



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Abschlussbericht Frankenthal

Impressum

Auftraggeber

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
<https://mwvlw.rlp.de/>

Ansprechpartnerin:

Almut Rusbüldt
Innenstädte der Zukunft
Telefon 06131/16-2621
Almut.Rusbuedt@mwvlw.rlp.de

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1	Röntgenstraße 6
44263 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/99 99 70 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/99 99 70 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Bearbeiterin:
Jule Engelmann (M. Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	4
2	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	5
3	Stärken- und Schwächen-Analyse	9
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
4.1	Handlungsfeld Querungen (A)	14
4.2	Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	21
4.3	Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)	32
4.4	Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)	43
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	47
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	50
6	Zusammenfassung	51
7	Quellen	53
8	Dokumentation	54
8.1	Auftaktworkshop (02.06.2025)	54
8.2	Erste Begehung (26.06.2025)	58
8.3	Zweite Begehung (30.06.2025)	65
8.4	Maßnahmen- / Abschlussworkshop (08.09.2025)	71

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

Das Gehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Gleichzeitig ist das Zufußgehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch hat er unter allen Verkehrsarten den geringsten spezifischen Flächenbedarf und ist in Bau und Unterhalt vergleichsweise kostengünstig. Selbst wenn der Weg für das Zufußgehen zu weit ist, beginnt und endet er trotzdem zu Fuß, weil sich nur so Parkplatz, Haltestelle oder Fahrradabstellplatz erreichen lassen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau unterstützt erstmals professionelle Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen im Land. Sie sollen dazu beitragen sichere und attraktive Fußwege zu schaffen, als Einstieg in eine strategische Förderung des Fußverkehrs. Bei diesem partizipativen Verfahren wird die Situation des Fußverkehrs in zwei Begehungen und Workshops gemeinsam mit der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung diskutiert. Anschließend werden Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt. Die Fußverkehrs-Checks werden vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau finanziert und vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

Das zentrale Thema der Fußverkehrs-Checks lautet „Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren“. Denn der rheinland-pfälzischen Landesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und Ortszentren nachhaltig zu erhöhen. Die „Innenstädte der Zukunft“ bilden in der laufenden Legislaturperiode einen ressortübergreifenden Regierungsschwerpunkt. Mit dem Motto der Fußverkehrs-Checks wird der Fokus somit auch auf die Belebung der Innenstädte gelegt. Innenstädte und Ortszentren, die sich zu Fuß erleben lassen, sind attraktiver und in stark frequentierten Räumen mit guten Fußwegebeziehungen florieren Handel und Gastronomie.

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerschaft zusammen mit Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewertet. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs.

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

- Fußverkehr in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken
- Sensibilisierung für die Belange der zu Fuß Gehenden
- Bewertung des Fußverkehrs vor Ort
- Aufzeigen konkreter Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung des Fußverkehrs
- Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung
- Startschuss für eine neue Geh-Kultur

In der ersten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Rheinland-Pfalz wurden von einer Fachjury aus 23 kommunalen Bewerbungen 10 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2025 ausgewählt.

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2025



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Die teilnehmenden Kommunen wurden im Rahmen des 5. Deutschen Fußverkehrskongresses (FUKO) am 11. März 2025 in Mainz von der Staatssekretärin des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Petra Dick-Walther offiziell bekanntgegeben.

Abbildung 2: Fußverkehrskongress in Mainz 2025



Quelle: Jannik Frank, MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung erstreckte sich von November 2024 bis in den Herbst 2025.

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

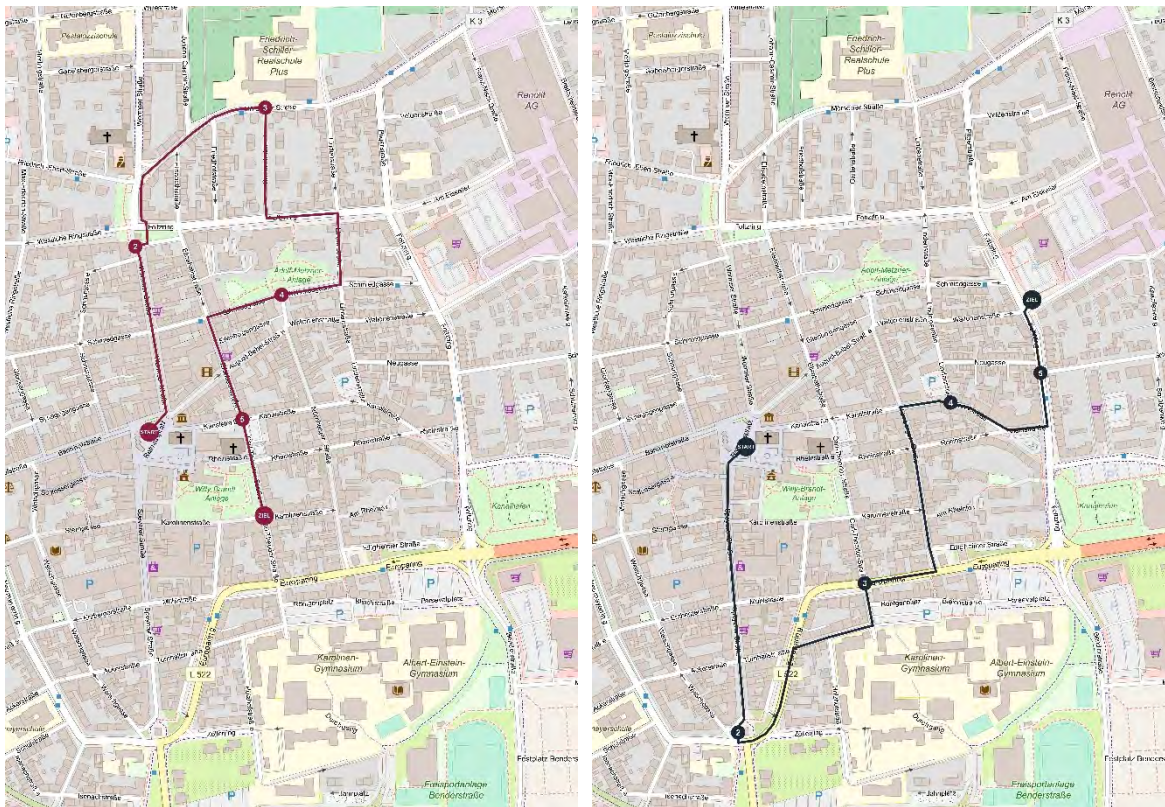
Auf der kommunalen Ebene umfasst der Fußverkehrs-Check den Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie den Abschlussworkshop. Die Inhalte der Veranstaltungen sind in Kapitel 8 Dokumentation protokolliert.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Frankenthal zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche rund um die Innenstadt zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zu der genauen Routenführung zu geben. Anhand des bereitgestellten Plakates konnten verschiedene Problemstellen, aber auch positive Aspekte herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Im Anschluss wurden zwei Begehungsrouten entwickelt und mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks fanden in der Frankenthaler Innenstadt statt. Die erste Begehung führte vom Rathausplatz entlang der Wormser und Mörscher Straße zur Friedrich-Schiller Realschule. Von dort verlief die Begehung über die Gartenstraße und den Foltzring zur Adolf-Metzner-Anlage. Die Route führte weiter entlang der Schmiedgasse und der Elisabethstraße in die Carl-Theodor-Straße und endete am südöstlichen Eingang der Willy-Brandt-Anlage. Die zweite Begehung startete ebenfalls am Rathausplatz und verlief über die Speyerer Straße zum Speyerer Tor. Die Route führte weiter via Lauergasse und Turnhallstraße zum Röntgenplatz beim Karolinen-Gymnasium. Von dort ging es über den Europaring zur Nürnberger Straße bis zum Schaffnerei-platz. Anschließend ging es über die Kanal- und Rheinstraße zum Foltzring. Als letzte Station wurde der Knotenpunkt Foltzring/Wallonenstraße/Nachtweideweg betrachtet. Während der Begehungen

wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge erschweren.

Abbildung 4: Übersicht der beiden Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion über die beiden Begehungen. Ebenso konnten erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt werden. Gleichzeitig bestand für die Teilnehmenden der Veranstaltung die Möglichkeit, die Maßnahmenvorschläge zu bewerten und zu priorisieren sowie eine Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen zu diskutieren.

In der **Präsentation im Stadtrat** wurden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium waren die Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks sowie ergänzender Hinweise der Verwaltung konnten Einschätzungen zur Situation des Fußverkehrs in Frankenthal identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden entweder positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial besteht.

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Frankenthal äußern (Abbildung 5). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit recht ausgeglichen bewertet werden. Die Aussage „Ich bin gerne zu Fuß in Frankenthal“ wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops deutlich positiver bewertet.

Abbildung 5: Situation des Fußverkehrs

Wie schätzen Sie die Situation für Zufußgehende in Frankenthal ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Ich gehe gerne zu Fuß in Frankenthal.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Frankenthal

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	 Zu Fuß Gehende profitieren in der Innenstadt von der kompakten Struktur. Dadurch kommt es zu einer guten fußläufigen Erreichbarkeit. Ausgehend vom Rathausplatz ist fast die gesamte Innenstadt in 5 Minuten zu erreichen.	

2



2023 wurde der Erläuterungsbericht für das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) veröffentlicht. Einige der dort enthaltenen Maßnahmen verbessern die Bedingungen des zu Fuß Gehens.



3



Die Verkehrssicherheit wird durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie streckenbezogenes Tempo 30, Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche erhöht. Die Fußgängerzone bietet ausreichend Platz zum Gehen und Verweilen.



4



Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege im Stadtgebiet bieten eine Vielzahl von sicheren Querungsanlagen für den Fußverkehr.



5



An vielen Stellen gibt es eigenständige Wege für den Fußverkehr, insbesondere durch Parkanlagen.



6



An einigen Stellen gibt es Bodenindikatoren.



7



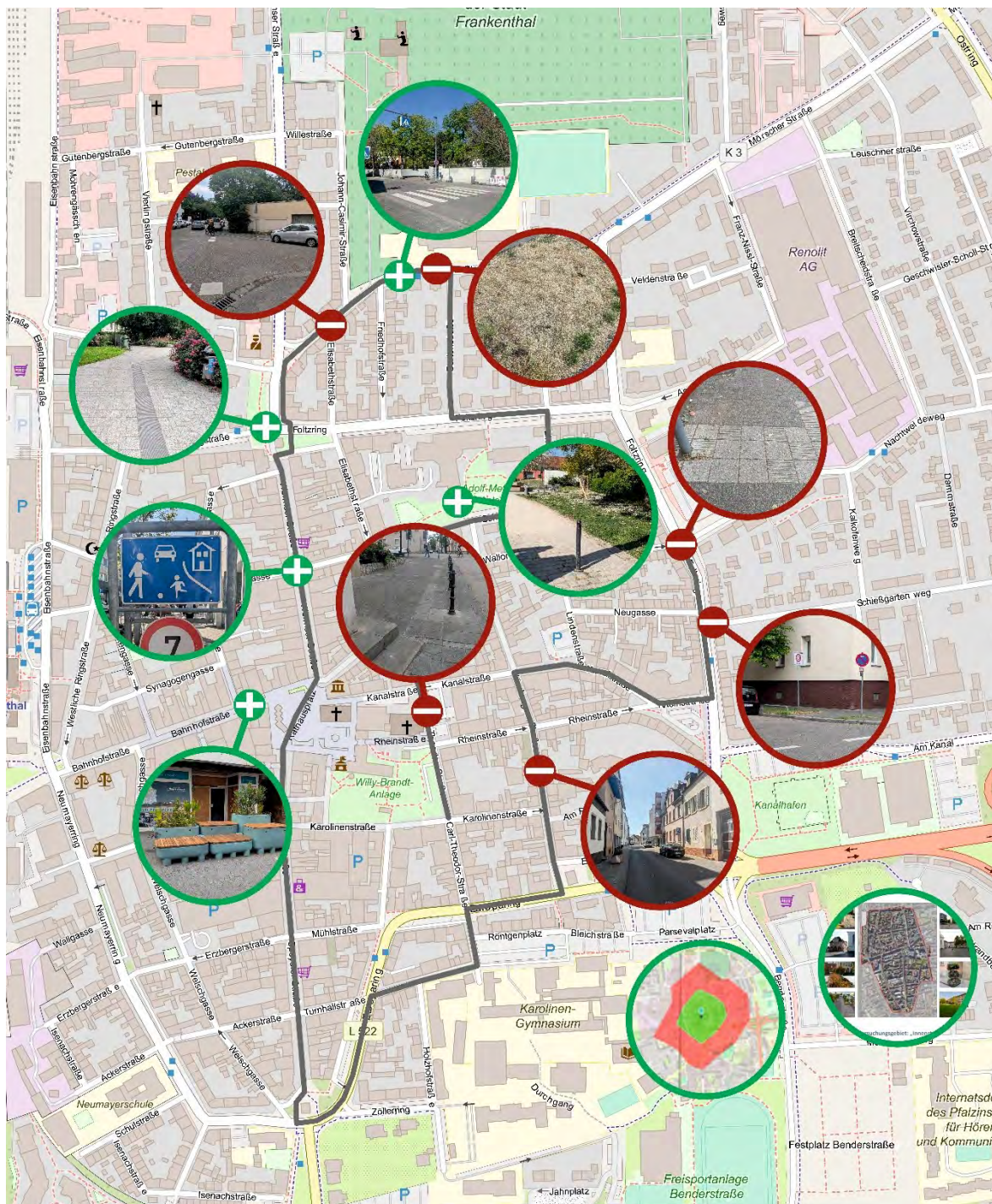
Es gibt im Innenstadtbereich einige Grünanlagen und (temporäre) Maßnahmen zur Begrünung.



8		Am Rathausplatz befindet sich eine öffentliche, kostenlose Toilette.	
9		Viele Gehwege sind deutlich schmaler als das aktuelle Regelmaß vorgibt. Zusätzlich wird an einigen Stellen im Stadtgebiet die Gehwegbreite durch Gehwegparken, Poller, Pflanzenkübel, Stellflächen, Schilder und Auslagen reduziert.	
10		Die vorhandenen Querungsanlagen sind nicht barrierefrei. Es mangelt an taktilen Leitelementen bzw. teilweise sind diese falsch verlegt.	
11		An einigen Einmündungsbereichen gibt es große Querungsdistanzen. V. a. für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder stellt dies ein Hindernis dar.	
12		Die Barrierefreiheit an vorhandenen Infrastrukturelementen, z. B. bei Bordsteinabsenkungen, Treppen oder Pollern, ist mangelhaft.	
13		Die Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche vermittelt keine Aufenthaltsfunktion und untergeordnete Rolle des Fahrzeugverkehrs	
14		An einigen Stellen mangelt es an Sauberkeit und Grünpflege.	

Quellen: Planersocietät

Abbildung 6: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät Kartengrundlage: OpenStreetMap

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Frankenthal. Auf Grundlage der Diskussionen im Auftakt- und Abschlussworkshop, der Diskussionsbeiträge während der beiden Begehungen und der gewonnenen Eindrücke während des gesamten Fußverkehrs-Checks wurden Maßnahmenvorschläge für die folgenden Handlungsfelder entwickelt:

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Dabei sollen nicht nur neue Querungsanlagen geschaffen werden, sondern auch bestehende optimiert werden.
- **Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV.
- **Verkehrssicherheit:** Gehwege und eigenständige Fußwege stellen ein Grundelement für den Fußverkehr dar. Die Breite und der Zustand von Gehwegen sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Bestehende Gefahrenstellen sollen entschärft werden und Straßenräume so gestaltet und beschildert sein, dass deren Regeln für alle deutlich sind.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Herausforderungen des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen im Anhang des Abschlussberichts wieder.

