



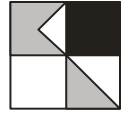
GEMEINDE MÖNSHEIM

Fußverkehrskonzept

Karlsruhe, Februar 2026

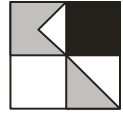
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung	1
2. Veranlassung und Ziel der Untersuchung.....	3
3. Vorgehensweise	4
4. Bestandsanalyse	7
4.1 Einwohnerdichte	7
4.2 Klassifizierte Straßen.....	7
4.3 Geschwindigkeiten	8
4.4 Radverkehr	8
4.5 Öffentliche Einrichtungen	9
4.6 Wunschliniennetz	10
4.7 Haltestellen öffentlicher Verkehr	10
4.8 Schulwege	10
4.9 Unfallanalyse.....	11
4.10 Mängel aus Ortsbegehung.....	12
5. Barrierefreiheit	14
5.1 Vorgehensweise.....	14
5.2 Barrierefreie Fußwege	19
6. Querungsstellen.....	23
6.1 Anforderungen / Einsatzbereiche	23
6.1 Überqueren der Fahrbahn	26
7. Maßnahmen	29
7.1 Maßnahmenbeschreibung.....	29
7.2 Maßnahmenpotentiale	30
7.3 Fördermöglichkeiten.....	34
8. Evaluationskonzept.....	34



ANLAGENVERZEICHNIS

1	Übersichtskarte
2	Einwohnerdichte
3	Klassifizierte Straßen
4	Geschwindigkeiten
5	Radwege
6	Radfahrer je Streckensegment
7	Öffentliche Einrichtungen
8	Wunschlinien
9	Erreichbarkeit Bushaltestellen
10	Ausstattung Bushaltestellen
11	Schulwege
12.1- 12.3	Mängelanalyse aus Ortsbegehung
13	Sitzbänke
14	Barrieren
15	Fußwege
16	Routen Kalkulation
17	Querungsstellen
18	Maßnahmenpotenziale
19.1-19.2	Maßnahmenliste
M1-M37	Maßnahmenblätter



1. Einführung

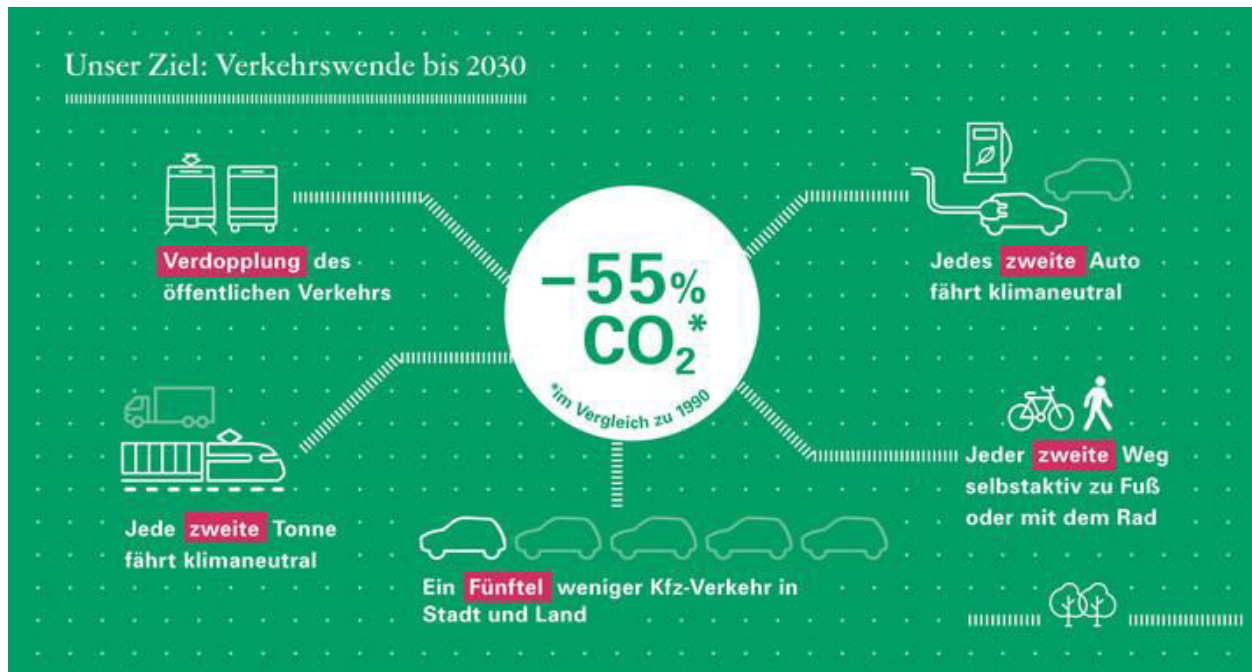
Zufußgehen ist die einfachste und elementarste Fortbewegungsart und kann daher als städtische Basismobilität verstanden werden. Neben reinen Fußwegen wird auch eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt, bei denen der Fußverkehr als Bindeglied zwischen einzelnen Verkehrsmitteln dient. Fußverkehrsförderung ist eine Voraussetzung für lebendige und urbane Ortsmitten. Zudem vermeidet Zufußgehen Exklusion und trägt somit zur Teilhabe aller Gruppen am gesellschaftlichen Leben bei.

Seit dem 24. Oktober 2020 ist die Novelle des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg in Kraft. Zentrales Element des Klimaschutzgesetzes sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2030 und 2050. Diese geben die Richtung für die Klimapolitik des Landes vor. In diesem werden klare Ziele definiert, um den Treibhausgasausstoß des Landes zu reduzieren. Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Gesamtemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um mindestens 55 % gesenkt werden. 2040 soll über eine schrittweise Minderung die Netto-Treibhausgasneutralität („Klimaneutralität“) erreicht werden. Das Klimaschutzgesetz möchte die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels begrenzen. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zu sehen, die die Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich dauerhaft senken. Die CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 sollen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden.

Um eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 zu erreichen, hat sich das Land Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs,
- jedes zweite Auto fährt klimaneutral,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten und dem Land,
- jede zweite Tonne fährt klimaneutral,
- jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

Nachstehend sind die allgemeinen Ziele 2030 hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg dargestellt:



Ziele Verkehrswende 2030 (Verkehrsministerium Baden-Württemberg)

Zur Bewältigung der Verkehrswende in Deutschland ist es ein vorrangiges Ziel der kommunalen Planung, die nachhaltige Mobilität zu fördern, wovon der Fußverkehr einen elementaren Teil darstellt. In diesem Zusammenhang zu sehen ist auch, dass die Gemeinde von Morgen mehr Lebensqualität aufweisen soll. Die Erreichbarkeit soll jedoch weiterhin bestehen bleiben, wenn nicht sogar verbessert werden. Der motorisierte Individualverkehr soll demgegenüber durch Förderung nachhaltiger Mobilitätsarten und entsprechende Stadtplanerische Überlegungen reduziert werden. Dadurch sollen insgesamt weniger Lärm und Stau in den Städten entstehen. Hierzu muss der Umweltverbund ausgebaut und seine Attraktivität erhöht werden. Zukunftsfähige Städte sollen umweltschonend mobil, lärmarm, grün, kompakt und durchmischt sein. Als Teil der nachhaltigen Mobilität fördert Zufußgehen nicht nur die Gesundheit durch die aktive Bewegung, sondern bedarf auch weniger Verkehrsflächen als der motorisierte Verkehr.

Um eine nachhaltige Verlagerung zugunsten des Fußverkehrs in Mönsheim zu erreichen, müssen durchgängige, sichere und barrierefreie Wege für Fußgänger geschaffen werden. Ein durchgängig ausgebautes Fußwegenetz kann insbesondere in urbanen Gebieten einen Teil der Verkehrsleistung vom Autoverkehr abziehen. Dies zeigt sich insbesondere darin, dass 2020 in Deutschland ca. 40 % der Pendlerwege unter 5 km Länge mit dem Pkw zurückgelegt wurden, wie aus dem Statistischen



Bundesamt hervorgeht. Dies sind Entfernungen, die realistisch betrachtet teilweise zu Fuß zurückgelegt werden können.

Grundvoraussetzung für häufigeres Zufußgehen ist die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Allgemeinen und speziell den Abbau von Konflikten und Sicherheitsdefiziten. Dabei steht vor allem die Infrastruktur insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen des Fußverkehrs im Fokus. Zudem sind die vielfältigen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Fußgänger mit einem hohen Schutzbedarf wie beispielsweise Kinder und Senioren sowie Verkehrsteilnehmende mit Mobilitätseinschränkungen.

Neben einem durchgängigen Längsverkehr ist auch eine barrierefreie Infrastruktur für Fußgänger an Querungsstellen essenziell. Zudem soll die Verknüpfung mit dem ÖPNV und mit weiteren innerstädtischen Zielorten ausgebaut werden, sodass eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fußverkehrs erfolgen kann. Mit einer steigenden Bedeutung des Fußverkehrs sollen die daraus resultierenden Chancen für eine Gemeindeverträgliche Mobilität sowie eine lebendige und attraktive Gemeinde genutzt werden. Zur Förderung des Fußverkehrs ist die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes notwendig. Beispielsweise müssen Sitzbänke in ausreichender Anzahl installiert werden, um dem erhöhten Bedarf im Fußverkehr Rechnung zu tragen.

2. Veranlassung und Ziel der Untersuchung

Entsprechend dem Auftrag auf Grundlage unseres Angebots vom 10.09.2024 ist für die Gemeinde Mönsheim als Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes ein Fußverkehrskonzept sowie ein Fußgängerquerungskonzept aufzustellen und daraus ein Maßnahmenkatalog zu entwickeln. Da das Fußgängerquerungskonzept auf das Fußverkehrskonzept aufbaut und beide miteinander verknüpft sind, wird im Weiteren nicht mehr zwischen den zwei Teilkonzepten unterschieden.

Im Rahmen des Verfahrens ist zunächst die bestehende Situation für Fußgänger in Mönsheim durch die Steuerungsgruppe „Barrierefreies Mönsheim“ zu analysieren und Mängel bezüglich des baulichen Zustands, Behinderungen oder gar Gefährdungen darzustellen. In einem weiteren Schritt wird für Mönsheim ein Fußverkehrskonzept erstellt, in dem innerörtlichen Routen und maßgebliche Ziele berücksichtigt werden und ein sinnvolles Netz von örtlichen Fußwegewegeverbindungen definiert wird. Dabei sind auch optimale Sichtverhältnisse an Querungsstellen sicherzustellen. Für Konfliktstellen werden zusätzlich Maßnahmenvorschläge entwickelt.



Aus der Verknüpfung von Analyse und Fußverkehrskonzept ergeben sich erforderliche Maßnahmen zur Verringerung von Gefährdungspotentialen oder Optimierungen für den Fußverkehr, die in einzelnen Maßnahmen in einem Katalog dargestellt werden. Der Fußverkehr soll durch diese Maßnahmen gefördert, ausgeweitet und attraktiv gestaltet werden. Die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit sollen dabei insbesondere deutlich verbessert werden.

Folgende grundsätzliche Qualitäten im Fußverkehr sowie Ziele zur Fußverkehrsförderung wurden im Weiteren beachtet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit – Vision Zero,
- Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs,
- Barrierefreiheit, Teilhabe,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Verbesserung der Quermöglichkeiten über hochbelastete Straßenzüge,
- Integration der Haltestellen in das Fußverkehrsnetz,
- Reduzierung der Geschwindigkeiten des MIV zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer,
- Vorschläge zum Umbau von Konfliktstellen zur Reduzierung der Länge von Querungen im Fußverkehr,

Insbesondere wurde bei der Erarbeitung der integrierten Fußwegenetzkonzeption der Alltags- und Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen in Haupt- und Nebennetz differenziert sowie mögliche Schwerpunktrouten im Freizeit- und Alltagsnetz dargestellt. Zu diesem Netz gehören auch verstärkt Schulwege. Zudem sollen im Fußverkehrskonzept auch Zielindikatoren für die im Leitbild genannten Zielbereiche festgelegt werden. Zielkonflikte werden aufgezeigt und wie damit umgegangen werden kann. Zudem werden potenzielle Synergieeffekte städtebaulicher und verkehrsmittelübergreifender Planungen im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt und die entsprechenden Auswirkungen auf die Fußverkehrskonzeption abgeleitet.

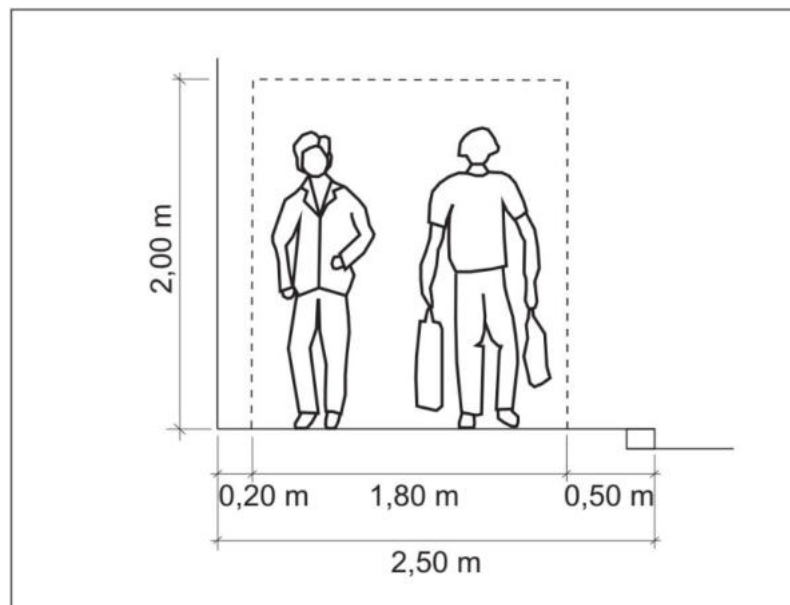
3. Vorgehensweise

Ein relevanter Punkt zum Erreichen der Klimaziele ist insbesondere die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume. Bezogen auf den Fußgängerverkehr können hierfür großzügig dimensionierte Gehwege, ausreichend Querungshilfen oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit den zuvor genannten Punkten einhergeht, genannt werden.



Entsprechend der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sollten Gehwege eine Breite von 2,50 m aufweisen. Die Zusammensetzung dieser Breite ergibt sich durch Addition der Begegnungsfläche zweier Personen sowie den Sicherheitsabständen zu Straßen und Hauswänden.

Die entsprechende Vermaßung kann nachstehender Abbildung entnommen werden.



Regelbreite Straßenraum (RASt 06, S.75, eigene Darstellung)

Um Fußverkehrswege barrierefrei zu gestalten, ergeben sich weitere Anforderungen an die Gehwege. Diese sind entsprechend RAST 06:

- „Anlage von hindernisfreien, taktil und visuell abgesetzten Gehwegbereichen, mit wenigen Richtungsänderungen, die taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein sollen,
- geringe Neigungen (0,5 % bis maximal 3,0 %) (gesamte Schrägneigung, z. B. an Grundstücksausfahrten mit Gehwegabsenkung),
- Absenkung der Borde an Querungsstellen auf 0 cm bis 3 cm,
- Anbringung von taktilen Hilfen wie Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungsstreifen,
- Anlage von Orientierungshilfen und Aufmerksamkeitsfelder als leitende und warnende Hilfe auf wichtige Elemente des Straßenraums, wie Querungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel, Sitzgelegenheiten oder Fahrradständer,
- Anlage von Ruhebänken in angemessenen Abständen.“



Neben der Umsetzung der Barrierefreiheit müssen auf den entsprechenden innerstädtischen Hauptrouten ausreichend breite Verkehrsflächen für den Fußverkehr entstehen.

An Querungen und Einmündungen müssen die erforderlichen Sichtdreiecke eingehalten und, sofern erforderlich, der ruhende MIV reglementiert werden. Zudem müssen über Hauptverkehrsstraßen weitere Querungshilfen untersucht und geschaffen werden.

Auf Gehwegparken muss besonders geachtet werden. Dies kann prinzipiell nur dort erlaubt werden, wo ausreichend breite Gehwege zur Verfügung stehen und der notwendige Bedarf nicht alternativ abgedeckt werden kann. Eine Gehwegbreite von mindestens 1,60 m sowie eine ausreichende Restfahrbahnbreite von 3,05 m ist zudem sicherzustellen. Diese ist für Rettungsfahrzeuge erforderlich. Eine entsprechende Freigabe sollte nur in absolut erforderlichen Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden.

Zur Förderung des Fußverkehrs ist zudem die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes notwendig. Sitzbänke müssen in ausreichender Anzahl installiert werden, um dem erhöhten Bedarf im Fußverkehr Rechnung zu tragen.

Zudem steht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf dem Hauptstraßennetz im direkten Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger.

Grundsätzlich zielen die entwickelten Maßnahmen für den Fußverkehr auf eine barrierefreie und sichere Führung, den Ausbau von Querungsstellen sowie das Verbreitern der Gehwege ab. Die Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr ordnen und kontrollieren und dadurch die Gehwege freihalten, sind in den weiteren Teilberichten dargestellt.

