



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Abschlussbericht Zweibrücken

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.Rusbueldt@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

Bearbeiter:
Jan Hauenstein M. Sc:

Unter Mitarbeit von:
Jule Engelmann M. Sc:

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät, Unterführung Saarlandstraße

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	12
4.1	Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A)	13
4.2	Handlungsfeld Querung (B)	18
4.3	Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	27
4.4	Weiterer Maßnahmenvorschlag (D)	36
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	39
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	40
6	Zusammenfassung	42
7	Quellen	44
8	Dokumentation	45
8.1	Auftaktworkshop (12.05.2025)	45
8.2	Erste Begehung (23.06.2025)	50
8.3	Zweite Begehung (24.06.2025)	62
8.4	Maßnahmen- / Abschlussworkshop (08.10.2025)	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 hat im Jahr 2025 erstmals professionelle Fußverkehrs-Checks in zehn Kommunen im Land unterstützt. 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 Fußverkehr-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 attraktiv 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 den Fußverkehrs-Check in Zweibrücken zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche in der Innenstadt und im Übergangsbereich von Bubenhausen in die Innenstadt zu untersuchen. Während der Veranstaltung konnten die teilnehmenden Hinweise zu der genauen Routenführung für die zwei Begehungen geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebpunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen – bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität – herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind.

Die **Begehungen** als zentrale Elemente des Fußverkehrs-Checks führten in Zweibrücken durch die Innenstadt sowie über den Übergangsbereich von Bubenhausen in Richtung Innenstadt.

Die erste Begehung begann am Bahnhof Rosengarten und verlief entlang der Landauer Straße bis zur Einmündung der Eremitagestraße. Von dort ging es weiter entlang des Bleicherbachs bis zur Saarlandstraße. Anschließend folgte die Route der Saarlandstraße bis zum Eingang des Rosengartens und führte westwärts entlang der Rosengartenstraße. Auf Höhe des Schlossgartenwegs ging die Route am Schlossgarten vorbei, durchquerte die Fußgängerzone an der Hauptstraße und endete schließlich am Alexanderplatz.

Die zweite Begehung startete am Alexanderplatz und verlief über die Fruchtmartstraße bis zur Bubenhauser Straße. Dort wurden die Fußwegeführung entlang der Bubenhauser Straße sowie die Fußgängerbrücke bis zum Bubenhauser Kreisel begangen. Anschließend führte die Route entlang der Gottlieb-Daimler-Straße bis zur Unterführung an der Poststraße und endete am Bahnhof Zweibrücken.

Während der Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert und 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. Es 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** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Der Schwerpunkt wird auf der Vorstellung und Diskussion der Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung im Gremium liegen.

3 Stärken- und Schwächen-Analyse

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

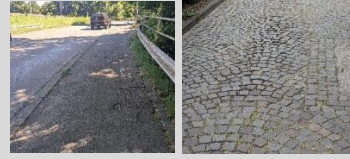
Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Zweibrücken äußern (Abbildung 5). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität und Barrierefreiheit mit einer negativen Tendenz bewertet werden. Bei der Sicherheit sind die Aussagen ausgeglichen. Die Aussage „Ich gehe gerne zu Fuß in Zweibrücken“ wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops eher positiv bewertet.

Abbildung 5: Situation des Fußverkehrs in Zweibrücken

Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Zweibrücken

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	 Eigenständige Fußwege im Bereich vom Bleicherbach und dem Schwarzbach, die durch Schatten und viel Bepflanzung attraktive Wegeverbindungen bieten.	
2	 Fußgängerzone an der Hauptstraße mit hoher Aufenthaltsqualität durch attraktive Sitz- und Spielmöglichkeiten.	

3		Vereinzelt barrierefrei ausgebaute Querungsanlagen mit taktilen Leitelementen und Doppelquerung (Nullabsenkung + Tastkante).	
4		Im gesamten Stadtgebiet verteilte Sitzgelegenheiten	
5		Nicht barrierefreie Bodenbeläge und Schäden an der Wegeoberfläche	
6		Fehlende Wegweisung im Übergangsbereich Bubenhausen in die Innenstadt, dadurch erschwerte Orientierung zu Fuß	
7		Schmale Gehwege durch Gehwegparker, Außengastronomie etc.	
8		Lücken im Fußverkehrsnetz durch fehlende Querungsmöglichkeiten und unbefestigte Wegeverbindungen.	
9		Ungepflegtes Begleitgrün schränkt durch fehlenden Grünschnitt Gehwegbreite ein	

Quellen: Planersocietät

Abbildung 6: Verortung einzelner positiver und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät, Kartengrundlage: OSM

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in **Zweibrücken**. 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:

- **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. In Zweibrücken sind viele Gehwege durch Hindernisse wie Schilder, parkende Autos oder Begleitgrün eingeengt. Dadurch ist die Infrastruktur für zu Fuß Gehende nicht immer sicher und komfortabel. Zudem erschweren fehlende Fußwegeverbindungen die Nutzung kurzer und sicherer Wegeverbindungen.
- **Querungen:** Fehlende sichere 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. In Zweibrücken stellen die Autobahn, die Landstraße und die Bahntrasse erhebliche Barrieren im Stadtgebiet dar. Um den Fußverkehr zu fördern, sind sichere und attraktiv gestaltete Querungen dringend erforderlich. Darüber hinaus fehlen an den großen innerstädtischen Zubringerstraßen in Zweibrücken Querungshilfen, die den Fußverkehr sicherer und vor allem attraktiver machen würden – insbesondere für die Verbindung der Randgebiete mit der Innenstadt.
- **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.

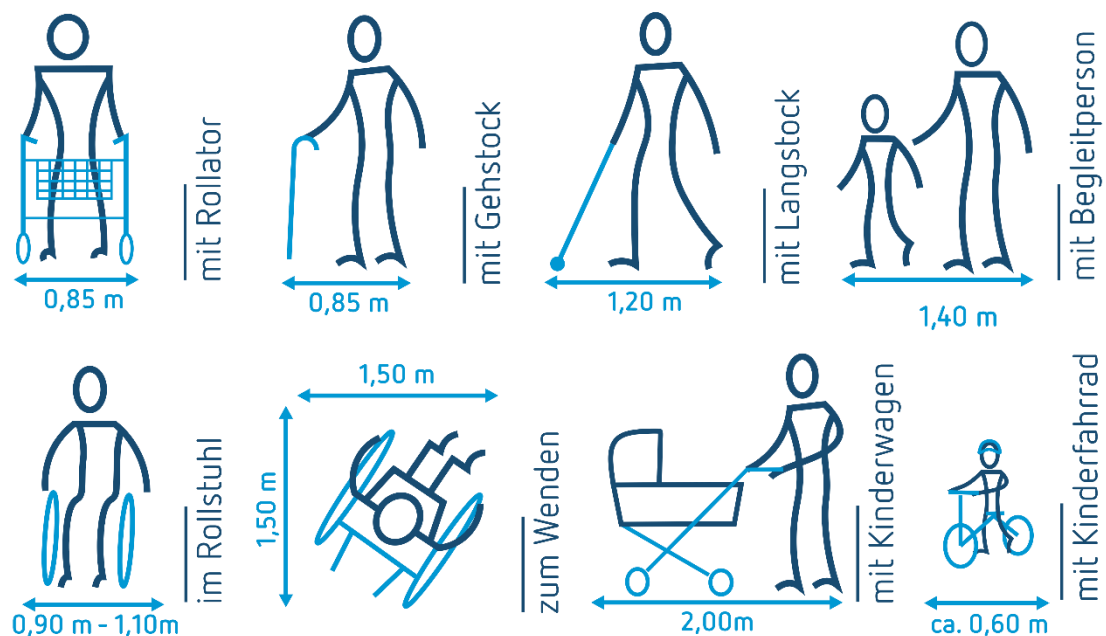
An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs in Zweibrücken im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) auftreten oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen. Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmenvorschläge** zu Situationen, die während der Begehungen betrachtet werden konnten. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht in dessen Rahmen behandelt werden konnten, finden sich in den Dokumentationen der Veranstaltungen (siehe Kapitel 8) wieder.

4.1 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A)

Adäquate Gehwege und eigenständige Fußwege sind Grundelemente des Fußverkehrs. Deren Breite und Zustand sind entscheidend für die Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs. Gehwege erfüllen neben der Verbindungsfunktion im Quartier auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.

In Zweibrücken stellen die Trennung der Stadtteile durch die Bahntrasse, die A8 und die L471 erhebliche Barrieren dar, die den Aufbau eines attraktiven und leistungsfähigen Fußwegenetzes erschweren. Ziel ist daher die Schaffung von möglichst direkten Wegeverbindungen trotz der Barrieren und eines durchgängigen, gut nutzbaren Fußwegenetzes. Dadurch wird insbesondere die Erreichbarkeit der Ortsmitte für den Fußverkehr deutlich verbessert und sicherer.

Abbildung 7: Nutzergruppen des Gehwegs und ihre Platzansprüche



Darstellung: Planersocietät

A1.1 – Gehwege freihalten – Gehwegparken verhindern

Problem/ Mangel:

In einigen Straßenabschnitten im gesamten Stadtgebiet wird die nutzbare Gehfläche durch auf dem Gehweg abgestellte Kfz (Gehwegparker) erheblich eingeschränkt – teils auf weniger als einen Meter. Dadurch werden der Komfort und die Nutzung der Gehwege, insbesondere für Personen, die einen höheren Platzbedarf haben (z. B. mit Rollstühlen oder Rollatoren), stark beeinträchtigt. Zu Fuß Gehende müssen teils auf die stark befahrenen Straßen ausweichen oder die Straßenseite wechseln.

Abbildung 8: Stark eingeeengter Gehweg an der Landauer Straße



Quelle: Planersocietät, Landauer Straße

Handlungsvorschlag:

Die gültige Regelung zum Gehwegparken (Verbot nach StVO) sollte generell in ganz Zweibrücken kommuniziert und durchgesetzt werden. Dazu sollten regelmäßige Kontrollen durchgeführt und ordnungsrechtliche Maßnahmen (Vorwarnungen, Verwarn- und Bußgelder etc.) vorgenommen werden. Weiterhin ist es sinnvoll, alternative Parkflächen anzubieten und auf diese hinzuweisen.

Erläuterung und Hinweise:

In Deutschland ist das Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen – meist das Zeichen 315 – ausdrücklich erlaubt (siehe § 12 Abs. 4 und 4a StVO). Diese Regelung dient dem Schutz von zu Fuß Gehenden, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern.

Wo möglich können Parkflächen auf der Fahrbahn markiert werden, um das Verbot zu unterstützen. In Ausnahmefällen kann auch durch das Verkehrszeichen 315 StVO die Mitnutzung des Gehwegs inklusive Markierungen der Parkfläche erlaubt werden. Das aber auch nur wenn dadurch eine ausreichende Gehwegbreite weiterhin bestehen bleibt.

Eine Gehwegbreite von 2,50 m ist generell auf Gehwegen anzustreben.¹ Diese Breite lässt das Begegnen zweier Personen zu und bietet weiterhin Sicherheitsräume zur Fahrbahn und Bebauung. In begründeten Ausnahmefällen – etwa in historischen Altstadtbereichen – können Gehwege schmaler ausfallen. Die Mindestbreite von 1,60 sollte jedoch nie unterschritten werden. Diese

¹ Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), FGSV, 2002, S. 22

Breite entspricht dem Platzbedarf mit Sicherheitsabständen einer Person im Rollstuhl und stellt sicher, dass Gehwege auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sind.²

Entlang der Landauer Straße kann insbesondere auf den Parkplatz an dem Haltepunkt Rosengarten als alternative Parkmöglichkeit hingewiesen werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Platzbedarf auf Gehwegen und eingezeichnete Parkflächen in der Landauer Straße



Quelle und Darstellung: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Das Verbot des Gehwegparkens sollte in ganz Zweibrücken durchgesetzt werden. Unter anderem entlang der Oselbachstraße zwischen dem Umwelt- und Servicebetrieb Zweibrücken (UBZ) und dem Pfälzer Hof (Gasthaus) kommt Gehwegparken noch gehäuft vor.

² Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, S. 29

A1.2 – Gehwege freihalten – Grünschnitt und Hindernisse

Problem/ Mangel:

Entlang mehrerer Gehwege schränken Hindernisse wie gehwegbegleitendes Grün, Schilder oder Außenbestuhlung den Bewegungsraum des Fußverkehrs in Zweibrücken ein. Dadurch wird der Gehkomfort beeinträchtigt und das Verletzungsrisiko durch im Weg stehende Hindernisse erhöht, insbesondere für seheingeschränkte Personen.

Abbildung 10: Durch Grünwuchs eingeengter Gehweg an der Gottlieb-Daimler-Straße



Quelle: Planersocietät, Gottlieb-Daimler-Straße

Handlungs- vorschlag:

Regelmäßige Kontrollen und Pflege des gehwegbegleitenden Grüns sollen vorgenommen werden. Weiterhin soll nach alternativen Flächen für Einrichtungen wie Schilder, Außengastronomie und Stromkästen gesucht werden, damit diese nicht im Gehweg stehen.

Für die Möblierung der Außengastronomie sollten klare Regelungen festgelegt werden, unter welchen Bedingungen Flächen von Gastronomiebetrieben mitgenutzt werden dürfen.

Erläuterung und Hinweise:

Der lichte Raum entlang von Gehwegen dient der Sicherheit und dem Komfort des Fußverkehrs. Darin dürfen keine Hindernisse wie beispielsweise Äste ragen. Neben der Breite von 2,5 m (Bewegungsraum von zwei sich begegnenden Personen plus Sicherheitsabständen) ist auch der Raum über den Personen bis zu einer Höhe von 2,25 m freizuhalten.

