

Beraten.
Planen.
Steuern.



Stadt Rottenburg am Neckar

Erstellung einer Fußverkehrskonzeption für die Kernstadt von Rottenburg am Neckar

Bericht

V1.0

24. Januar 2023

Bericht-Nr. 2067.354

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
V1.0	24. Januar 2023	Berichtserstellung Qualitätsmanagement	Therese Lüthi Wolfgang Wahl

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Rottenburg am Neckar	Frau Angelika Garthe et al.	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Therese Lüthi	Therese.luethi@rapp.ch	+49 761 217 717 36
Janne Hesse	Janne.hesse@rapp.ch	+49 761 217 717 33

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen der Untersuchung	2
2.1	Grundlagen und Dokumente	2
2.2	Untersuchungsperimeter	4
2.3	Anforderungen durch Förderung	4
3	Bestandsaufnahme	4
3.1	Straßennetz und zulässige Geschwindigkeiten	5
3.2	Infrastruktur für den Fußverkehr	5
3.3	Art der Fußverkehrsführung	6
3.4	Relevante Ziele und Quellen	7
3.5	ÖPNV und weitere Mobilitätsformen	8
3.6	Unfallauswertung	8
4	Zustandsanalyse	8
4.1	Infrastruktur	8
4.2	Sicherheit	13
4.3	Verknüpfung weitere Verkehrsmodi	18
4.4	Barrieren	20
4.5	Freizeit und Naherholung	21
4.6	Zusammenfassung	22
5	Zieldefinition	23
5.1	Einleitung	23
5.2	Handlungsfelder aus dem Integrierten Klimaschutz- und Energiekonzept	23
5.3	Ziele und Leitsätze aus der Stadtkonzeption	24
5.4	Übergeordnete Planungsziele	25
5.5	Planungsempfehlungen	26
5.5.1	Fußverkehrsführung im Längsverkehr	26
5.5.2	Fußverkehrsführung im Querverkehr	28
5.5.3	Weitere Möglichkeiten zur Führung des Fußverkehrs	30
5.6	Erwartete und gewünschte Entwicklungen im Fußverkehr	31
5.7	Angestrebte Qualitätsanforderungen	32
5.8	Ableitung von Zielen	33
6	Konzeption	33
6.1	Netzhierarchie	33
6.2	Maßnahmenkonzept	34
6.3	Maßnahmenpaket	34
6.4	Zeitraumen der Maßnahmen	34
6.5	Aufwand der Maßnahmen	34
6.6	Wichtigkeit der Maßnahmen	35
6.7	Priorisierung der Maßnahmen	35
6.8	Komplementärmaßnahmen	36
7	Öffentlichkeitsbeteiligung	36

7.1	Einleitung	36
7.2	1. Öffentlichkeitsbeteiligung	37
7.3	2. Öffentlichkeitsbeteiligung	37
8	Verstetigungsstrategie und Controlling	37
8.1	Verstetigungsstrategie	37
8.2	Controllingkonzept	39
9	Fazit	40

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsperimeter Fußverkehrskonzeption	1
Abbildung 2:	Hintere Gasse	9
Abbildung 3:	Staig (links), Kalkweiler Steige (rechts)	9
Abbildung 4:	Jahnstraße	10
Abbildung 5:	Stadtlanggasse (links), Obere Gasse (rechts)	10
Abbildung 6:	Im Greut (links), Potsdamer Straße (rechts)	11
Abbildung 7:	Weggentalstraße (links), Wilhelmstraße (rechts)	11
Abbildung 8:	Östliche Königstraße (links), nördliche Bahnhofstraße (rechts)	12
Abbildung 9:	Teichlenstraße	12
Abbildung 10:	Fußgänger-Bahnquerung Weilerstraße (links), Seebronner Straße (rechts)	13
Abbildung 11:	Max-Reger-Weg (links), Weggentalstraße (rechts)	13
Abbildung 12:	Gartenstraße (links), Graf-Bentzel-Straße (rechts)	14
Abbildung 13:	Stadtlanggasse (links), Schütte (rechts)	15
Abbildung 14:	Sofienstraße	15
Abbildung 15:	Friedrich-Ebert-Straße (links), Schadenweilerstraße (rechts)	16
Abbildung 16:	Bahnüberweg Dätzweg	17
Abbildung 17:	Maierackerstraße	17
Abbildung 18:	Eugen-Bolz-Platz (links), Kreuzerfeldschule (rechts)	18
Abbildung 19:	Freiherr-von-Stein-Weg (links), Ehinger Platz (rechts oben), Firma Neu (rechts unten)	19
Abbildung 20:	Bahnhof Rottenburg am Neckar inkl. ZOB	20
Abbildung 21:	Ziegelhütte (links), Kreuzgäble mit Sitzbänken (rechts)	21
Abbildung 22:	Marktplatz	22
Abbildung 23:	Ziele des Landes Baden-Württemberg zur Erreichung der Verkehrswende bis im Jahr 2030	26
Abbildung 24:	Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts	27
Abbildung 25:	Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde	27
Abbildung 26:	Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen mit einer Fahrbahnbreite < 8.5m	29
Abbildung 27:	Verkehrszeichen 325 (links), Begegnungszone (Bsp., rechts)	31
Abbildung 28:	Beispiele einer Shared Zone	31

Beilagenverzeichnis

1. Bestandsaufnahme
 1. Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
 2. Art der Fußverkehrsführung
 3. Relevante Ziele
 4. ÖPNV-Anbindung
2. Zustandsanalyse
 1. Mängel bei Infrastruktur
 2. Mängel bei Querungen
 3. Mängel bei Verkehrssicherheit
 4. Mängel im Zusammenhang mit dem ÖPNV
 5. Mängel bei Aufenthalt und Naherholung
3. Konzeption
 1. Netzhierarchie
 2. Tabellarische Maßnahmenübersicht
 3. Graphische Maßnahmenübersicht
 4. Maßnahmenblätter
 5. Vorschlag Geschwindigkeitsregime im Kfz-Verkehr

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Rottenburg am Neckar strebt eine strategische Neuausrichtung der gesamten Verkehrsplanung mit Fokus auf der Nahmobilität an. Nachdem die Stadt eine umfangreiche Radverkehrskonzeption erstellt hat, soll nun ein Fußverkehrskonzept entwickelt werden. Die zu erstellende Fußverkehrskonzeption soll dabei ein eigenständiges Untersuchungspapier werden, aber die vorhandene Radverkehrskonzeption mitintegrieren.

Während die Radverkehrskonzeption die gesamte Gemarkung der Stadt Rottenburg am Neckar, d.h. nebst der Kernstadt auch die 17 Ortschaften berücksichtigt, liegt der Untersuchungsperimeter der Fußverkehrskonzeption auf der Kernstadt Rottenburg am Neckar. Ein Hauptaugenmerk soll dabei auf die Innenstadt gelegt werden.



Abbildung 1: Untersuchungsperimeter Fußverkehrskonzeption

Für die Schulen der Stadt Rottenburg am Neckar liegen bereits Schulwegepläne vor. Diese sind nicht zu überprüfen. Allfällige Gefahrenstellen, Konfliktpunkte und Einschränkungen (z.B. Barrieren, Hindernisse) sind dagegen zu berücksichtigen bzw. in die zu erstellende Fußverkehrskonzeption aufzunehmen.

2 Grundlagen der Untersuchung

2.1 Grundlagen und Dokumente

- [1] Ortsbegehung zwecks Bestandsaufnahme, August 2021.
- [2] Stadt Rottenburg am Neckar: Integriertes Klimaschutz- und Energiekonzept für Rottenburg am Neckar; IER Stuttgart, HFR Rottenburg, DIALOGIK Stuttgart; Stuttgart, 2010.
- [3] Stadt Rottenburg am Neckar: Stadtkonzeption Rottenburg 2030 (Entwurf); suedlicht; Freiburg i.Br., August 2021.
- [4] Stadt Rottenburg am Neckar: Verkehrskonzept für die Stadt Rottenburg am Neckar; Schlothauer & Wauer; Tübingen, 20.11. 2019.
- [5] Stadt Rottenburg am Neckar: Klimaschutzteilkonzept – Mobilitätskonzept für den Radverkehr für die Stadt Rottenburg am Neckar; BERNARD Gruppe ZT GmbH; Aalen, Juli 2020.¹
- [6] Stadt Rottenburg am Neckar: Lärmaktionsplan Stufe 3; Rapp Trans AG; Freiburg i.Br., 2. März 2022.
- [7] Stadtplanungsamt Rottenburg am Neckar: Flächennutzungsplan sowie verschiedene Änderungen dazu; Rottenburg am Neckar, 2001 bzw. 2021.
- [8] Stadt Rottenburg am Neckar: Diverse Bebauungspläne; Rottenburg am Neckar, 2020.
- [9] Stadt Rottenburg am Neckar: Verkehrsgutachten zum Planungsgebiet „Dätzweg II“ in Rottenburg am Neckar; Schlothauer & Wauer; Tübingen, 20.11.2019.
- [10] Stadt Rottenburg am Neckar: Vorbereitende Untersuchungen für den Bereich „Bahnhof und östliche Königstraße“; die STEG Stadtentwicklung GmbH; Stuttgart, Dezember 2013.
- [11] Tiefbauamt Rottenburg am Neckar: FGÜ – Dokumentation; Rottenburg am Neckar, 2019.
- [12] Stadtplanungsamt Rottenburg am Neckar: Schulwegepläne Schulbezirk 1 bzw. 2; Stadt Rottenburg am Neckar, Juli 2015 bzw. April 2016.
- [13] Stadt Rottenburg am Neckar: Verschiedene Verkehrszählungen in den Jahren 2015 und 2018; Schlothauer & Wauer; Tübingen, 2015 bzw. 2018.

¹ In Hinblick auf die Realisierung erster Maßnahmen gibt es Überlegungen, einzelne der vorgeschlagenen Fahrradstraßen anderweitig zu verorten.

- [14] Stadt Rottenburg am Neckar: Unfallauswertung Stadtgebiet Rottenburg für die Jahre 2016 bis 2020; Rottenburg am Neckar, 2021.
- [15] Stadt Rottenburg am Neckar: Zeitraum-Statistik nach Messstellen für die Jahre 2017 bis 2020; Rottenburg, 2017-2020.
- [16] Stadt Rottenburg am Neckar: Protokolle zu verschiedenen Verkehrsschauen; Rottenburg am Neckar, 2019 bzw. 2020.
- [17] Stadt Rottenburg am Neckar: Parken im Anwohnerbereich; Rottenburg am Neckar, 2019.
- [18] Stadt Rottenburg am Neckar: Parkraumanalyse; Schlothauer & Wauer; Tübingen, Juni 2015.
- [19] Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH: Liniennetzplan Stadt Rottenburg; Rottenburg, November 2019.
- [20] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: VDV-Schrift 4, Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV; Januar 2019.
- [21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, 2006.
- [22] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN); Köln, 2009.
- [23] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Köln, 2002.
- [24] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Nahmobilität; Köln, 2017.
- [25] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf (HSBÜ); Köln, 2014.
- [26] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußgängerüberwege, Leitfaden zur Anwendung und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg; Stuttgart, 2019.
- [27] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußgängerfreundlich über die Straße, Rechtliche Fragen bei der Anlage von Fußgängerüberwegen; Fachseminar, Ulm, 13. Juni 2018.
- [28] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher, ein Gewinn für alle; Stuttgart, Januar 2019.
- [29] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Auf die Füße, fertig, los!, Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit; Stuttgart, März 2022.
- [30] Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinde und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. AGFS: Querungsstellen für die Nahmobilität, Hinweise für den Rad- und Fußverkehr; Krefeld, Oktober 2021.
- [31] Bundesamt für Strassen: Handbuch Fusswegenetzplanung, 2015.

2.2 Untersuchungssperimeter

Der Untersuchungssperimeter definiert sich im Wesentlichen durch die Aufgabenstellung und ist in Abbildung 1 dargestellt. Ein besonderer Fokus wird auf die Innenstadt von Rottenburg am Neckar gelegt.

2.3 Anforderungen durch Förderung

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen finanziell bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr. Die Stadt Rottenburg am Neckar hat erfolgreich einen Förderantrag beim zuständigen Regierungspräsidium für vorliegende Fußverkehrskonzeption gestellt. Auf Grund der Förderung muss die Fußverkehrskonzeption folgende Punkte abdecken:

- Integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitfußverkehr mit durchgängigen lückenlosen Verbindungen;
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht;
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen;
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Fußverkehrspotential;
- Grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist;
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal-Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung;
- Verknüpfung mit dem vorhandenen ÖPNV sowie dem Radverkehr und Sharing-Angeboten (soweit vorhanden);
- Öffentlichkeitsarbeiten mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das zu Fuß gehen;
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten.

