



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



Schritt für Schritt zu attraktiven Ortszentren

Fußverkehrs-Checks Rheinland-Pfalz

Abschlussbericht Stadt Konz

Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

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

Bearbeitung

Maren Hinz

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund der Fußverkehrs-Checks	4
2	Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks	5
3	Stärken- und Schwächen-Analyse	9
4	Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
4.1	Handlungsfeld Querungen (A)	14
4.2	Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)	25
4.3	Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)	31
4.4	Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)	37
4.5	Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen	40
5	Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung	41
6	Zusammenfassung	43
7	Quellen	45
8	Dokumentation	46
8.1	Auftaktworkshop	46
8.2	Erste Begehung	47
8.3	Zweite Begehung	54
8.4	Abschlussworkshop	60

1 Hintergrund der Fußverkehrs-Checks

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

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

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

2 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

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

Konkrete Ziele der Fußverkehrs-Checks sind:

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

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

Abbildung 1: Übersicht der Teilnehmerkommunen 2025



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

Abbildung 2: Fußverkehrskongress in Mainz 2025



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

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

Abbildung 3: Veranstaltungsabfolge des Fußverkehrs-Checks



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

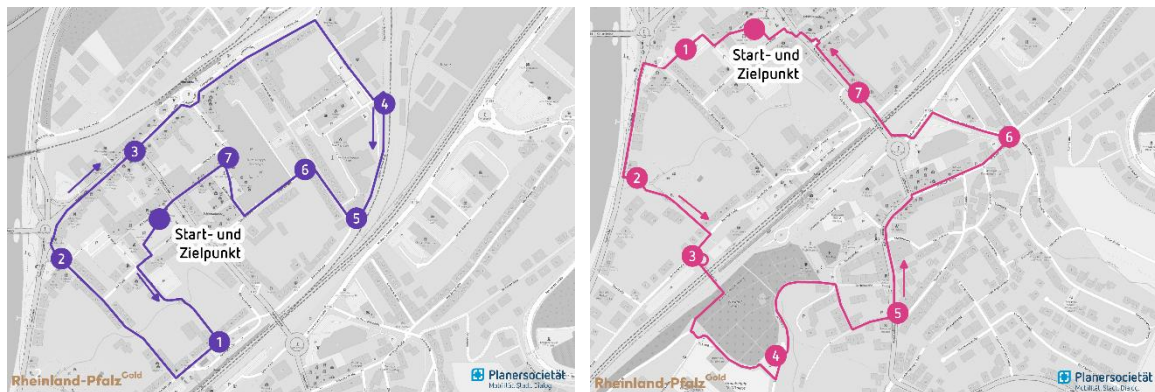
Beim **Auftaktworkshop** wurden das Projekt Fußverkehrs-Check sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele zu verschiedenen Themenbereichen präsentiert, um eine allgemeine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen in Konz zu schaffen. Basierend auf einem ersten Abstimmungsgespräch schlugen Fachverwaltung und Planersocietät vor, Bereiche in der Innenstadt (Nord/West sowie Süd/Ost) zu untersuchen. Während der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, allgemeine Hinweise zum Fußverkehr in den beiden Bereichen der Innenstadt zu geben. Anhand der bereitgestellten Plakate konnten durch Klebepunkte und zuzuordnende Karteikarten verschiedene Problemstellen, aber auch Orte mit Potenzialen, bspw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, herausgearbeitet werden. Dabei kamen einige Anmerkungen und Hinweise zustande, die in der Dokumentation (Kapitel 8) wiederzufinden sind. Ausgehend von den Anmerkungen im Auftaktworkshop wurden anschließend die konkreten Begehungsrouten durch das Fachbüro in Abstimmung mit der Verwaltung erarbeitet.

Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks in Konz starteten beide zentral vor dem Rathaus. Ausgehend vom Konzer Rathaus startete die erste Begehung über den angrenzenden Parkplatz und den bis zur Bahnhofstraße verlaufenden Fußweg. Entlang der Bahnhofstraße verlief die Route über die Brückenstraße bis zur Saarstraße. Von dort ging es weiter entlang der Granastraße vorbei an der Polizei- und Feuerwache sowie dem Seniorenhaus Zur Buche bis zum Fußweg Mutter-Theresa-Weg. Entlang des Mutter-Theresa-Weges verlief die Begehung über die Konstantinstraße und die Goethestraße, von wo aus es mit einem Stopp am Saar-Mosel-Platz wieder zurück zum Rat-

haus ging. Die zweite Begehung startet vom Konzer Rathaus ausgehend über den weiteren angrenzenden Parkplatz in Richtung Brückenstraße und Saarstraße bis zum Maierspark. Von dort aus verläuft die Route durch den Maierspark zur Brienon-Brücke und weiter über den Schwester-Marcellina-Weg. Entlang des Fußweges Auf Pilsert geht es am Friedhof vorbei über die Gartenstraße und die Barabarastraße bis zum Haus der Jugend. Vom Haus der Jugend geht es über die Wiltinger Straße, die Straße An der Lichtsmühle sowie die Schillerstraße zurück zum Vorplatz am Rathaus.

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

Abbildung 4: Übersicht der beiden Begehungsrouten



Quelle: Planersocietät

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

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

3 Stärken- und Schwächen-Analyse

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

Als Resümee des Auftaktworkshops sowie der Begehungen sollten die Teilnehmenden zu Beginn des Abschlussworkshops ihre Einschätzung zur Situation des Fußverkehrs in Konz äußern (Abbildung 5). Dabei wurde deutlich, dass Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit mit einer eher negativen bis neutralen Tendenz bewertet werden. Die Aussage „Ich bin gerne zu Fuß in Konz“ wurde von den Teilnehmenden des Abschlussworkshops ebenfalls eher neutral bewertet.

Abbildung 5: Situation des Fußverkehrs in Konz

Rheinland-Pfalz Gold **Planersocietät**
Mobilist. Stadt. Dialog.

Herzlich willkommen zum Abschlussworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für zu Fuß Gehende in Konz ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

1	2	3	4	5
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind barrierefrei.

1	2	3	4	5
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Meine Fußwege sind sicher.

1	2	3	4	5
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Ich gehe gerne zu Fuß in Konz.

1	2	3	4	5
stimme zu	stimme eher zu	teils-teils	stimme eher nicht zu	stimme nicht zu

Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Stärken- und Schwächen des Fußverkehrs in Konz

Nr.	Bewertung - Beschreibung	Beispielbild
1	+ Gute fußläufige Erreichbarkeiten; Ausgehend vom Rathaus ist ein Großteil der Siedlungsflächen innerhalb von 15 Gehminuten zu erreichen.	
2	+ Straßenunabhängige Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende.	
3	+ Erste Ansätze von Beschilderung und Wegweisung.	

4		Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs.	
5		Umgestaltete Straßenzüge mit deutlicher Steigerung der Aufenthaltsqualität	
6		Grünstrukturen mit hoher Aufenthaltsqualität	
1		In der Schlesierstraße gibt es einen hohen Anteil von Hohl- und Bringverkehren, wodurch häufig gefährliche und unübersichtliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden, besonders für Schülerinnen und Schüler, entstehen.	
2		Viele Gehwege erreichen nicht das aktuell vorgegebene Mindestmaß.	
3		Die Barrierefreiheit an vorhandenen Infrastrukturelementen, z. B. bei Bordsteinabsenkungen oder Querungshilfen, ist mangelhaft.	

4



Einzelne bestehende Angsträume, welche für viele besonders in der Dunkelheit zu weiten Umwegen führen



5



Fehlende Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen und Quartieren (z. B. Sitz- und Spielmöglichkeiten, Begrünung, Beschattung)



6



An einigen Einmündung- und Kreuzungsbereichen gibt es große Querungsdistanzen. Vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Kinder stellt dies ein Hindernis dar.



Quellen: Planersocietät

Abbildung 6: Verortung einzelner positive und negativer Aspekte



Darstellung: Planersocietät; Kartengrundlage: www.openstreetmap.org/copyright

4 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

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

- **Querungen:** Querungen von Fahrbahnen stellen für zu Fuß Gehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Sichere Querungen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen.
- **Verkehrssicherheit:** Eine barrierefreie Nutzung von Fußverkehrsanlagen ist für 30 % der Bevölkerung zumindest temporär notwendig, um mobil zu sein. Dazu gehören u. a. barrierefreie Gehgassen, Oberflächen, Stadtmobiliar, Treppenanlagen, Querungsanlagen oder die barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten des ÖPNV. Gleichzeitig sind Gehwege und eigenständige Fußwege ein Grundelement für den Fußverkehr. Neben dem Aspekt der Barrierefreiheit sind die Breite und der Zustand von Gehwegen auch für die Sicherheit des Fußverkehrs entscheidend.
- **Aufenthaltsqualität:** Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Gehwege und Plätze erfüllen somit auch eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis über Komforteinbußen und evtl. entstehende Gefahrensituationen für zu Fuß Gehende. Durch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kann für die Herausforderungen des Fußverkehrs sensibilisiert und zum Zufußgehen motiviert werden.

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

4.1 Handlungsfeld Querungen (A)

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

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

Abbildung 7: Unterschiedliche Überquerungsanlagen



Darstellung: Planersocietät

A1 – Bordsteine entlang der Wiltinger Straße absenken

Problem / Mangel:

An den Querungsstellen und Einmündungen entlang der Wiltinger Straße sind vermehrt Bordsteine nicht abgesenkt. Dadurch müssen zu Fuß Gehende mit rollendem Hilfsmittel Umwege in Kauf nehmen, um die nächste abgesenkte Stelle zu erreichen oder große Kraftanstrengungen einsetzen, um das Hilfsmittel auf den Gehweg bzw. die Fahrbahn zu heben.

Abbildung 8: Nicht abgesenkte Bordsteine entlang der Wiltinger Straße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvor- schlag:

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

Erläuterung und Hinweise:

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

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 9: Beispiele für barrierefreie Querungsstellen



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

Weitere Ein- satzorte:

Der Einsatz von abgesenkten Bordsteinen ist grundsätzlich an allen Einmündungen von Straßen vorzusehen und ist im gesamten Stadtgebiet zu überprüfen. Beispielsweise sind die Straßen Auf Pilsert, Schillerstraße, Bahnhofstraße und Goethestraße zu nennen.

A2 – Barrierefreies queren an der Schillerstraße

Problem / Mangel:

Die Mittelinsel an der Schillerstraße auf Höhe des Rathauses ist bislang noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Durch die Querungshilfe ist bereits eine Verbesserung der Quermöglichkeiten erreicht, allerdings fehlen weiterhin taktile Elemente oder ein Doppelbord, um die Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen zusätzlich zu unterstützen. Eine weitere Optimierung in diesem Bereich kann die Barrierefreiheit deutlich erhöhen.

