärkung der Aufenthaltsqualität	X			
Ergänzung der bestehenden Unterführung am Bahnhof mit einem barrierefreien Zugang nach Osten		X		
Herstellung einer Mittelinsel als Querungshilfe über den Zeppelinring in Höhe Viehmarktstraße – Fußweg nördlich der KSK in Richtung Prinz-Eugen-Weg	X			
langfristige Umgestaltung von Teilen des Zeppelin- und Bismarckrings; Rückbau der Fahrspuren, zugunsten großzügiger und mit Bäumen begrünter Gehflächen. Um die Trennungswirkung zu verringern, werden Teile des Straßenraums als gemischt genutzte Fläche angelegt, z.B. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 30 km/h.			X	

Achse Bahnhof / ZOB – Unterführung – Talfeld /Bergerhausen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Aufwertung der Radfahrer- und Fußgängerunterführung durch Überprüfung, ob eine Verkürzung um eine Gleisbreite mit Aufweitung der Geh-Radwege im westlichen Bereich möglich ist	X	X		
Prüfung, ob eine zusätzliche Querungshilfe in der Bergerhauser Straße in Form einer Mittelinsel in Höhe Steigstraße hergestellt werden kann		X		
Herstellung einer zusätzlichen signalisierten Querung über die Bergerhauser Straße / Haltestelle Landwirtschaftsschule als Ersatzmaßnahme für den Fußgängerüberweg	X			
Herstellung einer Mittelinsel über die Bergerhauser Straße in Höhe der Telawiallee, um den zentralen Bereich im Talfeld mit Läden und Kindergärten sicher zu erreichen	X			
Ergänzung eines ca. 30 m langen Gehweg-Teilstückes parallel zur Mettenberger Straße zwischen der Haltestelle Mozartstraße und dem Fußweg im Grünzug zwischen Talfeld alt und neu			X	
Achse Königsbergallee/ H.-Liebherr-Str. – Bachlangen/ Sandberg/ Bergerhausen	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Neubau eines direkten Fuß- und Radweges durch das ehemalige Freibadgelände zum Fohrhäldele. Aufteilung in zwei Abschnitte: 1. von der Königsbergallee zum Fußweg hinter dem Freibadgelände; 2. Fortführung auf die Heusteige in Richtung Jugendherberge zwischen den Grundstücken 4375 und 4485.		X	X	
Achse Innenstadt – Waldseer Straße – Mittelberg / Hühnerfeld / Rißegg	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Reduzierung der Trennwirkung der Waldseer Straße durch Verringerung der Fahrspuren bzw. weitere ebenerdige Querungsangebote im Zuge der Abstufung der Bundesstraße innerhalb der nächsten 10 Jahre			X	
Verbreiterung der Gehwege auf der westlichen Straßenseite durch Rückverlagerung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn.			X	
Ersatz der heutigen nicht behindertengerechten Unterführung an der Waldseer Straße durch ebenerdige Übergänge über die Straßenzüge. Besondere Dringlichkeit hat hierbei die Querung der Waldseer Straße in Höhe des Bürgerheims. Diese Maßnahme ist aufgrund der erforderlichen finanziellen Mittel der mittleren Priorität zugeordnet. Zu prüfen ist, ob der Knoten insgesamt zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden kann.		X	X	
Überprüfung der Lichtsignalanlage in Höhe der Einmündung der Rißegger Straße in die Waldseer Straße mit direkte Querung in Höhe der Lichtsignalanlage.			X	
Ausbau der provisorischen Mittelinsel in Höhe Schlierenbachstraße / Einmündung Rißegger Straße zu einer Querungshilfe		X		
Herstellung einer Querungshilfe in Höhe der Zufahrt zur Waldorfschule über die Rindenmooser Straße		X		

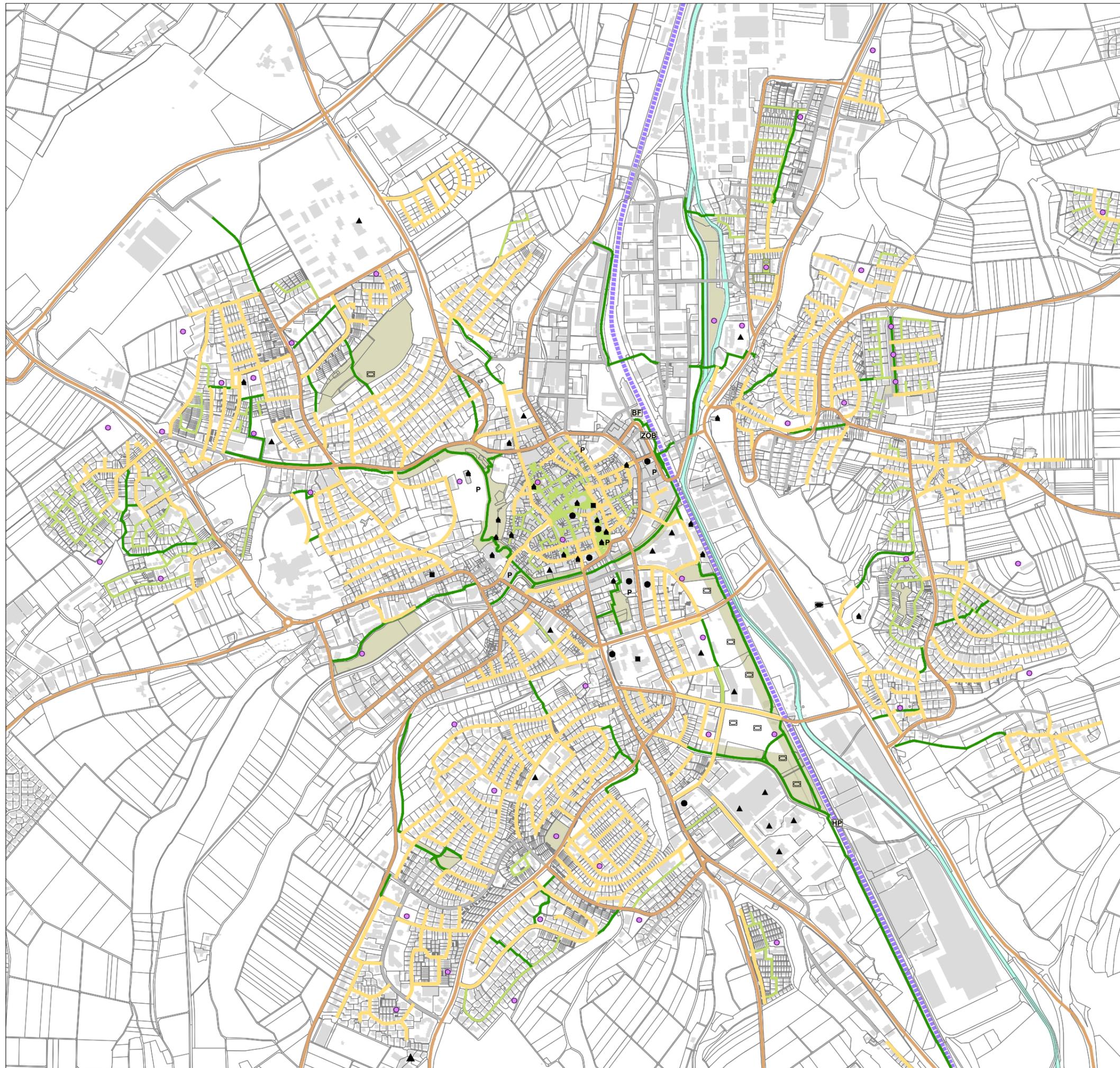
Achse Innenstadt – Rollinstraße – Schulmeile / Südliche Innenstadt	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Prüfauftrag Verlegung des südl. Fußgängerüberweg an den Ratzengraben. Alternativ bietet sich an, den Straßenbereich zwischen Adenauerallee und Zeppelinring in die Umgestaltung des Rings mit einzubeziehen, so dass Fußgängerüberwege überflüssig werden.		X		
Achse Innenstadt – Riedlinger Straße – Wolfental / Gigelberg / Fünf Linden	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Reduzierung der Trennwirkung der B 312 mit Kolpingstraße, Saulgauer Straße, Theaterstraße, Felsengartenstraße durch Verringerung der Fahrspurbreiten bzw. weitere ebenerdige Querungsangebote im Zuge der Abstufung der Bundesstraße innerhalb der nächsten 10 Jahre			X	
Aufwertung des Straßenraums in der Kolpingstraße			X	
Verbreiterung der Gehwege in der Theaterstraße und Felsengartenstraße entsprechend des Fußverkehrsaufkommens		X		
Bau einer Brücke als Direktverbindung zwischen Kapuzinerstraße und Lebensmittel-Einzelhandel		X		
Aufwertung des Straßenraums und Verbreiterung der Gehwege in der Riedlinger Straße durch teilweise Rückverlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch schmalere Fahrspuren; Abschnitt östlich der Hardtsteige kurzfristig; der westliche Abschnitt erst im Rahmen der verkehrslenkenden Maßnahmen	X	X		
Neuschaffung eines straßenbegleitenden Gehwegs im Steilstück des „Grünen Wegs“ im Rahmen des erstmaligen Ausbaus der Hardtsteigstraße(Lückenschluss)		X		
Weiterführung eines neuen eigenständigen Fuß- /Radweges entlang des Wolfentalbaches zur Entlastung des Fuß-/ Radweges entlang des Schlierholzweges			X	
Einrichtung einer Querungsstelle in Höhe der Senioreneinrichtung; nach Verlagerung des Kreiskrankenhauses Überprüfung der Fußgängerüberwege und ggf. Umwandlung in Querungsstellen mit Mittelinsel		X		
Fußweg-Querverbindung entlang der Tennisanlagen zur Anbindung des neuen Baugebietes Krankenhausareal an die Innenstadt			X	
Herstellung neuer Fußwegverbindungen auf dem heutigen Klinikareal in Ost-West und Nord-Süd-Richtung. Der Bau eines westlichen Lückenschlusses an der „G.-I.-Baur-Straße“ (Fußweg und Treppenanlage in Höhe der Wendeanlage an die südlich liegende Dinglinger Straße und nördlich liegende Bodelschwingstraße) wird zurückgestellt, bis ein Konzept für die Umplanung des Krankenhausareals vorliegt			X	
beidseitiger Ausbau von Gehwegen entlang der Steigmühlstraße		X		