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis zählen zu querende Straßen für zu Fuß Gehende jedoch zu den größten Hindernissen.

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

Abbildung 7: Unterschiedliche Querungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1.1 – Gehwegnase an der Schmiedgasse einrichten

**Problem /
Mangel:**

Die Schmiedgasse trennt den verkehrsberuhigten Bereich der Wormser Straße und stellt für zu Fuß Gehende eine Barriere dar. Die Parkstände und der Baumkübel schränken die Sichtbeziehungen ein.

Abbildung 8: Mangelnde Sichtbeziehungen an der Schmiedgasse



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Sichtbeziehungen an der Schmiedgasse können durch den Einsatz von Gehwegnasen verbessert werden. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden. Für eine weitere Verbesserung der Querungssituation soll die Anordnung eines Fußgängerüberwegs in Kombination mit einer Gehwegnase geprüft werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Vorgezogene Seitenräume (auch Gehwegnasen genannt) sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit beim Überqueren: sie verkürzen die Überquerungsdistanz und verbessern zugleich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung notwendig, z. B. eine gesonderte Beleuchtung, weiße Einfärbungen und der Einsatz von Baken.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Skizze für eine Gehwegnase in der Schmiedgasse und Beispiel für eine Gehwegnase mit Fußgängerüberweg



Quelle: Planersocietät | eigene Darstellung (l.) und St. Leon-Rot (r.)

A1.2 – Gehwegnase an der Kanalstraße einrichten

Problem / Mangel:

Die Querungsdistanz der Kanalstraße ist sehr weit. Der ruhende Verkehr am Fahrbahnrand sowie der Baumkübel schränken die Sichtbeziehungen ein.

Abbildung 10: Große Querungsdistanz in der Kanalstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvor- schlag:

Durch den Einsatz einer Gehwegnase am nördlichen Gehweg, werden die Sichtbeziehungen verbessert und die Querungsdistanz verkürzt. Dies kann zuerst provisorisch stattfinden und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Vorgezogene Seitenräume (auch Gehwegnasen genannt) sind eine effektive Maßnahme zur Optimierung der Sicherheit beim Überqueren: sie verkürzen die Überquerungsdistanz und verbessern zugleich die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die größte Wirkung entfalten vorgezogene Seitenräume, wenn sie bis vor die Parkstandbegrenzung bzw. die Reihen parkender Fahrzeuge gezogen werden und 30–70 cm über diese hinausragen (vgl. FGSV 2006: 90). In diesem Fall ist eine Kenntlichmachung notwendig, z. B. eine gesonderte Beleuchtung, weiße Einfärbungen und der Einsatz von Baken.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 11: Beispiele für Gehwegnasen



Quelle: Planersocietät | Dortmund (l.) und Pforzheim (r.)

A2 – Verringerung der Querungsdistanz in der Elisabethstraße**Problem /
Mangel:**

Die Einmündung der Elisabethstraße an der Mörscher Straße ist durch einen flachen Kurvenradius gekennzeichnet. Die Querungsdistanz der gradlinigen Gehlinie beträgt über 11 m; zum Überqueren werden bei einer normalen Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s bis 1,2 m/s mindestens 11 Sekunden benötigt. Eine Querung, die sich weiter in die Elisabethstraße verlagert, wirkt umwegig und wird durch den ruhenden Verkehr erschwert. Zusätzlich schränkt dieser die Sichtbeziehungen ein. Da sich der Einmündungsbereich im Schulumfeld und in der Nähe des Friedhofs befindet, queren regelmäßig besonders schutzbedürftige Personen.

Abbildung 12: Große Querungsdistanz in der Elisabethstraße



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

Zur Reduzierung der Querungsdistanz und zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sollten vorgezogenen Seitenräume im Einmündungsbereich eingesetzt werden. Diese können zuerst provisorisch stattfinden (z.B. durch Markierungslösungen) und später, unter Aspekten der Barrierefreiheit, baulich realisiert werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Große Kurvenradien fördern hohe Geschwindigkeiten des ein- und abbiegenden Verkehrs, wohingegen kleine Kurvenradien den ein- und abbiegenden Verkehr verlangsamen. Für zu Fuß Gehende sind Knotenpunkte mit großer Querungsdistanz besonders unübersichtlich und insbesondere für Kinder und ältere Menschen gefährlich, da sie eine längere Zeit zum Queren benötigen – das fördert gefährliche Situationen und Stress. Vorgezogene Seitenräume verkürzen die Querungsdistanz und verkleinern den Kurvenradius.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 13: Beispiele zur provisorischen Verringerung der Querungsdistanz



Quelle: Planersocietät | Nürnberg (l.) und Frankfurt am Main (r.)

Weitere Einsatzorte:

Vorgezogene Seitenräume könnten entlang der Begehungsrouten in den Einmündungsbereichen der Johann-Casimir-Straße, Friedhofstraße, Rheinstraße, Nürnberger Straße und Kanalstraße eingesetzt werden.

A3 – Querungsstelle am Foltzring verbessern**Problem /
Mangel:**

Gegenüber der Querungsstelle wird regelmäßig geparkt, sodass eine direkte Querung nicht mehr möglich ist und zu Fuß Gehende Umwege in Kauf nehmen müssen. Zudem schränkt das parkende Fahrzeug die Sichtbeziehungen ein.

Abbildung 14: Zugeparkte Querungsstelle am Foltzring



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

Der Bereich, in dem das Fahrzeug parkt, ist noch Teil des verkehrsberuhigten Bereiches. Das bedeutet, dass Parken an dieser Stelle nicht erlaubt ist, da keine Parkfläche markiert ist. Um dies zu verdeutlichen, soll die bestehende Grenzmarkierung in der angrenzenden Tempo-30-Zone verlängert werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Grenzmarkierungen bezeichnen, verlängern oder verkürzen ein vorgeschriebenes Halte- oder Parkverbot, das an anderer Stelle vorgeschrieben wurde. Innerhalb einer Grenzmarkierung darf weder gehalten noch geparkt werden. (vgl. StVO Anlage 2 laufende Nummer 73 zu Zeichen 299)

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 15: Beispiel für eine Grenzmarkierung; Skizze für Grenzmarkierung



Quelle und Darstellung: Planersocietät | Metzingen (l.) und eigene Darstellung, Kartengrundlage: Google Maps (r.)

A4 – Ampelphasen überprüfen

Problem / Mangel: Die Lichtsignalanlagen entlang des Innenstadtrings haben laut den Teilnehmenden der Veranstaltungen zu geringe Freigabezeiten. Dadurch wird Stress und Verunsicherung bei den querenden Personen gefördert.

Abbildung 16: Lichtsignalanlage am Foltzring



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Bei der Anpassung der Freigabezeiten sollte man sich an der Räumgeschwindigkeit von langsam zu Fuß Gehenden orientieren. Bei der Überprüfung sollte von einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s ausgegangen werden. Für die Querung am Foltzring (Höhe Wormser Tor) wird beispielsweise eine Verlängerung auf mindestens 11 Sekunden empfohlen.

Erläuterung und Hinweise: *Die Wartezeit (Rotphase), die Freigabezeit (Grünphase) und die Räumzeit haben großen Einfluss auf das Sicherheits- und Komfortempfinden von zu Fuß Gehenden. Das Signalprogramm einer LSA sollte eine Wartezeit von 40 Sekunden nicht überschreiten, da sich der Anteil an Rotlichtverstößen im Fußverkehr sonst deutlich erhöht (vgl. FGSV 2002: 23). Die Summe aus Freigabe- und Räumzeit sollte so gewählt sein, dass ein entspanntes Queren auch für weniger schnell zu Fuß Gehende ermöglicht wird. Die Geschwindigkeiten von zu Fuß Gehenden variieren; Regelwerke gehen von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,2 m/s aus (vgl. FGSV 2015: 25). Ältere Menschen, Kinder oder Menschen mit Behinderungen sind in vielen Fällen jedoch langsamer. Um eine fairere Räumzeit zu gewährleisten, soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 1 m/s angenommen werden (vgl. FGSV 2015: 26).*

Weitere Einsatzorte: Die Lichtsignalanlagen sollten im gesamten Stadtgebiet überprüft und angepasst werden, beispielsweise die Lichtsignalanlagen entlang des Europarings oder des Foltzrings.

4.2 Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Range eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Personen mit Körperbehinderung, Hör-, Seh- oder kognitiven Einschränkungen sowie Mobilitätsbeeinträchtigungen haben unterschiedliche Anforderungen an die Barrierefreiheit, daher sollte sich am Prinzip eines Designs für alle orientiert werden, um Barrieren abzubauen. Im Hinblick auf den demografischen Wandel ist dies für ca. 10 Prozent der Bevölkerung Grundvoraussetzung, 30 Prozent der Bevölkerung sind auf eine gute Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur angewiesen (vgl. DIMR 2018). Das gilt etwa für Personen, die temporär in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie z. B. Personen mit Kleinkindern oder Kinderwagen, Kranke oder Personen mit Gepäck.

Abbildung 17: Barrierefreiheit



Quelle: <https://www.vdk.de>, Darstellung: Planersocietät

B1 – Bodenindikatoren an den Querungsstellen der Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg korrigieren

Problem / Mangel:

Die Bodenindikatoren an der Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg sind nicht korrekt angebracht. Eine korrekte Ausführung ist entscheidend, da sie u.a. sicherheitsrelevante Aufgaben erfüllen. Werden diese falsch verlegt, können sie nicht mehr richtig interpretiert werden und es können gefährliche Situationen entstehen.

Abbildung 18: Falsche Installation der Bodenindikatoren am Foltzring



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Die Bodenindikatoren an der Querungsanlage müssen angepasst werden. Das Profil des Auffindestreifen muss ausschließlich aus Platten mit Noppenstruktur bestehen. Das Richtungsfeld gibt dem Blindenlangstock die Querungsrichtung über die Fahrbahn an und ist daher ausschließlich in Gehrichtung auszurichten.

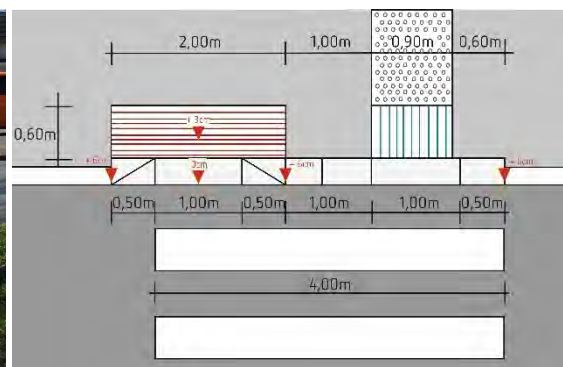
Die Furtbreite lässt eine getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord) zu. Dadurch werden die Bedürfnisse von geh- und sehbehinderten Menschen berücksichtigt.

Erläuterung und Hinweise:

Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (vgl. DIN 32984). Die Tiefe von Richtungsfeld und Auffindestreifen sollte 60 bis 90 cm betragen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 19: Beispiel für Bodenindikatoren an einer Lichtsignalanlage mit getrennter Querungsstelle; Skizze für Bodenindikatoren an gesicherten Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät | Dortmund (I.), eigene Darstellung nach DIN 32984 (r.)

B2 – Querung an der Mörscher Straße mit Bodenindikatoren ausstatten

**Problem /
Mangel:**

Der Fußgängerüberweg in der Mörscher Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut. Es sind keine taktilen Elemente oder ein Doppelbord vorhanden, um die Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen zu gewährleisten.

Abbildung 20: Fußgängerüberweg an der Mörscher Straße ohne Bodenindikatoren

Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

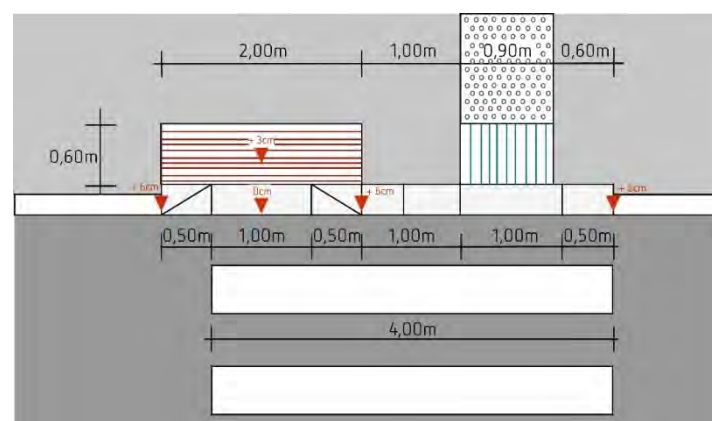
An der Querung sollte eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die Furtbreite lässt eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord) zu. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen.

Die getrennten Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hoher Bord mit Richtungsfeld, Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden.

Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage; vgl. Abbildung 21) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (DIN 32984). Bei ungesicherten Querungsanlagen (vgl. Abbildung 22) soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie ein verkürzter Auffindestreifen am Gehweg in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) angelegt werden. Die Tiefe von Richtungsfeld und Auffindestreifen sollte 60 bis 90 cm betragen. Die Lücke zwischen Richtungsfeld und Auffindestreifen bei ungesicherten Querungsanlagen sollte 60 cm Breite nicht unterschreiten (DIN 32984).

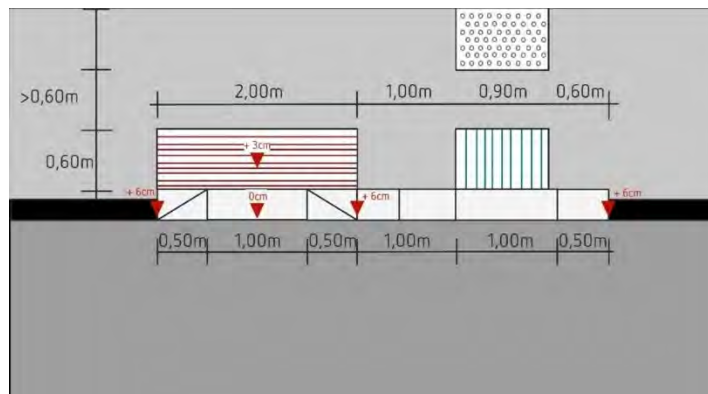
**Erläuterung
und Hinweise:**

Abbildung 21: Getrennte Querungsstelle nach DIN 32984 für gesicherte Querungsstellen



Quelle: Planersocietät

Abbildung 22: Getrennte Querungsstelle nach DIN 32984 für ungesicherte Querungsstellen



Quelle: Planersocietät

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 23: Beispiel für Doppelbord an gesicherter Querungsanlage; Beispiel für Doppelbord an ungesicherter Querungsanlage



Quelle: Planersocietät | Neuenburg am Rhein (l.) und Loßburg (r.)

Weitere Einsatzorte:

Alle gesicherten und ungesicherten Querungsanlagen sollten hinsichtlich ihrer vollständigen Barrierefreiheit überprüft werden. Eine Matrix mit Indikatoren wie Bedeutung der Straße im Verkehrsnetz, Typ der Querungsanlage, Bedeutung im Wegenetz und relevante Ziele des Fußverkehrs in der Umgebung kann helfen, die Querungsanlagen zu priorisieren.

B3 – Bordsteine im Schießgartenweg absenken

Problem / Mangel: An der Querungsstelle im Schießgartenweg ist der Bordstein zu hoch. Dadurch müssen zu Fuß Gehende mit rollendem Hilfsmittel Umwege in Kauf nehmen, um die nächste abgesenkte Stelle zu erreichen oder große Kraftanstrengungen einsetzen, um das Hilfsmittel auf den Gehweg bzw. die Fahrbahn zu heben.

Abbildung 24: Nicht abgesenkter Bordstein im Schießgartenweg



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Im Sinne einer barrierefreien Nutzung aller zu Fuß Gehenden ist eine Bordabsenkung an dieser Stelle zu empfehlen. Bei ausreichend Platz sollte ein Doppelbord angebracht werden.