Abbildung 10: Mittelinsel ohne Bodenindikatoren an der Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

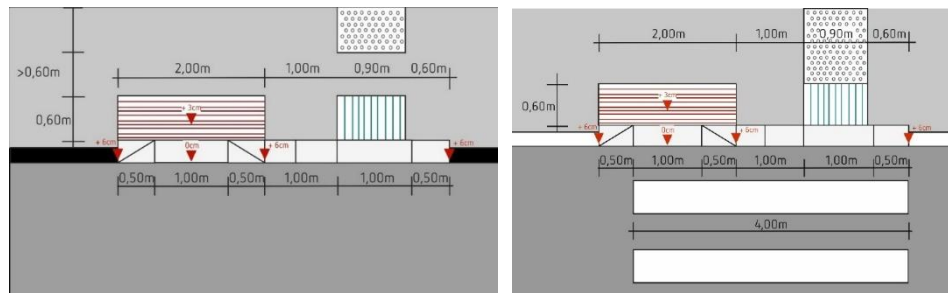
An der Querungsstelle sollte eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die Furtbreite lässt eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierten Bordhöhen (Doppelbord) zu. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen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

Erläuterung und Hinweise:

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

*Bei gesicherten Anlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage; vgl. Abbildung 11) soll das Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie am Gehweg ein durchgezogener Auffindestreifen in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) bis zum Richtungsfeld durchgezogen werden (DIN 32984). Bei ungesicherten Querungsanlagen (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) soll nur ein Richtungsfeld in Rippenstruktur an der Bordsteinkante sowie ein verkürzter Auffindestreifen am Gehweg in Noppenstruktur von der inneren Leitlinie (Gebäudekante, Rasenkantenstein) angelegt werden. Die Tiefe von Richtungsfeld und Auffindestreifen sollte 60 bis 90 cm betragen. Die Lücke zwischen Richtungsfeld und Auffindestreifen bei ungesicherten Querungsanlagen sollte 60 cm Breite nicht unterschreiten (DIN 32984).*

Abbildung 11: Getrennte Querungsstelle nach DIN 32984 für ungesicherte (links) und gesicherte (rechts) Querungsstellen



Quelle: Planersocietät

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 12: Beispiel für Doppelbord an gesicherter (links) und ungesicherter (rechts) Querungsanlage



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

Weitere Einsatzorte:

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

A3 – Fußgängerfreundlicher Kreisverkehr am Knotenpunkt Schillerstr./Michael-Scherer-Str.

**Problem /
Mangel:**

Der Kreisverkehr am Knotenpunkt Schillerstraße/Michael-Scherer-Straße verfügt nur teilweise über Mittelinseln und keine Fußgängerüberwege. Für eine komfortable und sichere Nutzung für alle Personengruppen sollten die Mittelinseln eine ausreichende Tiefe (2,5 – 3 m) aufweisen und vollständig mit Doppelborden und taktilen Bodenelementen ausgestattet sein.

**Abbildung 13: Kreisverkehr Schillerstraße/
Michael-Scherer-Straße**



Quelle: © GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2025)

**Handlungsvor-
schlag:**

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist zu prüfen, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu gewähren, die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen und den Verkehr zu beruhigen. Im Zuge eines Umbaus des Kreisverkehrs sind die Querungsanlagen barrierefrei auszubauen und mit Fußgängerüberwegen auszustatten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 14: Beispiele für Fußgängerüberwege mit Leitstreifen an Kreisverkehren



Quelle: Planersocietät

**Weitere Ein-
satzorte:**

Neben dem genannten Kreisverkehr sind auch an den Kreisverkehren an den Knotenpunkten Saarstraße/Granastraße und Granastraße/Lessingstraße die Möglichkeiten zur Anordnung von Fußgängerüberwegen zu prüfen.

A4 – Fußgängerfreundlicher Knotenpunkt an der Granastr. (Ecke Schillerstr.)

**Problem /
Mangel:**

Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Granastraße/Schillerstraße weist teilweise lange Wartezeiten und kurze Grünphasen für zu Fuß Gehende auf. Zudem fehlen taktile Elemente oder ein Doppelbord.

Abbildung 15: Lichtsignalanlage an der Granastraße

Quelle: © GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2025)

**Handlungsvor-
schlag:**

Am Knotenpunkt Granastraße/Schillerstraße sind die Warte-, Freigabe- und Räumzeiten zu überprüfen und nach Möglichkeit fußverkehrsfreundlich anzupassen. Zusätzlich ist die Lichtsignalanlage barrierefrei nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ auszubauen. Neben differenzierten Bordhöhen bedeutet dies, dass mindestens zwei Sinne (visuell, taktil, akustisch) angesprochen werden und Lichtsignalanlagen daher mit taktilen Signalgebern sowie mit akustischen Orientierungs- und Freigabesignalen ausgestattet werden.

Lichtsignalanlagen tragen zur Sicherheit und zum Komfort der Verkehrsteilnehmenden bei. Für zu Fuß Gehende sind konfliktfreie Schaltungen (bspw. an einfachen Fußgängerlichtsignalanlagen) von nicht konfliktfreien Schaltungen (z. B. beim Rechtsabbiegen) zu unterscheiden: in der Praxis haben oft Links- oder Rechtsabbiegende zeitgleich mit den zu Fuß Gehenden Grün. Querende zu Fuß Gehende und abbiegende Fahrzeuge treffen sich daher ohne zeitliche Trennung ggf. auf der Furt. Obwohl nach StVO klar geregelt ist, dass zu Fuß Gehende in diesem Fall Vorrang haben (§ 9 Abs. 3 StVO), kommt es häufig zu gefährlichen Situationen oder Unfällen. Trotz zu erwartender längerer Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden ist daher eine Trennung der Grünphasen für Fahrzeuge und zu Fuß Gehende anzustreben.

Erläuterung**und Hinweise:**

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

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 16: Beispiele für barrierefrei ausgebaute Lichtsignalanlagen



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Sowohl weitere Lichtsignalanlagen im Bestand als auch Neuplanungen im gesamten Stadtgebiet sollten auf Fußgängerfreundlichkeit überprüft werden.

A5 – Umgestaltung des Knotenpunkts Wiltinger Straße/An d. Lichtsmühle/Am Sprung/Weinbergstraße

Problem / Mangel:

Am Knotenpunkt Wiltinger Straße/An d. Lichtsmühle/ Am Sprung/ Weinbergstraße treffen verschiedene Verkehrsarten aufeinander. Für zu Fuß Gehende weist der Knotenpunkt überwiegend weite und umwegige Querungsdistanzen auf. Zusätzlich ist der Knotenpunkt aufgrund der Vielzahl an zulaufender Achsen sehr unübersichtlich. Im direkten Umfeld befindet sich das Haus für Kinder und eine Kindertagesstätte.

Abbildung 17: Knotenpunkt Wiltinger Straße/An der Lichtsmühle



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität wird empfohlen, die bestehenden Kurvenradien zu überprüfen und nach Möglichkeit zu reduzieren. Dies verringert sowohl die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs als auch die zu überwindenden Querungsdistanzen für zu Fuß Gehende. Darüber hinaus entstehen für den Fußverkehr weniger umwegige Wegebeziehungen im Vergleich zur Bestandssituation. Ergänzend ist die Herstellung sicherer Querungsstellen vorzusehen, beispielsweise durch die Prüfung der Möglichkeit eines Fußgängerüberwegs. Im Bereich der Straße „Am Sprung“ fehlen aus Platzgründen Gehwege, wodurch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu prüfen ist. Um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden zusätzlich zu erhöhen und den Fußverkehr zu stärken, kann dieser in Teilen durch eine Gehwegüberfahrt bevorrechtigt werden. Auch hier sind die Einsatzmöglichkeiten zu prüfen.

Abbildung 18: Skizze zur möglichen Neuaufteilung



Erläuterung und Hinweise:

Grundsätzlich müssen Knotenpunkte gut und sicher befahrbar und begehbar sein. Darüber hinaus wird eine gewisse Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für

alle Verkehrsteilnehmenden gefordert. Die Fahrbahnbreite in Knotenpunktbereichen ergibt sich aus der Breite der Fahrstreifen der angrenzenden Strecken (vgl. FGSV 2006: 109). Die Flächen, die über die erforderliche Fahrbahnbreite hinaus zur Verfügung steht, kann dementsprechend für den Fußverkehr genutzt werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 19: Beispiel für provisorisch vorgezogene Seitenräume (links); Beispiel für eine Gehwegüberfahrt (rechts)



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Im gesamten Stadtgebiet sollten Kreuzungsbereiche freigehalten, Kurvenradien möglichst gering gestaltet und Querungsdistanzen reduziert werden.

A6 – Sicheres queren der Schillerstraße

Problem / Mangel:

Entlang der Schillerstraße besteht in Richtung Bahnhofstraße keine gesicherte Querungsanlage für den Fußverkehr. Besonders kritisch ist dies, da die Bahnhofstraße eine direkte Verbindung zum Bahnhof Konz darstellt. Zudem bildet die Schillerstraße eine wesentliche Ortsdurchfahrt, wodurch das Verkehrsaufkommen als sehr hoch wahrgenommen wird.

Abbildung 20: Fehlende Querungsmöglichkeit im Bereich Schillerstraße/Bahnhofstraße



Quelle: © GeoBasis-DE / LVermGeoRP (2025)

Handlungsvorschlag:

Prüfung der Einsatzmöglichkeiten eines Fußgängerüberwegs (FGÜ, auch Zebrastreifen) im Bereich der Bahnhofstraße. Alternativ sind die Möglichkeiten einer Querungshilfe (ohne Vorrang) zu prüfen.

Erläuterung und Hinweise:

FGÜ eignen sich in besonderem Maße, das Queren für zu Fußgehende im Innerortsbereich komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fußgehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. FGÜ bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Bei der Einrichtung sind die rechtlichen, verkehrlichen und örtlichen Voraussetzungen zu beachten. Die Wahrung von guten Sichtbeziehungen und der barrierefreie Ausbau mit Bodenindikatoren und Doppelbord ist zu beachten.

Seit der StVG- und StVO-Novelle im Oktober 2024 können Kommunen Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) leichter einrichten: Der Nachweis einer ‚besonderen örtlichen Gefahrenlage‘ ist nicht mehr nötig, es reicht eine ‚einfache Gefahrenlage‘. Wird der Zebrastreifen mit den neuen Zielen der StVO – etwa der Bereitstellung angemessener Flächen für den Fußverkehr – begründet, entfällt sogar die Bedingung der zwingenden Erforderlichkeit. Die technischen Sicherheitsstandards bleiben verbindlich, und auf den Überweg sollte mit dem Verkehrszeichen VZ 101-11 hingewiesen werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 21: Beispiel für einen Fußgängerüberweg (links) und eine Mittelinsel (rechts)



Quelle: Planersocietät

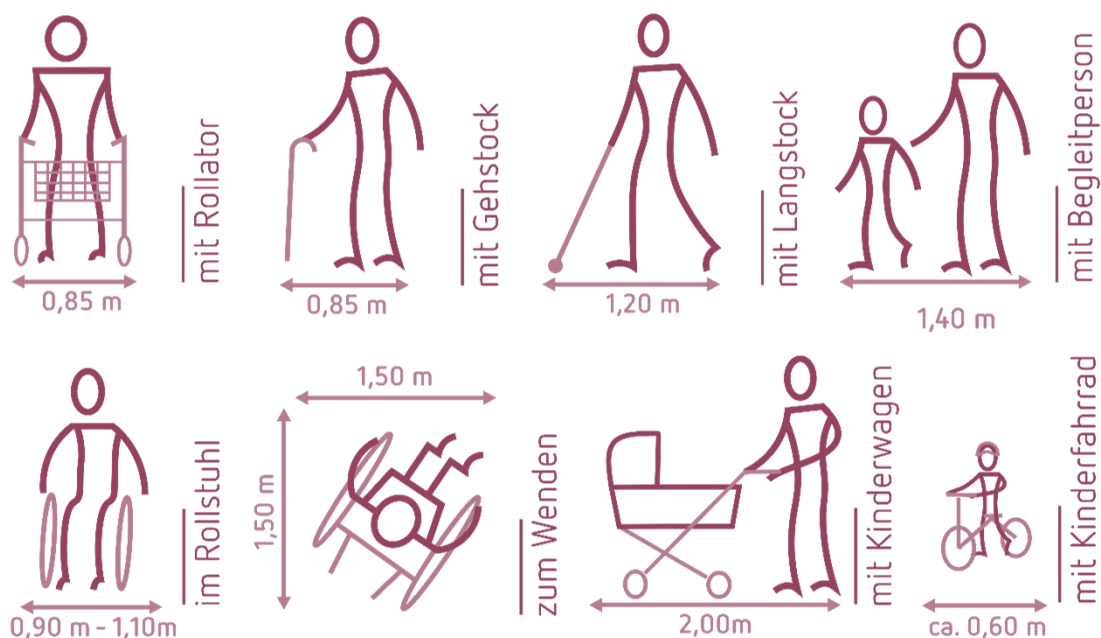
4.2 Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)

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

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

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

Abbildung 22: Nutzergruppen des Gehwegs



Darstellung: Planersocietät

B1 – Hindernisfreie Gehwege in der Granastraße

Problem / Mangel:

Auf den Gehwegen in der Granastraße finden sich verschiedene Hindernisse, die die nutzbare Gehwegbreite zum Teil stark einschränken. Eine bauliche Erweiterung des Gehwegs ist aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Die zum Teil schmalen Gehwege werden zusätzlich durch halbseitigem Gehwegparken verengt.