Sämtliche genannten Punkte werden durch eingehende Analysen, wie z.B. Ortsbegehungen, Auswertung von Unfallereignissen, Sichtung vorhandener Planunterlagen, sowie von Online-Kartenmaterial untersucht und entsprechend den identifizierten Mängeln geeignete Maßnahmen entwickelt.



Dabei wurden auch die folgenden weiteren thematischen Schwerpunktanalysen durchgeführt:

- Barrierefreiheit,
- Ortsmittestraßenumgestaltung,
- Nutzungskonflikte,
- Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen,
- Synergien mit dem öffentlichen Verkehr und Sharingangebote,
- Qualität der Wege und Netze, subjektives Sicherheitsempfinden, Barrierefreiheit
- Ungenügende Gehweg- und Radwegbreiten,
- fehlende oder mangelhaft ausgeführte Querungsanlagen,
- städtebauliche Integration,
- Sitzmöglichkeiten und Ausstattung mit Spielgeräten / Spielmöglichkeiten.

4. Bestandsanalyse

4.1 Einwohnerdichte

Ein Übersichtslageplan der Gemeinde Mönsheim ist in **Anlage 1** dargestellt. Die Gemeinde zählt derzeit rund 2.900 Einwohner. Die räumliche Verteilung der Bevölkerungsdichte ist in **Anlage 2** dargestellt. Aus der Darstellung geht hervor, dass insbesondere im Bereich um den Marktplatz eine hohe Einwohnerdichte vorliegt. Auch das nordwestlich gelegene Wohngebiet entlang der Ringstraße sowie das nordöstliche Wohngebiet im Bereich Spreuerberg- und Lindenstraße zeichnen sich durch eine hohe Konzentration an Wohnbevölkerung aus. In den Randbereichen der Gemeinde hingegen ist die Einwohnerdichte gering, was vor allem auf dort vorherrschende andere Nutzungsarten als Wohnen zurückzuführen ist.

Es ist anzunehmen, dass in Bereichen einer höheren Einwohnerdichte auch eine höhere Dichte an zugelassenen Fahrzeugen auftritt und dort trotz privater Parkmöglichkeiten auch höhere Auslastungen im öffentlichen Parkraum auftreten können, da nicht alle privaten Stellplätze genutzt werden oder einige Haushalte nur einen privaten Stellplatz zur Verfügung haben und ihr Zweit-/Drittfahrzeug auf der Straße abstellen.

4.2 Klassifizierte Straßen

Das Straßennetz der Gemeinde Mönsheim setzt sich aus Landesstraßen, Kreisstraßen sowie umklassifizierten Gemeindestraßen zusammen. Von der Gesamtlänge entfallen rund 9,5 km auf Landesstraßen und etwa 6,5 km auf Kreisstraßen. Der Verlauf der



klassifizierten Straßen ist in **Anlage 3** dargestellt. Das Hauptverkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr konzentriert sich im Wesentlichen auf die klassifizierten Straßen L 1177, L 1134, K 4568, K 4569 und K 4578. Die Landesstraße L 1177 verbindet Mönsheim westlich mit der Nachbargemeinde Wurmberg und östlich mit der Gemeinde Weissach. Die L 1134 stellt die Verkehrsachse in nördlicher Richtung nach Wiernsheim sowie in südlicher Richtung nach Heimsheim dar. Die Kreisstraße K 4568 schafft eine Anbindung an die westlich gelegene Gemeinde Wimsheim. Im Südosten gewährleistet die K 4569 die Verbindung nach Flacht, während die K 4578 den Zugang zur östlich gelegenen Ortschaft Iptingen ermöglicht.

4.3 Geschwindigkeiten

Eine Analyse der Geschwindigkeiten in Mönsheim ergab, dass der Großteil der innerörtlichen Straße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen ist, was ca. 41 % des gesamten Netzes in Mönsheim entspricht. Auf 1 % der Strecken gilt eine Geschwindigkeit von < 30 km/h (verkehrsberuhigte Bereiche und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche). Ca. 10 % der Strecken erlauben eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Mit 70 – 80 km/h dürfen ca. 19 % der Strecken und mit 100 km/h ca. 29 % des Straßennetzes befahren werden. Dies geht aus der **Anlage 4** hervor.

4.4 Radverkehr

Das bestehende Radverkehrsnetz der Gemeinde Mönsheim gliedert sich im Wesentlichen in drei Hauptachsen: Im Norden verläuft eine Verbindung in Richtung Wiernsheim entlang der Landesstraße L 1134, im Osten führt eine Achse entlang der L 1177 nach Weissach, und im Südwesten bestehen Verbindungen entlang der Kreisstraße K 4568 in Richtung Wimsheim bzw. Friolzheim. Trotz dieses Grundgerüsts weist das Radverkehrsnetz deutliche Lücken auf. Insbesondere ist die Verbindung nach Heimsheim im Bereich der Leonberger Straße nicht für den Radverkehr geeignet. Auch im nordwestlichen Gemeindegebiet bestehen Abschnitte mit unzureichender Radverkehrsinfrastruktur. Eine kartografische Darstellung der vorhandenen Radwege ist in **Anlage 5** enthalten.

Die Gemeinde Mönsheim ist eine von 2.886 Kommunen in Deutschland, die seit ein paar Jahren bei der Aktion STADTRADELN mitmachen. Dabei werden in einem Zeitraum von 3 Wochen einmal pro Jahr möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Aus der 3-wöchigen Aktion konnten für Mönsheim getrackte Radverkehrsdaten aus dem Sommer 2020 ausgewertet werden, die die Anzahl an Radfahrenden pro



Streckensegment aufzeigen. Obwohl die Anzahl an Radfahrenden auf den Streckenabschnitten nicht repräsentativ ist, da nur Teilnehmende mit in der App laufendem GPS-Tracker dargestellt werden, ergibt sich dennoch ein aussagekräftiges Bild, da deutlich wird, welche Streckenabschnitte häufig genutzt wurden. Es kann davon ausgegangen werden, dass auf den viel befahrenen Abschnitten auch viele Radfahrer fahren, die nicht über STADTRADELN getrackt wurden.

Die am stärksten frequentierte Radverkehrsverbindung verläuft durch Mönsheim zwischen Wimsheim und Iptingen. Dabei wird überwiegend die Strecke über die Wimsheimer Straße, Pforzheimer Straße und Iptinger Straße genutzt. Auch die Leonberger Straße in südlicher Richtung erfreut sich hoher Nutzung, insbesondere als Verbindung zu den Ortschaften Heimsheim und Flacht. Darüber hinaus wird das Wegenetz im östlich vor dem Porsche-Werk gelegenen Feldbereich von zahlreichen Radfahrenden in Anspruch genommen. Eine Darstellung der im Rahmen von STADTRADELN erfassten Radverkehrsdaten ist in **Anlage 6** enthalten.

4.5 Öffentliche Einrichtungen

Im Rahmen von Ortsbegehungen wurden als Zielorte für Fußgänger wichtige Einrichtungen wie Einzelhandel, Ärzte, Apotheken, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc. erhoben. Diese sind für die Gemeinde in der **Anlage 7** verortet. Es ergibt sich hieraus, dass sich die meisten Einrichtungen in unmittelbarer Nähe des Marktplatzes befinden. Neben der öffentlichen Einrichtung (örtliches Rathaus), liegen mehrere Einkaufsmöglichkeiten zur Nahversorgung, sowie Restaurants ebenso im Zentrum der Gemeinde. Ergänzt wird das Angebot der Gemeinde durch verstreut liegende Sportanlagen, Spielplätze und Gesundheitseinrichtungen.

In Mönsheim sind mehrere Bildungseinrichtungen angesiedelt. Neben einer Grund- und Hauptschule, sowie einem Kindergarten im Westen der Gemeinde, liegt auch ein weiterer Kindergarten in der näheren Umgebung des Marktplatzes. Das bedeutet, dass in Mönsheim Schulwege zu Fuß zurückgelegt werden können und nicht zwingend andere Verkehrsmittel notwendig sind.

Im Weiteren soll die Erreichbarkeit der Einrichtungen – insbesondere bei hohem Aufkommen wie z.B. bei Supermärkten – für den Fußverkehr verbessert und sicher gestaltet werden, worauf bei der Entwicklung von Maßnahmen geachtet wurde.



4.6 Wunschliniennetz

Durch die Verbindung der Ziel- und Quellorte können sogenannte Wunschlinien dargestellt und damit wichtige Hauptachsen des Fußverkehrs erkannt werden. Das regionale Wunschliniennetz für die Gemeinde Mönsheim ist in **Anlage 8** dargestellt. Durch eine anschließende Gegenüberstellung der aktuell vorhandenen Fußrouten und der Karte mit Wunschlinien können fehlende Fußwegeverbindungen oder deren Bedeutung abgeleitet und ggf. Maßnahmen ergriffen werden.

4.7 Haltestellen öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Nahverkehr in Mönsheim umfasst mehrere Buslinien mit insgesamt 14 Haltestellen im Gemeindegebiet. In der **Anlage 9** sind die Haltestellen für die Gemeinde dargestellt. Die Erreichbarkeiten der Haltestellen wurden ebenfalls in 300 m-Radien für Bushaltestellen dargestellt. Es ergibt sich hieraus, dass überwiegend alle bebauten Gebiete der Gemeinde eine sehr gute Abdeckung durch den öffentlichen Verkehr aufweisen und somit die Fußwege zu den entsprechenden Haltestellen von besonderer Bedeutung sind. Lediglich im westlichen Wohngebiet der Gemeinde zeigen sich teilweise kleinere Lücken in der Erschließung, die jedoch nur bedingt Auswirkungen auf das Fußverkehrs- und Fußgängerquerungskonzept haben. Zudem sind in der **Anlage 10** die Ausstattung aller Haltestellen im Gemeindegebiet dargestellt, wobei besonderer Wert auf die Ausstattung mit Bänken gelegt wurde, die als Ruhebereich für Fußgänger von besonderer Bedeutung sind. Hierauf wird im Weiteren noch näher eingegangen.

4.8 Schulwege

Das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (LGL) stellt mit dem Schulwegplaner ein digitales WebGIS-Tool bereit, das die sichere Schulwegplanung unterstützt. Schülerinnen und Schüler erfassen darin ihre täglichen Schulwege sowie vorhandene Gefahrenstellen, während Schulen und Kommunen die Daten auswerten und empfohlene Geh- und Radschulwege ableiten. Ziel ist es, unter Einbindung weiterer Akteure wie Eltern, Polizei und Verkehrsplaner die Schulwegsicherheit nachhaltig zu verbessern.

Im Rahmen des Projekts hatten auch die Schülerinnen und Schüler der Appenbergsschule in Mönsheim die Möglichkeit, ihre Schulwege mithilfe des digitalen Schulwegplaners Baden-Württemberg zu erfassen und zu dokumentieren. Der aus dem Tool exportierte Schulwegeplan ist als **Anlage 11** beigelegt.

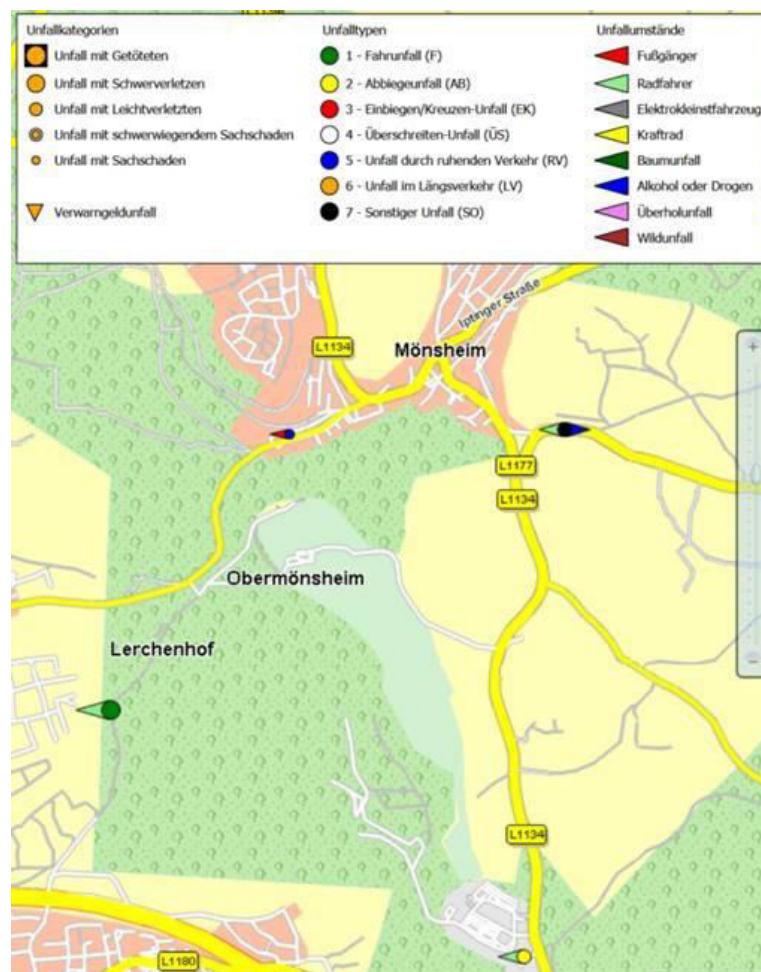


Aus der Darstellung geht hervor, dass die Schüler aus dem östlichen Gemeindegebiet überwiegend der Pforzheimer Straße in Richtung Schule folgen. Die Schülerinnen und Schüler aus dem westlichen Gemeindebereich nutzen größtenteils die Ulmenstraße bis zur Einmündung in die Appenbergstraße. Von dort verlaufen die Schulwege über verschiedene Routen durch das nördlich gelegene Waldgebiet bis zur Schule.

Die dokumentierten Schulwege fließen maßgeblich in die Erarbeitung der Maßnahmen und die Ausgestaltung des Gesamtkonzepts ein und werden bei der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.

4.9 Unfallanalyse

Vom Polizeipräsidium Pforzheim wurden die Unfalldaten mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung in Mönsheim der Jahre 2022 bis 2024 zur Verfügung gestellt. Die Unfallsteckkarte dieser Unfälle kann nachstehender Abbildung entnommen werden.



Unfallsteckkarte Mönsheim 2022-2024 (Polizeipräsidium Pforzheim)



Es zeigt sich, dass im angegebenen Dreijahreszeitraum in Mönsheim vier Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung erfasst wurden. Dabei wurden Kleinst-unfälle in der Grafik nicht berücksichtigt. Unter Berücksichtigung von Kleinstunfällen und Unfälle mit ausschließlicher Kfz-Beteiligung ergeben sich im Zeitraum von 2022 bis 2024 188 Unfälle, die polizeilich erfasst wurden, entsprechend durchschnittlich 63 Unfälle pro Jahr, wobei sich, wie bereits erwähnt ein Großteil der Unfälle auf den Kfz-Verkehr. Dies geht aus der nachstehenden Abbildung der Unfallorte mit Personenschaden 2023, entnommen aus dem Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder hervor.



Unfallorte mit Personenschaden 2023 (Unfallatlas, statistische Ämter des Bundes und der Länder)

4.10 Mängel aus Ortsbegehung

Im Zuge einer Ortsbesichtigung wurden sämtliche für den Fußverkehr relevanten Wegverbindungen systematisch begangen, um bestehende Problemstellen und infrastrukturelle Mängel zu identifizieren. Die festgestellten Defizite weisen eine große



Bandbreite auf – von unzureichenden Sichtverhältnissen bis hin zu vollständig fehlenden Gehwegenanlagen.

Alle im Rahmen der Begehung dokumentierten Mängel sind in den **Anlagen 12.1** bis **12.3** dargestellt. Die daraus abgeleitete Analyse bildet eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

In der **Anlage 12.1** sind die bei einer ersten Ortsbegehungen festgestellten Mängel verortet. Dabei wird in erster Linie auf die Infrastruktur selbst eingegangen. Hier sind beispielsweise Stellen eingezeichnet, an denen der Zustand der Straßen bzw. der Gehwege unzureichend sind, was demnach zu einem erhöhten Sturzrisiko führen kann. Darüber hinaus sind hier auch die Erkenntnisse zur Barrierefreiheit aufgetragen. Entsprechend geht hervor, dass in Mönsheim an vielen Stellen im gesamten Gemeindegebiet keine barrierefreien Wegeverbindungen vorzufinden sind. Dies kann unter anderem auf das Fehlen von taktilen Leiteinrichtungen oder zu hohen Bordsteinen, die das Überqueren einer Straße für Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen erschweren. Dem Mängelplan können zudem weitere Konfliktstellen, wie unsichere Kreuzungs-bereiche, fehlende, zu schmale oder endende Gehwege oder fehlende Infrastruktur wie Beleuchtung oder Sitzgelegenheiten entnommen werden.