Erläuterung und Hinweise:

Während für Gehbehinderte oder Menschen mit Einschränkung durch Kinderwagen o. ä. ebene Übergänge vorteilhaft sind, gehören für sehbehinderte Menschen starke Kontrastierungen sowie Tastkanten zu den wichtigen Infrastrukturelementen. Beide Bedürfnisse müssen berücksichtigt werden. Auch an Querungsstellen ohne Querungsanlage ist ein Doppelbord zu empfehlen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 25: Beispiele für barrierefreie Querungsstellen



Quelle: Planersocietät | Coburg (l.) und Ladenburg (r.)

Weitere Einsatzorte:

Der Einsatz von abgesenkten Bordsteinen ist grundsätzlich an allen Einmündungen von Straßen vorzusehen und ist im gesamten Stadtgebiet zu überprüfen. Beispielsweise sind die Carl-Theodor-Straße, die Turnhallstraße und die Neugasse zu nennen.

B4 – Engstelle in der Speyerer Straße beseitigen

Problem / Mangel: Die Gehwegbreite der Speyerer Straße entspricht dem Regelmaß bzw. geht darüber hinaus. Diese wird jedoch durch Auslagen, Gastronomie, Pflanzenkübel und Fahrradabstellanlagen eingeschränkt. Vor dem türkischen Supermarkt entsteht durch die Auslagen, einen Mülleimer und einen Parkautomat eine Engstelle, die die Nutzbarkeit des Gehwegs einschränkt.

Abbildung 26: Engstelle in der Speyerer Straße durch Parkautomat, Mülleimer und Auslagen



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Durch eine Umplatzierung des Parkautomaten und des Mülleimers zwischen die Parkstände wird die Engstelle vermieden. Sollte die Versetzung des Mülleimers nicht möglich sein, da es sich um einen Unterflurmülleimer handelt, so sollten die Auslagen beschränkt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Mülltonnen, Fahrräder, Warenauslagen, Briefkästen, Parkautomaten und Ladesäulen sind Hindernisse, die die nutzbare Gehwegbreite erheblich einschränken können. Multifunktionsstreifen und -flächen sind zentrale Entwurfs Elemente für diese bisher im Straßenraum nicht ausreichend berücksichtigten Anforderungen. Im Seitenstreifen können somit oben genannte Hindernisse Platz finden und auch Querungsstellen können auf dieser Fläche ausgebildet werden. Der Gehweg mit einer Regelbreite von 2,50 m wird so von Elementen freigehalten, welche die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs einschränken.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 27: Beispiel für einen Multifunktionsstreifen und einer Multifunktionsfläche



Quelle: Stadt Baunatal, Abteilung Tiefbau und Tiefbauunterhaltung | Baunatal (r.), Planersocietät | Donaueschingen (l.)

Weitere Einsatzorte:

In der Karl-Theodor-Straße vor der Zwölf-Apostel-Kirche befindet sich eine Engstelle durch einen Poller. Eine weitere Engstelle ist in der Mörscher Straße (Eimündung Wormser Straße) durch den Mast der Lichtsignalanlage und der Gastronomiebestuhlung.

B5 – Grünpflege und Sauberkeit

Problem / Mangel: An einigen Stellen im Stadtgebiet ragt der Bewuchs in den Gehweg und mindert dadurch die Qualität des Zufußgehens. Gehwege werden durch den Bewuchs verengt, wodurch im Begegnungsfall zu Fuß Gehende aufeinander warten müssen oder Straßenräume nicht vollständig eingesehen werden können. Menschen mit eingeschränkter Sehkraft können nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste, Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehwegs hängen. So erhöht sich die Gefahr von Verletzungen, unter Umständen auch in sensiblen Bereichen wie dem Gesicht. Die Einfriedung überwucherndes Grün schränkt die Fortbewegung mittels Langstock ein.

Abbildung 28: Mangelnde Grünpflege in der Mörscher Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 29: Mangelnde Grünpflege und Sauberkeit in der Lindenstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Fußwege benötigen eine regelmäßige Pflege und Überprüfung, da zu Fuß Gehende Hindernissen und Mängeln direkt ausgesetzt sind und dadurch schnell in ihrem Komfort und der Sicherheit eingeschränkt werden. Eine regelmäßige Pflege von fußwegbegleitendem Grün ist notwendig, um komfortable Fußwegbreiten zu gewährleisten, das Verletzungsrisiko durch im Weg hängende Äste zu verhindern und die Fußwege attraktiv wirken zu lassen.

Erläuterung und Hinweise: *Im Fußverkehr ist es wichtig das sogenannte Lichtraumprofil frei von Hindernissen zu halten. Der Verkehrsraum für den Fußverkehr sollte mit einer lichten Höhe von mindestens 2,25 m freigehalten werden (vgl. FGSV 2006: 28).*

Weitere Einsatzorte: Die Kontrolle und Pflege sollten regelmäßig im gesamten Stadtgebiet stattfinden. Ebenso sind eine regelmäßige Sensibilisierung und Ansprache von Anwohnenden nötig.

B6 – Anschluss Fußweg Lauergasse

Problem / Mangel: Der Weg vom Speyerer Tor kommend endet an der Lauergasse. Es gibt dort keine Bordsteinabsenkung und der Gehweg ist so schmal, dass Personen mit Rollstuhl oder Rollator diesen nicht nutzen können. Für Personen mit Geheinschränkung ist das Fortsetzen ihres Fußwegs daher nicht möglich und Umwege sind nötig.

Abbildung 30: Fehlender barrierefreier Anschluss an die Lauergasse



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Im Sinne einer barrierefreien Nutzung aller zu Fuß Gehenden ist eine Bordabsenkung an dieser Stelle zu empfehlen. Es sollte außerdem geprüft werden, ob der Gehweg vorgezogen und verbreitert werden kann, sodass dieser nutzbar für rollende Hilfsmittel wird. Dafür kann auch geprüft werden, ob eine echte Einbahnstraße in der Lauergasse sinnvoll ist und so mehr Platz für den Fußverkehr bleibt.

Erläuterung und Hinweise:

Ein lückenloses und dichtes Fußwegenetz aus adäquaten Gehwegen, Querungsanlagen und Plätzen ermöglicht es allen zu Fuß Gehenden in möglichst kurzer Gehzeit ein Ziel zu erreichen (FGSV 2002: 9).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 31: Skizze für verbreiterten Gehweg an der Lauergasse



Quelle und Darstellung: Planersocietät

B7 – Gestaltung von Hindernissen

Problem / Mangel: Einige Infrastrukturelemente (z. B. Treppenstufen, Poller, Schilder, Stadtmobiliar) in Frankenthal weisen einen geringen Kontrast auf. Vor allem für sehbehinderte und blinde Personen ergeben sich Herausforderungen, wenn Hindernisse sich nicht von der Umgebung unterscheiden. Dadurch können Gefahrsituationen übersehen werden und die Sturz- und Stolpergefahr steigt.

Abbildung 32: Fehlende Kontraste vor der Zwölf-Apostel-Kirche



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Im öffentlichen Raum sollte die Kontrastierung der Infrastruktur verstärkt werden. Durch die Anbringung von deutlichen Kontrastkanten (z. B. an Treppenstufen) oder durch eine rot-weiße Reflektorfolie kann die Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen gesteigert werden. Dadurch werden die Hindernisse auf Gehwegen besser wahrgenommen und die Sicherheit im öffentlichen Raum kann gesteigert werden.

Visuelle Kontraste werden durch eine unterschiedliche Leuchtdichte der Materialien, durch Beleuchtung oder Reflektoren hergestellt.

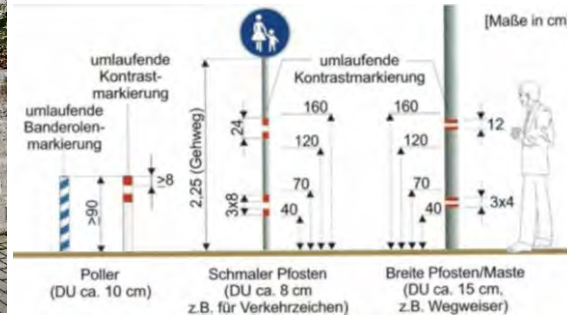
Stufen und Treppen müssen zur barrierefreien Nutzung visuell markiert sein, um Fehlinformationen zu vermeiden, wie Stolpern, Abrutschen und Umknicken. Im öffentlichen Raum muss jede Stufe (auch Einzelstufe) daher mit einer Markierung versehen werden (vgl. DIN 18040-3:2014-12). Hierfür sind die Treppenstufen mit einer z. B. weißen ca. 4-5 cm breiten Farbkante zu markieren.

Erläuterung und Hinweise:

Auch Hindernisse und Stadtmobiliar sollten für alle Personen wahrnehmbar sein, um Verletzungen zu vermeiden. Hierfür sind eine kontraststarke Gestaltung mit Signalfarben bzw. einer Farbe, die sich von der Umgebung unterscheidet, sowie die taktile Auffindbarkeit über Bodenindikatoren hilfreich. Um den Kontrast zu verbessern, können auch Reflektoren eingesetzt werden. Diese sollten z. B. bei Pollern mindestens 8 cm breit und vorzugsweise am oberen Drittel oder an der Oberkante angebracht sein (vgl. FGSV 2011 / DIN 32975:2009-12). Zur Erkennbarkeit von Hindernissen mit einem Langstock sind an baulichen Elementen zusätzliche Querstreben in max. 15 cm Höhe.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 33: Beispiel für kontrastreiche Gestaltung an Treppen, Skizzen zur visuellen Kennzeichnung an Pollern und Pfosten



Quelle: Planersocietät | Höpfingen (l.) und Mühr 2021: 120 (r.)

Weitere Einsatzorte:

Im gesamten Stadtgebiet sollten Infrastrukturelemente hinsichtlich ihrer Sichtbarkeit überprüft werden. Zu den Elementen auf den Begehungsrouten, die kontrastiert werden sollten, zählen die Treppenanlagen am Schaffnereiplatz und vor der Zwölf-Apostel-Kirche, die Poller entlang der Carl-Theodor-Straße, in der Adolf-Metzner-Anlage sowie am gemeinsamen Geh- und Radweg am Speyerer Tor

4.3 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)

Sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene verfolgt die Politik das Ziel der Vision Zero, also der mittelfristigen Reduktion der Verkehrstoten auf null. Der hohe Stellenwert der Verkehrssicherheit spiegelt sich auch in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wider. Diese sieht vor, dass im Konfliktfall dem Ziel der Verkehrssicherheit gegenüber dem Verkehrsfluss stets Vorrang zu gewähren ist. Damit kann es z. B. auch geboten sein, an unübersichtlichen Stellen mit hohem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr, einschränkende Maßnahmen für letzteren anzuordnen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kraftverkehr hat eine signifikante Auswirkung auf die Interaktion von Kraft- und Fußverkehr. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind somit ein erheblicher Zuwachs an subjektiver und objektiver Sicherheit als auch eine Vereinfachung der Koexistenz von Kraftverkehr und Fußverkehr im Straßenraum zu verzeichnen. Geschwindigkeitsbeschränkungen allein sind jedoch nicht ausreichend, um die tatsächlichen gefahrenen Geschwindigkeiten des Kraftverkehrs zu reduzieren. Daher muss Vorsorge getroffen werden, dass die Straßenraumgestaltung an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit angepasst ist und Kraftfahrzeugführende die Straße automatisch mit niedrigerer Geschwindigkeit befahren.

Exkurs: Verkehrsberuhigte Bereiche

Ein verkehrsberuhigter Bereich ist eine Straße, in der zu Fuß Gehende Vorrang haben und die gesamte Fahrbahn nutzen dürfen, während der Autoverkehr Schrittgeschwindigkeit fahren muss. In der Regel sind verkehrsberuhigte Straßenräume durch das Mischungsprinzip gekennzeichnet. Diese Straßenraumgestaltung sorgt dafür, dass die verschiedenen Nutzergruppen keine klar getrennten Verkehrsbereiche mehr zu Verfügung haben. Dies wird häufig durch eine niveaugleiche Oberflächengestaltung ohne trennende Elemente oder eine weiche Separierung (z. B. durch Pflasterrinnen oder niedrige Schrägborde) umgesetzt.

Nach Anlage 3 zu §42 Absatz 2 StVO gelten in einem verkehrsberuhigten Bereich folgende Regeln:

- Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.
- Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.
- Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

Dabei werden verkehrsberuhigte Bereich bei geringem Verkehr und überwiegender Aufenthaltsfunktion angeordnet. Die Gestaltung muss den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

C1.1 – Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Wormser Straße

Problem / Mangel:

Der verkehrsberuhigte Bereich in der Wormser Straße ist trotz niveaugleichen Ausbaus nicht als solcher erkennbar. Laut Teilnehmenden wird der Fußverkehr an den Rand gedrängt und es entsteht eine deutliche Trennung in Fahr- und Gehbahn. Zudem wird die Schrittgeschwindigkeit häufig nicht eingehalten. Die recht hohe Verkehrsbelastung und die vielen Stellplätze entsprechen ebenfalls nicht den Gestaltungsregeln eines verkehrsberuhigten Bereiches.

Abbildung 34: Verkehrsberuhigter Bereich in der Wormser Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Für die Förderung der Aufenthaltsqualität sollten Parkstände entfallen und umgenutzt werden (beispielsweise in Flächen für Auslagen der anliegenden Geschäfte oder Bestuhlung der Gastronomie, Sitzbänke, Spielgeräte oder Pflanzbeete). Um eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu erreichen, sollten durch o. g. Nutzungen mehrere Fahrbahnverswenkungen umgesetzt werden (unter Berücksichtigung des Lieferverkehrs, Müllabfuhr etc.). Zudem sollte der Bereich am Wormser Tor baulich umgestaltet werden, so dass die Trennung zwischen Fahr- und Gehbahn aufgehoben wird.

Ergänzend könnte die Fußgängerzone um den südlichen Teil der Wormser Straße sowie den westlichen Teil der August-Bebel-Straße erweitert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Siehe Exkurs: Verkehrsberuhigte Bereiche

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 35: Beispiele für die Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen



Quelle: Planersocietät | Karlsruhe (l.) und Baden-Baden (r.)

C1.2 – Umgestaltung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Nürnberger Straße**Problem /
Mangel:**

Die momentane Gestaltung der Nürnberger Straße macht nicht ersichtlich, dass dort ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet ist. Auf Grund des geraden Straßenverlaufs kann es zu erhöhten Geschwindigkeiten sowie einer untergeordneten Rolle des Fußverkehrs kommen. Die Straße ist zwar niveaugleich ausgebaut, dennoch wird der Anschein geweckt, dass eine Trennung in Fahrbahn und Seitenraum vorliegt. Pflanzkästen und Parkflächen sind in diesen Gehflächen untergebracht. Gemäß VwV-StVO sollte bei verkehrsberuhigten Bereichen nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund stehen und dies durch die Gestaltung des Straßenraums auch vermittelt werden.

Abbildung 36: Verkehrsberuhigter Bereich in der Nürnberger Straße



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

Die vorhandene Trennung in Fahrbahn und Seitenraum wird aufgehoben. Dazu muss die Oberflächengestaltung vereinheitlicht werden. Denkbar sind Markierungen zur optischen Hervorhebung und spielerischen Untermalung. Die Pflanzkübel müssen neu positioniert (beispielsweise alternierend) werden. Im Zuge der Neugestaltung kann die Aufenthaltsfunktion noch stärker in den Vordergrund gerückt werden und der verkehrsberuhigte Bereich mit Elementen der Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzgelegenheiten, Spielelemente) ausgestaltet werden.