Abbildung 23: Gehweg entlang der Granastraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Eine vollständige Nutzbarkeit der Gehwege ist sicherzustellen. Durch die Verwendung des „Stuttgarter Rechtecks“ (Multifunktionsflächen) können unnötige Hindernisse auf der Fußverkehrsinfrastruktur vermieden werden. Dabei werden Kfz-Stellflächen in Multifunktionsflächen auf Gehwegniveau umgewandelt, sodass diese für Pflanzkübel, Außenanlagen der Gastronomie, Fahrradabstellanlagen, Parkscheinautomaten oder Sitzmöglichkeiten genutzt werden können. Das Gehwegparken sollte möglichst vermieden werden und als alternierendes Parken auf die Fahrbahn verlegt werden.

Kurzfristig lassen sich Multifunktionsflächen temporär als Verkehrsversuch umsetzen.

In Deutschland ist das Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen – meist das Zeichen 315 – ausdrücklich erlaubt (siehe § 12 Abs. 4 und 4a StVO). Diese Regelung dient dem Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern. Nach § 12 StVO ist das Parken „vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten“ unzulässig.

Erläuterung und Hinweise:

Wo möglich, sollten Halteverbote auf der Fahrbahn durch Markierungen – beispielsweise Zickzacklinien – oder bauliche Elemente wie Poller kenntlich gemacht werden, um das bestehende Parkverbot zu verdeutlichen und dessen Einhaltung zu fördern. In Ausnahme Fällen kann auch durch das Verkehrszeichen 315 StVO die Mitnutzung des Gehwegs inklusive Markierungen der Parkfläche erlaubt werden. Das aber auch nur wenn dadurch eine ausreichende Gehwegbreite weiterhin bestehen bleibt. Darüber hinaus bietet sich die eindeutige Markierung von Parkflächen direkt auf der Fahrbahn an, um eine klare Trennung von Gehweg und Stellfläche zu gewährleisten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 24: Beispiele für Multifunktionsflächen (Stuttgarter Rechteck)



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Auch die Gehwege entlang der Wiltinger Straße sowie der Goethestraße weisen vereinzelt Hindernisse und geringe Breiten auf. Auch hier sollten Möglichkeiten geprüft werden, den Gehweg an Engstellen (z. B. durch einzelne Ausweichstellen) zu verbreitern. Langfristig sollte eine Umgestaltung zu Gunsten des Fußverkehrs geprüft werden.

B2 – Sichere Wege am Parkhaus (Kaufland)

Problem / Mangel:

Der Gehweg entlang der Lessingstraße verläuft unmittelbar vor der Ein- und Ausfahrt des Kaufland-Parkhauses, wodurch eine potenziell gefährliche Konfliktsituation zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrzeugen besteht. Durch die baulichen Gegebenheiten ist die Übersichtlichkeit stark eingeschränkt. Aufgrund der Gefälle-Situation kommt es zusätzlich bei ausfahrenden Fahrzeugen teilweise zu hohen Geschwindigkeiten.

Abbildung 25: Ein-/Ausfahrt zum Parkhaus in der Lessingstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Um die Situation zu entschärfen, sollte zum einen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung eingesetzt und zum anderen die Vorrangregelung und Warnungen vor der Gefahrenzone klar kommuniziert werden. Dazu kann der Gehwegbereich vergrößert und vollständig kontrastreich markiert werden sowie an der Rampe zusätzliche Hinweispiktogramme angebracht werden. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Ausfahrt sowie zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, sind die Möglichkeiten der Anbringung von Bodenschwellen o. Ä. zu prüfen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 26: Beispiele zur Erhöhung der Aufmerksamkeit



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Zusätzlich zur Lessingstraße sind Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation bei der Ein- bzw. Ausfahrt in der Goethestraße zu prüfen.

B3 – Sicheres zu Fuß Gehen zwischen Rathaus & Brückenstraße

Problem / Mangel: Im Verbindungsweg zwischen Rathaus bzw. der Straße Zum Markt sowie der Brückenstraße ist kein Gehweg vorhanden und der schmale Straßenraum durch Hecken und Mauern unmittelbar begrenzt. Der Weg wird insbesondere als Verbindung in Richtung Innenstadt/Rathaus sowie von der Innenstadt ausgehend in Richtung Saar und Tourist-Information genutzt.

Abbildung 27: Wegeverbindung zwischen Am Markt und Brückenstraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Durch eine einseitige Abmarkierung eines Gehweges oder einer Piktogrammreihe kann kurzfristig und kostengünstig zu Fuß Gehenden ein erhöhtes Sicherheitsgefühl ermöglicht werden.

Good-Practice-Beispiele:

Abbildung 28: Beispiele für einen abmarkierten Gehweg



Quelle: Planersocietät

B4 – Geschwindigkeitsreduzierung am Haus für Kinder

Problem / Mangel: Nach Angaben von Teilnehmenden der Begehungen im Rahmen des Fußverkehrs-Checks kommt es in der Wiltinger Straße im Bereich des Hauses für Kinder immer wieder zu überhöhten Geschwindigkeiten. Dies stellt insbesondere für dort querenden Kinder eine erhebliche Gefahr dar.

Handlungsvorschlag: Sensibilisierung für Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme durch Geschwindigkeitsdisplays, Kontrollen und weiche Maßnahmen der Kommunikation. Besteht die Problematik weiterhin sollte die Möglichkeit der Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft werden.

Erläuterung und Hinweise: *Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist ein zentraler Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende. Insbesondere in Bereichen mit regelmäßigem Fußgängeraufkommen – wie Schulwege und Wohngebieten – trägt die Reduzierung wesentlich dazu bei, Unfallrisiken zu minimieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. In Bereichen mit besonderem Schutzbedarf (Schulen, Kindergärten, Altenheimen, Spielplätze) sollte durch Beschilderung, Bodenmarkierungen und Geschwindigkeitsanzeigen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders kenntlich gemacht werden.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 29: Beispiele zur Sensibilisierung für Geschwindigkeiten



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: Im gesamten Stadtgebiet von Konz sollte verstärkt auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – insbesondere Tempo 30 – hingewiesen und sensibilisiert werden. Besonderes Augenmerk sollte auf sensible Einrichtungen (Schulen, Kindergärten) und Bereiche mit hohem Fußverkehrsaufkommen gelegt werden.

4.3 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)

Die Aufenthaltsqualität spielt beim Fußverkehr eine bedeutende Rolle, denn bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Der Aufenthalt in einem Bereich ist abhängig von seiner Attraktivität, die wiederum durch das Umfeld bestimmt wird. Dazu gehören u. a. die Gestaltung von Straßen und Parks sowie die Ästhetik und Nutzung angrenzender Gebäude.

C1 – Platz Am Markt/Rathaus aufwerten

Problem / Mangel: Gehwege und Plätze können eine soziale Aufgabe in Form der Bereitstellung von Flächen für konsumfreien Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel übernehmen. Der Platz vor dem Rathaus bietet eine große Aufenthaltsfläche, wird aber als solche kaum genutzt. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten sind nicht barrierefrei und es wird kein attraktives Angebot zum Aufenthalt geboten. Zudem fehlt es an beschatteten Verweilorten zum Ausruhen.

Abbildung 30: Aktuelle Platzgestaltung Am Markt/Rathaus



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Um die Flächen attraktiver zu gestalten, sollten barrierearme (teilweise schattige) Sitzgelegenheiten und unterschiedliche Spielelemente platziert werden. Auch der Einsatz von Pflanzen und Wasserspielen steigert die Attraktivität. Dabei sollten alle Generationen berücksichtigt werden, das Design kommunikativ gestaltet und angeordnet werden und sowohl Sonnen- als auch Schattenplätze (z. B. größere Bäume) angeboten werden. Die Grünqualität in diesem Bereich kann auch durch „Urban Gardening-Flächen“, insektenfreundliche Beete oder Aktionen zu „essbaren Städten“ eine positive Anpassung der Grünstrukturen bewirken sowie die Umweltverbundenheit innerhalb der Gesellschaft erhöhen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 31: Beispiele für attraktiv gestaltete Aufenthaltsbereiche



Quelle: Planersocietät

**Weitere Ein-
satzorte:**

Auch der Saar-Mosel-Platz weist zurzeit eine mangelnde Aufenthaltsqualität auf und bedarf einer Aufwertung.

C2 – Attraktive Fußwegeverbindung zwischen Markt und Bahnhof

Problem / Mangel:

In unmittelbarer Nähe zur Innenstadt verläuft als Verbindung zwischen Markt/Rathaus und Bahnhof ein eigenständiger Fußweg, welcher bereits überwiegend eine hohe Qualität aufweist. Dennoch wird die Aufenthaltsqualität durch eine unzureichende Beleuchtung, unebene Gehwegoberflächen sowie eine schmale Brückensituation eingeschränkt. Durch eine fehlende bzw. unzureichende Beschilderung wird für Ortsfremde die Auffindbarkeit der Wegeverbindung erschwert.

Abbildung 32: Bestehende Brückensituation am Fußweg Markt – Bahnhof



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

Zur Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität der Wegeverbindung zwischen Markt/Rathaus und Bahnhof bestehen bereits aktuelle Planungen, welche eine umfassende Sanierung der Oberfläche sowie einen Neubau der bestehenden Brückenanlage vorsehen. Ergänzend dazu ist auf eine ausreichende Beleuchtung und regelmäßige Sitzmöglichkeiten zu achten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 33: Beispiel für gut ausgebaute Fußwege mit kombinierten Oberflächen (links) und barrierefreien Sitzmöglichkeiten (rechts)



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte:

Auch weitere straßenunabhängige Wegeverbindungen stellen für den Fußverkehr eine hohe Qualität dar und ermöglichen auf vielen Distanzen deutlich verkürzte Wege. So ist für folgende Fußwege die Aufenthaltsqualität insbesondere mit Blick auf eine ausreichende Beleuchtung sowie ebene Oberflächen zu prüfen: Mutter-Theresa-Weg, Brienon-Brücke, Auf Pilsert.