Die **Anlage 12.2** beinhaltet überwiegend Vermaßungen von Gehwegen, Fahrbahnen oder Durchgangsbreiten zwischen Pfosten. Aus der Anlage geht hervor, dass an einigen Stellen, wie z.B. vor dem Fußgängerüberweg in der Leonberger Straße, Mauern zu eng gesetzt sind, um zwischen diesen mit Rollstuhl oder Kinderwagen hindurchzukommen. Zudem sind weitere Mängel, die bei der Ortsbegehung identifiziert werden konnten, im Plan verortet. Hierfür kann zum Beispiel eine Sichtbehinderung im Zuge der Pforzheimer Straße angegeben werden, die durch die Verkehrsschilder am Fahrbahnteiler die Sicht querender Fußgänger auf den Kfz-Verkehr erschweren.

Ein gravierender Mangel in Mönsheim sind fehlende Gehwege. Diese sind in der **Anlage 12.3** verortet und können im gesamten Gemeindegebiet festgestellt werden. Insbesondere das westliche Wohngebiet zwischen Lehmgrube und Waldstraße Straße weist nahezu durchgehend nur einseitige oder zu schmale Gehwege (gestrichelte Linie) auf. Im Zuge der Ringstraße, Badstraße, Bergstraße, Wimsheimer Straße. und in Teilen der alten Wiernsheimer Straße östlich vom Kreisverkehr stehen keine Gehwege zur Verfügung. Gleiches gilt auch für die Spreuerbergstraße und Teile der Gartestraße und bei der Ölschläge im Osten der Gemeinde.



5. Barrierefreiheit

5.1 Vorgehensweise

Mobil zu sein bedeutet auch am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dies wirkt sich auf das gesamte Leben der Bevölkerung aus, da nur dann Menschen zur Arbeit kommen, Kinder in die Schule oder Kita begleitet werden oder diverse Besuche gemacht werden unter der Voraussetzung, dass man mobil ist. Damit eine Teilhabe für alle Menschen möglich ist, muss die Barrierefreiheit, gerade im Verkehrssektor, von Beginn an mitbedacht, geplant und umgesetzt werden. Mit der Ratifizierung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, auch UN-Behindertenrechtskonvention oder UN-BRK genannt, hat sich Deutschland unter anderem dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen.

Dies bedeutet, dass bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel nach Maßgaben der geltenden Rechtsvorschriften grundsätzlich barrierefrei zu gestalten sind.

Barrierefreiheit ist in diesem Zusammenhang die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.

Die DIN-Norm 18040 -Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen Teil 3, öffentlicher Verkehrs- und Freiraum- beschreibt, unter welchen Voraussetzungen bauliche Anlagen im Verkehrs- und Freiraum als barrierefrei gelten und stellt somit eine wichtige Grundlage für verantwortliche Planende und Umsetzende dar.

Folgende Grundprinzipien sollten bei einer barrierefreien Gestaltung der Umgebung stets beachtet werden:

- Das Fuß-/ Radprinzip besagt, dass alle öffentlich zugängliche Bereiche, die gehend erreicht werden können, auch rollend (z. B. mit einem Rollstuhl oder Rollator) erreichbar sein müssen.



- Wenn Menschen nicht oder nur eingeschränkt hören oder sehen können, müssen sie Informationen über einen anderen Sinn aufnehmen. Bei der Informationsvermittlung ist dabei stets das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden, bei dem immer mindestens zwei oder drei Sinne hören, sehen und tasten angesprochen werden.
- „Keep it short and simple“ (KISS) heißt so viel, wie „drücke es kurz und einfach aus“. Das KISS-Prinzip soll Planende daran erinnern, dass Informationen, aber auch geplante Wegeführungen möglichst kurz und leicht verständlich sein sollten.

Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, benutzen in erster Linie die Gehwege. Hier müssen Hindernisse wie Stufen, hohe Steigungen und Gefahrenstellen vermieden und zur Orientierung für Blinde und Sehbeeinträchtigte Menschen Hilfen angeboten werden.

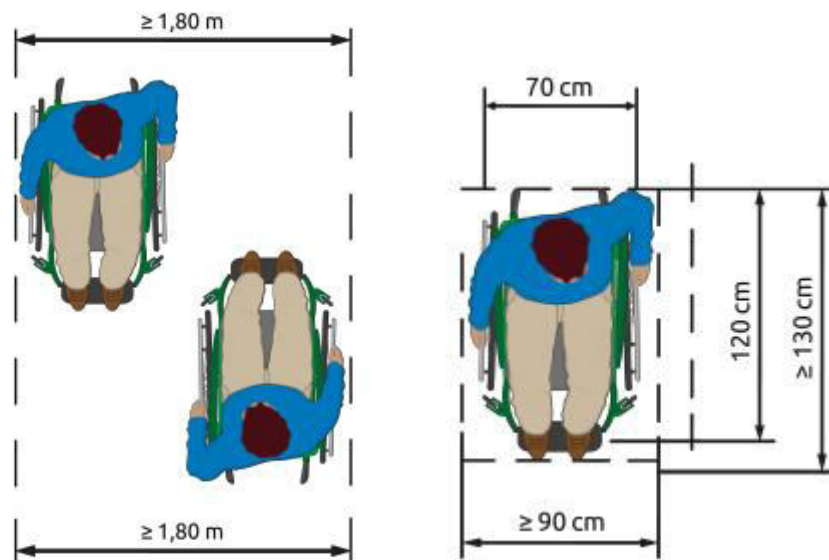
Folgende Grundanforderungen sollten bei den grundsätzlichen Planungen beachtet werden:

- Planung stufenloser Wegekette,
- nutzbare Gehwegbreite -mindestens 1,80 m, zusätzlich Sicherheitszuschläge 20 cm zur Bebauung, 50 cm zur Fahrbahn – somit Gehwegbreite im Straßenraum 2,50 m,
- lichte Durchgangsbreite an unvermeidbaren Engstellen mindestens 90 cm,
- lichte Höhe von mindestens 2,25 m,
- ebene und erschütterungsarme Oberfläche berollbar und rutschhemmend,
- Muldenrinnen dürfen nicht zu tief sein,
- nutzbare Gehwegbreite frei von Einbauten,
- Längsneigung maximal 3 %; bis zu 6 %, wenn jeweils noch maximal 10 m Zwischenpodeste zum Aus- und Abbremsen vorhanden sind,
- Planung von Alternativen bei größeren Längsneigungen,
- maximale Querneigung von 2 %; maximal 2,5 %, wenn keine Längsneigung vorhanden ist,
- Gehwegbegrenzungen für Menschen, die einen Langstock benutzen bzw. als Orientierungshilfe dienen können, niveaugleiche Radwege sollten vom Gehwegbereich nicht nur visuell, sondern auch taktil kontrastreich abgegrenzt werden.



Beispiel Gehweg Engstelle in Mönshheim (Eigene Darstellung)

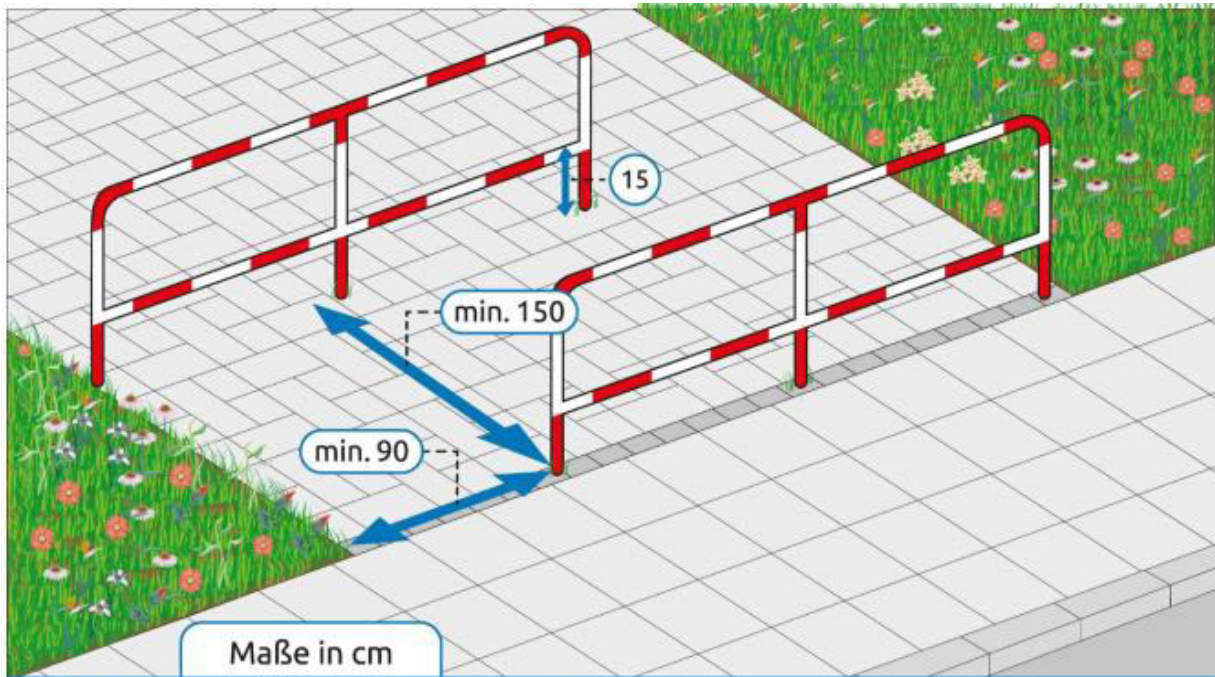
Nachstehendes Schaubild, Quelle: Leitfaden zur Barrierefreiheit – Bauen für alle in Verkehr und Freiraum, Land Nordrhein-Westfalen, zeigt die grundsätzlichen Bedarfe an Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrende.



Maße eines Rollstuhls und notwendige Größe von Bewegungsflächen (Leitfaden zur Barrierefreiheit, NRW)



Weitere Anforderungen an das Fußverkehrsnetz sind zudem bauliche Anforderungen Umlaufschranken, die Zugangsbreiten von mindestens 90 cm haben sollten, wobei der Abstand der Schrankenelemente mindestens 1,50 m betragen sollte. Diese müssen auch taktil erfassbar sein, z. B. durch eine Tastleiste auf einer Höhe von 15 cm und visuell kontrastreich gestaltet sein.



Visuell kontrastreiche Umlaufschranken (Leitfaden zur Barrierefreiheit, NRW)

Zudem sollte auf den Hauptrouten des Fußverkehrs mindestens alle 300 m eine Sitzgelegenheit vorhanden sein. Dabei können auch Sitzgelegenheiten von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Mauern oder ähnliches einbezogen werden. In der **Anlage 13** ist so weit aus den zur Verfügung stehenden Daten auslesbaren Sitzbänke in Mönshheim dargestellt. Es zeigt sich, dass im Gemeindezentrum um den Marktplatz von Mönshheim eine sehr gute Abdeckung mit Sitzbänken vorliegt, wohingegen in den Randbereichen teilweise nicht ausreichend Bänke zur Verfügung stehen. Hierauf sollte beim Ausarbeiten der Routen und Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit ebenfalls geachtet und zusätzliche Sitzgelegenheiten realisiert werden.



Bodenindikatoren unterstützen blinde und sehbeeinträchtigte Menschen bei der Orientierung. Die DIN 32984 -Bodenindikatoren im öffentlichen Raum- regelt Maße, Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten von Bodenindikatoren. Bodenindikatoren sollten sparsam verwendet werden, jedoch so viel, wie möglich und so wenig, wie möglich. Bei der baulichen Gestaltung der Haupt- und Nebenrouten sowie Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum muss darauf geachtet werden, dass die entsprechenden Bodenindikatoren, wie Leitstreifen, Begleitstreifen und Abzweigefelder richtlinienkonform gestaltet werden. Gleiches gilt für Aufmerksamkeitsfelder und Auffindestreifen mit Rippenplatten für allgemeine Ziele oder für Querungsstellen und Sperrfelder für Nullabsenkungen an Querungsstellen.



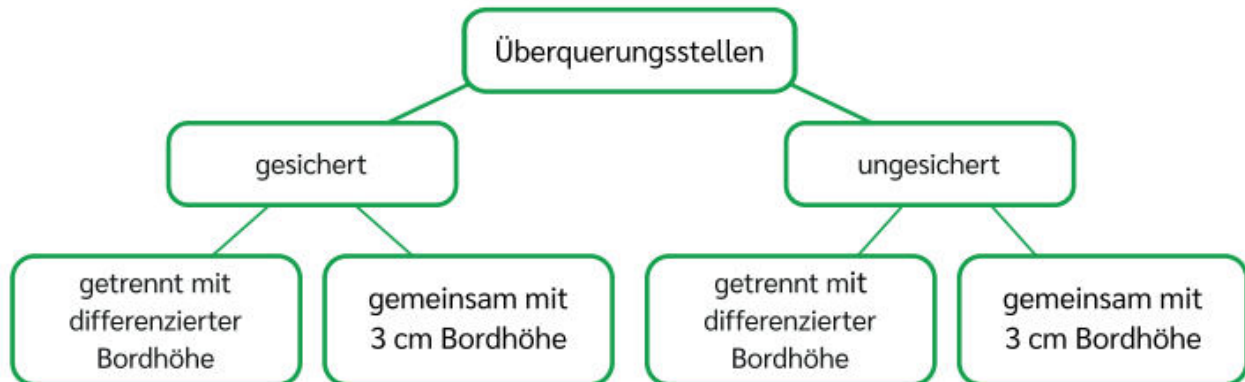
Fehlende Barrierefreiheit an einer Lichtsignalanlage / Haltestelle in Mönsheim (Eigene Darstellung)

Von entscheidender Bedeutung ist auch die Barrierefreiheit an Überquerungsstellen. Hier ist sicherzustellen, dass blinde und sehbeeinträchtigte Menschen die Überquerungsstellen auffinden und sicher benutzen und dass Menschen mit rollenden Hilfsmitteln Bordsteine dort möglichst einfach überwinden können.

Hierauf wird bei der Ausarbeitung der Hauptrouten und der entsprechend notwendigen Maßnahmen näher eingegangen. Grundsätzlich sollte jedoch bei der Planung, Lage und Anzahl von gesicherten Überquerungsstellen immer das Ziel sein, dass Menschen möglichst wenig Umwege in Kauf nehmen müssen, um diese Überquerungsstelle ohne lange Wege nutzen zu können.



Nachstehend sind mögliche Arten von Überquerungsstellen gesichert und ungesichert dargestellt.



Mögliche Arten von Überquerungsstellen (Leitfaden zur Barrierefreiheit, NRW)

Diese grundsätzlichen Anforderungen müssen allen zukünftigen Planungen der Gemeinde Mönsheim zugrunde gelegt werden und beziehen sich dabei nicht nur auf das im Weiteren dargestellte Haupt- und Nebennetz bzw. der Routen im Fußgängerverkehr, sondern müssen zur Sicherstellung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen als Querschnittsaufgabe betrachtet werden. In der **Anlage 14** sind wiederum aus öffentlich zugänglichen Daten Barrieren im öffentlichen Raum dargestellt. Dazu gehören Poller, Umlaufgitter und auch Schranken an den Bahnübergängen. Bei Umsetzung der Barrierefreiheit und Ausbau der Routen für den Fußverkehr müssen auch die vorhandenen Barrieren hinsichtlich Funktionalität geprüft und sofern erforderlich angepasst werden.

5.2 Barrierefreie Fußwege

Ziel eines barrierefreien Fußwegekonzeptes ist es:

- Hauptfußwegeverbindungen schaffen
- Verbinden wichtiger Ziele und Quellen für Fußgänger
- Identifizieren von Verbindungen mit einer starken Fußgängernachfrage
- Entwicklung von Flanierwegen bzw. angebotsorientiert weiterentwickeln zur Förderung des Zufußgehens
- Entwicklung bedeutender Nebenverbindungen mit dem Ziel, eine Stadt oder Gemeinde der kurzen Wege zu entwickeln
- Durchführung von Mängelanalysen der Hauptwegeverbindungen und Flanierwegen
- Entwicklung eines darauf basierenden Maßnahmenkonzeptes
- Festlegung eines Investitionsprogrammes.



Nachstehend ist die Vorgehensweise zur Ableitung der Fußwegeverbindungen dargestellt:

- Ortsbegehung zur Bestandsaufnahme der Wegeverbindungen
- Analyse Quellen und Ziele Fußverkehr
- Mängelanalyse, Sicherheitsdefizite
- Aufbereitung der Quellen und Ziele
- Darstellen von Quell- und Zielbeziehungen
- Clustern der groben Verläufe der Fußwegeverbindungen
- Definition und Abstimmung der zu analysierenden Fußwegeverbindungen mit Verwaltung und Betroffenen.

Wichtige Quellen und Ziele für den Fußverkehr sind z.B. Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen, Behörden, Gemeindebedarfsflächen, kirchliche und religiöse Einrichtungen, Einkaufsmärkte, Sportvereine, etc. wurden mit einbezogen.

Zudem wurden die Haltestellen des ÖPNV als Hubs mit einbezogen, um ggf. weitläufige Teilbereiche zu überrücken. Aber auch Wohnquartiere und Gewerbegebiete wurden als wichtige Ausgangs- und Zielorte für die Fußgänger berücksichtigt.