	Achse Innenstadt – Gaisentalstraße – Lindele / Weißes Bild / Fünf Linden	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
	Verbesserung der sozialen Kontrolle auf dem südlichen, in einer parkähnlichen Anlage geführten Fußweg entlang der Gaisentalstraße durch Rückschnitt der Gehölze				X
	Umgestaltung der Einmündung der Birkenharder Straße in die Gaisentalstraße mit direkter Wegeführung für den Fußverkehr	X			
	Schaffung temporärer Fußgängerüberwege oder Querungsstellen an wichtigen Veranstaltungen, wie z.B. dem Schützenfest				X
	Einbindung der Kliniken und des Wohngebietes Hauderboschen an das bestehende Fußverkehrsnetz durch Ausbau des Fußweges in Verlängerung Ziegeldumpf-Panoramaweg – Hauderboschen mit verlängerter Wegeführung und geringerem Gefälle („Serpentinen“)		X		
	Neubau eines Fußwegs entlang der NWU als kombinierter Fuß- und Radweg, um die Arbeitsplätze im Gewerbegebiet GE2-Flugplatz zu erreichen	X			
	Einbau einer Querungshilfe als Mittelinsel über die NWU in Höhe E.-Ottenbacher-Straße	X			
	Achse Riß – Birkendorfer Straße – Birkendorf	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
	behindertengerechter Ausbau des Treppenaufgangs an der Bahnhofsunterführung auf der östlichen Seite „Freiburger Straße“		X		
	Aufwertung des östlichen Zugangsbereiches zur Unterführung mit einer Platzgestaltung und Aufenthaltsfunktion		X		
	Schaffung eines neuen Fußwegs in Verlängerung der nördlichen Bahnunterführung zum Rißfußweg über das Stadtwerkeareal. Die Maßnahme ist von der städtebaulichen Entwicklung und zukünftigen Aufwertung des Stadtwerke-Areals abhängig.			X	
	Verbreiterung oder Trennung des Geh- und Radwegs mit attraktiver Gestaltung im Rahmen der Rißrenaturierung	X			
	Erleichterung der Querung Haberhäuslestraße durch Einengung / Mittelinsel oder Geschwindigkeitsverringerung durch Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau		X		

	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinu- ierlich
Achse Riß – Ulmer Straße – Birkendorf / Aspach				
Verbreiterung des Geh- und Radwegs entlang der Ulmer Straße im Abschnitt Uferstraße / Memminger Straße (Anlage 6.1); Überprüfung bzw. Integration in eine Konzeption Tunnellösung			X	
Unterführung Ulmer Straße – Birkendorfgrundschule; Aufwertung der Unterführung durch farbliche Gestaltung und Erneuerung der Beleuchtung; Prüfung ob ein barrierefreier Ausbau möglich ist; langfristig ist mit Eintreten einer Verkehrsentslastung zu prüfen, ob eine oberirdische Querung sinnvoller ist		X		
Schaffung einer Quermöglichkeit für Fußgänger an der Einmündung Ernst-Boehringer-Straße in die Ulmer Straße		X		
Schaffung einer neuen, barrierefreien Fußgängerquerung an der Kreuzung „Ulmer Straße“ / „Hubertus-Liebrecht-Straße“; diese Maßnahme kann erst langfristig in Kombination mit dem Neubau der Verbindungsstraße zwischen L 280 und L 267 (Höhe Aspach) umgesetzt werden.			X	
Achse Riß – Gewerbegebiet Bleicherstraße	kurz	mittel	Lang	kontinu- ierlich
Wiederherstellung der ursprünglichen Ost-West-Verbindung in Höhe des Fußgängerstegs bis in Richtung Ziegeldumpf.			X	
Erreichbarkeit von bedeutsamen Naherholungsräumen	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Grünzug Weißes Bild – Neubau von attraktiven Ersatzwegen, die durch den Bau der Nordwestumfahrung und der Gewerbegebiete gekappt wurden		X		
Weiterführung eines neuen eigenständigen Fuß- /Radweges entlang des Wolfentalbaches zur Entlastung des Fuß-/ Radweges entlang des Schlierholzweges Wolfentalbach			X	
Saulgauer Straße (L 283), kurzes Teilstück zur Querung ins Naherholungsgebiet Wolfental			X	
Schlierenbachtal – Rindenmoos		X		
Hangkantenweg Rißegg-Steige / Rißegg Weißdornweg (als Alternative zur Kreisstraße)			X	
Fußweg durch den Grünzug Talfeld / Bergerhausen als Verbindung zum geplanten Geh-/Radweg entlang der Winterreuter Straße (K 7503) bis zum Waldspielplatz „Hohes Haus“ (Bau durch den LK voraussichtlich 2018)			X	
Wichtige fehlende Verbindungen in den Ortsteilen	kurz	mittel	lang	kontinu- ierlich
Ringschnait – fehlender Gehweg vom Schlottertäl zur Bushaltestelle B 312		X		
Stafflangen – Querungshilfe in Höhe „Kleinstafflangen“ über die L 280		X		

Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen	kurz	mittel	lang	kontinuierlich
Überprüfung, ob geeignete Querungsstellen bzw. Fußverkehrsfurten an allen Knotenpunktzufahrten vorhanden sind				X
Überprüfung, ob LSA durch andere Querungshilfen ersetzt oder zu bestimmten Zeiten ausgeschaltet werden können				X
Vermeidung gebrochener Läufe (Halt auf Mittelinsel)				X
Starke Reduzierung der mittleren Wartezeiten (möglichst unter 30 Sekunden)				X
vorgezogene Seitenräume im Schulumfeld, ggf. Fahrbahnverengungen				X
Ausstattung aller Furten mit abgesenkten Bordsteinen				X
ausreichend lange Freigabezeiten an LSA in der Nähe von Seniorenheimen oder Ärztezentren				X
akustische und taktile Hinweise an Lichtsignalanlagen. Das Funktionieren akustischer Hinweissignale an Signalanlagen ist regelmäßig zu prüfen und dauerhaft sicherzustellen.				X

Vermeidung von Fremdnutzungen auf Gehwegen	kurz 1-2 Jahre	mittel 3-5 Jahre	Lang 6-10 Jahre	kontinuierlich
Umplanung der Straßen als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ oder Mischverkehrsflächen. Die Aufenthalts- und Bewegungsflächen der Fußgänger werden auf die Fahrbahn verlegt. Zwischen den Grundstücksgrenzen und parkenden Kfz sind keine Gehwege, sondern nur noch geringe Abstände für die Gebäudeerschließung erforderlich.				X
Nutzung des Fahrbahnparkens zur Verkehrsberuhigung, indem zweistreifige Fahrbahnquerschnitte durch wechselseitiges Parken auf der Fahrbahn verengt werden. Hierbei sind die Anforderungen des Busverkehrs zu berücksichtigen.				X
Erhöhung der Sicherheit	kurz	mittel	lang	kontinuierlich
Regelmäßige Überprüfung der Beleuchtung				X
Gehwege müssen gut einsehbar sein. Verwinkelte Wegführungen und „Dunkle Ecken“ sollen vermieden werden, um eine hohe soziale Kontrolle zu erreichen				X
Einbau möglichst ebener Oberflächen; unebene oder schadhafte Beläge, starke Längs- und Querneigungen sowie Höhengsprünge (Bordsteine und Stufen) sind zu vermeiden. Gravierende Schäden an der Infrastruktur sollen umgehend behoben werden.				X



Zeichenerklärung:

- wichtige eigenständige Fußwege
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts

Öffentliche Einrichtungen:

- Schulen
- Öffentliche Verwaltung
- / Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur / Freizeit / Tourismus
- Bürger- / Pflegeheim
- P Parken
- BF / HP Bahnhof / Haltepunkt
- ZOB Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

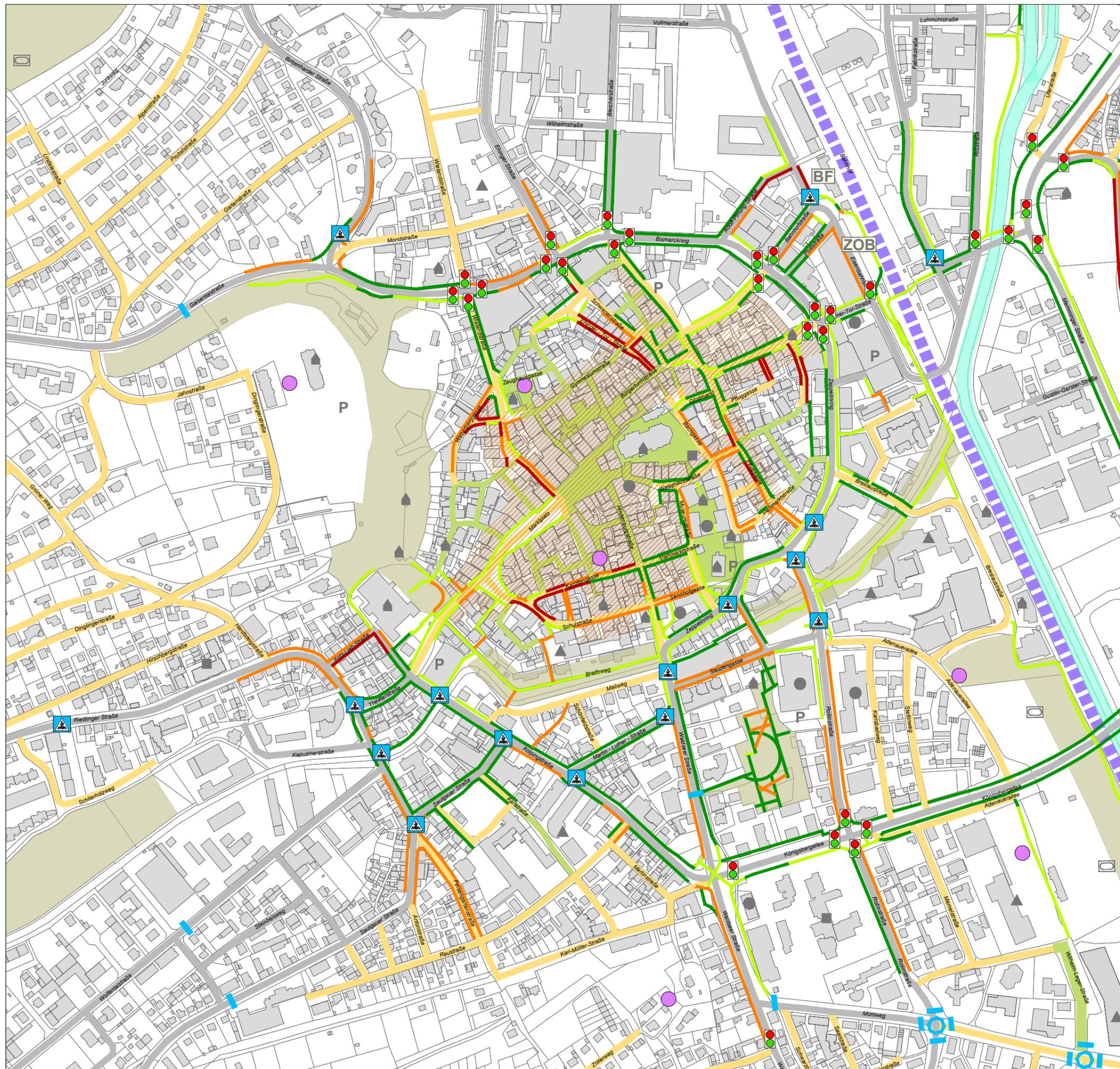
Fußverkehrskonzept

Anlage 1

Bestand: Geschwindigkeiten und eigenständige Fußwege

ohne Maßstab
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Gehwegbreiten:
- größer 2.50m
- von 1.50m bis 2.50m
- von 1.00m bis 1.50m
- kleiner 1.00m
- Bundesbahn
- Tempo 30
- Tempo 50 - 100
- (FGÜ) Fußgängerüberweg
- (LSA) Lichtsignalanlagen
einzelne signalisierte Querungen
- Kreisell mit Querungshilfe
- sonstige Querungshilfen
- Schwerpunkt Einkauf / Gastronomie
- Öffentliche Einrichtungen:**
- Schulen
- Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen
- Kultur / Freizeit / Tourismus
- Parken
- Bürger- / Pflegeheim
- BF Bahnhof
- ZOB Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