C3 – Fußgängertunnel Konstantinstraße

Problem / Mangel:

Der Fußgängertunnel als Verbindung des nördlichen sowie des südlichen Teils der Konstantinstraße stellt eine wichtige Quermöglichkeit der Bahnschienen dar, welche die Konzer Innenstadt zerschneiden. Aktuell wird diese Verbindung jedoch von vielen Personen als Angstraum wahrgenommen und besonders in den Abend- und Nachtstunden gemieden.

Abbildung 34: Fußgängertunnel Konstantinstraße



Quelle: Planersocietät

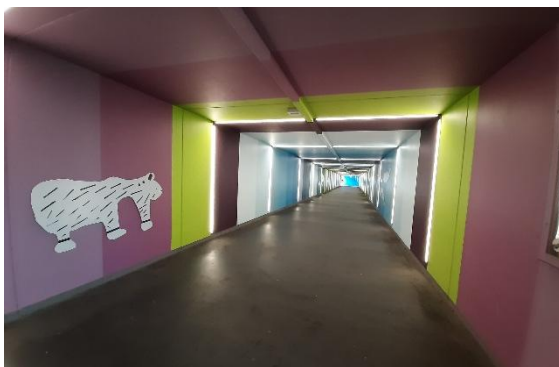
Handlungsvorschlag:

An den Zugängen sowie innerhalb des Tunnels sollte die bestehende Beleuchtung deutlich erweitert werden, um eine subjektive Sicherheit zu gewährleisten. Eine freundliche Gestaltung des Tunnels kann dies zusätzlich stärken. Um die bestehende Problematik der Vermüllung zu verbessern, sollten an den Zugängen Mülleimer angebracht werden sowie eine regelmäßige Reinigung erfolgen.

Die bestehenden Zugänge über Treppenanlagen lassen sich aufgrund der städtebaulichen Umgebung nicht barrierefrei umgestalten, dennoch sollte durch eine kontrastreiche Gestaltung der Stufen sowie beidseitige Handläufe eine möglichst barrierearme Gestaltung angestrebt werden. Für Personen mit Sehbeeinträchtigung sind taktile Leitelemente vor Treppenanlagen sinnvoll, um rechtzeitig auf die Stufen aufmerksam zu machen.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 35: Beispiel für eine freundliche Tunnelgestaltung (links) sowie eine kontrastreiche Gestaltung von Treppenanlagen (rechts)



Quelle: Planersocietät

C4 – Barrierearme Friedhofswege

Problem / Mangel: Die aktuelle Gestaltung der Friedhofswege auf dem zentral gelegenen Konzer Friedhof weist mit Blick auf die Barrierefreiheit in weiten Teilen große Defizite auf. So sind die Wege stellenweise sehr uneben und zum Teil notwendigen Treppenanlagen weisen ebenfalls schwierige Oberflächen und fehlende Handläufe auf.

Die Friedhofsanlage selbst wird insbesondere von älteren Personen häufig besucht und dient aufgrund der Lage für die umliegenden Bildungseinrichtungen auch als Wegeverbindung.

Handlungsvorschlag: Für eine möglichst barrierearme Gestaltung der Friedhofswege sollten diese mindestens 1,50 Meter breit, eben und mit rutschfesten Belägen ausgestattet sein. Lose Materialien wie Kies sind zu vermeiden, um die Nutzung mit Rollstühlen oder Gehhilfen zu erleichtern. Treppen müssen durch alternative, barrierefreie Zugänge wie Rampen ergänzt werden. Wo Treppen unvermeidbar sind, sollten sie flache Stufen, rutschfeste Beläge und kontrastreiche Markierungen aufweisen. Beidseitige Handläufe sowie ausreichend große Podeste vor und nach der Treppe erhöhen die Sicherheit. Langfristig sollte jeder Friedhofsbereich über Rampen barrierefrei zugänglich sein. Ein taktiles Leitsystem sowie kontrastreiche Randgestaltungen unterstützen sehbehinderte Menschen. Zusätzlich sind regelmäßige Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rückenlehnen und eine gleichmäßige Beleuchtung wichtige Elemente, um den Friedhof für alle zugänglich und komfortabel zu gestalten.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 36: Beispiele für eine barrierefreie Gestaltung auf Friedhöfen



Quelle: Sehnde (Hannoverschen Allgemeinen Zeitung (HAZ), links); Mettmann (Kreisstadt Mettmann, rechts)

C5 – Bushaltestelle Haus der Jugend barrierefrei ausbauen

Problem / Mangel: An der Bushaltestelle Haus der Jugend in der Wiltinger Straße bestehen beidseitig Defizite in der Ausstattung. Die Haltestelle ist weder barrierefrei gestaltet, noch stehen den Fahrgästen überdachte Wartebereiche oder komfortable Sitzgelegenheiten zur Verfügung. Dies mindert die Nutzungsfreundlichkeit und den Komfort für alle und insbesondere die Nutzungsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Handlungsvorschlag: Die Bushaltestellen Haus der Jugend sollten barrierefrei ausgebaut werden. Zentrale Elemente zur Herstellung der Barrierefreiheit sind eine zukünftige Bordhöhe der Bushaltestellen von 18 cm, um einen höhengleichen Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, die Installation von Bodenindikatoren, ausreichend Manövrierfläche für einen Rollstuhl (mind. 1,50 m zzgl. je nach Bordhöhe die Breite der Rampe von ca. 1,00 m) und der stufenlose Zugang zum Haltestellenbereich. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz erhöhen die Barrierefreiheit und den Komfort während der Wartezeiten.

Erläuterung und Hinweise: *Bis zum 1. Januar 2022 musste ein barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geschaffen werden. Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist der Fußverkehr zu beachten.*

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 37: Beispiele für barrierefreie Bushaltestellen



Quelle: Planersocietät

Weitere Einsatzorte: Bushaltestellen sind im gesamten Stadtgebiet barrierefrei auszubauen.

4.4 Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)

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

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

D1 – Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen

Problem / Mangel:

Häufig fehlt den Verursachenden von Hindernissen die Kenntnis darüber, dass sie den Fußverkehr einschränken. Insbesondere Falschparken, in den Gehweg reichendes Grün oder auf dem Gehweg abgestellte Mülltonnen schränken die Sichtfelder und die Gehwegbreite stark ein. Die Nutzbarkeit wird so meist unbewusst stark eingeschränkt und für Mobilitätseingeschränkte Personen teilweise unmöglich.

Abbildung 38: Eingeschränkte Gehwegbreite in der Goethestraße



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag:

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

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 39: Beispiel für Sensibilisierung zum Heckenschnitt (links); Beispiel für Sensibilisierung zur Barrierefreiheit (rechts)



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

D2 – Wegweisung

Problem / Mangel: In der allgemeinen Wahrnehmung ist die Option, Wege zu Fuß zurückzulegen, teils wenig präsentiert. Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger legt nur selten Wege komplett zu Fuß zurück. Häufig werden nur einzelne Ziele regelmäßig zu Fuß erreicht, z. B. der Wochenmarkt. Eine Wegweisung kann einen gewissen Informationsmangel ausgleichen und ein aktivierendes Element sein, Wege zu Fuß zurückzulegen.

Abbildung 40: Wegweisung in Konz



Quelle: Planersocietät

Handlungsvorschlag: Auf den wenigen bestehenden Wegweisern kann aufgebaut werden und diese über das Stadtgebiet ausweiten. Dabei sollten insbesondere alltägliche und touristische Ziele im Stadtgebiet ausgewiesen werden. Auch straßenunabhängige Fußwegeverbindungen, welche teilweise als ortsunkundige Person schwer auffindbar sind, sollten ausgewiesen werden. Neben der Auskunft über die Distanz ist zu empfehlen, dass eine ungefähre Gehzeit angegeben wird.

Erläuterung und Hinweise: Neben den Hinweisen auf die Ziele kann die Wegweisung auf Routen führen, die sich z. B. für zu Fuß Gehende mit rollenden Hilfsmitteln eignen. Oder es können Alternativrouten zu Steigungsstrecken bzw. Treppenanlagen ausgewiesen werden (z. B. Alternative zum Fußgängertunnel Konstantinstraße). Die Bedarfe einer Radwegweisung und einer Fußwegweisung unterscheiden sich fundamental und sollten nicht in einer Wegweisung gemeinsam beauskunftet werden.

Good-Practice-Beispiel:

Abbildung 41: Barrierefreie Wegweisung (links); Wegweisung mit Minutenangaben (rechts)



Quelle: Planersocietät

4.5 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen

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

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

Abbildung 42: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenvorschläge

Handlungsfeld Querungen (A)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Leuchtturmprojekt
A1 Bordsteine entlang der Wiltinger Straße absenken				x
A2 Barrierefreies queren an der Schillerstraße				
A3 Fußgängerfreundlicher Kreisverkehr				
A4 Fußgängerfreundlicher Knotenpunkt				x
A5 Umgestaltung des Knotenpunkts				
A6 Sicheres queren der Schillerstraße				
Handlungsfeld Verkehrssicherheit (B)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
B1 Hindernisfreie Gehwege in der Granastraße				x
B2 Sichere Wege am Parkhaus				
B3 Sicheres zu Fuß Gehen zwischen Rathaus & Brückenstraße				
B4 Geschwindigkeitsreduzierung am Haus für Kinder				
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (C)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
C1 Platz Am Markt/Rathaus aufwerten				
C2 Attraktive Fußwegeverbindung zwischen Markt und Bahnhof				
C3 Fußgängertunnel Konstantinstraße				x
C4 Barrierearme Friedhofswege				
C5 Bushaltestelle Haus der Jugend barrierefrei ausbauen				
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (D)	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	
D1 Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen		Daueraufgabe		
D2 Wegweisung				

Quelle: Planersocietät

5 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrs-förderung

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

Mit der Teilnahme am Fußverkehrs-Check ist bereits der erste Schritt zur kommunalen Fußverkehrsförderung in der Stadt Konz getan. Zukünftig sollten kommunale Ziele für den Fußverkehr erarbeitet werden. Diese könnten lauten:

- Entwicklung eines Basisnetzes mit ausreichenden Breiten
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs bei sämtlichen Straßen- und Bauvorhaben
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Reduzierung der Elterntaxis
- Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Vermeidung von Angsträumen
- 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, muss die Kommune ausreichende Haushaltsmittel bereitstellen. Im Rahmen der politischen Beratung und Beschlussfassung ist demnach die Relevanz des Fußverkehrs zu betonen. Ein **eigener Haushaltstitel** für den Fußverkehr ist bei der Umsetzung der vielen kurzfristigen Einzelmaßnahmen im Fußverkehr ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der entsprechenden Rahmenbedingungen.

