

Öffentliche Gemeinderatsitzung

Am **Freitag, den 21. April 2023** findet um **15.00 Uhr** im **Bürgersaal des Dorfgemeinschaftshauses**, Kaplaneiweg 2-4, eine öffentliche Gemeinderatsitzung statt. Hierzu sind alle Interessierten herzlich eingeladen.

Die öffentlichen Sitzungsunterlagen werden im Sitzungssaal ausgelegt und können im Vorfeld der Sitzung auf der Homepage der Gemeinde unter www.bodnegg.de, Menüpunkt „Rathaus“, Unterpunkt „Gemeinderat“, „Unterlagen/Termine“ eingesehen werden.

Tagesordnung:

1. Genehmigung des Protokolls der vorangegangenen Sitzung
2. Bekanntgabe der in nichtöffentlicher Sitzung gefassten Beschlüsse
3. Bürgerfragestunde
4. Vorstellung Fußverkehrs-Check
5. Erhöhung des kommunalen Beitrags für die Musikschule Ravensburg
6. Umsetzung einer kommunalen Wärmeplanung für die Gemeinden des GVV Gullen
7. Vorschlag der ehrenamtlichen Gutachter in den Gutachterausschuss im Württembergischen Allgäu
8. Baugesuche
 - a) Abbruch und Neubau eines Lagerschuppens und Bau einer Abbund- und Lagerhalle sowie Abbruch und Neubau eines überdachten Holzlagers, Linden, Flst. Nr. 573/8, 573/7
 - b) Umbau des bestehenden Gebäudes durch Einbau einer zweiten Wohneinheit, Anbau eines Balkons, Windfangs sowie Kellerabgangs und Verlängerung der bestehenden Dachgaube, Büchel, Flst. Nr. 1000/2
 - c) Abbruch eines Anbaus und Neubau einer Hackschnitzelheizung mit Heizraum und Hackschnitzellager, Hargarten, Flst. Nr. 159/4
 - d) Neubau eines Wohnhauses mit Carport, Tulpenweg, Flst. Nr. 439/3
 - e) Antrag auf Abweichung zur Errichtung einer Gartenhütte, Nelkenweg, Flst. Nr. 466/31
9. Verschiedenes und Bekanntgaben
10. Wünsche und Anträge aus dem Gemeinderat

Im Anschluss findet eine nichtöffentliche Sitzung statt.

Patrick Söndgen
Bürgermeister

Informationen zu den einzelnen Tagesordnungspunkten:

TOP 1:

Dem Gemeinderat wird das Protokoll der letzten öffentlichen Sitzung zur Kenntnis gebracht und unterschrieben.

TOP 2:

Sollte der Gemeinderat in nichtöffentlicher Sitzung Beschlüsse gefasst haben, die öffentlich bekannt gegeben werden können, dann werden diese bekannt gemacht.

TOP 3:

Unter diesem Tagesordnungspunkt haben Einwohner und die ihnen gleichgestellten Personen und Personenvereinigungen die Möglichkeit, Fragen zu Gemeindeangelegenheiten zu stellen oder Anregungen und Vorschläge zu unterbreiten. Zu den gestellten Fragen, Anregungen und Vorschlägen nimmt der Bürgermeister Stellung.

Gerne können Anliegen, Anfragen und Wünsche – die nicht von zentraler Bedeutung sind – der Gemeindeverwaltung auch außerhalb der Gemeinderatsitzung mitgeteilt werden. Die Kontaktdaten der einzelnen Mitarbeiter und des Bürgermeisters können der gemeindlichen Homepage entnommen werden, bzw. sind regelmäßig im Gemeindeblatt abgedruckt.

Nachfolgend noch einmal der genaue Wortlaut aus der Geschäftsordnung des Gemeinderats:

§ 27 Fragestunde

(1) Einwohner und die ihnen gleichgestellten Personen und Personenvereinigungen nach § 10 Abs. 3 und 4 GemO können bei öffentlichen Sitzungen des Gemeinderats Fragen zu Gemeindeangelegenheiten stellen oder Anregungen und Vorschläge unterbreiten (Fragestunde).

(2) Grundsätze für die Fragestunde:

- a) Die Fragestunde findet in der Regel am Beginn der öffentlichen Sitzung statt. Ihre Dauer soll 30 Minuten nicht überschreiten.*
- b) Jeder Frageberechtigte im Sinne des Absatzes 1 soll in einer Fragestunde zu nicht mehr als drei Angelegenheiten Stellung nehmen und Fragen stellen. Fragen, Anregungen und Vorschläge müssen kurz gefasst sein und sollen die Dauer von drei Minuten nicht überschreiten.*
- c) Zu den gestellten Fragen, Anregungen und Vorschlägen nimmt der Vorsitzende Stellung. Kann zu einer Frage nicht sofort Stellung genommen werden, so wird die Stellungnahme in der folgenden Fragestunde abgegeben. Ist dies nicht möglich, teilt der Vorsitzende dem Fragenden den Zeitpunkt der Stellungnahme rechtzeitig mit. Widerspricht der Fragende nicht, kann die Antwort auch schriftlich gegeben werden. Der Vorsitzende kann unter den Voraussetzungen des § 35 Abs. 1 Satz 2 GemO von einer Stellungnahme absehen, insbesondere in Personal-, Grundstücks-, Sozialhilfe- und Abgabensachen sowie in Angelegenheiten aus dem Bereich der Sicherheits- und Ordnungsverwaltung.*

TOP 4:

Vorstellung der Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks für die Gemeinde Bodnegg.

TOP 5:

Beratung über die Erhöhung des kommunalen Beitrags für die Musikschule Ravensburg.

TOP 6:

Beratung über eine kommunale Wärmeplanung für die Gemeinde Bodnegg und die Verbandsgemeinden des Gemeindeverwaltungsverbandes Gullen.

TOP 7:

Für den Gutachterausschuss im Württembergischen Allgäu sind durch die Gemeinde Bodnegg zwei ehrenamtliche Gutachter vorzuschlagen.

TOP 8:

Die Baugesuche werden im Rahmen der Sitzung erläutert.



Vorstellung der Ergebnisse des Fußverkehrschecks

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 4

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Bürgermeister/Söndgen

Aktenzeichen: 022.31

Sachverhalt:

Im Auftrag der Gemeinde wurde der „Fußverkehrs-Check BW 2022, Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen“ in Auftrag gegeben.

Die Auftragnehmerin, „Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner“, stellt die Ergebnisse des Checks vor.

Der Abschlussbericht wurde an den GR am 15.03.2023 vorab versendet.

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnisnahme



Abschlussbericht Bodnegg

Fußverkehrs-Checks BW 2022

Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen

Impressum

Auftraggeber

NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:

Dr. Juliane Korn
Telefon: 0711/23991 – 116
E-Mail: Juliane.Korn@nvbw.de

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Röntgenstraße 6
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/83 16 93 - 0
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/83 16 93 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

M.Sc. Jan Hauenstein

Unter Mitarbeit von:

M.Sc. Jonas Schmid

M.Sc. Annika Jung

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Maßnahme	6
2	Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes	8
2.1	Informationsportal	8
2.2	Arbeitshilfen und Broschüren	8
2.3	Veranstaltungen	10
2.4	Förderung	11
3	Ablauf des Fußverkehrs-Checks	12
4	Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	15
5	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	19
5.1	Handlungsfeld Längsverkehr (A)	19
5.2	Handlungsfeld Schulweg (B)	25
5.3	Handlungsfeld Querungen (C)	28
5.4	Handlungsfeld Barrierefreiheit (D)	34
5.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	37
6	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	39
7	Zusammenfassung	42
8	Dokumentation	44
8.1	Auftaktworkshop (29.09.2022)	44
8.2	Begehungen	47
8.3	Abschlussworkshop (08.12.2022)	59
	Quellenverzeichnis	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnahe in Singen.....	7
Abbildung 2: Umgesetzter modaler Filter in Metzingen.....	7
Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022.....	12
Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks.....	13
Abbildung 5: Attraktive Orte rund um den Kirchberg.....	15
Abbildung 6: Blindenleitsystem und abgesenkte Bordsteine.....	16
Abbildung 7: Eigenständige Fußwege.....	16
Abbildung 8: Querung entlang der L 335.....	17
Abbildung 9: Fehlende Barrierefreiheit.....	17
Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Bodnegg.....	18
Abbildung 11: Eingeschränkte Gehwegbreite durch Seitenraumbegrünung.....	20
Abbildung 12: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Seitenraumbegrünung.....	21
Abbildung 13: Beispiel für einen Mängel- bzw. Schadensmelder.....	21
Abbildung 14: Musterlösung – Auflösung Zweirichtungsradweg, Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt.....	22
Abbildung 15: Markierung für zu Fuß Gehende / Verkehrsberuhigter Bereich.....	23
Abbildung 16: Beispiele für Elternhaltestelle/ Hol- und Bring-Zone.....	26
Abbildung 17: Potenzielle Elternhaltstellen in Bodnegg.....	27
Abbildung 18: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende.....	29
Abbildung 19: vorgezogener Seitenraum: Schwalbenweg/Ravensburger Straße.....	30
Abbildung 20: Beispiele für vorgezogene Seitenräume.....	30
Abbildung 21: Mittelinsel an der Ravensburger Straße / Doppelbord-Ausbildung.....	31
Abbildung 22: Prinzipskizze Veränderung der Ortstafel.....	33
Abbildung 23: Generationengerechte Sitzmöglichkeiten.....	37
Abbildung 24: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge.....	38
Abbildung 25: Verfahren der Fördermöglichkeit.....	40
Abbildung 26: Vielfalt der Fußverkehrsförderung.....	42
Abbildung 27: Diskussionsplakat - 1. Begehungsrouten.....	45
Abbildung 28: Diskussionsplakat - 2. Begehungsrouten.....	46
Abbildung 29: Station 1: Ortseingang Rosenharz.....	48
Abbildung 30: Begehungsrouten im Neubaugebiet Schillerstraße.....	50
Abbildung 31: Zwischenstation am Knotenpunkt Schillerstraße/Uhlandstraße.....	51
Abbildung 32: Mittelinsel an der Uhlandstraße/Ravensburger Straße.....	51
Abbildung 33: „Mitfahrerbänke“ an der Ravensburger Straße.....	52
Abbildung 34: Begrüßung vor dem Dorfgemeinschaftshaus.....	54
Abbildung 35: Schwalbenweg.....	55
Abbildung 36: Stufen Richtung Starenweg.....	56
Abbildung 37: Fußgängerüberweg auf Höhe des Schwalbenweges.....	57
Abbildung 38: Bushaltstelle auf Höhe der Sporthalle.....	58
Abbildung 39: Abfrage der Situation des Fußverkehrs.....	60

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

1 Hintergrund der Maßnahme

Das Zufußgehen ist die elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, den der Mensch zurücklegt, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, Garage, Haltestelle oder Fahrradabstellplatz. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen noch Lärm verursacht wird, auch benötigt dieser unter allen Verkehrsträgern den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Gleichzeitig ist zu Fuß gehen kostenlos, gesund, sichert eine selbstständige Mobilität, fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft.

In Baden-Württemberg werden mehr als ein Fünftel aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. (vgl. infas/DLR 2018: 7) Hinzu kommen noch Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist zu Fuß Gehen gesund, umwelt- und sozialverträglich. Ziel des Landes ist es, in Baden-Württemberg die täglichen Wege zu Fuß sicherer und attraktiver zu machen. Der Fußverkehr soll stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken. Zudem soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 21 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung ist verankert, dass die Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg ausgebaut werden soll.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das zu Fuß Gehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Die Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als erste landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme wurden diese in den Jahren 2016 bis 2020 mit jeweils acht bis zehn Kommunen pro Jahr 2021 und 2022 mit jeweils 15 Kommunen fortgeführt. Zahlreiche Vorschläge wurden dabei gemeinsam mit der Bürgerschaft gesammelt und mit Vertreter:innen der lokalen Politik und Verwaltung diskutiert. Als Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg werden die Fußverkehrs-Checks vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

Inzwischen konnten in den Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks unterschiedlichste Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden. Hierzu einige Beispiele:

- In Stuttgart folgte nach den Fußverkehrs-Checks 2015 ein Fußverkehrskonzept. Hierzu: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/fussgaenger/investitionsprogramme.php>
- In Neuenburg am Rhein folgte nach den Fußverkehrs-Checks 2017 ein Nahmobilitätskonzept. Hierzu:

<https://www.neuenburg.de/Startseite/leben+wohnen/nahmobilitaetskonzept.html#id3955257>

- Initiierung eines Arbeitskreises „Nahmobilität“ in Walldorf im Anschluss an die Fußverkehrs-Checks 2021 Hierzu: <https://www.walldorf.de/aktuell/startschuss-fuer-den-arbeitskreis-nahmobilitaet>
- In St. Leon-Rot wurden u.a. die Maßnahmenvorschläge zur Parkflächenmarkierung und zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzept nach den Fußverkehrs-Checks 2019 umgesetzt. Eine Übersicht der bisher umgesetzten Maßnahmen unter: <https://www.st-leon-rot.de/unsere-gemeinde/lage-verkehr/rad-und-fussverkehr>
- In Wannweil wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2019 ein Fußgängerüberweg umgesetzt. Hierzu: <https://wannweil.de/neuer-fussgaengerueberweg-in-der-hauptstrasse/>
- In Singen wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2021 eine Gehwegnase installiert.
- In Metzingen wurde nach den Fußverkehrs-Checks 2020 u.a. ein modaler Filter mit Fußgängerüberwegen eingesetzt.

Abbildung 1: Umgesetzte Gehwegnase in Singen



Quelle: Planersocietät 2021 /2022

Abbildung 2: Umgesetzter modaler Filter in Metzingen



Quelle: Planersocietät 2020 /2022

Ab 2022 soll gemäß dem Motto der Fußverkehr-Checks „Schritt für Schritt zu Fußverkehrsnetzen“ ein stärkerer Fokus auf die Erstellung von qualifizierten Fachkonzepten gelegt werden. Das Land unterstützt die Aufstellung qualifizierter Fachkonzepte aktuell mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die Kommunen der Fußverkehrs-Checks aus den Jahren 2015 bis 2022 erhalten die Möglichkeit am Follow-Up Prozess teilzunehmen, einem individuellen Beratungsangebot zu einem Fußverkehrskonzept. Dabei werden u.a. Hinweise zur Musterausschreibung „Kommunale Fußverkehrskonzeption“ gegeben und kommunalspezifische Fragestellungen beantwortet.

2 Maßnahmen und Serviceleistungen für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

2.1 Informationsportal

Das offizielle Landesportal zur Radverkehrsförderung und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg <https://www.aktivmobil-bw.de> bietet ansprechend und übersichtlich aufbereitet aktuelle und fachliche Informationen zur Fußverkehrsförderung. Dazu zählen Handreichungen, Veranstaltungsinformationen, Hinweise zu Fördermöglichkeiten und zahlreiche weitere Informationen. Zudem lässt sich über <https://www.aktivmobil-bw.de/newsletteranmeldung/> ein Newsletter abonnieren.

2.2 Arbeitshilfen und Broschüren

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land darüber hinaus eine Reihe von Veröffentlichungen an:

Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung

Das Grundlagendokument informiert über den Fußverkehr und seine Förderung, bietet prägnante Wissensbausteine mit Zahlen, Fakten und Argumenten und stellt die Fußverkehrsförderung des Landes vor. Acht gute Beispiele aus baden-württembergischen Kommunen schließen die Broschüre ab.

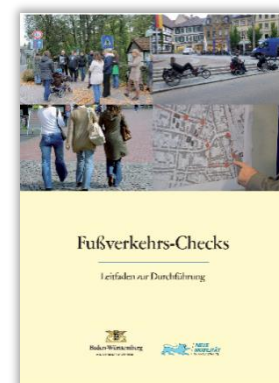
https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Grundlagendokument_Fussverkehr_BW.pdf



Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks

Der Leitfaden gibt Kommunen und anderen interessierten Akteur:innen Hinweise, wie Fußverkehrs-Checks eigenständig durchgeführt werden können. Dazu stellt er die Methode der Fußverkehrs-Checks Schritt für Schritt vor und gibt praktische Tipps für ihre Durchführung.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf



Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Dieser Leitfaden richtet sich sowohl an Kommunen als auch an Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Mitglieder der Verkehrschaus- und Unfallkommissionen in Baden-Württemberg. Der Leitfaden stellt die erweiterten Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen in Baden-Württemberg vor.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf



Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung

Der Leitfaden gibt einen Überblick über Konzepte und Methoden, zeigt an Beispielen, wie gute Infrastruktur für den Fußverkehr aussieht und wo Kommunen Rat und Fördermittel bekommen.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/VM_Broschu_re_Fussverkehr_220303_RZ_barrierefrei.pdf



Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks

Die Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks ab 2015 enthalten jeweils eine Retroperspektive auf die einzelnen Durchgänge der Maßnahme. Für jedes Jahr liegt ein Bericht auf Landesebene vor.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>



2.3 Veranstaltungen

Das Land bietet jährlich Fachveranstaltungen zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Folgende Fachveranstaltungen fanden bisher statt:

- 2016 – Göppingen: „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“
- 2017 – Heidelberg: Kindermobilität
- 2018 – Ulm: sichere und komfortable Gestaltung von Querungen
- 2019 – Karlsruhe: „Gehen-sitzen-spielen“
- 2020 – Webinar (Online-Fachseminar): Barrierefreiheit
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): Einstieg in die Fußverkehrsförderung
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): „Miteinander im Straßenverkehr“ (Teil 1)
- 2021 – Webinar (Online-Fachseminar): „Miteinander im Straßenverkehr“ (Teil 2)
- 2022 – Webinar (Online-Fachseminar): Kommunale Chancen durch Fußverkehrskonzepte
- 2022 – Stuttgart: Fußverkehrskonzepte vor Ort – aus der Praxis lernen



Ergänzt werden die Fachveranstaltungen zur Fußverkehrsförderung durch größere Konferenzen zum Thema auf Landesebene, die alle zwei bis drei Jahre stattfinden. Hier diskutieren Vertreter:innen der Kommunen gemeinsam mit Expert:innen über die relevanten Maßnahmen auf dem Weg zu fußverkehrsfreundlichen Kommunen. Nach der Auftaktveranstaltung 2015 fand 2017 mit „Weiter geht’s!“ die zweite Fußverkehrskonferenz in Baden-Württemberg statt. Aufgrund des großen Erfolgs der bisherigen Konferenzen, fand im Oktober 2020 der dritte deutsche **Fußverkehrskongress** unter dem Motto „Straßen für alle – so geht’s!“ in Baden-Württemberg statt. Coronabedingt konnten die über 1.000 Teilnehmenden am Angebot des Kongresses dabei ausschließlich über eine digitale Plattform teilnehmen.

2.4 Förderung

Alle Infos zur aktuellen Förderlandschaft gibt es hier:

<https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Durch das **Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Erstmals sind auch Planungskosten pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden.



Gefördert werden zudem auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit auch Fußverkehrskonzepte, Fußgängerquerungskonzepte und Schulwegepläne. Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Zur Beratung der Kommunen und Kreise zum Thema Fußverkehr (z.B. Fördermöglichkeiten und weiteren Angeboten zur Fußverkehrsförderung) gibt es in den vier Regierungspräsidien Ansprechpersonen. Mehr Infos zu den Ansprechpersonen für den Fußverkehr gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

Der Fördertatbestand „Koordination Radverkehr“ wurde 2022 um das Thema Fußverkehr erweitert. Weitere Informationen dazu: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/4_F%C3%B6rderauf_ruf_Personalstellenf%C3%B6rderung_Nachh_Mobilit%C3%A4t_VM.pdf

3 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 bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie gemeinsam die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen. Die Lösungsansätze, die in einer Kommune entwickelt werden, können exemplarisch für andere Kommunen des Landes sein. Darüber hinaus geben sie wichtige Impulse für die weitere Fußverkehrsförderung des Landes.

In der achten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 52 kommunalen Bewerbungen 15 Kommunen für die Fußverkehrs-Checks 2022 ausgewählt:

- Bad Mergentheim
- Friedrichshafen
- Mehrstetten
- Bad Wimpfen
- Höpfingen
- Neckargemünd
- Bodnegg
- Kornwestheim
- Remchingen
- Ditzingen
- Ladenburg
- Schliengen
- Emmendingen
- Lauchringen
- Weil am Rhein

Die Kommunen wurden im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung auf Landesebene am 29. Juni 2022 von Elke Zimmer MdL Staatssekretärin im Verkehrsministerium offiziell vorgestellt.

Abbildung 3: Auftakt der Fußverkehrs-Checks 2022



Quelle: Jan Potente

Die Gesamtmaßnahme von der Bewerbungsphase bis zur Abschlussveranstaltung auf Landesebene erstreckte sich von April 2022 bis Frühjahr 2023.

Abbildung 4: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Der im Rahmen der Maßnahme erfolgte Fußverkehrs-Check umfasst auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 4). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 8) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 5 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Bodnegg zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche im Ortsteil Rosenharz und rund um das Schulzentrum Bodnegg zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise zur genauen Routenführung zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Barrierefreiheit, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Die vorgestellten Routenverläufe der Begehungen entsprachen im Wesentlichen den Vorstellungen der Teilnehmenden und beinhalteten die neuralgischen Situationen. Bei beiden Begehungsrouten wurde der Routenverlauf entsprechend der Anmerkungen angepasst.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks fanden in den zwei abgestimmten Untersuchungsgebieten statt. Die erste führte vom Ortsteil Rosenharz entlang der Landesstraße L335 (Ravensburger Straße) bis zur Einmündung Hochstätt. Von dort über die Schillerstraße, die Sophie-

Scholl-Straße, die Uhlandstraße bis zum Knotenpunkt Ravensburger Straße/Im Weingarten. Auf Grund einer Anmerkung wurde dort die Route angepasst und die Bushaltestelle bei Widdum zusätzlich betrachtet. Nach diesem Stopp führte die Route die Teilnehmenden über den Ulitzweg und die Schillerstraße zum Feuerwehrgerätehaus, wo die Route endete. Die zweite Begehung startete am Ortsgemeinschaftshaus Bodnegg. Die Route verlief dann über den Pfarrweg bis zur Ravensburger Straße, kreuzte diese und führte parallel zur Ravensburger Straße auf dem Schwalbenweg entlang. Auf der Höhe des Starenwegs führte die Route über den Fußgängerweg und danach entlang der Ravensburger Straße bis zur Dorfstraße. Bis auf einen kurzen Abstecher in Richtung der Festhalle verlief sie weiter an der Dorfstraße entlang, um am Dorfgemeinschaftshaus wieder zu enden. Während der beiden Begehungen wurden einige problematische Situationen durch die Beteiligten geschildert, mögliche Lösungsansätze diskutiert, aber auch verschiedene Rahmenbedingungen erläutert, die die Umsetzung mancher Maßnahmenvorschläge möglicherweise erschweren könnten.

Der **Abschlussworkshop** diente dem strukturierten Rückblick und der Reflexion auf die beiden Begehungen. Darauf aufbauend wurden erste Maßnahmenvorschläge zu Problemen und Potenzialen vorgestellt. Außerdem wurde Möglichkeiten zur Implementierung von Fußverkehrsbelangen in die zukünftigen Planungen erläutert.

In der **Präsentation im Gemeinderat** werden die wesentlichen Inhalte dieses Berichts vorgestellt. Schwerpunkt der Vorstellung und Diskussion im Gremium sind Empfehlungen für die weitere kommunale Fußverkehrsförderung.

4 Stärken- und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Bodnegg ist eine 3.150 Einwohner:innen große Gemeinde im Landkreis Ravensburg (vgl. Statistisches Landesamt BW 2020). Geprägt ist die Gemeinde durch den Kirchberg und dem anliegenden Bildungszentrum. Des Weiteren zählen zur Gemeinde Bodnegg 98 Weiler und Höfe, die sich über das Gemeindegebiet verteilen. Die Lage am Kirchberg prägt die Gemeinde und führt zu einer stark bewegten Topografie rund um das Gemeindezentrum. Durch den Kirchberg, die Sicht auf den Bodensee und den dahinterliegenden Alpen bietet Bodnegg gute Möglichkeiten zum Verweilen und Spazieren gehen (siehe Abbildung 5). Entlang der Dorfstraße, die sich direkt am Kirchberg befindet, befindet sich zudem ein Bäcker mit Grundnahrungsmitteln, attraktive Plätze mit informellen Sitzgelegenheiten sowie ein Café. So ist eine hohe Aufenthaltsqualität rund um das Gemeindezentrum geboten.