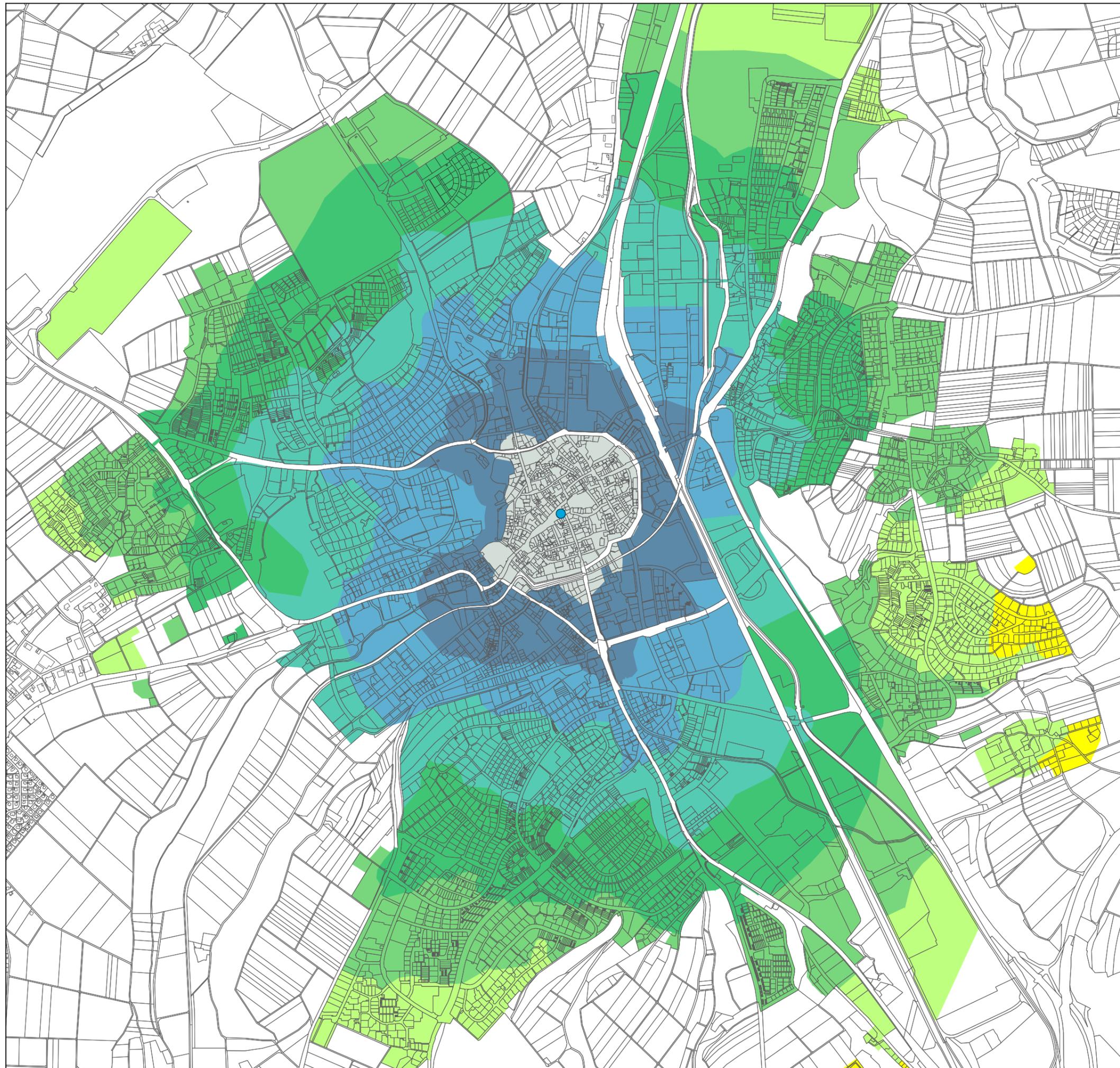
Fußverkehrskonzept

Anlage 2
Bestand:

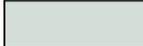
Analyse Innenstadt

Maßstab 1:5000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



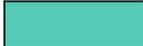
Durchschnittliche Geschwindigkeit 5 km pro Stunde

-  Zone 0 Min. bis 5 Min.
-  Zone 5 Min. bis 10 Min.
-  Zone 10 Min. bis 15 Min.
-  Zone 15 Min. bis 20 Min.
-  Zone 20 Min. bis 25 Min.
-  Zone 25 Min. bis 30 Min.
-  Zone 30 Min. bis 35 Min.
-  Zone 35 Min. bis 40 Min.

 Ausgangspunkt (Marktplatz)

Gehgeschwindigkeit ca. 80 m pro Minute / entspricht 5 km pro Stunde
(bei Steigung reduziert)

Durchschnittliche Geschwindigkeit 6 km pro Stunde

-  Zone 0 Min. bis 4 Min.
-  Zone 4 Min. bis 8 Min.
-  Zone 8 Min. bis 12 Min.
-  Zone 12 Min. bis 16 Min.
-  Zone 16 Min. bis 20 Min.
-  Zone 20 Min. bis 24 Min.
-  Zone 24 Min. bis 28 Min.
-  Zone 28 Min. bis 32 Min.

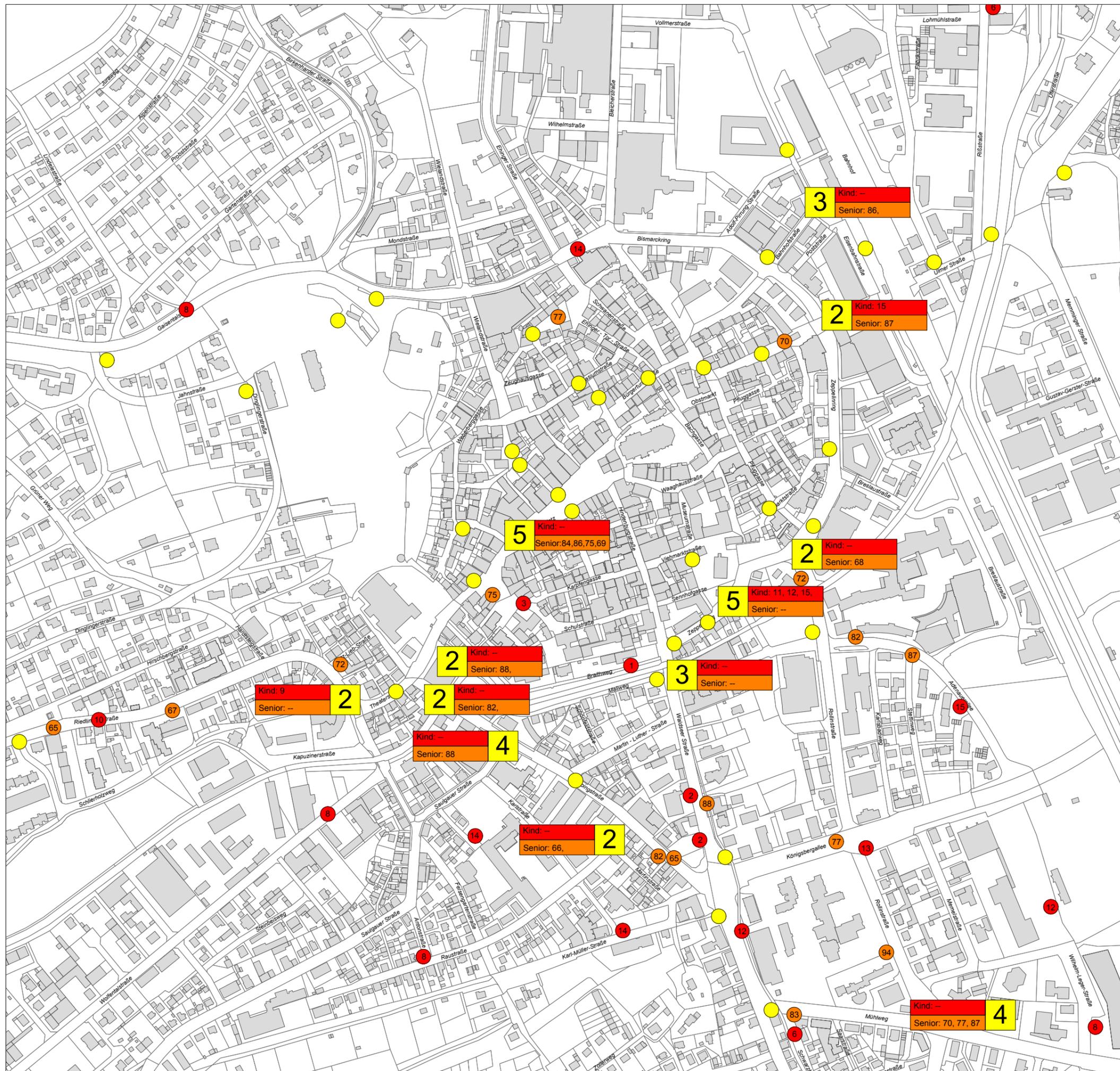
 Ausgangspunkt (Marktplatz)