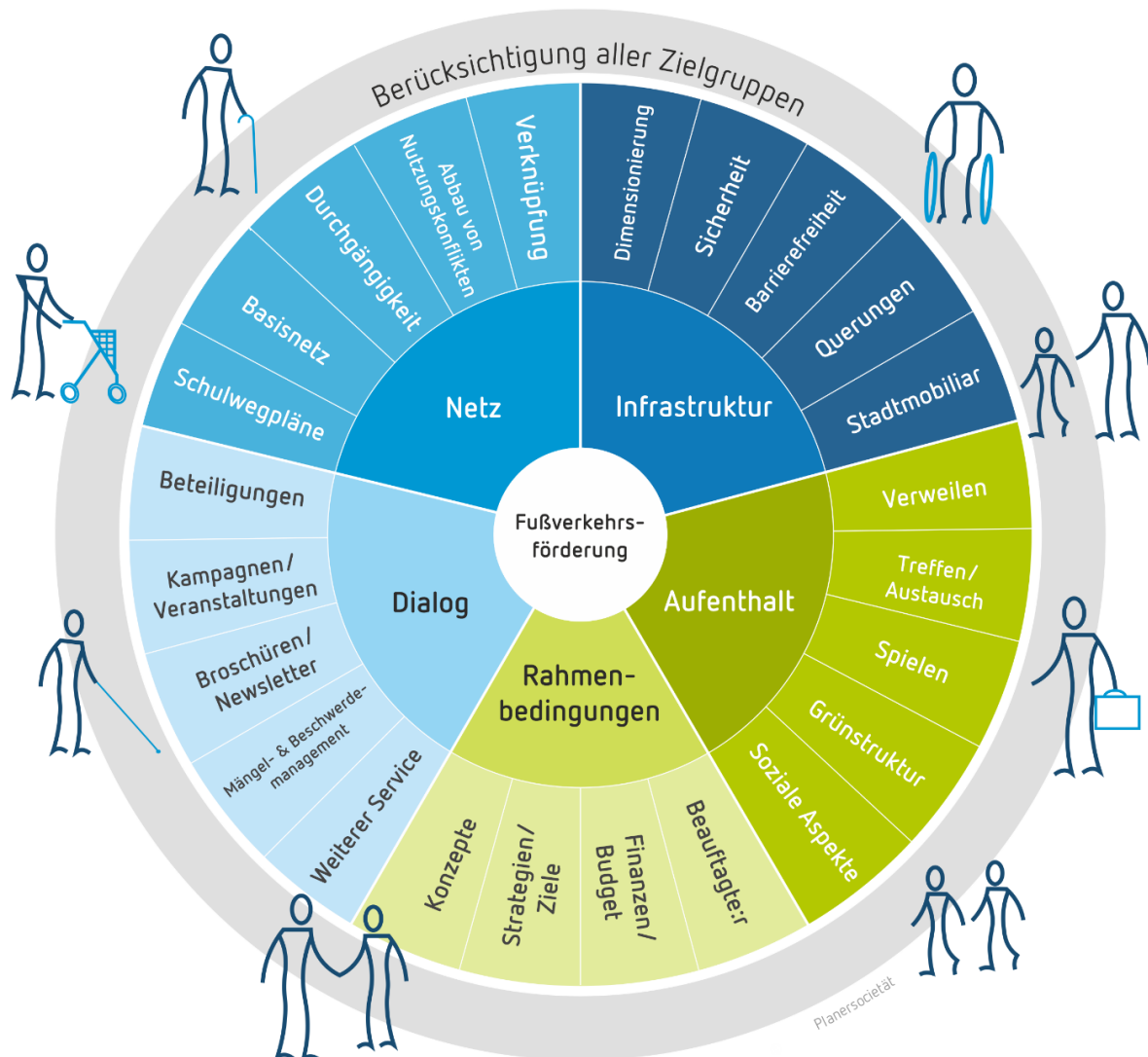
Erweitert werden können die Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrs-Checks entstanden sind, auch durch ein **politisches Grundsatzpapier Fußverkehr** (bspw. ein 10-Punkte-Plan), welcher ein strategisches Vorgehen bei der Fußverkehrsförderung etabliert. Eine systematische und umfassendere Bestandsanalyse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

Ergänzend ist auch eine Mitgliedschaft in der **Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußverkehrs-freundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz (AGFFK-RLP e. V.)** sinnvoll. Die AGFFK-RLP steht für die Förderung von Rad- und Fußverkehr, also die Verbesserung der Bedingungen für umweltfreundliche Nahmobilität, um die Anteile dieser Verkehrsformen am Modal Split dauerhaft zu steigern. Intensive interne wie externe Vernetzung, Erfahrungsaustausch, exklusive Beratung, Fortbildung und Information bieten den Mitgliedskommunen wertvolle praktische Unterstützung für die umfassende Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Nähere Informationen unter <https://www.agffk-rlp.de/>.

6 Zusammenfassung

Die Förderung des Fußverkehrs ist einerseits aufgrund der verschiedenen Handlungsfelder, andererseits aufgrund der Komplexität bestimmter verkehrlicher und gemeindestruktureller Situationen eine Herausforderung (vgl. Abbildung 43).

Abbildung 43: Vielfalt der Fußverkehrsförderung



Quelle: Planersocietät, Eigene Darstellung

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

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

Konz setzt sich für eine fußgängerfreundliche Stadtentwicklung ein, um die Sicherheit, die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern. Ziel ist es, den Fußverkehr als nachhaltige und gesunde Mobilitätsform zu stärken und gleichzeitig die Lebensqualität im Ort zu erhöhen.

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wurden verschiedene Bereiche identifiziert, in denen Verbesserungsbedarfe bestehen. Dazu zählen unter anderem:

- **Schmale Gehwege**, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und ältere Menschen problematisch sind.
- **Fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeiten**, vor allem an stark befahrenen Straßen und im Umfeld von Schulen, Senioreneinrichtungen und Bushaltestellen.
- **Barrieren im Straßenraum**, die die Zugänglichkeit und Sicherheit einschränken.

Zur Verbesserung der Situation werden Maßnahmen wie die **Verbreiterung von Gehwegen**, die **Einrichtung von fußverkehrsfreundlichen Knotenpunkten**, die **barrierefreie Gestaltung von Übergängen** sowie **verkehrsberuhigende Elemente** wie Geschwindigkeitsdisplays empfohlen.

Mit diesen Maßnahmen verfolgt Konz das Ziel, den Fußverkehr sicherer, inklusiver und attraktiver zu gestalten – für alle Generationen und Mobilitätsbedürfnisse.

7 Quellen

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

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

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

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

8 Dokumentation

Im Folgenden sind die vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Konz 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

Ort: Konzer-Doktor-Bürgersaal
Datum: 19.05.2025
Uhrzeit: 17:00 Uhr
Anwesende: 8 Teilnehmende

Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung der Teilnehmenden zum Fußverkehrs-Check 2025 übernahm Herr Bernhard Marx, Beigeordneter der Stadt Konz. Er begrüßt die Anwesenden und leitet damit die Veranstaltung ein. Maren Hinz, vom beauftragten Planungsbüro Planersocietät, begrüßt die Anwesenden und gibt einen kurzen Überblick über die Veranstaltung. Sie erklärt den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks und geht auf den Ablauf ein. Durch Fakten zum Thema Fußverkehr erläutert Frau Hinz, warum es wichtig ist sich den Fußverkehr genauer anzuschauen und welche Rahmenbedingungen das zu Fuß Gehen attraktiv machen. Abschließend erläutert Frau Hinz Handlungsfelder, die im Rahmen des Fußverkehrs-Check betrachtet werden und führt so zu der Arbeitsphase.

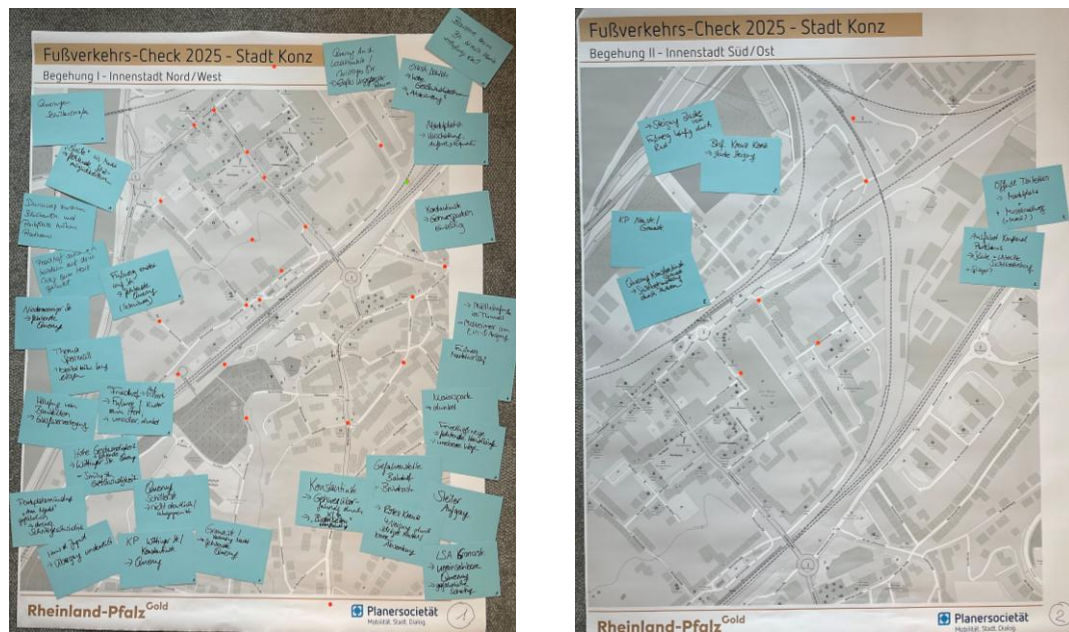
Arbeitsphase

Die Teilnehmenden des Auftaktworkshops werden aufgefordert, Themenwünsche und Problemstellung in Konz an Plakaten zu diskutieren. Ziel der Arbeitsphase ist es durch die Diskussion von Fußverkehrsthemen in Konz anhand konkreter Beispiele, Stationen für die zwei Begehungen zu identifizieren.

Zu diesem Zweck diskutiert die Gruppe gemeinsam zwei unterschiedliche Betrachtungsräume. Die Betrachtungsräume setzen sich aus dem Bereich der nord-westlichen Innenstadt sowie der süd-östlichen Innenstadt zusammen.

Die Anwesenden äußern sowohl positive als auch negative Anmerkungen zu vielen Stellen zum Thema Fußverkehr auf den Karten (siehe Tabelle 2). Aufgrund der Vielzahl der Anmerkungen ist festzuhalten, dass nicht alle Situationen im Rahmen der Begehung betrachtet werden können.

Tabelle 2: Ergebnisse der Arbeitsphase [Details siehe Anhang]



Ausblick und Abschluss

Frau Hinz bedankt sich für die Beteiligung am Auftaktworkshop und lädt zu den zwei Begehung am 23. und 24.06.2025 sowie dem Abschlussworkshop am 01.09.2025 ein. Herr Marx bedankt sich ebenfalls für die Teilnahme und verabschiedet alle Anwesenden.

8.2 Erste Begehung

Ort: Innenstadt Nord/West, Konz
 Datum: 23. Juni 2025
 Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr
 Anwesende: ca. 25 Personen

Die erste Begehung zum Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025 in Konz startet am Montag, den 23. Juni 2025, um 17 Uhr vor dem Rathaus. Die Teilnehmendengruppe umfasst rund 25 Personen, darunter Vertreter:innen der Verwaltung, Konzer Bürgerinnen und Bürger sowie eine Mitarbeiterin des Verkehrsplanungsbüros Planersocietät, die den Fußverkehrs-Check begleitet und die Begehung moderiert.