Auf Basis der Begehungen sowie Hinweise der Verwaltung und der Beteiligten des Fußverkehrs-Checks in Bodnegg konnten zahlreiche Aspekte identifiziert werden, die aus Sicht der zu Fuß Gehenden positiv zu bewerten sind oder bei denen noch Nachholbedarf und Verbesserungspotenzial bestehen.

Abbildung 5: Attraktive Orte rund um den Kirchberg



Quelle: Planersocietät, Bodnegg Ortszentrum und Kirchberg

Erste Ansätze zur Barrierefreiheit sind durch Bordsteinabsenkungen und Leitelemente an Querungsanlagen in Bodnegg bereits anzutreffen. Gleichzeitig bestehen durch eigen initiierte Aktionen, wie dem „Mitfahrbänkle“ oder dem „Laufbus“, Angebote, die den Fußverkehr in Bodnegg bereits positiv beeinflussen.

Abbildung 6: Blindenleitsystem und abgesenkte Bordsteine



Quelle: Planersocietät, Rosenharz

Im Untersuchungsbereich wurden bereits einige Maßnahmen speziell zur Sicherheit und Attraktivierung des Fußverkehrs vorgenommen. Neben der Unterführung in der Nähe des Schulzentrums zur sicheren Führung des Schülerverkehrs sind weitere eigenständige Fußwege im gesamten Gemeindegebiet ausgewiesen: Beispielsweise rund um den Kirchberg oder die Querwege für den Fußverkehr im südlichen Wohngebiet (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Eigenständige Fußwege



Quelle: Planersocietät, Dorfstraße / Mörikestraße

Im Gegensatz zu den positiven Aspekten stellt die Hauptverkehrsstraße Ravensburger Straße (L 335), eine Barriere für den Fußverkehr dar: Es bestehen vereinzelt Querungshilfen für den Fußverkehr entlang der Ravensburger Straße, jedoch weisen die Einmündungen teilweise große Querungsdistanzen auf (siehe Abbildung 8). Diese erschweren das Queren für den Fußverkehr und insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Sehbeeinträchtigungen. Aufgrund der dezentralen Siedlungsstruktur entlang der Ravensburger Straße, weist Bodnegg große Wegdistanzen auf. Diese Wegdistanzen stellen eine Erschwernis für den Fußverkehr da.

Abbildung 8: Querung entlang der L 335



Quelle: Planersocietät, Rosenharz

Im Fußverkehrswegenetz und speziell in der barrierefreien Ausbildung der Fußverkehrsführung sind Lücken auszumachen: Treppenstufen und fehlende abgesenkte Bordsteine sind im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden (siehe Abbildung 9). In Bodnegg sind einige Fußwege vorhanden, die durch ihren schlechten Zustand (Schäden an der Oberfläche und ungepflegte Straßenbegrünung) die Sicherheit und den Komfort der zu Fuß Gehenden negativ beeinflussen. Lücken im Fußverkehrsnetz führen an manchen Stellen im Gemeindegebiet zu Einschränkungen für den Fußverkehr und fehlende Gehwege in den Wohngebieten stellen situationsbedingt eine Verminderung der Sicherheit da.

Abbildung 9: Fehlende Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät, Uhlandstraße / Starenweg

Nutzungskonflikte durch Hol- und Bringverkehr, Busverkehr und Radverkehr rund um das Schulzentrum Bodnegg stellen Gefahrenpotenziale für den Fußverkehr dar. Unsichere Situationen für zu Fuß Gehende Kinder und Jugendliche sind dabei die Folge.

Vor diesem Hintergrund sowie durch Anmerkungen im Vorfeld des Fußverkehrs-Checks, dem Input der Teilnehmenden während des Auftaktworkshops und der Begehungen können Handlungsfelder ausgemacht werden, die auf dem Weg zu attraktiveren und sicheren Fußwegen Berücksichtigung finden sollten.

Als Handlungsfelder für die betrachteten Teilbereiche und im sonstigen Gemeindegebiet konnten die Folgenden identifiziert werden:

Längsverkehr: Der Handlungsbedarf ergibt sich durch Lücken im Fußverkehrsnetz in Bodnegg und dem teilweisen schlechten Zustand der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur. Ziel ist es einfache, sichere und komfortable Fußverkehrsverbindungen im gesamten Gemeindegebiet zu schaffen.

Schulweg: Während der zweiten Begehung rund um das Bildungszentrum Bodnegg sind viele Situationen beschrieben und diskutiert worden, die die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen betreffen. Daher sollen Maßnahmevorschläge entwickelt werden, die die Situation für zu Fuß Gehende sicherer und auch attraktiver machen.

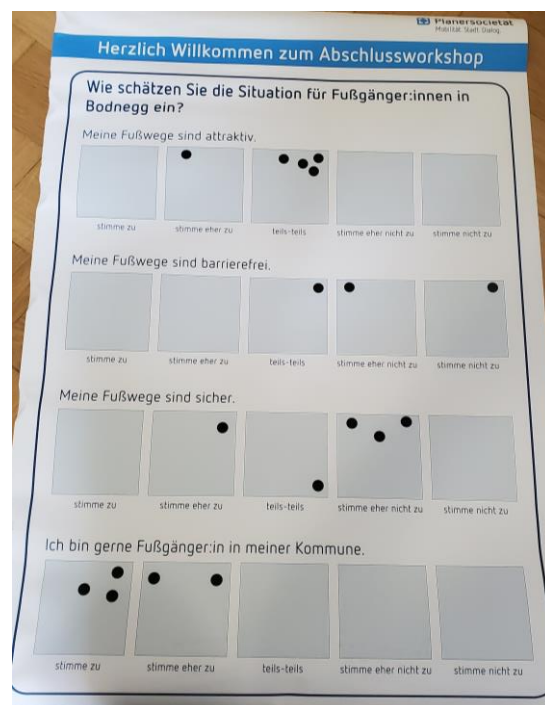
Querungen: Im Gemeindegebiet befinden sich viele Querungssituationen, die für zu Fuß Gehende nicht optimal gelöst sind und an denen Handlungsbedarf besteht. Dies ist beispielsweise der Fall entlang der Ravensburger Straße.

Barrierefreiheit: An vielen Stellen wurde bei den Begehungen die Barrierefreiheit thematisiert. Unter anderem durch das Fachzentrum für Menschen mit Behinderung im Teilort Rosenharz besteht eine besondere Notwendigkeit von barrierefreien Wegen. Insgesamt sollten die Bedürfnisse aller Personen (z.B. mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen, etc.) in der Fußverkehrsplanung mitgedacht werden. Daher sollte auf dieses Handlungsfeld ein besonderer Fokus gesetzt werden.

Ergänzt werden die Handlungsfelder durch **weitere Maßnahmevorschläge**, welche einzelne Situationen der Begehungen betreffen und nicht einem allgemeinen Handlungsfeld zugeordnet werden können. Alle weiteren Anmerkungen, die während des Fußverkehrs-Checks aufkamen, jedoch nicht im Rahmen dieses behandelt werden konnten, finden sich in der jeweiligen Dokumentation der Veranstaltungen (siehe Kapitel 8).

Auf Basis des Auftaktworkshops sowie dem Input und Erkenntnissen während der Begehungen sollten die Teilnehmenden des Abschlussworkshops ihren Eindruck zur Situation des Fußverkehrs in Bodnegg äußern (Abbildung 10). Die Mehrheit der Teilnehmenden findet die eigenen Fußwege „teils-teils“ attraktiv und „eher nicht“ sicher. Bei der Abfrage der Barrierefreiheit der Fußwege sind die Antworten bei „teils-teils“, „stimme eher nicht zu“ und „stimme nicht zu“ verteilt. Keine Person stimmte der Annahme zu. Trotz der eher nicht zustimmenden Antworten in Bezug auf die Attraktivität der Fußwege sind alle Teilnehmenden gerne in Bodnegg zu Fuß unterwegs.

Abbildung 10: Situation des Fußverkehrs in Bodnegg



Quelle: Planersocietät

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind das Ergebnis der Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bodnegg. 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 zu den Handlungsfeldern Längsverkehr, Schulweg, Querungen und Barrierefreiheit formuliert.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht alle Problemfelder oder Aspekte des Fußverkehrs im Rahmen dieses Fußverkehrs-Checks behandelt werden konnten. Dies betrifft vor allem Themen, die sich bei siedlungstypspezifischen Rahmenbedingungen (z. B. in Gewerbegebieten) äußern oder einen besonderen Themenbereich (z. B. Freizeitverkehr) des Fußverkehrs betreffen.

5.1 Handlungsfeld Längsverkehr (A)

Alle Verkehrsteilnehmer:innen sind auch meistens zu Fuß Gehende – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Garage, zur Haltestelle oder zum Fahrradabstellplatz. Fußverkehr ist besonders umweltschonend, da weder Schadstoffe entstehen, noch Lärm verursacht wird, auch benötigt dieser unter allen Verkehrsträgern den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Gleichzeitig ist Zufußgehen kostenlos, gesund und sichert eine selbstständige Mobilität. So selbstverständlich das Zufußgehen ist, spielt der Fußverkehr bisher in der Wahrnehmung häufig nur eine unterrepräsentierte Rolle (vgl. VM BW 2021). Voraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr ist neben kurzen Entfernungen zwischen Quellen und Zielen ein durchgängiges Wegenetz. Dafür werden u.a. Flächen in Form von adäquaten Gehwegen oder eigenständigen Fußwegen benötigt. Für die Nutzung von Fußwegen sind Faktoren, wie der Gehkomfort, welcher sich durch Breite und Belag des Weges auszeichnet, sowie die Qualität des Umfeldes und die Sicherheit entscheidend. Neben einer städtebaulich gut proportionierten Straßenraumaufteilung (z. B. im Verhältnis 30 % Seitenraum / 40 % Fahrbahn / 30 % Seitenraum; vgl. FGSV 2006a: 25) spielen eine abwechslungsreiche Gestaltung, eine intuitive Wegeführung, eine Vermeidung von Umwegen und Hindernissen, die Barrierefreiheit sowie die verkehrliche und soziale Sicherheit (soziale Kontrolle durch Anwohnende, Belebtheit, Beleuchtung etc.) eine wesentliche Rolle.

A1 Regelmäßige Grünpflege

Seitenraumbegrünung kann den verfügbaren Platz für zu Fuß Gehenden stark einengen. Komfortable Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden sollte laut der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) garantiert werden und vor allem Personen mit Mobilitätseinschränkungen werden in ihrem Bewegungsraum durch Platzprobleme eingeschränkt (vgl. FGSV 2006a: 32). Durch ungepflegte Begrünung wird zudem das Erscheinungsbild und somit auch den Komfort der zu Fuß Gehenden auf Fußwegen negativ beeinflusst.

Seitenraumbegrünung wie z.B. im Nelkenweg kann saisonal den verfügbaren Platz für zu Fuß Gehenden einengen und eine ungehinderte Begegnung zwischen zu Fußgehenden behindern. Auch können Menschen mit eingeschränkter Sehkraft nicht immer einwandfrei erkennen, ob Äste und Zweige oder Buschwerk in das Luftraumprofil des Gehwegs ragen, wodurch diese ein Verletzungsrisiko darstellen (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Eingeschränkte Gehwegbreite durch Seitenraumbegrünung



Quelle: Planersocietät, Mörikestraße / Nelkenweg

Die Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmer:innen können je nach Zustand durch privates und öffentliches Grün eingeschränkt werden. Dies ist beispielsweise am Fußgängerüberweg Pfarrweg/Ravensburger Straße der Fall: Das Sichtfeld auf aus dem Pfarrweg kommenden Fußverkehr wird für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Osten durch einen Busch stark eingeschränkt (siehe Abbildung 12). Folglich werden Querende erst spät durch den Kfz-Verkehr wahrgenommen. Diese Situation stellt somit eine verhinderbare Sicherheitseinschränkung da.

Abbildung 12: Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Seitenraumbegrünung



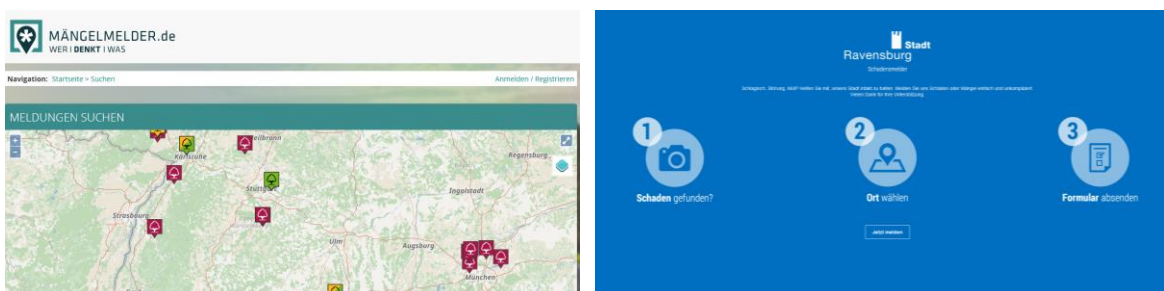
Quelle: Planersocietät, Ravensburger Straße

Es wird empfohlen wiederkehrende Information über die Belange der zu Fuß Gehenden an die Bevölkerung von Bodnegg weiterzugeben. Hierbei können Themenschwerpunkte gewählt werden und private Bürger:innen über spezielle Aspekte informiert werden, z.B. saisonal privates Grün zurückzuschneiden, um eingeschränkte Gehwege zu verhindern. Diese Information kann mündlich, über Meldungen online und/oder im Mitteilungsblatt weitergegeben werden.

Von Seiten der Gemeindeverwaltung sollte in Kombination mit dem zuständigen Bauhof eine regelmäßige Pflege von Fußwegen in Bezug auf Begrünung durchgeführt werden, um Komfort und Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu verbessern.

Als weitere Möglichkeit bietet sich die Installation eines Mängelmelders an, bei dem Bürger:innen Mängel in der Infrastruktur bzw. den Bedarf einer Grünpflege des öffentlichen Grüns online melden können. Somit können Probleme gezielt an bestimmten Stellen behoben werden. Die Stadt Ravensburg betreibt aktuell bereits einen solchen Schadensmelder, dies könnte als Beispiel für die Gemeinde Bodnegg genutzt werden (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Beispiel für einen Mängel- bzw. Schadensmelder



Quelle: <https://www.maengelmelder.de/> (links); <https://schadensmelder.ravensburg.de/> (rechts)

A2 Minderung des Nutzungskonflikts Fuß- & Radverkehr

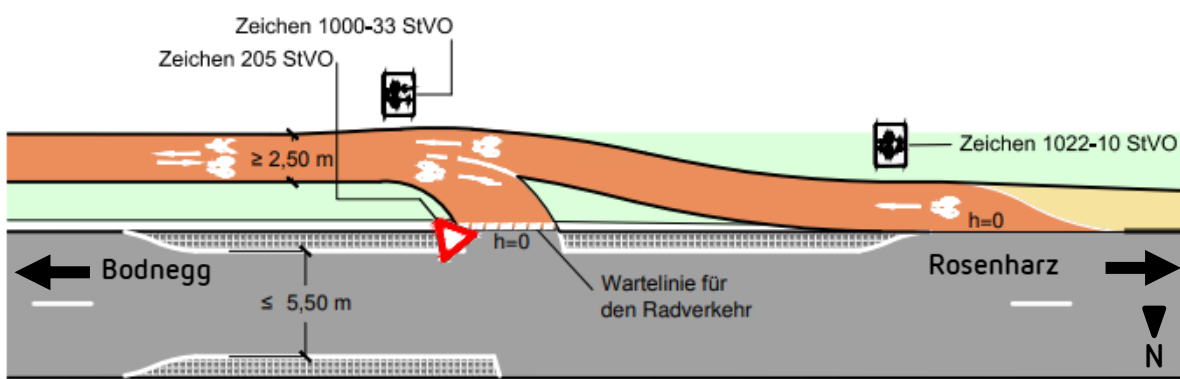
Fuß- und Radverkehr können unter bestimmten Bedingungen zusammen im Seitenraum geführt werden: Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht dafür den gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) sowie die Beschilderung von Fußwegen (Zeichen 239 StVO) mit Radfahrer frei (Zeichen 1022-10 StVO) vor. Zu beachten ist die notwendige Mindestbreite im Zusammenhang der

Nutzungsfrequenz durch zu Fuß Gehende und Radfahrende. Diese liegt bei 2,50 m bei geringer Nutzungsintensität (vgl. FGSV 2002: 13). Sobald die gemeinsame Führung endet, muss eine sichere und eindeutige Trennung der beiden Verkehrsmittel ermöglicht werden, damit keine unsicheren Situationen entstehen.

Entlang der Ravensburger Straße zwischen den Ortsteilen Widdum und Rosenharz wird dem Radverkehr durch die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ die Mitnutzung des Fußweges auf der südlichen Seite ermöglicht. Diese Freigabe endet an der Einmündung Seilerstraße im Ortsteileingang Rosenharz. Ab dort muss der Radverkehr sich in den Mischverkehr auf der Ravensburger Straße einfädeln. Da aber die Einrichtung Rosenharz sich auf der südlichen Seite der Ravensburger Straße befindet und somit ein zweifacher Straßenseitenwechsel notwendig wäre, verbleiben die Radfahrenden meist auf dem Gehweg – dies führt zu Konfliktsituationen zwischen dem Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich.

Um dieses Konfliktpotenzial zu minimieren, wird vorgeschlagen eine vorzeitige Verschwenkung des Radverkehrs auf die Ravensburger Straße zu überprüfen. Gefahrensituationen im Bereich der Einmündung Seilerstraße können frühzeitig entschärft und die Sicherheit und der Komfort für den Fußverkehr verbessert werden. Die notwendigen Platzverhältnisse und Sichtfelder für eine Verschwenkung des Radverkehrs nach den Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg sind am Ortseingang Rosenharz auf Höhe der Ortstafel gegeben. (vgl. VM BW 2016: 57) (siehe Abbildung 14)

Abbildung 14: Musterlösung – Auflösung Zweirichtungsradweg, Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

A3 Minderung des Nutzungskonflikts Fuß- & Kfz-Verkehr

An der Dorfstraße wird der dritte Maßnahmenvorschlag gesehen: Im Bereich der Bäckerei hatten Teilnehmende der 2. Begehung angemerkt, dass Kraftfahrzeuge den Gehweg vor der Bäckerei Schupp bei Begegnungen mit entgegenkommendem Verkehr überfahren und im weiteren Verlauf Richtung Bildungszentrum Personen auf dem Gehweg parken oder halten. Dadurch werden Aufenthaltsqualität und Sicherheit der zu Fuß Gehenden negativ beeinflusst.

Ab dem Knotenpunkt Am Kromerbühl / Dorfstraße bis zur Bäckerei Schupp befindet sich eine Grenzmarkierung für Halte- oder Parkverbote (Zeichen 299 StVO) zur Symbolisierung des Halteverbots. Direkt vor der Bäckerei ist diese Markierung auf dem Gehweg angebracht, um auch dort das Halten zu verhindern. Trotz dieser Markierungen sind weiterhin Verstöße der Nutzung des Gehwegs an dieser Stelle anzutreffen (s. o.). Als Maßnahme wird daher eine erweiterte Trennung der Fußverkehrsfläche

von der Fahrbahn vorgeschlagen, um die Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Fußverkehr zu reduzieren. Mit der Weiterführung der bereits existierenden Straßenbegrünung vom Knotenpunkt Am Krömerbühl / Dorfstraße bis zur Bäckerei Schupp kann die Trennung realisiert werden. Dadurch wird eine Erhöhung der Sicherheit der zu Fuß Gehenden erreicht und zusätzlich Straßenraumbegrünung geschaffen. Vor der Bäckerei Schupp sind die Platzverhältnisse für eine solche bauliche Trennung nicht gegeben, deswegen wird hier die Möglichkeit empfohlen den Bereich mit Pollern zu sichern, damit der Kfz-Verkehr den Gehweg nicht weiter überfahren kann.

Bei beiden Maßnahmenvorschlag müssen weitere Punkte mitbeachtet werden, um einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen: Durch Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite und dem durch die Bäckerei entstehenden Lieferverkehr bestehen potenzielle Nutzungskonflikte, die bei der Umsetzung der Maßnahmen beachtet werden müssen. Das Freihalten von Einfahrten und ausreichende Platzverhältnisse für den Linienbusverkehr sowie Schnee- und Räumfahrzeuge müssen zudem berücksichtigt werden.

A4 Schaffung von Angeboten für den Fußverkehr

Laut den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen kann auf die Anlage separater Gehwege in Wohnstraßen verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde nicht überschritten werden (vgl. FGSV 2002: 13). Mäßige Fahrgeschwindigkeiten müssen dafür gewährleistet werden.

Im Neubaugebiet Hochstätt IV und im Wohngebiet rund um den Amselweg gibt es keine Gehwege. Da nur sehr geringe Kfz-Belastungen zu erwarten sind, ist das Fehlen von Gehwegen rechtlich möglich. Einige der Anwesenden haben während den Begehungen Sicherheitsbedenken aufgrund der hohen Geschwindigkeiten durch den Kfz-Verkehr und der im Vordergrund stehenden großen Aufenthaltsbedeutung von spielenden Kindern in diesen Straßenräumen geäußert. Als Maßnahme wird eine abschnittsweise Markierung von Gehwegen in den Gebieten vorgeschlagen. So kann an kritischen Stellen dem Fußverkehr eine Fläche zum Begehen angeboten werden und durch die Markierung dieser Bereich der Fahrbahn dem Fußverkehr zugewiesen. (siehe Abbildung 15, linkes Bild). Vor allem an Kurven und unübersichtlichen Situationen mit eingeschränkter Sicht bietet sich diese Maßnahme zur Schaffung einer erhöhten Sicherheit an.

Abbildung 15: Markierung für zu Fuß Gehende / Verkehrsberuhigter Bereich



Quelle: Planersocietät | Konstanz, Stuttgart

Eine weitere Möglichkeit, um ein Angebot für den Fußverkehr zu schaffen, ist die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (siehe Abbildung 15, rechtes Bild). Dadurch kann in diesen Bereichen eine

Verkehrsberuhigung erzielt werden und die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit der zu Fuß Gehenden gestärkt werden. Verkehrsberuhigte Bereiche sollten für einzelne Straßen oder Bereiche geprüft werden, die über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen und nur von geringen Verkehrsstärken frequentiert wird. Dabei sollten Schulwege mitbeachtet werden. In Bodnegg bieten sich beispielsweise die Edith-Stein-Straße oder die Sophie-Scholl-Straße aufgrund ihrer Lage und aktuellen straßenräumlichen Ausgestaltung als verkehrsberuhigte Bereiche an. Von der Einrichtung eines großen verkehrsberuhigten Bereichs im ganzen Wohngebiet wird abgeraten, da so schnell die vorgeschriebenen Regelungen, wie die Schrittgeschwindigkeit, nicht mehr als relevant angesehen werden könnten (vgl. FGSV 2002: 30).

A5 Erschließung Bushaltestelle Widdum

Häufigstes „Verkehrsmittel“ auf dem Weg zu Bus und Bahn sind die eigenen Füße. Darüber hinaus sind für viele Fahrgäste das Umfeld und die Bedingungen auf dem Weg zur Haltestelle prägender als die Zeit im Fahrzeug, da sie den ersten und letzten Eindruck des gesamten Weges darstellen (vgl. VCD 2018). Vor diesem Hintergrund wird eine Verbesserung der Erschließung der Bushaltestelle Widdum an der Ravensburger Straße empfohlen. Diese Haltestelle ist zum Zeitpunkt der Begehungen teilweise über unbefestigte Fußwege erreichbar (Bsp. Ulitzweg, Ravensburger Straße (Höhe Haus-Nr.14)). Zudem fehlt im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle eine ausreichende Beleuchtung. Bei zu geringer Beleuchtung wird die soziale Sicherheit und der Komfort der zu Fuß Gehenden negativ beeinflusst.

Ein barrierefreier Ausbau der Fußwege im Umfeld von Bushaltestelle wird empfohlen, um die Nutzung der Haltestellen durch zu Fuß Gehende attraktiver zu gestalten. Speziell der barrierefreie Ausbau des Ulitzwegs und des Fußweges entlang der Ravensburger Straße (Höhe Haus-Nr. 14) sollten angestrebt werden. Um einen barrierefreien Ausbau der Wege garantieren zu können, muss auf eine barrierefreie Oberfläche geachtet werden, die sowohl griffig als auch berollbar sein sollte. Berollbare Oberflächen gewährleisten Personen mit Rollator oder Rollstuhl eine erschütterungsfreie, ohne großen Aufwand verbundene Möglichkeit zur Fortbewegung, ohne dass beispielsweise die Struktur der Oberfläche eine Barriere darstellt. Dafür müssen beide Wege befestigt und mit ausreichend Straßenlaternen ausgestattet werden. Wichtig ist hierbei eine regelmäßige Kontrolle, sodass eine Funktionsfähigkeit garantiert werden kann. Außerdem sollte eine gleichmäßige Ausleuchtung der Wege, Bushaltestellen etc. gewährleistet sein.