Gehgeschwindigkeit ca. 100 m pro Minute / entspricht 6 km pro Stunde
(bei Steigung reduziert)

Fußverkehrskonzept

Anlage 3

Zeitzone



Zeichenerklärung:

- z.B. 3 Anzahl der Unfälle 2010 - Nov. 2018 mit Altersangabe bei Kindern und Senioren
- z.B. ● Einzelunfall 2010 - Nov. 2018 ohne Altersangabe
- 5, 13 5 Kind 0 - 15 Jahre
- 65, 72 65 Senior ab 65 Jahre

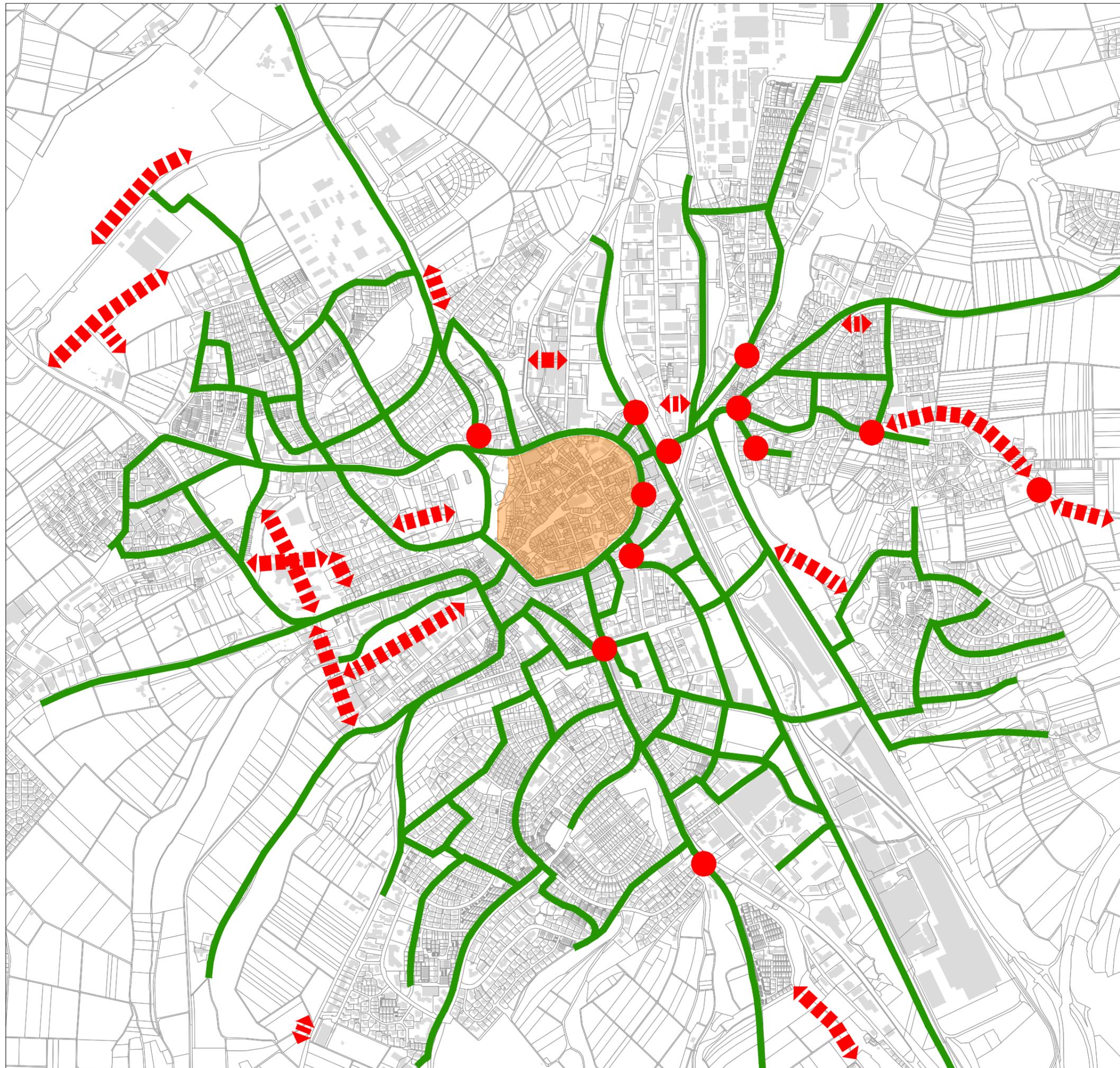
Fußverkehrskonzept

Anlage 4

**Unfallauswertung
2010 - Nov. 2018**

Maßstab 1:5000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

-  fehlende Verbindung
-  punktueller Handlungsbedarf
-  Historische Altstadt mit Gassen und Plätzen
-  Hauptfußwege (Innenstadt, Stadtteile, Schulen)