Für die Flanier- und Nebenrouten wird von nachstehenden Kriterien ausgegangen:

- Attraktive gemeindebauliche und kulturelle Räume
- Möglichst wenige Barrieren
- Grünqualität
- Freizeit- und Naherholungsflächen

Durch die Ergänzung von Flanier- und Nebenrouten werden Lücken im Netz der Hauptfußwegeverbindungen geschlossen. Dadurch entsteht ein engmaschigeres Netz an Routen für den Fußverkehr.

Die Entwicklung der Fußwegerouten erfolgte in enger Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung, eventuell mit einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe.

Grundsätzlich wurde sich dabei an dem Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks orientiert, wobei der genaue Ablauf mit der Gemeinde Mönsheim abgestimmt wurde.



In der Bearbeitung werden nachstehende wichtigsten Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur berücksichtigt:

- Maschenweite Fußverkehrsnetz max. 100 – 150m
- Direkte Fußwegeführung
- Mindestbreite der Gehwege 2,50 m, sofern im Bestand möglich
- Freihalten von Hindernissen
- Regelmäßig Querungshilfen
- Mittelinseln mind. 2,50 m breit
- Fußgängerüberwege, wo möglich
- Einengungen der Fahrbahn zur Verkürzung der Querungsdistanz
- Optimierte Ampelschaltungen für Fußgänger
- Ausreichend Aufstellflächen an Querungsstellen
- Ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Ausreichende Ruhemöglichkeiten alle 100-150m (im Plan nicht vermerkt)
- Bordhöhen barrierefrei
- Taktile Leitelemente auch abseits von ÖPNV-Haltestellen
- Ausreichende barrierefreie Beleuchtung
- Sichtbeziehungen an Querungsstellen
- Angepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Besondere Beachtung von Gehwegparken und Straßenrestbreite von ca. 3,05m für Rettungsfahrzeuge
- Straßenraumgestaltung orientiert sich an den RAST06

Folgende Routen wurden für Mönsheim erarbeitet:

- Route 1: Freibad | Rathaus
Alte Wimsheimer Straße / Wimsheimer Straße / Hoffmannstraße / Mitteltalstraße / Mühlgrabenstraße / Pforzheimer Straße / Bachstraße / Rathaus / Marktplatz
- Route 2: Friedhof | Rathaus
Zukünftiger Radweg Friedhof / Leonberger Straße / Friolzheimer Straße / Schulstraße / Rathaus
- Route 2b: Friedhof barrierefreier Zugang | Leonberger Straße
Friedhof barrierefreier Zugang / Leonberger Straße



- Route 3: Industriegebiet | Rathaus
Langer Graben / Fußgängerbrücke Fußweg / Gartenstraße (rechte Gehwegseite)
/ Alte Wiernheimerstraße / Pforzheimerstraße / Schulstraße / Rathaus
- Route 3b: In den Steingärten | Gartenstraße
In den Steingärten / Gartenstraße
- Route 4: Iptinger Straße | In den Steingärten
Iptinger Straße / Dammstraße / Verbindungsweg Gartenstraße - In den Steingärten
- Route 5: Kreisverkehr L1134 | Route 6
Zugang Tobel / L1134 / L1177 / Im Gödelmann Zufahrt Fachmärkte / Im Gödelmann / Ulmenstraße / Appenbergstraße / auf Route 6
- Route 5b: Verbindungsweg Ulmenstraße - Appenbergstraße
Ulmenstraße / Appenbergstraße
- Route 5c: Zugang Sportstätten
Ulmenstraße / Im Gödelmann / Vereinsheim
- Route 6: Haltestelle Fachmärkte | FGÜ Wimsheimer Straße
Haltestelle Fachmärkte / Radweg neben-Straße / Jahnstraße / FGÜ Wimsheimer Straße
- Route 6b: Appenberghalle | Appenbergschule
Appenberghalle / Fußweg / Bergstraße / Appenbergschule
- Route 6c: Kreuzung Appenbergstraße / Ulmenstraße | Appenbergschule
Appenberghalle / Fußweg / Bergstraße / Appenbergschule
- Route 7: Route 6 | Appenbergschule
Jahnstraße / Appenbergschule
- Route 7b: Route 6 | Appenbergschule
Jahnstraße / Bergstraße / Appenbergschule
- Route 8: Buigenrainstraße | Spreuerbergstraße
Buigenrainstraße / Spreuerbergstraße



Eine grafische Darstellung der erarbeiteten Routen befindet sich zur Veranschaulichung in **Anlage 15**, wo sie als Plan übersichtlich aufgeführt sind.

Insgesamt ergeben sich für Mönsheim Konfliktstellen an Querungen von Einmündungen, die eine Breite von mehr als 4 m aufweisen. Zudem sind gesicherte Querungen wie Zebrastreifen und Querungshilfen nicht barrierefrei ausgebaut.

Die Bushaltestellen im Bestand sind nicht barrierefrei ausgebaut. Um eine sinnvolle Abdeckung als Hubs oder Modulare Knoten zukünftig zu sichern, sind weitere Haltestellen eingeplant worden. Eine Anbindung an ein übergreifendes ÖPNV – Netz ist zu empfehlen.

Die jeweiligen Bestandssituationen sowie die hieraus abgeleiteten erforderlichen Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Gehwege in Mönsheim findet man in der **Anlage 16**. Weiterhin sind geschätzten Kosten je Maßnahme enthalten. Diese dienen als Grundlage für die Prüfung von Fördermöglichkeiten und als Entscheidungshilfe.

Die dargestellten Maßnahmen zielen darauf ab, den Fußverkehr barrierefrei auszubauen. Hierfür sind beispielsweise die Einrichtung von taktilen Leitsystemen, der Umbau von Querungshilfen- oder Einmündungen sowie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen des ÖPNV zu nennen.

6. Querungsstellen

6.1 Anforderungen / Einsatzbereiche

Grundsätzlich wird unterschieden in gesicherte und ungesicherte Querungen, wobei in **Anlage 17** die gesicherten Querungen durch Signalanlagen, Fußgängerüberwegen oder baulicher Querungshilfen, sowie ungesicherte Querungsstellen dargestellt wurden. Das Fußgängerquerungskonzept betrachtet im Weiteren die erforderlichen zusätzlichen Querungen auf Basis des Haupt- und Nebenfußwegenetzes sowie entsprechende taktile Leitsysteme an ungesicherten Querungsstellen.

Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen stellen die verursachten Trennwirkungen Probleme für Fußgänger dar. Die vorhandenen sichere und barrierefreien Querungsstellen decken den Querungsbedarf in Mönsheim nicht vollständig ab. Teilweise sind die Abstände zwischen den Querungsstellen zu groß bzw. an wichtigen Schnittstellen des Fußverkehrs nicht vorhanden.



Der Einsatzbereich von Zebrastreifen / Fußgängerüberwegen richtet sich unter anderem nach der Anzahl der Fußgänger, die in der Spitzenstunde dort queren, sowie nach der Anzahl der Kraftfahrzeuge in dieser Stunde. In Baden-Württemberg kann die Anlage von Zebrastreifen bei folgenden Verkehrsstärken geprüft werden:

FG/ Spitzenstd.	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
0-50		Fußgängerüberwege möglich bei besonders Schutzbedürftigen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung.				
50-100		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.
100-150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen		
über 150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.			

Einsatzbereiche für FGÜ (Leitfaden Fußgängerüberwege BW)

Das Land Baden-Württemberg hat die Einsatzbereiche von Zebrastreifen gezielt dort erweitert, wo weniger als 50 Fußgänger queren, aber besonders Schutzbedürftige an einer bestimmten Stelle regelmäßig die Straße überqueren. Zu diesen zählen Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen, wie etwa Blinde oder Sehbehinderte und ältere Menschen. Für die Sicherung regelmäßig querender Kinder sind dabei die Wege besonders wichtig, die zur Schule, aber auch zu Freizeitzielen führen. Bei der baulichen Gestaltung von Zebrastreifen ist es unabdingbar, dass gute Sichtbeziehungen und eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine Ortsfeste Beleuchtung sichergestellt werden können.



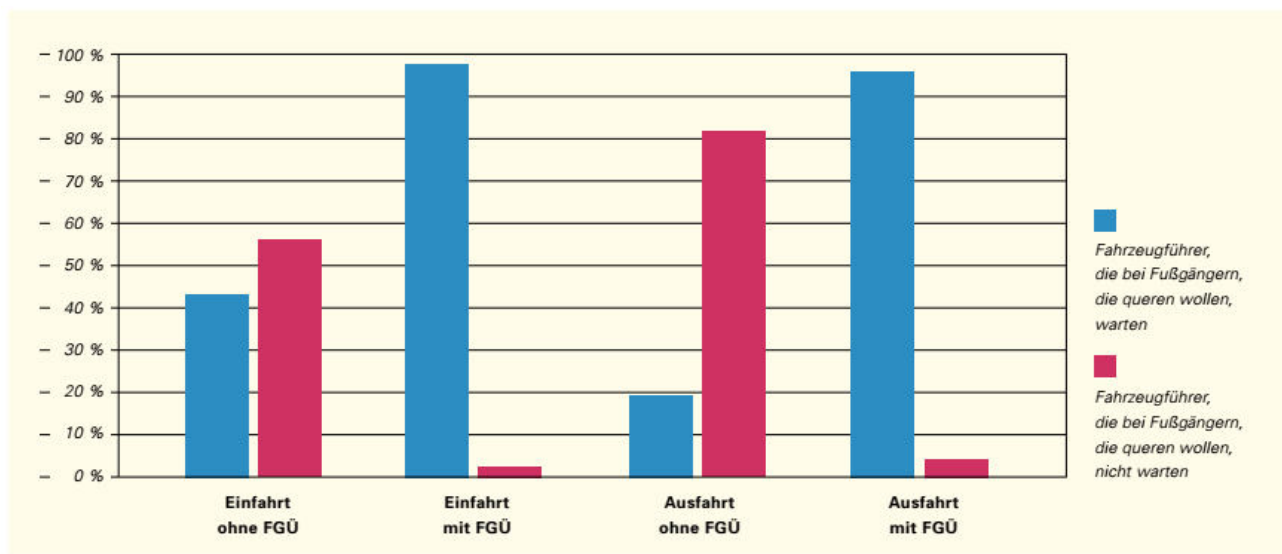
Entsprechend dem Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg wird empfohlen, dass der Fußgängerverkehr in der Gemeinde konzeptionell betrachtet wird. Auf Basis eines Konzepts, das hier vorgelegt wird, dass die Quellen und Ziele sowie ggf. die Stärke des Fußverkehrs bei Überquerungsstellen aufzeigt, können Zebrastreifen fachlich belegt angeordnet und bestehende Zebrastreifen geprüft werden. Nachstehendes Schaubild zeigt dabei die grundsätzliche Möglichkeit zur Anlage von Fußgängerüberwegen an wichtigen Zielpunkten des Fußverkehrs und auf Wegen besonders Schutzbedürftiger.



FGÜ als sichere Querung an wichtigen Wegpunkten (Leitfaden Fußgängerüberwege BW)



Auch an Kreisverkehren, die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts als Maßnahmenpotenziale vorgeschlagen werden, ist es zukünftig erforderlich, entsprechende Fußgängerüberwege an den Zufahrten anzulegen. Diese führen zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit und -qualität für Fußgänger beim Queren der entsprechenden Anschlussäste. Nachstehende Abbildung zeigt dabei das Verhalten von Fahrzeugführern an Kreisverkehren mit und ohne Fußgängerüberweg gegenüber Fußgängern, die queren wollen.



Verhalten von Fahrzeugführerenden an KVP gegenüber Fußgänger, die queren wollen
(Leitfaden Fußgängerüberwege BW)

Für die Anlage zusätzlicher Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) muss jedoch auf die StVO verwiesen werden, die entsprechende rechtliche Anforderungen zur Anlage von Fußgängerüberwegen beinhaltet.

6.1 Überqueren der Fahrbahn

Querungsstellen stellen im Allgemeinen einen Konfliktpunkt zwischen den jeweiligen Verkehrsarten dar. Daher ist es erforderlich, Querungsstellen für Fußgänger barrierefrei, übersichtlich und sicher zu gestalten, sodass Konflikte minimiert werden können.

Die Zeit, die zum Überqueren einer Fahrbahn ist zum unter anderem Abhängig von der zu querende Distanz. Darüber hinaus ist jedoch auch das eigene Querungsverhalten verschiedener Personengruppen ausschlaggebend. Diese Situation ist in den drei nachstehenden Beispielvideos veranschaulicht, die das Querungsverhalten eines Kindes im Grundschulalter, einer erwachsenen Frau im Alter von 40 Jahren und einer 70-jährigen Frau mit Rollator darstellen.



Ein Kind 6 Jahre quert an einer Einmündung am untergeordneten Ast.



YouTube-Link:
<https://youtu.be/m-8NpjlPGo>



Eine erwachsene Frau 40 Jahre quert an einer Einmündung am untergeordneten Ast.



YouTube-Link:
<https://youtu.be/OpkZ4nyPgL4>



Eine ältere Frau 70 Jahre mit Rollator quert an einer Einmündung am untergeordneten Ast.



YouTube-Link:
<https://youtu.be/D2eT7dbU-C0>

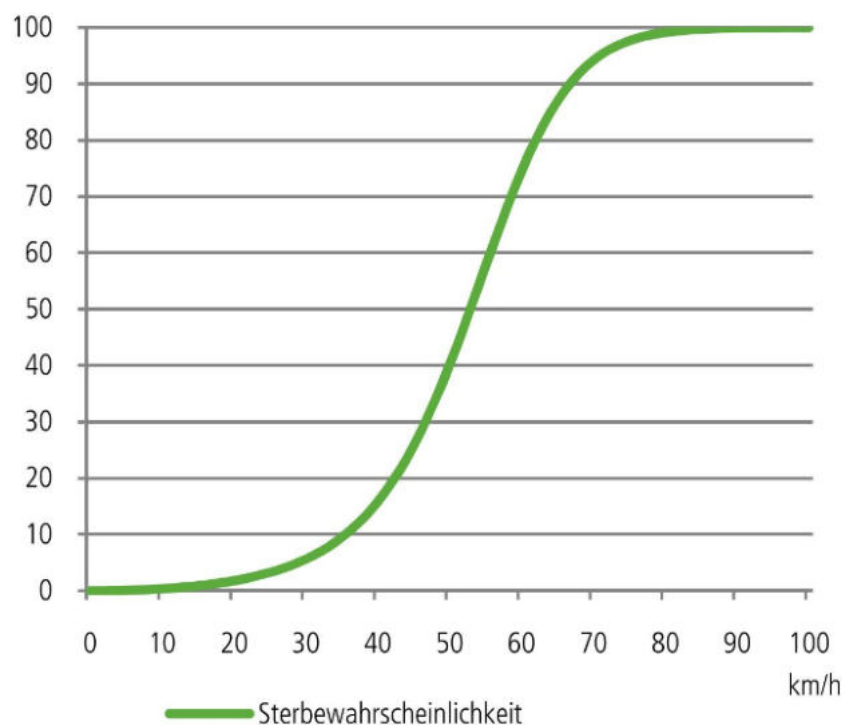
Beispiele zum Überquerungsverhalten differenzierter Personengruppen
(Leven et al (2023): Bemessungs- und Bewertungsverfahren für Überquerungsstellen für den Fußverkehr und für die Schulwegsicherung)

Entsprechend wird ersichtlich, dass das Kind aufgrund geringerer Erfahrung beim Überqueren der Einmündung unsicherer ist, sowohl am Gehweg als auch hinter dem parkenden Fahrzeug stehen bleibt und mehrfach schauen muss, ob ein Überqueren der Straße gefahrlos möglich ist. Die Erwachsene Frau bleibt dagegen nicht stehen, sondern schaut vielmehr im Gehen nach heranfahrenden Fahrzeugen. Die ältere Frau benötigt zum Überqueren der Straße länger als die erwachsene Frau und schaut daher öfters, ob ein Überqueren der Straße sicher ist. Zudem hat sie aufgrund der fehlenden Nullabsenkung des Bordsteins Probleme, ihren Rollator vom Gehweg auf die Straße und von der Straße auf den Gehweg zu führen.

Das Überqueren einer Straße kann dabei in drei Phasen unterteilt werden. In der Orientierungsphase wird die Verkehrssituation analysiert, Konfliktströme erkannt und die Lücken zwischen zwei Fahrzeugen bewertet. In der Überquerungsphase sind die maßgebenden Faktoren die bereits genannte Querungslänge und die Querungsgeschwindigkeit, wobei letztere wiederum Personenabhängig ist (Alter, Mobilitätseinschränkung etc.). Die Sicherheitsphase definiert sich durch die Zeit, in der kein Fahrzeug die Konfliktzone durchfahren sollte. Eine zu kurze Zeitspanne kann sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirken.



Insbesondere die zulässige Höchstgeschwindigkeit des übergeordneten Kfz-Verkehrs hat eine hohe Bedeutung für die Querungsstellen. Von dieser ist beispielsweise die Zeitlücke abhängig, die zum Überqueren der Fahrbahn benötigt wird. Eine geringere Geschwindigkeit führt dabei zu einer komfortableren Querung. Darüber hinaus wirken sich geringere Geschwindigkeiten auch positiv auf die Lärmemissionen und Sterbewahrscheinlichkeit bei Unfällen aus. Nachstehende Abbildung zeigt die Kurve der Sterbewahrscheinlichkeit bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Bei Tempo 50 liegt diese bei ca. 40 %. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h reduziert sich die Sterbewahrscheinlichkeit hingegen auf 6 %.