3 Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und der darauf aufbauenden Zustandsanalyse (vgl. Kapitel 4) wird das gesamte Straßennetz der Kernstadt von Rottenburg am Neckar inkl. Fußgängerzone betrachtet. Es werden damit baulastträgerübergreifend die Bundes-, Landes-, Kreis- sowie Gemeindestraßen berücksichtigt.

3.1 Straßennetz und zulässige Geschwindigkeiten

Durch die Kernstadt Rottenburg am Neckar verlaufen eine Bundesstraße (B28), zwei Landesstraßen (L370, L385) und zwei Kreisstraßen (K6921, K6938). Derzeit wird die Bundesstraße im Bereich des Gewerbegebiets saniert.

In Beilage 1.1 sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz dargestellt. Dabei wird ersichtlich, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete im Wesentlichen auf 50km/h beschränkt ist. Im Bereich schützenswerter Einrichtung wird sie auf 30km/h reduziert.²

In den Wohngebieten wurden Tempo 30-Zonen eingerichtet, wobei einzelne Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind.

In der Innenstadt gibt es eine Fußgängerzone, die im Wesentlichen durch zwei Straßenzüge definiert ist. Im direkten Umfeld dazu gibt es unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen: Von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10km/h oder 20km/h über Tempo 10-Zone³ und Tempo 20-Zone bzw. verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich bis zu einem verkehrsberuhigten Bereich gibt es ein breites Spektrum, das über die Gemeinsamkeit verfügt, dass keine eigene Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden ist.

Vereinzelt gibt es Straßenabschnitte bzw. Zonen, die je nachdem, von wo man kommt, eine andere verkehrsrechtliche Anordnung aufweisen, bspw. 10km/h vs. Tempo 30-Zone oder 10km/h vs. Tempo 10-Zone.

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption [5] werden Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen vorgeschlagen. Wesentliche Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind in der Kernstadt von Rottenburg am Neckar nicht zu erwarten, da die betroffenen Streckenabschnitte größtenteils innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen. Eine geplante Fahrradstraße führt über einen derzeit verkehrsberuhigten Bereich.

3.2 Infrastruktur für den Fußverkehr

Die Verfügbarkeit von Infrastrukturen für den Fußverkehr kann Beilage 1.2 entnommen werden. Neben der Führung entlang der Fahrbahn gibt es zahlreiche Wege, die dem Fußverkehr vorbehalten sind. Diese lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

- Kurze Verbindungen zwischen verschiedenen Straßenzügen. Auf Grund der Topologie weisen zahlreiche dieser Gehwege Treppen auf. Vereinzelt werden sie mit einer Rampe ergänzt.
- Alternative Verbindungen mit hohem Erholungsfaktor. Diese Gehwege führen durch Grünanlagen und bieten Zugang zu Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität (Park, Spielplatz etc.). Gewisse Abschnitte sind auch für den Radverkehr zugelassen.

In der Kernstadt Rottenburg am Neckar gibt es eine Vielzahl an Überquerungshilfen für den Fußverkehr. Am häufigsten wurden Fußgängerüberwege eingerichtet, teilweise ergänzt mit einer Mittelinsel. Vereinzelt stehen für den Fußverkehr lediglich Mittelinseln zur Verfügung.

² Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung [6] soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weiteren Abschnitten auf 30km/h beschränkt werden. Dies betrifft insbesondere die Sprollstraße zwischen Eugen-Bolz-Platz und mindestens Gartenstraße, die Sülchenstraße zwischen Eugen-Bolz-Platz und mindestens Jaumannstraße sowie die Seebronner Straße zwischen Eugen-Bolz-Platz und der bestehenden Geschwindigkeitsreduktion im Bereich der Schulen.

³ Die Stadt Rottenburg am Neckar beabsichtigt, die Tempo 10-Zonen aufzuheben bzw. auf den betroffenen Streckenabschnitten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10km/h anzuordnen.

An wenigen Knoten wird der Gesamtverkehr mit Hilfe einer Lichtsignalanlage gesteuert. Entlang relativ stark befahrenen Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen bestehen für den Fußverkehr Bedarfsampeln.

Das Baugebiet Dätzigweg II befindet sich derzeit in Realisierung. Die Verkehrsinfrastruktur auf dem Areal selbst sowie die Anbindung an die L385 werden angepasst. Für den Fußverkehr werden Anlagen entlang der neuen Straßen, Querungshilfen sowie ein Kfz-freier Quartiersplatz geschaffen.

Die verschiedenen Gehwege und Querungshilfen wurden nach den Regelwerken und Empfehlungen erstellt, welche zum Zeitpunkt der Planung und Realisierung gültig waren. In den letzten Jahren wurden verschiedene Normenwerke und Empfehlungen aktualisiert, so dass die vorhandene Infrastruktur nicht den gängigen Normwerten entspricht. Dies betrifft insbesondere auch die Anforderungen auf Barrierefreiheit.

3.3 Art der Fußverkehrsführung

Beilage 1.2 gibt ebenfalls Hinweise zur Art der Fußverkehrsführung. Folgende Formen der Fußverkehrsführung können in Rottenburg am Neckar beobachtet werden:⁴

- Straßenbegleitender Gehweg,
- Offiziell ausgeschilderter Gehweg (VZ 239),
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240),
- Gehweg mit Radfahrer frei,
- Führung im Mischverkehr im Zuge von
 - Verkehrsberuhigtem Bereich,
 - Fahrverbot für Kraftfahrzeuge (VZ 260), ggf. mit Anlieger frei oder Kommunalem Verkehr frei,
- Fehlende Infrastruktur
 - Tempo 10-Zone bzw. 10km/h,
 - Tempo 20-Zone (verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich) bzw. 20km/h,
 - Tempo 30-Zonen,
 - 50km/h.

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption [5] ist die Einrichtung von Fahrradstraßen geplant. Dies betrifft auch Streckenabschnitte, die bisher als gemeinsamer Geh- und Radweg oder verkehrsberuhigten Bereich ausgewiesen sind und entlang welcher keine eigene Infrastruktur für den Fußverkehr besteht. Ohne Maßnahmen für den Fußverkehr wird es künftig somit auch eine Fußverkehrsführung im Mischverkehr im Zuge von Fahrradstraßen geben.

Der Fußverkehr wird, soweit eine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, vorwiegend separat geführt. Insbesondere in der Innenstadt⁵, im Bereich von Naherholungsflächen sowie auf den aus der Kernstadt führenden Achsen bzw. entlang der Landesstraßen teilen sich der Fuß- und Radverkehr die Verkehrsflächen.

⁴ Im Falle eines Fahrverbots für Kraftfahrzeuge und fehlender Infrastruktur für den Fußverkehr wird der Abschnitt grundsätzlich auch durch den Radverkehr genutzt. In Beilage 1.2 wird diese Art der Verkehrsführung daher mit weiteren gemeinsamen Führungsformen von Fuß- und Radverkehr zusammengefasst.

⁵ Die Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben.

Eine Führung im Mischverkehr wird entsprechend seines Einsatzzwecks im Zusammenhang mit einem verkehrsberuhigten Bereich vorgesehen. Vereinzelt sind (gemeinsame Rad- und) Gehwege für den Anliegerverkehr freigegeben.

Keine Infrastruktur besteht für den Fußverkehr einerseits bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten (Tempo 10-Zone, 10km/h, Tempo 20-Zone, 20km/h). Andererseits weist auch eine Vielzahl an Straßenabschnitten von Tempo 30-Zonen und vereinzelt auch Streckenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h keine separaten Verkehrsflächen für den Fußverkehr vor. Wie bereits oben erwähnt trifft dies bei Umsetzung des Radverkehrskonzepts auch für einzelne Fahrradstraßen zu.

3.4 Relevante Ziele und Quellen

Der Fußverkehr muss relevante Ziele auf attraktiven und sicheren Verbindungen erreichen können. Als relevante Ziele und Quellen werden dabei erachtet:

- ÖPNV-Haltestellen (Bus, Bahn),
- Öffentliche Parkflächen,
- Sharing-Angebote⁶ (fixe Standorte),
- Einkauf- und Versorgungsschwerpunkte,
- Arbeitsplatzkonzentrationen,
- Bildungseinrichtungen (Grundschulen, weiterführende Schulen, Hochschule, Musikschulen, Erwachsenenbildung),
- Kinderbetreuungs- und Jugendeinrichtungen,
- Alten- und Krankenpflege (Spital, Pflegeheime, Altenheime etc.),
- Kultureinrichtungen (Bibliothek, Museum, Theater, Kino etc.),
- Sport (Sportflächen und -hallen, Bäder),
- Naherholung (Grünflächen, Naturinfopfade, Spielplätze etc.),
- Kirchen und Friedhöfe,
- Ämter und weitere öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Tourist-Info etc.).

Eine Übersicht der oben aufgeführten Einrichtungen in der Kernstadt von Rottenburg am Neckar kann Beilage 1.3 entnommen werden.

In Hinblick auf die Konzeption ist die Darstellung wie folgt zu ergänzen bzw. sind nachfolgende zusätzliche Ziele zu berücksichtigen:

- Ergänzungen im Bereich des Baugebiets Dätzweg II [8]
 - Bushaltestelle (ZOB),
 - Ggf. Bahnhaltestelle mit P&R-Parkhaus,
 - Parkhaus inkl. P&R,
 - Kinderbetreuung,
- Parkhaus bzw. Parkdeck im Bereich der Klause [9],
- Dreifeldsporthalle nördlich der aktuellen Sportanlagen der Kreuzerfeldschule.

⁶ Derzeit gibt es in Rottenburg am Neckar nur Car-Sharing mit fixen Standorten. Anbieter für Bike-Sharing sind nicht vertreten. Weitere Mobilitätsformen wie E-Roller sind standortungebunden und können daher nicht spezifisch lokalisiert werden.

3.5 ÖPNV und weitere Mobilitätsformen

Die Kernstadt Rottenburg am Neckar wird durch die Regionalstadtbahn und mehrere Regional- und Stadtbuslinien des Verkehrsverbunds Neckar-Alb-Donau (naldo) erschlossen, siehe Beilage 1.4. Mit der Regionalstadtbahn bestehen Direktverbindungen nach Tübingen und Horb am Neckar bzw. Pforzheim. Die Stadtbuslinien verkehren innerhalb der Kernstadt. Die weiteren Ortsteile von Rottenburg am Neckar sowie die umliegenden Kommunen werden über die Regionalbuslinien erschlossen.

Derzeit gibt es in Rottenburg am Neckar eine Bahnhaltestelle, die südlich der Innenstadt liegt. Mittel- bis längerfristig ist der Bau einer weiteren Bahnhaltestelle im Bereich der Siedlungsentwicklung Dätzweg II angedacht. Der Realisierungshorizont ist noch offen, da die Machbarkeit einen zweigleisigen Ausbau des Schienennetzes erfordert. Für die siedlungsstrukturelle Planungsmaßnahme ist kurzfristig jedoch die Einrichtung einer Bushaltestelle gesichert.

Entsprechend der Empfehlungen zur Erschließungsqualität [20] zeigt Beilage 1.4 die Abdeckung bzw. Distanz zu Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr auf. Je stärker die Farbe, desto mehr Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe.

In Rottenburg am Neckar gibt es vier Standorte für Car-Sharing. Zwei davon liegen östlich der Innenstadt. Ein weiterer Standort befindet sich im Bereich der Hohenbergschule bzw. der Sportanlagen entlang der Jahnstraße. Die vierte Car-Sharing-Anlage ist auf dem Bahnhofsa-real untergebracht.

3.6 Unfallauswertung

In den letzten drei Jahren ereigneten sich in der Kernstadt Rottenburg am Neckar insgesamt sieben Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern. Dies entspricht einem Anteil von knapp 1% aller registrierten Unfälle im Betrachtungsperimeter. Da sich die Örtlichkeiten der Unfallstellen unterscheiden und es maximal Leichtverletzte gab besteht keine Unfalhäufungsstelle. Aus Sicht der Verkehrspolizei von Rottenburg am Neckar besteht kein Handlungsbedarf.

4 Zustandsanalyse

Die Anlagen 2.1 bis 2.5 geben eine Übersicht über die verschiedenen erkannten Mängel.