Insbesondere für seheingeschränkte Personen ist der lichte Raum notwendig, um die Gefahr zu minimieren, sich an Hindernissen zu verletzen.³

Weitere Ein- satzorte:

Eine generelle Überprüfung der Freihaltung der Gehwege von Hindernissen sollte im gesamten Stadtgebiet kontinuierlich vorgenommen werden. Handlungsbedarf wird insbesondere noch entlang der Saarlandstraße durch überhängenden Bewuchs und entlang der Fruchtmarktstraße, wo Außengastronomieflächen den verfügbaren Raum für den Fußverkehr zeitweise verengen, gesehen.

³ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, S. 29

A3 – Lückenschlüsse – Rosengartenstraße

**Problem/
Mangel:**

Zwischen Rosengartenstraße und dem parallel führenden eigenständigen Fußweg fehlen regelmäßige befestigte Fußwegeverbindungen über den Grünstreifen. Dadurch müssen zu Fuß Gehende entweder Umwege in Kauf nehmen oder über unbefestigte Flächen laufen. Dies beeinträchtigt nicht nur den Komfort, den eine kürzere Strecke bieten würde, sondern schränkt auch die barrierefreie Nutzung erheblich ein.

Abbildung 11: Fehlender befestigter Durchgang in Richtung Eingang Rosengarten bzw. Unterführung



Quelle: Planersocietät, Rosengartenstraße

Besonders am Eingang des Rosengartens führen fehlende befestigte Fußwegeverbindungen sowie ein im Weg stehendes Schild dazu, dass der Zugang zur Unterführung der Saarlandstraße vom Rosengarten aus mit einem großen Umweg verbunden ist.

Handlungsvorschlag:

Schaffung befestigter Fußwegeverbindungen über den Grünstreifen entlang der Rosengartenstraße auf Höhe des Rosengartens und des Schlossgartens, um Lücken im Fußwegenetz zu schließen.

Erläuterung

Direkte Fußwege sind ein zentrales Element einer fußgängerfreundlichen und abgestimmten Stadtplanung. Sie fördern nicht nur die Attraktivität des Gehens, sondern sind auch entscheidend für Barrierefreiheit, Sicherheit und Lebensqualität⁴

und Hinweise:

An beiden Stellen entlang der Rosengartenstraße wird bereits gequert. Das unterstreicht nochmals die Notwendigkeit der Befestigung der Durchgänge.

Ein barrierefreier Ausbau der Verbindungen und Querungsstellen sollte mitumgesetzt werden (vgl. C1).

⁴ Fußverkehrsstrategie des Bundesministerium für Verkehr (BMDV), 2025

4.2 Handlungsfeld Querung (B)

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 genießt, und in solche, 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.

Insbesondere in Zweibrücken kommt der Lage und Gestaltung geeigneter Querungsanlagen eine besondere Bedeutung zu. Die Barrieren durch die A6, die L471 und die Bahntrasse erschweren die fußläufige Verbindung zwischen Stadtteilen erheblich. Um gefährliche Überquerungen und lange Umwege zu vermeiden, sind sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten essenziell.

Neben ebenerdigen Querungen sind in Zweibrücken auch höhenversetzte Übergänge erforderlich – etwa Unter- und Überführungen, um die Bahntrasse und die Autobahn zu überwinden. Diese Lösungen bringen zusätzliche planerische und bauliche Herausforderungen mit sich, insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit.

Abbildung 12: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

B1 – Fußgängerüberweg an der Landauer Straße

Problem/ Mangel:

Entlang der Landauer Straße gibt es – abgesehen von der Haltestelle Rosengarten – keine gesicherten Quermöglichkeiten für den Fußverkehr. Besonders kritisch ist dies, da viele Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg dort entlang laufen. Weiterhin stellt die Landauer Straße eine wichtige Achse dar, die eine fußläufige Verbindung vom nordöstlichen Stadtbereich über die Christian-Schwarz-Straße in Richtung Innenstadt ermöglicht.

Abbildung 13: Keine Querungsanlage entlang der Landauer Straße in Richtung Innenstadt



Quelle: Planersocietät, Landauer Straße

Handlungs- vorschlag:

Einsatz eines Fußgängerüberwegs (FGÜ, auch Zebrastreifen) auf Höhe der Storchestraße prüfen.

Erläuterung und Hinweise:

FGÜ eignen sich in besonderem Maße, das Queren für zu Fuß Gehende im Innerortsbereich komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. FGÜ bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich.

Da entlang der Landauer Straße eine erhöhte Kfz-Verkehrsbelastung besteht und insbesondere Schülerinnen und Schüler – also besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende – die Straße queren, sollte der Einsatz einer gesicherten Querungsanlage mit Vorrangregelung dringend geprüft werden. Eine solche Maßnahme würde die Sicherheit deutlich erhöhen und die Schulwegsituation nachhaltig verbessern.

Die Stelle an der Storchestraße eignet sich besonders gut für die Einrichtung einer Querungsanlage, da sie die Fußwegeverbindung vom nordöstlichen Wohngebiet in Richtung Innenstadt sinnvoll ergänzt. Dadurch wird eine wichtige Fußverkehrsachse gestärkt und die Erreichbarkeit der Innenstadt für zu Fuß Gehende deutlich verbessert.

Der barrierefreie Ausbau der Querung ist zu beachten (vgl. C1).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 14: Beispiel für einen FGÜ mit und ohne Mittelinsel



Quelle: Planersocietät, links: Obersulm, rechts: Karlsruhe

Abbildung 15: Verortung der Maßnahme



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: <https://www.geoportal.rlp.de/>

Weitere Einsatzorte:

Querungsanlagen sind überall dort sinnvoll, wo ein erhöhter Querungsbedarf besteht und eine sichere Querung ermöglicht werden kann. Voraussetzung dafür sind Vorgaben aus den Regelwerken. Die Prüfung des Einsatzes von FGÜ kann weiterhin an der Einmündung Poststraße sinnvoll sein (vgl. B3).

B2 – Querungshilfe an der Fruchtmartstraße

**Problem/
Mangel:**

Entlang der Fruchtmartstraße wird das sichere und komfortable Queren für zu Fuß Gehende durch Poller und parkende Fahrzeuge erheblich erschwert. Die Sichtbeziehungen sind an vielen Stellen eingeschränkt, wodurch vorbeifahrende Autos bzw. querender Fußverkehr oft erst sehr spät wahrgenommen werden. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und gefährdet insbesondere das sichere und barrierefreie Überqueren der Straße.

Abbildung 16: Parkstreifen



Quelle: Planersocietät, Fruchtmartstraße

**Handlungs-
vorschlag:**

Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen als Querungshilfe an der Fruchtmartstraße zwischen der Von-Rosen-Straße und der Bergstraße, um die Sichtbeziehungen auf querenden Fußverkehr zu verbessern und sicheres Queren zu ermöglichen.

**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 hinausragen⁵.

Vorgezogene Seitenräume können zunächst provisorisch durch Markierungen und Leitschwellen ausgeführt werden, sollten jedoch auf lange Sicht baulich verstetigt werden.

Um die barrierefreie Nutzung der Querungsstelle zu ermöglichen, muss die Pollerreihe auf Höhe der Querungsstelle unterbrochen werden und mit einer Doppelquerung mit taktilen Leitelementen ausgebildet werden (vgl. C1).

Bei zukünftigen Straßenraumneuverteilungen bspw. durch Radinfrastruktur kann durch möglichen Wegfall der Parkreihen eine Querungsstelle mit Doppelbord auch ausreichend sein. Beide Maßnahmen schließen sich grundsätzlich nicht aus.

⁵ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV 2006, S. 90

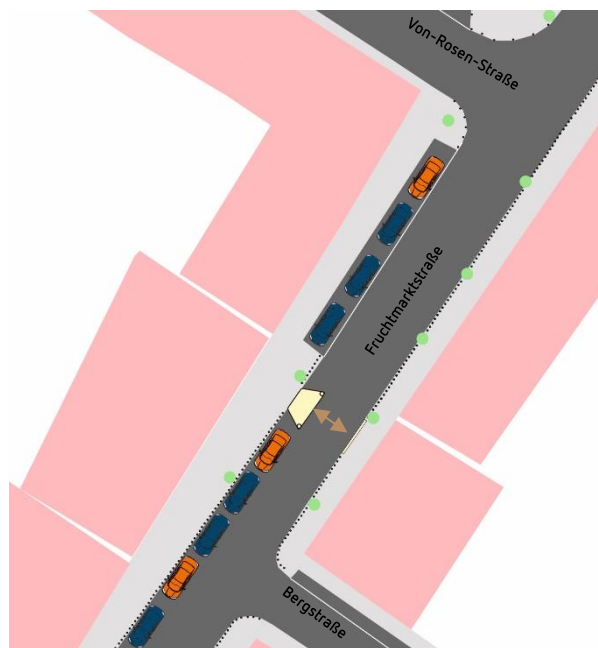
Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 17: Beispiel für vorgezogene Seitenräume als Querungshilfen



Quelle: Planersocietät, links Freiburg, rechts: Dortmund

Abbildung 18 Skizze der Gehwegnahe zwischen der Von-Rosen-Straße und Bergstraße



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Querungshilfen wie Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume tragen dazu bei, Querungsbedarfe zu bündeln und das Queren zu erleichtern. Sie haben keine vorfahrtsregelnde Wirkung und können als Alternativen zu klassischen Querungsanlagen eingesetzt werden. Ein weiteres Einsatzgebiet für vorgezogene Seitenräume ist an der Einmündung der Poststraße vorstellbar (vgl. B3).

B3 – Einmündung der Poststraße schmäler gestalten

Problem/ Mangel:

Die Einmündung der Poststraße in die Gottlieb-Daimler-Straße ist für zu Fuß Gehende schwer einsehbar und mit großen Querungsdistanzen verbunden. Die Distanz über die Einmündung zur Mittelinsel beträgt bis zu 7,5 m – das bedeutet eine Querungszeit von über 7 Sekunden bei üblicher Gehgeschwindigkeit (1 – 1,5 m/s). Während dieser Zeit sind zu Fuß Gehende dem Fahrzeugverkehr ungeschützt ausgesetzt.

Abbildung 19: Einmündung der Poststraße



Quelle: Planersocietät, Gottlieb-Daimler-Straße

Breite Kurvenradien verschlechtern zusätzlich die Sichtbeziehungen auf den querenden Fußverkehr und ermöglichen abbiegenden Fahrzeugen lange, ungehinderte Fahrbewegungen. Dies erhöht das Unfallrisiko und führt insbesondere bei Mobilitätseingeschränkten und Schülerinnen und Schülern zu Unsicherheiten beim Queren.

Handlungsvorschlag:

Eine Reduktion der Fahrbahnbreite durch vorgezogene Seitenräume führt zu einer Verbesserung der Sichtverhältnisse und Sicherheit an der Einmündung. Weiterhin sollte die Einrichtung von FGÜ inklusive Herstellung der Barrierefreiheit geprüft werden.

Ergänzend kann ein Hinweisschild „Fußverkehr“ (VZ 133 StVO) angebracht werden, um die Aufmerksamkeit auf querenden Fußverkehr zu erhöhen.

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. Beim Einsatz vorgezogener Seitenräume müssen die erforderlichen Schleppkurven für den relevanten Kfz-Verkehr berücksichtigt werden.

Vorgezogene Seitenräume können zunächst provisorisch durch Markierungen und Leitschwellen ausgeführt werden, sollten jedoch auf lange Sicht baulich verstetigt werden. Vorteil bei der Markierung ist auch die mögliche Mitbenutzung durch Fahrzeuge mit großen Schleppkurven.

Die Einrichtung eines FGÜ ist gemäß den einschlägigen Regelwerken erst ab einer Fußgängerfrequenz von 50 Personen pro Spitzenstunde oder in begründeten Ausnahmefällen vorgesehen.⁶ Zudem wäre eine umfassende Anpassung des Knotenpunkts erforderlich, da die Querungsfurt bei Einsatz eines FGÜ nicht weiter als 4 m von der direkten Gehweglinie entfernt sein darf. Im Zuge der dafür notwendigen baulichen Anpassung, die die Vorziehung der Querung an die Einmündung und den Wegfall der Linksabbiegespur in der Einmündung der Poststraße vorsieht, ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts erforderlich und die Schleppkurven der dort verkehrenden Fahrzeuge müssten beachtet werden. Dieser Maßnahmenvorschlag sollte daher als weitergehender sinnvoller Prüfauftrag verstanden werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 20: Beispiel für vorgezogene Seitenräume an der Strecke mit und ohne Einsatz von FGÜ



Quelle: Planersocietät, links: Landauer Straße, rechts: Waldbronn

Abbildung 21: Skizze: links: Einmündung Poststraße mit vorgezogenen Seitenräumen, rechts: baulichen Anpassung für den Einsatz eines FGÜ



*Vorgezogene Seitenräume, als Markierung bzw. später baulich

Quelle: Planersocietät

⁶ Richtlinien zur Anlage von FGÜ (R-FGÜ), FGSV, 2001

B4 – Gestaltungen von Unterführungen

Problem/ Mangel:

In Zweibrücken gibt es zahlreiche Unterführungen, die aufgrund unzureichender Beleuchtung und einer wenig einladenden Gestaltung weder sicher noch attraktiv wirken. Bereits durch ihre bauliche Enge und die fehlenden Sichtbeziehungen gelten Unterführungen als potenziell unsichere Orte. Die mangelnde Beleuchtung und gestalterische Vernachlässigung verstärken diesen Eindruck zusätzlich.

Insbesondere in der Nähe des Bubenhauser Kreisel wirken die Unterführungen durch ihre Abgelegenheit und dunkle Gestaltung unsicher.