A6 Kfz-Durchfahrtsperre Schwalbenweg

Eine Möglichkeit attraktive Wege für den Fußverkehr zu schaffen, ist es für den Kfz-Verkehr die Durchfahrt zu sperren (siehe Zeichen 260 StVO und weitere) und so für den Fußverkehr mehr Platz zu schaffen. Durch die Beschilderung von „Anlieger frei“ (Zusatzzeichen 1020-30 StVO) kann dabei weiterhin notwendiger Anliegerverkehr ermöglicht werden.

Der Schwalbenweg ist zwischen dem Nelkenweg und dem Lerchenweg als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) ausgewiesen sowie abschnittsweise zusätzlich für Kfz-Anlieger freigegeben. Trotzdem werden laut Anwesenden der Begehungen immer wieder Durchfahrten des Kfz-Verkehrs festgestellt. Um das Durchfahren zu verhindern, wird empfohlen durch klappbare oder abgeschlossene herausnehmbare Poller die Kfz-Durchfahrt komplett zu verhindern. Durch das

Herausnehmen oder Umklappen der Poller ist eine Befahrbarkeit des Schwalbenweges durch Einsatzfahrzeuge in Notfallsituationen sowie Dienstfahrzeuge des Winterdienstes weiterhin möglich.

Zur Entfaltung der Wirkung und zur Minimierung der Einschränkung auf übrige Verkehrsteilnehmende sollte eine solche Durchfahrtssperre sinnvoll verortet werden. Bei der Abschlussveranstaltung wurde dafür die Einmündung des Pfarrweges in den Schwalbenweg identifiziert: Bei einer Positionierung an dieser Stelle ist die Zufahrt zu den dort befindlichen Grundstücken weiterhin möglich, die Sicht auf die Durchfahrtssperre ist von beiden Seiten gegeben. Der Schwalbenweg würde vom Kfz-Durchfahrtsverkehr freigehalten werden und dessen Attraktivität als reiner Geh- und Radweg verbessert werden. Diese Maßnahme ist vor allem in Hinblick auf die Funktion des Schwalbenweges als wichtige Schulwegeachse empfehlenswert.

5.2 Handlungsfeld Schulweg (B)

Kinder haben die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen, wenn sie zu Fuß zur Schule gehen. Durch ein regelmäßiges Gehen wird zudem ihr natürlicher Bewegungsdrang gestillt sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainiert. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des Zufußgehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit der Kinder erhöht. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder auf ihrem Weg mit anderen Kindern austauschen können (vgl. ADAC 2019: 7).

Allerdings sind Kinder auch besonders gefährdet auf dem Weg zur Schule. Auf Grund dessen sollte insbesondere im direkten Schulumfeld sowie auf den Schulwegen ein besonders hohes Maß an die Verkehrssicherheit gesetzt werden. Im Hinblick auf das hohe Aufkommen von Hol- und Bringverkehr im direkten Umkreis von Schulen und Kindergärten sind meist chaotische Verhältnisse vor Schulen zu beobachten, die auf Kosten der Sicherheit von zu Fuß Gehenden geht. Projekte und Aktionen, wie das Aktionsprogramm *MOVERS – Aktiv zur Schule* des Landes Baden-Württemberg (vgl. <https://www.movers-bw.de/>), bieten Hilfestellungen an, um den Schulverkehr sicher und aktiv für Gemeinden zu gestalten.

B1 Schulwegeplan

Schulwegpläne sind dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung (IM BW 2022: 5). Sie enthalten Routenempfehlungen und richten sich zumeist an Eltern von Kindern, die neu eingeschult werden, sind aber für alle Eltern von Bedeutung und sollen aufzeigen, wie mit Problemstellen umgangen werden kann. (BAST 2019: 3). Das Innenministerium veröffentlicht dazu in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium und dem Kultusministerium jedes Schuljahr den Erlass „Sicherer Schulweg“. Dieser sieht die Erstellung und Umsetzung von Gehschulwegepläne für alle Grundschulen und weiterführenden Schulen verpflichtend vor (IM BW 2022: 4).

Es wird daher empfohlen, dass die Gemeinde Bodnegg zusammen mit dem Bildungszentrum Bodnegg die Erstellung eines Schulwegeplans initiiert. Dazu existieren in Bodnegg bereits erste Überlegungen zu einem sicheren Schulwegeplan. Diese wurden jedoch bisher noch nicht umgesetzt oder kommuniziert, sind als Basis aber hilfreich für weitere Planungen. Die Routen, die der Plan beschreibt,

sollten kontinuierlich ausgebaut und ertüchtigt werden, sodass sichere Schulwege ermöglicht werden.

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen bei der Erstellung von Schulwegplänen mit verschiedenen Hilfsmitteln. Zum einen kann der Schulwegeplaner Baden-Württemberg¹ als Erfassungstool genutzt werden um Schulwegepläne online zu erstellen. Zum anderen wird über die Konzeptförderung des Landes die Erstellung u.a. von Schulwegplänen mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.²

B2 Einrichten von Hol- und Bringzonen

In Bodnegg tritt durch das Bildungszentrum, das viele umliegenden Gemeinden mitversorgt, viel Hol- und Bringverkehr auf. Infolge des hohen Kfz-Aufkommens entstehen Konfliktsituationen für zu Fuß Gehende, welche zu Gefährdungen und Unsicherheiten führen. Daher wird empfohlen Hol- und Bringzonen (Elternhaltestellen) einzurichten.

Elternhaltestelle stellen eine Möglichkeit dar, um den Hol- und Bringverkehr im Schulumfeld räumlich zu entzerren und so die Sicherheit der zu Fuß Gehenden zu verbessern. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule oder zum Kindergarten bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr vor den Einrichtungen entzerren. Eine zeitliche Begrenzung dieser Haltebereiche ist ebenfalls möglich. Von dort aus können die Schüler den letzten Weg sicher zur Schule zu Fuß zurücklegen (vgl. Abbildung 16). Die Thematik kann im Rahmen einer Weiterentwicklung der Schulwegeplanung mitberücksichtigt und mithilfe der Checklisten aus dem Leitfaden „Das Elterntaxi an Grundschulen“ des ADAC überprüft werden (vgl. ADAC 2015).

Abbildung 16: Beispiele für Elternhaltestelle/ Hol- und Bring-Zone



Quelle: Planersocietät | Herzogenrath, Pirmasens

In Abbildung 17 sind zwei potenzielle Standorte für solche Zonen dargestellt. Die Zonen sollten mit einem Schild und sicheren Warte- und Einstiegszonen für die Kinder ausgestattet sein. Die Standorte zielen auf eine Entzerrung der Verkehrsströme ab und sind unter Berücksichtigung der sicheren Erschließung des Gebietes durch zu Fuß Gehende bestimmt worden.

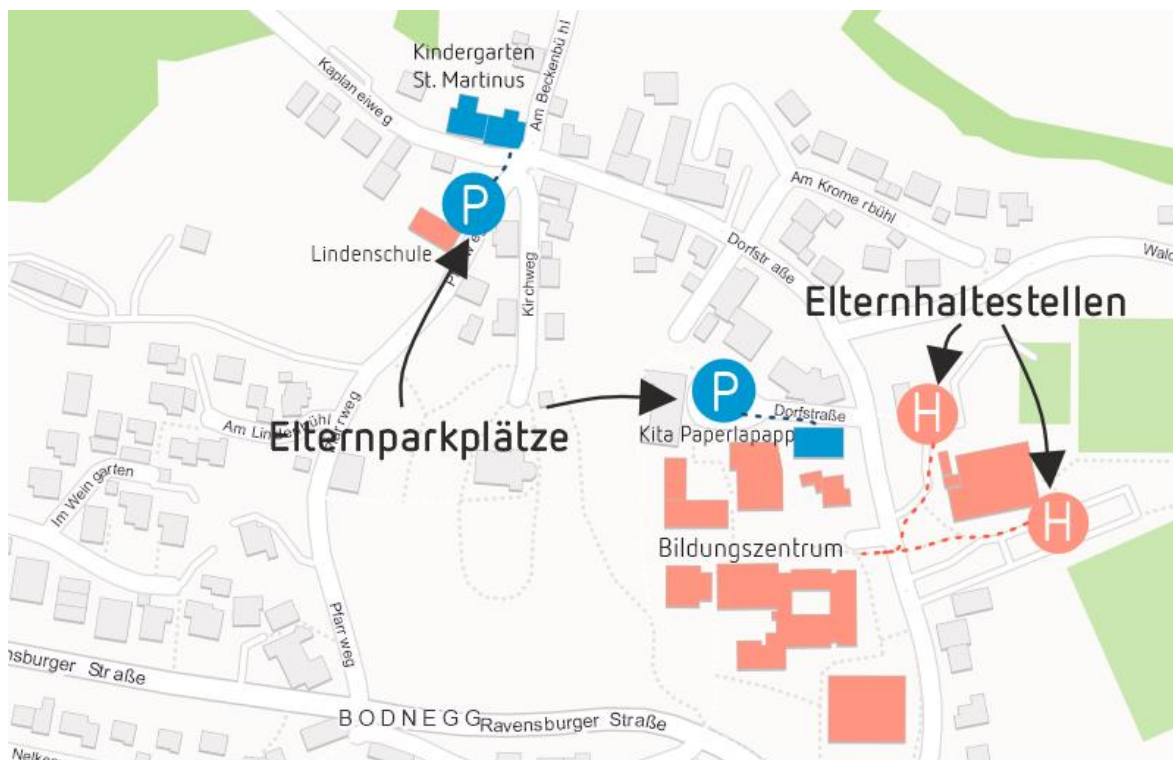
¹ Erreichbar unter: <https://schulwegeplaner-bw.de/>

² Vgl. dazu Konzeptförderung: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Zusätzlich zum Bildungszentrum Bodnegg befinden sich in unmittelbarer Umgebung zum Bildungszentrum ein Kindergarten und eine Kindertagesstätte. Diese wurden bei der Bestimmung der Standorte für zwei Elternparkplätze mitberücksichtigt. Idealerweise liegen diese Elternparkplätze in direkter Nähe des Kindergartens bzw. der Kindertagesstätte, da Kinder in diesem Alter von den Eltern bis vor die Eingangstür der jeweiligen Einrichtung begleitet werden.

Somit wird für Bodnegg empfohlen je zwei Elternparkplätze in der unmittelbaren Nähe des Kindergartens bzw. der Kita einzurichten (Dorfgemeinschaftshaus, Festhalle) und zwei Elternhaltestellen mit mehr Abstand zum Schulzentrum (Sportplatz-Parkplatz) (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Potenzielle Elternhaltestellen in Bodnegg



Quelle: eigene Darstellung | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Um diese Maßnahme wirkungsvoll umzusetzen, sind die Eltern mit Unterstützung der Schule, des Kindergartens und der Kita umfassend zu informieren. Über stichpunktartige Kontrollen von Falschparkenden im Zeitraum vor und nach Unterrichtsbeginn kann die Wirksamkeit der Elternhaltestellen überprüft und erhöht werden.

B3 Aktionstage und Kampagnen

Durch Aktionstage und Kampagnen speziell im Umfeld von Schulen können viele Personen für die Bedürfnisse zu Fuß gehender Schulkinder sensibilisiert und der Fußverkehr stärker in den Vordergrund gerückt werden. Der Ansatz sollte dabei sein sowohl Eltern und ihre Kinder über sichere Wege zu informieren als auch andere Verkehrsteilnehmenden in der Umgebung zu mehr Aufmerksamkeit auf zu Fuß gehende Schulkinder zu bewegen.

Durch Aktionstage wie „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (VCD 2022) kann für Schulwege sensibilisiert werden: Jedes Jahr wird dieser vom Deutschen Kinder Hilfswerk und vom Verkehrsclub Deutschland durchgeführt. Dieses Bündnis stellt neben den allgemeinen Materialien zu Maßnahmen

für den Schulwege speziell für den weltweiten Aktionstag am 22. September Materialien bereit, aus denen sich eine teilnehmende Schule eine Aktion herausuchen kann. Dabei kann sich die Schule auch mit eigenen Projekten auf der Website registrieren und wird dann auf der überregional agierenden Plattform erwähnt. Ein weiteres Projekt ist das bereits genannte Aktionsprogramm „*MOVERS – Aktiv zur Schule*“³, bei dem Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege gesammelt werden. Durch Unterstützung und Beratung von Schulen und Kommunen durch das Landesprogramm soll dabei Kindern und Jugendlichen eine sichere und selbstaktive Mobilität ermöglicht werden.

Die Gemeinde Bodnegg besitzt ein Banner zum sicheren Schulstart, welches jedoch in 2022 nicht aufgehängt wurde. Durch solche Plakate sollen speziell Personen, die mit ihrem Kfz in der Nähe von Schulen unterwegs sind, zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksicht bewegt werden.

Es wird empfohlen weiterhin bei Aktionstagen und Kampagnen (s. o.) mitzumachen, um mehr Aufmerksamkeit auf Schulkinder, die zu Fuß unterwegs sind, zu schaffen. Für solche Aktionen wird zusätzlich empfohlen, Verantwortlichkeiten innerhalb der Gemeindeverwaltung abzuklären, damit beispielsweise das Aufhängen des Banners zu Schulbeginn von einer zuständigen Person organisiert wird.

5.3 Handlungsfeld Querungen (C)

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 Fußwegen die Elemente sind, aus denen durchgängige Wegenetze bestehen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002: 7). Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsdistanz,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden oder
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden

Um Straßenquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen (vgl. Abbildung 18). Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr 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 und der Umfeldnutzung.

³ vgl. <https://www.movers-bw.de/>

Abbildung 18: Unterschiedliche Querungsanlagen für zu Fuß Gehende



Quelle: Planersocietät

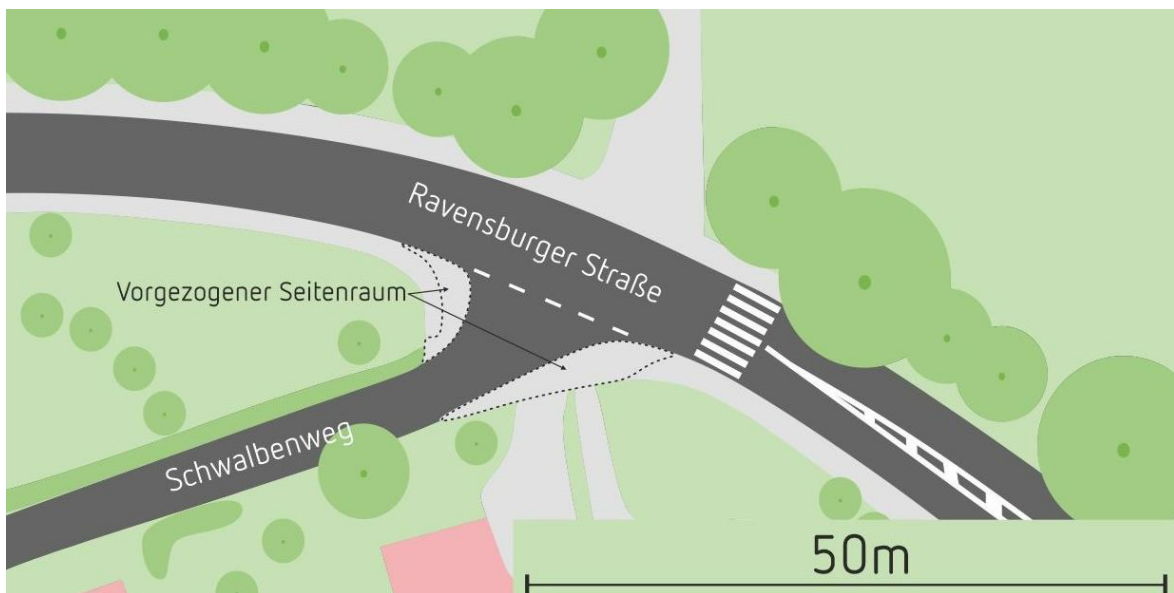
C1 Reduktion von Querungsdistanzen

Beim Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen wird die Querungsdistanz verkürzt, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden (insbesondere bei Kindern) werden verbessert, die Aufmerksamkeit auf Querende erhöht und auf Grund der Verschwenkung der Fahrbahn auch die Kfz-Geschwindigkeit verringert. Damit sind sie ein geeignetes Mittel, um das Queren einer Straße zu erleichtern und sicherer zu machen. (vgl. FGSV 2006: 90).

Entlang der Ravensburger Straße bieten sich viele groß dimensionierte Knotenpunkte an, die durch vorgezogene Seitenräume für den Fußverkehr attraktiver gestaltet werden können (bspw. Schwalbenweg, Uhlandstr.). Durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen können auch Kurvenradien angepasst werden, um den abbiegenden Verkehr zu bremsen und die Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr zu lenken. Am Knotenpunkt Ravensburger Straße / Schwalbenweg bietet sich diese Anpassung der Radien aufgrund der spitzwinkligen Einmündung des Schwalbenwegs in die Ravensburger Straße an (vgl. Abbildung 19).

Bei einer baulichen Ausgestaltung sollten dabei Schleppkurven ein- und abbiegender Fahrzeuge (v.a. Müllfahrzeuge, etc.) mitberücksichtigt werden.

Abbildung 19: vorgezogener Seitenraum: Schwalbenweg/Ravensburger Straße



Quelle: Planersocietät

Der Einsatz von vorgezogenem Seitenräumen kann zunächst testweise durch Sperrelemente umgesetzt werden (siehe Abbildung 20 rechts), um im nächsten Schritt den Knotenpunkt umzugestalten. Bei einer baulichen Umgestaltung sollte das Queren barrierefrei gestaltet sein, sodass beispielsweise sehingeschränkte Personen durch Gehwegabgrenzungen sowie mobilitätseingeschränkten Personen durch Bordsteinabsenkungen und genügend Platz eine sichere und einfache Querung garantiert werden kann. Auch bei den Provisorien müssen Abstände und eindeutige Fahrbahnabgrenzungen geschaffen werden.

Abbildung 20: Beispiele für vorgezogene Seitenräume



Quelle: Planersocietät | Singen, Bad Säckingen

C2 Verbesserung der Querungssituation Umlandstraße

Zu Fuß Gehende sind im Allgemeinen umwegeempfindlich und nutzen oft den direktesten Weg. Querungen müssen deshalb so gestaltet werden, dass sie eine direkte und sichere Fußwegeführung anbieten. Querungshilfen sollten barrierefrei gestaltet werden, damit sie auch von Personen mit verschiedenen Einschränkungen genutzt werden können.

An der Querung der Uhlandstraße auf Höhe der Ravensburger Straße besteht eine Querungshilfe, die durch ihre Lage und Ausführung den beiden oben genannten Kriterien nicht entspricht. Weder ist durch ihre Lage die direkteste Wegeführung für den Fußverkehr möglich, noch sind Bordsteinabsenkungen vorhanden. Aufgrund dessen wird diese Mittelinsel aktuell wenig genutzt und hat somit auch nur einen geringen Nutzen für den Fußverkehr. Aus diesen Gründen wird eine Versetzung der Mittelinsel und deren barrierefreien Ausbildung empfohlen. Um die Querungsinsel barrierefrei zu gestalten wird ein Doppelbord empfohlen. Durch die zwei unterschiedlich hohen Borde wird sowohl Personen mit Rollstuhl/ Rollator die Nutzung der Querungshilfe ermöglicht (Nullabsenkung), als auch sehingeschränkten Personen, denen durch den zweiten höheren Bord (6 cm) eine Orientierungshilfe geboten ist (vgl. Abbildung 21, rechts). Wenn dafür nicht ausreichend Platz vorhanden ist, sollte ein Bord mit 3cm Höhe angelegt werden, der als Kompromiss für seh- sowie mobilitätseingeschränkte Personen benutzbar ist.

Abbildung 21: Mittelinsel an der Ravensburger Straße / Doppelbord-Ausbildung



Quelle: Planersocietät | Bodnegg, Offenburg

C3 Vereinfachung Querung Haltestelle Widdum

Parallel zum Maßnahmenvorschlag „A5 Erschließung Bushaltestelle Widdum“ aus dem Handlungsfeld Längsverkehr (vgl. 5.1) wird die Überprüfung der Einrichtung einer Querungshilfe in der Nähe der Bushaltestelle Widdum empfohlen. Durch die erwartete Zunahme an Nutzenden durch das Neubaugebiet Hochstätt IV wird in diesem Bereich eine Querungshilfe aufgrund der höheren Fußverkehrsstärke notwendig, da die Ravensburger Straße zum Erreichen des Haltepunkts (Fahrtrichtung Ravensburg) gequert werden muss. Bei einer Verkehrsstärke von 500 Kfz/h und einer Verkehrsstärke von 50 Fußgängern/h sollte eine Querungshilfe angeboten werden (vgl. FGSV 2002: 19). Unabhängig davon ist vor allem in Bereichen von Haltestellen eine Sicherung der Fußverkehrsquerung sicherzustellen.

Durch eine Mittelinsel wird das Queren für den Fußverkehr erleichtert. Für das Einrichten einer Mittelinsel werden 9 m Fahrbahn plus je Wartefläche auf beiden Seiten benötigt (vgl. FGSV 2006: 83). Durch den Versatz, der bei der Einrichtung notwendig ist, muss mit einem erhöhten Platzbedarf vor und hinter der Mittelinsel gerechnet werden. Dieser Platzbedarf kann zu Zeit nicht gedeckt werden, da aktuell eine Straßenbreite von 6 m an der Ravensburger Straße besteht. Zur Umsetzung einer Mittelinsel müsste deswegen Platz der angrenzenden Grundstücke genutzt werden, ggf. ist dieser von den Grundstückseigentümern zu erwerben. Auch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage (z.B.

einer Bedarfs-Ampel) bietet eine weitere Möglichkeit eine gesicherte Querung an dieser Stelle anzubieten. Sie wird bei hohen Kfz-Verkehrsstärken bei gleichzeitigem Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden empfohlen und bietet eine sichere Querungshilfe für zu Fuß Gehende an (vgl. FGSV 2006: 82).

Bei beiden Möglichkeiten sollte eine umfangreiche Prüfung des zu erwartenden Verkehrsflusses in der Ravensburger Straße der Einrichtung zu Grunde gelegt werden. In der Ravensburger Straße (L335) als klassifizierter Straße gelten weitere Aspekte, die in Bezug auf die Zuständigkeit beachtet werden müssen. Das Landratsamt Ravensburg als untere Straßenverkehrsbehörde ist für eine Genehmigung der Infrastruktur zuständig, als Straßenbaulastträger sind sie zusätzlich für die Baulast auf der Fahrbahn (bspw. für die Errichtung der Mittelinsel als Querungshilfe) zuständig, während die Kommune die Baulast im Seitenraum (bspw. die Einrichtung von Bodenindikatoren an dieser Querungsanlage) übernimmt. Das bedeutet, dass die Gemeinde Bodnegg für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen im Seitenraum und das Landratsamt Ravensburg für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen auf der Fahrbahn zuständig ist. Eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Behörden ist an dieser Stelle unabdingbar.

Eine andere Idee, um die Querungssituation an dieser Stelle für den Fußverkehr zu verbessern, stellt die Versetzung der Ortstafel Bodnegg dar, um den Bereich des Weilers Widdum in das geschlossene Ortsgebiet zu integrieren. Dies würde eine Höchstgeschwindigkeitsverminderung von derzeit 70 km/h auf 50 km/h erwirken. Durch die Bebauungsentwicklung entlang der Ravensburger Straße kann perspektivisch eine einseitige Bebauung nachgewiesen werden, mithilfe derer eine Verschiebung der Ortstafel bis zum Knotenpunkt Ravensburger Straße / Höchstätt argumentiert werden kann (vgl. VwV-StVO zu Z310). Zudem kann mit der Zunahme an Anwohnenden in der unmittelbaren Nähe durch das Neubaugebiet für die Verlegung der Ortstafel argumentiert werden. In Abbildung 22 ist eine Verortung der bisherigen und potenziellen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Bodnegg aufgezeigt. Durch die Verlagerung der Ortstafel bieten sich neue Möglichkeiten für den Bereich Widdum sowie die Haltestelle. Beispielsweise ist dann auch die Möglichkeit des Einsatzes eines Fußgängerüberweges zu überprüfen. Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist nur innerorts zulässig, weshalb der Einsatz in der derzeitigen Situation nicht möglich ist (vgl. VwV-StVO zu § 26).