4.1 Infrastruktur

In der Kernstadt Rottenburg am Neckar bestehen zu einem großen Teil Fußverkehrsanlagen. Es verbleiben aber zahlreiche Straßenzüge, die über keine Infrastruktur für den Fußverkehr verfügen:

- Die meisten der betroffenen Abschnitte liegen in Tempo 30-Zonen. Die Straßenquerschnitte sind überwiegend gering, teilweise nur 5 Meter.
- Die als Tempo 10-Zonen oder mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 10km/h ausgewiesenen Streckenabschnitte liegen mehrheitlich in der Innenstadt von Rottenburg am Neckar mit entsprechend engen Straßenquerschnitte. Teilweise bestehen optische Ansätze zur Trennung der Verkehrsteilnehmer (bspw. seitliche Pflasterung, vgl. Abbildung

2). Die voraussichtlich für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen sind jedoch so schmal, dass sie nicht als Gehwegflächen erkannt oder aber durch den ruhenden Verkehr beansprucht werden.



Abbildung 2: Hintere Gasse

- Ähnliches gilt für die Tempo 20-Zonen. In Tempo 20-Zonen ist es üblich, den Gehweg über einen Bordsteinkante abzusetzen. Die vorliegende Pflaster-Markierung sieht allerdings keinen Versatz vor. Die Funktion des abgetrennten Seitenbereichs ist daher nicht klar ersichtlich. Derzeit wird er als Parkfläche genutzt, könnte aber ggf. als Gehwegfläche angedacht gewesen sein.



Abbildung 3: Staig (links), Kalkweiler Steige (rechts)

- Im Bereich der Rolu-Wohnsiedlung ist keine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Die örtlichen Gegebenheiten führen zwar zu einer geringeren real gefahrenen Geschwindigkeit, doch verbleiben theoretisch Straßenabschnitte ohne Fußverkehrsinfrastruktur bei 50km/h.
- Gemäß [23] kann auf die Anlage von Flächen für den Fußverkehr verzichtet werden, wenn die Kfz-Belastung in der Spitzenstunde unterhalb von 50 Kfz/h bzw. über den Tag unterhalb von 500 Kfz/24h liegt. In diesem Falle ist der Straßenabschnitt jedoch entweder als Gehweg bzw. ggf. als gemeinsamer Geh- und Radweg mit dem Zusatz Anlieger frei zu beschildern oder als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen.

In der Nordoststadt gibt es Straßenzüge mit recht großzügigen Gehwegen. Die Breiten liegen teilweise bei rund 1.8 Meter.⁷ In Bezug auf die gesamte Kernstadt von Rottenburg am Neckar bildet dies jedoch die Ausnahme:

- Vielfach sind nur Gehwege mit einer Breite von 1 Meter vorhanden. Dies ist auch bei Straßen zu beobachten, die über einen breiten Straßenquerschnitt verfügen.



Abbildung 4: Jahnstraße

- Insbesondere in der Innenstadt (bspw. südliche Königstraße, Obere Gasse, Stadtlanggasse, Beim alten Wörttor) bestehen besonders geringe Gehwegbreiten. Es handelt sich dabei nicht nur um punktuelle Einschränkungen bspw. aufgrund von Hausecken, sondern die Gehwegbreite beträgt über einen längeren Abschnitt nur 0.6 – 0.8 Meter.



Abbildung 5: Stadtlanggasse (links), Obere Gasse (rechts)

- Die verfügbare Gehwegbreite wird verschiedentlich eingeschränkt durch Vegetation.
- Durch angrenzende Parkflächen ergeben sich ebenfalls reduzierte verfügbare Gehwegbreiten. Der erforderliche Sicherheitszuschlag ist nicht vorhanden.

⁷ Dies entspricht grundsätzlich immer noch nicht den empfohlenen Normwerten.



Abbildung 6: Im Greut (links), Potsdamer Straße (rechts)

- Auch in Bezug auf direkt angrenzende Bebauung (Hauswand, Gartenmauer etc.) werden bislang keine Sicherheitszuschläge berücksichtigt.
- Im Bereich von Querungsmöglichkeiten bestehen meistens unveränderte Gehwegbreiten. D.h. es sind keine zusätzlichen Flächen für die Entflechtung querender bzw. wartender Fußgänger und solchen im Längsverkehr vorhanden.

Die Gehwege und Querungshilfen sind tendenziell in gutem Zustand. Handlungsbedarf ist wie folgt gegeben:

- Die Gehwege weisen verschiedentlich Belagsschäden auf, die vereinzelt auch das Risiko eines Sturzes fördern können.



Abbildung 7: Wegentalstraße (links), Wilhelmstraße (rechts)

- Teilweise, insbesondere in der Innenstadt, sind die Gehwege gepflastert. Eine Pflasterung ist in Bezug auf die Barrierefreiheit nicht per se schlecht. Ist sie jedoch uneben oder weist relativ große Abstände zwischen den Pflastersteinen auf, kann sie nicht nur für

mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung werden. An gewissen Stellen wurden aus diesem Grunde bereits sogenannte Rollatoren-Streifen vorgesehen. Diese sollten insbesondere in der Fußgängerzone (nördliche Bahnhofstraße, Marktplatz, westliche Königstraße) verstärkt Anwendung finden. Um Konflikte mit Radfahrern, die bevorzugt auch den ebeneren Pflasterstreifen verwenden, zu vermeiden, sollten die Rollatoren-Streifen entsprechend markiert werden (z.B. mit Rollator-Symbol ähnlich Fahrrad-Symbol bei Radverkehrsanlagen).



Abbildung 8: Östliche Königstraße (links), nördliche Bahnhofstraße (rechts)

- Vereinzelt wird der Fußverkehr über Kieswege geführt. Dies ist insbesondere im Bereich von Naherholungszonen der Fall.
- Bei einer Vielzahl der Fußgängerüberwege ist die Markierung leicht bis mäßig, vereinzelt aber auch sehr stark abgefahren.



Abbildung 9: Teichlenstraße

- Auch ist die Sichtbarkeit von Bordsteinen, Treppenstufen und weiteren Hindernissen mehrheitlich verbesserungswürdig, um insbesondere für sehbehinderte Fußgänger ein hohes Maß an Sicherheit zu gewähren. Eine farbliche Hervorhebung, sei es durch eine geeignete Markierung (Markierungsstreifen, Farbstreifen) oder aber durch ausreichend unterschiedlich farbige Bodenmaterialien, bietet schon eine deutliche Verbesserung.
- Nur in Einzelfällen sind die Gehwege und Querungshilfen barrierefrei ausgestaltet, bspw. im Bereich des Eugen-Bolz-Platzes oder bei der Fußgänger-Bahnquerung Weilerstraße. Auf Grund des teils starken Gefälles bzw. Steigung, unter anderem im Wohnquartier südlich der Bahngleise, westlich der Innenstadt sowie im Nordwesten, können unter

Berücksichtigung der heutigen Verkehrsflächen keine barrierefreien Infrastrukturen für den Fußverkehr (im Längsverkehr) geschaffen werden. Alternativen wie Serpentinien oder Rampen müssten abseits der Straße verlaufen. Die dafür erforderlichen Flächen fehlen jedoch. Entsprechend ist die Anforderung barrierefreier Gehwege und Quermöglichkeiten unter neuem Gesichtspunkt zu betrachten und zu beurteilen. Unabhängig der Topographie verbleiben zahlreiche Abschnitte und Knotenpunkte mit hohem Fußgängeraufkommen, die vorrangig bzgl. Schaffung der Barrierefreiheit behandelt werden sollten.



Abbildung 10: Fußgänger-Bahnquerung Weilerstraße (links), Seebronner Straße (rechts)

4.2 Sicherheit

Eine gute Sichtbarkeit des Fußverkehrs ist wichtig, insbesondere im Bereich von Querungsanlagen. Dies gilt auch für Knotenpunkte ohne Querungshilfen, z.B. innerhalb von Tempo 30-Zonen oder im Bereich von häufig durch den Kfz-Verkehr überfahrenen Gehwegen, z.B. im Gewerbegebiet.

- Es gibt zahlreiche Knoten, bei welchen der Gehweg im Zuge der Eckradien abgebaut wird. Zusammen mit Bepflanzungen oder Vegetation im Bereich des Knotens führt dies dazu, dass einerseits der Fußgänger erst sehr spät von den Kfz-Fahrern gesehen wird, andererseits der Fußgänger bereits die Fahrbahn betreten muss, um die Passierbarkeit des Knotenarms zu prüfen.



Abbildung 11: Max-Reger-Weg (links), Weggentalstraße (rechts)

- Die Sichtverhältnisse sind im Bereich des Gewerbegebiets, wo besonders viele Gehwegüberfahrten stattfinden, im Allgemeinen recht gut. Vereinzelt gibt es jedoch

Gehwegüberfahrten, bei welchen die Sichtbarkeit des Fußverkehrs auf Grund von Vegetation, Schildern / Stelen oder Mauern beeinträchtigt ist.



Abbildung 12: Gartenstraße (links), Graf-Bentzel-Straße (rechts)

Dadurch, dass in der Innenstadt die verkehrsrechtliche Anordnungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit sehr heterogen geregelt sind, ergeben sich auf kleiner Fläche unterschiedliche Ansprüche seitens des Fußverkehrs an den Bedarf und Ausbau entsprechender Infrastruktur. Dies führt nicht nur zu Verständnisproblemen bei Fußgängern, sondern gefährdet diese auch:

- Für den Fußverkehr reservierte Seitenflächen werden durch Fahrzeuge befahren oder durch den ruhenden Verkehr beansprucht; erforderliche Flächenzuschläge fehlen. In letzterem Falle muss sich der Fußverkehr auf der Fahrbahn fortbewegen.



Abbildung 13: Stadtlanggasse (links), Schütte (rechts)

- Einem unaufmerksamen Kfz-Fahrer kann rasch ein Verkehrsschild entgehen, so dass er nicht die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit einhält.

Vereinzelt gibt es in Tempo 30-Zonen Knoten, die einen Platzcharakter annehmen und bei denen die klassische Führungsformen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgehoben wird. Mit einer solchen Umgestaltung kann grundsätzlich die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht und ein rücksichtsvolles Miteinander begünstigt werden. Dadurch, dass für den Knoten jedoch keine veränderte Verkehrsregelung besteht (z.B. Verkehrszeichen 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“), kann es zu Missverständnissen, Konflikten und Einbußen in der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußverkehr, kommen.



Abbildung 14: Sofienstraße

Es gibt zahlreiche Querungshilfen. Nichtsdestotrotz sind bzgl. Verfügbarkeit und Qualität von Querungsmöglichkeiten Mängel festzustellen:

- In Hinblick auf kurze und direkte Wegeverbindungen bestehen noch Lücken, bspw. auf Höhe von Bushaltestellen.
- Vereinzelt enden die Anlagen für den Fußverkehr unmittelbar ohne gesicherte Querungsmöglichkeit. Dies ist insbesondere im Gewerbegebiet auf Grund des hohen Schwerverkehrsanteils mit Sicherheitsrisiken für den Fußverkehr verbunden.
- An gewissen Knoten sind für den Fußverkehr nur für ausgewählte Beziehungen direkte Querungsmöglichkeiten vorhanden. Je nachdem sind somit Umwege erforderlich, die im Falle von Lichtsignalanlagen mit deutlichen Zeitverlusten verbunden sind, bspw. bei den Querungen im Zuge der B28.
- Verschiedentlich gibt es großflächig angelegte Knoten mit breitem Fahrbahnquerschnitt auf den einzelnen Knotenzufahrten, so dass sich für den querenden Fußverkehr lange Distanzen ergeben. Die betroffenen Knoten liegen mehrheitlich in Tempo 30-Zonen; Querungshilfen sind nicht vorhanden. Regelmäßig werden bei den meisten dieser Knoten überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr beobachtet. Die Verkehrsinfrastruktur ist nicht passend ausgelegt und die Bedürfnisse des Fußverkehrs werden unzureichend berücksichtigt.