Abbildung 22: Dunkle Unterführung



Quelle: Planersocietät, Unterführung der Saarlandstraße

Handlungs- vorschlag:

Durch eine umfassende Beleuchtung und freundliche Gestaltung der Unterführungen kann das Sicherheitsgefühl verbessert werden.

Erläuterung und Hinweise:

Gemäß EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen) ist für alle öffentlichen Verkehrsflächen eine ausreichende Beleuchtung herzustellen, die bauliche Anlagen, Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrsteilnehmende (insbesondere zu Fuß Gehende) erkennen lässt.⁷ Eine regelmäßige und durchgängige Beleuchtung hat positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden, die Unversehrtheit von Leben und Sachen und auf die Lebensqualität der Menschen (DIN 13201-1 2021).

⁷ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) FGSV 2002, S. 45

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 23: Beispiel für eine freundliche Gestaltung von Unterführungen



Quelle: Planersocietät, links: Zweibrücken, rechts: Singen

Weitere Einsatzorte:

Die Unterführungen im Stadtgebiet sollten auf ihre Beleuchtung sowie ihre gestalterische Wirkung hin überprüft werden. Ziel ist es, sie attraktiver und fußgängerfreundlicher zu gestalten, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern.

4.3 Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)

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 man sich am Prinzip eines Designs für alle orientieren, 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 24: Barrierefreiheit



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

C1.1 – Barrierefreie Querungen – Bordsteinabsenkungen

Problem/ Mangel:

An vielen Querungsstellen in Zweibrücken fehlt eine vollständige Nullabsenkung an der Querungsfurt für den Fußverkehr – oder sie ist zu schmal ausgeführt. Besonders für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln erschwert dies das komfortable oder überhaupt mögliche Queren der Straße. Die Folgen sind Umwege, eine übermäßige Beanspruchung der Hilfsmittel sowie ein erhöhtes Verletzungsrisiko durch Kippbewegungen von Rollstühlen oder Rollatoren beim Überqueren.

Abbildung 25: nicht ausreichend abgesenkter Bordstein an Querungsstelle



Quelle: Planersocietät, Querungsstelle der Rosengartenstraße

Handlungsvorschlag:

An allen Querungsstellen des Fußverkehrs in Zweibrücken sollte eine Nullabsenkung an der Querungsfurt des Fußverkehrs hergestellt werden.

Erläuterung und Hinweise:

Querungsstellen sollten gemäß DIN 18040-3 und DIN 32984 so gestaltet werden, dass sie sowohl für mobilitätseingeschränkte als auch für sehbehinderte zu Fuß Gehende sicher und komfortabel nutzbar sind (Doppelbord). Eine Nullabsenkung auf Fahrbahnniveau ist dabei auf 1,00 m Breite einzurichten. Flankierend sind Bordsteinkanten mit einer Höhe von mindestens 6 cm vorzusehen. Zudem sollten Bodenindikatoren in Rippenstruktur als Sperrfeld ergänzt werden, um eine klare taktile Erkennbarkeit zu gewährleisten.

Diese Gestaltung ermöglicht eine sichere Orientierung und verhindert unbeabsichtigtes Betreten der Fahrbahn. Eine Verbreiterung der Nullabsenkung über 1,00 m hinaus wird aus Gründen der Barrierefreiheit und Sicherheit nicht empfohlen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 26: Beispiel für Nullabsenkungen an Querungsstellen



Quelle: Planersocietät, links: Fruchtmärktestraße, rechts: Walldorf

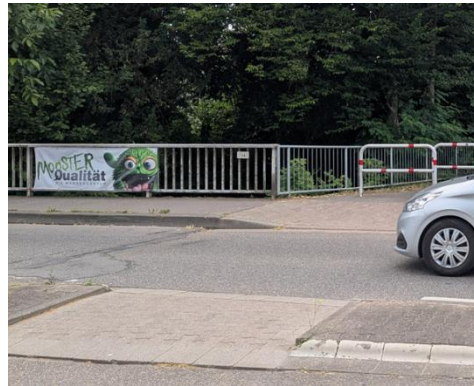
Weitere Einsatzorte:	Weitere wichtige Stellen ohne Nullabsenkung befinden sich entlang der Landauer Straße (bspw. am Parkplatz Richtung Zugang Bahnsteig Haltestelle Rosengarten). Diese Stellen sind entsprechend priorisiert mit einer Nullabsenkung auszustatten.
-----------------------------	---

C1.2 – Barrierefreie Querungen - Querungshilfen

**Problem/
Mangel:**

An vielen Querungshilfen in Zweibrücken fehlt bislang ein vollständig barrierefreier Ausbau. Dadurch werden Personen mit Sehbeeinträchtigungen sowie Menschen mit rollbaren Hilfsmitteln in ihrer Mobilität und Sicherheit entlang wichtiger Fußwege erheblich eingeschränkt. Besonders sehbehinderten zu Fuß Gehenden fehlt häufig die Orientierung durch taktile Leitelemente, was das sichere Queren deutlich erschwert.

Abbildung 27: Mittelinsel ohne barrierefreien Ausbau



Quelle: Planersocietät, Mittelinsel an der Saarlandstraße Höhe Seniorenhaus

Handlungsvorschlag:

Bestehende Querungsanlagen sollten sukzessive barrierefrei ausgebaut werden. Prioritär sollten dabei stark frequentierte Querungsanlagen oder Querungsanlagen entlang von wichtigen Fußverkehrsrouten – wie z. B. der Schulwege oder in der Nähe von Altenheimen – barrierefrei ausgebaut werden.

Für barrierefreie Querungen sind neben dem Anbringen von Doppelborden – einem Bordstein mit Nullabsenkung für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln und einem ertastbaren Bord mit 6 cm Höhe für sehingeschränkte Personen auf beiden Straßenseiten – auch Bodenindikatoren unerlässlich. Gerade bei Straßen mit starkem Umgebungslärm oder sehr geringem Verkehrsaufkommen entstehen besondere Gefahren für sehbehinderte zu Fuß Gehende. Daher sollten Bodenindikatoren zum Standard gehören und bei Lichtsignalanlagen durch akustische Signalgeber ergänzt werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Doppelborde an Überquerungsstellen sind entsprechend der DIN 32984 (6 cm hoher Bord mit Richtungsfeld sowie einer Nullabsenkung mit Sperrfeld) auszuführen. Dabei ist zwischen gesicherten und ungesicherten Querungen zu unterscheiden. (siehe Abbildung 28)

An Lichtsignalanlagen (LSA) sind neben dem Doppelbord auch akustische Signalgeber anzubringen, um die Orientierung von sehingeschränkten Personen zu verbessern.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 28: Getrennte Querungsstelle nach DIN 32984 für gesicherte und ungesicherte Querungsanlagen

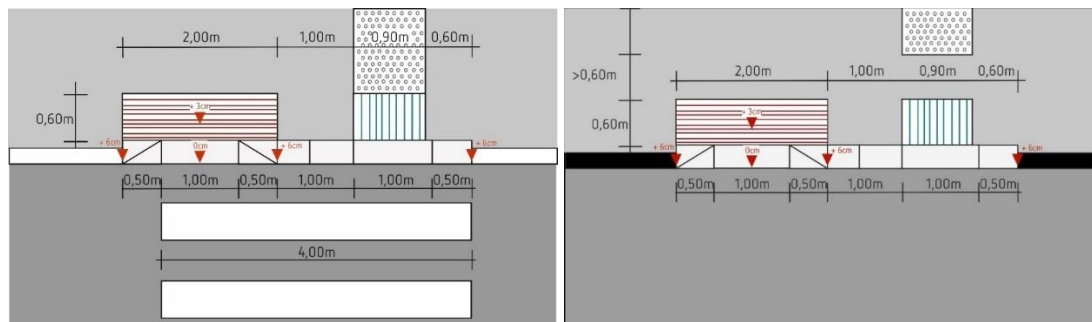


Abbildung 29: Beispiele für barrierefreien FGÜ und einer barrierefreien Mittelinsel



Quelle: Planersocietät, links: Neuenburg, rechts: Dortmund

Weitere Einsatzorte:

Alle Querungsanlagen sind im gesamten Stadtgebiet entsprechend barrierefrei auszubauen.

C2 – Instandsetzung von Belagsoberflächen

Problem/ Mangel:

In Zweibrücken gibt es viele Stellen, an denen der Bodenbelag von Fußwegen beschädigt oder uneben ist. Diese Schäden beeinträchtigen sowohl den Komfort als auch die Sicherheit der zu Fuß Gehenden. Es können Stolperstellen entstehen, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Personen, die auf rollbare Hilfsmittel wie Rollstühle oder Rollatoren angewiesen sind, problematisch sind. Betroffene müssen mehr Kraft aufwenden, um die Hindernisse zu überwinden, was ihre Mobilität erheblich einschränken kann. Insbesondere in der Umgebung des Bubenhauser Kreisels sind solche Schäden auffällig.

Abbildung 30: Schäden an der Belags-
oberfläche



Quelle: Planersocietät, entlang der Bubenhauser Straße

Handlungsvor- schlag:

Kontinuierliche Kontrolle und Instandsetzung der Qualität der Bodenbeläge vorhandener Fußwege.

Erläuterung und Hinweise:

Für einen niedrigen Reibungsverlust ist es wichtig, dass Wege ebene Oberflächen aufweisen. Daher sollten bei Umbau- und Neubaumaßnahmen feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen.

Weitere Ein- satzorte:

Weitere Schäden an der Belagsoberfläche wurden entlang der Bleicherstraße festgestellt. Eine regelmäßige Kontrolle sowie ein stadtweit koordiniertes Mängelmelder-Management können dazu beitragen, Schäden frühzeitig zu erkennen und zeitnah zu beheben.

C3 – Befestigung und Ausbau von Fußwegen**Problem/
Mangel:**

Entlang der Rosengartenstraße gibt es wichtige Wegeverbindungen, die bislang unbefestigt sind. Dadurch wird die barrierefreie Nutzung dieser Wege erheblich eingeschränkt. Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Sehbehinderungen sind dadurch gezwungen, Umwege in Kauf zu nehmen. Insbesondere der Teilabschnitt der Wegeverbindung von den Stellplätzen für Menschen mit Behinderung zum Schlossgartenweg an der Rosengartenstraße ist durch zu geringe Breiten und den Belag für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln schwer begehbar.

In der Innenstadt sind viele Fußwege aufgrund der groben Pflasterung weiterhin nicht barrierefrei begehbar – insbesondere im Umfeld des Schlossplatzes.

Abbildung 31: Schmale und unbefestigte Wegeverbindung



Quelle: Planersocietät, Rosengartenstraße

**Handlungsvor-
schlag:**

Befestigung und Ausbau der Wegeverbindung, um eine barrierefreie Nutzung zu ermöglichen.

Entlang von Strecken mit grober Pflasterung sollte der Einsatz von Komfortstreifen mit glatter und griffiger Belagsoberfläche geprüft werden, um ein barrierefreies Begehen zu ermöglichen.

**Erläuterung
und Hinweise:**

Für einen niedrigen Reibungsverlust ist es wichtig, dass Wege ebene Oberflächen aufweisen. Daher sollten bei Umbau- und Neubaumaßnahmen feste, griffige, ebene und fugenarme Oberflächen zum Einsatz kommen.

Für Personen im Rollstuhl ist eine Mindestbreite von 1,60 m erforderlich, um eine komfortable Fortbewegung zu ermöglichen (vgl. A2).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 32: Komfortstreifen in Innenstadtbereichen



Quelle: Planersocietät, links: Zweibrücken; rechts: Calw

Weitere Einsatzorte:

Weitere unbefestigte Wegeverbindungen wurden am Heckenweg, dem östliche Gehweg der Eremitagestraße, der Luitpoldstraße und quer über den Schlossplatz vermerkt. Diese sollten zumindest durch einen Komfortstreifen befestigt werden, um eine barrierefreie Nutzung zu ermöglichen.

C4 – Kontrastmarkierungen**Problem/
Mangel:**

Einige Infrastrukturelemente (z. B. Poller, Schilder) in Zweibrücken weisen einen geringen Kontrast auf. Solche Elemente sind für sehingeschränkte Personen nur schwer zu erkennen. Dadurch können Hindernisse im Gehweg übersehen werden; die Sturz- und Stolpergefahr steigt.

Abbildung 33: Poller ohne Kontrastmarkierung



Quelle: Planersocietät, Fruchtmartstraße

**Handlungsvor-
schlag:**

Im öffentlichen Raum sollte die Kontrastierung der Infrastruktur verstärkt werden. Durch die Anbringung von deutlichen Kontrastkanten an Hindernissen (z. B. an Treppenstufen und Pollern) kann die Erkennbarkeit für sehingeschränkte Personen gesteigert werden. Dadurch können Hindernisse auf Gehwegen besser kenntlich gemacht und die Sicherheit im öffentlichen Raum gesteigert werden.

**Erläuterung
und Hinweise:**

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 (DIN 32975:2009-12).

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 34: Beispiel Kontraststreifen an Hindernissen



Quelle: Planersocietät, links: Walldorf, rechts: Hopfingen

4.4 Weiterer Maßnahmenvorschlag (D)

D1 – Wegweisung am Bubenhauser Kreisel

**Problem/
Mangel:**

Im Übergangsbereich von Bubenhausen und Ixheim in Richtung Innenstadt ist die Orientierung für zu Fuß Gehende schwierig. Die zahlreichen Unter- und Überführungen sowie fehlende Wegweiser erschweren es, den besten und kürzesten Weg zu finden. Besonders für ortsunkundige Personen ist die Begehung der Wege dadurch unklar und wenig attraktiv.