Begrüßung zur 1. Begehung des Fußverkehrs-Checks in Konz

Einleitend begrüßt Frau Hinz von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt sich sowie das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro aus Dortmund vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Routenverlauf der 1. Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen.

Abbildung 44: Routenverlauf der 1. Begehung in Konz (ca. 2,0 km)



1	Bahnhofstraße / Fußweg zum Markt	5	Mutter-Theresa-Weg / Unterführung
2	Brückenstraße / Saarstraße	6	Konstantinstraße / Goethestraße
3	Granastraße / Schillerstraße	7	Saar-Mosel-Platz / Lessingstraße
4	Granastraße / Mutter-Theresa-Weg		Rathaus / Am Markt

Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Bürger:innen sowie Mitarbeitenden der Verwaltung, diskutiert und ausgearbeitet wurde. Sowohl die heutige als auch die zweite Begehung konzentrieren sich auf die Innenstadt von Konz. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Gestaltung barrierefreier und sicherer Wege sowie exemplarische Problemstellen, die sich in ähnlicher Form auch an anderen Orten in Konz wiederfinden. Die im Rahmen des Prozesses entwickelten Maßnahmenvorschläge können daher im Nachgang des Prozesses auch auf diese übertragen werden. Frau Hinz verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion mit Protokoll und Fotos.

Begehung

Station 1: Bahnhofstraße / Fußweg zum Markt

Ausgehend vom Konzer Rathaus startet die Begehung über den angrenzenden Parkplatz und den bis zur Bahnhofstraße verlaufenden Fußweg. Am Übergang zwischen Fußweg und Bahnhofstraße wird kurz gehalten.

- Die Oberfläche des Fußweges wird von den Teilnehmenden als sehr holprig und dunkel wahrgenommen.
 - Anmerkung der Verwaltung: der gesamte Fußweg wird zeitnah ertüchtigt und in diesem Zuge auch die Brücke dauerhaft erweitert.

- Es wird angemerkt, dass der Fußweg sowohl vom Bahnhof ausgehend als auch vom Rathaus schwer zu finden sei (besonders für Ortsunkundige).
- Von den Teilnehmenden wird angemerkt, dass an der Bahnhofstraße im direkten Bahnhofsumfeld ein Leitstreifen bestehe, welcher jedoch aufgrund der Färbung schlecht sichtbar sei und teilweise darauf geparkt werde.

Abbildung 45: Fußweg zwischen Rathaus und Bahnhof



Abbildung 46: Zugang zum Fußweg vom Bahnhof Richtung Rathaus (links); Leitstreifen zur Querung an der Bahnhofstraße (rechts)



Station 2: Brückenstraße/Saarstraße

Die Route verläuft weiter entlang der Bahnhofstraße und der Brückenstraße bis zur Saarstraße. Die Gruppe macht einen Halt an der Querung der Saarstraße auf Höhe der Hausnummer 1.

- Die Umgestaltung der Brückenstraße wird von den Teilnehmenden als sehr gelungen beschrieben.
- Es wird angemerkt, dass am Übergang von der Saarstraße zum Radweg an der Saar unmittelbar an der Bordsteinabsenkung ein Poller steht, welcher besonders für Radfahrende ein Hindernis darstellt. Gleichzeitig wird dazu auch angemerkt, dass sich Radfahrende an dieser Situation teilweise rücksichtslos verhalten würden.

- Mit Blick auf die Barrierefreiheit wird die Steigung an den neugestalteten Saarterrassen als sehr steilt wahrgenommen und die unmittelbar angrenzenden Stufen als gefährlich für Rollstuhlfahrende eingeschätzt.
- Für den barrierefrei ausgebauten Übergang der Saarstraße wird ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorgeschlagen.

Abbildung 47: Umgestaltete Brückenstraße (links); Teilnehmende beim Queren der Saarstraße (rechts)



Station 3: Granastraße

Von der Saarstraße verläuft die Route entlang der Granastraße. Am Knotenpunkt Granastraße / Schillerstraße bleibt die Gruppe stehen.

- Auf Höhe des Kreisverkehrs merkt die Gruppe an, dass durch abgestellte Fahrzeuge der Gehweg in der nutzbaren breite stark eingeschränkt wird.
- Knotenpunkt Granastraße / Schillerstraße:
 - Die Grünphasen für zu Fuß Gehende am wird von den Teilnehmenden als zu kurz wahrgenommen.
 - Die für zu Fuß Gehende zurückgerückte Querung der Schillerstraße wird von den Teilnehmenden als sehr gefährlich eingeordnet, da die Autofahrer:innen den Fußverkehr erst sehr spät sehen.

Abbildung 48: Teilnehmende beim Übergang Saarstraße zur Granastraße auf Höhe des Kreisverkehrs (links); Gehweg entlang der Granastraße (rechts)



Station 4: Granastraße/Mutter-Theresa-Weg

Weiter entlang der Granastraße verläuft die Route an der Polizei- und Feuerwache sowie dem Seniorenhaus Zur Buche bis zum Fußweg Mutter-Theresa-Weg.

- Knotenpunkt Granastraße/Konstantinstraße: Die Teilnehmenden merken an, dass durch parkende Fahrzeuge (im Kreuzungsbereich) die Querung der Konstantinstraße eingeschränkt wird und insbesondere für Kinder gefährlich sei.
- Die nutzbare Gehwegbreite wird vereinzelt durch die Außengastronomie (Eiscafé und Pizzeria) eingeschränkt – dazu wird angemerkt, dass die Außengastronomie sehr begrüßt wird, jedoch darauf geachtet werden sollte, dass die Wege auch mit Rollstuhl und Kinderwagen nutzbar bleiben.

Abbildung 49: Querung der Konstantinstraße entlang der Granastraße (links); Teilnehmende auf dem weiteren Verlauf der Route entlang der Granastraße (rechts)



Abbildung 50: Eingeschränkte Gehwegbreite an der Granastraße (links und rechts)



Station 5: Mutter-Theresa-Weg/ Unterführung

Entlang des Mutter-Theresa-Weges verläuft die Route bis zur Konstantinstraße, von wo auch der Fußgängertunnel unterhalb der Bahnstrecke in Richtung Norden führt.

- Der straßenunabhängige Fußweg wird von den Teilnehmenden als positiv wahrgenommen, jedoch wird angemerkt, dass dieser nachts aufgrund der Dunkelheit nicht bzw. weniger genutzt werden würde.

- Der Fußgängertunnel wird von den Teilnehmenden insgesamt als sehr kritisch eingestuft – Gründe dafür seien die Verschmutzung, die Dunkelheit, unangenehme Gerüche sowie die nicht barrierefreien Zugänge. Auch wird angemerkt, dass Mülleimer fehlen.
 - Von Seiten der Verwaltung wird eingeordnet, dass der Tunnel mehrmals wöchentlich gereinigt werde. Die Teilnehmenden merken dazu an, dass in der letzten Zeit bezüglich des Themas Müll Verbesserungen wahrgenommen wurden.

Abbildung 51: Sitzmöglichkeit am Mutter-Theresa-Weg (links); Tunnelleingang als Verbindung der Konstantinstraße (rechts)



Station 6: Konstantinstraße/Goethestraße

Entlang der Konstantinstraße führt die Route bis zur Goethestraße, wo nochmals ein kurzer Stopp eingelegt wird.

- Es wird angemerkt, dass die Konstantinstraße bei Stau von vielen Personen als Abkürzung bzw. als Umfahrung der Lichtsignalanlage genutzt würde.
- Die Teilnehmenden merken an, dass durch Berliner Kissen hier kürzlich bereits Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angebracht wurden und durch zusätzliche Poller nun auch das Umfahren dieser weitestgehend verhindert wird.

Abbildung 52: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Konstantinstraße (links); Querungssituation am Knotenpunkt Konstantinstraße/Goethestraße



Abbildung 53: Eingeschränkte Gehwegbreiten in der Goethestraße (links); schwierige Querung der Ein-/Ausfahrt zum Kauflandparkhaus in der Goethestraße (rechts)



Station 7: Saar-Mosel-Platz/Lessingstraße

Von der Goethestraße geht die Gruppe zum Saar-Mosel-Platz. Zusätzlich wird sich auch die Ein- und Ausfahrt vom Kauflandparkhaus in der Lessingstraße angeschaut.

- Die Teilnehmenden merken an, dass auf dem Weg dorthin an mehreren Stellen Borsteinab-senkungen fehlen oder Bordsteine nicht ausreichend weit abgesenkt sind sowie Gehwege durch parkende Autos und weitere Hindernisse eingeschränkt werden.
- Die Aufenthaltsqualität auf dem Saar-Mosel-Platz wird von den Teilnehmenden als eher gering eingeordnet – es fehle an Sitzmöglichkeiten und der Platz wäre häufig vermüllt.
- Die Ein- und Ausfahrtsituation vom Kauflandparkhaus an der Lessingstraße wird von den Teilnehmenden als sehr gefährlich wahrgenommen. Die aus dem Parkhaus kommenden Autos würden überwiegend das Stoppschild überfahren und mit hoher Geschwindigkeit auf die Lessingstraße fahren. Zusätzlich wären die zu Fuß Gehenden durch die Säulen kaum oder spät sichtbar.

Abbildung 54: Ein-/Ausfahrt vom Kauflandparkhaus an der Lessingstraße (links); Blick auf den Saar-Mosel-Platz (rechts)



Endstation: Rathaus/Am Markt

Der Abschluss der Route erfolgt auf dem Vorplatz vor dem Rathaus.

- Bei der Querungshilfe über die Schillerstraße wird sich eine Bevorrechtigung für den Fußverkehr gewünscht.
- Zum Vorplatz am Rathaus merken die Teilnehmenden an, dass auf dem Platz kaum Leben wäre und insbesondere Sitzmöglichkeiten, schattige Bereiche sowie Begrünung fehle.
- Die Teilnehmenden merken an, dass es in der Innenstadt an öffentlichen Toiletten fehle.

Abbildung 55: Vorplatz am Rathaus (links und rechts)



Verabschiedung & Ausblick

Zum Abschluss erkundigt sich Frau Hinz, ob seitens der Teilnehmenden noch offene Themen oder Wünsche bestehen. Da keine weiteren Anmerkungen geäußert werden, bedankt sie sich herzlich für die engagierte Teilnahme und die wertvollen Beiträge. Sie verweist zudem auf die zweite Begehung am morgigen Dienstag, den 24. Juni um 19:00 Uhr, und lädt alle herzlich zum Abschlussworkshop am Montag, den 1. September um 17:00 Uhr im Konzer-Doktor-Bürgersaal ein.