Abbildung 15: Friedrich-Ebert-Straße (links), Schadenweilerstraße (rechts)

- Die Bahnquerung im Bereich Dätzweg ist ungesichert und im Bereich des Umlaufgitters so schmal, dass Begegnungsverkehr nicht möglich ist. Im ungünstigen Fall müssen Fußgänger (oder auch Radfahrer) im Gleisbereich warten, bis das Umlaufgitter passiert werden kann. Führt man einen Kinderwagen oder Fahrrad, insbesondere mit Anhänger oder ein Lastenrad, mit sich, so ist ein Passieren der Bahnquerung sehr umständlich und beschwerlich. Im Zuge der Planungen Dätzweg II wird in diesem Bereich ggf. ein weiterer Schienenhaltepunkt realisiert und damit eine Unter- oder Überführung geschaffen. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Bahnquerung sollten schon vor diesem Zeitpunkt umgesetzt werden.⁸

⁸ Ein gutes Beispiel bildet der Bahnübergang Weilerstraße bzw. derjenige unmittelbar daneben, der mit Schranken und Lichtzeichen gesichert und dem Fußverkehr vorbehalten ist.



Abbildung 16: Bahnüberweg Dätzweg

- Im Bereich von Baustellen oder auch damit verbundenen Umleitungen erhält der Fußverkehr sehr geringe Beachtung. Vermehrt wird beobachtet, dass bspw. Umleitungsbeschilderung mittig auf dem – grundsätzlich schon schmalen – Gehweg eingerichtet wird. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen können so unüberwindbare Hindernisse entstehen.



Abbildung 17: Maieräckerstraße

Dank mehrheitlich separater Anlagen für den Fußverkehr treten Konflikte mit dem Radverkehr tendenziell nur in geringem Maße auf. Im Falle gemeinsamer Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr können sich jedoch Konflikte ergeben:

- Vereinzelt verfügen die Anlagen über sehr geringe bzw. ungenügende Breite. Dies trifft bspw. auf die Achse entlang der Tübinger Straße zu, insbesondere im Bereich der

Bahnunterquerung, der Unterführung unter der L385 auf Höhe der Schadenweilerstraße oder des östlichen Pestalozziwegs.

- Mit Umsetzung der im Rahmen des Radverkehrskonzepts vorgeschlagenen Fahrradstraßen ergeben sich teilweise Straßenabschnitte, die keine Infrastruktur für den Fußverkehr aufweist. Betroffen ist insbesondere die Bahnhofstraße und der Grasiger Weg, die beide stark durch den Fußverkehr frequentiert werden. Bei Letzterem bietet sich eine eigene Infrastruktur für den Fußverkehr insofern, da ein Abschnitt regelmäßig durch den ÖPNV befahren wird.

Die vorgenannten (und teils auch nachfolgenden) Mängel betreffen in unterschiedlichem Maße auch die Schulwege. In den Schulwegplänen sind einige dieser Gefahrenstellen bereits ausgewiesen, weitere wurden im Rahmen der Begehung und Grundlagenanalyse erkannt.

Im unmittelbaren Bereich von Schulstandorten ergeben sich zu Schulbeginn bzw. -ende durch entsprechenden Bring- und Holverkehr regelmäßig sicherheitsrelevante Konflikte für den Fußverkehr. Separate Parkflächen für diese Verkehre sind nicht vorhanden bzw. ausgewiesen. Sowohl der zu Fuß oder mit dem Fahrrad fahrende Schülerverkehr als auch die mit dem Auto gebrachten / abgeholt Kinder sehen sich immer wieder kritischen Situationen ausgesetzt.

4.3 Verknüpfung weitere Verkehrsmodi

Die verfügbare Infrastruktur (Fläche, Wetterschutz, Sitzmöglichkeit, Fahrplan und Informationen, Barrierefreiheit, Sicherheit) ist an einzelnen Bushaltestellen recht attraktiv, bspw. Klausenfriedhof, Eugen-Bolz-Platz. Bei den Haltestellen Sprollstraße und Kreuzerfeldschule wurden zur Erhöhung der Sicherheit für die wartenden Personen sowie zwecks zügigerem Ein- und Aussteigen Sicherheitsschranken angebracht.



Abbildung 18: Eugen-Bolz-Platz (links), Kreuzerfeldschule (rechts)

Insgesamt ist noch deutlicher Handlungsbedarf beim Busverkehr gegeben:

- Die Bushaltestellen sind so zu gestalten, dass sie gut gesehen werden, sicher zu benutzen sowie einladend und attraktiv sind. Die Mindestanforderungen an Bushaltestellen gemäß Regelwerke und Richtlinien sollten erfüllt sein. Bei der Mehrzahl der Bushaltestellen in Rottenburg am Neckar erkennt man diese nur an der Beschilderung, sofern man diese denn sieht. Einige Haltestellen sehen gar improvisiert aus.



Abbildung 19: Freiherr-von-Stein-Weg (links), Ehinger Platz (rechts oben), Firma Neu (rechts unten)

- Mit den zahlreichen Bushaltestellen kann die gesamte Kernstadt bis auf wenige Ausnahmen abgedeckt werden. D.h. auf kurzem Wege kann eine Bushaltestelle erreicht werden. In Hinblick auf die weiteren städtebaulichen Entwicklungen (Oberes Feld, Burgäcker-Äuble III) sind zusätzliche Haltestellen erforderlich, um auch hier eine Abdeckung zu ermöglichen.⁹
- Vielfach verkehren die Buslinien nur in einem 60-Minuten-Takt. Durch Überlagerung bzw. Bedienung von Haltestellen durch mehrere Buslinien kann ein besseres Angebot erreicht werden. Trotz grundsätzlich guter Abdeckung gibt es somit deutliche Differenzen in der Attraktivität der einzelnen Bushaltestellen.

Am Bahnhof Rottenburg am Neckar ist mit dem ZOB eine Verknüpfung der Bahn mit fast allen Buslinien vorhanden. Auf dem Bahnhofsareal befindet sich zudem eine Car-Sharing-Anlage sowie Taxisstände. Das Gelände sollte jedoch sowohl bahn- als auch busseitig attraktiver gestaltet werden:

- Die Züge fahren teilweise vom Mittelperron, welches nur über einen ungesicherten Zugang über die Bahngleise erschlossen wird. Sowohl das Mittelperron als auch das Seitenperron (auf Höhe des ZOB) sind relativ schmal, so dass nur beschränkte Warteflächen zur Verfügung stehen.
- Der ZOB ist nicht barrierefrei gestaltet (Erreichbarkeit der Wartefläche, Einstieg in Bus etc.).

⁹ In Bezug auf die Entwicklungen im Bereich Dätzweg II ist bereits eine weitere Bushaltestelle und ggf. auch ein Schienenthaltepunkt geplant. Die Abdeckung ist hier somit sichergestellt.

- Der Bereich des Bahnhofs (Perron, Bahnhofsgebäude, ZOB, Vorplatz bzw. Bereich Richtung Innenstadt) ist derzeit primär auf Funktionalität ausgerichtet; die Aufenthaltsqualität sollte noch deutlich erhöht werden. Dabei ist auch eine stärkere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn anzustreben, insbesondere durch Beseitigung von Hindernissen (Treppenstufen, ungemäß abgestellten Fahrrädern etc.). Zudem ist die Verbindung in Richtung Innenstadt zu stärken und besonders im Bereich des Bahnhofsgebäudes mehr Flächen für den Fußverkehr zu schaffen.



Abbildung 20: Bahnhof Rottenburg am Neckar inkl. ZOB

- Das Car-Sharing-Angebot umfasst derzeit ein Fahrzeug. Weitere Fahrzeuge, unter anderem auch Fahrräder inkl. E-Lastenräder bieten sich an.

Die weiteren Standorte mit Car-Sharing liegen recht zentral und sind grundsätzlich gut zu Fuß zu erreichen. Sie sollten jedoch wie folgt optimiert werden:

- Das Sharing-Angebot sollte auch (E-)Fahrräder, insbesondere E-Lastenräder umfassen.
- Die Standorte und deren Erreichbarkeiten sollten stärker sichtbar gemacht werden, insbesondere in Bezug auf die Innenstadt.
- Weitere Anlagen sollten in den Wohnquartieren, wie das bspw. für die neue Planung Dätzigweg II angedacht ist, geschaffen werden. Das Angebot sollte dabei Pkw, (E-)Fahrräder und E-Lastenräder umfassen. E-Fahrräder sind besonders in den Quartieren mit deutlichen Steigungen (südlich des Bahnhofs, westlich der Innenstadt, Nordwesten) anzubieten.

4.4 Barrieren

In Rottenburg am Neckar gibt es sowohl natürliche wie auch künstliche Barrieren (B28, Hauptverkehrsstraßen, Sackgassen, Bahntrasse, Neckar). Die bestehenden Querungsmöglichkeiten werden grundsätzlich als ausreichend erachtet. Handlungsbedarf wird wie folgt gesehen:

- Teilweise wird die Fortführung der natürlichen Wegführung unterbrochen, weswegen Bedarf weiterer sicherer Querungshilfen bspw. über die Sprollstraße, die Seebronner Straße, die Schadenweilerstraße und die Poststraße sowie die Bahnanlage gegeben ist.
- Bestehende Querungsmöglichkeiten bedürfen einer Aufwertung. Dies sind bspw. die Bahnunterquerung Tübinger Straße und die Unterführung L385, deren Flächen auf Grund der gemeinsamen Führung durch Fuß- und Radverkehr unterdimensioniert sind oder die

ungesicherte Bahnquerung im Bereich Dätzweg, insbesondere bei Realisierung der städtebaulichen Planung Dätzweg II (vgl. Kapitel 4.2).

- Sackgassen sind mehrheitlich so ausgestaltet, dass sie für den Fußverkehr (und teils auch den Radverkehr) durchgängig sind. Die Beschilderung suggeriert jedoch eine Sackgasse auch für den Fußverkehr, weswegen diese angepasst werden sollte.
- Als Barriere können zudem Treppen verstanden werden. Auf Grund der vorherrschenden Topographie gibt es zahlreiche Treppen, welche abseits der Straßen oder in Fortführung von Sackgassen Wegeverbindungen für den Fußverkehr ermöglichen. Vereinzelt wird die Treppe von einer parallel dazu verlaufenden Rampe begleitet. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist diese jedoch zu steil. Auch im Falle von Kinderwagen oder Fahrrädern können sie eine besondere Herausforderung darstellen.



Abbildung 21: Ziegelhütte (links), Kreuzgäble mit Sitzbänken(rechts)

4.5 Freizeit und Naherholung

Sowohl in der Kernstadt von Rottenburg am Neckar als auch im unmittelbaren Umkreis gibt es zahlreiche Möglichkeiten zur Naherholung. Besonders ausgeprägt ist die Verfügbarkeit von Naherholungsflächen im Quartier südlich der Bahngleise. Als zentrale Anlagen sind der Neckar, der über längere Abschnitte und vorwiegend rein für den Fußverkehr zugänglich ist, sowie der Stadtgraben zu nennen.

- Nördlich des Neckar gibt es nur wenige Naherholungsflächen. Die Schaffung von Grüninseln in der Stadt ist wünschenswert, insbesondere in den Wohnquartieren.

- Der Zugang zu den Naherholungsflächen ist teilweise erschwert. Nebst fehlender Barrierefreiheit fehlt manchmal eine klare und attraktive Führung zu den betroffenen Flächen.
- Durch Bereitstellung weiterer Sitzmöglichkeiten, ausreichender Beleuchtung und teils auch großzügigeren Flächen (Ermöglichung von Begegnungsverkehr) könnte die Aufenthaltsqualität weiter erhöht werden.

Das Innenstadt-Zentrum zeichnet sich durch den weitläufigen Marktplatz aus. Verschiedentlich sind Sitzgelegenheiten vorhanden.

- Die zahlreichen Cafés im Bereich der Fußgängerzone laden zum Verweilen ein. Allerdings verbleiben teilweise nur geringe Flächen für den flanierenden Fußverkehr.



Abbildung 22: Marktplatz

- Außerhalb der Fußgängerzone besteht noch Potential zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

4.6 Zusammenfassung

Rottenburg am Neckar hat bereits einiges getan für den Fußverkehr. So sind bei allen Aspekten betreffend den Fußverkehr auch positive Beispiele vorhanden, die den neuen Standard bei der Förderung des Fußverkehrs legen bzw. an denen man sich stärker orientieren könnte. Es ist jedoch noch deutlicher Handlungsbedarf gegeben. Dies betrifft besonders folgende Aspekte:

- Verfügbarkeit von Anlagen für den Fußverkehr, unter anderem auch in Bereichen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit (fehlende Infrastruktur, keine barrierefreie Alternative).
- Zustand der Infrastrukturen (Gehwegbreite, Belag, Markierung bei Querungsmöglichkeiten).
- Nutzungsmöglichkeit der Infrastrukturen (Einengung durch Vegetation, Beanspruchung durch ruhenden Verkehr, Barrierefreiheit).
- Sicherheit im Fußverkehr (Querungsmöglichkeiten, Gehwegführung an Knotenpunkten, geltendes Verkehrsregime, überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, Baustellenführung, Konflikte mit dem Rad- oder ruhenden Kfz-Verkehr).
- Verfügbarkeit und Attraktivität des ÖPNV (Erschließung, Haltestelleninfrastruktur, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit).
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt, insbesondere außerhalb der Fußgängerzone.
- Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Attraktivität von Naherholungszonen.