Abbildung 35: Fußweg ohne Hinweise zur Orientierung



Quelle: Planersocietät, Gottlieb-Daimler-Straße

**Handlungs-
vorschlag:**

Einsatz eines Wegweisungssystems für zu Fuß Gehende im Übergangsbereich. Damit sollte eine gezielte Wegweisung durch Schilder an allen relevanten Übergängen und Entscheidungspunkten entstehen.

Erläuterung

und Hinweise:

Schilder und Stelen zur Wegweisung auf die Haupt- und Nahziele sollten an neuralgischen Knoten gut einsehbar angebracht bzw. aufgestellt werden. Entlang von längeren Routen kann in regelmäßigen Abständen mit Symbolbildern auf den richtigen Weg hingewiesen werden (insbesondere in der Nähe des Bubenhauser Kreisels).

Es ist eine einheitliche, kontinuierliche und gut verständliche Gestaltung der Wegweiser vorzunehmen.⁸ Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Schilder nicht in den lichten Raum des Gehwegs ragen (vgl. A2).

Eine regelmäßige Kontrolle und Pflege der Wegweiser ist notwendig, um Schäden und Sichteinschränkungen, z.B. durch Begrünung, zu verhindern.

**Weitere Ein-
satzorte:**

Eine stadtweite einheitlich und durchgängige Beschilderung fördert die Orientierung in Zweibrücken und damit die Attraktivität der Stadt.

⁸ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF), FGSV, 2007, S. 8

D2 – Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit**Problem/
Mangel:**

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen das Bewusstsein dafür, dass sie andere Menschen in ihrer Mobilität einschränken. Dadurch entstehen Verhaltensmuster, die unbewusst die Sicherheit und den Komfort des Fußverkehrs beeinträchtigen. Beispiele hierfür sind die Einengung von Gehwegen durch parkende Fahrzeuge und Außengastronomie, hohe Stufen vor Gebäuden oder die Einschränkung von Sichtfeldern durch ungepflegte Hecken.

Abbildung 36: Außengastronomie schränkt den Gehweg ein



Quelle: Planersocietät, Hauptstraße

**Handlungsvor-
schlag:**

Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit durch:

- Rubrik auf der Homepage zu aktuellen Themen (u. a. zu Hecken-schnitt) und umgesetzten Maßnahmen für den Fußverkehr
- Kampagnen zu verschiedenen Themen (Grünschnitt, Gehwegparken etc.)
- Aktionstage
- Persönliche Absprachen/Dialog
- Markierungen/Banner/Beschilderung

**Erläuterung
und Hinweise:**

Durch Informationen zum Fußverkehr kann für die Probleme sensibilisiert und zum Gehen motiviert werden, auch können aktuelle Schritte der Fußverkehrsförderung in der Kommune erläutert werden.

Konkrete Möglichkeiten für Öffentlichkeitsarbeit ist der Schulwettbewerb „Zu Fuß und Rad zur Schule“ und Aktionen in der „Woche der Mobilität“.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiel Sensibilisierungskampagne und Bodenmarkierungen für mehr Rücksicht



Quelle: Planersocietät, links: Leinfelden-Echterdingen, rechts: Dresden

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen-vorschlägen

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

Die Umsetzung der Maßnahmen 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 Maßnahmen im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen.

Abbildung 38: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfeld Verkehrssicherheit (A)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Leuchtturm-projekt
A1.1 Gehwege freihalten - Gehwegparken	Gehwegpark-Verbot durchsetzen		Daueraufgabe		
A1.2 Gehwege freihalten - Grünschnitt und Hindernisse	regelmäßiger Grünschnitt und Hindernisse aus dem Gehweg schaffen		Daueraufgabe		
A2 Lückenschlüsse - Rosengartenstraße	Direkte Wegeverbindungen schaffen				
Handlungsfeld Querungen (B)	Beschreibung der Maßnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
B1 Fußgängerüberweg an der Landauer Straße	Einsatz eines FGÜs in der Landauer Straße				X
B2 Querungshilfe an der Fruchtmarktstraße	Einsatz eines vorgezogenen Seitenraums als Querungshilfe in der Fruchtmarktstraße				
B3 Einmündung der Poststraße schmaler gestalten	Ordnung und Verkleinerung des Knotenpunkts, Einsatz eines FGÜs				
B4 Gestaltung von Unterführungen	Beleuchtung und Gestaltung von Unterführungen				
Handlungsfeld Barrierefreiheit (C)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
C1.1 Barrierefreie Querungen - Bordsteinabsenkungen	Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen				
C1.2 Barrierefreie Querungen - Querungsanlagen	Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen mit Doppelbord und taktilen Leitelementen				
C2.1 Barrierefreie Wege - Instandsetzung von Belagsoberflächen	Instandsetzung von Belagsoberflächen		Daueraufgabe		
C2.2 Barrierefreie Wege - Befestigung und Ausbau von Fußwegen	Befestigung und Ausbau von Fußwegen				
C3 - Kontrastmarkierungen	Kontrastmarkierungen an Hindernissen und Stolperkanten anbringen				
weitere Maßnahmen (D)	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
D1 - Wegweisung am Bubenhauser Kreisel	Wegweisung anbringen				X
D2 - Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Kampagnen, Aktionstage, etc.)		Daueraufgabe		

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

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 Zweibrücken getan.

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

- Förderung der Barrierefreiheit
- Attraktives und durchgängiges Wegenetz
- Entwicklung eines Basisnetzes mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Entwicklung eines eigenen Haushaltstitels/Etats
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Vermeidung von Angsträumen
- Vermeidung von Hindernissen durch Regelungen und Vorgaben (Bsp. für die Gewerbetreibenden)

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 **Zweibrücken** zu erreichen, muss die Stadt 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.

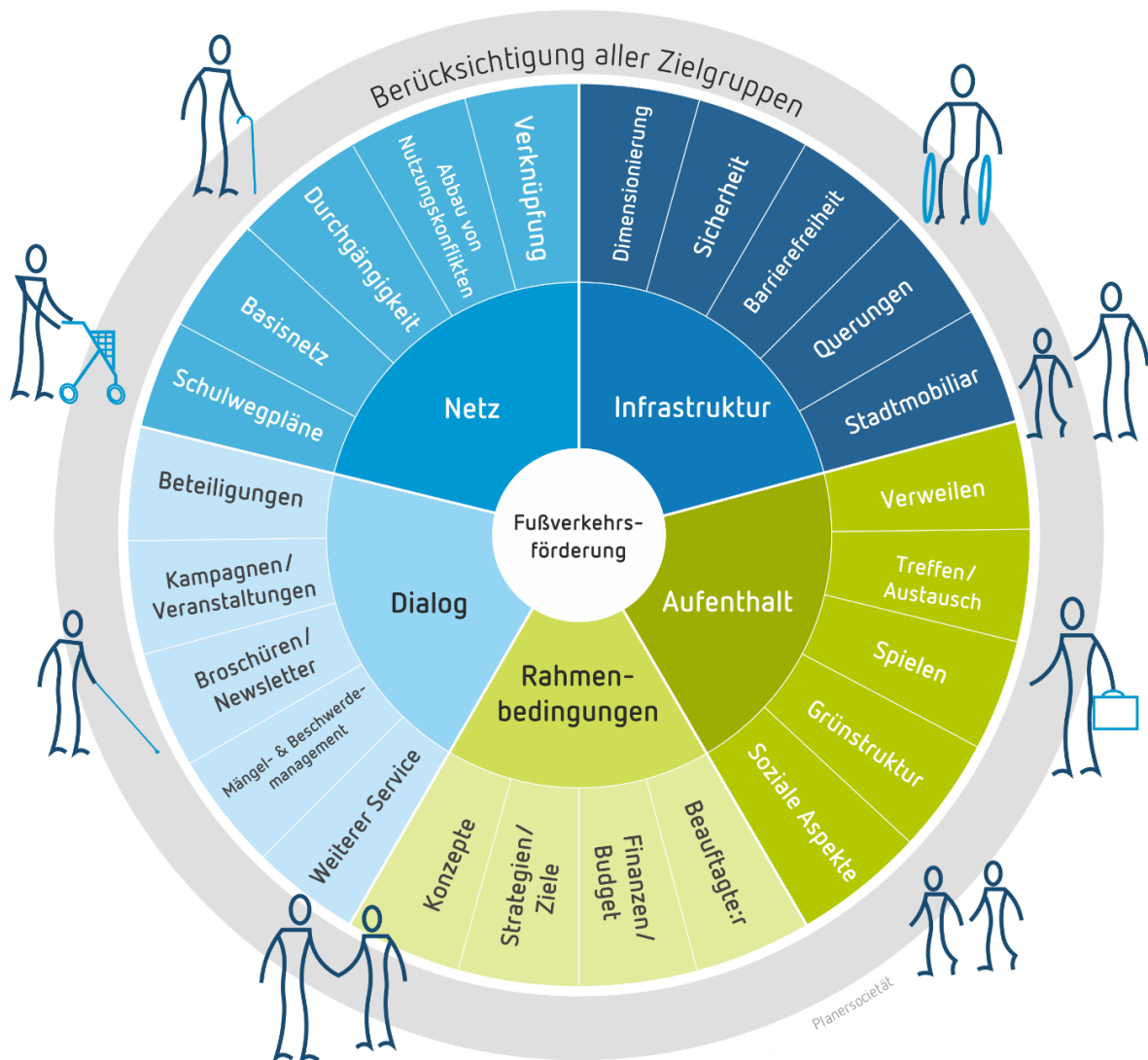
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), dass ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse 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 un-

ter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Auf ein fundiertes Protokoll sollte nicht verzichtet werden. Die Fußverkehrs-Checks in Zweibrücken 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 gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung (vgl. Abbildung 39).

Abbildung 39: 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 Maßnahmvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Probleme und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmvorschläge 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 Zweibrücken hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln. Er 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.

In der Innenstadt von Zweibrücken gibt es bereits viele attraktive Fußwege, die zum Verweilen und Spaziergehen einladen. Dennoch bestehen weiterhin Lücken, die ein barrierefreies, sicheres und direktes Gehen in der Stadt beeinträchtigen. Insbesondere der Bereich rund um den Bubenhauser Kreisel stellt mit der Autobahn, der Bahntrasse und der Landesstraße erhebliche Barrieren dar. Diese erschweren eine direkte und attraktive Verbindung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Bubenhausen und Ixheim.

Auch der Bereich rund um den Rosengarten ist besonders hervorzuheben: Durch das nahegelegene Altenheim, die Verbindung zur Innenstadt und zur Schule sowie zum nordöstlich gelegenen Wohngebiet und zur Haltestelle Rosengarten entstehen wichtige Ziele für den Fußverkehr. Zwar existieren dort bereits gut ausgebaute Fußwege, doch gibt es an vielen Stellen noch Potenziale zur Verbesserung – insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit, Sicherheit und die direkte Wegführung.

Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine gute Grundlage zur Herstellung besserer Bedingungen für den Fußverkehr in Zweibrücken.

7 Quellen

FGSV 2002 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002.

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

FGSV 2007 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF). Köln, 2007

FGSV 2011 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011.

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln: FGSV Verlag, 2001

BMDV 2025 - Bundesministerium für Verkehr: Fußverkehrsstrategie des Bundesministerium für Verkehr (BMDV), Berlin, 2025

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF), FGSV, 2007, S. 8

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Zweibrücken 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 (12.05.2025)

Ort: Ratssaal Zweibrücken

Datum: 12.05.2025

Uhrzeit: 18:00 Uhr

Anwesende: 30 Teilnehmende

Darunter: Herr Kirch (Stadtverwaltung Zweibrücken), Frau Klein (Stadtverwaltung Zweibrücken);

Planersocietät: Herr Jan Hauenstein

Begrüßung und Präsentation

Zu Beginn der Veranstaltung konnten die Anwesenden anhand eines Plakats angeben mit welchem Verkehrsmittel sie zu der Veranstaltung gekommen sind. Von den 29 Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, gaben die meisten an mit dem Auto vor Ort gewesen zu sein (15 Personen). Laut dem Plakat waren jedoch auch 12 Personen zu Fuß vor Ort (siehe Abbildung 1).

Abbildung 40: Einstiegsplakat

Herzlich Willkommen zum Auftaktworkshop

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie hierher gekommen?

Womit?

|||||

||

|||||

Quelle: Planersocietät

Die Begrüßung der Teilnehmenden zum Fußverkehrs-Check 2024 übernahm Herr Kirch, Klimaschutzmanager Zweibrücken. Er begrüßt die Anwesenden und leitet damit die Veranstaltung ein. Auch Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und gibt einen kurzen Überblick über die Veranstaltung. Daraufhin erklärt er den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks und geht auf den Ablauf ein. Durch Fakten zum Thema Fußverkehr erläutert Herr Hauenstein, warum es wichtig ist sich den Fußverkehr genauer anzuschauen und welche Rahmenbedingungen das Zufußgehen attraktiv machen. Abschließend erläutert Herr Hauenstein Handlungsfelder, die im Fußverkehr angeschaut werden sollten und führt so zu der Arbeitsphase.