Siehe Exkurs: Verkehrsberuhigte Bereiche und Maßnahme C2 – Gestaltung von Torsituationen

**Erläuterung
und Hinweise:**

Sitzgelegenheiten dienen nicht nur der Erholung, sondern sind ebenso ein Element, um mobilitätseingeschränkte Personen beim zu Fuß gehen zu unterstützen. Somit werden regelmäßige Erholungsmöglichkeiten geschaffen und längere Fußwege können zurückgelegt werden. Sitzgelegenheiten sind daher in überschaubaren Abständen zu installieren. Auf den Hauptrouten im Fußwegenetz sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein (vgl. FGSV 2002: 32; FGSV 2011: 60). In hochfrequentierten Bereichen ist die Dichte entsprechend der Nachfrage anzupassen. Diese sollten für unterschiedliche Nutzergruppen ausgestaltet sein.

Kinder haben spezifische Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Dieser sollte so attraktiv, erlebbar und aktivierend sein, dass Kinder gerne zu Fuß gehen. Neben der Berücksichtigung kognitiver und motorischer Fähigkeiten von Kindern in der Planung und Unterhaltung von Straßenräumen ist auch das bewegungsfördernde Wohnumfeld – als Aktionsraum – ein wichtiger Aspekt, um eine eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern (vgl. VM BW 2017: 15+23). Einzelne Spielelemente müssen nicht immer besonders groß sein und sind in vielen Fällen auch bei wenig Platz zu realisieren. Auf ihnen kann balanciert, gesprungen, gewippt oder gedreht werden. Einsatzgebiet können Schulwege, Wege zum Kindergarten, aber auch andere Quartierswege sein. In diesen Fällen dienen sie als aktivierende „Wegbegleiter“ und sollten in regelmäßigen Abständen aufgestellt werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiel für eine optische Kennzeichnung; Beispiel für alternierendes Grün



Quelle: Planersocietät | Stuttgart (l.) und Limburg (r.)

C2 – Gestaltung einer Torsituation in der Karolinenstraße

Problem / Mangel: Der Wechsel von der Tempo-30-Zone zu einem verkehrsberuhigten Bereich wird von einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht wahrgenommen. Zum einen wird das Schild durch die Büsche teilweise verdeckt und schlicht nicht wahrgenommen. Zum anderen fehlt eine veränderte räumliche Gestaltung, die den Wechsel deutlich macht. Dadurch kann es zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommen.

Abbildung 38: Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs in der Karolinenstraße



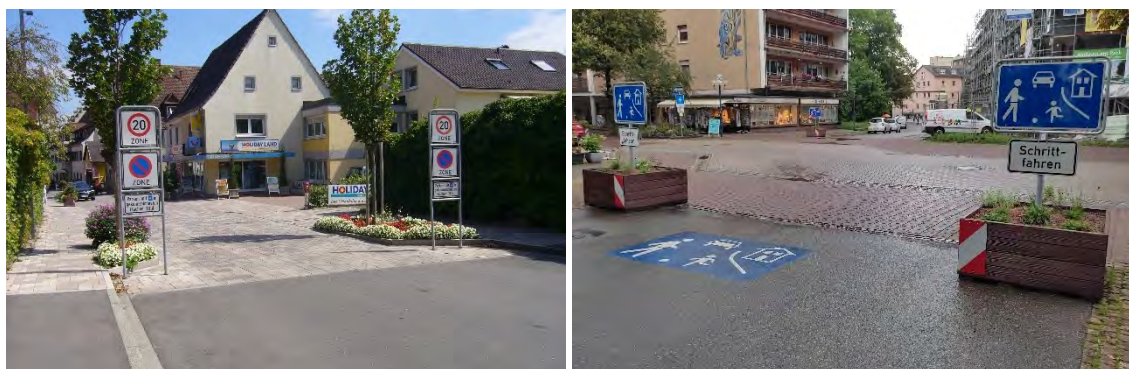
Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Die Änderung der Geschwindigkeitsbereiche sollte eindeutig dargestellt werden. Zu diesem Zweck wird am Übergangsbereich eine sogenannte Torsituation gestaltet. Diese kann aus baulichen Engstellen oder Oberflächenveränderungen am Beginn des Bereichs bestehen. Dadurch wird ein Wechsel der Geschwindigkeit klar erkennbar und es kommt zu einer Verkehrsberuhigung.

Erläuterung und Hinweise: *Optische Hervorhebungen, Aufpflasterungen, Versätze (z. B. Engstellen) und Fahrbahnverschwenkungen können installiert werden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Durch eine optische Hervorhebung von neuralgischen Punkten kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 39: Beispiele für Torsituationen



Quelle: Planersocietät | Bad Krotzingen (l.) und Bad Dürkheim (r.)

Weitere Einsatzorte: Die Gestaltung von Torsituationen empfiehlt sich an allen verkehrsberuhigten Bereichen, beispielsweise in der Nürnberger Straße und Stern gasse.

C3 – Gehwegparken unterbinden

**Problem /
Mangel:**

In der Mörscher Straße parken die Autos auf dem Gehweg. Dadurch wird die Gehwegbreite erheblich eingeschränkt und zu Fuß Gehende müssen eventuell auf die Straße ausweichen. Die Mörscher Straße liegt im direkten Schulumfeld und in unmittelbarer Nähe zum Friedhof, weshalb mit besonders schutzbedürftigen Personengruppen gerechnet werden muss.

Abbildung 40: Gehwegparken in der Mörscher Straße



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

Die Stadt Frankenthal duldet Gehwegparken, solange eine Restbreite von 1,50 m gewährleistet wird. An dieser Stelle kann diese Vorgabe nicht eingehalten werden, da der Stromkasten den Gehweg zusätzlich einengt. Daher muss mindestens der letzte Parkstand, besser die Parkstände bis zur nächsten Kreuzung, entfallen. Um dies sichtbar zu machen, können die zulässigen Parkstände auf dem Gehweg markiert werden. Allerdings sollte zunächst geprüft werden, ob eine Anordnung auf der Fahrbahn möglich ist, da legales Gehwegparken immer einen Komfort- und Sicherheitsverlust für den Fußverkehr bedeutet.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Einschränkungen durch legales wie auch illegales Gehwegparken sind ein Problem des Fußverkehrs und beeinträchtigen den Gehkomfort, nicht selten sogar die Sicherheit der zu Fuß Gehenden erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote entbehrlich macht. Kommunen obliegt die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von zu Fuß Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt“ (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen). Eine genaue, zu erhaltende Restbreite ist demnach nicht definiert. Ein Problem ist, dass auf dem Gehweg abgestellte Kfz im Falle der kommunalen Legalisierung keine Ordnungswidrigkeit darstellen, die Sicherheit und den Komfort von zu Fuß Gehenden jedoch erheblich einschränken. Viele Kommunen definieren deshalb eigene Restbreiten, die sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die 2,50 m unterschreitet, ist jedoch eine Einschränkung für zu Fuß Gehende (vgl. FGSV 2002). Im Falle einer definierten Restbreite ist diese in der gesamten Kommune in allen Straßen und Ortsteilen gültig. Bevor Gehwegparken mit dem VZ 315 StVO legalisiert wird, bedarf es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft). Sollte ein legales Gehwegparken realisiert werden, sind neben dem entsprechenden Zeichen aus der

StVO auch deutliche Markierungsarbeiten sinnvoll. Dabei ist auf eine gut erkennbare und geordnete Kennzeichnung zu achten. Möglich sind hierbei Markierungen auf dem Gehweg und/oder der Fahrbahn, die als Linien, Klammern oder Boxen aufgetragen werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 41: Beispiele für markierte Parkstände



Quelle: Planersocietät | Ladenburg (l.) und Frankenthal (r.)

Weitere Einsatzorte:

Die Einhaltung der Restbreite von 1,50 m sollte im gesamten Stadtgebiet überprüft und eingehalten werden. Anschließend gilt es, mit Markierungsarbeiten das Parken auf dem Gehweg zu unterbinden bzw. legalisieren.

C4 – Verkehrsschilder anpassen

**Problem /
Mangel:**

An mehreren Stellen im Stadtgebiet besteht Verbesserungspotential bei den Verkehrsschildern. Teilweise sind diese schlecht positioniert und dadurch nicht gut sichtbar. Andere sind nicht richtig oder wurden nach Stadtfesten falsch angebracht. Darüber hinaus gibt es auch einige Verkehrsschilder, die überflüssig sind, da es zu einer Doppelbeschilderung kommt.

Abbildung 42: Doppelbeschilderung in der Wormser Straße



Quelle: Planersocietät

**Handlungs-
vorschlag:**

Je nach Situation sollten verschiedene Maßnahmen verfolgt werden:

1. Karolinenstraße:
Damit das VZ 325.1 von den Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird, sollte regelmäßig das Grün geschnitten werden. Darüber hinaus kann darüber nachgedacht werden, das Schild umzuplatzieren, um eine Torsituation zu schaffen und auf den verkehrsberuhigten Bereich aufmerksam zu machen (siehe Maßnahme C2)
2. Rathausplatz/Wormser Straße:
Nach dem Strohutfest wurden einige Verkehrszeichen falsch herum wieder angebracht. Um dies zu verhindern, sollte die zuständige Straßenverkehrsbehörde regelmäßig eingewiesen werden. Anschließend sollte nach Stadtfesten zukünftig zügig kontrolliert werden, ob die Schilder richtig sind und diese ggf. anpassen.
3. Karolinenstraße:
Die Karolinenstraße ist mit dem VZ 357 als Sackgasse gekennzeichnet. Da sich jedoch dahinter ein Geh- und Radweg anschließt, sollte das Schild mit dem VZ 357-50 (Rad- und Fußverkehr durchlässig) ausgetauscht werden.
4. Verkehrsberuhigte Bereiche:
Viele der verkehrsberuhigten Bereiche sind mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h beschildert. Dies ist zum einen nicht korrekt, da innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs Schrittgeschwindigkeit herrscht, zum anderen gibt es laut dem Katalog der Verkehrszeichen kein Verkehrszeichen für 7 km/h. Darüber hinaus schreibt das VZ

325.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs) bereits Schrittgeschwindigkeit vor. Das Verkehrszeichen für 7 km/h sollte entfernt werden.

Erläuterung *Eine klare Kennzeichnung ist für alle Verkehrsteilnehmenden entscheidend, um*
und Hinweise: *die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 43: Beispiel für die Beschilderung einer durchlässigen Sackgasse



Quelle: Planersocietät | Stuttgart

Weitere Einsatzorte: Der richtige Einsatz von Verkehrszeichen ist im gesamten Stadtgebiet zu überprüfen.

C5 – Gefahrenstelle Lauergasse/Turnhallstraße verbessern

Problem / Mangel:

Die Lauergasse wird von Autofahrenden als Abkürzung genutzt, um die rote Ampelphase zu umgehen. Dadurch entstehen teilweise gefährliche Überholvorgänge, bei denen zu Fuß Gehende häufig übersehen werden.

Abbildung 44: Knotenpunkt Turnhallstraße und Lauergasse



Quelle: Google Maps

Handlungsvorschlag:

Um das Überholen von wartenden Autos in der Turnhallstraße zu vermeiden, sollte die Ampelanlage vor der Lauergasse wiederholt werden. So ist ein Rechtsabbiegen bei roter Ampelphase nicht erlaubt und die Überholvorgänge werden unterbunden.

Erläuterung und Hinweise:

Laut StVO §5 Satz 3 darf bei unzulässiger Verkehrslage nicht überholt werden. Zudem muss der Überholende sich so verhalten, dass der nachfolgende Verkehr nicht gefährdet ist. (StVO §5 Satz 4).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 45: Beispiel für eine Wiederholung der Ampelanlage vor einem Kreuzungsarm



Quelle: Planersocietät | Hüfingen

4.4 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)

Fußverkehr wird oft nicht als Mobilität gesehen und daher in seiner Bedeutung unterschätzt. Ziel der Kommunikation muss also sein, den Fußverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität sichtbar zu machen und seine vielfältigen, wichtigen Rollen in Städten und Gemeinden hervorzuheben: Mehr Fußverkehr ist gut für unsere Lebensqualität und unser Gemeinwesen. Gleichzeitig sollten die Anforderungen an einen sicheren und attraktiven Fußverkehr deutlich betont werden, um die Akzeptanz der entsprechenden Maßnahmen zu erhöhen.

Neben der Bewusstseinsbildung gilt es, die spezifischen Anforderungen für einen sicheren und attraktiven Fußverkehr zu kommunizieren. Dies umfasst die Vermittlung der Notwendigkeit von Maßnahmen wie sichere Querungen, beleuchtete Wege und verkehrsberuhigte Zonen. Durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen wird nicht nur die Akzeptanz von Projekten gesteigert, sondern auch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dies entspricht dem Leitgedanken, dass mehr Fußverkehr nicht nur gut für unsere Städte, sondern auch für das Gemeinwesen ist (VM BW 2022: 28).

D1 – Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen

Problem / Mangel:

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis darüber, dass sie den Fußverkehr einschränken. Insbesondere Falschparken, in den Gehweg reichendes Grün oder auf dem Gehweg abgestellte Mülltonnen schränken die Sichtfelder und die Gehwegbreite stark ein. Der Komfort und die Sicherheit von zu Fuß Gehenden wird so meist unbewusst stark eingeschränkt.

Abbildung 46: Mülltonne auf dem Gehweg in der Lindenstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit sollte zu aktuellen Themen (z. B. Heckenchnitt, Laub) und den allgemeinen Belangen des Fußverkehrs stattfinden. Dabei sollten die Anforderungen des Fußverkehrs an den Straßenraum erklärt und dafür sensibilisiert werden. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass verschiedene sowie neue Medien und Wege gewählt werden, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen. Bei örtlichen Problemen können zudem Infobroschüren oder -zettel verwendet werden, um die betroffenen Personen direkt zu erreichen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 47: Beispiel für Sensibilisierung zum Heckenchnitt; Beispiel für Sensibilisierung zur Barrierefreiheit



Quelle: Leinfelden-Echterdingen (l.) und Planersocietät (r.)

D2 – Steigerung der Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radverkehr**Problem /
Mangel:**

Beim Speyerer Tor kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Da der Weg zur Lichtsignalanlage führt, ist eine alternative Führung des Radverkehrs nicht möglich.

Abbildung 48: Gemeinsamer Geh- und Radweg am Speyerer Tor



Quelle: Planersocietät

**Handlungsvor-
schlag:**

Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg können Markierungen die Aufmerksamkeit steigern und die gemeinsame Nutzung hinweisen. Allgemein können Kampagnen zur besseren Rücksichtnahme zu einem guten Miteinander zwischen dem Fuß- und Radverkehr beitragen (vgl. Maßnahme D1). Wichtig sind hierbei eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Durch die Geschwindigkeitsunterschiede der Verkehrsarten (z. B. durch Pedelecs) und bei höherem Verkehrsaufkommen einer Verkehrsart besteht ein besonderes Konfliktpotenzial. Dieses tritt vor allem im Seitenraum bei zu geringen Breiten (z. B. für den Radverkehr freigegebene Gehwege VZ 239 StVO in Verbindung mit VZ 1022-10 StVO sowie gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radwege VZ 240 bzw. 241 StVO) sowie in Fußgängerzonen (VZ 242.1 StVO) sowie eigenständigen Fußwegen (VZ 239 StVO) auf.

Grundsätzlich ist ein Miteinander statt Gegeneinander und eine gegenseitige Rücksichtnahme nach § 1 StVO anzustreben. Dies kann u. a. durch Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden (Siehe Maßnahme D1). In Bereichen mit erhöhtem Konfliktpotenzial sollten die Verkehrsarten getrennt werden. Durch eine stärkere Trennung und eine Führung des Radverkehrs auf geeigneten Führungsformen auf der Fahrbahn, können breitere und attraktivere Gehbereiche entstehen. Sofern dies in der Gesamtabwägung vertretbar ist, können für eine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs auch Kfz-Stellplätze oder Fahrspuren entfallen, ggf. muss auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nach § 45 StVO geprüft werden.