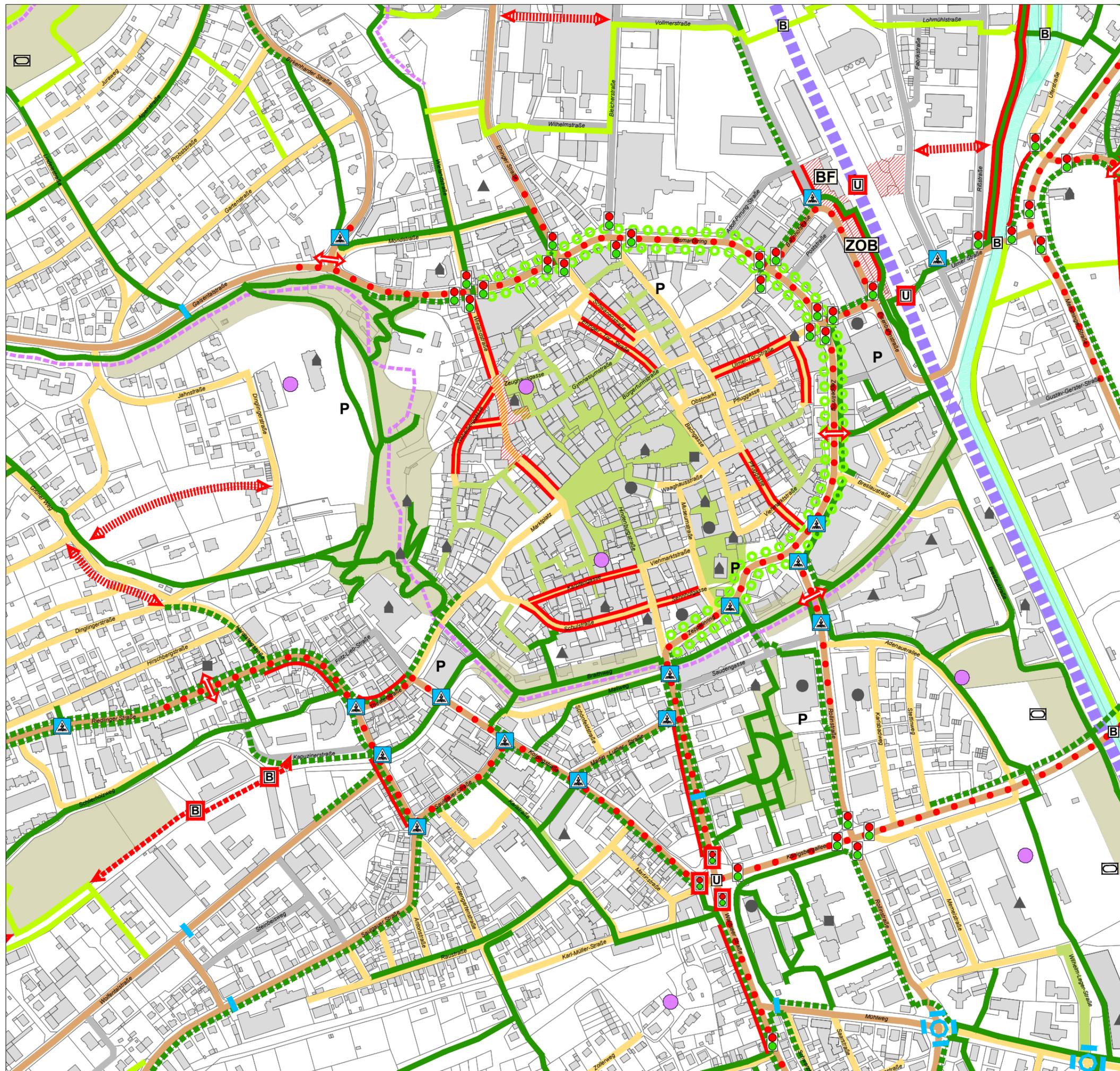
Fußverkehrskonzept

Anlage 5.0
Zielkonzept

Übersicht

ohne Maßstab
Stadtplanungsamt

Jan. 2019



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Fußwegenetz: Verbindung zur Innenstadt / Schulen / Arbeit
- Lückenschluss im Fußwegenetz: zur Naherholung
- Fußgängerüberwege - Bestand
- Sonstige Querungshilfe - Bestand / Neubau
- Brücke - Bestand / Neubau
- Unterführung - Bestand / Umgestaltung
- Lichtsignalanlage Bestand (Verbesserung für Fußgänger prüfen)
- Lichtsignalanlage neu
- Aufwertung zum Alleenring
- Neugestaltung von Plätzen
- Neugestaltung und Aufwertung von Gehwegen
- Reduzierung der Trennungswirkung
- Hauptfußwege in die Innenstadt / zu den Schulen
- Fußwege zwischen den Stadtteilen
- Straßenbegleitender Gehweg an stark belasteten Straßen
- Naturkundepfad
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur - Freizeit - Tourismus / Bürger- oder Pflegeheim
- Parken
- Bahnhof / Haltepunkt
- Haltepunkt geplant
- Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

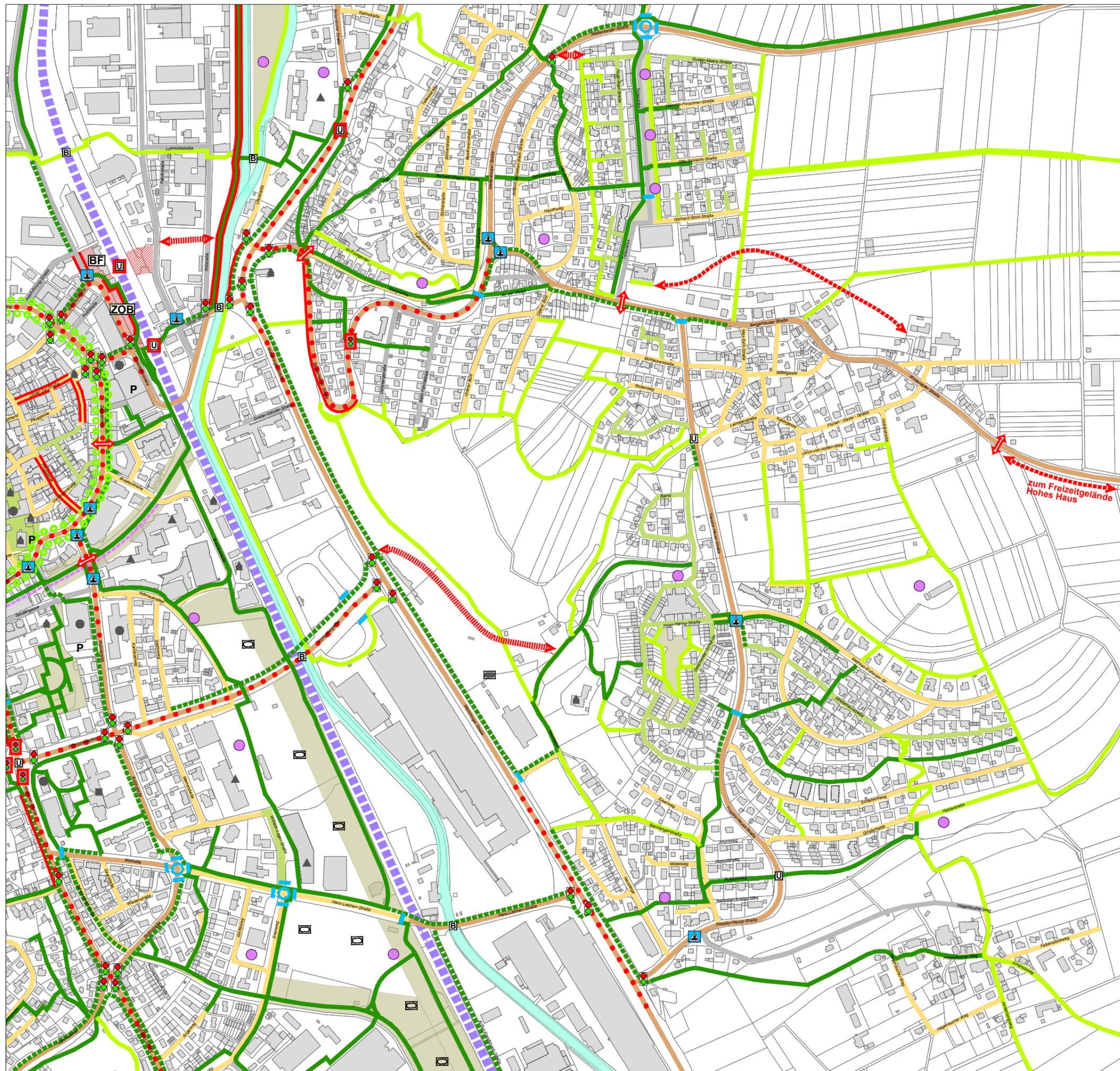
Fußverkehrskonzept

Anlage 5.1
Zielkonzept

Biberach Innenstadt

Maßstab 1:5000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Fußwegenetz: Verbindung zur Innenstadt / Schulen / Arbeit
- Lückenschluss im Fußwegenetz: zur Naherholung
- Fußgängerüberwege - Bestand
- Sonstige Querungshilfe - Bestand / Neubau
- Brücke - Bestand / Neubau
- Unterführung - Bestand / Umgestaltung
- Lichtsignalanlage Bestand (Verbesserung für Fußgänger prüfen)
- Lichtsignalanlage neu
- Aufwertung zum Alleenering
- Neugestaltung von Plätzen
- Neugestaltung und Aufwertung von Gehwegen
- Reduzierung der Trennungswirkung
- Hauptfußwege in die Innenstadt / zu den Schulen
- Fußwege zwischen den Stadtteilen
- Straßenbegleitender Gehweg an stark belasteten Straßen
- Naturkundepfad
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur - Freizeit - Tourismus / Bürger- oder Pflegeheim
- Parken
- Bahnhof / Haltepunkt
- Haltepunkt geplant
- Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