Abbildung 41: Präsentation im Plenum



Quelle: Planersocietät

Arbeitsphase

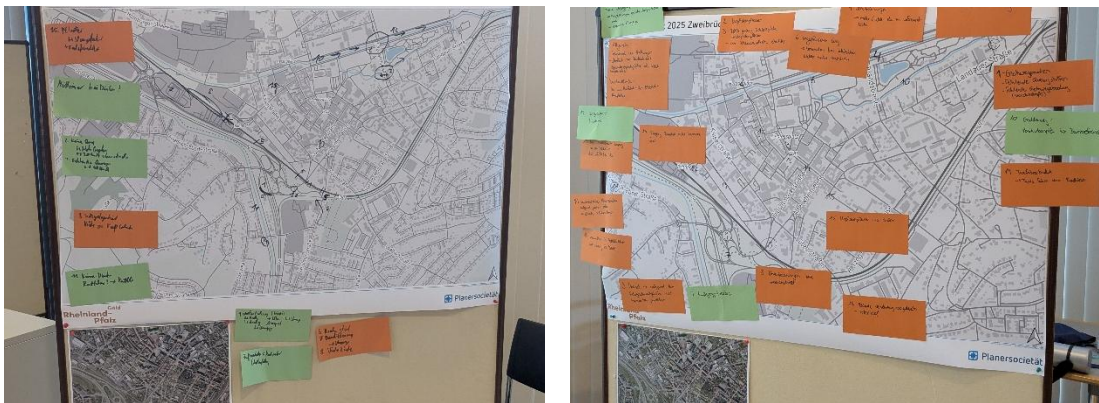
Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops werden aufgefordert, Themenwünsche und Problemstellung in Zweibrücken an Plakaten zu diskutieren.

Ziel der Arbeitsphase ist es durch die Diskussion von Fußverkehrsthemen in Zweibrücken anhand konkreter Beispiele, Stationen für die zwei folgenden Begehungen zu identifizieren.

Zu diesem Zweck teilen sich die Anwesenden in zwei Gruppen. Auf einem Plakat wird über Stellen im Übergangsbereich zwischen der Innenstadt von Zweibrücken und den Stadtteilen Bubenhausen/Ixheim gesprochen. Auf einem anderen Plakat geht es um den Innenstadtbereich von Zweibrücken. Herr Kirch und Herr Hauenstein leiten dabei die zwei Gruppendiskussionen.

Die Anwesenden äußern sowohl positive als auch negative Anmerkungen zu vielen Stellen zum Thema Fußverkehr auf den Karten (siehe Abbildung 42). Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen der Teilnehmer ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können. Die Situationen, die nicht vor Ort betrachtet werden können, werden im Abschlussbericht berücksichtigt.

Abbildung 42: Arbeitspause anhand der Plakate



Quelle: Planersocietät

Folgende Anmerkungen werden von den Teilnehmenden in Bezug auf den Übergangsbereich zwischen der Innenstadt und Bubenhausen/Ixheim eingebracht:

- Insgesamt wird der Weg von Bubenhausen in die Innenstadt als unattraktiv und umwegig beschrieben. Daraus ergeben sich laut Erzählungen auch gefährliche Situationen durch Personen, die zum Verkürzen der Strecke die Gleise an ungesicherten Stellen queren.
- Die Unterführungen entlang der L471 bzw. rund um den Bubenhauser Kreisel werden aufgrund der eingeschränkten Beleuchtung als unsicher gesehen. Weiterhin wird von Konfliktsituationen durch die Kurvensituation und den zusätzlichen Radverkehr in den Unterführungen berichtet.
- Die Fußgängerbrücke am Bubenhauser Kreisel wird als positiv gesehen. Einzig die Steigung wird vereinzelt als zu steil beschrieben.
- Die Querungen am Bubenhauser Kreisel werden aufgrund von hohen Geschwindigkeiten als kritisch für den Fußverkehr gesehen.

- Zur Verbesserung wird eine Beschilderung der Fußwege in Richtung Innenstadt vorgeschlagen.
- Der Knotenpunkt Bubenhauser Str./Friedrich-Ebert-Straße/Etzelweg und Jacobystraße wird aufgrund parkender Fahrzeuge als unsicher für den Fußverkehr angesehen.
- Entlang des gemeinsamen Fuß- und Radwegs am Hornbach wird das Thema Rücksicht zwischen Fuß- und Radverkehr angesprochen. Es wird von Konfliktsituationen beim Überholen des Fußverkehrs erzählt.
- In Bezug auf das Thema Sitzgelegenheiten wird von vielen bestehenden Möglichkeiten berichtet. Es wird aber auch auf das Problem hingewiesen, dass speziell entlang dem Schwarzbach die Sitzbänke durch Vogelkot oft nicht nutzbar sind. Es wird sich gewünscht, dass stadtweit Sitzgelegenheiten mit Mülleimer ausgestattet werden und diese auch genutzt werden sollen.
- Entlang des Weges am Hornbach werden sich Sitzgelegenheiten gewünscht.

Folgende Anmerkungen werden von den Teilnehmenden in Bezug auf den Innenstadtbereich eingebracht:

- Entlang der Saarlandstraße wird auf die Ein- und Ausfahrt des Edekas aufmerksam gemacht. Für zu Fuß Gehende bestehe dort eine Gefahrenstelle durch die große Einfahrt.
- Entlang der Gestütsallee wird die teils konfliktreiche gemeinsame Führung mit dem Radverkehr angesprochen. Eine Trennung der zwei Verkehrsmittel durch einen Trennstreifen sei bereits in Planung.
- Auf dem Herzogplatz, entlang des Schlossplatzes und vor der Schlossapotheke wird auf die grobe Pflasterung aufmerksam gemacht, die die Barrierefreiheit einschränkt.
- Entlang der Rosengartenstraße ab dem Schlossgartenweg in Richtung Osten ist der Fußweg nicht gepflastert und ist somit insbesondere bei Regen nicht barrierefrei begehbar.
- Die bestehenden Unterführungen an der Saarlandstraße auf Höhe des Schwarzbachs werden aufgrund der geringen Beleuchtung als unsicher empfunden. Weiterhin wird sich an dieser Stelle auch eine direktere Querungshilfe gewünscht, da hier der Kfz-Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten entlang fährt. Eine Tempobeschränkung wird in diesem Rahmen zur Sprache gebracht.
- Über die Saarlandstraße auf Höhe der Bleicherbach wird sich eine besser abgesicherte Querungshilfe gewünscht.
- Entlang des Heckenwegs wird der schlechte Zustand des Weges angesprochen. Da dieser Weg unbefestigt ist, wird hier eine starke Einschränkung der Barrierefreiheit gesehen.
- Am Parkhaus Hallplatz gibt es aufgrund der Pflasterung eine Lücke im sonst barrierearmen Bodenbelag des Weges in Richtung Schwarzbach. Weiterhin besteht durch den Anlieferverkehr an dieser Stelle laut Berichten eine unsichere Situation.
- Entlang der Landauer Straße auf Höhe Storchenstraße/An der Feuerwache wird sich eine Querungshilfe gewünscht. In der Einmündung der Storchenstraße werden fehlende Gehwegabsenkungen angesprochen. Weiterhin wird hier von vielen Gehwegparkern berichtet, die den Gehweg einengen.
- Der Guldenweg wird als Positivbeispiel für einen barrierefreien Fußweg genannt.

- Die Taxi-Parkbucht an der Fruchtmarkstraße wird als gefährlich gesehen, da Taxifahrer über den Bordstein fahren und damit den Fußverkehr gefährden.
- Die Stufen und die Kopfsteinpflaster entlang der Wackenstraße werden als starke Einschränkung des Fußverkehrs erwähnt.
- Im Bereich des ZOBs werden sich Beschattungselemente gewünscht.
- Entlang der Fußgängerzone werden die nicht barrierefreien Zugänge der Geschäfte angesprochen.
- Die Sitzgelegenheiten entlang der Fußgängerzone werden als sehr positiv gesehen, insbesondere aufgrund der zusätzlichen Mülleimer.
- Der Eingang des Bahnhofs wird als nicht barrierefrei beschrieben.
- Entlang der Luitpoldstraße wird der unbefestigte Gehweg angesprochen, der mit einem Rollstuhl schwer überwindbar sei.

Weitere Hinweise:

- Generell wird auf den teils schlechten Zustand der Gehweg und das Konfliktpotenzial zwischen dem Rad- und Fußverkehr in Zweibrücken aufmerksam gemacht.
- Es wird von vielen nicht abgesenkten Bordsteinen in Zweibrücken berichtet, die die Barrierefreiheit insbesondere an Querungen einschränkt.

Ausblick und Abschluss

Herr Hauenstein bedankt sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und lädt zu den zwei Begehung am 23. und 24.06.2025 sowie dem Abschlussworkshop am 08.10.2025 ein. Damit verabschiedet Herr Hauenstein die Teilnehmenden.

Karlsruhe, 12. Mai 2025

gez. J. Hauenstein

8.2 Erste Begehung (23.06.2025)

Ort: Zweibrücken

Datum: 23.06.2025

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 13 Personen

Darunter: Herr Kirch und Frau Klein (Stadtverwaltung Zweibrücken)

Planersocietät: Jan Hauenstein, René Elsner (Assistenz)

Begrüßung

Am Montag, den 23.06.2025, fand die erste öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz in der Ortsgemeinde Zweibrücken statt. Die Begehung startete um 17 Uhr am Bahnhof Rosengarten und endete gegen 18:45 Uhr am Alexanderplatz, direkt vor dem ZOB. Die insgesamt 13 Teilnehmenden setzen sich aus elf Bürgerinnen und Bürger aus der Zivilgesellschaft sowie mit Herrn Kirch (Stadtverwaltung Zweibrücken) und Frau Klein (Stadtverwaltung Zweibrücken) zusammen. Von dem Planungsbüro Planersocietät führten Herr Hauenstein und Herr Elsner (Assistenz) die Begehung durch.

Abbildung 43: Routenverlauf der ersten Begehung in der Innenstadt (ca. 1,8 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zu Beginn begrüßt Herr Hauenstein die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Gesamtvorhaben

kurz vor. Daran anknüpfend erläutert er den Verlauf der Begehungsrouten und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zur Einordnung des Routenverlaufs erinnerte er daran, dass die Route im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung gemeinsam mit den Teilnehmenden – darunter unter anderem interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Verwaltung – diskutiert wurde. Er betonte, dass die Begehung dazu dienen solle, exemplarisch Problemstellen sowie mögliche Lösungsansätze aufzuzeigen, die sich auch auf andere Räume und Ortsteile in Zweibrücken übertragen lassen. Ebenso sei das Hervorheben von Positivbeispielen von Bedeutung. Abschließend wies Herr Hauenstein auf die Dokumentation der Diskussionen durch Protokoll und Fotos hin, insbesondere durch Herrn Elsner.

Station 1 (Startpunkt): Bahnhof Rosengarten

An der Anfangsstation fragt Herr Hauenstein nach der Meinung der Teilnehmenden über die Umgestaltung des Bahnhofs-Vorplatzes. Der Bahnhof Rosengarten ist zuletzt umgestaltet worden und gilt als wichtige Anlaufstelle für die vielen Schülerinnen und Schüler, die wochentags entlang der Landauer Straße zu Fuß unterwegs sind.

- Die Teilnehmenden finden die Neugestaltung des Vorplatzes grundsätzlich gut. Dennoch ist hierzu die Begrünung auf dem schmalen Streifen zwischen Parkplatz und Landauer Straße angesprochen worden. Es handele sich weder um ordentliche Begrünung noch Unkraut, sondern um „Beikraut“, mahnte eine Bürgerin. Ein weiterer Bürger fügte hinzu, dass die Begrünung einladender gestaltet werden könne, zum Beispiel durch die Einpflanzung eines Baumes an der Parkplatz-Zufahrt. Die Aufenthaltsqualität des Vorplatzes würde sich dadurch erheblich verbessern.
- Zum Parkplatz ist die Anordnung der Parkplätze positiv hervorzuheben, meldeten die Teilnehmenden. Insbesondere die Anordnung des Behindertenparkplatzes direkt am Bahnsteig erkennen die Teilnehmenden als vorteilhaft an.
- Der Zustand des Bordsteins an der Schnittstelle von Parkplatz und Bahnhofsvorplatz empfinden die Teilnehmenden als verbesserungswürdig. Zwar ist im Zuge der Vorplatz-Neugestaltung der Bordstein abgesenkt gestaltet worden, allerdings besteht keine Nullabsenkung (Bordhöhe 0 cm), wodurch die Barrierefreiheit eingeschränkt wird. Herr Hauenstein erläutert, dass der halbohohe Bordstein einerseits eine Orientierungshilfe für Personen mit Blindenleitstock bietet, aber andererseits für Personen mit rollbaren Hilfsmitteln schwieriger zu überwinden ist als eine Nullabsenkung. Als Optimallösung verweist Herr Hauenstein auf die Doppelbordlösung (Nullabsenkung + 6 cm Bord), wie etwa an der nahegelegenen Mittelinsel an der Landauer Straße (siehe Abbildung 2).

Abbildung 44: Parksituation am Vorplatz (links) und die neue Querungsmöglichkeit an der Landauer Straße (rechts) am Bahnhof Rosengarten



Quelle: Planersocietät

Station 2: Landauer Straße

Vom Bahnhof Rosengarten führt die Route entlang der Landauer Straße bis hin zur Zufahrt der Eremitagestraße. Während auf der Landauer Straße viel Schwerverkehr unterwegs ist, sind hier auch viele Schüler*innen auf den Gehwegen unterwegs. Von der Eremitagestraße aus lief die Gruppe entlang des Bleicherbachs zur Station an der Saarlandstraße (siehe Station 3).

- Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Landauer Straße (südlich) sind den Teilnehmenden die abschnittsweise zugedachten Gehwege aufgefallen. Durch das Gehwegparken wird der ohnehin schon schmale Gehweg weiter verengt, wodurch der Durchgang, insbesondere für Personen im Rollstuhl, unmöglich gemacht wurde (siehe Abbildung 3). Diesbezüglich wird sich die Durchsetzung eines generellen Gehweg-Parkverbots gewünscht. Durch ordnungsrechtliche Maßnahmen sollen das Parken unterbunden werden. Herr Hauenstein merkt an, dass allein schon durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit (etwa durch Kampagnen und Ansprachen) eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden könne. Darüber hinaus wird eine Markierung von Parkplätzen auf der Straße vorgeschlagen, um parkende Fahrzeuge vom Gehweg fernzuhalten. Wiederum wird dagegengehalten, dass das Parken auf dem Fahrstreifen zur Verengung der Fahrbahn Sorge, wodurch der Verkehrsfluss teilweise unterbrochen werden könnte (v.a. bei Schwerverkehr).
- Laut den Teilnehmenden fehle es entlang der Landauer Straße an ausreichend Querungsmöglichkeiten: Die nächstmögliche sichere Querungsmöglichkeit ist am Bahnhof Rosengarten aufzufinden (siehe Abbildung 2). Es wird vorgeschlagen weitere Querungshilfen entlang der Landauer Straße anzubringen. Insbesondere auf Höhe der Storchenstraße wird der Einsatz einer Querungshilfe als sinnvoll erachtet. Ein Problem könnte hierbei sein, dass die Landauer Straße als Landesstraße gilt, weshalb kommunale

Planungen nicht einfach umzusetzen seien. Außerdem sei ein früherer Vorschlag der Kommune einen Zebrastreifen zu etablieren bereits abgelehnt worden.

- Bei einem Blick in die Storchenstraße wird die mangelnde Barrierefreiheit der Fußgängerbrücke mit Verbindung zur Christian-Schwarz-Straße angemerkt. Diese habe eine zu steile Neigung, wodurch das Befahren der Brücke beispielsweise durch Personen mit Rollator erschwert würde.
- Die Laternenmasten auf dem Gehweg entlang der Landauer Straße wird als Hindernis angemerkt (siehe Abbildung 3).
- An der Zufahrt in die Petristraße werden bei der Fahrbahnüberquerung die halbabgesenkten Bordsteine angesprochen. Wegen der fehlenden Nullabsenkung wird auch hier das Begehen des Gehweges für Personen mit Rollatoren erschwert. (siehe Abbildung 4)
- Der Grünwuchs entlang des Gehweges kurz vor der Zufahrt in die Eremitagestraße wird vor allem von der Person mit dem Blindenstock als störend wahrgenommen.
- An der Eremitagestraße wird der plötzlich wechselnde Fahrbahnbelag beim Übergang in den Gehweg zum Bleicherbach negativ angemerkt. Vor allem die Unebenheit der Fahrbahn Sorge hierbei für Stolpergefahr und für ein unangenehmes Empfinden bei Personen mit Rollatoren.

Abbildung 45: Parkende Autos (links) und Laternenmasten (rechts) als Barrieren auf den Gehwegen der Landauer Straße



Quelle: Planersocietät

Abbildung 46: halbabgesenkten Bordsteinkante an der Petristraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Saarlandstraße (Ecke Bleicherbach)

An der Saarlandstraße angekommen wird über die dortige Querungsmöglichkeit gesprochen sowie über die Strecke am Bleicherbach. Der Saarlandstraße folgend, endet der Streckenabschnitt an der Rosengartenstraße (siehe Station 4).

- Die Strecke entlang des Bachs ist umgestaltet worden und weist laut den Teilnehmenden eine hohe fußgängerfreundliche Umgebung auf. Insbesondere das Gewässer sorgt laut einer Teilnehmerin für eine angenehme kühlende Wirkung. Der seit Neugestaltung vorhandene Teer-Belag wird von einer Teilnehmerin im Rollstuhl als angenehm wahrgenommen. Denn vor Neugestaltung sei der Belag lückenhaft und holprig gewesen. Der Fußweg sei nun „wunderbar“ und „stressfrei“ zu begehen. Auch die neu aufgestellten Bänke fallen positiv auf. Die Armlehnen sowie die höhere Sitzlage mache das Sitzen angenehmer für Personen mit körperlichen Einschränkungen, welche beim Aufstehen unterstützen. (siehe Abbildung 5)
- Die Mittelinsel über die Seilerstraße wird kurz angesprochen. Aufgrund der direkten Nähe der Querungsstelle am Altersheim wird diese Querung als besonders sinnvoll für einen barrierefreien Ausbau durch Doppelbord und einem taktilen Leitsystem ausgemacht. Die älteren Personen, die teils auf Rollatoren angewiesen sind, könnten dadurch leichter zum Rosengarten gelangen. (siehe Abbildung 5)

Abbildung 47: Gehweg am Bleicherbach mit ebenem Bodenbelag und Bänken mit erhöhter Sitzfläche und nicht barrierefreie Mittelinsel



Quelle: Planersocietät

Station 4: Unterführung an der Saarlandstraße (an der Brücke über den Schwarzbach, Ecke Rosengartenstraße

An der vierten Station wird primär die Unterführung besprochen.

- Auf dem Routenabschnitt entlang der Saarlandstraße äußerte ein Teilnehmer mit Seheinschränkung den Wunsch eines Blindenleitsystem.
- Der Belag (Pflastersteine) auf dem Gehweg entlang der Saarlandstraße wird im Vergleich zum ebenen Teer-Belag an dem Bleicherbach als unangenehm beschrieben.
- Die Begrünung an der Saarlandstraße wird zwar als positiv angemerkt, allerdings bedürfe es der Grünpflege, damit die Pflanzen nicht über den Gehweg wachsen und somit die Gehwegbreite einschränken.
- Die Querungsstelle an der der Rosengartenstraße (siehe Abbildung 6) sei nicht optimal gestaltet. Insbesondere Rollstuhlfahrende hätten durch die fehlenden Nullabsenkung größere Schwierigkeiten die Straße zu queren. Weiterhin wird über die Platzierung der Querung gesprochen: Auf Höhe des Eingangs zum Rosengarten fehlt derzeit eine durchgängige Querungsstelle. Auf der nördlichen Seite der Rosengartenstraße verhindert der durchgehende Grünstreifen eine direkte, barrierefreie Querung. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Unterführung notwendig, da sonst die Unterführung nur durch einen Umweg erreichbar ist.
- Die Unterführung an der Saarlandstraße sei laut den Teilnehmenden unattraktiv gestaltet.

Grund dafür sei der größere Umweg, den man gehen müsste, das geringe Sicherheitsempfinden in der Unterführung, aber auch die steile Steigung. Eine bessere Beleuchtung sowie eine hellere, freundlichere Gestaltung der Unterführung, würden mehr Attraktivität schaffen – darin waren sich die Teilnehmenden einig. (siehe Abbildung 6)

Abbildung 48: Indirekte und nicht barrierefreie Querungsmöglichkeit über die Rosengartenstraße (links) und die Unterführung (rechts) an der Saarlandstraße



Quelle: Planersocietät

Station 5: Rosengartenstraße (Ecke Schlossgartenstraße)

Von der vierten Station aus geht es am Schwarzbach entlang zur fünften Station.

- Im nördlich Straßenraum Rosengartenstraße befindet sich ein breit angelegter, unbefestigter Weg zwischen einer Baumallee (folgend Schwarzbachallee genannt). Für die Trennung zwischen Fahrbahn und Schwarzbachallee sorgt eine auf einem Grünstreifen angelegte Baumreihe. Auf der Schwarzbachallee haben zu Fuß Gehende und Radfahrende ausreichend Raum. In diesem Zuge wird über die Trennung auf der nördlichen Seite gesprochen: wegen erhöhtem Konfliktpotenzial hatten einige Teilnehmenden über die Teilung der Schwarzbachallee nachgedacht, aber diese Idee auch nicht vollends als notwendig beschrieben.
- Schon kurz nach Betreten der Rosengartenstraße wird von einem Teilnehmenden die direkte Querungsmöglichkeit von der Schwarzbachallee über die Rosengartenstraße hin zum, gerade im Bau befindlichen Skaterpark angesprochen. Bisher sei zwar die Querung über den Grünstreifen möglich, aber eine eindeutige und barrierefreie Querungsstelle fehle. Diese sei für eine direkte Anbindung zur Innenstadt oder zur Schule laut den Teilnehmenden sinnvoll.
- Links von der Fahrbahn befindet sich hinter einer senkrecht angelegten Parkreihe ein schmaler Gehweg (<1,50 m), der insbesondere von Personen mit Rollstuhl schwer befahren werden kann. Weiterhin ist dieser Gehweg aufgrund von Baumwurzeln

abschnittsweise uneben, weshalb das Fahren mit dem Rollstuhl erschwert wird.

- Es wird angemerkt, dass der Weg entlang der Schwarzbachallee durch den unbefestigten Belag nicht barrierefrei begehbar ist.
- Ein Problem zur Nutzung der Bänke stellt Vogelkot dar, welcher von den auf den Bäumen sitzenden Vögel verursacht wird. Dies sorgt zu einem Attraktivitätsverlust der Schwarzbachallee.
- Am Schlossgartenweg wird von den Teilnehmenden die fehlende Quermöglichkeit von der Schwarzbachallee angesprochen (siehe Abbildung 7). Der Schlossgartenweg führt direkt zum Helmholtz-Gymnasium, weshalb die Querung der Fahrbahn häufig von Schülerinnen und Schülern genutzt würde. Als kostengünstige Lösung wird eine Farbmarkierung auf der Fahrbahn vorgeschlagen.

Abbildung 49: Potenzielle Querungsstelle an der Schwarzbachallee über die Rosengartenstraße zum Schlossgartenweg



Quelle: Planersocietät

Station 6: Fußgängerzone

Von der fünften Station führt die Route am Helmholtz-Gymnasium vorbei über den Schlossplatz bis hin zur Fußgängerzone.

- Auf dem Schlossgartenweg wird unter anderem die zu geringe Begrünung auf dem Schulhof des Helmholtz-Gymnasiums erwähnt. Außerdem wird das Kopfsteinpflaster auf dem Schlossplatz angesprochen. Der Weg sei durch die Pflasterung nur bedingt mit Rollstuhl, Rollator oder auch Kinderwagen begehbar. Als Lösung wurde ein Komfortstreifen mit ebenem Belag vorgeschlagen. Als gutes Beispiel wird der Streifen entlang des Schlossplatzes angesprochen. Es wird aber auch auf die hohen Kosten und den Bestandsschutz durch das Schloss hingewiesen.
- Entlang der Fahrbahn an der Seite des Schlossplatzes führt ein Komfortstreifen direkt zum Alexanderplatz. Dieser wird von den Teilnehmenden als Beispiel für den Komfortstreifen auf dem Schlossplatz betrachtet. Währenddessen fielen den Teilnehmenden allerdings die Besetzung des Komfortstreifens durch das angrenzende Restaurant auf, welche für zu Fuß gehende eine Barriere darstellt.
- Vor dem Betreten der Fußgängerzone hat Herr Hauenstein nochmal auf die neue Umgestaltung der Fußgängerzone hingewiesen und die Teilnehmenden gebeten, sich die Atmosphäre beim Begehen genau anzuschauen. Den Teilnehmenden ist, ohne erst an ihr vorbeigehen zu müssen, die sogenannte „Plauderbank“ in den Sinn gekommen (siehe Abbildung 8). Hier würden sich viele Menschen hinsetzen und sich gerne austauschen, so die Beobachtung einiger Teilnehmenden. Als negativ angesehen von den Teilnehmenden werden die Geschäftszeiten, die das Leben der Fußgängerzone zu früh beenden würden. Die meisten Geschäfte würden schon gegen 17 Uhr schließen; nur einzelne Cafés hätten noch darüber hinaus geöffnet. (siehe Abbildung 9)
- Es wird auch auf die nicht-barrierefreie Zugänglichkeit einiger Geschäfte hingewiesen. Durch Stufen sei das Betreten der Geschäfte mit rollbaren Hilfsmitteln erschwert. (siehe Abbildung 9)
- Vor allem in der sommerlichen Mittagssonne sei die Fußgängerzone aufgrund der Hitze unerträglich, so die Teilnehmenden. Die Wasserelemente könnten nicht genug zur Abkühlung beitragen, weshalb mehr Begrünung und Beschattung in der Fußgängerzone gefordert wurde.

Abbildung 50: Die „Plauderbank“ im Zentrum der Zweibrückener Fußgängerzone



Quelle: Planersocietät

Abbildung 51: Die Zweibrückener Innenstadt zur Abendzeit (links) sowie ein Geschäft ohne barrierefreien Zugang



Quelle: Planersocietät

Station 7: Alexanderplatz/ZOB

Zum Schluss der Begehung versammelt sich die Gruppe am Alexanderplatz. Herr Hauenstein fragt die Teilnehmenden abschließend, wie sie den Platz vor dem ZOB finden und ob es noch allgemeine Anmerkungen zur Begehung gebe.

- Die Aufenthaltsqualität am Alexanderplatz wird von den Teilnehmenden positiv bewertet. Insbesondere die Wasserelemente würden bei spielenden Kindern gut ankommen und den Platz beleben.
- Beim ZOB werden mangelnde Barrierefreiheit (zu gering abgesenkte Bordsteine) und ein schlechter Zustand der Anlage von den Teilnehmenden angemerkt. Als Hinweis meinte ein Bürger, dass der ZOB generell einmal gereinigt werden könnte.
- Es wird abschließend auch auf fehlende saubere öffentliche Toiletten im gesamten Innenstadtbereich hingewiesen. Als „Notlösung“ ist von den Teilnehmenden die Toilette des Parkhauses am Schloss in der Münzstraße gesehen worden. Als Nachtrag zu diesem Thema hatte ein Bürger beim zweiten Begehungstermin am 24.06. das Konzept „Nette Toilette“ vorgeschlagen, bei welchem die Geschäfte ihre Toilette den Innenstadtbesuchenden bei Bedarf zur Verfügung stellten, und im Gegenzug von der Stadtverwaltung entlohnt würden. Dieser Vorschlag ist bei den Teilnehmenden der zweiten Begehung positiv angekommen.