Durch bzw. über stark vom Fußverkehr frequentierte Bereiche wie Fußgängerzonen oder eigenständige Fußwege sollten grundsätzlich keine Hauptrouten des Radverkehr geführt werden. Denn sind diese für den Radverkehr freigegeben, ist

dort das Radfahren nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt, zudem müssen Radfahrende auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen und dürfen diesen nicht gefährden. Da ein zügiges Radfahren in diesen Bereichen nicht möglich ist, sollten Markierungen mit Hinweisen zur gegenseitigen Rücksichtnahme eingesetzt werden. Zudem empfiehlt es sich, für den Radverkehr eine Alternative anzubieten, auf der ein schnelleres Fahren möglich ist.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 49: Beispiele für Markierungen zur Rücksichtnahme



Quelle: Planersocietät | Frankfurt (l.) und Kronach (r.)

Weitere Einsatzorte:

In Frankenthal kommt es an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Häufig weicht der Radverkehr auf den Gehweg aus, weil die Bedingungen für den Radverkehr im vorgesehenen Mischverkehr nicht ideal sind oder die Radverkehrsführung nicht eindeutig ist. Auch hier können Markierungen oder Schilder zur Sensibilisierung beitragen. Es sollte immer geprüft werden, ob eine Verbesserung der Radverkehrsführung möglich ist. Die flächige Anwendung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist für den Radverkehr vorteilhaft, da die Durchschnittsgeschwindigkeiten von Kfz und Fahrrad nicht mehr stark differieren. Daher ist eine Führung im Mischverkehr bei Tempo 30 anzustreben. Piktogrammketten auf der Fahrbahn können die Aufmerksamkeit der Autofahrenden steigern.

Auch in der Fußgängerzone kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Zwischen 20 und 7 Uhr ist der Radverkehr dort freigegeben, allerdings fahren auch tagsüber Radfahrende in der Fußgängerzone. Parallel zu der Fußgängerzone sollten Achsen für den Radverkehr gestärkt werden, z. B. in der Carl-Theodor-Straße oder Schmiedgasse. Zur Reduzierung der Konflikte in der Fußgängerzone wird empfohlen, an den Zugängen/Rändern gut erreichbare, umfangreiche und komfortable Radabstellanlagen einzurichten (Beispiel Willy-Brandt-Anlage).

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks konnten nicht alle potenziellen Problemlagen des Fußverkehrs in Frankenthal betrachtet werden. Die betrachteten Maßnahmenvorschläge sind nachfolgend zeitlich eingeordnet. Der Partizipationsansatz des Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten geschaffen: demnach sollten die diskutierten Maßnahmenvorschläge umgesetzt oder transparent geprüft werden. Insbesondere die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenvorschläge sollten dabei im Fokus stehen, ohne die bedeutsamen längerfristigen Maßnahmenvorschläge aus dem Blick zu verlieren.

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfordert zum Teil die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte, die Klärung der Finanzierung, etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Ebenso erfolgt eine Umsetzung entsprechend den vorhandenen Kapazitäten innerhalb der Verwaltung, die die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen.

Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfeld Querungen (A)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
A1 Gehwegnasen einrichten	Gehwegnase an der Schmiedgasse einrichten	Markierungen		baulich
	Prüfung der Anordnung eines Fußgängerüberwegs			
	Gehwegnase an der Kanalstraße einrichten	Markierungen		baulich
A2 Verringerung der Querungsdistanz	Vorgezogene Seitenräume in der Elisabethstraße einrichten	Markierungen		baulich
A3 Querungsstelle verbessern	Grenzmarkierung am Foltzring verlängern			
A4 Ampelphasen überprüfen	Prüfung der Verlängerung der Freigabezeit der Ampeln			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
B1 Bodenindikatoren korrigieren	Anpassung der Bodenindikatoren der Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg			
	Einrichtung einer Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)			
B2 Querung mit Bodenindikatoren ausstatten	Einrichtung einer Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord) an der Mörscher Straße			
	Erstellen einer Matrix zur Priorisierung			
B3 Bordsteine absenken	Bordsteine absenken (ggf. mit Doppelbord)			

B4 Engstelle beseitigen	Hindernisse (Parkautomat, Mülleimer, ggf. Auslagen) umplatzieren			
	Engstelle durch Poller vor der Zwölf-Apostel-Kirche beseitigen			
B5 Grünpflege und Sauberkeit	Regelmäßige Pflege von fußwegbegleitendem Grün	Daueraufgabe		
B6 Anschluss Fußweg Lauergasse	Einrichtung einer Bordsteinabsenkung			
	Prüfung einer Verbreiterung des Gehwegs			
	Prüfung einer Einbahnstraße			
B7 Gestaltung von Hindernissen	Stadtmobiliar mit Kontrasten ausstatten			
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (C)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
C1 Umgestaltung verkehrsberuhigte Bereiche	Parkstände umnutzen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs durch Fahrbahnverschwenkungen in der Wormser Straße			
	Bauliche Umgestaltung am Wormser Tor			
	Umgestaltung der Nürnberger Straße durch Vereinheitlichung der Oberflächengestaltung			
	Ergänzung von Elementen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität			
C2 Gestaltung einer Torsituation	Gestaltung einer Torsituation in der Karolinenstraße			
C3 Gehwegparken unterbinden	Prüfung von Anordnung der Parkstände auf der Fahrbahn			
	Zulässige Parkstände auf dem Gehweg markieren			
C4 Verkehrsschilder anpassen	Karolinenstraße: Grün um das VZ 325.1 schneiden, Prüfung der Umplatzierung des Schildes			
	Rathausplatz/Wormser Straße: Prüfung der Anbringung der Schilder	Daueraufgabe		
	Karolinenstraße: VZ 357 durch VZ 357-50 austauschen			
	Verkehrsberuhigte Bereiche: Entfernung des Verkehrszeichens für 7 km/h			
C5 Gefahrenstelle Lauergasse verbessern	Ampelanlage vor der Lauergasse wiederholen			
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig

D1 Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen	Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr durch verschiedene Medien	Daueraufgabe		
D2 Steigerung der Rücksichtnahme Fuß- und Radverkehr	Steigerung der Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme durch Markierungen			

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind auch die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in Frankenthal getan.

Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr in Frankenthal erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Einsatz einer Personalstelle, Beauftragte
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Förderung der Barrierefreiheit

Grundsätzlich gilt: Fußverkehrsförderung ist ein Gewinnerthema – jedoch nur, wenn sie beherzt und konsequent umgesetzt wird. Das umfasst auch die Bereitschaft, Flächen zugunsten des Fußverkehrs umzuverteilen.

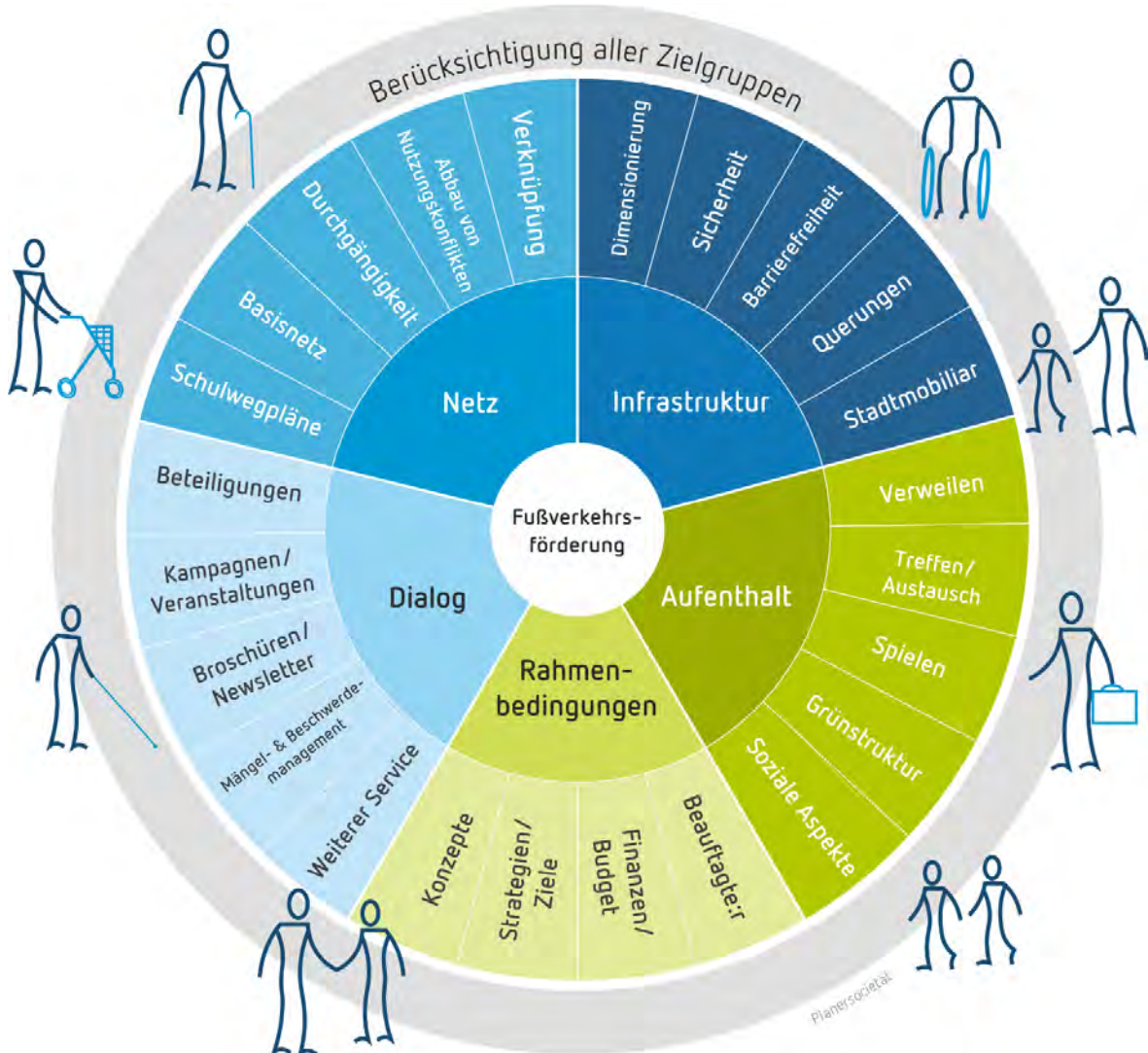
Für die Förderung des Fußverkehrs, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und um die vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Frankenthal zu erreichen, muss die Kommune ausreichende Haushaltsmittel bereitstellen. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), das ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**, das sich für die Gesamtstadt anbietet. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit eignet sich das Format der **Begehung** (ähnlich den Fußverkehrs-Checks) oder **offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort und unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Frankenthal haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines/einer ausgebildeten Auditors/Auditorin zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und stadtstruktureller Situationen eine Herausforderung (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 50: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 4.5. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmen voneinander abhängig sind. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung.

Der Fußverkehrs-Check in Frankenthal ist ein erster Schritt bzw. ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung, dem weitere Schritte folgen müssen. Diese sind zum einen die Umsetzung/Prüfung der in Kapitel 4 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 5 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr. Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage für bessere Bedingungen des Fußverkehrs in Frankenthal.

Während der Begehungen und Workshops konnten auf dem begrenzten Bereich verschiedene Stärken und Schwächen identifiziert werden, die als Grundlage für konkrete Verbesserungsmaßnahmen dienen. Zu den positiven Aspekten zählen die guten Rahmenbedingungen für eine fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt sowie zahlreiche gesicherte Querungsanlagen. Darüber hinaus gibt es viele Bemühungen, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch kleinere Maßnahmen wie temporäre Baumkübel oder Spielmöglichkeiten weiter zu steigern. Im gesamten Innenstadtbereich gibt es verkehrsberuhigende Maßnahmen wie streckenbezogenes Tempo 30, Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche. Gleichzeitig ist diese Verkehrsberuhigung häufig nicht in der Gestaltung des Straßenraumes sichtbar, sodass Geschwindigkeiten nicht eingehalten werden und der Fußverkehr an den Rand gedrängt wird. Insbesondere Belange der Barrierefreiheit können noch stärker berücksichtigt werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen reichen von kurzfristigen Eingriffen, wie das Entfernen von Pollern oder die Fortsetzung einer Grenzmarkierung, bis hin zu langfristigen Projekten wie der Umgestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen. Die Vorschläge wurden unter enger Einbindung der Bürgerschaft und relevanter Akteurinnen und Akteure erarbeitet und priorisiert, wodurch eine hohe Akzeptanz und Umsetzbarkeit sichergestellt werden kann. Die zahlreichen Beiträge und angeregten Diskussionen der Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks bekräftigen das große Interesse am Fußverkehr.

Durch die umfassende Beteiligung kann die Relevanz des Fußverkehrs als nachhaltige, sichere und gesundheitsfördernde Mobilitätsform gestärkt werden. Häufig fehlt Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Herausforderungen des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden. Der Fußverkehrs-Check in Frankenthal ist hier ein wichtiger Schritt, um eine Kultur der eigenständigen und sicheren Mobilität zu fördern.

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bieten nicht nur kurzfristige Verbesserungen, sondern legen auch den Grundstein für eine strategische, langfristige Fußverkehrsförderung. Damit kann Frankenthal einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende leisten und gleichzeitig eine höhere Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger schaffen.

7 Quellen

DIMR 2018 - Deutsches Institut für Menschenrechte: Selbstbestimmt unterwegs in Berlin - Bericht zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen aus menschen-rechtlicher Perspektive. Berlin, 2018.

DIN 18040-3 2014: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Berlin, 2014.

DIN 32984 2023: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin, 2023.

DIN 32975 2009: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung. Berlin, 2009.

FGSV 2002 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.

FGSV 2006 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

FGSV 2015 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinie für Lichtsignalanlagen. Köln, 2015.

Mühr, Wendelin (2021): Im Detail – Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume, Teil 1: Erschließung öffentlicher Raum, Fulda.

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017

WM BW 2022 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Auf die Füße fertig los – Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Stuttgart 2022

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Frankenthal aufbereitet und dokumentiert. Sie sind Grundlage der Inhalte der vorangestellten Kapitel und sollen der Kommune weitere Anregungen für eine künftige Entwicklung im Fußverkehr liefern.

8.1 Auftaktworkshop (02.06.2025)

Ort: JM-Center

Datum: 02. Juni 2025

Uhrzeit: 17:30 – 19:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 23 Teilnehmende

Darunter: Frau Köchling (Wirtschaftsförderin), Herr Schönhardt (Bereichsleitung Ordnung und Umwelt), Herr Dr. Kattler (Leitung Stabsstelle Stadtentwicklung), Herr Seifert (Stabsstelle Stadtentwicklung), Vertretende des Stadtrates

Planersocietät: Frau Engelmann

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz in Frankenthal fand am Montag, den 2. Juni 2025 um 17:30 Uhr im 7. OG des JM-Centers statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 23 Personen zusammen, darunter Bürgerinnen und Bürger, Verwaltungsmitarbeitende, Vertretende aus der Politik und der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Präsentation
 - I. Was ist der Fußverkehrs-Check?
 - II. Einblicke in das Thema Fußverkehr
 - III. Handlungsfelder der Fußverkehrs-Checks
3. Arbeitsphase: Themenwünsche und Problemstellen in der Kommune
4. Ausblick und Verabschiedung

Begrüßung und Präsentation

Frau Jessica Köchling begrüßt die anwesenden Personen und erklärt kurz die Fußverkehrs-Checks. Sie erläutert, dass die Stadt Frankenthal ein ISEK erstellt hat, indem auch einige Punkte den Fußverkehr betreffen. Darüber hinaus gab es 2018 eine erste Analyse des Fußverkehrs durch ein gutachterliches Büro.