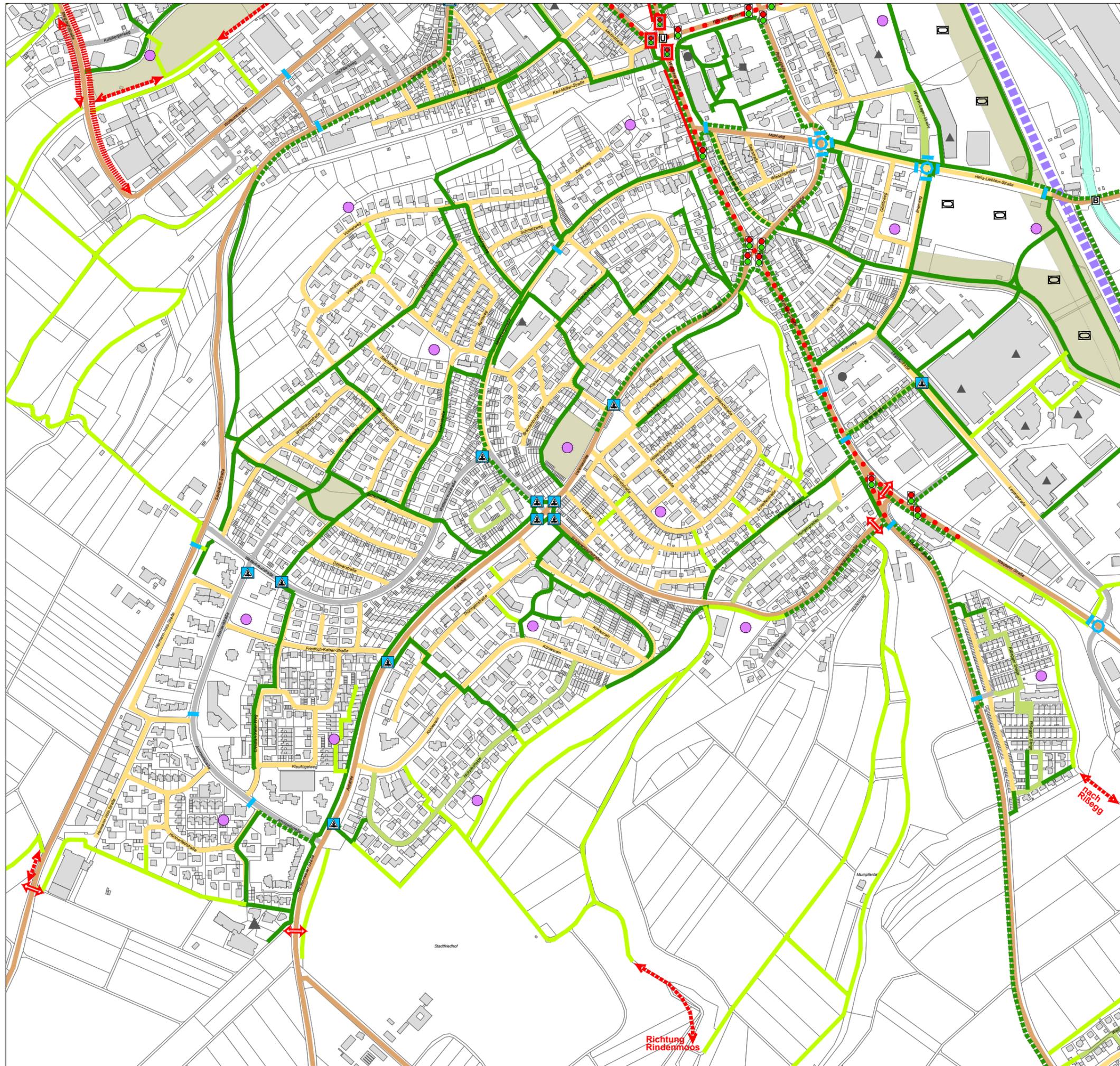
Fußverkehrskonzept

Anlage 5.2
Zielkonzept

Biberach Ost

Maßstab 1:7000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Fußwegenetz: Verbindung zur Innenstadt / Schulen / Arbeit
- Lückenschluss im Fußwegenetz: zur Naherholung
- Fußgängerüberwege - Bestand
- Sonstige Querungshilfe - Bestand / Neubau
- Brücke - Bestand / Neubau
- Unterführung - Bestand / Umgestaltung
- Lichtsignalanlage Bestand (Verbesserung für Fußgänger prüfen)
- Lichtsignalanlage neu
- Aufwertung zum Alleenering
- Neugestaltung von Plätzen
- Neugestaltung und Aufwertung von Gehwegen
- Reduzierung der Trennungswirkung
- Hauptfußwege in die Innenstadt / zu den Schulen
- Fußwege zwischen den Stadtteilen
- Straßenbegleitender Gehweg an stark belasteten Straßen
- Naturkundepfad
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur - Freizeit - Tourismus / Bürger- oder Pflegeheim
- Parken
- Bahnhof / Haltepunkt
- Haltepunkt geplant
- Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