Abbildung 52: Der ZOB am Alexanderplatz in der Zweibrückener Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Verabschiedung und Ausblick

Zum Abschluss dankt Herr Hauenstein den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie für die Wortbeiträge. Anschließend verwies er auf die zweite Begehung am folgenden Tag (24.06.2025) sowie auf die Abschlussveranstaltung, die am 08.10.2025 im Rathausaal stattfinden wird, und lädt dazu herzlich ein. Schließlich verabschieden sich Herr Hauenstein und Herr Elsner bei den Anwesenden.

Karlsruhe, 25. Juni 2025

gez. J. Hauenstein

8.3 Zweite Begehung (24.06.2025)

Ort: Zweibrücken

Datum: 24.06.2025

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 9 Personen

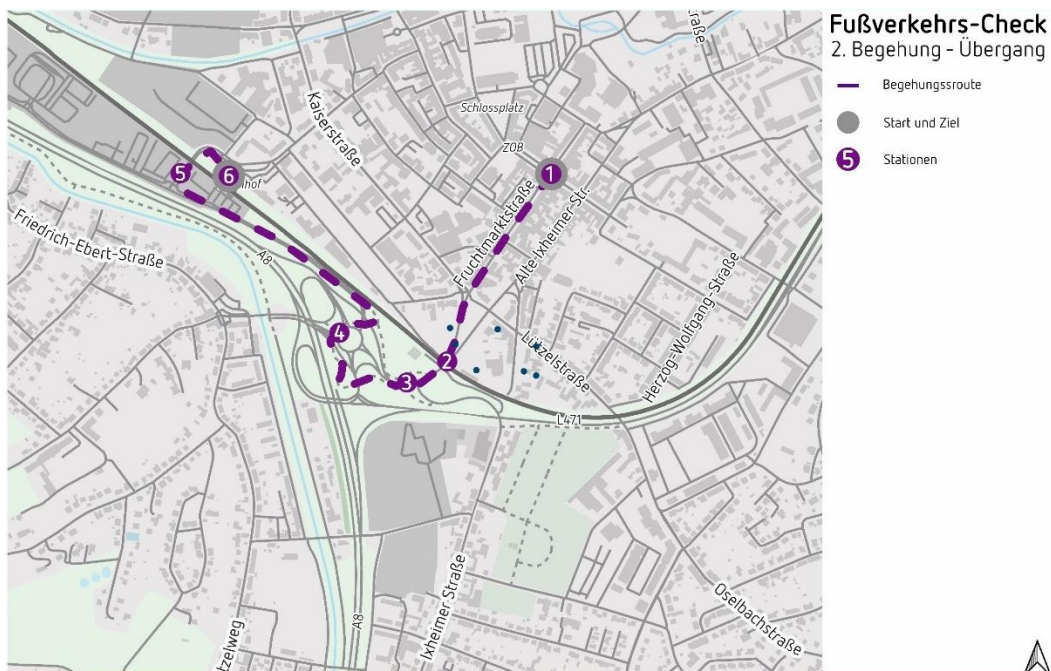
Darunter: Herr Kirch und Frau Klein (Stadtverwaltung Zweibrücken)

Planersocietät: Jan Hauenstein, René Elsner (Assistenz)

Begrüßung

Am Dienstag, den 24.06.2025, fand die zweite öffentliche Begehung des Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz in der Ortsgemeinde Zweibrücken statt. Die Begehung startete um 17 Uhr am Alexanderplatz vor dem ZOB und endete gegen 18:45 Uhr am Hauptbahnhof Zweibrücken. Die insgesamt neun Teilnehmenden setzen sich aus sieben Bürgerinnen und Bürger aus der Zivilgesellschaft sowie mit Herrn Kirch (Stadtverwaltung Zweibrücken) und Frau Klein (Stadtverwaltung Zweibrücken) aus zwei kommunalen Vertreterinnen und Vertreter zusammen. Von dem Planungsbüro Planersocietät führten Herr Hauenstein und Herr Elsner (Assistenz) die Begehung durch.

Abbildung 53: Routenverlauf der zweiten Begehung am Übergang zwischen Innenstadt und Bubenhausen (ca. 1,8 km)



Quelle: Planersocietät, Grundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zu Beginn begrüßt Herr Hauenstein die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Gesamtvorhaben

kurz vor. Daran anknüpfend erläutert er den Verlauf der Begehungsrouten und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen. Zur Einordnung des Routenverlaufs erinnerte er daran, dass die Route im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung gemeinsam mit den Teilnehmenden – darunter unter anderem interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Verwaltung – diskutiert wurde.

Station 1 (Startpunkt): Alexanderplatz/ZOB

Mit dem Eintreffen der Teilnehmenden am Treffpunkt der zweiten Begehung setzt die erste thematische Auseinandersetzung mit den örtlichen Gegebenheiten ein.

- Insbesondere für Rollstuhlfahrende sei der Zugang zum Mittelstreifen des ZOBs erschwert, beispielsweise durch das Hinweisschild im Bereich der Bordsteinabsenkung, welche als Barriere wahrgenommen wird. Auch verbinden einige Teilnehmende die Querung der Fahrbahn durch die große Fahrbahnbreite, insbesondere in der Kurve am Schlossplatz, mit einem Unsicherheitsempfinden. Aus diesem Grund würde der ZOB vermieden, lautet eine Aussage.

Abbildung 54: Der ZOB am Alexanderplatz in der Zweibrückener Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Station 2: Fruchtmarktstraße

Vom Alexanderplatz führt die Route am ZOB entlang über die Fruchtmarktstraße zum Knotenpunkt sowie Unterführung an der Bubenhauser Straße/Ixheimer Straße. Entlang der Fruchtmarktstraße testen einige Teilnehmende den Gehweg mittels von der Planersocietät mitgebrachten Blindenstöcken entlangzugehen, um sich in die Rolle von seheingeschränkten Personen hineinzuversetzen.

- Der Taxistand an der Einmündung zur Lammstraße (am ZOB) wird negativ angemerkt. Die dort stehenden Taxen würden nur mit wenig Rücksicht anfahren und somit beispielsweise die Querung der Ampelanlage von zu Fuß Gehenden beeinträchtigen.
- In der Fruchtmarktstraße sind einige Geschäfte und Gastronomiebetriebe negativ aufgefallen. Die höheren Stufenkanten im Eingangsbereich einiger Geschäfte erschwere beispielsweise den Zugang für Personen mit Mobilitätseinschränkung. Zudem wird die nutzbare Gehwegbreite häufig durch aufgestellte Möbel, wie etwa Sitzgelegenheiten von Gastronomiebetrieben, erheblich eingeschränkt. Dies erschwert insbesondere zu Fuß Gehenden, etwa Personen mit Rollstuhl, das ungehinderte Passieren. Auch werden Laternenmasten auf den Gehwegen, insbesondere zwischen der Von-Rosen-Straße zur Kaiserstraße, als Hindernis wahrgenommen (siehe Abbildung 3). Hier schlägt Herr Hauenstein vor, dass Betriebe auf die Freihaltung von Gehwegen angesprochen werden sollen. Er erläutert anhand eines Plakats die notwendigen Breiten für den Fußverkehr auf Gehwegen und macht so auf die Notwendigkeit der Freihaltung des Gehwegs aufmerksam.
- Die Poller am Rand des Gehweges der Fruchtmarktstraße sollen das Gehwegparken verhindern. Dies wird von den Teilnehmenden als angebracht bewertet. Von den Pollern geht für die Teilnehmenden durch die Trennwirkung ein hohes Sicherheitsempfinden aus. Herr Hauenstein regt an, die bislang dunkel lackierten Poller durch farbige Markierungen oder reflektierende Elemente besser sichtbar zu machen, um insbesondere für seheingeschränkte Personen die Wahrnehmbarkeit zu verbessern und potenzielle Gefahren zu reduzieren.
- Laut den Teilnehmenden wird durch das Parken entlang der Fahrbahn die Sichtbeziehung zwischen zu Fuß Gehenden, die die Fruchtmarktstraße queren wollen und den passierenden Fahrzeugen, beeinträchtigt. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen sei das Queren entlang der Fruchtmarktstraße erschwert. Aufgrund der zu hohen Fahrgeschwindigkeit des fließenden Verkehrs (50 km/h) sowie der nichtvorhandenen Bordabsenkung sei ein barrierefreies Queren erschwert. Insbesondere an der Höhe der Bergstraße wird sich eine Quermöglichkeit gewünscht. Herr Hauenstein geht in diesem Zusammenhang auf vorgezogene Seitenräume (Gehwegnase) als Querungshilfe

ein. Durch Vorverlegung des Gehwegs auf Höhe von den Parkplätzen würden die Sichtbeziehungen verbessert werden und das Queren könne bereits erleichtert werden.

Abbildung 55: Sitzmöglichkeiten eines Restaurants (links) und Laternenmasten (rechts) bilden ein Hindernis auf dem Gehweg der Fruchtmarktstraße



Quelle: Planersocietät

Station 3: Bubenhauser Straße/Ixheimer Straße

Von der Fruchtmarktstraße führt die Route entlang der Bubenhauser Straße zur Unterführung an der Kreuzung Ixheimer Straße. Nach der Begehung der Unterführung versammelten sich die Teilnehmenden an der Kreuzung.

- An der Kreuzung Bubenhauser Straße und Kaiserstraße fällt den Teilnehmenden eine zu kurze Grünphase an der Lichtsignalanlage auf.
- In der Bubenhauser Straße befindet sich an der Kreuzung zur Ixheimer Straße eine Unterführung. Die mehr als sechs Prozent Steigung der Unterführung wird von den Rollstuhlfahrenden als zu hoch befunden. Ebenso wird der holprige Belag des Gehweges sowie die als „schummrig“ bezeichnete Nachtbeleuchtung der Unterführung kritisiert.
- Zusätzlich fehle es den Teilnehmenden an einer Orientierungshilfe in Form von Beschilderung. Ohne einer solchen würde man nicht erkennen, wo die Unterführung hinführt.

Abbildung 56: Steile Steigung (rechts) vor der Unterführung (links) an der Bubenhauser Straße



Quelle: Planersocietät

Station 4: Bubenhauser Kreisel

Von der Unterführung an der Bubenhauser Straße führt die Route über die Fußgängerbrücke zum Bubenhauser Kreisel.

- Die Fußgängerbrücke über die L471 wird von Rollstuhlfahrenden positiv angemerkt. Die Steigung stimme mit den Anforderungen überein und die Beleuchtung sei ausreichend. (siehe Abbildung 5)
- Am Bubenhauser Kreisel wird der Nachrang des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden angesprochen. Einige Kraftfahrzeuge würden den Kreisel mit hohem Tempo befahren und den zu Fuß Gehenden wenig Beachtung einräumen. Aus dem Stadtteil Bubenhausen würden zudem viele Radfahrende, insbesondere Schülerinnen und Schüler der Herzog-Wolfgang-Realschule, mit höherer Geschwindigkeit in den Kreisel einfahren.
- Zudem ist die Querungsmöglichkeit an der Ausfahrt nach Bubenhausen angesprochen worden. Diese ist bisher mit einer Nullabsenkung ausgestattet. Es wird eine Aufteilung in einen nullabgesenkten und einen halbabgesenkten Bordstein vorgeschlagen, zugunsten von Personen mit Sichteinschränkung, die auf eine Tastkante angewiesen sind. (siehe Abbildung 5)
- Am Bubenhauser Kreisel befinden sich aktuell vorwiegend Wegweiser für den Autoverkehr. Für die Teilnehmenden wäre am Kreisel eine Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr hilfreich.

Abbildung 5: Die Fußgängerbrücke über die L471 (links) und die Fußgängerüberquerung am Bubenhauser Kreisel an der Einmündung in Richtung Bubenhausen (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 5: Gottlieb-Daimler-Straße, Poststraße (Unterführung)

Ausgehend vom Bubenhauser Kreisel gehen die Teilnehmenden über die Gottlieb-Daimler-Straße zum hinteren Parkplatz des Hauptbahnhofs.

- Im Allgemeinen besteht zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Bubenhausen ein Problem der direkten sicheren Quermöglichkeit der Bahngleise. Personen würden häufig ungesicherten die Schienen überqueren, um einen zeitaufwendigeren Umweg über die Bubenhauser Straße oder Gottlieb-Daimler-Straße zu vermeiden.
- Die Gottlieb-Daimler-Straße wird von den Teilnehmenden als wenig attraktiv wahrgenommen. Das hohe Verkehrsaufkommen sowie die unmittelbare Nähe des Gehwegs zur Fahrbahn beeinträchtigen das Wohlbefinden der zu Fuß Gehenden spürbar. Zusätzlich verstärken Engstellen, die durch über den Gehweg wachsende Pflanzen entstehen, das Unsicherheitsempfinden (siehe Abbildung 6). Herr Hauenstein regt als Lösung eine regelmäßige Pflege des Straßenbegleitgrüns an.
- Entlang der Gottlieb-Daimler-Straße, im Bereich des hinteren Hauptbahnhofs, wurde von den Teilnehmenden die eingeschränkte Barrierefreiheit auf der südlich gelegenen Seite thematisiert. Da sich sowohl die Behindertenparkplätze als auch der Aufzug auf der nördlichen Seite befinden, wurde insgesamt dennoch eine ausreichende Barrierefreiheit des Hauptbahnhofs festgestellt.
- Das Sicherheitsempfinden in der Bahnhausunterführung wurde von den Teilnehmenden überwiegend positiv bewertet. Kritisch angemerkt wurde jedoch die fehlende Barrierefreiheit, die mit einer umwegigen Wegeführung verbunden ist.
- An der Zufahrt des Parkplatzes von der Gottlieb-Daimler-Straße wird über die zu breite Querungsfurt diskutiert. Die Querung der Einmündung sei für zu Fuß Gehende zu lang

und könnte laut Herr Hauenstein beispielsweise durch eine generelle Einengung der Einmündung verkürzt werden. Allerdings betonte ein Bürger die Berücksichtigung der von der Gottlieb-Daimler-Straße einfahrenden Fahrzeuge, welche ebenso ausreichend Platz zum Einfahren benötigten.