Jule Engelmann von der Planersocietät begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden. Sie erläutert in ihrem Vortrag die Ziele und den Ablauf des Fußverkehrs-Checks. Hauptziel ist dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu geben, Verwaltung, Politik und Bürgerschaft für das Thema zu sensibilisieren und somit zu erreichen, dass die Belange des Fußverkehrs politisch und planerisch umfassende Berücksichtigung finden. In ihrem Vortrag zeigt Frau Engelmann mögliche Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check auf: Barrierefreiheit, Schulwegesicherheit und Aufenthaltsqualität. Sie betont außerdem die unterschiedlichen Belange der Zielgruppen im Fußverkehr, besonders die der vulnerablen Gruppen (Kinder, Seniorinnen und Senioren und Menschen mit Behinderung).

Arbeitsphase und Diskussion

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops wurden aufgefordert, die aus ihrer Sicht gefährlichen oder unattraktiven Bereiche auf einer vorbereiteten Karte zu zeigen und zu erläutern. Ebenso hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Bereiche hervorzuheben, welche aus ihrer Sicht positiv zu bewerten sind oder gewisse Potenziale besitzen, durch die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden können.

Da die Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren“ stattfinden, sind die Begehungen auf den Bereich um die Innenstadt fokussiert. Der Verwaltung war es zudem wichtig, die Schulwege zu betrachten, daher befinden sich auch mehrere Schulen im Untersuchungsgebiet. Die Teilnehmenden hatten jedoch die Möglichkeit, weitere Situationen im Stadtgebiet zu schildern, sodass sämtliche Problemstellen gesammelt werden. Einige Situationen in der Innenstadt können auch auf andere Stellen im Stadtgebiet übertragen werden und sollen exemplarisch betrachtet werden.

Abbildung 51: Ergebnis der Diskussion zu Problemstellen im Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden eingebracht:

- An der Kreuzung Wormser Straße/Schmiedgasse wird sich auf der westlichen Seite ein Fußgängerüberweg gewünscht. Ein Teilnehmer berichtet von der Idee, den verkehrsberuhigten Bereich über die Schmiedgasse zu führen, sodass zu Fuß Gehende an dieser Stelle nicht benachteiligt werden. Außerdem wird bemängelt, dass sich nicht immer an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten wird und viel Lieferverkehr verkehrt.
- In der Fußgängerzone kommt es laut den Teilnehmenden immer wieder zu Konflikten mit dem Radverkehr, da diese zu den Randzeiten für den Radverkehr freigegeben ist. Eine Teilnehmerin mit Geheinschränkung berichtet, dass das Kopfsteinpflaster nach Regen oder

durch Laub sehr rutschig werden kann.

- Die öffentliche Toilette am Rathausplatz wird positiv wahrgenommen.
- Viele Straßen, die an die Fußgängerzone anschließen, sind laut den Teilnehmenden stark vom Kfz-Verkehr belastet und haben schmale Gehwege.
- Die Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen am Europaring werden als zu kurz beschrieben.
- Die Lauergerasse wird laut Teilnehmenden von Kfz-Fahrenden als Abkürzung genutzt, um die kurze Ampelphase zu umgehen. Zu Fuß Gehende, die diese queren, werden dabei häufig übersehen.
- In der Speyerer Straße werden Engstellen durch Supermarktauslagen, Sitzgelegenheiten und Blumenkübel angemerkt.
- Die Teilnehmenden berichten von Nutzungskonflikten zwischen zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden und dem Radverkehr in der Mörscher Straße, insbesondere direkt vor der Realschule.
- In den Parkanlagen Willy-Brandt-Anlage und Adolf-Metzner-Anlage wird die mangelnde Sauberkeit, z. B. morgens, bemängelt.
- Grundsätzlich werden die Parkanlagen aber positiv empfunden, insbesondere die Fitnessgeräte in der Adolf-Metzner-Anlage.
- Der Gehweg der nördlichen Schnurrgrasse wird so schmal, dass er nicht mehr nutzbar ist.
- Eine fehlende Querung wird zwischen Jahnplatz und dem CongressForum Frankenthal angemerkt. Es gibt zwar gesicherte Querungsanlagen im Norden und Süden, diese werden jedoch vom Jahnplatz kommend, häufig nicht genutzt. Da sich auf der anderen Straßenseite eine Musikschule befindet queren auch häufig Eltern mit Kindern an dieser Stelle „wild“.
- Es wird angemerkt, dass der Radverkehr im Nachtweideweg teilweise auf dem Gehweg stattfindet.
- Der Fußgängerüberweg in der Rheinstraße wird laut Teilnehmenden häufig von Kfz-Fahrenden übersehen.
- Der nördliche Gehweg der Schmiedgasse entlang der Adolf-Metzner-Anlage ist stark zugewachsen und wird dadurch in seiner Nutzbarkeit eingeschränkt.
- Teile der Mörscher Straße sind ein getrennter Geh- und Radweg. Da beide Wege sehr schmal sind, berichtet ein Teilnehmer von wiederkehrenden Konflikten zwischen den Nutzenden.
- Die Beleuchtung in der Elisabethstraße wird als unzureichend empfunden.
- Am Speyerer Tor kommt es laut den Teilnehmenden zu Nutzungskonflikten mit dem Radverkehr.
- Das Problem der Elterntaxi wird an allen Schulstandorten geschildert.
- Die Fußgängerzone und die gute fußläufige Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen werden

sehr positiv empfunden.

- Der getrennte Geh- und Radweg in der Zuckerfabrikstraße wird ebenfalls positiv wahrgenommen.

Ausblick und Verabschiedung

Frau Engelmann bedankt sich zum Abschluss bei den Teilnehmenden für die Beteiligung und erläutert, dass sie aufbauend auf den Anmerkungen die Begehungsrouten entwickeln wird. Die Treffpunkte werden über die Webseite der Stadt Frankenthal bekanntgegeben. Sie informiert die Teilnehmenden über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Frankenthal und lädt die Teilnehmenden herzlich zu den Begehungen am 26. Juni 2025 (18-20 Uhr) und 30. Juni 2025 (18-20 Uhr) sowie zum Abschluss-Workshop am 8. September 2025 ab 17:30 Uhr ein.

8.2 Erste Begehung (26.06.2025)

Treffpunkt: Rathausplatz

Datum: 26. Juni 2025

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 19 Teilnehmende

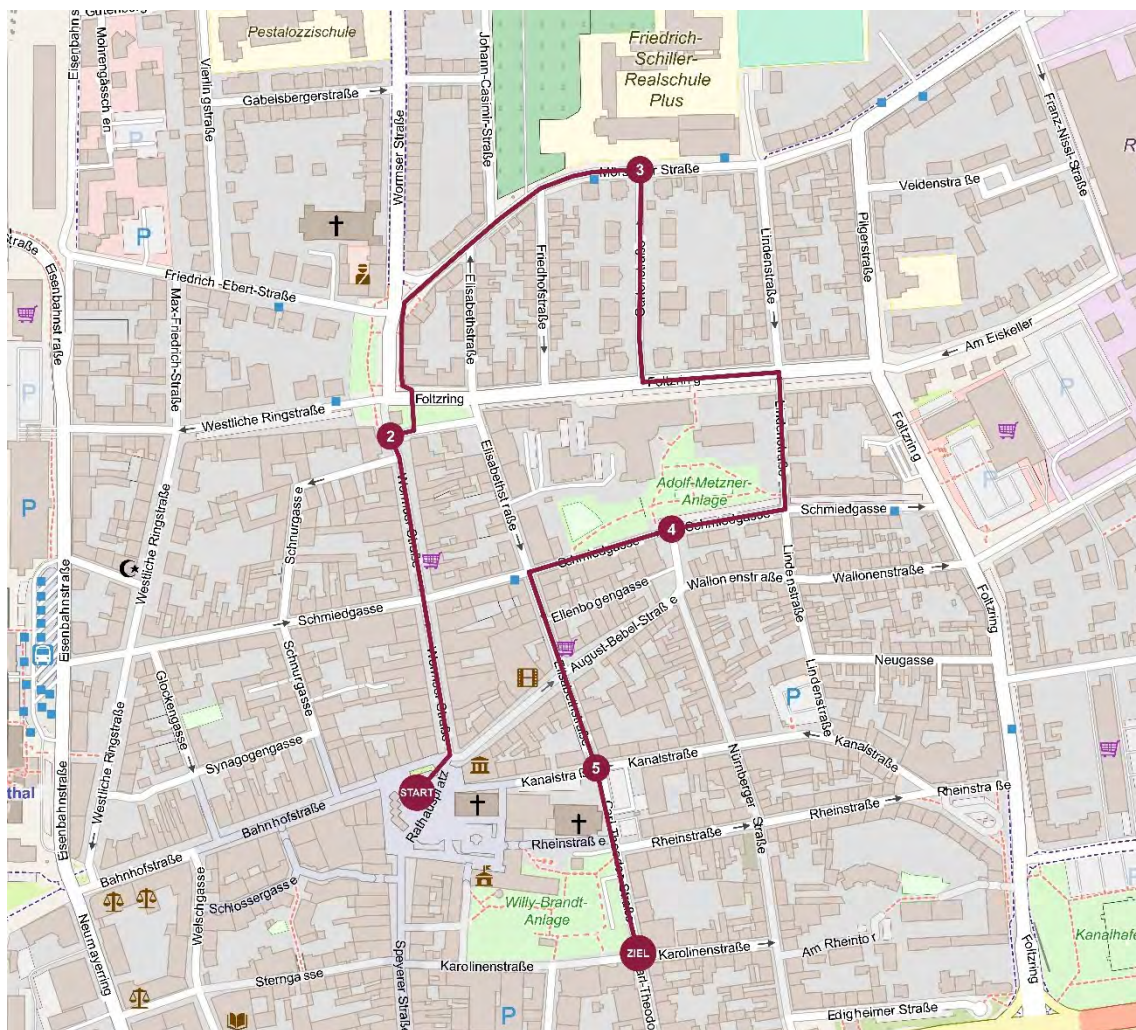
Darunter: Frau Köchling (Wirtschaftsförderin), Herr Schönhardt (Bereichsleitung Ordnung und Umwelt), Herr Dr. Kattler (Leitung Stabsstelle Stadtentwicklung), Herr Seifert (Stabsstelle Stadtentwicklung), Vertretende des Stadtrates

Planersocietät: Frau Engelmann, Herr Elsner

Am Donnerstag, den 26.06.2025, fand die erste öffentliche Begehung der Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz in Frankenthal statt. Die Route und deren Stationen wurde vorab im Auftaktworkshop erarbeitet. Sie beleuchtet neben den Punkten entlang der Begehungsstrecke auch repräsentativ Themen, die gleichermaßen auch an anderen Stellen im Stadtgebiet eine Rolle spielen. Die Begehung startete um 18 Uhr am Rathausplatz und endete gegen 19:45 Uhr an der Willy-Brandt-Anlage. Im Verlauf der Route wurden 6 Stationen eingeplant:

- Rathausplatz
- Wormser Tor
- Friedrich-Schiller-Realschule
- Eingang Adolf-Metzner-Anlage
- Kreuzung Kanalstraße/Elisabethstraße/Cal-Theodor-Straße
- Eingang Willy-Brandt-Anlage

Abbildung 52: Routenverlauf und Stationen der ersten Begehung



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Begrüßung

Zu Beginn begrüßt Frau Engemann die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Gesamtvorhaben kurz vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Verlauf der Begehungsrouten und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Sie betont, dass durch die Begehung exemplarisch Problemstellen sowie mögliche Lösungsansätze aufgezeigt werden sollen, die sich auch auf andere Stellen in Frankenthal übertragen ließen. Das Hervorheben von Positivbeispielen sei ebenso von Bedeutung. Für die Begehung wird ein Rollator zur Verfügung gestellt, um die Teilnehmenden für Problemstellen für Mobilitätseingeschränkte zu sensibilisieren.

Station 1: Rathausplatz

Der Rathausplatz gilt als zentraler Knotenpunkt in der Innenstadt und dient als Verbindungselement zwischen den Einkaufsstraßen Wormser Straße, Bahnhofstraße und Speyerer Straße. Zudem wird der Rathausplatz häufig als zentraler Veranstaltungsort genutzt.

Die Teilnehmenden kritisieren den Bodenbelag auf dem Rathausplatz (vgl. Abbildung 53). Durch das Kopfsteinpflaster sei die Querung des Platzes für Personen mit rollendem Hilfsmittel holprig.

und somit unangenehm. Zudem wird die rutschige Oberfläche der Steine bei Regen oder Schnee angesprochen, weshalb der Platz von einigen Personengruppen zu diesen Wetterlagen gemieden wird. Eine Teilnehmerin mit Seheinschränkung erklärt, dass der Platz selbst keine Orientierung bietet und die äußeren Leitlinien während der Öffnungszeiten der umliegenden Geschäfte durch deren Auslagen versperrt sind.

Frau Engelmann erläutert, dass ein Komfortweg bei der direkten Querung des Platzes geheingeschränkten Personen helfen würde. Dabei werden große, ebene Platten auf einem Streifen verlegt. Jedoch müssen gestalterische Aspekte, um das Muster des Rathausplatzes nicht zu zerstören, berücksichtigt werden. Eine komplette Umgestaltung des Platzes wird von den Teilnehmenden nicht in Erwägung gezogen.

Abbildung 53: Oberflächenbelag auf dem Frankenthaler Rathausplatz



Quelle: Planersocietät

Station 2: Wormser Tor

Vom Rathausplatz führt die Route über die Wormser Straße zum Wormser Tor. Die Wormser Straße wurde vor vielen Jahren zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet. Die Teilnehmenden kritisieren, dass der Kfz-Verkehr dort sehr präsent ist und die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. Ein Anwohner berichtet, dass insbesondere nachts dort schnell und laut gefahren wird. Verschiedene Arten von Straßenmobiliar engen den Seitenraum ein und beeinträchtigen dessen Nutzung (vgl. Abbildung 54). Trotz dessen nutzen die Teilnehmenden laut eigener Aussage ausschließlich den Seitenbereich zum Gehen, da der Kfz-Verkehr zu do-

minant ist. Laut den Teilnehmenden seien die mit der Umgestaltung der Wormser Straße verbundenen Vorschriften nie wirklich angekommen. Frau Engelmann erläutert, dass die Gestaltung der Straße mit der zulässigen Geschwindigkeit übereinstimmen muss. Durch gestalterische Elemente wie die versetzte Anordnung von Parkständen oder weitere Elemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, kann die Geschwindigkeit gesenkt werden. Ein Anwohner schlägt vor, die Durchfahrt der Wormser Straße / August-Bebel-Straße in den Abend- und Nachtstunden zu beschränken und nur für Anwohnende zu öffnen.

Abbildung 54: Seitenraum der Wormser Straße



Quelle: Planersocietät

Die Wormser Straße wird durch die Schmiedgasse getrennt. Der direkt vor der Kreuzung markierte Parkstand schränkt die Sichtbeziehungen ein. Als Lösung schlägt Frau Engelmann eine Gehwegnase vor, um die Querungsdistanz zu verringern und die Sichtbeziehungen wiederherzustellen. Dabei wird der Gehweg der südlichen Schmiedgasse bis vor die Parkstandbegrenzung gezogen.

Eine Person mit Sehbehinderung bemängelt, dass es keinerlei taktile Hindernisse auf eine Querungssituation gebe und durch den abgesenkten Bordstein die Querung nicht ersichtlich sei. Darüber hinaus stellen die alten Ampelmasten ein unnötiges Hindernis dar.