5 Zieldefinition

5.1 Einleitung

Für die Erarbeitung der Fußverkehrskonzeption sind politisch und fachlich abgestimmte Planungsziele von essenzieller Bedeutung. Die in der Konzeption zu entwickelnden Maßnahmenbündel orientieren sich an den vorgegebenen Planungszielen. Die Bewertung der Maßnahmen ergibt sich aus der Wirksamkeit bezüglich der Planungsziele. Divergierende Planungsziele haben dementsprechend unterschiedliche Planungskonzepte zur Folge.

Die Entwicklung der Planungsziele orientiert sich an

- für den Fußverkehr relevanten Planungszielen aus vorliegenden Untersuchungen und Konzepten,
- den erkannten Stärken und Schwächen (vgl. Kapitel 4),
- (neusten) Planungsempfehlungen und Handlungsmöglichkeiten sowie
- den angestrebten Qualitätsanforderungen an das Fußwegenetz.

Insbesondere zur Ermittlung der angestrebten Qualitätsanforderungen wurde am 7. Oktober 2021 ein Workshop mit der Stadtverwaltung durchgeführt. Teilgenommen haben dabei:

- Frau Angelika Garthe, Leiterin Stadtplanungsamt,
- Frau Annabell Widmaier, Abteilung Stadtplanungsamt,
- Frau Isabell Saile, Ordnungsamt,
- Herr Dennis Ströbele, Stellvertretender Leiter des Tiefbauamts,
- Herr Jörg Weber, Leiter Stabsstelle Klimaschutz.

5.2 Handlungsfelder aus dem Integrierten Klimaschutz- und Energiekonzept

Auf Grund seiner Bedeutung in Hinblick auf den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen wird im Integrierten Klimaschutz- und Energiekonzept [2] der Verkehr und die Mobilität als eines der vier Schwerpunktthemen betrachtet. Dabei wurden drei Handlungsfelder erkannt:

- Mehr Rad fahren, mehr zu Fuß laufen,
- Mehr Bus und Bahn fahren,
- Verkehr lenken und Teilnehmer beraten und schulen.

Für die zu erstellende Fußverkehrskonzeption sind im Wesentlichen die Maßnahmen aus dem ersten Handlungsfeld von Bedeutung. Nichtsdestotrotz können weitere Maßnahmen den Fußverkehr stärken, weswegen sie nachfolgend auch aufgeführt werden.

- Lücken im Fahrrad- und Fußwegenetz schließen zwecks Attraktivitätssteigerung des Rad- und Fußverkehrs als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, insbesondere die Gestaltung der Bahnhöfe und Bushaltestellen oder Rückgabe von Straßenraum an den Umweltverbund.
- Innenstadt autofrei machen, wobei dies auch die Lieferverkehre betreffen soll.

Auf Grund der zum Zeitpunkt der Erstellung des Integrierten Klimaschutz- und Energiekonzepts bestehenden Finanzknappheit der Kommune werden kurzfristige, mittel- bis langfristige Ziele definiert. Ziel mit kurzfristiger Perspektive und entsprechend zwischenzeitlich umgesetzt ist die Einrichtung einer tagsüber autofreien Innenstadt.

Mit mittel- und längerfristiger Perspektive werden folgende Ziele gesetzt:

- Für die Rad- und Fußwege sollte ein Zielwegenetz 2020 entwickelt und in die Umsetzung überführt werden.
- Die Attraktivität des ÖPNV sollte durch Komfortsteigerungen, Angebotsverbesserungen und eine Verbesserung des ÖV-Tarifsystems gesteigert werden.

Zur Schließung von Lücken im Fahrradwegenetz wurde kürzlich ein entsprechendes Konzept [5] verabschiedet. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen werden derzeit weiter vertieft, damit sie über die kommenden Jahre umgesetzt werden können. Mit der vorliegend zu erstellenden Fußverkehrskonzeption wird – zwar etwas verspätete – ein weiterer wichtiger Schritt unternommen. Zu konkreten Ziele oder Maßnahmen für die Fußverkehrskonzeption macht das Integrierte Klimaschutz- und Energiekonzept keine Aussagen.

5.3 Ziele und Leitsätze aus der Stadtkonzeption

Das Thema Verkehr wird als integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung gesehen. Entsprechend umfasst die Stadtkonzeption [3] ein Kapitel „Mobil sein“, das sich mit der Mobilität im Allgemeinen und im Speziellen mit dem öffentlichen Personenverkehr sowie den Fuß- und Radwegen befasst.

Unter Berücksichtigung einer umfassenden Beteiligung resultieren folgende Schlussfolgerungen und Empfehlungen in Hinblick auf eine Relevanz für die zu erstellende Fußverkehrskonzeption:

- Schulwege sind sicher zu gestalten.
- Langfristig könnten Parkplätze zu Gunsten der Aufenthaltsqualität aufgelöst werden.

Eine Analyse zum Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie zeigt, dass viel mehr Leute zu Fuß gehen. Entsprechend gewinnt eine ansprechende, sichere und ausreichend dimensionierte Infrastruktur für den Fußverkehr, über welche die relevanten Ziele erreichbar sind, weiter an Bedeutung.

Für das Thema „Mobil sein“ wird in der Stadtkonzeption eine Vielzahl an Zielen für das Jahr 2030 definiert. In Bezug auf die zu erstellende Fußverkehrskonzeption von Relevanz sind folgende Ziele:

- Es werden neue Verkehrskonzepte aufgestellt und kontinuierlich weiterentwickelt, die dem Klimaschutz und dem multimodalen Nutzerverhalten Rechnung tragen. [...]
- Die zunehmend emissionsfreie Mobilität wird unterstützt. Die notwendige Infrastruktur im öffentlichen Raum dafür steht bereit. [...]
- Die Auswirkungen der Verkehrsbelastung und damit des Verkehrslärms konnten durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung reduziert werden.
- Auf allen Verkehrsflächen wird auf gleichberechtigte Wegeführung für Fußgänger, Fahrräder und Autos geachtet. Alle Verkehrsteilnehmer agieren miteinander und nehmen Rücksicht aufeinander.
- Für Fußgänger bestehen sichere und attraktive Wege.

Als Leitsätze ergeben sich damit:

- In Rottenburg sind Verkehrskonzepte aufgestellt, die dem Klimaschutz Rechnung tragen und den Verkehrsteilnehmern die Verknüpfung aller verfügbaren Verkehrsmittel erleichtern. Sie beinhalten bezahlbare Mobilitätsangebote und sinnvolle Mobilitätspakete für unterschiedliche Nutzer- und Altersgruppen, die auch digital abrufbar sind.
- Die Konzepte werden kontinuierlich weiterentwickelt.
- Der motorisierte Individualverkehr und die damit einhergehenden Verkehrsbelastungen in den Ortschaften und der Kernstadt konnten verringert werden.
- Der ÖPNV ist erschwinglich, attraktiv, nutzerfreundlich und gut ausgebaut.

5.4 Übergeordnete Planungsziele

Im Zuge der Verkehrswende 2030 soll jeder zweite Weg selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, vgl. Abbildung 23. Um dies zu erreichen, sind kurze, direkte und sichere Verbindungen für diese Verkehrsmodi zu schaffen. Es müssen daher insbesondere ausreichende Flächen (bspw. breite Gehwege) zur Verfügung stehen sowie die Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Auf Grund des vorgegebenen Straßenraums mit zumeist beschränkter Straßenbreite ergibt sich der Bedarf einer Neuaufteilung der Flächen für die verschiedenen Verkehrsmodi. Dazu gehört ggf. auch eine Umnutzung einzelner Fahrstreifen oder von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

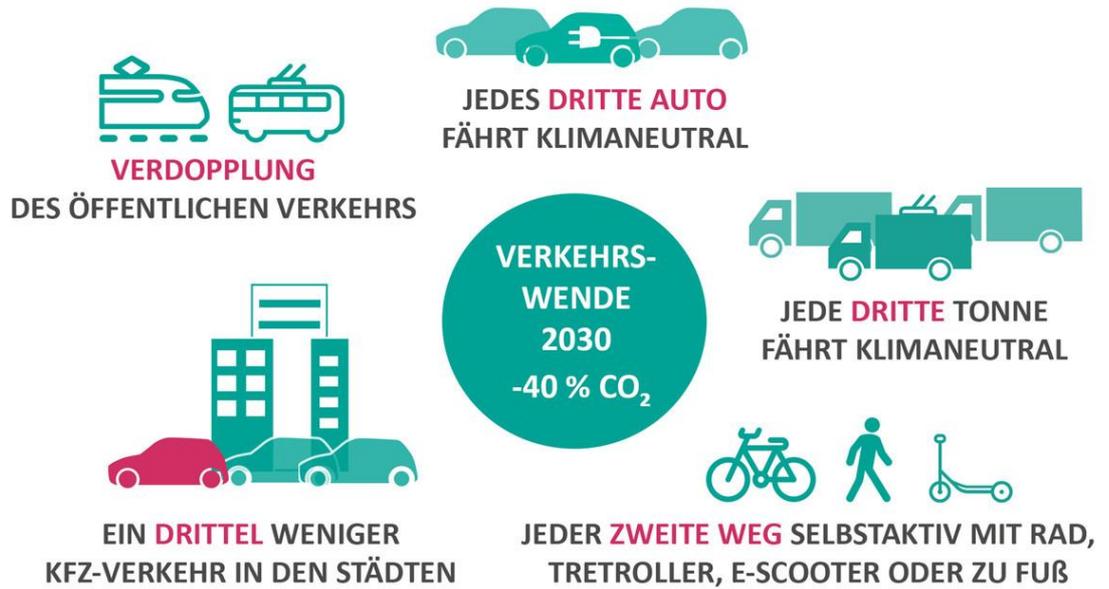


Abbildung 23: Ziele des Landes Baden-Württemberg zur Erreichung der Verkehrswende bis im Jahr 2030

5.5 Planungsempfehlungen

5.5.1 Fußverkehrsführung im Längsverkehr

Grundsatz für die Anforderungen an die Infrastruktur für den Fußverkehr im Längsverkehr ist ein uneingeschränkter Begegnungsverkehr sowie sichere Abstände zu benachbarten Flächen und Infrastrukturen [23]. Daraus ergibt sich bei optimalen Bedingungen ein Mindestmaß von 2.3m. Abbildung 24 gibt eine Übersicht über die erforderlichen Mindestbreiten für Anlagen für den Fußverkehr.

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

¹⁾ Werden die vorgegebenen Verkehrsstärken um mehr als 5 000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Sind in einer Straße punktuell oder linienhaft örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, so können Zuschläge im Seitenraum nach der Tabelle 3 infrage kommen.

²⁾ Die Hinweise für die Ausstattung mit Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr gelten jeweils für durchschnittliche Verhältnisse. Zur Auswahl der geeigneten Art von Querungshilfen vgl. Abschnitt 3.3.

Abbildung 24: Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts

In gewissen Fällen können Zuschläge zur Gehwegbreite erforderlich werden, bspw. bei besonderem Flächenbedarf auf Grund von Verweilen vor Schaufenstern, Haltestellen, Stellflächen für Fahrräder, Fahrzeugüberhang bei Schräg- oder Senkrechtparkstreifen etc.

Dasselbe gilt im Bereich bedeutender Infrastruktureinrichtungen, die regelmäßig von Fußgängern aufgesucht werden, bspw. im näheren Umfeld von Schulen, Haltestellen, Sport- und Freizeiteinrichtungen. Eine Unterschreitung der Mindestmaße ist zu begründen.

Erfolgt eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr hängt die Breite vom jeweiligen Verkehrsaufkommen ab. Umgekehrt sollte der Radverkehr nur dann auf dem Gehweg zugelassen werden, wenn die entsprechenden Gehwegbreiten entsprechend Abbildung 25 eingehalten werden können.