Abbildung 22: Prinzipskizze Veränderung der Ortstafel



Quelle: eigene Darstellung | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

C4 Verbesserung der Querungssituation Dorfgemeinschaftshaus

Am Platz vor dem Dorfgemeinschaftshaus Bodnegg besteht in der morgendliche Spitzenstunde durch Elterntaxi und den Busverkehr meist eine unübersichtliche Situation, die durch Eltern, die mit ihren Kindern zu Fuß unterwegs sind, als unsicher empfunden wird. Auf Grund der Knotenpunktgeometrie sowie der Topografie wirkt die Situation an diesem Knotenpunkt für viele Verkehrsteilnehmende unübersichtlich. Durch die Lage des Kindergartens sowie der Lindenschule ist in diesem Bereich im besonderen Maße mit schutzbedürftigen Personen zu rechnen. Bei der Begehung wurde deutlich, dass sich zu Fuß Gehende in diesem Bereich mehr Aufmerksamkeit für den Fußverkehr und eine deutlichere Struktur wünschen.

Durch eine optische Hervorhebung kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Dies kann beispielsweise durch die Markierung des Verkehrszeichens 136 StVO („Achtung Kinder“) auf der Fahrbahn verdeutlicht werden.

Weiterhin kann durch geringe Geschwindigkeiten, z. B. 20 km/h bzw. die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs, oder die entsprechenden baulichen Ausführungen (weiche Separationen der Verkehrsteilnehmenden), eine Verbesserung der Querungssituation und infolgedessen der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende erreicht werden. Auf Grund dessen sollte in diesem Bereich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches überprüft werden. Durch die Ausweisung des Platzes als verkehrsberuhigter Bereich wird die zulässige Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit

herabgesenkt und dem Fußverkehr die Möglichkeit gegeben die gesamte Verkehrsfläche zu nutzen. (vgl. VwV-StVO zu §26). Im Bereich vor dem Dorfgemeinschaftshaus finden bereits aktuell flächige Querungen statt, dies wird durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches unterstützt.

In verkehrsberuhigten Bereichen soll gemäß VwV-StVO die Gestaltung verdeutlichen, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle spielt (vgl. VwV-StVO zu §26). Im Bereich vor dem Dorfgemeinschaftshaus sind bereits Aufenthaltselemente vorhanden, eine Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs kann diese Aufenthaltsfunktion weiter fördern.

5.4 Handlungsfeld Barrierefreiheit (D)

Barrieren sind vielfältig, häufig nicht als solche klar zu erkennen und stellen für verschiedene Nutzer:innen unterschiedlich starke Einschränkungen dar. Anstrengungen zur barrierefreien Gestaltung sind deswegen nicht Spezialplanungen für Einzelgruppen, sondern kommen allen Nutzenden zugute, auch solchen, die einzelne Barrieren nicht unbedingt als solche empfinden. Gleichwertige Lebensbedingungen und die Möglichkeit zur eigenständigen Bewältigung ihres Alltags für alle Menschen ist eine Forderung, die sich aus der UN-Behindertenrechtskonvention ableitet. Diese Konvention hat die Bundesrepublik in nationales Recht übernommen, sodass sich aus der Thematik auch rechtlich fundierte Ansprüche ableiten lassen.

Die UN-Behindertenrechtskonvention formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderung u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne der Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012: 7). Zu einer ganzheitlich barrierefreien bzw. barrierearmen Nutzung des öffentlichen Raums gehören neben baulichen auch organisatorische Aspekte.

D1 Barrierefreie Bushaltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) soll seit dem 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, auch explizit an Bushaltestellen, hergestellt sein. Ausnahmeregelungen dieser Frist sollen laut Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP bis 2026 abgeschafft werden (vgl. Bundesregierung 2021: 78) Um Synergieeffekte zu schaffen und Ressourcen zu bündeln, kann der Ausbau der Haltestellen im Zuge von weiteren baulichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Speziell an der Haltestelle Bildungszentrum in Bodnegg ist bisher kein barrierefreier Ausbau vorgenommen worden. Es existiert kein barrierefreier Einstieg aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Wartefläche und Bus, zudem fehlen Abgrenzungen für den Einstiegs- und Wartebereich. Dadurch entsteht eine unsichere Situation für die einsteigenden und wartenden Schulkinder. Durch einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle können beide Schwächen gelöst werden: Durch den erhöhten Bordstein für die Barrierefreiheit wird gleichzeitig eine eindeutige Abgrenzung des Wartebereichs geschaffen. Eine Herausforderung für den barrierefreien Ausbau ist die bauliche Erhaltung des Wendekreises für die Busse, da der Platz zum Anfahren der Haltestelle weiterhin gegeben sein muss. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle ist zu priorisieren. Als kurzfristige temporäre Lösung bietet eine

Markierung einer Wartefläche an der Haltestelle eine Verdeutlichung der Situation und damit eine Verbesserung der Sicherheit.

Eine weitere Möglichkeit bietet die zusätzliche örtliche Verlegung der Haltestelle an die Ravensburger Straße – Dies wurde während der Begehung von den Teilnehmenden diskutiert. Dieses Vorhaben ist mit einer umfangreichen Vorprüfung (Betriebsplan, Zuständigkeiten, Platzverhältnisse) und einem langfristigen und aufwendigen Aufwand verbunden. Bei einer Einrichtung entlang der Ravensburger Straße müssen Platz- und Besitzrechte geklärt werden, um weiterhin Zufahrten, beispielsweise zur Schwimmbadrückseite, nicht einzuschränken. An der potenziellen neuen Stelle für den Haltepunkt ist nur die Ausbildung einer Haltestelle am Fahrbahnrand möglich. Dadurch ergeben sich Änderungen im Betriebsablauf sowie bei den Stand- und Abfahrtszeiten. Die Auswirkungen der veränderten Lage der Haltestelle auf den Verkehrsablauf auf der Ravensburger Straße sind vorab zu prüfen. Ideenskizzen zur Umlegung der Haltestelle bestehen bereits aus dem Dorfentwicklungskonzept Bodnegg 2030 (vgl. Bodnegg 2013). Die in diesem Zusammenhang erarbeitete Ideen und Vorüberlegungen können in der Vorprüfung aufgenommen werden.

Beide hier vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestelle ab und sind zeitnah umzusetzen. Generell sollte die Barrierefreiheit für alle Bushaltestellen im Gemeindegebiet gegeben sein. Alle weiteren Haltestellen im Gemeindegebiet sind auf ihre Barrierefreiheit zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.

D2 Barrierefreie Straßenraumgestaltung

Hindernisfreie Wege erleichtern die selbstständige Mobilität von Personen mit Seheinschränkungen, kognitiven oder körperlichen Behinderungen ebenso wie Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen. Entscheidend für die Qualität eines Wegenetzes sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit für alle Gruppen. Schwachstellen (Engstellen, hohe Bordsteine etc.) können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen von Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg mit sich bringen.

An vielen Stellen im Gemeindegebiet sind Barrieren anzutreffen, die die Begehbarkeit einschränken: Nicht abgesenkte Bordsteine, unebene Fußwege und Stufen ohne alternative Rampen. Für zu Fuß Gehende mit Mobilitätseinschränkungen, wie Personen im Rollstuhl oder Personen, die auf sonstige Gehhilfen angewiesen sind, sind diese Barrieren ein großes Hindernis. Personen mit Seheinschränkungen stellen weitere Ansprüche an eine barrierefreie Straßenraumgestaltung: Durch Leitelemente, wie taktile Bodenindikatoren sollen für sehingeschränkte Personen Orientierungspunkte an Querungspunkten aber auch in der Nähe von Haltestellen geschaffen werden.

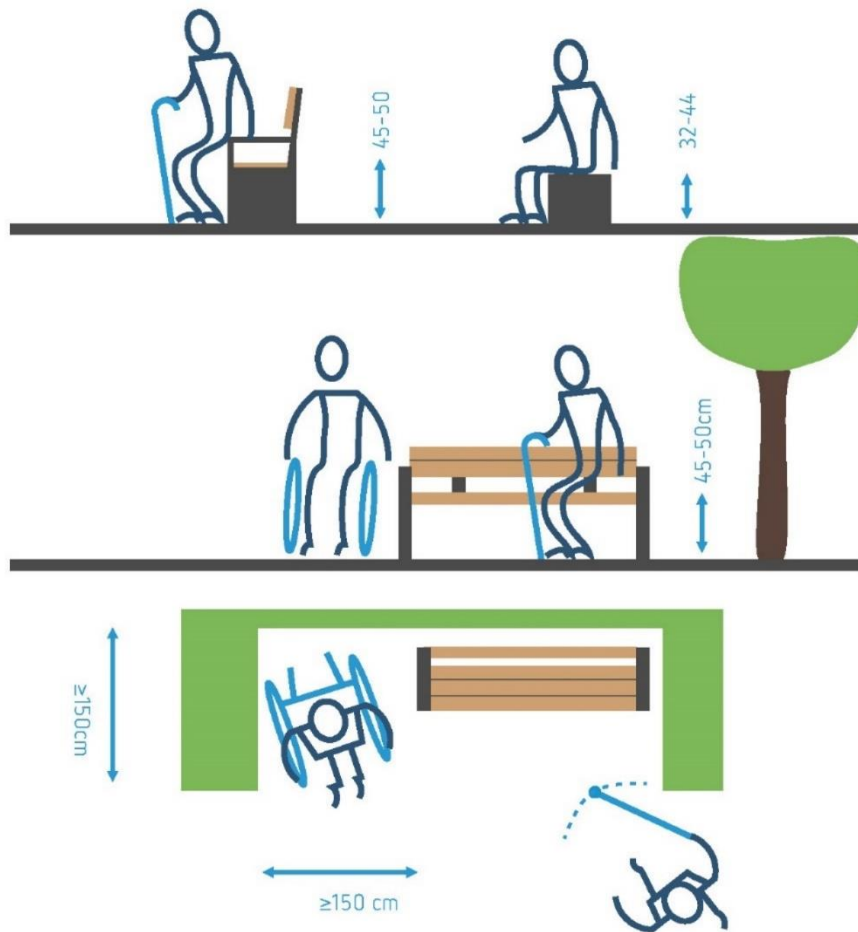
Aus diesem Grund ist im gesamten Gemeindegebiet ein barrierefreier Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur anzustreben. Es sind Standards zu definieren, die eine barrierefreie Begehbarkeit ermöglichen. Sinnvoll dafür ist eine Überprüfung des generellen Zustands der Oberflächen von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehwege, Querungsanlagen, etc.) in Bezug auf Schäden und Unebenheiten sowie eine damit verbundene Ausbesserung, soweit notwendig. Weitere Aspekte sind beispielsweise das Anbringen von Rampen, von taktilen Leitelementen an notwendigen Stellen (z.B. Querungsstellen) und abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen- und anlagen. Bei Neu- und Umplanungen sollten diese Standards möglichst umgesetzt werden. Aber auch kleinere Sofortmaßnahmen wie mobile Rampen verbessern die Barrierefreiheit erheblich.

D3 Angebot an Sitzgelegenheiten schaffen

Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist es für ältere Menschen notwendig, alltägliche Wege so zu gestalten, dass sie an einem gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ohne vom Auto abhängig sein zu müssen. Neben guten Nahversorgungsangeboten und sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußwegen zählen auch ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten zu einem wichtigen Baustein der Fußverkehrsförderung, sodass ein aktives Leben auch im Alter ermöglicht werden kann (vgl. VM BW 2017: 9). Während Kinder und junge Menschen meist informelle Sitzgelegenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder nutzen, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagrechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Ein guter Mix aus verschiedenen Sitzgelegenheiten bietet allen Benutzer:innengruppen die Möglichkeit zum Verweilen. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls eine Rolle bei der Häufigkeit der Nutzung. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung.

Zwar sind bereits einige Bänke im Gemeindegebiet von Bodnegg zu finden, viele sind jedoch nicht barrierefrei zugänglich oder ungeeignet für ältere Personen. Auch sind die Wegedistanzen in Bodnegg meist sehr groß, und es fehlen Orte zum Ausruhen, welche vor allem für ältere Personen zur Bewältigung von langen Distanzen wichtig sind. Durch das regelmäßige Angebot von Sitzgelegenheiten kann der Bewegungsradius von beispielsweise älteren Personen erweitert werden. Es sind generationengerechte Sitzmöglichkeiten zu schaffen, d. h. Sitzmöglichkeiten, die für alle Generationen nutzbar sind und auch Platz für Begegnungen und Kommunikation zwischen den Generationen lassen (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Generationengerechte Sitzmöglichkeiten



Quelle: Planersocietät

5.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

Eine zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist sehr unterschiedlich. Eine umfangreiche Verbesserung des öffentlichen Raums zugunsten des Fußverkehrs beinhaltet sowohl Konzepte und Strategien für eine vorausschauende Planung als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und kürzeren Umsetzungshorizont besitzen.

Die Maßnahmenumsetzung erfordert die Beachtung rechtlicher und technischer Aspekte der Finanzierung (evtl. Fördermittel), etwaige politische Beschlüsse und ggf. Maßnahmenkopplungen. Eine Umsetzung kann nur mit den vorhandenen Kapazitäten der Verwaltung erfolgen, welche die Maßnahmenvorschläge im Einzelnen prüfen und abstimmen muss. Daher wird eine zeitliche Einordnung auf Basis des Planungs- und Umsetzungsaufwands jedes einzelnen Maßnahmenvorschlags vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich Maßnahmen wie z. B. die weiteren Ansätze im Handlungsfeld Schulweg je nach Intensität bzw. ihrem vorgesehenen Umfang in ihrer zeitlichen Einordnung verschieben können bzw. eine Daueraufgabe darstellen. Varianten zur Verbesserung der einzelnen Situationen wurden nach Möglichkeit separiert betrachtet. Organisatorische Maßnahmen sind

Daueraufgaben und werden daher einem längeren Zeitfenster als andere Maßnahmen zugeordnet. Die vorangestellten Maßnahmenvorschläge sind mit einem „Kürzel“ für die jeweilige Situation bzw. den Handlungsbedarf gekennzeichnet, welches sich in der folgenden Tabelle wiederfindet (vgl. Abbildung 24).

Abbildung 24: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfelder	Beschreibung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Handlungsfeld Längsverkehr (A)				
A1 Regelmäßige Grünpflege	Kontrolle und Pflege von Fußwegen im gesamten Gemeindegebiet	Daueraufgabe		
A2 Minderung des Nutzungskonflikts Fuß & Rad	Trennung von Fuß- und Radverkehr			
A3 Minderung des Nutzungskonflikts Fuß & Kfz	Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr			
A4 Schaffung von Angeboten für den Fußverkehr	Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und Markierungen			
A5 Erschließung Bushaltestelle Widdum	Schaffung von Fußverkehrsinfrastruktur zur Erschließung			
A6 Kfz-Durchfahrtsperre Schwalbenweg	Durchfahrtsperre durch Poller			
Handlungsfeld Schulweg (B)				
B1 Schulwegeplan	Erstellung, Umsetzung und Kommunikation eines Schulwegeplans			
B2 Einrichten von Hol- und Bringzonen	Einrichtung von Hol- und Bringzonen			
B3 Aktionstage und Kampagnen	Durchführung von Aktionstagen und Kampagnen	Daueraufgabe		
Handlungsfeld Querungen (C)				
C1 Reduktion von Querungsdistanzen	Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen			
C2 Verbesserung Querungssituation Umlandstraße	Umgestaltung der Querungshilfe			
C3 Vereinfachung Querung Haltestelle Widdum	Bau einer Querungsanlage			
C4 Verbesserung Querungssituation Dorfgemeinschaftshaus	Verdeutlichung und Vereinfachung der Querungssituation			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (D)				
D1 Barrierefreie Bushaltestellen	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen			
D2 Barrierefreie Straßenraumgestaltung	Schaffung einer flächendeckenden Barrierefreiheit	Daueraufgabe		
D3 Angebot an Sitzgelegenheiten schaffen	Errichtung weiterer Sitzgelegenheiten			

Quelle: Planersocietät

Eine Priorisierung der Maßnahmenvorschläge durch die Bürgerschaft wurde nicht vorgenommen. Die oben dargestellte zeitliche Einordnung kann als Orientierung für die Priorisierung genutzt werden, sollte aber abgestimmt werden, bevor eine Umsetzung stattfindet.

6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften vereint, wurde er als „Sowieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen. Daher sind die Bedingungen für den Fußverkehr oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden zum Parken von Fahrzeugen jeglicher Art zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Häufig fehlen vollständige Fußwegenetze. Das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Hier mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld fehlen gleichermaßen wie qualitätsvolle Grünflächen sowie Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder ältere Menschen leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer eigenständigen Mobilität behindert.

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in der Gemeinde Bodnegg getan. Dieser soll dazu dienen, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken.

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

- Stärkere Berücksichtigung und Integration des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Betreiben von schulischem Mobilitätsmanagement
- Reduzierung der „Elterntaxis“
- Initiierung von Aktionsprogrammen
- Flächenhafte Förderung der Barrierefreiheit

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

Für die Förderung des Fußverkehrs und die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge und der Erreichung der vorgeschlagenen Ziele für den Fußverkehr in Bodnegg wird eine ausreichende Bereitstellung von Haushaltsmitteln benötigt. 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.

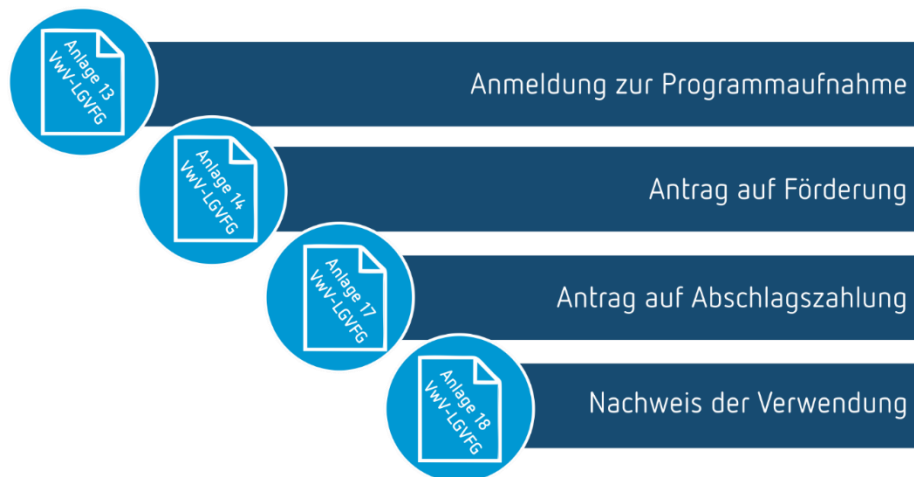
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2022 entstanden sind, durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), welches ein strategisches Vorgehen der Fußverkehrsförderung in der Gemeinde etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse mit anschließender Maßnahmenkonzeption ist hingegen ein Bestandteil eines eigenständigen **Fußverkehrskonzepts**. Bei konkreten Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertete Bereiche eignet sich das Format der **Begehung**, wie bei den Fußverkehrs-Checks **oder der offenen Verkehrsschau**, da so vor Ort, unter

Beteiligung der zuständigen Handlungsträger:innen, konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden können. Dieses Format muss nicht zwangsläufig wie bei den Fußverkehrs-Checks durch Workshops abgerundet werden. Ein fundiertes Protokoll dient der Erfassung möglicher Konfliktstellen und Lösungsansätzen. Die Fußverkehrs-Checks in Bodnegg haben gezeigt, wie unterschiedlich die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind. Bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben kann die Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung eines **Sicherheitsaudits** sinnvoll sein, um insbesondere die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmenden ausreichend zu berücksichtigen und fachspezifisches Wissen zu vermitteln.

Durch das **Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** werden bereits seit 2015 Maßnahmen zur Verbesserung der kommunalen Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Mit der jüngsten Novellierung und der angepassten Verwaltungsvorschrift wurden die Förderbedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter verbessert und die Fördermittel des Landes erhöht. Planungskosten sind auch pauschal förderfähig. Vorhaben der Fußverkehrsinfrastruktur können teilweise in vereinfachten Verfahren gefördert werden. Gefördert werden auch die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte und damit von Fußverkehrskonzepten.

Städte, Gemeinden und Landkreise, die eine Förderung nach dem LGVFG anstreben, bewerben sich in einem dreistufigen Verfahren. Die Regierungspräsidien sind dabei als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsstellen die zentralen Ansprechpartner:innen für alle Fragen rund um das Förderprogramm. Die Vorhabenträger:innen haben dabei folgende Verfahrensschritte zu erledigen:

Abbildung 25: Verfahren der Fördermöglichkeit



Quelle: Planersocietät

§ 2 LGVFG definiert den Bau, Aus- und Umbau von verkehrswichtigen Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Diese sind förderfähig, wenn sie gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV ausgeführt werden. Im Querverkehr sind dies insbesondere Mittelinseln, Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen (LSA) (Errichtung oder fußgängerfreundliche Programmierung), planfreie Querungsanlagen, Zählstellen für den Fußverkehr und wegweisende Beschilderung (vgl. VwV-LGVFG). Im Längsverkehr sind Maßnahmen förderfähig, wenn sie aufgrund großer Fußverkehrsmengen oder für die Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden dringend erforderlich sind. Verweilflächen, Ruheplätze oder Spielflächen können gefördert werden, wenn sie erforderlich sind. Sitzmöbilierungselemente und öffentliche

Toilettenanlagen sind förderfähig, sofern sie der Barrierefreiheit dienen. Förderfähige Maßnahmen der Fußverkehrsinfrastruktur müssen nach § 3 Nummer 1d LGVFG immer barrierefrei ausgestaltet sein. Wenn die antragstellende Kommune nachweisen kann, dass eine Beleuchtung von Fuß- und Radinfrastruktur aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich ist, kann diese auch gefördert werden. Die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen für den Bau, Aus- und Umbau von förderfähiger Rad- oder Fußverkehrsinfrastruktur ist als Teil des Gesamtvorhabens ebenfalls förderfähig, wenn die Anzahl der Stellplätze nicht erhöht wird.

Mehr Infos zur Förderlandschaft gibt es unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Mehr Infos zur **Förderung von Fachkonzepten** gibt es unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Besonderheiten zeigen sich in der Ortsdurchfahrt. Die Ravensburger Straße (L335) ist eine nach § 8 StrG BW gekennzeichnete, klassifizierte Ortsdurchfahrt – auf Grund dessen ergeben sich unterschiedliche Zuständigkeiten bei Fußverkehrsinfrastrukturprojekten. Die übergeordneten Behörden sind für die Baulast auf der Fahrbahn (bspw. für Markierungen auf der Fahrbahn) zuständig, während die Kommune für die Baulast im Seitenraum (bspw. die Einrichtung von Bodenindikatoren an Querungsanlagen) zuständig ist. Das bedeutet, dass die Gemeinde Bodnegg für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen im Seitenraum und das Landratsamt Ravensburg für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen auf der Fahrbahn zuständig ist. Eine Zusammenarbeit möglicher unterschiedlicher Aufgabenträger ist an dieser Stelle unabdingbar.

Einfacher gestaltet sich die Finanzierung und Umsetzung bei Gemeindestraßen. Hier kann mit erfolgreicher Planung die Förderung der Baumaßnahmen über das LGVFG (s.o.) beantragt werden. Weitere Informationen zur Förderung bieten die Ansprechpersonen der Regierungspräsidien, z.B. die Fußverkehrsbeauftragte des RP Tübingen⁴, sowie die vom Ministerium für Verkehr veröffentlichten Flyer⁵.