Sterbewahrscheinlichkeit bei Unfällen unter Berücksichtigung verschiedener Geschwindigkeiten
(bfu: Sicherheitsdossier Nr. 06)

Aufbauend auf den oben genannten Phasen mit den jeweiligen Faktoren wurde vom Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation (Bueffee GbR) ein Verfahren entwickelt, das zur Bewertung von ungesicherten Querungsstellen an Einmündungen und auf der freien Strecke dient. Eingangsdaten sind hierfür sind unter anderem die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Querungsstrecke, die Kfz-Belastung sowie die Querungsgeschwindigkeit der Fußgänger.



Exemplarisch wurde für die Überquerung der Fahrbahn im Zuge der Pforzheimer Straße / L 1134 auf Höhe des Fußgängerüberweges die Qualitätsstufe ermittelt. Diese reichen von A bis F und sind somit analog zum amerikanischen Schulnotensystem aufgebaut. Sowohl die nördliche Richtungsfahrbahn vom Gehweg bis zur Mittelinsel als auch die südliche Richtungsfahrbahn von der Mittelinsel bis zum gegenüberliegenden Gehweg erreichen die Stufe E und damit eine mangelhafte Einstufung. Eingangsdaten waren hier eine Querungsstrecke von 3,30 m bzw. 3,10 m, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Kfz-Verkehr, eine Gehgeschwindigkeit von 1 m/s sowie eine Kfz-Belastung von 419 Kfz/h und Richtung, die aus einer temporären Zählstelle von MobiData BW des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg von 2023 hervorgehen.

7. Maßnahmen

7.1 Maßnahmenbeschreibung

Die Grundlegende Anforderung an die Fußverkehrsplanung ist die Verkehrssicherheit der Fußgänger zu erhöhen. Die objektive Verkehrssicherheit kann durch eine gesicherte Führung des Fußverkehrs, insbesondere an Querungsstellen, und einem hieraus resultierenden geringen Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und hoher Begreifbarkeit bei ausreichend guten Sichtverhältnissen verbessert werden. Auch die bauliche Ausführung mit geringem Gefährdungsrisiko und einem Maximum an Barriere-freiheit sind dabei zu berücksichtigen.

Für die subjektive Verkehrssicherheit sind Situationen zu vermeiden, die die Verkehrsteilnehmer überfordern oder verunsichern und somit zu Stress führen, oder in Abhängigkeit von anderen Verkehrsteilnehmern stehen. Hierunter fällt beispielsweise ausreichend breite und beleuchtete Fußwege mit möglichst wenigen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den Ortsbegehungen sowie der Anwendung von Richtlinien und Leitfäden wurden für die gesamte Gemeinde Mönsheim Maßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, die Verkehrssituation für Fußgänger zu verbessern. Diese Maßnahmen sind in **Anlage 18** als grafische Übersicht verortet. Den **Anlagen 19.1 – 19.2** kann eine tabellarische Darstellung mit den zugehörigen Bewertungskriterien, einer Kosten-schätzung sowie Vorschlägen zur Priorisierung, entnommen werden.

Nachstehend sind die entsprechenden Bewertungskriterien aufgelistet, die in die Bewertung miteingeflossen sind:



- Nachhaltige Mobilität, Klima- und Umweltschutz
- Verringerung Fahrgeschwindigkeiten und Lärmbelastung
- Verbesserung der Aufenthalts-/ Wohnqualität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Positiver Beitrag zur Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes
- Förderung Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Verbesserungen im ÖPNV
- Reduzierung motorisierter Verkehr in Mönsheim

Neben der Bewertung wurden die Einzelmaßnahmen hinsichtlich eines möglichen Realisierungszeitraumes eingeteilt. Es wurden folgende Zeithorizonte unterschieden:

- Kurzfristig 1 bis 2 Jahre
- Mittelfristig 3 bis 6 Jahre
- Langfristig ≥ 7 Jahre

Hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für die Gemeinde Mönsheim wurde in einem ersten Arbeitsschritt zudem eine grobe Kategorisierung vorgenommen. Es wurde unterschieden nach:

- Hohe Kosten
- Mittlere Kosten
- Moderate Kosten

7.2 Maßnahmenpotentiale

Im Folgenden wird auf die vorgeschlagenen Maßnahmen in zusammenfassender Form eingegangen.

In Mönsheim soll die Fußgängerführung generell barrierefrei werden. Zur Umsetzung dieses Ziels wird vorgeschlagen, einzelne Straßenabschnitte neu zu gestalten und den Straßenraum neu zu verteilen. Ein zentrales Element ist dabei die Verbreiterung bestehender Gehwege bzw. die Schaffung neuer Gehwege: Diese Maßnahme könnte beispielsweise entlang der Alten Wiernsheimer Straße zwischen dem Kreisverkehr und dem Sonnenhof umgesetzt werden. Derzeit existiert in diesem Bereich kein Gehweg, sodass Fußgänger gezwungen sind, am Straßenrand zu laufen und sich dadurch einer erhöhten Unfallgefahr auszusetzen. Die Ergänzung eines Gehwegs auf einer Straßenseite ist daher unbedingt erforderlich. Es wird empfohlen, den Gehweg auf der Nordseite der alten Wiernsheimer Straße anzulegen, um einen sicheren



fußläufigen Zugang zur dort befindlichen Bushaltestelle Mönsheim Nord zu gewährleisten.

Ebenso sollen neue Verkehrsflächen, insbesondere Gehwege, ausgewiesen werden, die eine sichere Alternative zu bestehenden Routen bieten. In der südlichen bzw. ehemaligen Wimsheimer Straße wird die Neuausweisung von Verkehrsflächen als sinnvolle Maßnahme empfohlen. Die Straße soll sowohl als verkehrsberuhigter Bereich als auch als Teil einer Fahrradrouten ausgewiesen werden. Durch diese Maßnahme wird eine spürbare Reduktion des MIV sowie eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten erwartet, was zu einer deutlich erhöhten Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr führt. Im Wesentlichen werden diese Maßnahmen durch die Installation entsprechender Verkehrsbeschilderung oder Piktogramme realisiert.

Darüber hinaus sollen bestehende bauliche Barrieren – wie Geländer, Poller, Gitter oder Treppenanlagen – barrierefrei umgebaut werden. Häufig werden erforderliche Mindestabstände nicht eingehalten (vgl. Kapitel 5.1), was die Begehrbarkeit sowie die Barrierefreiheit erheblich einschränkt. Dieser Fall liegt beispielsweise bei einem Umlaufsperr im Gödelmann vor. Hier sollten die Abstände des Umlaufgitters vergrößert werden, um die Barrierefreiheit zu wahren. Bei Treppenanlagen umfasst die barrierefreie Umgestaltung insbesondere die Ausstattung mit Handläufen, einer angemessenen Beleuchtung, ergänzenden Rampen sowie taktilen Elementen. Exemplarisch zeigt sich dies an der Treppenanlage vor der Appenbergsschule, die derzeit noch nicht allen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung entspricht.

Neben umfassenden Umgestaltungsmaßnahmen ist in bestimmten Bereichen auch lediglich die Instandsetzung oder Sanierung der Bodenbeläge erforderlich. Der Einsatz einheitlicher und durchgängiger Bodenbeläge sollte angestrebt werden, um die Barrierefreiheit zu erhöhen und gleichzeitig ein harmonisches Erscheinungsbild des öffentlichen Raums zu fördern. Stellvertretend für diese Maßnahme kann der Fußweg zwischen der Gartenstraße und der Fußgängerbrücke betrachtet werden. Der Belag weist Unebenheiten und zahlreiche Flickstellen auf und sollte daher entsprechend saniert werden. Darüber hinaus ist der Übergang vom Gelände zur Brücke, also der Brückenkopf, durch einen Absatz nicht barrierefrei gestaltet.

Im Rahmen der Verkehrsschau Mönsheim wurden von den zuständigen Fachämtern auch mögliche Umlanungen einzelner Knotenpunkte erörtert. Diese Maßnahmen tragen in hohem Maße zur Erreichung der im Konzept dargelegten Ziele bei,



insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und eine verbesserte Fußgängerführung.

Konkret ist eine Umgestaltung an folgenden Knotenpunkten vorgesehen:

- Kreuzung westlicher Bereich Wimsheimer Straße
- Einmündung Appenbergstraße / Ulmenstraße
- Kreuzung Wimsheimer Straße / Hoffmannstraße / Jahnstraße

Die geplanten Anpassungen an diesen Stellen sollen insbesondere die sichere Querung für den Fußverkehr verbessern und damit einen wichtigen Beitrag zur barrierefreien Gestaltung des Straßenraums leisten. Derzeit erfolgt in Abstimmung mit dem Landratsamt Enzkreis sowie den verantwortlichen Fachämtern der Gemeinde Mönsheim die Planung zur Neugestaltung der betreffenden Knotenpunkte.

Grundsätzlich wird empfohlen an allen ungesicherten Querungsstellen taktile Bodenindikatoren sowie barrierefreie Bordsteinabsenkungen nachgerüstet werden, um die Sicherheit und Nutzbarkeit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern.

Auch an allen Fußgängerüberwegen ist die Nachrüstung taktiler Bodenindikatoren erforderlich, um die Orientierung und Sicherheit insbesondere für sehbehinderte und blinde Personen zu verbessern sowie die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu erhöhen. Beim Fußgängerüberweg über die Wimsheimer Straße weist die Aufstellfläche eine unzureichende Breite auf. Daher wird empfohlen, die Gehwegbreite im Bereich des Überwegs zu erweitern. Dies kann beispielsweise durch die Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraumes erfolgen. Der Fußgängerüberweg über die Pforzheimer Straße ist mit einer Mittelinsel ausgestattet. Auch an dieser Stelle wird ein barrierefreier Ausbau durch die Nachrüstung taktiler Bodenindikatoren empfohlen. Im Bereich des Fußgängerüberwegs im Gemeindezentrum über die Leonberger Straße wird empfohlen, den bestehenden Überweg zurückzubauen und stattdessen eine barrierefreie Lichtsignalanlage zu errichten. Aufgrund der zentralen Lage und der verkehrlichen Bedeutung der L 1134 / Leonberger Straße stellt diese Maßnahme eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit dar und gewährleistet zudem eine barrierefreie, bedarfsgerechte Quermöglichkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.



In der Gemeinde Mönsheim gibt es aktuell folgende zehn Bushaltestellen:

- Haltestelle Freibad
- Haltestelle Wimsheimer Straße
- Haltestelle Marktplatz
- Haltestelle Friedhof
- Haltestelle Dammstraße
- Haltestelle Langer Graben
- Haltestelle Mönsheim Nord
- Haltestelle Gödelmann
- Haltestelle Ulmenstraße
- Haltestelle Schule

Sämtliche Bushaltestellen im Gemeindegebiet Mönsheim sollen barrierefrei ausgebaut werden. Der geplante Ausbau umfasst die Schaffung ausreichend dimensionierter Aufstellflächen im Einstiegsbereich, die Anpassung der Bordsteinhöhen zur erleichterten Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen sowie die Integration taktiler Blindenleitsysteme zur Verbesserung der Orientierung für sehbehinderte Fahrgäste. Darüber hinaus verfügen einige Bushaltestellen über Querungsstellen, die den Zugang zum gegenüberliegenden Haltepunkt ermöglichen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus sind auch diese Querungen entsprechend zu berücksichtigen.

Die nachfolgend aufgeführten Bushaltestellen:

- Haltestelle Freibad (Fahrtrichtung Osten)
- Haltestelle Marktplatz (beide Fahrtrichtungen)
- Haltestelle Wimsheimer Straße (Fahrtrichtung Osten)

sind derzeit als Busbuchten ausgestaltet. Im Zuge des geplanten barrierefreien Ausbaus wird empfohlen, diese Haltestellen – soweit dies baulich und verkehrlich realisierbar ist – in Haltestellen am Fahrbahnrand umzuwandeln, da diese Bauform die Anforderungen an Barrierefreiheit in besonderem Maße erfüllt.

Für die einzelnen Maßnahmenpotentiale wurden Steckbriefe erstellt, in denen detaillierter auf jede einzelne Maßnahme eingegangen wird. Diese Maßnahmenblätter sind in den **Anlagen M1** bis **M37** dargestellt.



7.3 Fördermöglichkeiten

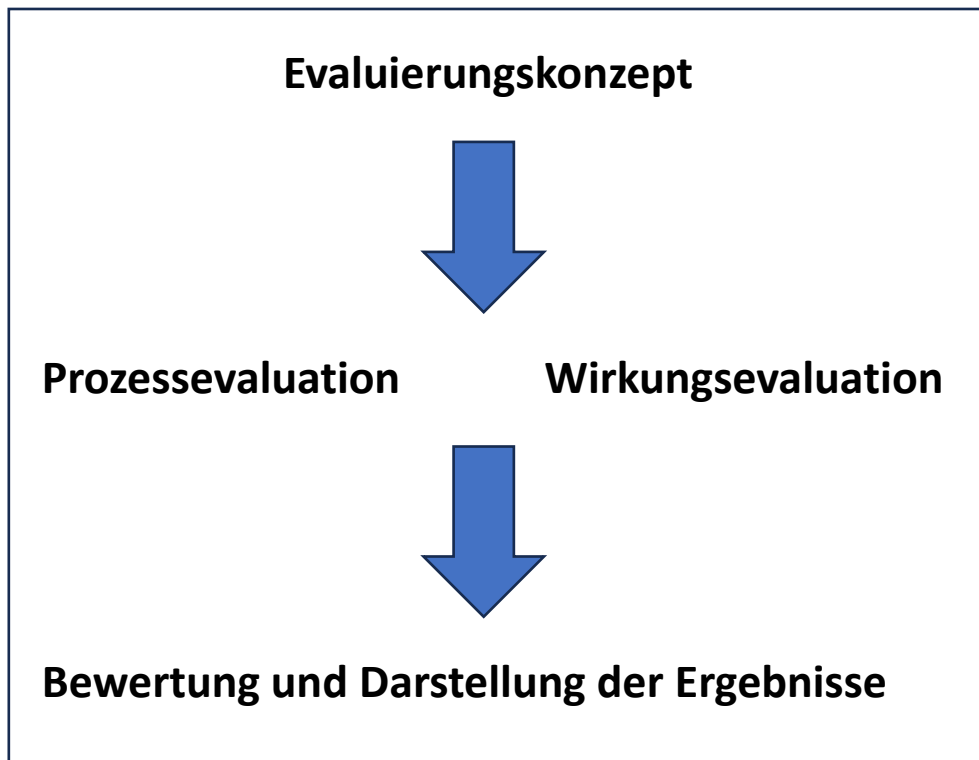
Die Finanzierung des vorliegenden Fußverkehrs- und Fußgängerquerungskonzeptes wird durch Fördermittel des Landes Baden-Württemberg unterstützt. Der Regelsatz beträgt dabei 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Für Konzepte kann ein erweiterter Fördersatz Fuß-Rad von bis zu 75 % gewährt werden. Bei besonders klimafreundlichen Maßnahmen ist sogar ein erweiterter Fördersatz Umwelt von bis zu 90 % möglich. Auf diese Weise entsteht eine verlässliche finanzielle Grundlage, um den Ausbau sicherer und lückenloser Fußwege in der Kommune nachhaltig zu fördern. Das vorliegende Fußverkehrskonzept fällt in diese Kategorie und hat damit Chancen auf eine Förderung zwischen 75 % und 90 %, je nach Ausgestaltung und dem Anteil besonders klimafreundlicher Maßnahmen.

8. Evaluationskonzept

Das Fußverkehrskonzept ist das zentrale Element, um die Nahmobilität nachhaltig zu steuern und zu gestalten. Für die Umsetzung der Maßnahmen werden daher seitens der Gemeinde Mönsheim ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen berücksichtigt und für die folgenden Jahre eingeplant. Im Haushaltsplan werden jährlich entsprechende Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen bereitgestellt und die personellen Ressourcen im Stellenplan berücksichtigt.

Transparenz in der Umsetzung erhöht die Akzeptanz seitens der Bevölkerung. Damit können auch notwendige Anpassungen besser und verständlicher nachvollzogen werden. Über ein regelmäßiges Monitoring sowie ggf. durch Verkehrserhebungen sollten die Wirkung der Maßnahmen zu kontrollieren. Eine Wirkungskontrolle kann auch z.B. um eine Verkehrsbefragung (Kfz / Rad) ergänzt werden. Im Rahmen des Monitorings ist auch der Zustand der Infrastruktur seitens der Gemeinde zu erheben. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, kurzfristig auf notwendig gewordene Änderungen reagieren bzw. Nachbesserungen durchführen zu können. Bei Bedarf kann das Fußverkehrskonzept aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oder notwendiger Maßnahmen fortgeschrieben werden. Dies sollte in zeitlichen Abständen von wenigen Jahren überprüft werden.