Nutzbare Gehwegbreite	Σ Radfahrer + Fußgänger	Davon Fußgänger
> 2,50 – 3,00 m	70	≥ 40
> 3,00 – 4,00 m	100	≥ 60
> 4,00 m	150	≥ 100

Abbildung 25: Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde

Auf die Einrichtung von Gehwegen kann in Einzelfällen verzichtet werden. Dies gilt insbesondere bei sehr geringen Verkehrsstärken, d.h. <50 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt. In diesen Fällen sollte der betroffene Streckenabschnitt jedoch wie folgt ausgewiesen werden:

- Verkehrszeichen 239 „Gehweg“ und Zusatzschild „Anlieger frei“ oder
- Verkehrszeichen 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“.

5.5.2 Fußverkehrsführung im Querverkehr

Der Bedarf von Querungsanlagen für den Fußverkehr kann sowohl an Knotenpunkten als auch auf einem Streckenabschnitt bestehen und hängt von der Bedeutung der Querungsstelle für den Fußverkehr, die städtebaulichen Randbedingungen und die Fahrzeugverkehrsstärke ab.

Gemäß EFA [23] wird die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten abseits von Knotenpunkten wie folgt empfohlen:

- Auf die Einrichtung von Querungsanlagen kann verzichtet werden, wenn
 - ausreichend langsam gefahren wird, d.h. $V_{85} \leq 25\text{km/h}$ infolge geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen;
 - bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h die Spitzenstundenbelastungen nicht mehr als 500 Kfz beträgt;
 - bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h die Spitzenstundenbelastung nicht mehr als 250 Kfz im Querschnitt beträgt.
- Querungsanlagen sind notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt und
 - die Verkehrsbelastung im Querschnitt $> 1'000$ Kfz/Spitzenstunde und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h beträgt;
 - die Verkehrsbelastung im Querschnitt > 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50km/h liegt.
- Querungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern zu rechnen ist.

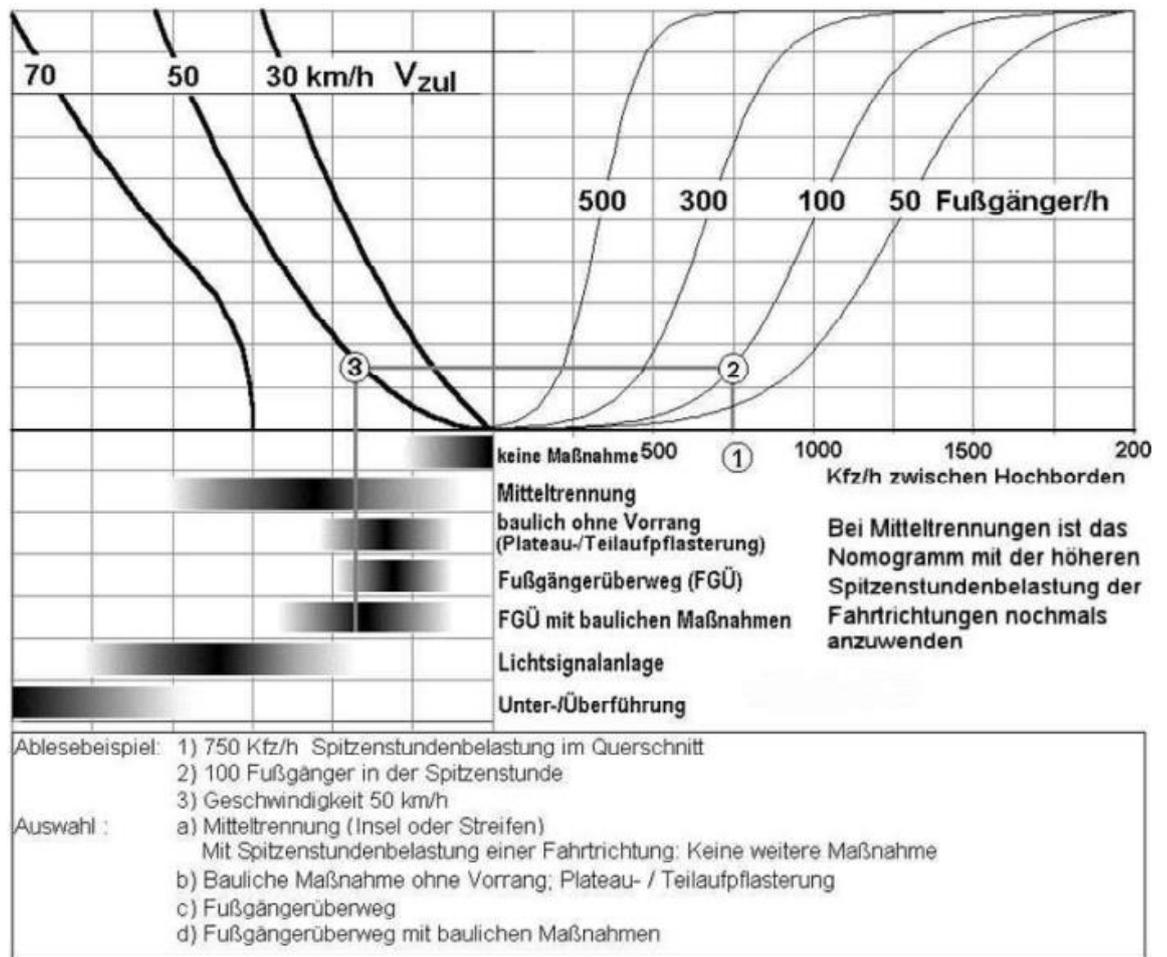


Abbildung 26: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen mit einer Fahrbahnbreite < 8.5m

An Einmündungen oder Kreuzungen sind aus Sicherheitsgründen an sämtlichen Zufahrten Querungsanlagen vorteilhaft.

Ein besonderer Querungsbedarf wird an Knotenpunkten immer und auf der Strecke dann gesehen, wenn eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

- Beidseitig geschlossene Wohnbebauung;
- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe;
- Punktuell besondere Quelle und Ziele im Fußverkehr, z.B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen;
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte des ÖPNV;
- Wichtige Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße.

Als Querungshilfe bieten sich bauliche, betriebliche oder zusätzliche Maßnahmen:

- Bauliche Maßnahmen:
 - Veränderung der Fahrbahnbreite durch Verschmälerung der Fahrstreifen, Rücknahme der Fahrstreifenanzahl bzw. ein- / beidseitige Verengung der Fahrbahn im Bereich der Querungen;
 - Vorziehen der Seitenräume;
 - Fahrbahnteiler (Mittelstreifen / -insel);
 - Teilaufpflasterung auf der Strecke, Plateaupflasterungen, Bordsteinabsenkung bzw. Teilaufpflasterungen in den Zufahrten von Anschlussknotenpunkten oder der gesamten Knotenpunktfläche;
 - Gehwegüberfahrt an Anschlussknoten;
 - Nicht abgerückte Querungsanlagen an Knotenpunkten;
 - Seitenstreifen vor Parkplätzen neben der Fahrbahn;
 - Unter- / Überführungen.
- Betriebliche Maßnahmen:
 - Fußgängerüberwege;
 - LSA-Regelung.
- Zusätzliche Maßnahmen:
 - Geschwindigkeitsüberwachung;
 - Erhöhung der Aufmerksamkeit vor und im Bereich der Querungsstelle z.B. durch gelbe Blinklichter, VZ 133 / 136, Markierungen, entsprechende Gestaltung etc.

5.5.3 Weitere Möglichkeiten zur Führung des Fußverkehrs

Nachfolgend werden Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, die sowohl entlang von Straßenzügen als auch an Knotenpunkten zum Einsatz kommen können:

- Fußgängerzone:
 - Beschildert durch Verkehrszeichen 242;
 - Die Flächen sind dem Fußverkehr vorbehalten; andere Verkehrsteilnehmer dürfen nur im Falle entsprechender Zusatzschilder („Anlieger frei“, „Radfahrer frei“ etc.), ggf. ergänzt mit zeitlichen Beschränkungen, die Fußgängerzone benutzen; eine Befahrung der Fußgängerzone durch Fahrzeugen von Post-Universaldienstleister ist, soweit zur Dienstleistungserbringung erforderlich, jederzeit möglich;
 - Der Fußverkehr ist gegenüber allfällig weiter zugelassenen Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt;
 - Für allfällig zugelassenen Fahrzeugverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit.
- Verkehrsberuhigter Bereich:
 - Beschildert durch Verkehrszeichen 325;
 - Eine gegenseitige Rücksichtnahme bildet die Grundlage; die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt;
 - Für den Fahrzeugverkehr gilt Schrittgeschwindigkeit;
 - Einsatz in Wohngebieten und solchen mit geringen Verkehrsbelastungen;
 - Parken ist außerhalb dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig; davon ausgenommen ist Ein- / Aussteigen bzw. Be- / Entladen;
 - Verzicht auf Bordsteine und Abgrenzungen möglich.

- Shared Space / Begegnungszone:
 - Keine verkehrsrechtliche Anordnung, sondern Planungsidee;
 - Eine gegenseitige Rücksichtnahme bildet die Grundlage; die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt;
 - Der Fahrzeugverkehr muss mit einer der Situation angepassten Geschwindigkeit fahren; es kann auch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit (z.B. 20km/h) vorgegeben werden;
 - Einsatz bei geringem bis relativ hohem Verkehrsaufkommen, u.a. auch auf Hauptverkehrsstraßen möglich;
 - Verzicht auf Verkehrszeichen / Beschilderung, Signalisation und Fahrbahnmarkierungen;
 - Verzicht auf Bordsteine und Abgrenzungen.
- Shared Zone:
 - Ist eine Mischung aus Verkehrsberuhigtem Bereich und einer Fußgängerzone;
 - Der Fußverkehr ist gegenüber allen weiteren Verkehrsteilnehmern bevorrechtigt;
 - Für den Fahrzeugverkehr gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit; diese liegt im Allgemeinen bei Schrittgeschwindigkeit (d.h. 7km/h), kann aber auch 10km/h betragen;
 - Einsatz bei geringem bis mäßigem Verkehrsaufkommen, u.a. auch auf Hauptverkehrsstraßen möglich;
 - Verzicht auf Bordsteine und Abgrenzungen möglich.



Abbildung 27: Verkehrszeichen 325 (links), Begegnungszone (Bsp., rechts)



Abbildung 28: Beispiele einer Shared Zone

5.6 Erwartete und gewünschte Entwicklungen im Fußverkehr

Die Stadt Rottenburg am Neckar hat den Bereich des Bahnhofs in ein Sanierungsprogramm aufgenommen. Neben Umgestaltung des ZOB in Anlehnung an die heutigen bzw. künftigen

Bedürfnisse soll auch die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt (für den Fußverkehr) gestärkt und attraktiver gestaltet werden. Von Bedeutung sind:

- Südlicher Abschnitt der Bahnhofstraße;
- Treppe von der Poststraße zur Hinteren Gasse;
- Poststraße, insbesondere der östliche Bereich.

Als weitere Achse zur Innenstadt gilt der Ehinger Platz. Auch hier strebt die Stadt Rottenburg am Neckar eine Attraktivierung der Achse für den Fußverkehr an.

Mit dem geplanten Umzug des Polizeireviers besteht die Möglichkeit, die östliche Königstraße von Verkehr zu befreien und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Eine attraktive Anbindung bis zum Eugen-Bolz-Platz ist anzustreben.

Die zu erstellende Fußverkehrskonzeption soll vorgenannte Punkte berücksichtigen und Empfehlungen dazu abgeben.

5.7 Angestrebte Qualitätsanforderungen

Es wird nicht möglich sein, die Infrastruktur für den Fußverkehr in der gesamten Kernstadt von Rottenburg am Neckar entsprechend der rechtlichen Vorgaben und der weiteren Planungsempfehlungen auszubauen. Aus diesem Grund soll der Fokus auf Hauptachsen gelegt werden, die insbesondere für den Alltagsverkehr (Arbeiten, Schule, Einkauf) von Bedeutung sind. Über die Hauptachsen sollen somit die einzelnen Wohngebiete an die Innenstadt angebunden sowie wesentliche Ziele verbunden werden. Seitens der Stadt Rottenburg am Neckar werden als wichtige Beziehungen insbesondere genannt:

- Bahnhofstraße – Marktstraße;
- Poststraße – Ehinger Platz – Königstraße – Eugen-Bolz-Platz – Sprollstraße – Poststraße;
- Kalkweiler Steige;
- Wittenberger Straße;
- Bischof-von-Keppler-Straße / Seebronner Straße;
- Jahnstraße / Seebronner Straße;
- Im Lindele / Sülchenstraße;
- Sofienstraße;
- Schuhstraße;
- Dätzweg;
- Schadenweilerstraße;
- Keltenweg / Teichlenstraße;
- Gelber Kreidebusen / Weiler Straße.