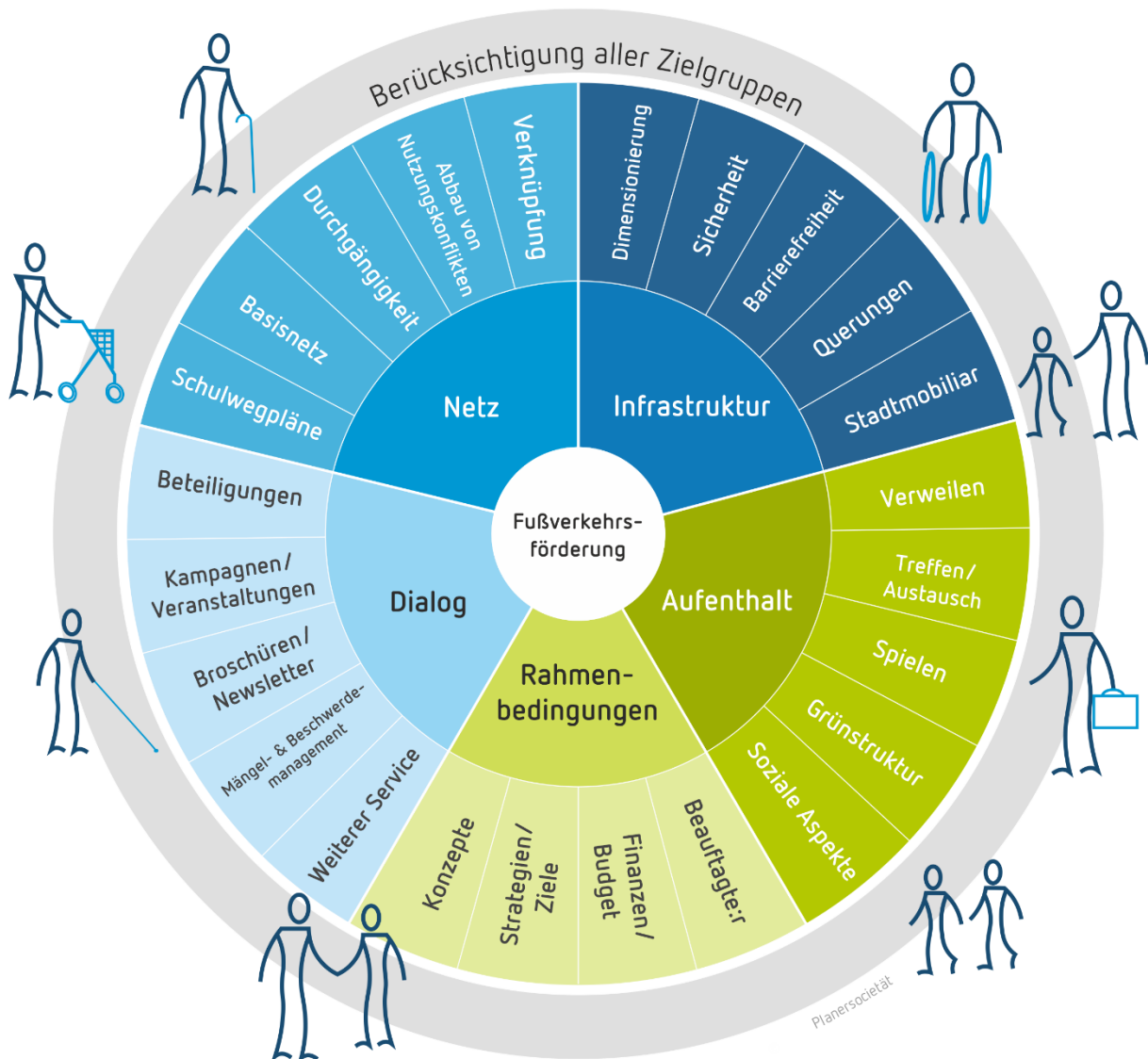
⁴ Vgl. <https://www.aktivmobil-bw.de/service/ansprechpersonen-fussverkehr/>

⁵ Vgl. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/fuss-und-radverkehr>

7 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung, die deutlich über die landläufige Einfachheit des „zu Fuß Gehens“ hinausragt (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Begehungen sowie von „Nutzer-Know-how“ bzw. Beobachtungen konnten trotz der Beschränkung auf die begangenen Bereiche viele Maßnahmenvorschläge formuliert werden, die auf der einen Seite einen strategischen Ansatz zur Fußverkehrsförderung verfolgen und zum anderen punktuelle Problemlagen und Potenziale beleuchten. Die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge erfolgten nach den formulierten Kriterien aus Kapitel 5. Des Weiteren ist die Abhängigkeit einiger Maßnahmen von anderen zu berücksichtigen. Dabei sind die Koordination der Maßnahmen und insbesondere die Abstimmung mit anderen Planungsinstitutionen von hoher Bedeutung. Der

Fußverkehrs-Check in Bodnegg hat verschiedene Stärken und Schwächen beleuchtet und konnte zahlreiche Verbesserungspotenziale ermitteln.

Der Fußverkehrs-Check 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 5 dargestellten Maßnahmenvorschläge sowie die Implementierung der in Kapitel 6 skizzierten organisatorischen und strukturellen Möglichkeiten der Fußverkehrsförderung. Die Beiträge und angeregten Diskussionen im Rahmen der vier Veranstaltungen bekräftigen das Interesse an der Mobilitätsform Fußverkehr. Bodnegg hat viele gute Ansätze und Voraussetzungen, die einen attraktiven Fußverkehr fördern. Durch die Einrichtung Rosenharz und das Bildungszentrum Bodnegg besteht die Herausforderung insbesondere für schutzbedürftige Personen sichere und barrierefreie Fußwege zu schaffen, da entsprechend mit vielen mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen ist. In Bezug auf künftige Planungen sollte der Fußverkehr eine größere Rolle spielen und stärker mitgedacht werden.

Durch Neuentwicklungen in der Kommune sowie über verschiedene Maßnahmenvorschläge ergibt sich die Möglichkeit den Umweltverbund in Bodnegg zu stärken. Bereits existierende Ansätze wie die Überlegungen zum Schulwegeplan müssen weiter ausgearbeitet werden und an die Bevölkerung kommuniziert werden. Wie im Zuge der Veranstaltungen deutlich wurde, spielt der Radverkehr in Bodnegg bereits eine große Rolle. Da Radverkehr und Fußverkehr in Bodnegg oft zusammengeführt werden, sollten beide Verkehrsmittel bei Planungen jeweils berücksichtigt werden und Standards in der Führung und Ausgestaltung beachtet werden. In diesem Zuge bietet es sich auch an eine gesamtheitliche Untersuchung zu Nahmobilität (Fuß und Fahrrad) in Bodnegg durchzuführen, um noch weitere Potenziale und Synergien zwischen den beiden Verkehrsmitteln auszumachen (Nahmobilitätskonzept, -check).

Insgesamt bieten die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks eine Grundlage für die Umsetzung von besseren Bedingungen für den Fußverkehr in Bodnegg.

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Bodnegg 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 (29.09.2022)

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg 2022 fand am Montag, den 29. September 2022 um 18:30 Uhr, im Dorfgemeinschaftshaus Bodnegg statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus circa 10 Personen zusammen.

8.1.1 Begrüßung

Der stellvertretende Bürgermeister von Bodnegg Rudolf Blöchl begrüßt die anwesenden Personen und freut sich darüber, dass die Gemeinde Bodnegg an den Fußverkehrs-Checks teilnimmt. Thematisiert werden Konflikte zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, speziell dem Radverkehr. Die Gemeinde Bodnegg möchte den Fußverkehrs-Check als Werkzeug nutzen, um den Fußverkehr wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken und Mängel aufzudecken. Dabei soll ein Fokus auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit gesetzt werden.

8.1.2 Einführung in das Thema Fußverkehr

Auch Herr Hauenstein (Planersocietät) begrüßt alle Anwesenden und stellt die Arbeitsschwerpunkte der Planersocietät vor. Er erklärt das Instrument der Fußverkehrs-Checks und geht auf die Handlungsfelder des Checks ein. Im Anschluss werden wissenswerte Daten und Fakten zum Fußverkehr vorgestellt. Herausforderungen und Hindernisse, die Bürgerinnen und Bürger vom zu Fuß gehen abhalten könnten, werden aufgezeigt. Zum Schluss des Vortrags zeigt Herr Hauenstein an Hand von Beispielen Merkmale auf, die eine fußverkehrsfreundliche Kommune auszeichnen.

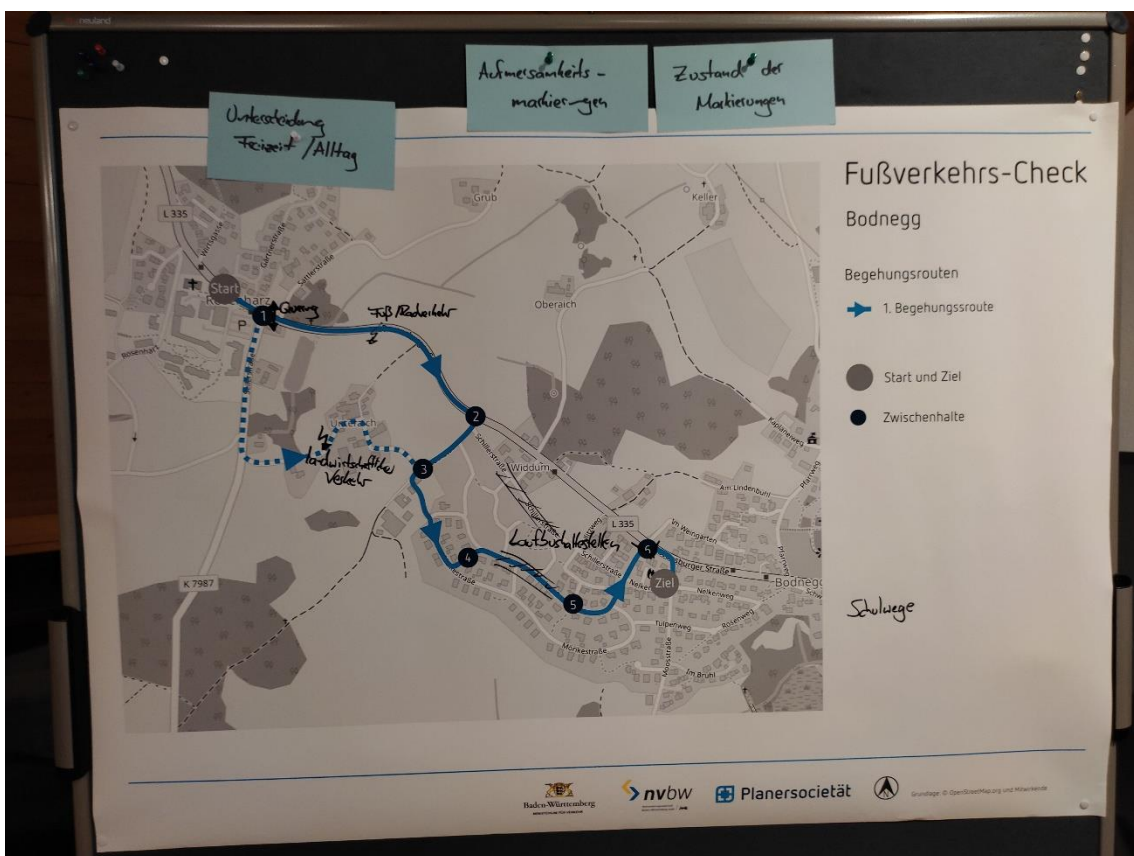
8.1.3 Routenplanung

Nacheinander stellen Herr Hauenstein und Herr Schmid die Routenvorschläge für die Begehungsrouten vor. Die erste Route führt von dem Ortsteil Rosenharz über Widdum nach Bodnegg. Sie startet vor der Stiftung Liebenau Teilhabe, Fachzentrum Rosenharz, und führt an der Ravensburger Straße über Widdum in das Neubaugebiet Bodnegg. Von dort aus weiter über die Mörikestraße und Uhlandstraße durch das Wohngebiet. Die Route führt kurz an der Ravensburger Straße entlang und endet am Feuerwehrgerätehaus. Die zweite Route behandelt den Bereich rund um das Bildungszentrum Bodnegg. Sie führt ausgehend vom Dorfgemeinschaftshaus Bodnegg über den Pfarrweg zur Ravensburger Straße. Von dort über den Schwalbenweg bis zum Knotenpunkt Dorfstraße und Ravensburger Straße. Dann weiter über die Dorfstraße zurück zum Ausgangspunkt.

Aufgrund der Gruppengröße werden die Routen nacheinander zusammen besprochen. Jede Route wird 20 min lang besprochen.

Route 1: Rosenharz nach Bodnegg Ortsmitte

Abbildung 27: Diskussionsplakat - 1. Begehungsrouten



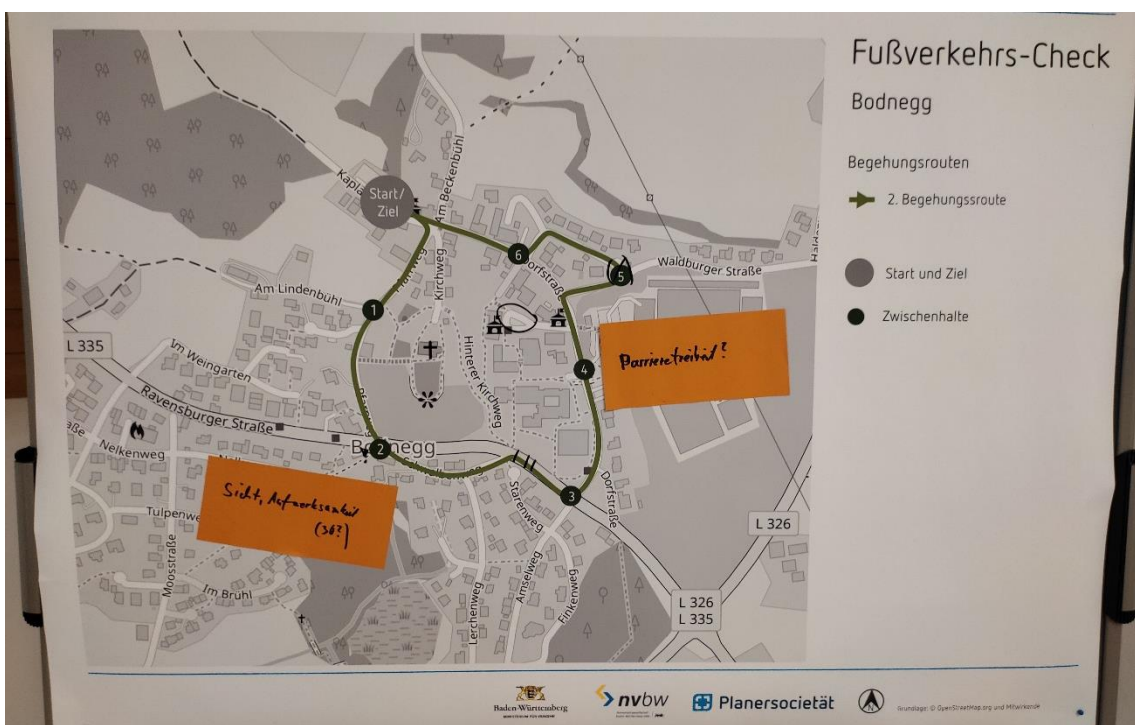
Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der ersten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Im Bereich des gemeinsamen Rad- und Fußweges an der L335 Richtung Widdum besteht Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Dieser Konflikt wird durch den Zweirichtungsradverkehr verstärkt.
- Der Übergang des Radweges vom Seitenraum auf die rechte Seite am Ortseingang von Rosenharz wird als unübersichtlich und unsicher für zu Fuß Gehende empfunden. Platz und Abbiegebeziehungen sind nicht eindeutig.
- Eine alternative Route über Unteraich parallel zur Ravensburger Straße wird als nicht notwendig angesehen. Durch landwirtschaftlichen Verkehr und den fehlenden Gehweg am Ortsausgang Rosenharz bietet sich diese Alternative nicht an.
- Die Unterbrechung der Fußverbindung entlang der Ravensburger Straße zwischen der Einfahrt Hochstätt und Widdum wird als störend empfunden. Trotz des fehlenden Weges wird dort teilweise über die Seitenraumbegrünung gelaufen.
- Im Gebiet rund um die Umlandstraße wird ein Laufbus für den Schülerverkehr sehr begrüßt. Es sollen sich daher mögliche Schülerverkehrsrouten angeschaut werden.
- Die Querung der Ravensburger Straße auf Höhe der Umlandstraße wird als gefährlich eingeschätzt. Das Rechtseinbiegen von der Umlandstraße in die Ravensburger Straße ist für den Kfz-Verkehr sehr offen gestaltet, wodurch die Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr meist sehr gering ist.

Route 2: Bodnegg Gemeindezentrum/ Schulzentrum

Abbildung 28: Diskussionsplakat - 2. Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Nachfolgende Punkte wurden während der Besprechung der zweiten Route durch die Teilnehmenden angesprochen:

- Es fehlt an einem Querungsangebot an dem Knotenpunkt Dorfstraße/ Ravensburger Straße. Laut den Anwesenden ist der Fußgängerüberweg auf Höhe des Starenweg mit einem zu großen Umweg verbunden für den aus Richtung Amselweg kommenden Schülerverkehr und es wird daher teilweise auf Höhe der Dorfstraße gequert.
- Die Anwesenden beurteilen die Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg auf Höhe des Pfarrweges über die Ravensburger Straße als nicht ausreichend. In diesem Zuge wird auch über eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Ravensburger Straße diskutiert.
- Entlang der Dorfstraße auf Höhe des Bildungszentrums ist der Gehweg durch mehrere Unebenheiten unterbrochen und dadurch nur eingeschränkt barrierefrei.
- Auf der Waldburger Straße wird der schnelle Kfz-Verkehr und das Parken auf der Fahrbahn bemängelt. Dadurch werden die Sichtbeziehungen eingeschränkt.
- Eine Verbindung des Sportplatzes mit der Straße Am Krömerbühl wird nicht als relevant eingestuft und wird daher aus der Route rausgenommen.

8.1.4 Weiteres Vorgehen & Verabschiedung

Herr Hauenstein gibt einen Überblick über die nächsten anstehenden Termine. Im Anschluss bedankt er sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit und die rege Diskussion und verabschiedet sie.

8.2 Begehungen

8.2.1 Erste Begehung (20.10.2022)

Im Zuge der Fußverkehrs-Checks 2022 fand am Mittwoch, den 19. Oktober 2022 um 16:30 Uhr die erste Begehung in der Gemeinde Bodnegg statt. Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftaktworkshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt. Beleuchtet wurden dabei Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch an vielen Stellen im gesamten Gemeindegebiet wiederkehren.

Die Route verlief dann ausgehend vom Ortsteil Rosenharz entlang der Landesstraße L335 (Ravensburger Straße) bis zur Einmündung Hochstätt. Von dort über Schillerstraße, Sophie-Scholl-Straße, Uhlandstraße bis zum Knotenpunkt Ravensburger Straße/Im Weingarten. Von dort wurde auf Grund einer Anmerkung während der Begehung die Route angepasst und die Bushaltestelle bei Widdum betrachtet. Nach diesem Stopp führte die Route die Teilnehmenden über den Ulitzweg und die Schillerstraße zum Feuerwehrgerätehaus, wo die Route endete.

Begrüßung

Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und erklärt kurz die Rahmenbedingung der Begehung.

Anschließend erkundigt sich Herr Hauenstein bei den Anwesenden nach der Situation für den Fußverkehr im Teilort Rosenharz. Aufgrund der Einrichtung für behinderte Personen und deren Angewiesenheit auf einen Rollstuhl, wird zunächst auf die schmal wirkenden Gehwege in diesem Bereich hingewiesen. Nach einer Bemessung vor Ort ergibt sich eine Breite von 1,5 m für die Gehwege. Das bedeutet die Breite kann als ausreichend angesehen werden (Rollstuhl Platzbedarf liegt bei 1,10 m). Im weiteren Verlauf des Gehweges in Richtung Widdum fällt eine Beengung des Gehweges durch Seitenraumgrün auf, die durch Wegschneiden schnell behoben werden kann.

1. Station – Rosenharz Ortseingang

An der ersten Station wird die Radverkehrsführung am Übergang vom Seitenraum auf die Ravensburger Straße angesprochen. Durch die Einmündung der Seilerstraße in die Ravensburger Straße und die nicht eindeutigen Verschwenkung der Radverkehrsführung auf die Straße, berichten die Anwesenden von einer unübersichtlichen Situation zwischen dem Rad- und Fußverkehr in diesem Bereich. Als Maßnahmenvorschlag wird zunächst auf die Möglichkeit eingegangen die streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt Rosenharz zu erweitern. Dies wird allerdings als schwer umsetzbar eingeschätzt. Eine einfachere Lösung, die eine Verbesserung der Situation ermöglichen soll, wird in der Verbesserung der Sichtbarkeit des Tempo 30 Schildes aus Richtung Widdum/Bodnegg kommend gesehen. So kann durch einen Grünschnitt des Baumes vor dem Verkehrsschild schnell eine bessere Sicht dieses erreicht werden. Des Weiteren wird über die Möglichkeit gesprochen den Radverkehr schon früher auf die Straße zu führen und so eine Verbesserung der Lage durch weniger Konfliktpotenzial zwischen dem Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dieser Vorschlag wird von vielen Beteiligten befürwortet.

Abbildung 29: Station 1: Ortseingang Rosenharz



Quelle: Planersocietät

Entlang des Fußweges mit „Radverkehr frei“ geht die Begehung weiter Richtung Widdum. Auf dem Abschnitt entlang der Landesstraße wird nochmals über die notwendigen Breiten einer gemeinsamen Rad-/Fußverkehrsführung gesprochen: Herr Hauenstein berichtet, dass die daraufhin gemessenen 2,50 m gemäß den Regelwerken ausreichend sind. Einige Teilnehmende merken an, dass ihrer Einschätzung nach jedoch morgens hohe Rad- und Fußverkehrsstärken auf diesem Abschnitt wahrzunehmen sind.

2. Station – Einmündung Hochstätt / Ravensburger Straße

An dieser Station fragt Herr Hauenstein, ob den Teilnehmenden noch Verbesserungen für den Komfort der zu Fuß Gehenden auf der Verbindung zwischen Rosenharz und Widdum einfallen. Angesprochen wird das Ausbleiben der weiteren Fußverkehrsverbindung entlang der Ravensburger Straße zur nächsten Bushaltestelle in Widdum. Es wird davon berichtet, dass Personen teilweise auf dem Grünstreifen weitergehen, um nicht den vorgesehenen Weg über die parallelverlaufende Schillerstraße gehen zu müssen. Zudem wird diskutiert das Ortschild weiter vorzuverlegen, um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h schon an dieser Stelle zu realisieren. Diese mögliche Maßnahme ist vor allem mit dem Hintergrund des Neubaugebiets und der damit verbundenen stärkeren Frequentierung der Zufahrt Widdum zu überprüfen. Zudem wird über die Möglichkeit gesprochen weitere Sitzmöglichkeiten auf der Wegeverbindung zwischen Rosenharz und Widdum einzurichten, damit Ruhepausen auf dem Weg eingelegt werden können. Vereinzelt wird dieser Vorschlag als sinnvoll erachtet.

3. Station Sophie-Scholl-Straße

Auf Grund von Anregungen aus der Begehungsguppe wird die dritte Station und der Weg dorthin leicht verändert und die Route führt über die Schillerstraße (anstatt über die Edith-Stein-Straße) zur Sophie-Scholl-Straße. Auf diesem Weg wird über die Straßenraumgestaltung im Neubauquartier gesprochen: Einige Teilnehmende fragen, warum in den Straßen keine Gehwege vorhanden sind. Es kommt die Frage nach einer möglichen Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Neubaugebiet auf. Des Weiteren wird auf dem Weg auf das Fehlen einer geeigneten Fußverkehrsverbindung zur Bushaltestelle in Widdum aufmerksam gemacht. Bisher kann die Haltestelle nur über nicht befestigte Wege erreicht werden. Es werden sich attraktivere Wege gewünscht.

Abbildung 30: Begehungsgruppe im Neubaugebiet Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

4. Station – Uhlandstraße / Hölderlinweg

An dem Knotenpunkt Uhlandstraße und Hölderlinweg wird die lange Querungsdistanz für den Fußverkehr kritisiert. Der Knotenpunkt erscheint zu groß dimensioniert. Zudem wird über die Unterbrechung des aus der Uhlandstraße kommenden Fußweges gesprochen und die schlechte Sichtbeziehungen auf den Hölderlinweg durch eine dort befindliche Hecke angemerkt. Ein Grünschnitt der Hecke bietet an dieser Stelle eine schnelle und einfache Maßnahme zur Verbesserung der Situation.

5. Station – Wilhelm-Hauff-Straße

Am Knotenpunkt Uhlandstraße und Wilhelm-Hauff-Straße wird der durch Wurzeln beschädigte Querweg in Richtung Mörikestraße angesprochen. Die Teilnehmenden nutzen diesen Weg gerne. Er wird von Ihnen als eine gute Wegeverbindung in Richtung Bodnegg Zentrum beschrieben, jedoch werden die Belagsschäden und die fehlende Beleuchtung des dort befindlichen Spielplatzes als sehr unattraktiv gewertet. Allgemein sollte in den Augen der Teilnehmenden dort die Zugänglichkeit und der Zustand des Spielplatzes und die Verbindungsfunktion des Weges verbessert werden.