Der Leitfaden „In drei Schritten zur Evaluation von Verkehrsprojekten“ des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft, 2018 sieht dabei folgende Schritte einer Evaluierung vor:



Ablauf Evaluation nach Leitfaden „In drei Schritten zur Evaluation von Verkehrsprojekten“

Die Evaluierung unterscheidet sich dabei in Prozessevaluierung und Wirkungsevaluierung. Bei der Prozessevaluierung werden kontinuierlich der Ablauf der Maßnahmenumsetzung bewertet. Hierzu gehören neben Planung und Bau auch die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen seitens der Gemeinde. Durch die Prozessevaluierung kann die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen optimiert werden. Hierbei wird ausgewertet, wieviel Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Aus der Priorisierung der Maßnahmen lässt sich ein Ablaufplan ableiten, der sich jedoch aufgrund anderer Baumaßnahmen verändern kann. Notwendige Kanalarbeiten können genutzt werden, um zusätzliche Maßnahmen aus dem Fußverkehrskonzept umzusetzen, auch wenn dies entsprechend Priorisierung erst später hätte erfolgen sollen. Dazu können die Maßnahmenlisten herangezogen werden und erweitert werden. Unterschieden werden kann in:

- Umgesetzt – teilweise/ganz
- In Umsetzung
- In Planung/Vorbereitung
- Noch nicht weiterverfolgt
- Geprüft aber verworfen



Diese tabellarischen Aufstellungen sollten alle zwei Jahre erstellt bzw. fortgeschrieben werden. Hierdurch kann die kontinuierliche Umsetzung sichergestellt werden.

In der Wirkungsevaluierung wird nach der Umsetzung einzelner Maßnahmen deren Effekte und Auswirkungen untersucht. Aus den Veränderungen vorher und nachher lassen sich Rückschlüsse auf die Wirksamkeit ableiten. Dies erfolgt beispielsweise anhand des oben genannten Monitorings sowie der weiteren Verkehrserhebungen und -befragungen. Zwischen den jeweiligen Betrachtungen muss ein Zeitraum von i.d.R. mehrere Monate liegen, da sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer erst einspielen muss. Nur dann sind die Ergebnisse belastbar. Darüber hinaus können auch nachstehende Indikatoren in die Beurteilung einfließen:

- Anzahl der Unfälle/Verletzten pro Jahr
- Unfallhäufungsstellen
- Anzahl von Querungsstellen mit barrierefreiem Ausbau
- Anzahl neuer Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung
- Investitionen in Beschattung und Wasserelemente
- Investitionen in die Fußverkehrsinfrastruktur
- Anzahl Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

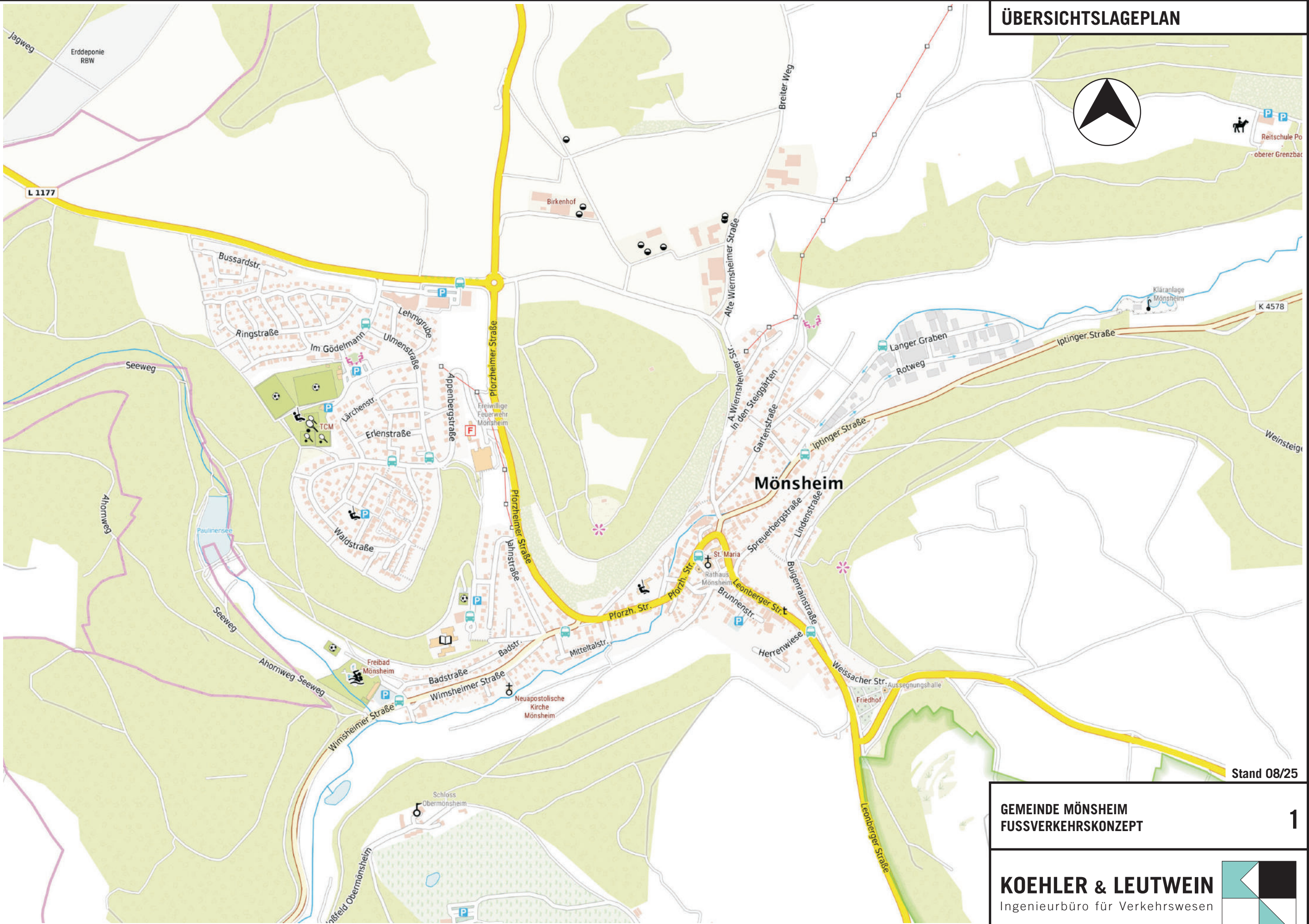
Neben der Prozess- und Wirkungsevaluation sollten auch bestimmte Einzelmaßnahmen, die in unterschiedlichen Projekten umgesetzt wurden, in die Gesamtevaluation einbezogen werden. Hierdurch können Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und eine dynamische Weiterentwicklung sowie die eventuell erforderliche Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen sichergestellt werden.

Sämtliche Ergebnisse aus der Evaluierung müssen im Anschluss bewertet und dargestellt werden. Somit können nach Ablauf eines weiteren Zeitraums vergleichbare Evaluierungen unter denselben Voraussetzungen durchgeführt werden.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: BE_Mönsheim_Fußverkehrs-und-querungskonzept_2026-02-03
Datum: 03.03.2026

ÜBERSICHTSLAGEPLAN

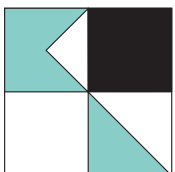


Stand 08/25

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



EINWOHNERDICHTEN

LEGENDE

Einwohner

- 0 - 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 60
- 60 - 70
- 70 - 80

— Straßennetz

■ Gebäude

□ Gemeindegrenze



Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

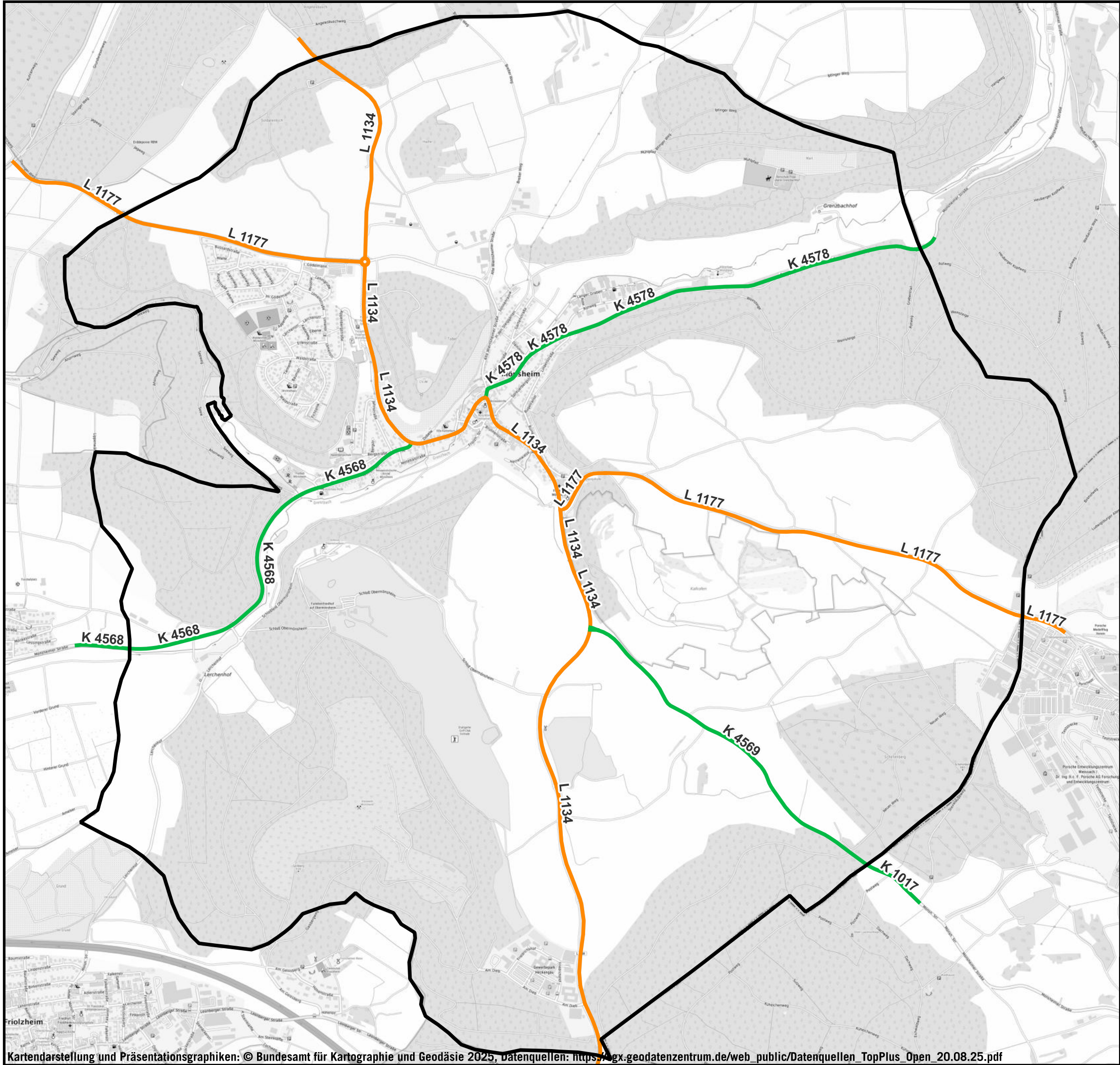
08/25

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





VERKEHRSANALYSE

Klassifizierte Straßen

LEGENDE

Klassifizierte Straßen

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindegrenze

Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

08/25

GEMEINDE MÖNSHAUSEN

FUSSVERKEHRSKONZEPT

3

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, Datenquellen: https://npx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.08.25.pdf

VERKEHRSANALYSE

Geschwindigkeiten

LEGENDE

Geschwindigkeiten

≥ 100 km/h

70 - 80 km/h

50 km/h

30 km/h

< 30 km/h

Gemeindegrenze



Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

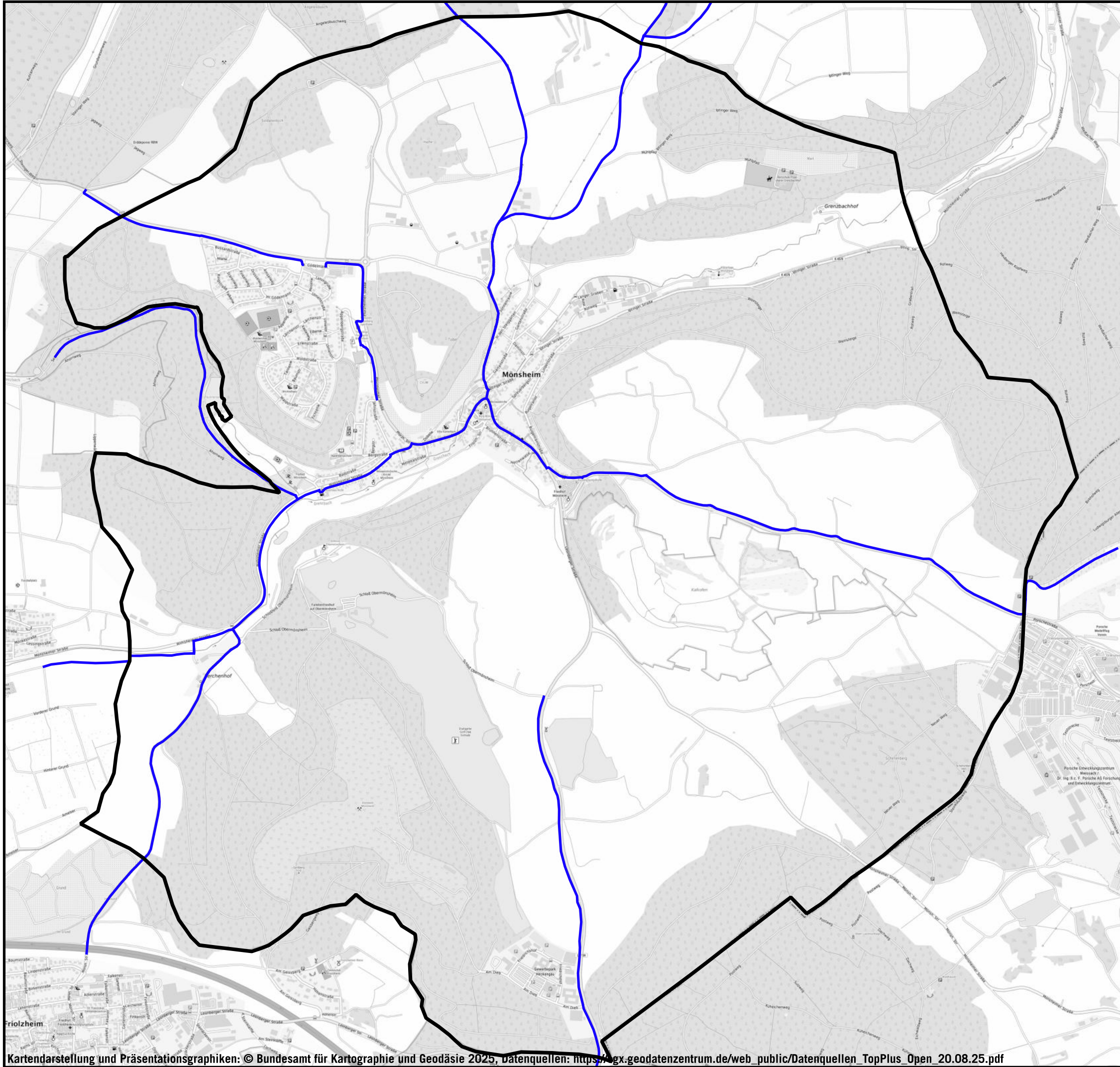
08/25

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





RADWEGE

LEGENDE

- Radwege
- Gemeindegrenze

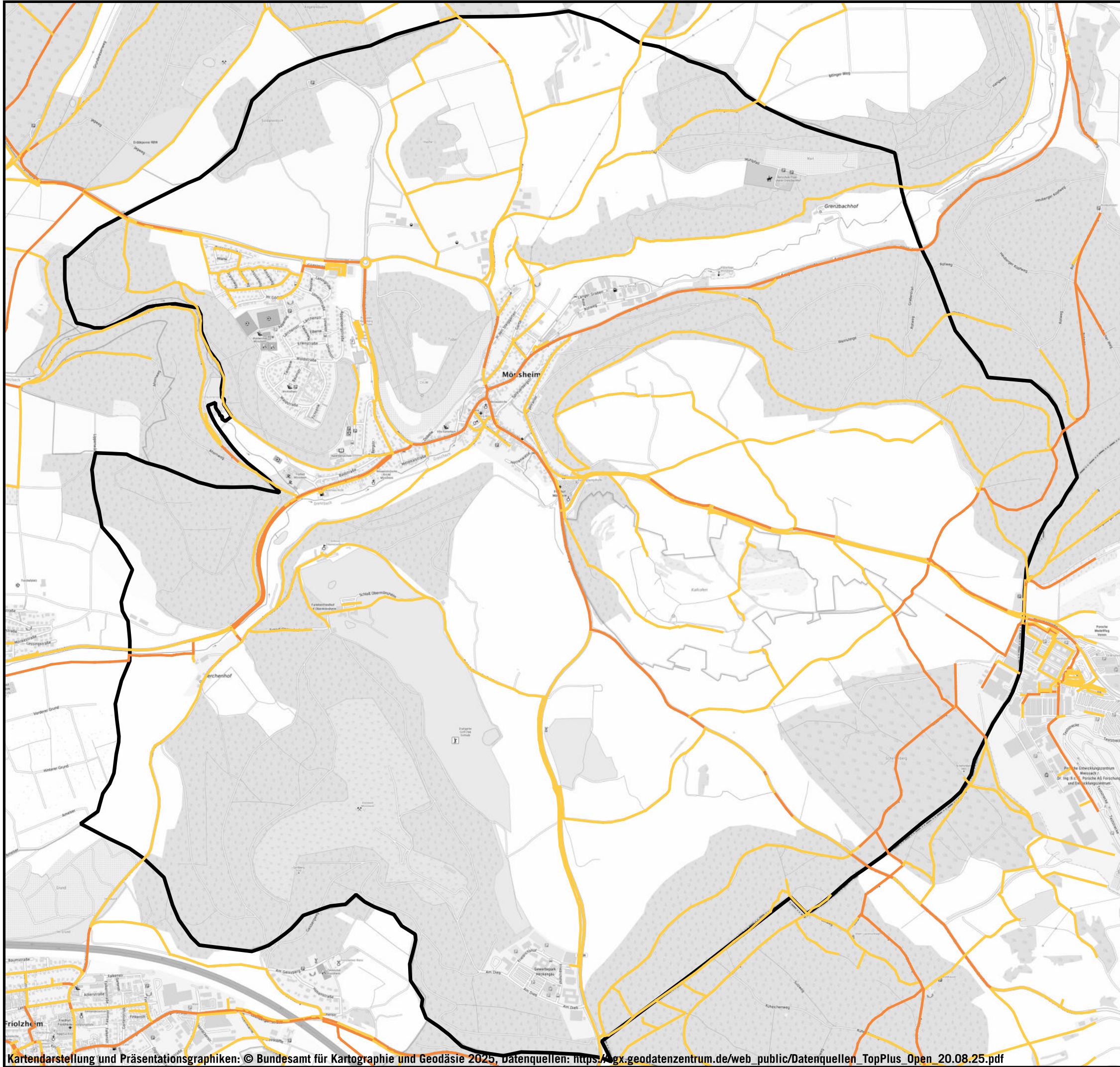
Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