Die konkrete Führung des Fußverkehrs bzw. die Hauptrouten des Fußwegenetzes können dabei auch abseits vorgenannter Achsen verlaufen.

Für künftige Planungen sollen Standards für den Fußverkehr festgelegt werden.

Da der Fußverkehr sehr sensitiv auf Umwege reagiert, sind möglichst direkte Verbindungen sicherzustellen. Insbesondere in Hinblick auf Querungsmöglichkeiten sind bei Bedarf geeignete Lücken zu schließen bzw. neue sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Stadt Rottenburg am Neckar setzt bereits die Mängelmelderapp Meldoo ein.¹⁰ Sie könnte sich gut vorstellen, die App auch für aktiver für Mängel bei der Fußverkehrsinfrastruktur einzusetzen.

5.8 Ableitung von Zielen

Aus den vorangegangenen Kapiteln lassen sich folgende Ziele für die Fußverkehrskonzeption ableiten:

- Die Wegeverbindungen, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, sind zu verbessern. Die hierfür erforderlichen Infrastrukturen sollen geschaffen werden. Die Querschnitte der öffentlichen Räume sind so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität gegeben ist.
- Der Fokus beim Fußverkehr ist in erster Linie auf den Alltagsverkehr zu legen, d.h. Pendler-, Schüler- und Einkaufsverkehr.
- Für den Alltagsverkehr sollen durchgängige, direkte, sichere, attraktive und möglichst barrierefreie Verbindungen zwischen Wohngebieten und der Innenstadt sowie zu relevanten Zielen bestehen. Hierfür werden Hauptachsen definiert.
- Es liegen Standards für den Fußverkehr vor, die die Grundlage für künftige Planungen bilden und auch abseits der Hauptachsen zum Einsatz kommen können.

Zur Erreichung der oben genannten Ziele gibt es grundsätzlich keinen finanziellen Handlungsrahmen. Derzeit werden viele Fördermittel für Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs bereitgestellt, so dass eine hohe Bereitschaft seitens der Stadt Rottenburg am Neckar besteht, in die Fußverkehrsinfrastruktur zu investieren bzw. diese auszubauen und zu verbessern.

6 Konzeption

6.1 Netzhierarchie

Die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) [22] sieht für die Definition des Fußverkehrsnetzes eine Kategorisierung nach Haupt- und Nebenrouten vor. Die Hinweise zur Nahmobilität [24] empfehlen sogar eine Gliederung in drei Ebenen. Zusätzlich zu den in der RIN genannten Kategorien wird noch ein Fußverkehrsnetz für die Feinerschließung definiert:

- Hauptrouten:
 - Gebündelte Wege zwischen wichtigen Quell- und Zielorten
 - Fußwegeachsen ins Stadt(teil-)zentrum bzw. zu Hauptgeschäftsstraßen
 - Wichtige Quartiersverknüpfungen
 - Zugang zu zentralen Bahnhöfen
 - Straßen mit innerörtlicher Verbindungsfunktion
 - Wichtige Wander- / Freizeitwege
- Nebenrouten:
 - Hauptfußwege auf Quartiersebene
 - Erschließung von Schul- / Freizeitstandorten
 - ÖV-Knoten

¹⁰ Obwohl die App auf der Homepage der Stadt Rottenburg als Hauptpunkt beim Menü Bürgerservice ausgewiesen wird, wird sie derzeit kaum von der Bevölkerung genutzt.

- Feinerschließung:
 - Kleinräumige Ergänzung des Netzes zur lokalen Erschließung und zum Aufenthalt z.B. von Wohnanlagen, Spielplätzen, Erholungs- / Grünräumen, Zugang zu ÖPNV-Haltestellen

Die Zustandsanalyse hat einen hohen Handlungsbedarf bei der Fußverkehrsinfrastruktur aufgezeigt. In Abstimmung mit der Stadt Rottenburg am Neckar wird daher entschieden, dass nur ein Haupttroutennetz entwickelt wird. Damit bestehen schon Herausforderungen hinsichtlich zeitlicher und finanzieller Ressourcen.

Basierend auf den relevanten Zielpunkten gemäß Kapitel 3.4 bzw. Beilage 1.3 und unter Berücksichtigung der im Rahmen der Zieldefinition mit der Stadt Rottenburg abgestimmten angestrebten Qualitätsanforderungen und Ziele an die Fußverkehrskonzeption (vgl. Kapitel 5.7 bzw. 5.8) wird das Fußwegenetz für Rottenburg entwickelt. Beilage 3.1 zeigt die Netzkonzeption für den Fußverkehr.

6.2 Maßnahmenkonzept

6.3 Maßnahmenpaket

Das Maßnahmenkonzept fokussiert sich auf die Haupttrouten bzw. die entwickelte Netzkonzeption. Auch abseits davon gibt es Schwachstellen, die grundsätzlich zu beheben sind (vgl. Beilagen 2.1 bis 2.5). Diese werden auf Grund des umfassenden Handlungsbedarfs entlang der Haupttrouten sowie des verfügbaren finanziellen Rahmens als tendenziell langfristig eingeschätzt. Besonderer Handlungsbedarf wird aber ausgewiesen bzw. in einem Maßnahmenblatt dargestellt.

Die tabellarische Auflistung aller Maßnahmen ist in Beilage 3.2 zu finden. Eine graphische Übersicht, soweit die einzelnen Maßnahmen verortet werden können, gibt Beilage 3.3. Die einzelnen Maßnahmen werden im Zuge von Maßnahmenblättern konkretisiert. Diese befinden sich in Beilage 3.4.¹¹

6.4 Zeitrahmen der Maßnahmen

Der zeitliche Aufwand für die Umsetzung der Maßnahme variiert in Abhängigkeit der Art der Maßnahme sowie der Zuständigkeiten und des Umfangs involvierter Stellen. Darüber hinaus können in Hinblick auf eine Abstimmung mit weiteren Planungsvorhaben (Straßensanierungen, Siedlungsentwicklungen, Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept etc.) Vorgaben an den Zeitpunkt der konkreten Planungen und Realisierung der Maßnahme bestehen.

6.5 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand der einzelnen Maßnahmen lässt sich im Rahmen konzeptioneller Planung nur grob abschätzen. Für eine detaillierte Kostenabschätzung bedarf es einer gezielten Planung.

¹¹ Zu einzelnen in der Maßnahmenliste aufgeführten Maßnahmen gibt es keine Maßnahmenblätter. Es handelt sich dabei um Maßnahmen, die während der Erstellung der Fußverkehrskonzeption bereits umgesetzt wurden oder aber mittelfristig aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden können, bspw. da die betroffene Infrastruktur vor nicht allzu langer Zeit erneuert oder angepasst wurde.

Durch die in den letzten Jahren verstärkt aufgetretene und auch künftig zu erwartende Preisvolatilität in der Baubranche bestehen weitere relevante Einflussfaktoren auf den konkreten Finanzbedarf. Für vorliegende Konzeption erfolgt die Aufwandabschätzung unter anderem auf Basis von Teilaspekten wie

- Organisatorischer / Abstimmungsaufwand,
- Umfang und Art der zu erbringenden Leistungen (Markierungsarbeiten, Belag, bauliche Neugestaltung des Straßenquerschnitts etc.),
- Bedarf von Landerwerb,
- Zeitlicher Aufwand für die Umsetzung.

Entsprechend ergibt sich folgende Zuteilung zu großem, mittlerem und geringem Aufwand:

- Großer Aufwand: Weitgreifende bauliche Veränderungen wie die Verbreiterung des Straßenquerschnitts, insbesondere bei Landerwerb.
- Mittlerer Aufwand: Kleinere bis mittelgroße bauliche Veränderungen oder größere verkehrstechnische Maßnahmen wie die Neugestaltung des Straßenquerschnitts oder baulicher Umgestaltung von Knotenpunkten.
- Geringer Aufwand: Verkehrstechnische oder -rechtliche Maßnahmen wie die Erneuerung / Schaffung von Markierungen oder Beschilderung.

6.6 Wichtigkeit der Maßnahmen

Durch die Vielzahl an Maßnahmen im Fußverkehr ist nur eine schrittweise Umsetzung möglich. Es bedarf einer Gliederung der verschiedenen Maßnahmen nach ihrer Bedeutung bzw. Wichtigkeit. Eine Rolle spielen dabei folgende Aspekte:

- Aktuelle Situation / Umfang der Verbesserung, insbesondere in Hinblick auf Sicherheit,
- Bedeutung für besonders schützenswerte Personen (Schülerverkehr, mobilitätseingeschränkte Personen etc.),
- Vorhandene Verkehrsstärken / Fußverkehrspotential,
- Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.

Die Maßnahmen wie folgt gegliedert:

- Hohe Wichtigkeit: Durch die Maßnahme ergibt sich eine deutliche Verbesserung für den Fußverkehr oder Defizite in der Verkehrssicherheit, insbesondere für besonders schützenswerten Personen, werden beseitigt.
- Mittlere Wichtigkeit: Mit der Maßnahme erhöht sich die Attraktivität im Fußwegenetz. Verbleibende Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmern werden entschärft.
- Niedrige Wichtigkeit: Die Maßnahme erlaubt eine Verbesserung für den Fußverkehr, die aktuelle Situation ist unter Inkaufnahme von Qualitätseinbußen noch akzeptabel.

6.7 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung ergibt sich unter Berücksichtigung der vorgenannten Bewertungen der einzelnen Maßnahmen. Entsprechend schlägt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis in der Priorisierung nieder. Die Beurteilung der Priorität je Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Rottenburg am Neckar.

Die Priorisierung wird nach drei Kategorien (hoch, mittel, niedrig) vorgenommen. Zusätzlich gibt es Sofortmaßnahmen, bei denen davon ausgegangen wird, dass die Umsetzung schnell und mit vergleichsweise geringen Kosten erfolgen kann. Insgesamt werden 31 Sofortmaßnahmen festgesetzt.

Maßnahmen mit hoher Priorität sollten vorrangig umgesetzt und insbesondere im Falle einer langen Umsetzungsdauer zügig angegangen werden. Insgesamt ergeben sich 8 Maßnahmen mit hoher Priorität.

Maßnahmen mit mittlerer Priorität sollten im Anschluss daran bzw. im Zuge genereller Umbaumaßnahmen umgesetzt werden. Das Maßnahmenkonzept enthält 24 Maßnahmen mit mittlerer Priorität.

Maßnahmen mit niedriger Priorität haben eine geringere Bedeutung für die Fußwegenetzqualität (Durchgängigkeit, Sicherheit, Direktheit etc.) oder lassen sich zum aktuellen Zeitpunkt nicht rechtfertigen (bspw. erst kürzlich (neu-)gestalteter Straßenquerschnitt). Mit niedriger Priorität eingestuft sind 15 Maßnahmen.

Die angegebenen Prioritäten dienen als Orientierung für die Umsetzungsplanung des kompletten Maßnahmenpakets. In Hinblick auf künftige Entwicklungen (städtebauliche Entwicklungen, erforderliche Straßenplanungen / Straßensanierungsmaßnahmen etc.) kann sich auch eine veränderte Reihenfolge der Maßnahmenrealisierung ergeben.

Die tatsächliche Umsetzung hängt auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und muss letztlich vom Gemeinderat entschieden werden.

6.8 Komplementärmaßnahmen

Zusätzlich zu den im Detail dargestellten Maßnahmen zur Attraktivierung der Fußverkehrsinfrastruktur und Förderung der Fußmobilität bieten sich Komplementärmaßnahmen. Unabhängig der Umsetzung vorgängig empfohlener Maßnahmen bietet sich, folgende Themen kritisch zu prüfen:

- Verkehrskonzept mit besonderem Fokus auf Verkehrsführung
- Parkraumbewirtschaftung (gesamte Kernstadt)
- Umwidmung von Parkplätzen zu Fußverkehrsflächen
- Klare Ausweisung von Lieferzonen im gesamten Stadtgebiet
- Verkehrsüberwachung und -kontrollen

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

7.1 Einleitung

Zwecks hoher Akzeptanz des gesamten Prozesses sowie der Konzeption und den Maßnahmen zur Fußverkehrskonzeption wird die Öffentlichkeit einbezogen. Die Bevölkerung ist einerseits mit der aktuellen Situation vertraut und kann wertvolle Hinweise und Ergänzungen im Zusammenhang mit der Mängelanalyse liefern. Andererseits ist sie von den Maßnahmen betroffen bzw. sollte sie diese unterstützen.