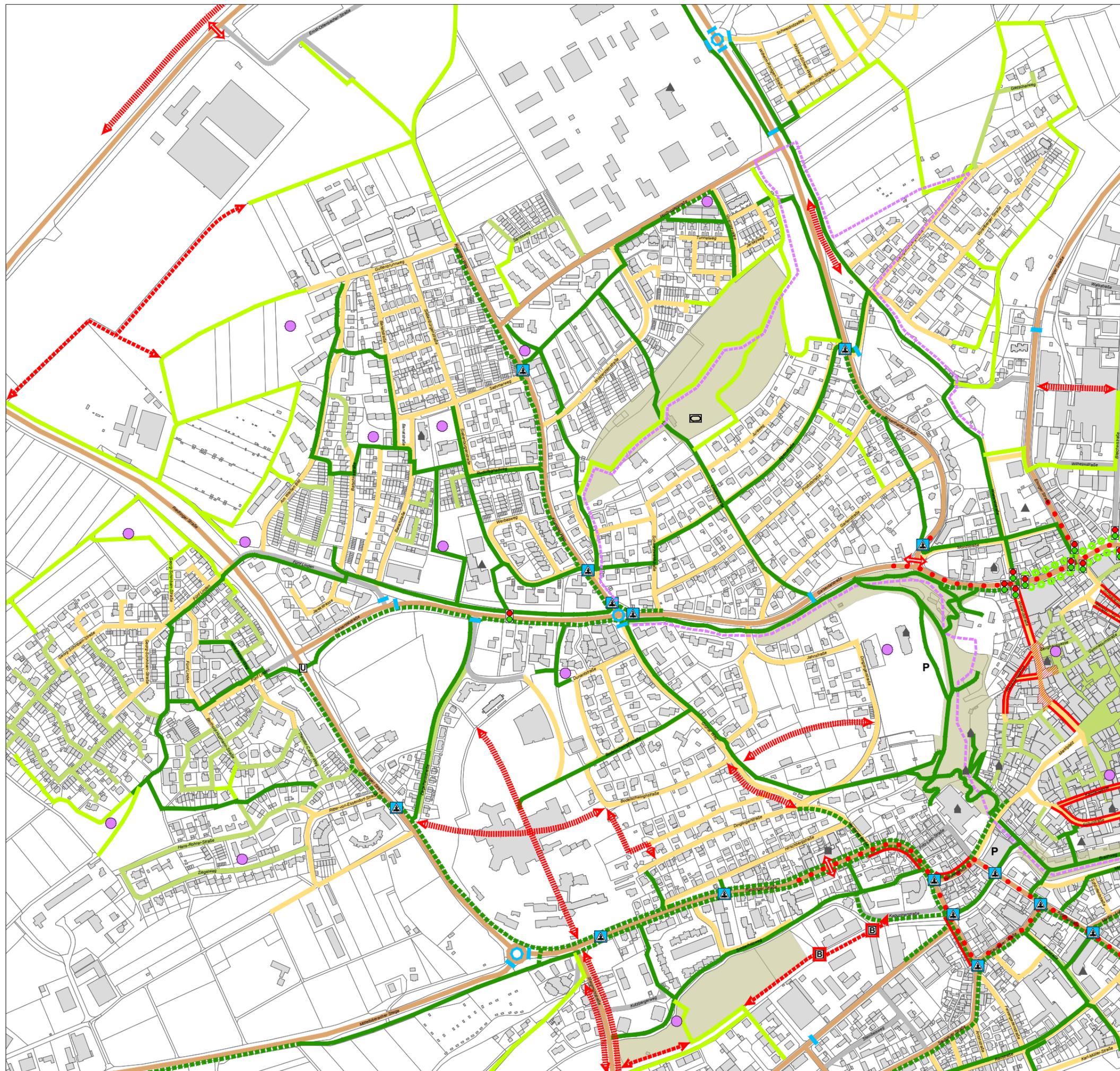
Fußverkehrskonzept

Anlage 5.3
Zielkonzept

Biberach Süd

Maßstab 1:7000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Fußwegenetz: Verbindung zur Innenstadt / Schulen / Arbeit
- Lückenschluss im Fußwegenetz: zur Naherholung
- Fußgängerüberwege - Bestand
- Sonstige Querungshilfe - Bestand / Neubau
- Brücke - Bestand / Neubau
- Unterführung - Bestand / Umgestaltung
- Lichtsignalanlage Bestand (Verbesserung für Fußgänger prüfen)
- Lichtsignalanlage neu
- Aufwertung zum Alleenering
- Neugestaltung von Plätzen
- Neugestaltung und Aufwertung von Gehwegen
- Reduzierung der Trennungswirkung
- Hauptfußwege in die Innenstadt / zu den Schulen
- Fußwege zwischen den Stadtteilen
- Straßenbegleitender Gehweg an stark belasteten Straßen
- Naturkundepfad
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur - Freizeit - Tourismus / Bürger- oder Pflegeheim
- Parken
- Bahnhof / Haltepunkt
- Haltepunkt geplant
- Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

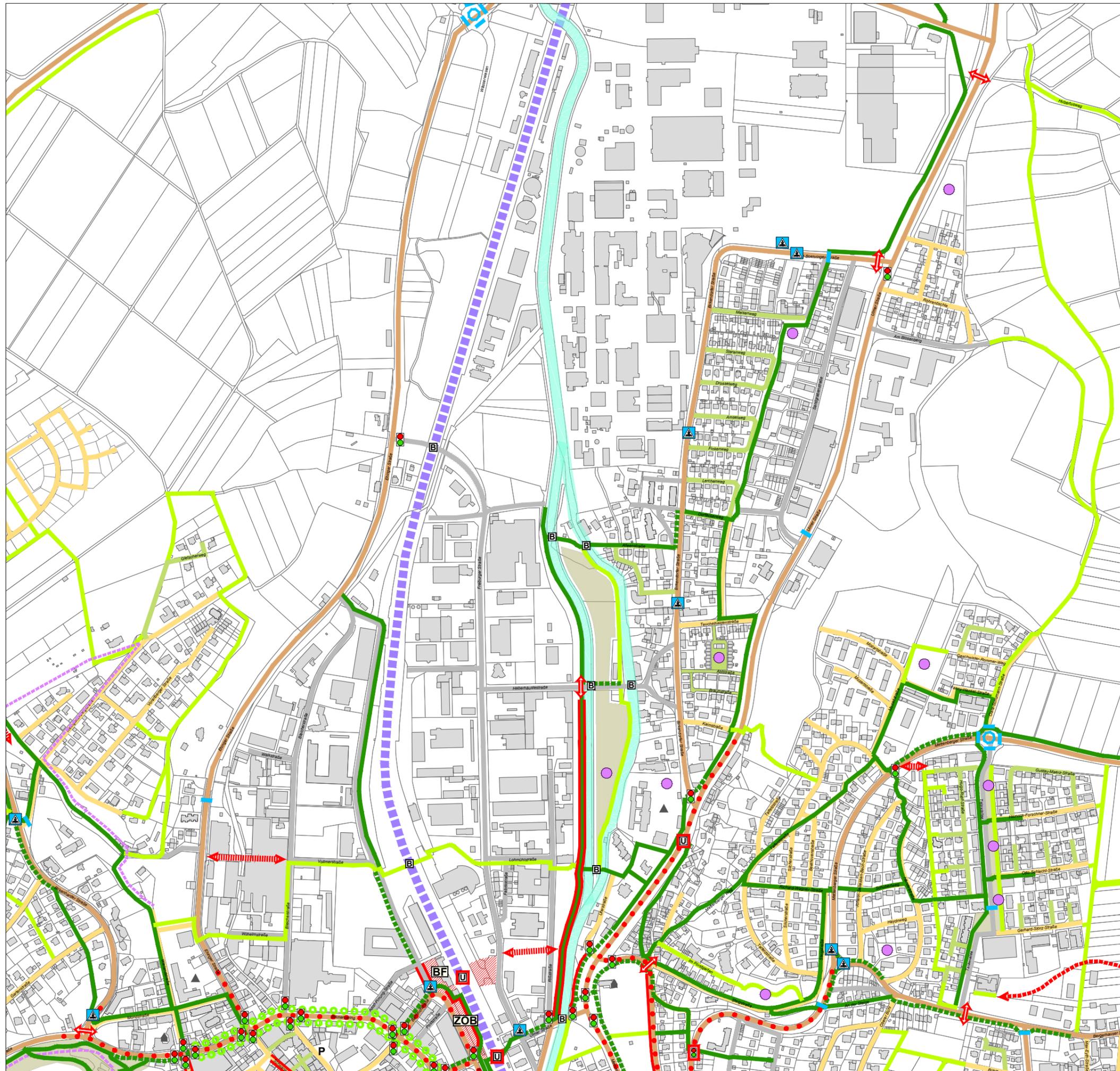
Fußverkehrskonzept

Anlage 5.4
Zielkonzept

Biberach West

Maßstab 1:7000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Fußwegenetz: Verbindung zur Innenstadt / Schulen / Arbeit
- Lückenschluss im Fußwegenetz: zur Naherholung
- Fußgängerüberwege - Bestand
- Sonstige Querungshilfe - Bestand / Neubau
- Brücke - Bestand / Neubau
- Unterführung - Bestand / Umgestaltung
- Lichtsignalanlage Bestand (Verbesserung für Fußgänger prüfen)
- Lichtsignalanlage neu
- Aufwertung zum Alleenering
- Neugestaltung von Plätzen
- Neugestaltung und Aufwertung von Gehwegen
- Reduzierung der Trennungswirkung
- Hauptfußwege in die Innenstadt / zu den Schulen
- Fußwege zwischen den Stadtteilen
- Straßenbegleitender Gehweg an stark belasteten Straßen
- Naturkundepfad
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche
- Tempo 30
- Tempo 50
- Hauptverkehrsstraße mit hoher Belastung Tempo 50 oder Tempo 70 - 100 inkl. außerorts
- Schulen / Öffentliche Verwaltung
- Sportanlagen / Frei- u. Hallenbad
- Kultur - Freizeit - Tourismus / Bürger- oder Pflegeheim
- Parken
- Bahnhof / Haltepunkt
- Haltepunkt geplant
- Zentraler Omnibus Bahnhof
- wichtige innerörtliche Erholungsflächen
- Spielplätze

Fußverkehrskonzept

Anlage 5.5
Zielkonzept

Biberach Nord

Maßstab 1:7000
Stadtplanungsamt

Dez. 2018