08/25

5



RADFAHRER PRO STRECKENSEGMENT

LEGENDE

Radfahrer pro Streckensegment
(3-wöchige Teilnahme Stadtradeln/ 2020)

- 1 - 10
- 10 - 60
- 60 - 120
- 120 - 300
- > 300



Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

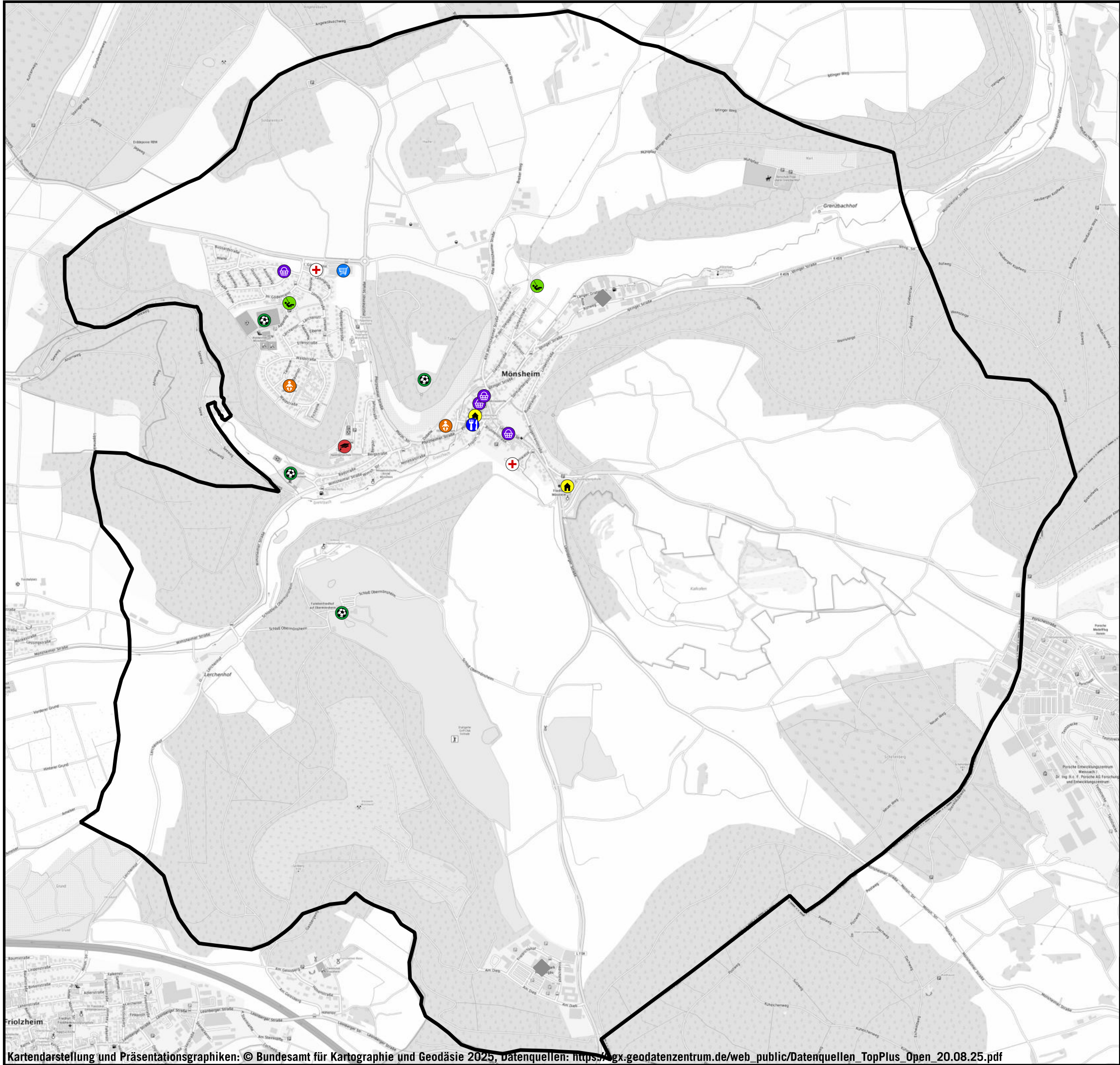
08/25

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

6

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





EINRICHTUNGEN

LEGENDE

Einrichtungen

- Schule
- Kindergarten
- Arzt/Apotheke
- Supermarkt
- Nahversorgung
- öffentliche Einrichtung
- Sport/Freizeit
- Spielplatz
- Restaurant
- Gewerbegebiete
- Gemeindegrenze

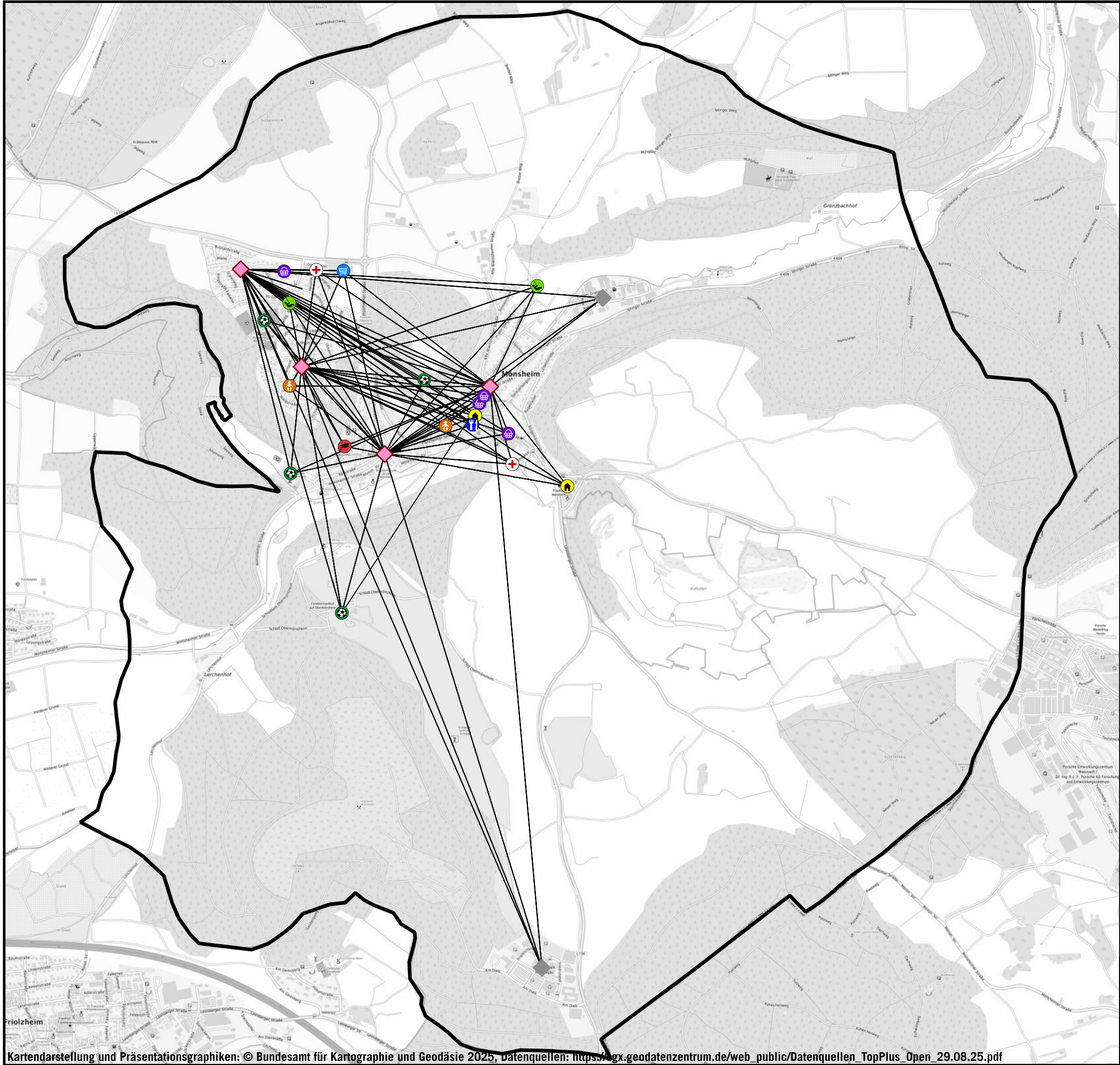
Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

08/25

7



WUNSCHLINIEN

LEGENDE

Einrichtungen

- Schule
- Kindergarten
- Arzt/Apotheke
- Supermarkt
- Nahversorgung
- öffentliche Einrichtung
- Sport/Freizeit
- Spielplatz
- Restaurant
- Gewerbegebiete
- Wohngebiete
- Gemeindegrenze
- Wunschlinien

Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

08/25

8

VERKEHRSANALYSE

Erreichbarkeit von Haltestellen

LEGENDE

Haltestellen

 Bushaltestellen

 300 m Radius

 Gemeindegrenze



Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

08/25

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

9

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Ausstattung von Haltestellen

LEGENDE

Ausstattung Haltestellen

mit Sitzbank

überdacht

barrierefrei

Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

09/25

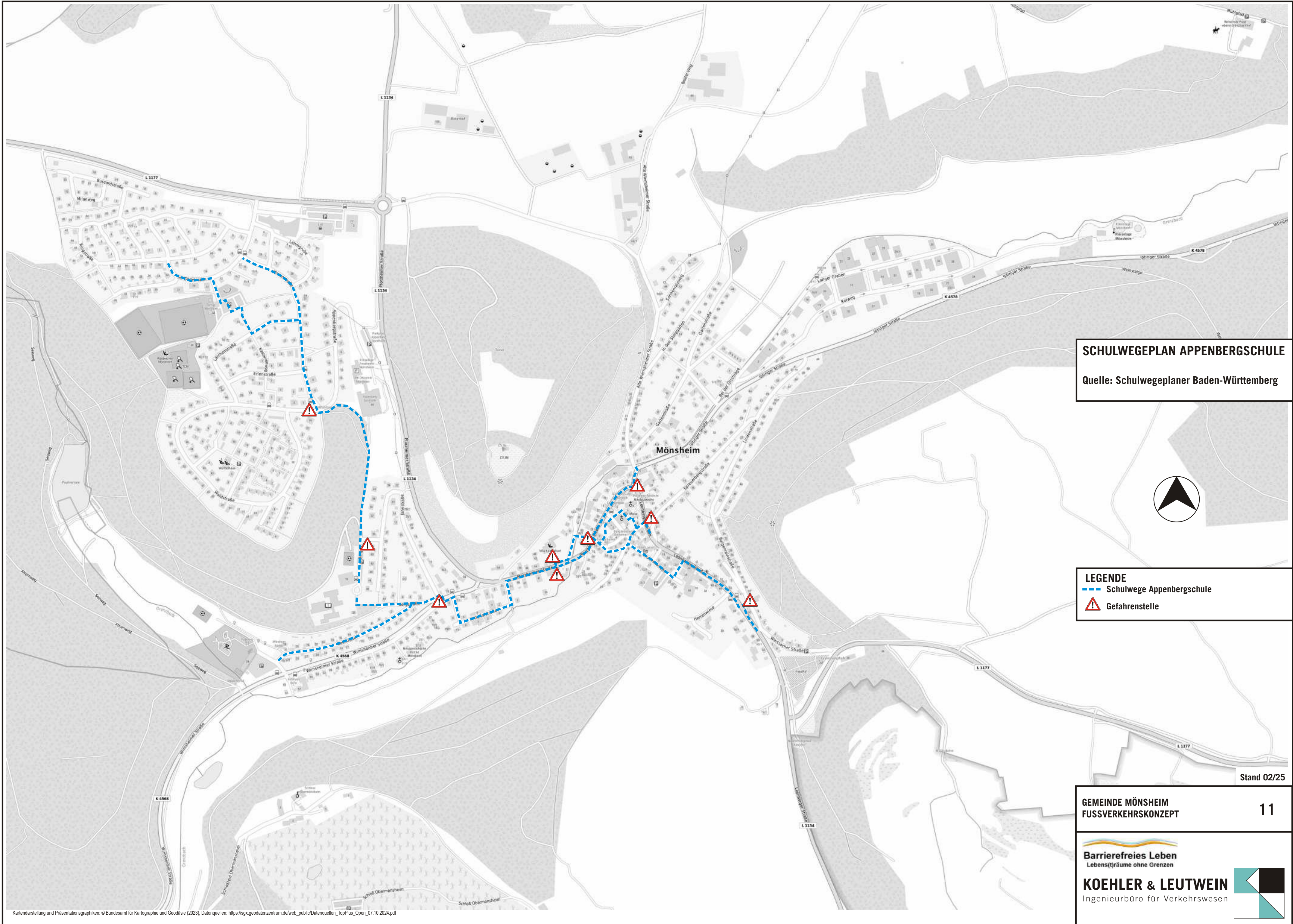
GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