8.3 Zweite Begehung

Ort: Innenstadt Süd/Ost, Konz

Datum: 24. Juni 2025

Uhrzeit: 19:00-21:00 Uhr

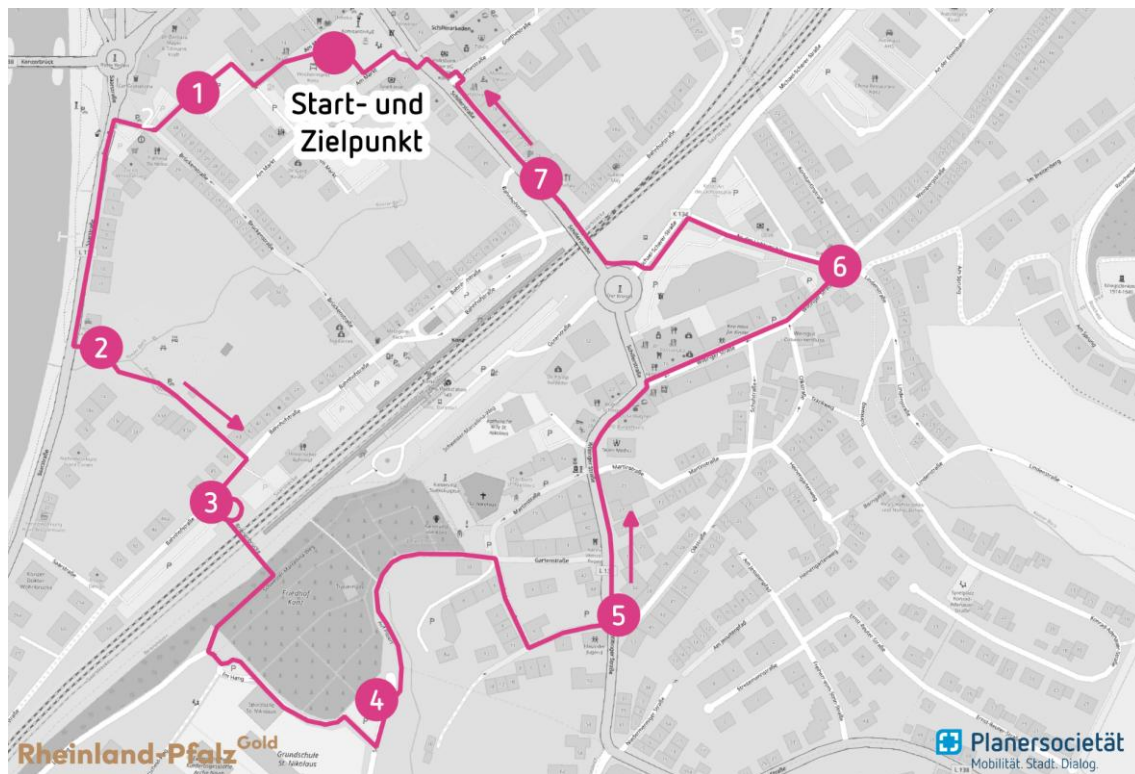
Anwesende: ca. 30 Personen

Die zweite Begehung zum Fußverkehrs-Check Rheinland-Pfalz 2025 in Konz startet am Dienstag, den 24. Juni 2025, um 19 Uhr vor dem Rathaus in Konz. Die Teilnehmendengruppe umfasst rund 30 Personen, darunter Vertreter:innen der Verwaltung, Konzer Bürgerinnen und Bürger sowie eine Mitarbeiterin des Verkehrsplanungsbüros Planersocietät, die den Fußverkehrs-Check begleitet.

Begrüßung zur 2. Begehung des Fußverkehrs-Checks in Konz

Einleitend begrüßt Frau Hinz von der Planersocietät die Teilnehmenden und stellt sich und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro aus Dortmund vor. Daran anknüpfend erläutert sie den Routenverlauf der 2. Begehung und gibt einen Überblick über die geplanten Stationen.

Abbildung 56: Routenverlauf der 2. Begehung in Konz (ca. 2,3 km)



1	Brückenstraße/Am Markt	5	Wiltinger Straße/Haus der Jugend
2	Saarstraße/Maierspark	6	Wiltinger Straße/ An der Lichtsmühle
3	Brienon-Brücke/Schwester-Marcellina-Weg	7	Schillerstraße
4	Schlesierstraße/Auf Pilsert		Rathaus/Am Markt

Zum Hintergrund des Routenverlaufs erläutert sie, dass die Route im Rahmen der Auftaktveranstaltung mit den Teilnehmenden, darunter unter anderem Bürger:innen sowie Mitarbeitenden der Verwaltung, diskutiert und ausgearbeitet wurde. Sowohl die heutige als auch die erste Begehung konzentrieren sich auf die Innenstadt von Konz. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Gestaltung barrierefreier und sicherer Wege sowie exemplarische Problemstellen, die sich in ähnlicher Form auch an anderen Orten in Konz wiederfinden. Die im Rahmen des Prozesses entwickelten Maßnahmevorschläge könnten daher auch auf diese übertragen werden. Frau Hinz verweist zusätzlich auf die Dokumentation der Diskussion mit Protokoll und Fotos.

Begehung

Station 1: Brückenstraße/Am Markt

Ausgehend vom Konzer Rathaus startet die Begehung über den angrenzenden Parkplatz in Richtung Brückenstraße. Am Übergang zur Saarstraße wird kurz gehalten.

- Die Teilnehmenden berichten, dass sie sich auf dem Verbindungsweg zwischen dem Parkplatz und der Brückenstraße häufig unwohl und nicht „berechtigt“ fühlen und die Autofahrenden teilweise keine Rücksicht auf zu Fuß Gehende nehmen.
 - Zur Besserung wird hier der Vorschlag gemacht mit einer Linie und/oder Piktogrammen den Fußverkehr hervorzuheben.
- Ausgehend von dem Verbindungsweg merken die Teilnehmenden an, dass der vorgesehene Querungsbereich der Brückenstraße eher unscheinbar ist und auch während der Begehung die meisten Teilnehmenden den direkteren Weg ohne vollständige Absenkung gegangen sind.
- Sowohl für den betrachteten Abschnitt als auch für weitere Verbindungen geben die Teilnehmenden an, dass eine einheitliche und intuitive Wegweisung in der Innenstadt fehle und besonders Ortsunkundige die straßenunabhängigen Wege und Verbindungen nicht erkennen können.

Abbildung 57: Verbindung vom Parkplatz "Am Markt" zur Brückenstraße (links); neu gestaltete Querung der Saarstraße (noch im Bau, rechts)



Station 2: Saarstraße/Maierspark

Die Route verläuft weiter entlang der Saarstraße und durch den Maierspark.

- Die Teilnehmenden bemängeln die (durch parkende Autos) stark eingeschränkte Gehwegbreite entlang der Saarstraße.
 - Die Verwaltung merkt dazu an, dass der Umbau der Saarstraße noch nicht abgeschlossen sei und der Umgang mit dem ruhenden Verkehr noch in der politischen Diskussion sei.
- Die am Maierspark umgebaute Querungshilfe der Saarstraße wird von einigen Teilnehmenden bemängelt, da sie hier einen großen Bedarf sehen und sich eine Bevorrechtigung für den Fußverkehr wünschen.
- Die Teilnehmenden merken an, dass es auf der Saarstraße häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommen würde.
- Im Maierspark betonen die Teilnehmenden, dass sich die Aufenthaltsqualität verbessert

habe, da dieser zuletzt sehr sauber und wenig vermüllt sei.

- Das ist im Maierpark oder in der unmittelbaren Umgebung keine öffentlichen Toiletten gebe, bemängeln die Teilnehmenden. Ebenfalls fehle es im Maierpark (sowie in der gesamten Innenstadt) an Spielgeräten.

Abbildung 58: Teilnehmende auf der Saarstraße (links); Maierpark (rechts)



Station 3: Brienon-Brücke/Schwester-Marcellina-Weg

Der nächste Stopp erfolgt nach dem Anstieg über die Brienon-Brücke und den Schwester-Marcellina-Weg.

- Für die Brienon-Brücke merken die Teilnehmenden an, dass auf der Brücke eine Beleuchtung fehle.
- Beim Schwester-Marcellina-Weg fällt auf, dass die Oberfläche sehr gewölbt und holprig ist.
 - Die Verwaltung berichtet dazu, dass zeitnah eine Ertüchtigung des Weges geplant sei, diese allerdings noch von anderen Bauarbeiten abhängen.

Abbildung 59: Brienon-Brücke (links und rechts)



Abbildung 60: Schwester-Marcellina-Weg (links); Wendeplatz Im Hang / Michael-Kutscheid-Weg (rechts)



Station 4 & 5: Schlesierstraße / Auf Pilsert

Über den Fußweg Auf Pilsert geht es über die Gartenstraße und die Barbarastraße bis zum Haus der Jugend.

- Auf dem Weg merken die Teilnehmenden an, dass es an mehreren Stellen (u.a. am Parkplatz am Friedhof) an Bordsteinabsenkungen fehle.
- Aufgrund fehlender barrierefreiheit kann die Gruppe nicht über den Friedhof laufen, hierzu merken die Teilnehmenden jedoch an, dass es dort häufig keine Alternativen zu Treppen gebe und die Wege teilweise sehr uneben und gewölbt seien.
- Für den Fußweg Auf Pilsert bemängeln die Teilnehmenden die fehlende bzw. unzureichende Beleuchtung und die ungeschützte steile Böschung, da besonders Kinder den Weg zwischen Schule und Betreuung nutzen.

Abbildung 61: Banner zur Ermutigung die Kinder zu Fuß zur Schule zu schicken (links); Teilnehmende auf der Gartenstraße (rechts)



Station 6: Wiltinger Straße / An der Lichtsmühle

Vom Haus der Jugend wird die Wiltinger Straße gequert und weiter vorbei am Haus für Kinder bis zum Knotenpunkt An der Lichtsmühle / Weinbergstraße / Lindenstraße gefolgt.

- Beim Haus der Jugend fällt den Teilnehmenden auf, dass das Queren der vielbefahrenen Straße trotz Mittelinsel schwierig ist und hier die Bordsteinabsenkungen fehlen.
- Auch für den weiteren Straßenverlauf merken die Teilnehmenden an, dass es häufig an absenkten Bordsteinen fehle und die Gehwegbreiten teilweise unterdimensioniert seien.
- Auf der Wiltinger Straße im Bereich des Haus der Kinder berichten die Teilnehmenden von häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen.
- Am Knotenpunkt Wiltinger Straße/An der Lichtsmühle/Weinbergstraße merken die Teilnehmenden die Dimensionierung der zu querenden Bereiche sowie die fehlenden Bordsteinabsenkungen. Hinzu komme, dass die Sichtachse teilweise vom ruhenden Verkehr zusätzlich eingeschränkt werden.

Abbildung 62: Teilnehmende entlang der Wiltinger Straße (links und rechts)



Station 7: Schillerstraße

Entlang der Straße An der Lichtsmühle und der Michael-Scherer-Straße verläuft die Route über die Schillerstraße bis zum Endpunkt vor dem Rathaus.

- Für den Kreisverkehr bemängeln die Teilnehmenden die Querungssituation und machen den Vorschlag hier Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) zu schaffen.
- Entlang der Schillerstraße merken die Teilnehmenden an, dass es an in Richtung Bahnhofstraße/Bahnhof keine Querung der Schillerstraße für zu Fuß Gehende gebe und diese aufgrund der Verkehrsstärke somit an dieser Stelle kaum zu queren wäre.
- Zum Zebrastreifen (Fußgängerüberweg) auf der Schillerstraße (Höhe Sparkassen) berichten die Teilnehmenden davon, dass dort häufig gefährliche Situation entstehen würden, da die Autofahrenden querende Personen, die vom Saar-Mosel-Platz kommen, erst sehr spät sehen.