Abbildung 57: Über den Gehweg wachsende Pflanzen entlang der Gottlieb-Daimler-Straße



Quelle: Planersocietät

Station 6: Poststraße und Zweibrückener Hauptbahnhof (nördliche Seite)

Von der südlichen Seite des Hauptbahnhofs gehen die Teilnehmenden der Poststraße folgend zur letzten Station der Begehung auf der nördlichen Bahnofsseite.

- An der Einmündung der Poststraße in die Gottlieb-Daimler-Straße wird die Fahrbahnüberquerung von den Teilnehmenden kritisiert. Durch die zu große Distanz würde das Queren für zu Fuß Gehende beeinträchtigt werden. Außerdem würde wegen der Steigung die Sichtbeziehung zwischen dem in die Poststraße einfahrendem Fahrzeug und dem Fußverkehr erschwert. Eine Teilnehmerin äußert den Vorschlag eine Furtmarkierung anzubringen. (siehe Abbildung 8)
- Bei der Unterführung an der Poststraße wird der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr besprochen. Aufgrund von sehr schnellen Radfahrenden, den eingeschränkten Sichtbeziehungen und dem Zweirichtungsverkehr besteht ein großes Konfliktpotenzial. Laut den Teilnehmenden könnte eine Hinweis-Beschilderung (etwa „Achtung Radfahrende!“ und „Achtung zu Fuß Gehende!“) zugunsten einer gegenseitigen Rücksichtnahme wirksam sein.

Abbildung 58: Unübersichtliche Zufahrt in die Poststraße wegen steiler Neigung von zwei verschiedenen Fahrtrichtungen



Quelle: Planersocietät

Letzte Station/Verabschiedung und Ausblick

An der letzten Station am Hauptbahnhof wurde die Baustellenführung unmittelbar nach der Unterführung thematisiert. Diese wurde von den Teilnehmenden als nicht optimal, jedoch ausreichend breit für die Nutzung mit dem Rollstuhl eingeschätzt. Abschließend wurde die Finanzierung möglicher Maßnahmen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks (FVC) angesprochen. Herr Hauenstein betonte, dass neben größeren Infrastrukturmaßnahmen auch kleinere, kostengünstige Lösungen entwickelt werden sollten. Er verwies in diesem Zusammenhang auf den Abschlussworkshop, bei dem die Themen Finanzierung und Fördermöglichkeiten nochmals vertieft behandelt werden sollen.

Zum Abschluss dankt Herr Hauenstein den Anwesenden für ihre Teilnahme sowie für die Wortbeiträge. Anschließend gibt er einen kleinen Überblick über die beiden Begehungen und erinnerte hierbei auf die Ziele des Fußverkehrs-Checks, welche die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs erhöhen möchten. Infolgedessen erläutert er den Teilnehmenden das weitere Vorgehen und verwies auf den Abschlussworkshop am 08.10.2025 um 18 Uhr im Rathausaal. Alle Teilnehmenden seien hierzu herzlich eingeladen. Schließlich verabschiedeten sich Herr Hauenstein und Herr Elsner bei den Anwesenden.

Karlsruhe, 24. Juni 2025

gez. J. Hauenstein

8.4 Maßnahmen- / Abschlussworkshop (08.10.2025)

Ort: Rathaus Zweibrücken - Ratssaal

Datum: 08. Oktober 2025

Uhrzeit: 18:00 – 19:45 Uhr

Anwesende: insgesamt ca. 14 Teilnehmende

Darunter: Herr Wosnitza (Bürgermeister, Zweibrücken), Herr Kirch (Klimaschutzmanager, Koordinatorin FVC Zweibrücken), Frau Klein (Stadtbauamt);

Planersocietät: Herr Hauenstein

Eingang

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2024 fand am Dienstag, dem 03.12.2024 um 18:00 Uhr im Rathaus der Abschluss-Workshop in der Stadt Zweibrücken statt. Circa 14 Personen waren vor Ort. Der Abschluss-Workshop ist die letzte partizipative Veranstaltung der Fußverkehrs-Checks und ist so ausgelegt, dass alle Beteiligten sich gleichberechtigt mit ihren persönlichen, wie fachlichen Blickwinkeln zu unterschiedlichen Themen einbringen können.

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 Zweibrücken anhand von vier Aussagen einzuschätzen.

Abbildung 59: Situation der Zu Fuß Gehende in Zweibrücken

Rheinland-Pfalz Gold

Planersocietät
Mobilität Stadt Dialog

Herzlich Willkommen zum Abschlussworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für Zu Fuß Gehende in Zweibrücken 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 Zweibrücken.

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

Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr Hauenstein begrüßt die Teilnehmenden kurz zum Abschluss-Workshop und freut sich über das Interesse am Thema Fußverkehr sowie die Bereitschaft zur Teilnahme. Er übergibt an Herrn Wosnitza.

Auch Herr Wosnitza begrüßt die Anwesenden herzlich und bedankt sich für ihr Engagement. Er erläutert, wie wichtig es ist, den Fußverkehr stärker in den Vordergrund zu rücken – gleichberechtigt neben anderen Verkehrsmitteln. Dabei spricht er sowohl über bestehende Herausforderungen als auch über Chancen. Besonders hebt er die Bedeutung der Barrierefreiheit hervor und bringt seinen Respekt für die Leistungen von Personen mit Einschränkungen, etwa im Rollstuhl, zum Ausdruck. In seinem Fazit wirbt er dafür mehr für den Fußverkehr zu machen und sieht dabei die Chance aus dem Projekt wichtigen Input zu erlangen.

Anschließend übernimmt erneut Herr Hauenstein und gibt einen kurzen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung.

Rückblick und Zielsetzung

Herr Hauenstein beginnt mit einem kurzen Überblick über das Projektformat „Fußverkehrs-Check“ (FVC), stellt dessen Ziele vor und erläutert die Vorgehensweise. Gemeinsam mit den Anwesenden blickt er auf die bisherigen Veranstaltungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2025 in Zweibrücken zurück. Neben einem Auftakt-Workshop am 12. Mai fanden im Sommer 2025 zwei öffentliche Begehungen statt. Der Abschlussbericht des FVC wird die Ergebnisse der Veranstaltungen, eine fachliche Bewertung sowie Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Zweibrücken enthalten.

Darüber hinaus zeigt Herr Hauenstein auf, welche Stärken und Schwächen im Verlauf des Projekts in Zweibrücken deutlich wurden.

Handlungsfelder und Maßnahmen

Aufbauend auf der Stärken/Schwächen-Analyse haben sich drei Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check Zweibrücken herauskristallisiert: „Verkehrssicherheit“ (A), „Querungen“ (B) und „Barrierefreiheit“ (C). Anhand der Handlungsfelder stellt Herr Hauenstein Maßnahmenvorschläge vor und erläutert diese.

Folgende Nachfragen und Anmerkungen werden bereits bei der Präsentation angesprochen:

- Herr Wosnitzer merkt an, dass künftig ein Radfahrstreifen entlang der Fruchtmarktstraße eingerichtet werden könnte und dadurch die Parkstreifen ohnehin entfallen. Ihn interessiert in diesem Zusammenhang, wie eine vorgezogener Seitenraum bzw. eine Querungsstelle dort gestaltet werden könnte. Herr Hauenstein erläutert, dass sich eine solche Maßnahme grundsätzlich nicht ausschließt. Je nach Situation könne jedoch bereits eine Markierung der Querungsstelle ausreichen – vorausgesetzt, die Barrierefreiheit wird dabei berücksichtigt.
- B3: Eine Teilnehmerin berichtet, dass es Knotenpunkte gibt, an denen die Querungsstellen deutlich von der direkten Querungsfurt abgesetzt sind. Dadurch werden Zu Fuß Gehende leichter übersehen.

Herr Hauenstein erläutert, dass insbesondere an großen Knotenpunkten die Querungen bewusst abgesetzt werden, um eine möglichst kurze und rechtwinklige Querungsfurt zu ermöglichen. Dies verbessert die Sichtbeziehungen und verkürzt die Querungsdistanz.

Für kleinere Knotenpunkte kann Herr Hauenstein keine Erklärung geben.

Frau Klein von der Stadt Zweibrücken ergänzt, dass durch die abgesetzten Querungen auch die notwendigen Schleppkurven für Lkw ermöglicht werden, ohne die ein Abbiegen nicht realisierbar wäre. Für die kleineren Knotenpunkte hat auch sie zunächst keine eindeutige Erklärung. Der Hinweis wird daher im Nachgang weiter überprüft.

Nach den ersten beiden Handlungsfeldern teilt Herr Hauenstein ein Handout mit Kurzbeschreibungen der Maßnahmenvorschläge der beiden Handlungsfelder aus. Anhand dieser Handouts haben die Anwesenden die Möglichkeit, in kleinen Gruppen (3-4 Personen) die Maßnahmen zu diskutieren und Hinweise sowie Ideen zu den einzelnen Maßnahmenvorschlägen aufzuschreiben. Diese Anmerkungen sollen später dazu dienen, die Maßnahmenvorschläge im Abschlussbericht nochmals sinnvoll zu ergänzen.

Tabelle 2: Anmerkungen zu den ersten zwei Handlungsfeldern

A1.1 – Gehwegparken unterbinden	- Unbedingt - Mehr Kontrollen - Oselbachstraße (zwischen UBZ und Pfälzer Weinstube) - Hinweise auf Parkplätze in der Nähe (Haltestelle Rosengarten) anbringen
A1.2 – Gehwege freihalten von Hindernissen	- Kontrolle zu Fuß - Beschattung durch Bäume beachten
A2 – Lückenschluss am Rosengarten	- Gut - Mit Nullabsenkung
B1 – Querung an der Landauer Straße	- Zebrastreifen mit Nullabsenkung
B2 – Querungshilfe an der Fruchtmarkstraße	- Nullabsenkung - Möglicher Radfahrstreifen beachten - → Einfache Querungsstelle
B3 – Überbreite Einmündungen	- Schleppkurven beachten
B4 – Gestaltung von Unterführungen	- Problem ist die Abgelegenheit
B2 – Barrierearme Treppenanlagen	- Farbliche Kennzeichnung - Geringer Aufwand

Im einem zweiten Durchlauf präsentiert Herr Hauenstein die Maßnahmenvorschläge zu dem Handlungsfeld „Barrierefreiheit“ und weitere Maßnahmen.

Folgende Nachfragen und Anmerkungen wurden bereits während der Präsentation geklärt:

- C3: Es wird darauf hingewiesen, dass eine Erweiterung des Weges parallel der Rosengartenstraße an den Parkplätzen aufgrund der Baumreihe nicht möglich sein wird.

Auch in diesem Durchlauf hatten die Beteiligten die Möglichkeit in Gruppen die Maßnahmenvorschläge zu diskutieren und Anregungen auf einem Handout aufzuschreiben.

Tabelle 3: Anmerkungen zu den zweiten Handlungsfeldern

C1.1 – Barrierefreie Querungen - Bordsteinabsenkungen	- Barrierefreier Stadtplan mit barrierefreien Wegen, Gebäuden, Toiletten etc.
---	---

C1.2 - Barrierefreie Querungen - Querungshilfen	- Saarlandstraße/Guldenweg
C2 – Instandsetzung von Belagsoberflächen	- Schlossplatz, Luitpoldstraße - Durchgehender Gehweg mit Nullabsenkung - Rollflächen schaffen für Rollstühle und Rollatoren etc.
D1 – Wegweisung	- Mit Beleuchtung
D2 – Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit	- Mitmachtage, Schulwettbewerbe „Zu Fuß und Rad zur Schule“ - „Woche der Mobilität“ - Knallige Markierung für Sehbehinderte - Fokus setzen

Ausblick und Verabschiedung

Herr Hauenstein gibt im Anschluss Hinweise zur Implementierung des Fußverkehrs in die Stadtverwaltung und -politik nach dem Projekt. Abschließend fasst er die Ergebnisse des Abends zusammen, spricht das weitere Vorgehen an und bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Mitarbeit am Fußverkehrs-Check in Zweibrücken. Zum Schluss weist Herr Hauenstein noch auf zwei Plakate zur Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen und einer Bewertung des Projekts „Fußverkehrsscheck“ in Zweibrücken. Damit verabschiedet er sich von den Teilnehmenden.

Abbildung 60: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Planersocietät
Planer für die Zukunft

Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg

Welcher Maßnahmenvorschlag ist Ihnen am wichtigsten?

Titel	Bewertung
A1 - Beleuchtung von Fußwegen	
A2 - Verkehrsberuhigung	
A3 - Abtrennung von Fußwegen	
A4 - Einsatz verkehrsberuhigter Bereich	
A5 - Grünpflege	●
A6 - Fußweg am Ackerweg	
A7 - Öffentlichkeitsarbeit	
B1 - Instandsetzung der Belagsoberflächen	
B2 - Barrierearme Treppenanlagen	● ●
C1 - Querungsanlagen besser absichern	●
C2 - Dunkelampel	●
C3 - Querung Kinderhaus Montessori	●
C4 - Sichtfelder freihalten	
C5 - Parken im Knotenpunktbereich	●
C6 - Vorgezogene Seitenräume	● ● ● ●
D1 - Ordnung des Hol- und Bringverkehrs	
D2 - Schulwegplan	●

Quelle: Planersocietät

Karlsruhe, 09. Oktober 2025

gez. J. Hauenstein