Abbildung 31: Zwischenstation am Knotenpunkt Schillerstraße/Uhlandstraße



Quelle: Planersocietät

Zwischenstation Uhlandstraße/Schillerstraße/Nelkenweg

Die Schillerstraße bietet laut den Anwesenden eine wichtige Fußgängerachse in Richtung Bodnegg Zentrum und Schulzentrum. Aufgrund dessen wird die Verdeutlichung und Weiterführung der Schillerstraße als Fußgängerachse von den Teilnehmenden erwünscht. Der Knotenpunkt Uhlandstraße und Schillerstraße wird von den Anwesenden als stark überdimensioniert wahrgenommen. Lange Querungsdistanzen und teilweise fehlenden Fußverkehrsfurten in den Kreuzungsarmen führen zu einer unattraktiven Situation für zu Fuß Gehende.

Abbildung 32: Mittelinsel an der Uhlandstraße/Ravensburger Straße



Quelle: Planersocietät

6. Station – Ravensburger Straße / Umlandstraße

An dieser Station wird über die Querungssituation gesprochen, speziell die Querung mit Hilfe der Mittelinsel in der Umlandstraße. Viele der Teilnehmenden berichten, dass die Mittelinsel nicht genutzt werden würde – Grund dafür ist ihrer Meinung nach, die versetzte Lage der Mittelinsel zu den beiden zu verbindenden Seitenräumen. Im aktuellen Zustand ist die Mittelinsel nicht barrierefrei ausgebaut – es fehlen abgesenkte Bordsteine und taktile Leitelemente.

Es wird über die große Dimensionierung des Knotenpunktes gesprochen. Die Teilnehmenden kritisieren die großen Einmündungen in die Ravensburger Straße, dadurch kommt es in ihren Augen zu überhöhten Geschwindigkeiten seitens des Kfz-Verkehrs bei Abbiegevorgängen. Auch auf der Ravensburger Straße wird laut Schilderungen eines Teilnehmenden zu schnell gefahren. Ein Teilnehmer schlägt als Maßnahme die Ausbildung des Knotenpunktes als Kreisverkehr vor.

Herr Hauenstein weist auf das „Mitfahrerbankle“, das an diesem Knotenpunkt steht, hin und dessen eingeschränkte barrierefreie Zugänglichkeit. Er befragt die Begehungsgruppe nach der Nutzung des Angebots. Viele Anwesende berichten, dass durch die Corona-Pandemie das Mitfahrerbankle kaum angenommen wurde und daher auch keinen wirklichen Nutzen hat. Eine gute Aufenthaltsqualität sei zudem durch die direkte Lage an der Ravensburger Straße nicht gegeben.

Abbildung 33: „Mitfahrerbankle“ an der Ravensburger Straße



Quelle: Planersocietät

Auf Nachfrage wird an dieser Stelle die Route um die Bushaltestelle in Widdum erweitert.

7. Station – Ravensburger Straße / Ulitzweg

Einige Teilnehmende beschreiben den Fußweg zur Bushaltestelle in Widdum als nicht sehr attraktiv, beispielsweise auf Grund der fehlenden Beleuchtung auf der Ravensburger Straße und im Ulitzweg. Mit dem Hintergrund, dass sich das Neubaugebiet Schillerstraße weiterentwickelt, wird diese Verbindung zur Bushaltestelle auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Eine attraktive

Gestaltung des Weges ist daher in den Augen der Begehungsgruppe wichtig. Auch eine Querungshilfe in der Nähe der Bushaltestelle wird von den Anwesenden als sinnvoll erachtet. In diesem Zusammenhang kommt auch die Verlegung des Ortseingangsschildes zur Sprache. Bisher herrscht auf Höhe der Bushaltestellen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h, durch die Verlegung des Ortsschildes könnte diese auf 50 km/h vermindert werden und so das Queren der Ravensburger Straße vereinfacht werden. Herr Böchel merkt jedoch an, dass die Ravensburger Straße eine Landesstraße ist und von es daher zu einer erschwerten Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlags kommen könnte.

Der Ulitzweg bietet eine direkte Wegebeziehung zur Bushaltestelle Widdum, wird jedoch durch die Unwegsamkeit durch Kies und Schlaglöcher als sehr unattraktiv und nicht barrierefrei gewertet. Die Anwesenden schlagen vor die Oberflächenqualität des Ulitzweges zu verbessern.

Die Route verläuft weiter entlang der Schillerstraße und endet an dem Feuerwehrgerätehaus in Bodnegg.

Abschluss

Herr Hauenstein bedankt sich bei den Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und das Interesse und gibt einen Ausblick auf den weiterführenden Prozess. Die zweite Begehung in Bodnegg findet am Folgetag (20.10.2022) rund um das Schulzentrum statt. Treffpunkt ist das Dorfgemeinschaftshaus.

8.2.2 Zweite Begehung (21.10.2022)

Am Donnerstag, den 20. Oktober 2022 um 16:30 Uhr findet die zweite Begehung statt. Die Route und deren Stationen wurden vorab im Auftakt-Workshop mit der Verwaltung und der Bürgerschaft abgestimmt. Beleuchtet wurden dabei Themen, die entlang der Begehungsstrecke, aber auch sonst an vielen Stellen im gesamten Gemeindegebiet wiederkehren.

Die Route verlief ausgehend vom Dorfgemeinschaftshaus rund um das Schulzentrum und die Ravensburger Straße: Über den Pfarrweg verläuft die Route bis zur Ravensburger Straße, kreuzt diese und führt parallel zur Ravensburger Straße auf dem Schwalbenweg entlang. Auf der Höhe des Starenwegs führt die Route über den Gehweg entlang der Ravensburger Straße bis zur Dorfstraße. Bis auf einen kurzen Abstecher in Richtung des Schulzentrums verläuft sie weiter an der Dorfstraße entlang, um am Dorfgemeinschaftshaus zu enden.

Begrüßung

Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und erklärt kurz die Rahmenbedingung der Begehung.

Nachdem er den Ablauf der Begehung erklärt hat, fragt Herr Hauenstein die Anwesenden nach der Situation für den Fußverkehr im Bereich vor dem Dorfgemeinschaftshaus. Der Hol- und Bringverkehr durch den Kindergarten und die Lindenschule wird zunächst thematisiert. Zu den Stoßzeiten morgens besteht laut mehreren Anwesenden viel Unübersichtlichkeit vor dem Dorfgemeinschaftshaus: Teilweise kommt es zu Einschränkungen von Sichtbeziehungen durch Elterntaxis auf und für die querenden Schüler:innen zu Fuß. Viele der Teilnehmenden schätzen die Situation als unsicher

für zu Fuß Gehenden ein. Als Maßnahmen werden Halteverbote entlang der Dorfstraße und die Ausweisung des Platzes als verkehrsberuhigter Platz vorgeschlagen. Herr Hauenstein will diese Möglichkeiten überprüfen und schlägt zusätzlich eine Markierung zur Orientierung der zu Fuß Gehenden Schüler:innen vor. Dieser Vorschlag wird größtenteils begrüßt.

Abbildung 34: Begrüßung vor dem Dorfgemeinschaftshaus



Quelle: Planersocietät

1. Station – Am Lindenbühl

An der ersten Station soll die bestehende Schulwege-Situation angeschaut werden. Der Pfarrweg zeichnet sich durch ein starkes Gefälle aus, werde aber laut den Anwesenden trotzdem von zu Fuß Gehenden Personen gut benutzt. Auch wird auf die Wegeverbindung über am Lindenbühl eingegangen. Diese Verbindung wurde mit dem Neubau von Wohnhäusern geschlossen.

Entlang des Pfarrweges befindet sich über eine Treppe zugänglich eine Bank. Diese kann somit nicht barrierefrei erreicht werden. Auf Nachfrage sehen die Anwesenden keinen größeren Bedarf weitere Sitzmöglichkeiten entlang des Pfarrweges zuerrichten.

2. Station – Querung der Ravensburger Straße auf Höhe des Pfarrweges

Am Fußgängerüberweg an der Ravensburger Straße wird die zweite Station erreicht. Die Querung der Ravensburger Straße mit Hilfe des Fußgängerüberweges wird von den Anwesenden als unproblematisch angesehen: Die Vorrangsregelung für den Fußverkehr werde gut von dem Kfz-Verkehr beachtet. Das einzige Problem wird in der nicht optimalen Sichtbeziehungen auf die aus der Pfarrgasse kommenden zu Fuß Gehenden und teilweise auch Radfahrenden gesehen. Mit Schnitt des Busches an der Ecke könnte diese Sichteinschränkung behoben werden.

Eine mögliche Erweiterung der östlich vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Ravensburger Straße wird von einer Teilnehmerin angesprochen. Diese Idee wird nur teilweise als notwendig erachtet.

Herr Hauenstein spricht an dieser Station das Thema „Laufbus“ an – ein „Laufbus“ ist eine organisierte Gruppe an Kindern, die gemeinsam in die Schule laufen, um somit die Sicherheit des einzelnen Kindes auf dem Schulweg zu verbessern. Viele der Anwesenden sind der Meinung, dass die

existierenden Laufbusse bereits ohne weitere organisatorische Schritte funktionieren. Eine weitere Anmerkung bezieht sich auf die generelle Verkehrserziehung von Schülern. Es wird sich mehr selbständiges sicheres Verhalten im Straßenverkehr der Schüler gewünscht und das dieses auch gelehrt wird.

Bezogen auf den Schulverkehr entlang der Ravensburger Straße wird von einzelnen Personen angemerkt, dass der Gehweg teilweise zu schmal ist für die Menge an Schulkinder, die diesen zu Fuß und auch mit dem Fahrrad nutzen. Durch entsprechend hoher Frequentierung kommt es zu Situationen, in denen Schulkinder auf die Fahrbahn ausweichen. Der Schwalbenweg läuft parallel zu der Ravensburger Straße und kann eine alternative Route zur Ravensburger Straße darstellen.

Zwischenstopp – Schwalbenweg

Der Schwalbenweg wird von den Anwesenden als eine sichere und direkte Schulweg-Alternative zum Gehweg entlang der Ravensburger Straße gesehen, da dieser Weg nur für Anlieger-Kfz-Verkehr freigegeben ist. Jedoch wird von zwei Teilnehmerinnen darauf aufmerksam gemacht, dass es trotz des Verbots der Einfahrt teilweise zu Kfz-Durchgangsverkehr auf dem Schwalbenweg kommt. Als mögliche Lösung wird eine bauliche Durchfahrtssperre des Schwalbenweges auf Höhe des Hauses Nr. 15 vorgeschlagen und von den Anwesenden begrüßt.

Abbildung 35: Schwalbenweg



Quelle: Planersocietät

3. Station – Querung der Ravensburger Straße auf Höhe des Schwalbenweges

Die dritte Station wird dem Schwalbenweg folgend zurück an der Ravensburger Straße erreicht. An dieser Station werden die Stufen in Richtung Starenweg besprochen. Zwar sind die Stufen durch eine Rampe ergänzt, jedoch weist die Rampe eine zu große Steigung für Personen mit Rollstuhl oder Rollator auf und ist nicht barrierefrei (siehe Abbildung 36). Als Vorschlag wird der

Ausbau der Treppe zu einer Rampe angemerkt und von den meisten Anwesenden auch sehr begrüßt. Dieser Maßnahmenvorschlag ist vor dem Hintergrund der wichtigen Wegebeziehung auch für ältere Personen als sinnvoll zu erachten.

Abbildung 36: Stufen Richtung Starenweg



Quelle: Planersocietät

Bezogen auf den Knotenpunkt Ravensburger Straße / Schwalbenweg wird angemerkt, dass durch die Knotenpunktgeometrie ein schnelles Ein- und Abbiegen seitens des Kfz-Verkehrs in bzw. aus dem Schwalbenweg beobachtet wird. Dies sehen die Teilnehmenden als hohes Sicherheitsrisiko für den Fußverkehr im Schwalbenweg. Zudem wird bemerkt, dass die Querungsdistanz über den Schwalbenweg entlang der Ravensburger Straße durch die breite Ausbildung der Ausfahrt zu groß ist. Als Maßnahmenvorschlag wird daher die Umgestaltung des Knotenpunkts mit einem vorgezogenem Seitenraum besprochen. Durch die Einengung der Einfahrt würden die Situation übersichtlicher und sicherer gestaltet werden. Die Idee wird von den Anwesenden größtenteils begrüßt. Zudem wird auf eine Hecke aufmerksam gemacht, die die Sicht auf von Westen entlang der Ravensburger Straße kommenden zu Fuß Gehenden einschränkt. Auch hier wird auf die einfache und schnelle Lösung eines Grünschnitt eingegangen.

Der Fußgängerüberweg über die Ravensburger Straße an dieser Station wird laut den Teilnehmenden gut genutzt. Die Anwesenden berichten, dass es im Bereich des Knotenpunkts und unmittelbar vor dem Fußgängerüberweg teilweise zu Einschränkungen durch parkende und haltende Kfz kommt, die die Sicht auf den Überweg beeinträchtigen. Die Begehungsgruppe überlegt daher welche Maßnahmen an dieser Stelle möglich wären, sodass Elterntaxis und andere Personen nicht im Knotenpunktbereich halten/parken und damit die Sichtbeziehungen einschränken. Eine generelle Lenkung des Hol- und Bringverkehr wird als Maßnahmenvorschlag begrüßt.

Abbildung 37: Fußgängerüberweg auf Höhe des Schwalbenweges



Quelle: Planersocietät

4. Station – Knotenpunkt Amselweg und Ravensburger Straße

Im weiteren Verlauf der Begehung wird der Knotenpunkt Amselweg und Ravensburger Straße erreicht. An dieser Stelle berichten Anwesende von zu Fuß Gehenden, die die Ravensburger Straße direkt im Knotenpunktbereich Queren und nicht den Fußgängerüberweg auf Höhe des Schwalbenweges nutzen.

An der Bushaltestelle an der unteren Dorfstraße wird angemerkt, dass der Warte- und Einsteigebereich nicht eindeutig ist und der Einstieg daher unsicher erfolgt. Dadurch das der Bus in diesem Bereich wendet und nur schräg aufgrund des Ausschwenkens an die Haltestelle anfahren kann, fehlt eine eindeutig erkennbare sichere Wartefläche. Zudem wird angemerkt, dass die Haltestelle nicht barrierefrei ist.

An dieser Station teilen Herr Hauenstein und Herr Schmid Brillen mit Seheinschränkungen und Blindenstöcke aus. Durch diese Einschränkungen sollen die Herausforderungen und Ansprüche von Personen mit Seheinschränkungen nachempfunden und die Gruppe für die Belange dieser Personengruppen sensibilisiert werden. Weiter wird die Route entlang der Dorfstraße verfolgt.

5. Station – Uhlandstraße / Nelkenweg

Auf der Höhe der Unterführung der Dorfstraße und der Sporthalle Bodnegg wird die 5. Station erreicht. An dieser wird die Problematik des Hol- und Bringverkehrs der Schulen und Kindergärten besprochen: Zu den Stoßzeiten entstehen durch den Busverkehr, die Elterntaxis und sonstige Kfz-Verkehre eine unübersichtliche und unsichere Umgebung für zu Fuß Gehende. Von vielen Anwesenden wird daher gefordert eindeutige Hol- und Bringzonen einzurichten und diese deutlich zu kennzeichnen. Als konkretes Beispiel wird der bereits genutzte Parkplatz vor der Sporthalle genannt. Von diesem aus bestehe eine gute Wegebeziehung auf das Gelände des Schulzentrums

und der Hol- und Bringverkehr würde auf einen geeigneten Punkt konzentriert werden. Bezogen auf den bereits existierenden Tunnel als Querungsmöglichkeit wird angemerkt, diesen Instand zu halten und rund um das Gebiete die Beleuchtung zu verbessern. Dies sei vor allem in Kombination, der als nicht notwendigen errichteten Stufen auf der Seite der Schule, als gefährliche Situation zu sehen. Außerdem wird angebracht, dass der Tunnel nur für wenige Querungsbeziehungen in Frage kommt und daher oft direkt die Straße gequert wird.

Insgesamt wird entlang der Dorfstraße der Zustand des Gehwegs stark kritisiert: Schlaglöcher und Unebenheiten schränken ein barrierefreies Begehen der Dorfstraße ein. Dieser Situation wird durch den mitgeführten Rollstuhl während der Begehung von den Anwesenden nachempfunden.

Abbildung 38: Bushaltestelle auf Höhe der Sporthalle



Quelle: Planersocietät

6. Station – Platz vor der Festhalle

Die nächste Station wird auf dem Platz vor der Festhalle erreicht. Anwesende berichten von chaotischen Verhältnissen durch Elterntaxis, Busverkehr, Lieferverkehr und dem kreuzenden Schülerverkehr während den Stoßzeiten. Teilweise kommt der Wunsch auf den Kfz-Verkehr in diesem Bereich einzuschränken: Beispielsweise durch die Einrichtung von nur Kurzzeitparkplätze als Hol- und Bringstation auf dem gesamten Platz. Auch eine Abtrennung des Platzes zu Gunsten eines größeren Aufenthaltsbereich für die Schüler:innen wird vorgeschlagen. Die Umwandlung der Parkflächen und das Einrichten von Ladezonen werden als weitere Vorschläge angebracht.

Die Einfahrt zum Platz wird aufgrund der Führung des querenden Fußverkehrs angesprochen: Die durch Haifischzähne markierte Querungsfurt würde laut den Anwesenden nicht angenommen werden. Auch der fehlende abgesenkte Bordstein auf der Höhe der Markierung wird kritisiert. Die Teilnehmenden berichten, dass auf Grund der Absenkung direkt vorne an der Straße gequert wird. Ein Baum an der Ecke und Mülltonnen, welche den Gehweg blockieren, schränken die Sichtbeziehungen an dieser Stelle ein.

7. Station – Obere Dorfstraße

Die Route wird weiter entlang der Dorfstraße verfolgt. Vor der Bäckerei Schupp wird auf die Park-situation eingegangen: Viele Anwesende fordern eine bessere Trennung des Fuß- und Kfz-Ver-kehrs. Ein Maßnahmenvorschlag, der angesprochen wird, ist, dass Parkplätze auf der Fahrbahn markiert werden. So soll eine Art Trennung zwischen dem fließenden Kfz und Radverkehr und den zu Fuß Gehenden geschaffen werden. Diese Trennung könnte durch die Verlängerung bereits existierender Straßenbegrünung erreicht werden. Den Vorschlag den oberen Teil der Dorfstraße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, wird von den Anwesenden eher abgelehnt. So wird trotz der Beruhigung keine Verbesserung der Situation gesehen, denn auch der aufgrund der To-pografie begünstigte schnelle Radverkehr wird von den Teilnehmenden als bedrängend und als nicht einfach zu reduzierend gesehen.

Dorfgemeinschaftshaus

Am Ende der Route wird nochmals auf weitere Situation eingegangen, die laut der Anwesenden Defizite aufweisen: Ein großes Thema ist dabei die vom Dorfgemeinschaftshaus zum Skaterpark führenden Straße Am Beckenbühl. Diese ist nicht mit Beleuchtung ausgestattet und bietet auch keinen Gehweg, obwohl sie stark durch zu Fuß Gehende frequentiert wird. Die Begehungsgruppe diskutiert auch über die Verlängerung des Kaplaneiwegs zum Waldkindergarten. Eine Teilnehme-rin schlägt vor, dass dieser Weg für den Kfz-Verkehr gesperrt werden könnte und die Sperrung durch weitere Maßnahmen begleitet werden könnte. Damit endet die 2. Begehung.

Verabschiedung

Herr Hauenstein bedankt sich bei den Teilnehmenden für die angeregten Diskussionen und das Interesse und gibt einen Ausblick auf den weiterführenden Prozess. Der Abschlussworkshop werde am 09.12.2022 im Dorfgemeinschaftshaus Bodnegg stattfinden.

8.3 Abschlussworkshop (08.12.2022)

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 fand am Dienstag, den 08. Dezember 2022 um 18:00 Uhr der Abschlussworkshop im Dorfgemeinschaftshaus Bodnegg statt.

Ziel des Workshops ist es, einen kurzen Rückblick über die Ergebnisse der Begehung zu geben und die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Bodnegg in Hand-lungsfeldern vorzustellen. Während des Abschlussworkshops soll dann die Möglichkeit gegeben werden, diese Vorschläge zu diskutieren.

Zum Beginn wurde die Einschätzung der aktuellen Situation des Fußverkehrs in Bodnegg abge-fragt. Die Mehrheit der Teilnehmenden findet die eigenen Fußwege „teils-teils“ attraktiv und „eher nicht“ sicher. Bei der Abfrage der Barrierefreiheit der Fußwege sind die Antworten bei „teils-teils“, „stimme eher nicht zu“ und „stimme nicht zu“ verteilt. Keine Person stimmte der Annahme zu. Trotz der eher nicht zu stimmenden Antworten in Bezug auf die Attraktivität der Fußwege sind alle Teilnehmenden gerne in Bodnegg zu Fuß unterwegs (siehe Abbildung 39).

Abbildung 39: Abfrage der Situation des Fußverkehrs

Planersocietät
Mobil!al. Stadt. Dialog.

Herzlich Willkommen zum Abschlussworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für Fußgänger:innen in Bodnegg ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Ich bin gerne Fußgänger:in in meiner Kommune.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Quelle: Planersocietät

8.3.1 Begrüßung

Herr Hauenstein begrüßt die Anwesenden und freut sich über bereits bekannte Gesichter. Er stellt kurz sich und seinen Kollegen Herr Schmid vor und erläutert die Rolle der Planersocietät als durchführendes Planungsbüro des Fußverkehrs-Checks.

8.3.2 Rückblick und Überblick über den Fußverkehrs-Check

In seinem Vortrag stellt Herr Hauenstein zunächst das Konzept der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg vor und geht auf die bisherigen Veranstaltungen des Fußverkehrs-Check ein: das Auftaktgespräch, den Auftaktworkshop und die zwei Begehungen, die in Bodnegg durchgeführt wurden. Nach dem Abschlussworkshop wird ein Abschlussbericht erstellt und der Gemeinde zur Verfügung gestellt. Zusätzlich werden im Frühjahr die Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge im Gemeinderat vorgestellt. So sollen der Gemeinde Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs mitgegeben werden. Der Abschlussworkshop wird dabei als Beteiligungsformat genutzt, um die Maßnahmen gemeinsam weiterzuentwickeln.

In einem ersten Schritt stellt Herr Hauenstein mögliche Zielsetzungen zur Entwicklung einer Fußgängerfreundlichen Kommune vor. In einem weiteren Schritt werden Schwächen und Stärken des Fußverkehrs in Bodnegg angesprochen: Als Stärken konnten beispielsweise attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich des Dorfgemeinschaftshauses oder eigenständige Fußwegeverbindungen identifiziert werden. Schwächen im Fußverkehr zeigen sich in der Barrierefreiheit, an Querungen oder im Schulumfeld.

8.3.3 Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenvorschläge

Im Anschluss werden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Gemeinde präsentiert. Diese gliedern sich in die Handlungsfelder Längsverkehr, Schulweg, Querungen und Barrierefreiheit.

Dem Vorschlag eines Teilnehmenden folgend, werden die die Maßnahmenvorschläge im Plenum vorgestellt und diskutiert.