Der Teil der Wormser Straße südlich des Wormser Tors ist zwar als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, allerdings gibt es eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen. Ein Teilnehmer schlägt die Weiterführung des hellen Fahrbahnbelags bis zum Wormser Tor als Lösung vor.

Die direkte Querung vom gemeinsamen Geh- und Radweg in die Wormser Straße über den Foltzring wird zeitweise zugeparkt. Dadurch ist eine gerade Querung nicht mehr möglich. Um dies zu unterbinden kann die bereits vorhandene Grenzmarkierung vorgezogen werden.

Die Schaltung der Lichtsignalanlage am Wormser Tor über den Foltzring wird von den Teilnehmenden kritisiert. Die Rotphase sei zu lang und die Grünphase (ca. sieben Sekunden) sei zu kurz.

Station 3: Friedrich-Schiller-Realschule

In der Mörscher Straße wird von den Teilnehmenden die durch Gehwegparken verursachte eingeschränkte Gehwegbreite angesprochen. Frau Engelmann erklärt, dass Gehwegparken grundsätzlich nicht erlaubt ist, jedoch häufig geduldet wird. Da der Straßenraum augenscheinlich eine aus-

reichende Breite aufweist, schlägt Frau Engelmann die Ausweisung von Parkflächen auf der Fahrbahn vor. Durch alternierende Parkstände auf der Fahrbahn kann die Geschwindigkeit reduziert werden. Dafür benötigt es jedoch eine genaue Prüfung der Straßenraumbreite. Zusätzlich könnte an einigen Stellen eine regelmäßige Grünpflege die Breite der Gehwege sicherstellen.

Frau Engelmann weist auf die große Querungsdistanz der Elisabethstraße hin. Durch Vorziehen der Seitenräume könnte die Querungsdistanz verringert und die Sichtbeziehungen hergestellt werden. Da es sich bei der Elisabethstraße um eine Einbahnstraße handelt, würde dem Kfz-Verkehr weiterhin genügend Raum zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 55).

Abbildung 55: Lange Querungsdistanz und eingeschränkte Gehwegbreite durch Gehwegparken und Grün



Quelle: Planersocietät

Eine Teilnehmerin mit Seheneinschränkung bemängelt, dass am Fußgängerüberweg beim Eingang zum Friedhof Bodenindikatoren fehlen. Frau Engelmann erklärt daraufhin die Funktion eines Doppelbordes.

Vor der Friedrich-Schiller-Realschule wird das Thema Sauberkeit angesprochen. Nicht weggeräumter Hundekot ist laut den Teilnehmenden im gesamten Stadtgebiet ein Problem. Die Aufstellung von mehr Mülleimern inklusive Kotbeuteln und Kommunikationskampagnen könnte dem entgegenwirken.

Station 4: Adolf-Metzner-Anlage

Die Adolf-Metzner-Anlage wird von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben. Allerdings bestehen einige Mängel, wie etwa die geringe Sauberkeit oder die mangelnde Beleuchtung bei Nacht. Aus diesem Grund gelte die Anlage vor allem bei Nacht für einige Teilnehmenden als Angstraum und wird gemieden.

Hinter den Parkplätzen der Schmiedgasse verläuft ein schmaler Weg, der durch das Grün der Mauer stark zugewuchert und kaum nutzbar ist. Bei den Teilnehmenden stellt sich die Frage, ob

dies überhaupt als Gehweg fungieren soll. Eine attraktive Alternative bietet der Gehweg durch die Parkanlage, dessen Bodenbelag für Rollstuhlfahrende jedoch eher ungeeignet ist.

Entlang der Schmiedgasse befindet sich abschnittsweise ein schmaler Gehweg. Für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollatoren ist diese Stelle nur schwer begehbar/befahrbar (vgl. Abbildung 56). Da auf diesem Streckabschnitt der Schmiedgasse (u.a. vor der Zufahrt in die Nürnberger Straße) nur auf einer Straßenseite ein Gehweg besteht, kann die Begehung für einige Personengruppe mit einem Umweg beispielsweise durch die Parkanlage verbunden sein.

Abbildung 56: Schmäler, einseitiger Gehweg in der Schmiedgasse



Quelle: Planersocietät

Station 5: Kreuzung Kanalstraße/Elisabethstraße/Carl-Theodor-Straße

Der Knotenpunkt Kanalstraße/Elisabethstraße/Carl-Theodor-Straße wird vom Kfz-Verkehr geprägt. Für den Fußverkehr bestehen lange Querungsdistanzen und eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Autos. Der Gehweg vor dem Parkplatz des Dathenushaus muss zum Ein- und Ausparken genutzt werden und wird regelmäßig überfahren. Eine Teilnehmende berichtet, dass sie daher den Gehweg dort meidet.

Entlang der Carl-Theodor-Straße stehen vor der Kirche Poller, um dort Gehwegparken zu verhindern. Die Treppenstufen des Kirchengebäudes reichen an einer Stelle weit auf den Gehweg hinaus, sodass durch den Poller und die Stufe eine Engstelle entsteht. Darüber hinaus stellt die Treppenstufe eine Stolperfalle dar, da sie sich farblich nicht vom Untergrund unterscheidet (vgl. Abbildung 57).

Abbildung 57: Engstelle vor der Zwölf-Apostel-Kirche



Quelle: Planersocietät

Station 6: Willy-Brandt-Anlage

Von den Teilnehmenden wird die zu starke Querneigung des Gehweges entlang der Willy-Brandt-Anlage sowie die fehlende Bordsteinabsenkung am Knotenpunkt angesprochen. Die Person mit dem mitgebrachten Rollator berichtet, dass beides eine große Herausforderung darstellt und nur über Kraftanstrengung gelöst werden kann (vgl. Abbildung 58).

Die Litfaß-Säule sei für die Teilnehmenden nicht mehr zeitgemäß und ein unnötiges Hindernis und könnte entfernt werden.

Ein Teilnehmer weist auf das Verkehrsschild für den verkehrsberuhigten Bereich in der Karolinenstraße hin, das durch ein Gebüsch verdeckt wird. Er berichtet, dass das Schild häufig übersehen wird und Fahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit durch die Karolinenstraße fahren.

Abbildung 58: Mangelnde Barrierefreiheit am Eingang der Willy-Brandt-Anlage



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung & Ausblick

Zum Abschluss dankt Frau Engelmann den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie für die Wortbeiträge. Anschließend verweist sie auf die zweite Begehung in der darauffolgenden Woche (30.06.2025) sowie auf den Abschlussworkshop, der am 08.09.2025 im 7. OG des JM-Centers

stattfinden wird, und lädt dazu herzlich ein. Schließlich verabschieden sich Frau Engelmann und Herr Elsner bei den Anwesenden.

8.3 Zweite Begehung (30.06.2025)

Treffpunkt: Rathausplatz

Datum: 30. Juni 2025

Uhrzeit: 18:00 – 20:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 18 Teilnehmende

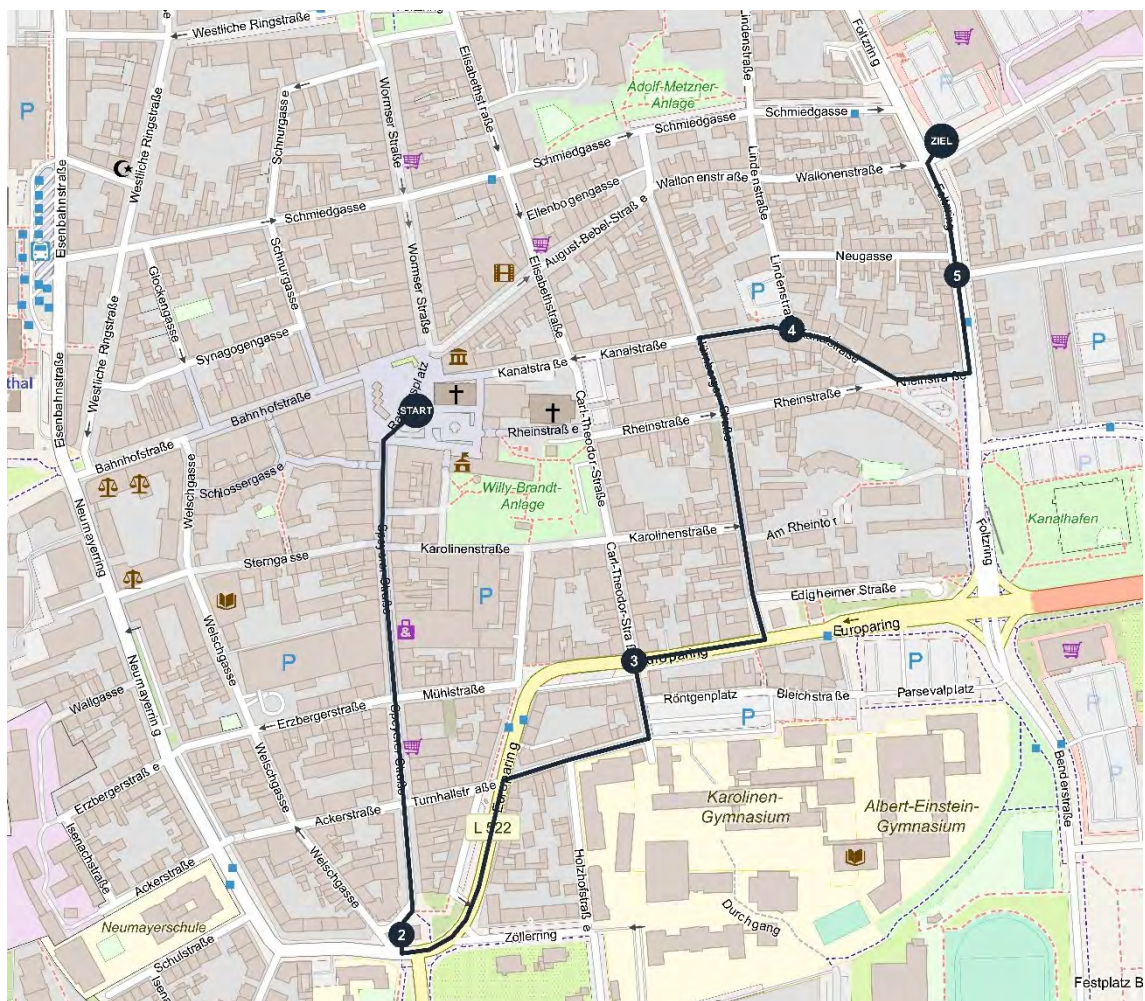
Darunter: Frau Köchling (Wirtschaftsförderin), Herr Schönhardt (Bereichsleitung Ordnung und Umwelt), Herr Dr. Kattler (Leitung Stabsstelle Stadtentwicklung), Herr Seifert (Stabsstelle Stadtentwicklung), Vertretende des Stadtrates

Planersocietät: Frau Engelmann, Herr Elsner

Am Montag, den 30.06.2025, fand die zweite öffentliche Begehung der Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz in Frankenthal statt. Die Route und deren Stationen wurde vorab im Auftaktworkshop erarbeitet. Sie beleuchtet neben den Punkten entlang der Begehungsstrecke auch repräsentativ Themen, die gleichermaßen auch an anderen Stellen im Stadtgebiet eine Rolle spielen. Die Begehung startete um 18 Uhr am Rathausplatz und endete gegen 19:45 Uhr an der Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg/Wallonenstraße. Im Verlauf der Route wurden 6 Stationen eingeplant:

- Rathausplatz
- Speyerer Tor
- Röntgenplatz
- Schaffnereiplatz
- Kreuzung Foltzring/Schießgartenweg
- Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg/Wallonenstraße

Abbildung 59: Routenverlauf und Stationen der zweiten Begehung



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Begrüßung

Zu Beginn begrüßt Frau Engelmann die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Gesamtvorhaben kurz vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Verlauf der Begehungsrouten und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Sie betont, dass durch die Begehung exemplarisch Problemstellen sowie mögliche Lösungsansätze aufgezeigt werden sollen, die sich auch auf andere Stellen in Frankenthal übertragen ließen. Das Hervorheben von Positivbeispielen sei ebenso von Bedeutung. Für die Begehung wird ein Rollator zur Verfügung gestellt, um die Teilnehmenden für Problemstellen für Mobilitätseingeschränkte zu sensibilisieren.

Station 1: Rathausplatz

An der Startstation wird erneut der Oberflächenbelag thematisiert. Bereits während der ersten Begehung wurde von den Teilnehmenden bemängelt, dass das Kopfsteinpflaster bei Regen rutschig wird. Zudem berichten die Teilnehmenden, dass eine Orientierung an den Häuserkanten nur nach Ladenschluss möglich ist. Während der Öffnungszeiten sind die Leitlinien durch Auslagen zugestellt und engen die nutzbare Gehbahn ein.

Station 2: Speyerer Tor

Vom Rathausplatz führt die Route über die Speyerer Straße zum Speyerer Tor. Die Speyerer Straße wurde vor 20-30 Jahren zu einer Fußgängerzone umgestaltet und gilt heute als eine zentrale Einkaufsstraße in der Innenstadt.

Laut den Teilnehmenden ist das Passieren der Speyerer Straße, insbesondere für Personen mit Geh- und Seheinschränkungen, deutlich erschwert. In der Fußgängerzone behindern beispielsweise Stadt- und Geschäftsmobiliar sowie Fahrradabstellanlagen das Zufußgehen. Durch die vielen Hindernisse, aber auch durch den unebenen Bodenbelag (Kopfsteinpflaster) ist ein geradliniges Begehen der Speyerer Straße nicht möglich. Eine Person mit Blindenstock wünscht sich zudem ein Leitsystem auf dieser Straße. Die Teilnehmenden empfinden die Geschwindigkeiten erhöht.

Die Auslagen des Lebensmittelladen zwischen Mühl- und Turnhallstraße stellen in Kombination mit dem Parkautomaten und dem Mülleimer auf dem Gehweg eine Engstelle dar, die unter anderem für Rollstuhlfahrende eine Problemstelle ist (vgl. Abbildung 60).

Abbildung 60: Engstelle vor dem Lebensmittelladen



Quelle: Planersocietät

Die Speyerer Straße wird von drei Kreuzungen unterbrochen. An allen Kreuzungen berichten die Teilnehmenden von Konflikten mit dem Auto- und Fahrradverkehr. Eine Person mit Seheinschränkung und Blindenstock bemängelt, dass sie aufgrund der Aufpflasterungen keinen Unterschied zwischen Gehweg und Fahrbahn feststellen kann (vgl. Abbildung 61).

Abbildung 61: Aufpflasterung an der Kreuzung Speyerer Straße/Mühlstraße/Erzbergerstraße



Quelle: Planersocietät

Am Speyerer Tor wird die Aufenthaltsqualität positiv hervorgehoben. Der Vorplatz könnte durch weitere Bänke weiter aufgewertet werden. Neben dem Speyerer Tor wird die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs diskutiert. Laut einem Teilnehmer führe dies zu Konflikten. Allerdings könnten durch eine Trennung die vorgesehenen Mindestbreiten der jeweiligen Verkehrsnutzung nicht eingehalten werden. Die Teilnehmenden verständigen sich hierbei auf eine gegenseitige Rücksichtnahme auf dem Weg.

Station 3: Kreuzung Europaring/Carl-Theodor-Straße

Die Route setzt sich über die Lauergasse und die Turnhallstraße zum Röntgenplatz vor den Gymnasien fort. Der neu angelegt Fußweg vom Speyerer Tor zur Lauergasse endet abrupt. Für Personen mit rollendem Hilfsmittel ist dieser Weg nicht nutzbar, da es keine Bordsteinabsenkung gibt und der vorhandene Gehweg zu schmal ist (vgl. Abbildung 62). Für eine Vorziehung und Verbreiterung des Gehweges müssen die Kurvenradien und nötige Straßenraumbreite überprüft werden. Außerdem betonen die Teilnehmenden die Berücksichtigung des Liefereingangs der Metzgerei, die vor dem Gehweg liegt. Eine Bordsteinabsenkung sollte vorgenommen werden.