Abbildung 63: Verbindung zwischen Saar-Mosel-Platz und Schillerstraße (links); Querung der Saarstraße zur Straße Am Markt (rechts)



Verabschiedung & Ausblick

Zum Abschluss erkundigt sich Frau Hinz, ob seitens der Teilnehmenden noch offene Themen oder Wünsche bestehen. Da keine weiteren Anmerkungen geäußert werden, bedankt sie sich herzlich für die engagierte Teilnahme und die wertvollen Beiträge. Sie erläutert, wie es nun weitergeht und lädt alle herzlich zum Abschlussworkshop am Montag, den 01. September um 17:00 Uhr im Konzer-Doktor-Bürgersaal ein.

8.4 Abschlussworkshop

Ort: Konzer-Doktor-Bürgersaal

Datum: 01.09.2025

Uhrzeit: 16:30 Uhr

Anwesende: 10 Teilnehmende

Der Abschluss-Workshop des Fußverkehrs-Checks 2025 in Konz fand am Montag, den 01.09.2025 zwischen 16:30 und 18:30 Uhr im Konzer-Doktor-Bürgersaal statt. Die Teilnehmenden setzten sich aus ca. 10 Personen zusammen, darunter Stellvertretende aus der Stadtverwaltung und lokalen Politik, Presse, Bürgerinnen und Bürger sowie das begleitende Fachplanungsbüro Planersocietät.

Vor Beginn der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit einige Fragen zur Situation für zu Fuß Gehende in Konz zu beantworten (siehe Abbildung 64).

Abbildung 64: Eingangsfragen zu Beginn des Abschluss-Workshops

Rheinland-Pfalz^{Gold} **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Herzlich willkommen zum Abschlussworkshop

Wie schätzen Sie die Situation für zu Fuß Gehende in Konz ein?

Meine Fußwege sind attraktiv.

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

Meine Fußwege sind barrierefrei.

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

Meine Fußwege sind sicher.

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

Ich gehe gerne zu Fuß in Konz.

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

Begrüßung und Präsentation

Frau Greene begrüßt als Ansprechpartnerin des Fußverkehrs-Checks bei der Stadt Konz die Anwesenden und leitet damit die Veranstaltung ein.

Maren Hinz, vom beauftragten Planungsbüro Planersocietät, begrüßt die Anwesenden ebenfalls und gibt einen kurzen Überblick über die Veranstaltung. Sie erklärt den Hintergrund der Fußverkehrs-Checks und gibt einen Überblick zu den bisherigen Veranstaltungen zum Fußverkehrs-Check. Anschließend erläutert Frau Hinz die abgeleiteten Stärken und Schwächen des Fußverkehrs in der Stadt Konz und leitet zu den Handlungsfeldern und Maßnahmenansätzen über.

Handlungsfelder & Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenansätze sind zur besseren Übersicht in die Handlungsfelder Querungen, Barrierefreiheit & Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität aufgeteilt. Frau Hinz stellt die Einzelmaßnahmen je Handlungsfeld vor, anschließend haben die Teilnehmenden die Möglichkeit Anmerkungen zu den vorgestellten Maßnahmen im Plenum zu geben oder diese auf einem Diskussionspapier festzuhalten. Die Anwesenden haben zu den Maßnahmen folgenden Anregungen:

Handlungsfeld A: Querungen

A1	Barrierefreie Querungen	- Auch bei bestehenden Querungen sollte die Ausführung nach Regelwerk geprüft werden - Zusätzlicher Vorschlag: die Querungsanlagen (z.B. Schillerstraße) könnten zusätzlich begrünt werden
A2	Fußgängerfreundliche Kreisverkehre	- Der KP an der Lessingstraße (Blaue Säule) sollte auch mit aufgenommen werden - Es wird der Hinweis gegeben, dass die aktuelle Rechtslage in RLP nicht ermöglicht, an allen Kreisverkehrsarmen einen FGÜ einzurichten
A3	Fußgängerfreundlicher Knotenpunkt	-
A4.1	Verbesserte Sichtbeziehungen und Querungsdistanzen	- die Umsetzung sollte nicht nur durch Markierungen erfolgen, sondern der Raum aufgepflastert, bepflanzt oder/und für z.B. Mülltonnen und Fahrradständer genutzt werden können - es wird der Wunsch geäußert, den Straßenraum klar zu strukturieren
A4.2	Verbesserte Sichtbeziehungen	- der Parkplatz sollte durch einen Baum (hochkronig) ersetzt werden und somit die Sichtbeziehung verbessern und den Straßenraum gleichzeitig begrünen - die Stelle sei, insbesondere seit auf der Konstantinstraße Tempo 30 erlaubt ist, sehr gefährlich
A5	Querung Schillerstraße	- eine Querungsanlage sei längst überfällig; langsame Verkehrsteilnehmende hätten häufig keine Chance die Straße zu queren - Vorschlag falls ein FGÜ nicht möglich: Linksabbieger zu Insel umbauen - Zusätzlich sollte auch die Querung der Bahnhofstraße (entlang der Schillerstraße) verbessert werden

Handlungsfeld B: Barrierefreiheit & Verkehrssicherheit

B1	Freie Gehwege in der Granastraße	- Vorschlag für die Multifunktionsflächen: Radabstellanlagen, Platz für Außengastronomie, Müll-Sammelstelle - Die Idee, Außengastronomie auf einzelnen Parkplätzen zu ermöglichen, wird positiv bewertet - Es wird der Hinweis gegeben, dass die alternative Nutzung einzelner Parkplätze durch Außengastronomie auch temporär/saisonal erfolgen könnte
B2	Sichere Gehwege am Parkhaus (Kaufland)	Eine Bodenschwelle wird befürwortet; bzgl. eines Piktogramms wird befürchtet, dass dieses eher ablenken könnte
B3	Sicheres zu Fuß Gehen	Es wird der Vorschlag gemacht, hier eher abzupflastern statt abzumarkieren
B4	Freie Gehwege in der Wiltinger Straße	-
B5	Freie Gehwege in der Goethestraße	die Konstantinstraße sollte hier mit aufgenommen werden und Parkplätze in Multifunktionsflächen umgewidmet werden
B6	Barrierefreie Bushaltestelle	Die Haltestelle sollte zusätzlich auch wettergeschützt ausgebaut werden
B7	Geschwindigkeitsreduzierung Wiltinger Straße	- Es wird die Einrichtung einer Schulzone vorgeschlagen (siehe BaWü) - Es wird der Wunsch geäußert zusätzlich auf Höhe der Kita ein Berliner Kissen einzurichten
B8	Verkehrsberuhigter Bereich Konstantinstraße	- Es wird der Hinweis gegeben, dass die Konstantinstraße kein verkehrsberuhigter Bereich mehr sei, da sie zur Fahrradstraße umgestaltet wurde - Dennoch wird sich hier gewünscht, Gehwegmindestbreiten einzuhalten und reduzierte Geschwindigkeiten sicherzustellen
B9	Deutliche Gestaltung von Hindernissen	Es wird der Hinweis gegeben, dass das Gestaltungskonzept dahingehend angepasst werden sollte

Zusätzlich wird das Thema Elterntaxen bzw. Hol- und Bringverkehre im Bereich der Schlesierstraße/Auf Pilsert (Grundschule St. Nikolaus, Ev. Kindergarten Arche Noah) diskutiert und der Vorschlag eingebracht hier eine Schulzone o.Ä. einzurichten.

Handlungsfeld C: Aufenthaltsqualität

C1	Attraktive Plätze	- Es wird der Vorschlag gemacht, die Plätze stärker zu begrünen und zu den Fassaden/Arkaden zu öffnen - Es wird der Hinweis gegeben, dass durch eine stärkere Belebung auch eine bessere soziale Kontrolle erreicht werden könnte
C2	Attraktive Fußwegeverbindungen	Es wird der Vorschlag gemacht, die Beleuchtung auf niedrige Pollerleuchten umstellen
C3	Fußgängertunnel Konstantinstraße	Der Umsetzung der Maßnahme wird zugestimmt
C4	Barrierefreier Friedhof	- Die Wege über den Friedhof sollten auch als Schul- bzw. Kitaweg betrachtet werden - Es wird der Hinweis gegeben, dass nach Möglichkeit auch Rampen angelegt werden sollten

- | | | |
|----|-------------------------------|--|
| C5 | Wegweisung für den Fußverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlich wird der Vorschlag gemacht, den Friedhof zu einem/r Park/Klimaoase umzugestalten • Zusätzlich wird der Hinweis gegeben an einzelnen Standorten Karten zur Orientierung zu ergänzen (z. B. am „Tunnelchen/Sprayertunnel“, an den Bahnhöfen) |
|----|-------------------------------|--|

Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt Frau Hinz das weitere Vorgehen vor und erläutert, dass die Maßnahmenansätze anhand der heutigen und der vorherigen Rückmeldungen finalisiert und priorisiert werden. Um die Einschätzung der Teilnehmenden mit Blick auf die Priorisierung einfließen zu lassen, werden diese gebeten, die aus ihrer Sicht fünf wichtigsten Maßnahmen zu markieren (siehe Abbildung 65). Die Ergebnisse werden anschließend in einem Abschlussbericht, welcher Ende des Jahres der Politik vorgestellt werden soll, überführt und in einem weiteren Schritt veröffentlicht.

Im Anschluss bedanken sich Frau Hinz und Frau Greene bei den Anwesenden für ihre Mitarbeit sowie die rege Diskussion. Abschließend lädt Frau Hinz die Teilnehmenden ein, den Prozess sowie das Zwischenergebnis zu bewerten (siehe Abbildung 66).

Abbildung 65: Priorisierung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden

Maßnahmentitel	Bewertung
A1 - Barrierefreie Querungen	4 Punkte
A2 - Fußgängerfreundliche Kreisverkehre	2 Punkte
A3 - Fußgängerfreundlicher Knotenpunkt	1 Punkt
A4.1 - Verbesserte Sichtbeziehungen und Querungsdistanzen	1 Punkt
A4.2 - Verbesserte Sichtbeziehungen	1 Punkt
A5 - Querung Schillerstraße	4 Punkte
B1 - Freie Gehwege in der Granastraße	1 Punkt
B2 - Sichere Gehwege am Parkhaus (Kaufland)	2 Punkte
B3 - Sicherer Fuß Gehweg	2 Punkte
B4 - Freie Gehwege in der Wiltberger Straße	2 Punkte
B5 - Freie Gehwege in der Gneihstraße	2 Punkte
B6 - Barrierefreie Bushaltestelle	2 Punkte
B7 - Geschwindigkeitsreduzierung Wiltberger Str.	1 Punkt
B8 - Verkehrsberuhigung Bereich Konstantinstraße	1 Punkt
B9 - Doppelte Gestaltung von Hindernissen	1 Punkt
C1 - Attraktive Plätze	2 Punkte
C2 - Attraktive Fußwegverbindung	1 Punkt
C3 - Fußgängertunnel Konstantinstraße	2 Punkte
C4 - Barrierefreier Friedhof	2 Punkte
C6 - Wegweisung für den Fußverkehr	1 Punkt

Abbildung 66: Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Prozess sowie dem aktuellen Zwischenergebnis des Fußverkehrs-Checks

Wie zufrieden sind Sie mit dem Prozess und dem Zwischenergebnis des Fußverkehrs-Checks?

Prozess

Zufriedenheitsskala: nicht zufrieden (links) bis zufrieden (rechts)

Zwischenergebnis

Zufriedenheitsskala: nicht zufrieden (links) bis zufrieden (rechts)

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!