Handlungsfeld Längsverkehr

Das Handlungsfeld Längsverkehr umfasst die generelle Schaffung und Instandhaltung von attraktiven Fußwegen. Zudem steht die Vermeidung von Nutzungskonflikten und die Anforderung einer Umweg- und hindernisfreien Wegeführung im Vordergrund. Zu folgenden Maßnahmenvorschlägen wird im Plenum diskutiert

A2 Minderung des Nutzungskonflikt Fuß & Rad

Der zweite Maßnahmenvorschlag beschäftigt sich mit der Situation an dem Ortseingang Rosenharz: An dieser Stellen hatten sich mehrere Bürger:innen bei der Begehung über Konflikte zwischen dem gemeinsam geführten Rad- und Fußverkehr berichtet: Da es keine eindeutige Führung des Radverkehrs auf die Ravensburger Straße gibt, besteht zwischen dem Rad- und Fußverkehr eine unübersichtliche Situation über die Weiterführung. Diese unübersichtliche Situation wurde von den Teilnehmende der ersten Begehung als unsicher wahrgenommen. Als Maßnahmenvorschlag wird die Möglichkeit vorgestellt, den Radverkehr schon frühzeitig vom Seitenraum auf die Straße zu führen und so eine Entspannung und Ordnung der zwei Verkehrsmittelströme zu generieren. Dabei soll eine mögliche Verschwenkung des Radverkehrs auf die Ravensburger Straße überprüft werden. Dieser Vorschlag wird von den Anwesenden nur teilweise begrüßt: Einige sind der Meinung, dass die Maßnahme nicht angenommen werden würde, da gemäß ihren Beschreibungen ein Großteil der Radfahrenden an der entsprechenden Stelle nicht auf die Fahrbahn wechselt, sondern als „Geisterradler“ gegen die Fahrtrichtung auf dem Gehweg auf der südlichen Seite weiterfährt, da somit ein Wechsel der Straßenseite für den Radverkehr mit Ziel des Fachzentrums Rosenharz entfällt. Eine Teilnehmerin sieht die Verkehrsbelastung und die damit verbundenen Gefahren der Ravensburger Straße als Grund für dieses Verhalten der Radfahrenden. Herr Schmid und Herr Hauenstein weisen darauf hin, dass durch dieses regelwidrige Verhalten des Radverkehrs Gefahren für den Fußverkehr, v.a. im Bereich der Haltestelle, entstehen und dass auf Grund dessen ein Alternativangebot für den Radverkehr geschaffen werden sollte. Andere Teilnehmende begrüßen den Vorschlag auch, da so die Situation übersichtlicher gestaltet werden könnte und können sich eine Nutzung der vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeit vorstellen.

A3 Minderung des Nutzungskonflikts Fuß- & Kfz-Verkehr

An der oberen Dorfstraße wird der dritte Maßnahmenvorschlag erörtert: An dieser Stelle hatten Teilnehmende der 2. Begehung angemerkt, dass teilweise Kfz den Gehweg mitbenutzten würden, obwohl dieser extra abmarkiert ist. Als Maßnahme wird eine erweiterte Trennung der Fußverkehrsfläche von der Fahrbahn vorgeschlagen, umso den Kfz-Verkehr einzubremsen und besser lenken zu können. Durch die Weiterführung der bereits existierenden Straßenbegrünung oder anderer Trennungselementen soll die Trennung realisiert werden. Die Teilnehmenden stimmen den aufgezeigten Problemen und Konflikten an der Stelle zu. Bezüglich des Maßnahmenvorschlags werden Bedenken geäußert, ob die Platzverhältnisse für diese Lösung ausreichen würden. Des Weiteren sollte eine Anlieferung der Bäckerei weiterhin gewährleistet werden. Herr Hauenstein geht auf die Bedenken ein und verweist auf die existierende Fahrbahnverengung der Dorfstraße auf Höhe des Haus Nr. 10. Ob eine Weiterführung dieser Grünstruktur im oberen Bereich möglich ist, sollte in einem weiteren Schritt geprüft werden.

A4 Schaffung von Angeboten für den Fußverkehr

Der vierte Maßnahmenvorschlag beschäftigt sich mit der Schaffung von Angebot für den Fußverkehr: In dem Neubaugebiet Hochstätt IV und im Wohngebiet rund um den Amselweg sind schmale oder abrupt endende Fußwege sowie z. T. nicht vorhandene Fußwege anzutreffen, was ein unsicheres Gefühl seitens der zu Fuß Gehenden hervorruft. Als Verbesserung der Lage wird die Überprüfung des abschnittswisen Einsatzes von verkehrsberuhigten Bereichen in den betreffenden Gebieten vorgeschlagen. So könnte der Fokus mehr auf die zu Fuß Gehenden gelenkt und die Aufenthaltsqualität in den Wohngebieten verbessert werden. Als weitere Möglichkeit wird der Einsatz von Markierungen zur Abgrenzung entlang der Fahrbahn von Bereichen extra für zu Fuß Gehenden vorgeschlagen. Beide Vorschläge werden von den Anwesenden als sinnvoll erachtet, vor allem mit dem Hintergrund des Neubaugebiets. Weitergehend wird im Plenum der mögliche Einsatz von den verkehrsberuhigten Zonen besprochen. Herr Hauenstein betont, dass nur der abschnittsweise Einsatz von den verkehrsberuhigten Zonen sinnvoll ist und dieser entlang der Haupttrouten von zu Fuß Gehenden überprüft werden sollten. Dabei würde es sich anbieten diese entlang der Schulwege zu überprüfen. Auf Nachfrage erklärt Herr Hauenstein, dass der flächige Einsatz von verkehrsberuhigter Zone in diesen beiden Gebieten überdimensioniert wäre und so die Gefahr bestehen würde, dass die vorgeschriebenen Verkehrsregeln nicht eingehalten werden würden.

A6 Kfz-Durchfahrtssperre Schwalbenweg

Die letzte mögliche Maßnahme in diesem Handlungsfeld beschäftigt sich mit dem Fuß- und Radweg entlang des Schwalbenweges: Während der Begehung hatten Teilnehmende von Kfz-Durchgangsverkehr berichtet. Da bereits der Schwalbenweg an dieser Stelle nur für Anlieger frei ist, wird eine bauliche Durchfahrtssperre vorgeschlagen, um so den Kfz-Durchgangsverkehr komplett von dem Weg raushalten zu können. Bei diesem Vorschlag wird angemerkt, dass die Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge sowie für den Winterdienst an dieser Stelle weiterhin gewährleistet werden muss. Dies kann bei der Verwendung von klappbaren oder abgeschlossenen herausnehmbaren Pollern mitberücksichtigt werden.

Alle weiteren vorgestellten Maßnahmenvorschläge in diesem Handlungsfeld stoßen auf Zustimmung.

Handlungsfeld Schulweg

Das zweite Handlungsfeld beschäftigt sich mit der Schaffung und Ausweisung von sicheren und attraktiven Schulwegen. Die Maßnahmvorschläge in diesem Handlungsfeld werden von den Teilnehmenden als sehr sinnvoll erachtet, die Teilnehmenden äußern keine Kritik. Es kommt der Wunsch auf, dass sich die Gemeindeverwaltung aktiv an die Schulen, die Verkehrswacht sowie andere Behörden (z.B. Straßenverkehrsbehörde) wendet und die Maßnahmvorschläge in diesem Handlungsfeld zusammen bearbeitet werden. So wird angemerkt, dass die Gemeinde Bodnegg ein Banner der Verkehrswacht zum Schulstart besitzt, dass dieses Jahr nicht aufgehängt wurde. Der Wunsch kommt auf, dass sich die Gemeindeverwaltung aktiv um die Anbringung kümmert.

Handlungsfeld Querung

Im dritten Handlungsfeld „Querung“ werden Maßnahmvorschläge vorgestellt, die darauf abzielen sichere und einfache Querungssituationen für zu Fuß Gehende zu schaffen. Zu folgenden Maßnahmvorschlägen wird im Plenum diskutiert:

C1 Reduktion von Querungsdistanzen

Entlang der Ravensburger Straße ist an mehreren Knotenpunkten die große Dimensionierung der Einfahrten bei den Begehungen aufgefallen. Als Maßnahmvorschlag wird angebracht, die Knotenpunkte auf die Möglichkeit der Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen zu überprüfen. Die vorgestellte Lösungsmöglichkeit erachten die Teilnehmenden als sinnvoll. Es wird darauf hingewiesen, dass wenn eine Reduktion der Querungsdistanz erst testweise mit Sperrelementen erfolgt, dass dann dabei auf die Barrierefreiheit geachtet werden sollte und diese auf jeden Fall gewährleistet wird.

C2 Knotenpunkt Uhlandstraße und Ravensburger Straße

An dieser Stelle wird von den Teilnehmenden ein geringer Handlungsbedarf gesehen. Zur möglichen Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz kommt die Frage auf, ob dies auch für den Fußverkehr positive Auswirkungen hat. Herr Hauenstein und Herr Schmid zeigen auf wie eine solche Umgestaltung aussehen könnte und gehen dabei u.a. auf Verkehrsberuhigung und Fußgängerüberwege als Querungshilfen ein.

C3 Vereinfachung Querung Haltestelle Widdum

Neben der Situation an dieser Haltestelle wird eine ähnliche Situation von einer Teilnehmenden auch in den Ortsteilen Kofeld und Rotheilden beschrieben. Auch an diesen Stellen wäre eine Vereinfachung der Querung wünschenswert.

C4 Querungssituation Dorfgemeinschaftshaus

Zum vorgebrachten Vorschlag den Platz vor dem Dorfgemeinschaftshaus in einen verkehrsberuhigten Bereich zu verwandeln, wird angemerkt, dass diese bzw. eine ähnliche Idee bereits einmal im Gemeinderat diskutiert wurde, allerdings ohne Ergebnis. Eine ablehnende Haltung des Gemeinderats lässt sich allerdings nicht erkennen.

Handlungsfeld Barrierefreiheit

Dieses Handlungsfeld befasst sich mit der generellen Mobilität für alle, d. h. barrierefreie Wege, die auch von Personen mit Mobilitätseinschränkung genutzt werden können. Auch

entsprechendes Stadtmobiliar ist Teil dieses Handlungsfeld. Die Maßnahmenvorschläge in diesem Handlungsfeld werden von den Teilnehmenden als sinnvoll erachtet und sollten bei zukünftigen Planungen beachtet werden.

Insgesamt wurden viele Maßnahmenvorschläge von den Anwesenden gut angenommen, vor allem das Handlungsfeld Schulwege und Barrierefreiheit wird als sehr wichtig angesehen. Andere Maßnahmen wurden jedoch auch als nicht notwendig oder kritisch angesehen und müssen deshalb auch nochmals kritisch angeschaut werden.

Eine geplante Priorisierung der Maßnahmenvorschläge wurde im Rahmen der Veranstaltung aufgrund der sehr geringen Anzahl an Teilnehmenden ausgelassen. Die Priorisierung wird auf Basis fachlicher Kenntnisse unter Mitbeachtung der Beiträge und Diskussionen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Bodnegg vorgenommen und im Abschlussbericht aufgenommen.

8.3.4 Ausblick

Am Ende der Veranstaltung stellt Herr Hauenstein Möglichkeiten vor, wie die Gemeinde weiter den Fußverkehr fördern kann: Der Fußverkehrs-Check und der dazu verfasste Abschlussbericht kann dabei als Basis genommen werden den Fußverkehr systematisch zu fördern. Dieser wird zudem im politischen Gremium in Bodnegg vorgestellt. Auch Möglichkeiten zur Finanzierung werden angesprochen: Durch das LGVFG können einige Maßnahmen mit bis zu 75% durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden.

Zum Schluss stellt Herr Hauenstein Beispiele aus anderen Kommunen vor, wo der Fußverkehrs-Check bereits zur Umsetzung von Maßnahmen geführt hat.

8.3.5 Verabschiedung

Zur Verabschiedung bedankt sich Herr Hauenstein für die Aufmerksamkeit der Gruppe und für die regen Diskussionen und Beiträge.

Quellenverzeichnis

ADAC 2015 – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. München, 2015.

ADAC 2019 - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.: Schulwegratgeber. München, 2019

Bodnegg 2013 – Dorfentwicklungskonzept Bodnegg 2030. 2013

BASt 2019 – Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Bergisch Gladbach, 2019

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

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

infas/DLR 2018 - infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH / Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.: Mobilität in Deutschland 2017 – Ergebnistelegamm Baden-Württemberg, 2018

IM BW 2022 - MINISTERIUM FÜR INNERES Baden-Württemberg: Erlass „Aktion sichere Schulwege“ 2022-2023

Bundesregierung 2021 - Koalitionsvertrag. Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg, CDU Baden-Württemberg: JETZT FÜR MORGEN. DER ERNEUERUNGSVERTRAG FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG, Stuttgart, 2021.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum. Leitfaden 2012. Gelsenkirchen, 2012.

LGVFG 2010 – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg vom 20. Dezember 2010.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2020 – Bevölkerung im Überblick, Bodnegg (Kreis Ravensburg) erreichbar unter: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99025010.tab?R=GS436018>

VCD 2018 - Verkehrsclub Deutschland e.V – Projekt: Zu Fuß zur Haltestelle (2018 – 2020), Berlin 2018

VM BW 2016 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 2016

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



Erhöhung des kommunalen Beitrags für die Musikschule RV

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 5

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Bürgermeister/Söndgen

Aktenzeichen: 022.31

Sachverhalt:

1. Historie und Entwicklung
2. Derzeitige Situation
3. Notwendige Beschlüsse

1. Historie und Entwicklung

a. Gründung

Die Satzung des Vereins wurde am 11. November 2001 durch 13 Gründungsmitglieder erlassen. Am 3. Januar 2002 wurde der Verein in das Vereinsregister Ravensburg eingetragen.

Gründungsmitglieder waren:

- Stadt Ravensburg
- Stadt Weingarten
- Landkreis Ravensburg
- Gemeinde Baienfurt
- Gemeinde Baintdt
- Gemeinde Berg
- Gemeinde Bodnegg
- Gemeinde Fronreute
- Gemeinde Grünkraut
- Gemeinde Horgenzell
- Gemeinde Schlier
- Gemeinde Waldburg
- Gemeinde Wilhelmsdorf

Im Jahr 2002 ist die Gemeinde Wolfegg als 14. Mitglied dem kommunalen Trägerverein „Musikschule Ravensburg e. V.“ beigetreten.

Zum 31.12.2006 kündigt die Gemeinde Waldburg ihre Mitgliedschaft im kommunalen Trägerverein „Musikschule Ravensburg e. V.“

Die Gemeinde Wolpertswende war Gründungsmitglied, wurde aber in der Satzung aus unerklärlichem Grund nicht aufgenommen. Im Jahr 2008 wird die Satzung formal geändert.

Zum 31.12.2011 kündigt die Gemeinde Wolfegg ihre Mitgliedschaft im kommunalen Trägerverein „Musikschule Ravensburg e. V.“, hebt diesen Beschluss jedoch zum 1.1.2012 wieder auf.

Zum 01.01.2012 tritt die Gemeinde Waldburg dem kommunalen Trägerverein „Musikschule Ravensburg e. V.“ wieder bei.

b. Entwicklung der Kommunalen Zuschüsse

- Geschäftsjahr 2002: € 112,48 je Beleger
- Geschäftsjahr 2003: € 112,48 je Beleger
- Geschäftsjahr 2004: € 131,33 je Beleger
- Geschäftsjahr 2005: € 160,55 je Beleger
- Geschäftsjahr 2006: € 161,- je Beleger
- Geschäftsjahr 2007:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2008:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2009:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2010:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2011:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2012:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2013:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2014:
 - o € 160,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 80,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2015:
 - o € 180,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 100,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2016:
 - o € 200,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 120,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2017:
 - o € 216,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 129,60 je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2018:
 - o € 216,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - o € 129,60 je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2019:
 - o € 234,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht

- € 141,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2020:
 - € 252,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - € 152,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2021:
 - € 252,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - € 152,- je Beleger Dreierunterricht und größer
- Geschäftsjahr 2022:
 - € 252,- je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
 - € 152,- je Beleger Dreierunterricht und größer

2. Derzeitige Situation

- a. Bei der Mitgliederversammlung am 26.10.2022 wurde ein ausgeglichener Haushalt beschlossen. Grundlage dieses Haushaltsansatzes (12.7.2022) war
 - a. eine Erhöhung der Personalkosten zum 1.1.2023 von 2,5%
 - b. eine Erhöhung der Landesmittel von 12,5% auf 15% der pädagogischen Kosten zum 1.1.2023. Diese Erhöhung war im Koalitionsvertrag angekündigt. Sie konnte jedoch auf Grund der derzeitigen Folgen (Migration) des Ukrainekrieges nicht umgesetzt werden.
 - c. Eine Schulgelderhöhung um € 1,- je Unterrichtseinheit wurde beschlossen.
 - d. die Planung sieht zum 31.12.2023 vor
 - i. liquide Mittel
 1. € 56.338,17
 - ii. Rücklagenentnahme (geplantes Defizit)
 1. € 14.343,-
- b. Der Vorstand der Musikschule wurde von der Entwicklung, die sich zum Jahresende hin abzeichnete, in der Sitzung am 24. Januar 2023 ausführlich informiert.
 - a. in einen korrigierten Haushaltsansatz wurden einbezogen
 - i. die Erhöhung der Personalkosten zum 1.1.2023 um 4%
 - ii. die Rücknahme der Ankündigung der Erhöhung der Landesmittel von 12,5% auf 15%
 - iii. die Wiederbesetzung
 1. einer Sekretariatsstelle
 - a. 50% TVÖD EG 6 zum 1.2.2023
 2. einer Hausmeisterstelle
 - a. 50% TVÖD EG 6 zum 1.2.2023
 - b. die Planung sieht zum 31.12.2023 vor
 - i. liquide Mittel
 1. minus € 47.976,35 (Haushalt nicht ausgeglichen)
 - ii. Defizit (nach neuem Ansatz)
 1. € 113.513,-
- c. Darstellung des Defizits im Haushalt 2023
 - a. Die Erhöhung der Personalkosten wird mit 4% angenommen
 - i. € 96.000,-
 - b. Erhöhung der Landesmittel von 12,5% auf 15% wird im Doppelhaushalt 2023/2024 des Landes Baden-Württemberg nicht vollzogen
 - i. € 40.000,-
 - c. Wiederbesetzung von Stellen
 - i. € 50.000,-

d. Anpassung der Planung 2023

i. mögliche Einsparungen in Höhe von ca. € 73.000,-

d. möglicher Ausgleich des Defizits:

- | | |
|---|---------------------|
| a. Erhöhung der kommunalen Beiträge um 20% | € 82.000,-* |
| b. Erhöhung des Schulgeldes um durchschnittlich € 3,-
zum 1.10.2023 (bedeutet für ein Jahr ca. € 75.000,-) | € 18.750,- |
| c. Instrumentenkauf durch den Förderverein | € 5.000,- |
| d. Stellen später wiederbesetzen | € 25.000,- |
| e. gesamt: | € 130.750,-* |

* enthalten ist ein Sicherheitspuffer für Unvorhergesehenes

* das bedeutet für das Geschäftsjahr 2023:

- o € 302,40 je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
- o € 182,40 je Beleger Dreierunterricht und größer

e. Vorschau 2024:

Wird eine weitere Lohnsteigerung im öffentlichen Dienst um weitere 4% in 2024 angenommen, entspricht dies weiteren € 100.000,-

möglicher Ausgleich des Defizits in 2024

- | | | |
|----|---|--------------------|
| a. | weitere Erhöhung der kommunalen Zuschüsse um 5% | € 24.000,-* |
| b. | Schulgelderhöhung um durchschnittlich € 3,- | € 75.000,- |
| c. | Landeszuschuss erhöht sich
(auf Grund der höheren Personalkosten) | € 10.000,- |
| d. | Landkreiszuschuss erhöht sich
(auf Grund der höheren Personalkosten) | € 10.000,- |
| e. | gesamt: | € 119.000,- |

* das bedeutet für das Geschäftsjahr 2024:

- o € 317,52 je Beleger Einzel- und Zweierunterricht
- o € 191,52 je Beleger Dreierunterricht und größer

3. Notwendige Beschlussvorschläge

- Erhöhung der kommunalen Zuschüsse um 20% ab 1.1.2023
 - Die entsprechende Entscheidung der Kommunen wird bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 4.5.2023 durch die Delegierten der Kommunen überbracht
- Erhöhung des Schulgeldes um durchschnittlich € 3,- ab 1.10.2023
 - Dieser Beschlussvorschlag wird in der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 4.5.2023 zur Abstimmung vorgelegt
- Erhöhung des Auswärtigenzuschlag auf € 360,- jährlich bzw. € 30,- monatlich
 - Dieser Beschlussvorschlag wird in der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 4.5.2023 zur Abstimmung vorgelegt
- Erhöhung der kommunalen Zuschüsse um 5% ab 1.1.2024
 - Die entsprechende Entscheidung der Kommunen wird bei der ordentlichen Mitgliederversammlung am 8.11.2023 durch die Delegierten der Kommunen überbracht

Anhand der Belegerzahlen „Anrechenbare Schülerstand Abschluss 2022“ ergibt sich für Ihre Gemeinde eine Erhöhung der kommunalen Beiträge zum 1.1.2023 von **6.380,38 €** („Kommunaler Zuschuss 2022 abgerechnet“) auf **7.656,45 €** („Kommunaler Zuschuss ab 1.1.23, plus 20%“). Diese Zahlen entnehmen Sie bitte der beigefügten Tabelle „Vergleichszahlen_Abschluss_2022_Kalkulation_2023_gemeinsame Sitzungsvorlage“.

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat beauftrag die Vertreter Bodneggs, in der Mitgliedsversammlung der Musikschule Ravensburg, den folgenden Beschlüssen die Zustimmung zu erteilen:

- Erhöhung der kommunalen Zuschüsse um 20% ab 1.1.2023.
- Erhöhung des Schulgeldes um durchschnittlich € 3,- ab 1.10.2023.
- Erhöhung des Auswärtigenzuschlags auf € 360,- jährlich bzw. € 30,- monatlich.
- Erhöhung der kommunalen Zuschüsse um 5% ab 1.1.2024.

2. Die entsprechenden Mittel sind in den Haushalt 2023 bzw. 2024 aufzunehmen.

Musikschule Ravensburg e. V.

Vergleichszahlen auf der Basis "Anrechenbarer Schülerstand Abschluss 2022"

Kommune	Kommunaler Zuschuss * 2022 abgerechnet	Beleger 2022	Beleger 2022 Endabrechnung korrigiert 45005,0	Kommunaler Zuschuss ** ab 11.23 plus 20%
Ravensburg	187.416,22 €	878	887,5	224.899,46 €
Weingarten	59.137,03 €	256	256,0	70.964,44 €
Baienfurt	25.115,55 €	123	125,0	30.138,65 €
Baindt	21.468,77 €	118	115,5	25.762,52 €
Berg	20.950,40 €	105	108,0	25.140,48 €
Bodnegg	6.380,38 €	27	24,0	7.656,45 €
Fronreute	12.400,31 €	54	54,5	14.880,38 €
Grünkraut	16.277,20 €	82	81,5	19.532,64 €
Horgenzell	13.072,96 €	50	56,5	15.687,56 €
Schlier	11.376,93 €	50	51,0	13.652,31 €
Waldburg	12.587,22 €	57	61,0	15.104,67 €
Wilhelmsdorf	6.824,63 €	23	21,0	8.189,55 €
Wolfegg	9.255,62 €	49	43,0	11.106,74 €
Wolpertswende	8.294,77 €	30	32,0	9.953,73 €
gesamt:	410.557,99 €	1902	1916,5	492.669,58 €
Differenz zum Abschluß 2022:				82.111,59 €

*Kommunaler Zuschuss Einzel- und Zweierunterricht je Belegung aktuell:

252,00 €

*Kommunaler Zuschuss Dreierunterricht und größer je Belegung aktuell:

152,00 €

**Kommunaler Zuschuss Einzel- und Zweierunterricht je Belegung mit Erhöhung 20%:

302,40 €

**Kommunaler Zuschuss Dreierunterricht und größer je Belegung mit Erhöhung 20%:

182,40 €



**Umsetzung einer Kommunale Wärmeplanung für
Gemeinden des GVV-Gullen, im Konvoi mit weiteren
Gemeinden aus dem LK Ravensburg**

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 6

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Bürgermeister/Söndg
en

Aktenzeichen: 022.31

Sachverhalt:

In Folge der aktuellen Herausforderungen zu Energie- und Klimaschutzthemen ist die Verwaltungsspitze bereits schon in den vergangenen Jahren vor dem für die Energiepreisentwicklung einschneidenden Beginn des Ukrainekrieges tätig geworden.

Für größere Stadtkreise und Große Kreisstädte (ab 20.000 Einwohner) besteht in Folge des Klimaschutzgesetzes BW (KSG BW) seit geraumer Zeit die gesetzliche Verpflichtung bis spätestens zum 31. Dezember 2023 einen „kommunalen Wärmeplan“ im Sinne des § 7c, Abs. 2 des KSG BW zu erstellen. Dieser ist spätestens alle 7 Jahre nach der jeweiligen Erstellung unter Berücksichtigung der weiteren Energie- und Klimaentwicklungen fortzuschreiben. Für Kommunen unter 20.000 Einwohner besteht zwar derzeit diese Umsetzungspflicht für eine „Wärmeplanung“ als kommunale Wärmestrategie für Ihre Quartiere noch nicht, soll aber ab 2024 ebenfalls verlangt und eingeführt werden.