7.2 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Zustandsanalyse fand eine erste Beteiligung statt. Auf Grund der Corona-Pandemie wurde auf eine Veranstaltung verzichtet. Stattdessen hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, zwischen dem 17. Januar 2022 und dem 18. Februar 2022 online über die Mängelmelder-App Meldoo der Stadt Rottenburg Am Neckar oder analog über Erfassungsbögen, welche an Schulen und im Rathaus zusammen mit einer detaillierten Stadtkarte der Kernstadt ausgelegt wurden, Hinweise und Mängel zu melden sowie Verbesserungen vorzuschlagen.

Insgesamt gab es rund 190 Rückmeldungen. Einzelne davon betreffen die Ortsteile und werden somit nur nachrangig berücksichtigt. Die weiteren Rückmeldungen wurden geprüft und soweit sinnvoll und machbar in vorliegende Konzeption aufgenommen.

7.3 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Mit Abschluss der Konzeption wird eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Mitte März 2023 werden Stadtspaziergänge stattfinden, die an verschiedenen Stellen mit Handlungsbedarf vorbeiführen werden. Den Teilnehmenden wird exemplarisch an ausgewählten repräsentativen Maßnahmen die Konzeption vorgestellt. Im Vorfeld zu den Stadtspaziergängen wird vorliegende Fußverkehrskonzeption auf der Homepage der Stadt Rottenburg am Neckar veröffentlicht. Die Rückmeldungen, welche im Rahmen der Online-Auslage sowie während der Stadtspaziergänge eingehen, werden geprüft und die Konzeption bei Bedarf und in Abstimmung mit der Stadt Rottenburg am Neckar angepasst.

8 Verstetigungsstrategie und Controlling

8.1 Verstetigungsstrategie

Die Verstetigungsstrategie dient dazu, dass die entwickelten Maßnahmen umgesetzt und der Fußverkehr dank kontinuierlicher Verbesserung der Infrastrukturen und Aufenthaltsqualität langfristig gestärkt und gefördert wird.

Hierzu werden folgende Aktivitäten empfohlen:

- Beschluss der Fußverkehrskonzeption durch politische Gremien.
- Ausweitung der Fußverkehrskonzeption auf die Ortsteile der Stadt Rottenburg am Neckar.
- Jede verkehrliche und siedlungsstrukturelle Planung sollte den Fußverkehr gleichberechtigt berücksichtigen und Verbesserungen für den Fußverkehr untersuchen. Eine entsprechende verwaltungsinterne Kommunikation und Sensibilisierung ist sicherzustellen.
- Erstellung einer dauerhaften Vollzeitstelle einer / eines Fußverkehrsbeauftragten innerhalb der Stadtverwaltung. Hier soll alles, was den Fußverkehr betrifft, koordiniert werden. Diese Stelle kann möglicherweise mit der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Stelle für den Radverkehr kombiniert werden im Sinne einer / eines Mobilitätsbeauftragten.
- Schaffung und Förderung von Angeboten zu Fortbildungen und Qualifizierungen im Fußverkehr und der Nahmobilität.
- Bildung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe mit allen Stellen, die mit dem Thema Fußverkehr befasst sind (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Klimaschutz, Tourismus, Wirtschaftsförderung etc.), um zu gewährleisten, dass bei Planungsvorhaben der jeweiligen Abteilungen die Belange des Fußverkehrs bzw. Umsetzung von Maßnah-

men im Fußverkehr berücksichtigt werden. Die Arbeitsgruppe sollte sich mindestens viermal pro Jahr treffen und sich über den aktuellen Umsetzungsstand austauschen.

- Schaffung interdisziplinärer Arbeitsgruppen („Runder Tisch Fußverkehr“) mit Vertretern verschiedener Ämtern und Behörden der Stadt Rottenburg am Neckar sowie Interessensgruppen, Verbänden, der Wirtschaft, Polizei und Schulen bzw. Hochschule zwecks Umsetzung und Weiterentwicklung des Fußverkehrskonzepts.
- Vernetzung zum Thema Fußverkehr mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis Tübingen, beispielsweise durch regelmäßigen Austausch mit den Fußverkehrsbeauftragten / Mobilitätsbeauftragten.
- Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) und unter anderem von attraktiven Förderprogrammen zur Nahmobilität profitieren.
- Festlegung und Sicherung eines ausreichenden Budgets zur Umsetzung der Maßnahmen im Fußverkehr und der Aufrechterhaltung eines hohen Qualitätsstandards. Es wird empfohlen, mindestens 10€ pro Einwohner pro Jahr für die Förderung des Fußverkehrs zur Verfügung zu stellen. Der Betrag kann anfänglich auch geringer ausfallen (z.B. 3-5€) und schrittweise, z.B. jährlich um 1€, angehoben werden.
- Verbindliche Einführung von Qualitätsstandards für die Planung, der Errichtung und insbesondere dem Unterhalt der Fußverkehrsinfrastruktur. Dabei bietet sich die Kombination von Qualitätskontrollen (Check bzgl. Belagschäden, Verschmutzung, Beleuchtung, Zustand der Sitzmöglichkeiten, Abfalleimerfüllstand, Behinderungen durch Vegetation oder ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr etc.) und Reinigungs- und Wartungsmaßnahmen an der Infrastruktur (Reinigung der Gehwege, Winterdienst, Grünpflege etc.) zwecks Nutzung von Synergien und Aufwandsminimierung. Die Häufigkeit der Kontrollfahrten wird durch die Qualitätsanforderung definiert.
- Planungsvorhaben, allfällige Reallabore¹² und insbesondere der Abschluss von Maßnahmen im Fußverkehr sollten gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Ggf. bietet sich eine kleine „Einweihungsfeier“, an welcher namhafte Repräsentanten aus der Stadtverwaltung und der Politik teilnehmen.
- Es sind regelmäßig Fortschrittsberichte zum Stand der Umsetzung des Fußverkehrskonzepts zu erstellen und zu veröffentlichen (Homepage der Stadt Rottenburg am Neckar, Pressemitteilung).
- Regelmäßige Teilnahme an Aktionen wie Tag der Umwelt, Europäische Woche der Mobilität, (internationaler) Aktionstag wie „Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten“, „Schritte-Challenge“ etc.
- Aktiver Einbezug der Öffentlichkeit zur Mitgestaltung der künftigen Fußverkehrsinfrastruktur und dem Erhalt bestehender Infrastruktur bspw. mittels Senior-Scouts, School-Scouts, Wege-Patenschaften etc.

¹² Reallabore bieten die Möglichkeit, eine Maßnahme während einer befristeten Zeit auf ihre Akzeptanz und möglichen Optimierungsbedarf zu untersuchen.

8.2 Controllingkonzept

Das Fußverkehrskonzept stellt einen Leitfaden zur verkehrlichen und zu einem gewissen Maße auch städtebaulichen Entwicklung der Stadt Rottenburg am Neckar dar. Ein Controlling dient der regelmäßigen Überprüfung der Fortschritte bei der Umsetzung und der Zielerreichung. Gleichfalls bietet es die Möglichkeit, bei Bedarf gegenzusteuern, indem Maßnahmen angepasst, optimiert oder zusätzliche Maßnahmen definiert werden.

- Jährliche Auswertung der Unfallstatistiken im Fußverkehr
- Jährlich vorbereitend zur Haushaltsplanung Kurzübersicht zum Stand der umgesetzten Maßnahmen sowie Planungsablauf für die kommenden Jahre
- Alle zwei bis drei Jahre Erstellung eines Fortschrittsberichts mit umfassender Analyse und Bewertung des Umsetzungsstands und der Zielerreichung
- Alle 10 Jahre Fortschreibung der Fußverkehrskonzeption für die Stadt Rottenburg am Neckar
- Vorher-Nachher-Erhebungen des Fußverkehrs bei Umsetzung einzelner größerer Maßnahmen

Für die Fortschrittsbetrachtung sowie die Messbarkeit der Zielerreichung bieten sich folgende Kenngrößen:

- Gegenüberstellung der Anzahl Maßnahmen, die
 - vollständig realisiert wurden
 - derzeit umgesetzt werden
 - sich in der Planungsphase befinden
 - noch nicht in Angriff genommen werden konnten
- Erhebung und Entwicklung der Fußwegenetzlänge mit
 - hohem Qualitätsstandard (ausreichende Breiten, sichere Führung an Knotenpunkten, guter Infrastrukturzustand / Belag etc.)
 - geringem Qualitätsstandard (Fußwegenetz abzüglich allfälliger Lücken)
- Erhebung und Entwicklung des Fußverkehrsaufkommens an relevanten Punkten
 - Ggf. auch mittels Installation von Dauerzählstellen zur Erfassung des Fußverkehrsaufkommens
 - U.a. auch Erkenntnisse spezifischer Vorher-Nachher-Erhebungen
- Erhebung und Entwicklung des Modal Splits mittels regelmäßiger¹³ Haushaltsbefragungen (z.B. seitens der Stadt Rottenburg am Neckar initiierte Befragungen, Teilnahme an „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“)
- Anzahl durchgeführter Aktionstage, Veranstaltungen etc. mit Fokus auf den Fußverkehr oder zumindest die Nahmobilität
 - Nach Möglichkeit auch Aussagen zu den Erfahrungen, bspw. Rückmeldungen seitens der Teilnehmenden
- Erhebung und Auswertung der Unfallstatistik im Fußverkehr
- Entwicklung der verfügbaren finanziellen Ressourcen pro Einwohner pro Jahr

¹³ Auf Grund des Aufwands ist eine Erfassung und Auswertung dieser Kenngröße nicht zwingend in jedem Fortschrittsbericht zu berücksichtigen. Zwecks Nachvollziehbarkeit und Weiterentwicklung des Fußverkehrskonzepts empfiehlt sich, diese Kenngröße bei jedem zweiten Fortschrittsbericht einzubeziehen.

9 Fazit

Die Stadt Rottenburg am Neckar hat sich zum Ziel gesetzt, die Verkehrsplanung strategisch neu auszurichten und einen stärkeren Fokus auf die Nahmobilität zu legen. Nach Erstellung eines Radverkehrskonzepts bildet das vorliegende Fußverkehrskonzept einen weiteren Baustein für die Stärkung der Nahmobilität.

Die Fußverkehrskonzeption stellt einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Entwicklung und Förderung des Fußverkehrs dar. Mit dem Ausbau und der Attraktivierung des Fußverkehrsnetzes sollen dem Fußverkehr durchgängige, direkte, sichere, attraktive und möglichst barrierefreie Verbindungen für den Alltagsverkehr angeboten werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dabei nach Prioritäten, so dass abschließend eine Empfehlung zur Abfolge der Realisierung der Maßnahmen entsteht.

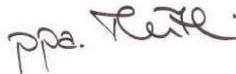
Der vorliegende Bericht dient der Fußverkehrsentwicklung in der Stadt Rottenburg am Neckar in den kommenden Jahren. Die Fußverkehrskonzeption liefert dabei die entsprechenden Schwerpunkte für die Umsetzung von Maßnahmen und gibt darüber hinaus weiterführende Stoßrichtungen für die Zukunft vor. Damit bietet das Konzept eine solide Grundlage für die Planung von Maßnahmen und deren Eingliederung in die städtische Haushaltsplanung. Entsprechend wird empfohlen, ein Monitoring vorzusehen, mit welchem bspw. im Zuge der jeweiligen Haushaltsplanungen (d.h. alle zwei Jahre) in einem Sachstandsbericht festgehalten wird, welche Ziele erreicht und welche Maßnahmen umgesetzt wurden sowie welcher Umfang im nachfolgenden Haushaltsbudget vorgesehen werden sollte.

Vielfältige Hinweise und Anregungen aus der ersten Beteiligung mit der Öffentlichkeit sind in die vorliegenden Konzeption eingeflossen. Eine zweiter Einbezug der Bevölkerung ist für Mitte März 2023 geplant. Nebst Bereitstellung der Unterlagen zur Fußverkehrskonzeption auf der Homepage der Stadt Rottenburg am Neckar wird die Konzeption exemplarisch an einer Auswahl von Maßnahmen im Rahmen von Stadtpaziergängen vorgestellt. Die Rückmeldungen werden wiederum geprüft und in der Konzeption berücksichtigt. Die Wirksamkeit und Akzeptanz der Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung in Rottenburg am Neckar werden damit gewährleistet.

Rapp AG



Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg i.Br.



Therese Lüthi
Fachverantwortliche Verkehrsplanung
Süddeutschland

Freiburg, 24. Januar 2023 / tlu