Abbildung 62: Fehlende Bordsteinabsenkung am Weg zur Lauergasse



Quelle: Planersocietät

Laut Teilnehmenden stellt die Lauergasse für einige Autofahrende eine Abkürzung dar. Autofahrende, die von der Turnhallstraße (westlich des Europaring) aus nach rechts auf den Europaring abbiegen wollen, nutzen die Lauergasse, um die Wartezeit an der Ampel zu vermeiden. Da vor der Zufahrt in die Lauergasse eine Haltelinie für Fahrzeuge eingezeichnet ist, überholen einige Autofahrende die wartenden Fahrzeuge, um in die Lauergasse zu fahren. Dies sorgt laut den Teilnehmenden für unübersichtliche und gefährliche Szenen, da Autofahrende den Fußverkehr teilweise zu spät sehen.

Die Teilnehmenden berichten, dass die Schaltung an der Kreuzung Europaring/Turnhallstraße für zu Fuß Gehende ungünstig ist. Die Grünphase zur Querung über den Europaring ist nicht ausreichend, die Rotphase ist jedoch sehr lang. Für Personen mit Geheinschränkung stellt die Querung über den Europaring eine stressige Situation dar. Zudem nutzen viele Schülerinnen und Schüler, also besonders schutzbedürftige Personen, diese Ampel, um zu den Gymnasien zu gelangen. Eine Teilnehmerin schlägt als Lösung einen Countdown an der Ampel vor, die die Sekunden der jeweiligen Ampelphasen aufzeigt. Darüber hinaus wird eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs an der gesamten Kreuzung diskutiert.

An der Ecke Turnhallstraße/Carl-Theodor-Straße fehlt eine Bordsteinabsenkung. Die Teilnehmenden berichten, dass zu Schulzeiten die Querungssituation zum Parkplatz unübersichtlich ist und wünschen sich eine Querungshilfe. Entlang des Parkplatzes ist kein Gehweg vorhanden, sodass Schülerinnen und Schüler am Rand des Parkplatzes oder auf der Fahrbahn laufen. Die Nutzung des Gehwegs auf der anderen Straßenseite ist umwegig, insbesondere von Nordosten kommend.

Station 4: Schaffnereiplatz

Die Route verläuft über die Nürnberger Straße und Kanalstraße zum Schaffnereiplatz. Die Nürnberger Straße ist ein verkehrsberuhigter Bereich, jedoch ist dies durch die Gestaltung nicht erkennbar. Die Teilnehmenden bemängeln, dass die Parkstände nicht deutlich genug markiert sind bzw. die Markierungen missachtet werden und außerhalb der vorgesehenen Stände geparkt wird.

Durch den geraden Fahrbahnverlauf wird die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit meist übertreten. Der Fußverkehr weicht auf die Seitenräume aus, die durch Grünkübel und die markierten Parkstände nur eingeschränkt nutzbar sind. Die Teilnehmenden wünschen sich Maßnahmen, die den Autoverkehr verlangsamen, beispielsweise Bodenschwellen wie in der Wormser Straße oder alternierende Hindernisse auf der Fahrbahn.

Die Treppenstufen am Schaffnereiplatz stellen eine Stolperfalle dar. Nicht nur unterscheiden sie sich farblich kaum von der Umgebung, die letzte Stufe ist zudem niedriger als die anderen. Letzteres kann zu einem Fehltritt oder Sturz führen, da die Erwartungshaltung des Körpers unterbrochen wird. Fehlende Kontraste gefährden sehingeschränkte Personen, da diese die Treppe nicht wahrnehmen. Idealerweise haben Treppen zudem ein Geländer, um mobilitätseingeschränkten Personen deren Nutzung zu erleichtern.

Abbildung 63: Treppe am Schaffnereiplatz



Quelle: Planersocietät

Frau Engelmann weist auf den parkplatzbegleitenden Gehweg hin, der vor der Einfahrt zum Parkplatz endet. Eine geradlinige Querung ist für mobilitätseingeschränkte Personen nicht möglich, da der Bordstein gegenüber nicht abgesenkt ist. Zum Fortsetzen der Route muss über die Parkplatzeinfahrt gegangen werden.

Station 5: Kreuzung Foltzring/Schießgartenweg

An der Kreuzung Kanalstraße/Rheinstraße wird ein Zwischenstopp eingelegt. Dort befindet sich das Caritas-Altenzentrum. Die Anbindung zur Innenstadt über die Rheinstraße bzw. Kanalstraße ist für Personen mit Geheinschränkung durch die schmalen Gehwege erschwert. Auch die Kreuzung vor dem Altenzentrum wird von den Teilnehmenden bemängelt. Es gibt keine geeignete Stelle zum Queren und der ruhende Verkehr schränkt die Sichtbeziehungen ein (vgl. Abbildung 64).

Abbildung 64: Kreuzungsbereich vor dem Altenzentrum



Quelle: Planersocietät

An den Einmündungen der Schießgartenstraße sowie der Neugasse fehlen Bordsteinabsenkungen.

Station 6: Kreuzung Foltzring/Nachtweideweg/Wallonenstraße (Edeka)

An allen Querungsmöglichkeiten der Kreuzung sind Bodenindikatoren, allerdings sind diese nicht richtig verlegt. Irreführende Bodenindikatoren können schlimme Folgen für sehingeschränkte Personen haben und stellen ein enormes Sicherheitsrisiko dar. Für sehingeschränkte Personen ist es essenziell, sich auf Bodenindikatoren verlassen zu können, daher sollten die Bodenindikatoren an dieser Kreuzung kurzfristig angepasst werden.

Verabschiedung & Ausblick

Zum Abschluss dankt Frau Engelmann den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie für die Wortbeiträge. Anschließend verweist sie auf den Abschlussworkshop, der am 08.09.2025 im 7. OG des JM-Centers stattfinden wird, und lädt dazu herzlich ein. Schließlich verabschieden sich Frau Engelmann und Herr Elsner bei den Anwesenden.

8.4 Maßnahmen- / Abschlussworkshop (08.09.2025)

Ort: JM-Center

Datum: 08. September 2025

Uhrzeit: 17:30 – 19:00 Uhr

Anwesende: insgesamt 13 Teilnehmende

Darunter: Frau Köchling (Wirtschaftsförderin), Herr Dr. Kattler (Leitung Stabsstelle Stadtentwicklung), Herr Seifert (Stabsstelle Stadtentwicklung), Vertretende des Stadtrates

Planersocietät: Frau Engelmann

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz fand am Montag, dem 08.09.2025 um 17:30 Uhr im 7. OG des JM-Centers der Abschluss-Workshop in Frankenthal statt. Die Veranstaltung wurde von 13 Teilnehmenden besucht, darunter Bürgerinnen und Bürger, Verwaltungsmitarbeitende, Vertretende aus der Politik und der Planersocietät.

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Präsentation
 - I. Rückblick
 - II. Stärken & Schwächen des Fußverkehrs vor Ort
 - III. Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
3. Nachfragen & Diskussion
4. Implementierung von Fußverkehrsbelangen
5. Ausblick und Verabschiedung

Begrüßung und Präsentation

Der Abschluss-Workshop ist die letzte öffentlichkeitswirksame Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist partizipativ ausgelegt, sodass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen, wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können. Diesen Austausch zu initiieren und zu fördern, ist ein Ziel des Förderprogramms Fußverkehrs-Check.

Das Ziel des Abschluss-Workshops ist es, einen Rückblick auf die vorherigen Veranstaltungen zu erhalten, die seitens der Planersocietät vorgestellten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren, zu bewerten und zu priorisieren.

Vor dem Beginn der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die Situation der zu Fuß Gehenden in Frankenthal anhand von vier Aussagen zu bewerten.

Abbildung 65: Situation der zu Fuß Gehenden in Frankenthal

Wie schätzen Sie die Situation für Zufußgehende in Frankenthal ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Ich gehe gerne zu Fuß in Frankenthal.

stimme zu stimme eher zu teils-teils stimme eher nicht zu stimme nicht zu

Quelle: Planersocietät

Frau Jessica Köchling begrüßt die Teilnehmenden zum Abschluss-Workshop und freut sich über das Interesse am Thema Fußverkehr und die Bereitschaft zur Teilnahme am Abschluss-Workshop. Sie gibt einen kurzen Rückblick auf die vergangenen Veranstaltungen. Auch Frau Engelmann von der Planersocietät begrüßt die Anwesenden und führt sie durch die Agenda des Abends.

Frau Engelmann gibt zunächst einen kurzen Überblick über das Projektformat Fußverkehrs-Check (FVC), dessen Ziele und die Vorgehensweise. Gemeinsam mit den Anwesenden lässt sie die vergangenen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Frankenthal Revue passieren. Neben einem Auftakt-Workshop im Juni fanden ebenfalls im Juni zwei öffentliche Begehungen statt. Das Ergebnis des FVC wird ein Abschlussbericht sein, der in einem politischen Gremium vorgestellt wird.

Handlungsfelder und Maßnahmen

Während der bisherigen drei Veranstaltungen konnten einige Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in Frankenthal festgestellt werden. Darauf aufbauend haben sich drei Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check Frankenthal herauskristallisiert: „Querungen“ (A), „Barrierefreiheit“ (B) und „Verkehrssicherheit“ (C). Anhand der Handlungsfelder stellt Frau Engelmann Maßnahmenvorschläge vor und erläutert diese.

Nach der Präsentation der Maßnahmenvorschläge konnten die Teilnehmenden diese im Plenum diskutieren. Die Rückmeldungen zu allen Maßnahmenvorschlägen waren grundsätzlich positiv. Weiterführende Hinweise und Notizen konnten während der Maßnahmenvorstellung auf einem Arbeitsblatt festgehalten werden und sind im Folgenden tabellarisch dargestellt:

Tabelle 3: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld A – Querungen

Maßnahme	Hinweis/Anregung
----------	------------------

A1.1 Gehwegnasen Schmiedgasse	- Zebrastreifen war gewünscht für diesen Bereich → Gehwegnase würde Querungssituation zusätzlich verbessern - Kurzfristige Maßnahme - Mehr Sicherheit → sollte so umgesetzt werden - Evtl. nur einseitig ausreichen - Ganze Querung so ausbauen wie Wormser Straße → Autos queren verkehrsberuhigten Bereich, nicht Fußgänger die Autostraße - Ganze Kreuzung verkehrsberuhigt - Illegales Parken abschaffen
A1.2 Gehwegnase Kanalstraße	- In diesem Bereich steht inzwischen ein mobiler Baumkübel, wäre gut ergänzbar - Situation wird entschärft - An der Ecke am Haus die Schilder an andere Stelle setzen, damit Gehwegbreite von 1,60 m eingehalten werden können - Gerne auch gegenüber - Geschwindigkeit beschränken → Schwellen
A2 – Verringerung Querungsdistanz	- Maßnahme muss mit Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden - Evtl. hier auch Bodenindikatoren anbringen für ein sicheres Überqueren
A3 – Querungsstelle verbessern	- Mit Poller
A4 – Ampelphasen überprüfen	- Phasen zwischen Rot für Fußgänger und Grün für Autofahrende aus Sicherheitsgründen verlängern - Ampelphasen zu kurz im gesamten Stadtgebiet - Wäre super, wenn die Übergangszeit für Menschen mit Geheinschränkung verlängert werden können

Tabelle 4: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld B - Barrierefreiheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung
B1 – Bodenindikatoren an Querungen korrigieren	- Austauschen einzelner Platten würde Situation lösen/verbessern - Kurzfristige Maßnahme
B2 – Querungen mit Bodenindikatoren ausstatten	- Zunächst gesicherte Querungsanlagen priorisieren mit relevanten Einrichtungen in der Nähe z. B. Kindergärten, Seniorenheim etc. (2x) - Priorisierung muss transparent und nachvollziehbar sein - Mast nicht mitten auf den Gehweg stellen - Zusammen mit bereits priorisiertem Ausbau der Beleuchtung
B3 – Bordsteine absenken	- Finanzierung muss geklärt werden, hoher Aufwand

	- Überprüfung im gesamten Stadtgebiet befürworten - Empfehlungen des Seniorenbeirats priorisieren
B4 – Engstellen	- Unterflurmülleimer (2x) - Synergien mit Sondernutzungssatzung nutzen, Poller entfernen sinnvoll - Die Auslagen der Warenauslagen und Markisen beachten, Gehwegbreite von 1,60 m beachten - Verkleinerung der Auslagen anordnen (3x)
B5 – Grünpflege und Sauberkeit	- Entlang des Albrecht-Dürer-Rings, Höhe Hans-Holbein-Straße - Bürger in die Pflicht nehmen (2x) - Kooperation mit Projektgruppe Sauberes Frankenthal/EFW - An Gehwegen mit Grünflächen und Bäumen in großen Abständen Laternen anbringen für einen sehbaren, sicheren Weg
B6 – Querneigung	- Idee: Anhebung der Pflastersteine, damit keine Querneigung und Baumwurzeln geschützt werden
B7 – Anschluss Fußweg Lauergasse	- Eine Verbreiterung des Gehwegs ist dringend notwendig - Verbreiterung des Gehbereichs, jedoch nicht um die „Ecke“
B8 – Kontraste	- Beispiel aus Bad Säckingen optisch ansprechend - Bei Neugestaltung von Straßen und Plätzen künftig mitdenken, kurzfristig umsetzbar - Kontraste beeinträchtigen das Stadtbild

Tabelle 5: Anmerkungen zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem Handlungsfeld C – Verkehrssicherheit

Maßnahme	Hinweis/Anregung
C1 – Gestaltung verkehrsberuhigte Bereiche	- Verkehr in der Wormser Straße reduzieren - Mehr Flächen für Außengastronomie - Verkehrsüberwachung notwendig und regelmäßige Kontrollen, Planungen notwendig - Verschlinkungen bevorzugt - Gegen Fußgängerzone, da sonst der Rathausplatz nicht mehr durch Lichter der Fahrzeuge beleuchtet wird → geben den Personen auf dem Platz Sicherheit
C2 – Gehwegparken	- Gerne Gehwegbreite von 1,60 m einhalten - In Frankenthal 1,50 m festgelegt, m. E. ausreichend - Erklären, dass dies den Gehweg schädigt
C3 – Verkehrsschilder	- Beschilderung deutlich sichtbarer stellen in allen Ecken/Bereichen

C4 – Gefahrenstelle Lauergasse/Turnhallstraße	- Konflikt Linksabbieger Europaring -> Turnhallstraße mit Grünphase Fußgängerampel → Prüfung Ampelschaltung - Wichtige Stelle, da zentraler Schulweg - Umbau zur Einbahnstraße, kein Abbiegen nach links aus dem Europaring mehr
---	---

Die Teilnehmenden bekommen jeweils drei Klebepunkte, um die Maßnahmen, die sie als besonders wichtig empfinden, priorisieren zu können. Die Maßnahmenvorschläge mit den meisten Stimmen sind:

- A4 – Ampelphasen überprüfen: 8 Stimmen
- A1.1 – Gehwegnasen Schmiedgasse: 4 Stimmen
- C1 – Gestaltung verkehrsberuhigte Bereiche: 4 Stimmen

Ausblick und Verabschiedung

Frau Engelmann gibt Hinweise zur Implementierung des Fußverkehrs in die Stadtverwaltung und -politik nach dem Check. Abschließend fasst Frau Engelmann die Ergebnisse des Abends zusammen und bedankt sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit am Fußverkehrs-Check in Frankenthal. Die Ergebnisse der vier Veranstaltungen werden aufbereitet und in einem Abschlussbericht zusammenfassend dargestellt. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2026 im Stadtrat vorgestellt.