Auf kommunaler Ebene nimmt der Aufbau einer unabhängigen und nachhaltigen Wärmeversorgung neben zahlreichen anderen Themen der kommunalen/öffentlichen Infrastruktur eine immer bedeutendere Rolle ein. Die „Kommunale Wärmeplanung“, wie sie von Bund und Land gefordert und auch gefördert werden, ist Grundlage für eine Verknüpfung der energetischen Gebäudesanierungen mit einer angestrebten klimaneutralen Versorgung im Rahmen der strategischen Planung der Wärmeversorgung in einer Kommune.

Nachdem innerhalb des GVV schon einige klimaschonende Wärmeprojekte seit vielen Jahren mit lokalen Wärmeverbänden und Kraft-Wärme-Koppelungen sowie kleineren Wärmenetzen in Betrieb sind, besteht seitens zweier GVV Kommunen, sowie weiteren Kommunen im LK Ravensburg, der Wille eine weitere strategische Ausrichtung in Richtung Klimaschutz und Klimaneutralität fortzusetzen.

Aus Sicht der Verwaltung und der anderen Kommunen würde die zeitnahe Umsetzung und Erarbeitung einer „Kommunalen Wärmeplanung“ zu einer abgestimmten und zukunftsfähigen Strategieplanung beitragen. Daher wurde zusammen mit der Energieagentur Ravensburg eine Projektbearbeitung abgestimmt und auch eine mögliche öffentliche Förderung eines solchen Bearbeitungsprozesses vorbereitet.

In der **Anlage** sind Unterlagen der Energieagentur beigefügt. Herr Maucher wird die wesentlichen Inhalte in der Sitzung erläutern.

Die Kosten zur Erarbeitung der erforderlichen Planungs- und Maßnahmenprojekte für eine kommunale Wärmeplanung belaufen sich aufgrund Erfahrungen der Energieagentur auf rd.140.000 € brutto.

Neben einer Förderung durch das Land BW in Höhe von 80 % der förderfähigen Kosten, maximal aber nur rd. 60.000 Euro, bietet aktuell seit November 2022 der Bund eine Förderung der „Klimaschutzinitiative, Förderbaustein Kommunalrichtlinie–strategische Klimaschutzmaßnahmen“ in Höhe von 90 % an. Bei Inanspruchnahme dieser Bundesförderung könnten noch ergänzende Öffentlichkeitsleistungen in Höhe von 10.000 Euro hinzukommen, so dass die dann rund 150.000 Euro Projektkosten nach Abzug der 90 %igen Förderung nur noch einen kommunalen Eigenanteil von 15.000 Euro bestehen würde (je Kommune 3.750 €).

Eine Beantragung, Prüfung und Zuschussbewilligung erfordert einen Zeitraum von rund 6 Monaten, die Dauer der späteren Bearbeitung umfasst rund 1 bis 1 ½ Jahre, so dass Ende 2024 die Ergebnisse im Gemeinderat beraten und mit Bürgerschaft als Strategie diskutiert werden könnten.

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt mit der Energieagentur einen Förderantrag zur Umsetzung des Projektes „Kommunale Wärmeplanung“ beim Bund zu erarbeiten und einzureichen.
Im Falle der positiven Bewilligung des Förderantrages wird die Verwaltung ermächtigt die erforderlichen Fachplanungsbüros und Dienstleister entsprechend der beantragten Bundesförderung zu beauftragen.**
- 2. Im Haushalt 2023 sind entsprechende Haushaltsmittel einzustellen.**

Kommunale Wärmeplanung

21. April 2023



Referent: Michael Maucher, Energieagentur Ravensburg gGmbH

Klimaschutz ist Pflicht!

Klimaschutzgesetz nach dem Urteil des
Bundesverfassungsgerichtes vom 12.05.2021

Deutschland soll früher klimaneutral werden

- Treibhausgasemissionen
 - Bis 2030: 65 % weniger CO₂ (bislang 55 %)
 - Bis 2040: 88 % weniger CO₂
 - 2045: Klimaneutralität (bislang 2050)
- Zulässige jährliche CO₂-Emissionsmengen für einzelne Sektoren wie Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr oder Gebäudebereich werden abgesenkt.



Quelle: Bundesregierung

- und Baden-Württemberg?

Klimaschutzgesetz B-W vom 01.02.2023 und dessen Inhalte

Auszüge aus dem Klimaschutzgesetz B-W



Verpflichtend

**Wärmeplan für
Kreisstädte,
Kommunen**
> 20.000 EW bis
2023

**Energiemonitoring
„Kommunale Gebäude“**
für alle Kommunen

Photovoltaikpflicht ab 01.01.2022:

- Neubau von Nichtwohngebäude
- Neubau von Parkplätzen mit >35 Stellplätzen

Photovoltaikpflicht ab 01.05.2022:

- bei Neubau von Wohngebäuden

Photovoltaikpflicht ab 01.01.2023:

- Bestandsgebäude bei grundlegenden Dachsanierungen

Pflicht zur kommunalen Wärmeplanung

- Ein kommunaler Wärmeplan bildet die Grundlage um einen klimaneutralen Gebäudesektor zu erreichen. Das Klimaschutzgesetz legt für alle Kommunen in Baden-Württemberg fest, welche Elemente ein solcher kommunaler Wärmeplan enthält.
- Die kommunale Wärmeplanung umfasst eine Bestandsanalyse zum Wärmebedarf und zur Versorgungsstruktur sowie eine Analyse der vorhandenen Potenziale zur Wärmeversorgung mittels erneuerbarer Energien. Darauf aufbauend erstellen die Kommunen ein Szenario für eine klimaneutrale Wärmeversorgung im Jahr 2040. Außerdem wird eine Strategie entwickelt, wie dieser Umbau gelingen kann und wie die Prioritäten zu setzen sind.

- Mit Hilfe dieses Fahrplans sollen die Kommunen, die richtigen Entscheidungen treffen, um eine klimaneutrale Wärmeversorgung aller Gebäude zu ermöglichen. Genauso soll er auch alle anderen lokalen Akteure bei individuellen Investitionsentscheidungen unterstützen.
- Stadtkreise und Große Kreisstädte sind verpflichtet, bis zum 31. Dezember 2023 einen kommunalen Wärmeplan zu erstellen und beim zuständigen Regierungspräsidium einzureichen. Dadurch entstehen Wärmepläne für über 50 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Baden-Württembergs. Doch auch für alle anderen Kommunen ist ein Wärmeplan sinnvoll und wird zeitnah gefördert werden.
- Das Umweltministerium hat einen [Handlungsleitfaden zur kommunalen Wärmeplanung](#) veröffentlicht, der die Kommunen, aber auch andere Planungsbeteiligte bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützt. Außerdem steht [Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg \(KEA-BW\)](#) für Rückfragen zur Verfügung und stellt auf ihrer Internetseite umfangreiche Informationsmaterialien bereit.

Kommunale Wärmeplanung – Was ist ihre Aufgabe?

Analyse des IST-Standes



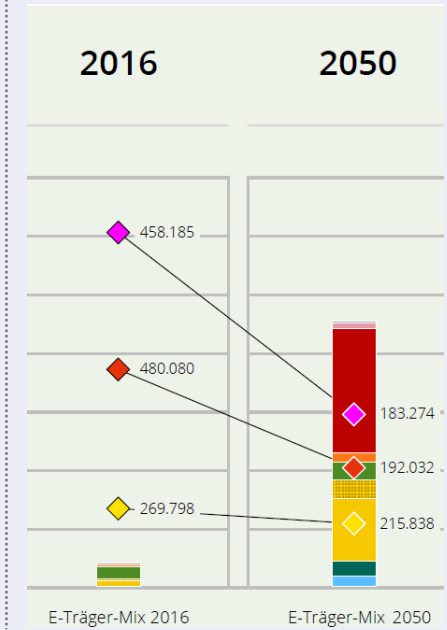
Potential zu nachhaltiger Energieerzeugung aufdecken



Entwicklung von konkreten Maßnahmen



Darstellung von Szenarien für 2030 und 2040



- Für Kommunen > 20.000 EW ist sie Pflicht
- Für Kommunen < 20.000 EW ist sie freiwillig

Fördermöglichkeiten Land

Antragstellung als Gemeinde Bodengg nicht möglich

Nur gemeinsam mit mind. 2 weiteren Kommunen

Vorschlag: Förderung als Konvoi:

30 T€ Grundförderung + 20 T€ (4 Kommunen) + rd. 10 T€ (EW)

→ rd. 60 T€ maximale Förderung bei max. 80% der tatsächlichen Kosten

Kostenschätzung: 150 T€ brutto

davon

60 T€ Förderung

90 T€ Eigenanteil (22,5 T€ pro Kommune)

Fördermöglichkeiten Bund

Antragstellung als Konvoi (Zusammenschluss von mehreren Kommunen)

seit November 2022 mit 90% Zuschuss (höhere Förderung bei Antrag bis 31.12.2023)

Vorschlag: Förderung als Konvoi:

Kostenschätzung: 150 T€ brutto

davon	135 T€ Förderung
	15 T€ Eigenanteil (3.750 € pro Kommune)

Fazit: Erstellung Kommunale Wärmeplanung - der richtige Zeitpunkt

- Kommune nimmt Vorbildfunktion ein
- Der Wegweiser zur klimaneutralen Kommune
- Verknüpfung der bestehenden Nahwärmenetze
- Strategieplan

Leisten wir unseren Beitrag zum Klimaschutz



Energieeinsparung (nicht verbrauchen)

Effizient nutzen

Erneuerbar(e) Energien

PACKEN WIR ES AN!

Für den Landkreis Ravensburg



Energieagentur Ravensburg

Tel. 0751 / 76 47 07 - 0

info@energieagentur-ravensburg.de

Für den Bodenseekreis



Energieagentur Bodenseekreis

Tel. 07541 / 28 99 51 - 0

info@energieagentur-bodenseekreis.de

Für den Landkreis Biberach



Energieagentur Biberach

Tel. 07351 / 37 23 74

info@energieagentur-biberach.de

Für den Landkreis Sigmaringen



Energieagentur Sigmaringen

Tel. 07571 / 68 21 33

info@energieagentur-sig.de



Vorschlag der ehrenamtlichen Gutachter in den Gutachterausschuss im Württembergischen Allgäu

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 7

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Bürgermeister/Söndgen

Aktenzeichen: 022.31

Sachverhalt:

Das Gutachterausschusswesen wurde mit Beschluss vom 10.03.2023 erneut an die Stadt Wangen übertragen. Als übernehmende Gemeinde ist die Stadt Wangen derzeit für insgesamt 10 Städte und Gemeinden zuständig. Da weitere Gemeinden um die Aufnahme in den Gemeinsamen Gutachterausschuss gebeten haben, wurde Ende 2020 der Beschluss gefasst, den Landkreis Ravensburg in 2 große Gemeinsame Gutachterausschüsse aufzuteilen. Dieser Beschluss soll zum 1. Juli 2023 umgesetzt werden. Während die Stadt Ravensburg künftig für sämtliche westlich gelegene Gemeinden zuständig ist, übernimmt die Stadt Wangen das Gutachterausschusswesen für die Städte und Gemeinden Achberg, Aichstetten, Aitrach, Amtzell, Argenbühl, Bad Wurzach, Bodnegg, Grünkraut, Isny im Allgäu., Kißlegg, Leutkirch, Schlier, Vogt, Waldburg und Wolfegg.

Für die Übernahme bedarf es einer neuen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der Stadt Wangen als übernehmende Gemeinde und den weiteren 15 beteiligten Gemeinden. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung aus dem Jahr 2019 tritt daher mit Ablauf des 30.06.2023 außer Kraft. Der Gemeinderat Bodneggs hat mit Beschluss vom 10.03.2023 der neuen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zugestimmt.

Zusammensetzung des Gemeinsamen Gutachterausschusses

Die Anzahl der ehrenamtlichen Gutachter ist nach Gemeindegröße, gemessen an der Einwohnerzahl gestaffelt.

Für die Gemeinde Bodnegg dürfen höchstens 2 ehrenamtliche Gutachter vorgeschlagen und bestellt werden.

Das Gremium soll auch nach der Gebietserweiterung in einer überschaubaren Größe belassen bleiben. Daher wurde die Zahl der Gutachter je Gemeinde gegenüber der bisherigen Vereinbarung grundsätzlich reduziert. Beim Einberufen von Sitzungen wird weiterhin Wert auf die Ortskenntnis der jeweiligen Gutachter gelegt. Beabsichtigt ist aber zudem, dass die einzelnen Gutachter aufgrund ihrer Fachkenntnisse und Erfahrungen auch über die Gemeindegrenze hinaus zur Bewertung von Objekten eingesetzt werden können. Sitzungen können damit zeitnah und effektiver abgehalten werden, da Objekte verschiedener Gemeinden innerhalb eines Termins behandelt werden können.

Für die Gemeinde Bodnegg werden ehrenamtliche Gutachter in den Gemeinsamen Gutachterausschuss im Württembergischen Allgäu vorgeschlagen:

1. Herr Franz Zwisler, Lachen 1, 88285 Bodnegg. Landwirt.
2. Herr Dietmar Geray, Waldburgerstraße 11, 88285 Bodnegg. Maurermeister.

Herr Zwisler soll zum stellvertretenden Vorsitzenden ernannt werden.

Die Amtszeit beträgt 4 Jahre. Die Bestellung erfolgt durch die Stadt Wangen.

Beschlussvorschlag:

1. **Herr Franz Zwisler (Lachen 1, 88285 Bodnegg) und Herr Dietmar Geray (Waldburgerstraße 11, 88285 Bodnegg), werden als ehrenamtliche Gutachter vorgeschlagen.**
2. **Herr Franz Zwisler wird als stellvertretender Vorsitzender vorgeschlagen.**



a) Abbruch eines Lagerschuppens und Bau einer Abbund- und Lagerhalle sowie Abbruch und Neubau eines überdachten Holzlagers, Linden, Flst. Nrn. 573/8, 573/7

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 8

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Hauptamt/Wiedmann

Aktenzeichen: 632.21

Rechtsgrundlage:

Innenbereich

→ § 34 BauGB

Außenbereich, sonstiges Vorhaben

→ § 35 Abs. 2 BauGB

Sachverhalt und rechtliche Beurteilung:

Geplant ist der Abbruch des bestehenden Schuppens und der Neubau einer Abbund- und Lagerhalle auf dem Flurstück 573/8 sowie der vollständige Abbruch eines in Teilen noch bestehenden Gewächshauses und die Errichtung eines überdachten Holzlagers auf Flurstück 573/7.

Der geplante Abbruch des bestehenden Schuppens und der Neubau einer Abbund- und Lagerhalle liegen innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils und werden dementsprechend nach § 34 BauGB beurteilt. Gemäß § 34 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt sein. Der bestehende Schuppen wird durch eine Abbund- und Lagerhalle ersetzt, die sich sowohl in ihrer Größe als auch in der Nutzung in die Umgebungsbebauung einfügt. Eine Beeinträchtigung des Ortsbildes ist damit nicht zu erwarten.

Der Neubau des überdachten Holzlagers hinter den Bestandsgaragen liegt hingegen nicht mehr im Bereich des im Zusammenhang bebauten Ortsteils und wird daher als sonstiges Vorhaben im Außenbereich beurteilt. Gemäß § 35 Abs. 2 BauGB können sonstige Vorhaben im Einzelfall zugelassen werden, wenn die Erschließung gesichert ist und ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung liegt unter anderem vor, wenn Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege oder die Eigenart der Landschaft beeinträchtigt werden oder das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigt wird. Das Holzlager soll anstelle eines bisherigen Gewächshauses errichtet werden, welches bereits in großen Teilen abgerissen ist. Durch den Neubau wird keine zusätzliche Fläche versiegelt, eine Beeinträchtigung der Landschaft liegt damit nicht vor und auch die Belange des Naturschutzes sollten nicht betroffen sein. Die Erschließung ist gesichert.

Nach Auffassung der Gemeindeverwaltung kann das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB erteilt werden.

Beschlussvorschlag:

Dem Abbruch eines Lagerschuppens und Bau einer Abbund- und Lagerhalle sowie Abbruch und Neubau eines überdachten Holzlagers, Linden, Flst. Nrn. 573/8, 573/7 wird zugestimmt.

Das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB wird hergestellt.



b) Umbau des bestehenden Gebäudes durch Einbau einer zweiten Wohneinheit, Anbau eines Balkons, Windfangs sowie Kellerabgangs und Verlängerung der bestehenden Dachgaube, Büchel, Flst. Nr. 1000/2

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 8

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Hauptamt/Wiedmann

Aktenzeichen: 632.21

Rechtsgrundlage:

Außenbereich

→ § 35 Abs. 4 BauGB

Sachverhalt und rechtliche Beurteilung:

Geplant ist der Umbau des Bestandsgebäudes durch Einbau einer zweiten Wohneinheit sowie dem Anbau eines Balkons, eines Windfangs und eines Kellerabgangs. Im Dachgeschoss soll die bestehende Dachgaube verlängert werden.

Der geplante Umbau bzw. die Erweiterung des bestehenden Wohnhauses auf bis zu zwei Wohnungen ist genehmigungsfähig, wenn das bestehende Gebäude zulässigerweise errichtet worden ist, die Erweiterung im Verhältnis zum vorhandenen Gebäude und unter Berücksichtigung der Wohnverhältnisse angemessen ist und vom Eigentümer oder dessen Familie selbst genutzt wird. Das bestehende Wohnhaus wurde zulässigerweise errichtet und wird vom Eigentümer bzw. dessen Familie selbst genutzt. Der Umbau führt zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums und führt damit zu einer zweckmäßigen Verwendung des bestehenden Gebäudes. Die geringen Erweiterungen des Gebäudes durch den Balkon, den Windfang, den Kellerabgang und der Verlängerung der Gaube dienen der Schaffung des zusätzlichen Wohnraums und sind damit angemessen.

Nach Auffassung der Gemeindeverwaltung kann das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB erteilt werden.

Beschlussvorschlag:

Dem Umbau des bestehenden Gebäudes durch Einbau einer zweiten Wohneinheit, Anbau eines Balkons, Windfangs sowie Kellerabgangs und Verlängerung der bestehenden Dachgaube, Büchel, Flst. Nr. 1000/2 wird zugestimmt.

Das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB wird hergestellt.



c) Abbruch des Anbaus und Neubau einer Hackschnitzelheizung mit Heizraum und Hackschnitzellager, Hargarten, Flst. Nr. 159/4

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 8

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Hauptamt/Wiedmann

Aktenzeichen: 632.21

Rechtsgrundlage:

Innenbereich

→ § 34 BauGB

Sachverhalt und rechtliche Beurteilung:

Geplant ist der Abbruch eines Anbaus am Bestandsgebäude und der Neubau eines Anbaus für eine Hackschnitzelheizung mit Heizraum und Hackschnitzellager.

Hargarten wurde seitens der Baurechtsbehörde als eigenständiger Ortsteil eingestuft, das Vorhaben liegt innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils und ist entsprechend nach § 34 BauGB zu beurteilen. Gemäß § 34 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt sein. Der geplante Neubau wird nach Abbruch des Anbaus an gleicher Stelle errichtet. Er bleibt in der Grundfläche sowie in der Höhe weit unter den umliegenden Bestandsgebäuden und fügt sich damit in der Bauweise und der Größe sowie in der Nutzung in die Umgebungsbebauung in Hargarten ein. Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht verändert und eine Beeinträchtigung des Ortsbildes ist damit nicht zu erwarten.

Nach Beurteilung durch die Verwaltung erfüllt der geplante Neubau die Kriterien des § 34 BauGB. Das gemeindliche Einvernehmen gemäß § 36 BauGB kann erteilt werden.

Beschlussvorschlag:

Dem Abbruch des Anbaus und Neubau einer Hackschnitzelheizung mit Heizraum und Hackschnitzellager, Hargarten, Flst. Nr. 159/4 wird zugestimmt.

Das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB wird hergestellt.



**d) Neubau eines Wohnhauses mit Carport,
Tulpenweg, Flst. Nr. 439/3**

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 8

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Hauptamt/Wiedmann

Aktenzeichen: 632.21

Rechtsgrundlage:

Innenbereich

→ § 34 BauGB

Sachverhalt und rechtliche Beurteilung:

Geplant ist der Neubau eines Wohnhauses mit fünf Wohneinheiten, zwei Carports sowie überdachten Fahrradabstellplätzen und Lagerflächen für Mülltonnen. Im nördlichen Grundstücksteil wird ein Spielplatz eingerichtet.

Nach erfolgreicher Aufhebung des Bebauungsplans „Spitzacker“ liegt das geplante Vorhaben nun nicht mehr im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, sondern im unbeplanten Innenbereich und ist dementsprechend gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Gemäß § 34 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben und das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt sein. Das geplante Wohnhaus fügt sich in seiner Nutzungsart als Wohnhaus sowie im Maß der Bebauung und der Höhe in die Umgebungsbebauung ein. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt und das Ortsbild wird nicht beeinträchtigt. Durch den Bau der Carports mit Ausweisung von sechs KFZ-Stellplätzen, sind die gemäß Landesbauordnung geforderten Stellplätze von einem Stellplatz pro Wohneinheit erfüllt. Ziel der Aufhebung des Bebauungsplans „Spitzacker“ war es u.a. eine Nachverdichtung, bzw. bessere Ausnutzung der vorhandenen Grundstücke zu ermöglichen, was durch den geplanten Neubau umgesetzt wird.

Nach Beurteilung durch die Verwaltung erfüllt der geplante Neubau die Kriterien des § 34 BauGB. Das gemeindliche Einvernehmen gemäß § 36 BauGB kann erteilt werden.

Beschlussvorschlag:

Dem Neubau eines Wohnhauses mit Carport, Tulpenweg, Flst. Nr. 439/3 wird zugestimmt.

Das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB wird hergestellt.



e) Antrag auf Abweichung zur Errichtung einer Gartenhütte, Nelkenweg, Flst. Nr. 466/31

Vorlage Gemeinderat

öffentlich

TOP 8

für Sitzung am: 21.04.2023

erstellt von: Hauptamt/Wiedmann

Aktenzeichen: 632.21

Rechtsgrundlage:

Bebauungsplan „Hochstätt I“, 5. Änderung

→ § 30 BauGB

Befreiung:

- Bebauung der privaten Grünfläche

Sachverhalt und rechtliche Beurteilung:

Gepplant ist die Errichtung einer genehmigungsfreien Gartenhütte im nördlichen Bereich des Gartengrundstückes.

Die geplante Gartenhütte liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Hochstätt I“, 5. Änderung und ist damit nach § 30 BauGB zu beurteilen. Grundsätzlich ist die Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens bei Vorhaben innerhalb des Geltungsbereichs eines Bebauungsplans nicht notwendig. Der Bebauungsplan „Hochstätt I“, 5. Änderung weist jedoch auf den Grundstücken entlang der Ravensburger Straße einen Straßenabstand aus, der als private Grünfläche ausgestaltet ist und grundsätzlich von Bebauung freizuhalten ist. Für die Errichtung der geplanten Gartenhütte innerhalb dieser Grünfläche ist daher eine Befreiung gemäß § 31 BauGB erforderlich.

Gemäß § 31 Abs. 2 BauGB kann von den Festsetzungen eines Bebauungsplans befreit werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, die Abweichung städtebaulich vertretbar ist und die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Grund für die Ausweisung der privaten Grünfläche war u.a. der im damaligen Verfahren geforderte Straßenabstand. Nach Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Ravensburg wurde die straßenrechtliche Situation vom Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger neu beurteilt. Aus der straßenrechtlichen Stellungnahme geht hervor, dass im vorliegenden Fall von dem allgemein geforderten Straßenabstand zu Landesstraßen abgewichen werden kann. In Anbetracht der Umgebungsbebauung sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Landesstraße zu erwarten. Die maßgeblichen und erforderlichen Sichtdreiecke liegen vollständig im Kreuzungsbereich und werden durch die Errichtung der Gartenhütte nicht berührt. Damit entfällt der Grund der Ausweisung als Straßenabstand, die Nutzung als Grünfläche bleibt im übrigen Grundstücksteil weiter erhalten, die Grundzüge der Planung scheinen demnach nicht berührt und die Errichtung ist auch unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar.

Die Voraussetzungen zur Erteilung der erforderlichen Befreiung sind damit aus Sicht der Verwaltung gegeben.

Nach Beurteilung durch die Verwaltung kann der Errichtung der Gartenhütte zugestimmt und die erforderliche Befreiung erteilt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Errichtung einer Gartenhütte, Nelkenweg, Flst. Nr. 466/31 wird zugestimmt.

Das Einvernehmen gemäß § 36 BauGB wird hergestellt.

Die erforderliche Befreiung wird erteilt.