10

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen





SCHULWEGEPLAN APPENBERGSCHULE
Quelle: Schulwegeplaner Baden-Württemberg



LEGENDE
--- Schulwege Appenbergsschule
⚠ Gefahrenstelle

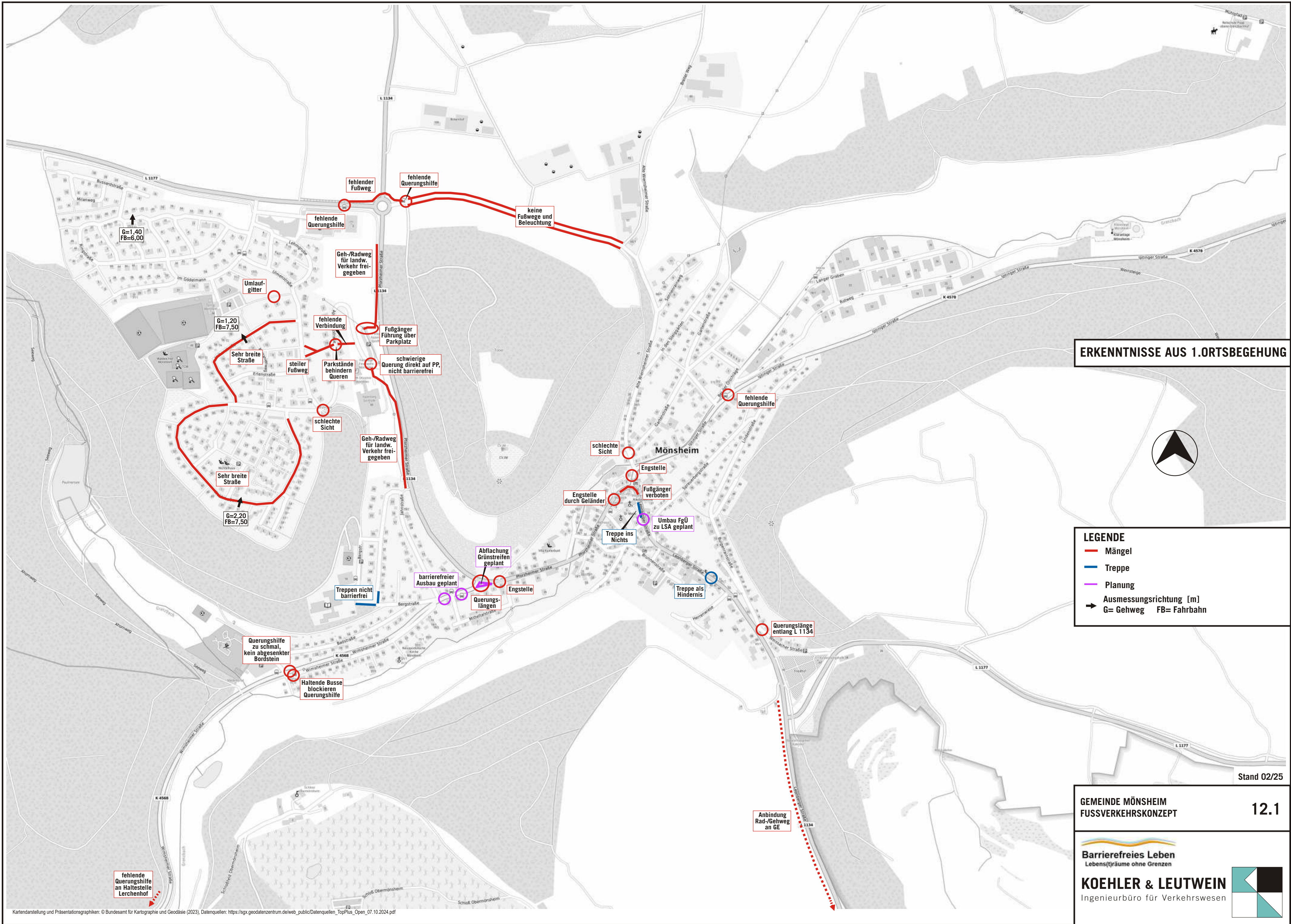
Stand 02/25

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

11

Barrierefreies Leben
Lebens(r)räume ohne Grenzen

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



ERKENNTNISSE AUS 1.ORTSBEGEHUNG

LEGENDE

- Mängel
- Treppe
- Planung
- Ausmessungsrichtung [m]
G= Gehweg FB= Fahrbahn

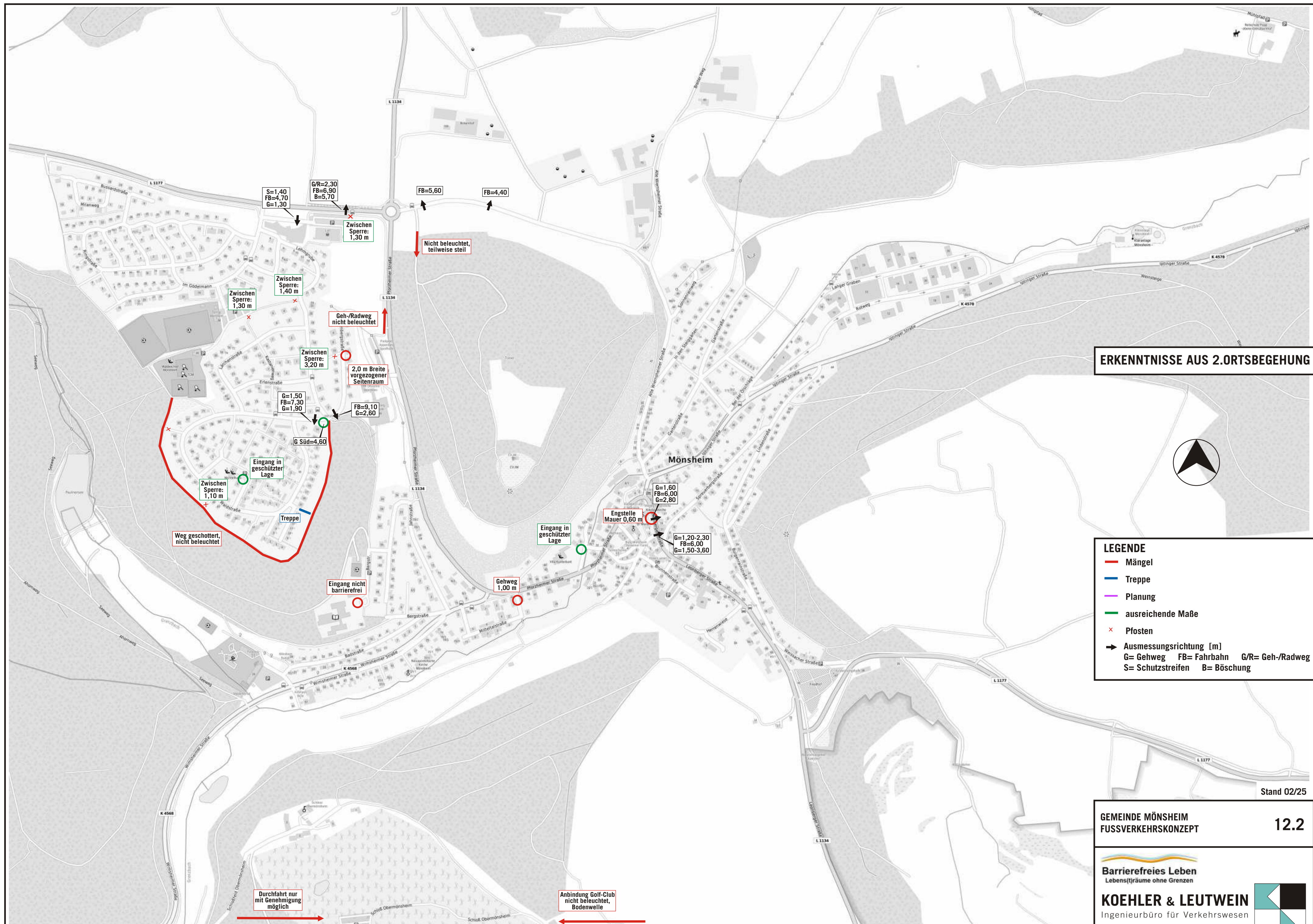
Stand 02/25

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT 12.1

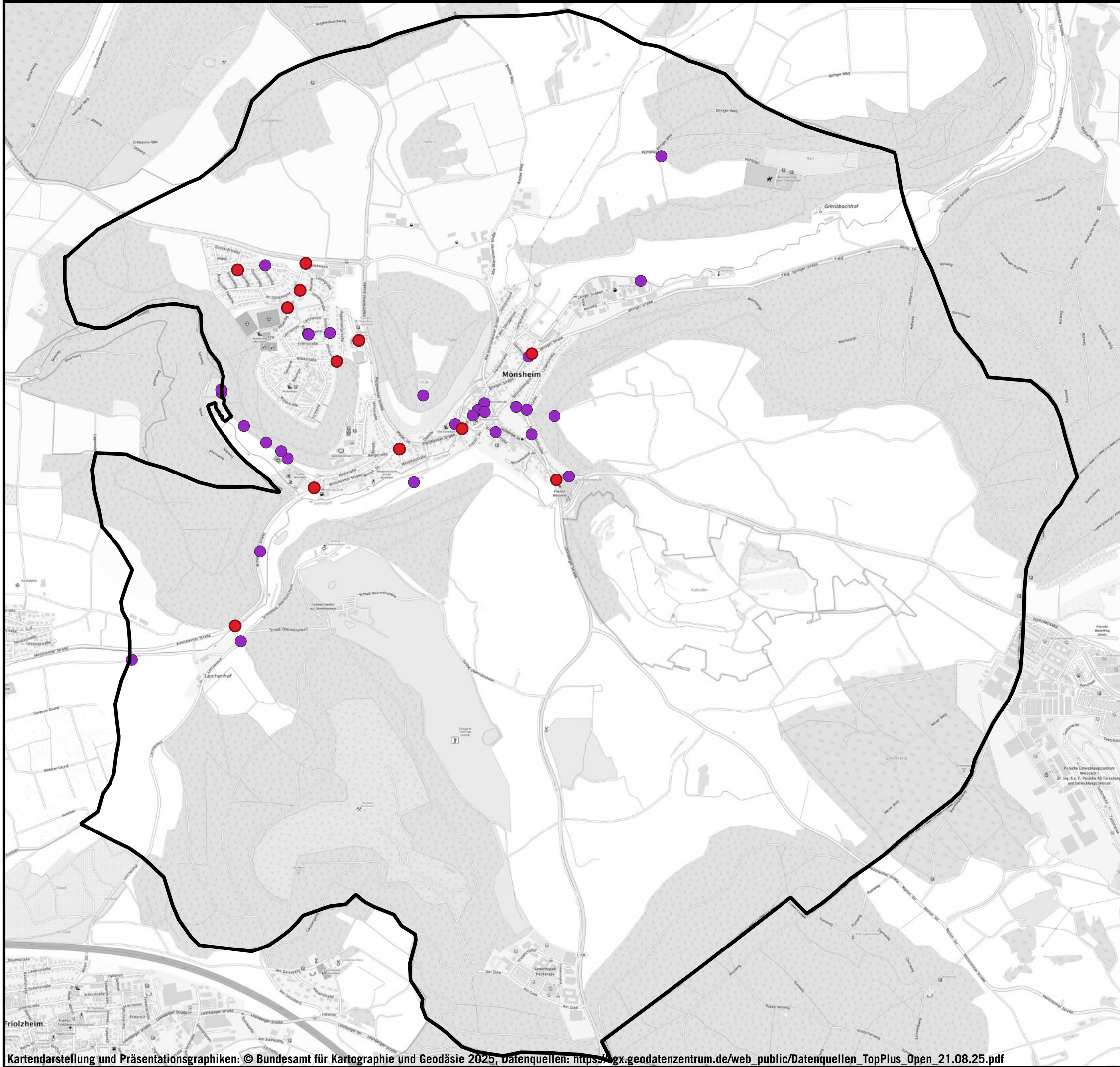
Barrierefreies Leben
Lebens(r)äume ohne Grenzen

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_07.10.2024.pdf







SITZBÄNKE

LEGENDE

- Sitzbank
- Mitfahrerbank
- Gemeindegrenze



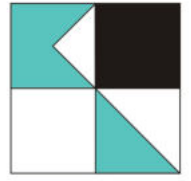
Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

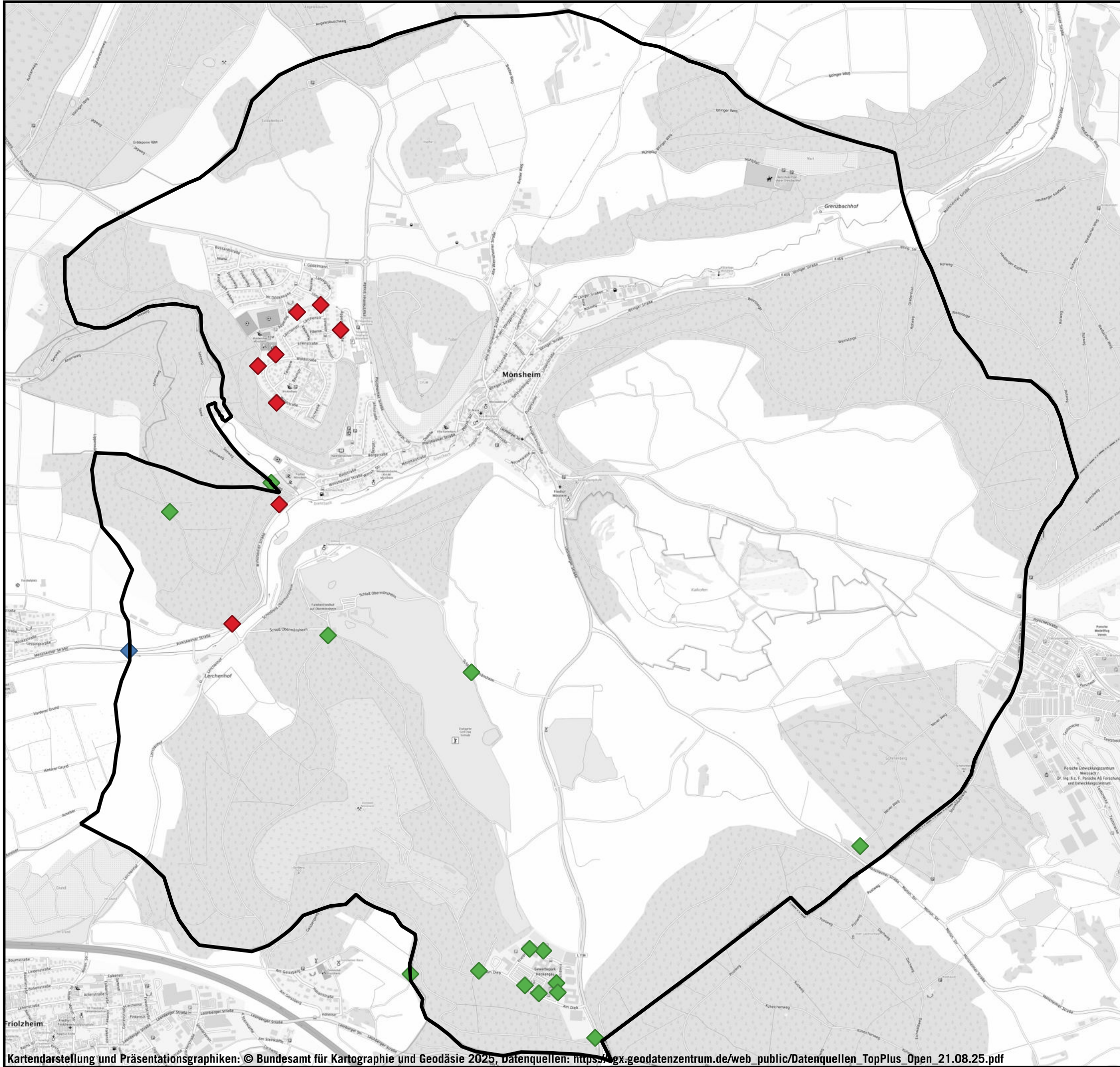
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

08/25

13



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2025, Datenquellen: https://npx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_21.08.25.pdf



BARRIEREN

LEGENDE

Barrieren (Stand 05/25)

Umlaufgitter

Poller

Schranken

Gemeindegrenze



Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

08/25

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

14

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung	
Route 1	Freibad Rathaus	Alte Wimsheimer Straße / Wimsheimer Straße / Hoffmannstraße / Mittelalstraße / Mühlgrabenstraße / Pforzheimer Straße / Bachstraße / Rathaus / Marktplatz	BH-Richtung Wimsheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Busbucht prüfen auf Rückbau Fahrbahn	
			BH-Richtung Mönshheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Haltestelle Richtung Osten verschieben verkürzt	
			Ungesicherte Querung mit Querungshilfe und differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	55.000,00 €				Querungstelle hinter BH	
			FGÜ Wimsheimer Straße - nicht barrierefrei	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	50.000,00 €				Kap wegen Aufstellfläche	
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Abzweigung Taktil zu Bushaltestelle und Hoffmannstraße	
			BH-Richtung Wimsheim - barrierefrei	ja	ja							
			BH-Richtung Mönshheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €					stark verkürzte Haltestelle / Taktil auf Gehwegniveau
			Hoffmannstraße Gehweg zu schmal	ja	nein	Taktiler Hinweis auf Führungskante	5.000,00 €					
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					Mittelalstraße
			Abzweigung Taktil	nein	nein	Taktil nachrüsten	5.000,00 €					Pforzheimer Str. / Mühlgrabenstraße
			FGÜ mit Mittelinsel - nicht barrierefrei	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	50.000,00 €					
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					Zulauf Pforzheimer Str. Haus 27
				Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Bachstraße Sparkasse
				Führung unterschiedlicher Bodenbelag	ja	ja						bis Schulstraße
			Führung unterschiedlicher Bodenbelag	nein	nein	nachrüsten	15.000,00 €				bis Bürgerhaus mit Zugängen öffentlichen Gebäude Parksituation	
Besonderheiten												
Gesamt:							425.000,00 €					
Route 2	Friedhof Rathaus	Zukünftiger Radweg Friedhof / Leonberger Straße / Friolzheimer Straße / Schulstraße / Rathaus	Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Leonberger Straße ggf. Mittelinsel	

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Mittelinsel erneuern / Taktil & Borde nachrüsten	55.000,00 €				Alte Weissacher Straße
			BH-Richtung Heimsheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Busbucht prüfen auf Rückbau Fahrbahn
			BH-Richtung Mönshheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Busbucht prüfen auf Rückbau Fahrbahn
			Ungesicherte Querung mit Querungshilfe und differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				
			Gesicherte Querung LSA - Anforderung mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	LSA barrierefrei, Taktil & Borde nachrüsten	89.000,00 €				Wunsch Gemeinde
			FGÜ - nicht barrierefrei	ja	nein	Rückbau					Rückbau für LSA
			Führung unterschiedlicher Bodenbelag	nein	nein	nachrüsten	15.000,00 €				Frolzheimer Straße Parksituation
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Frolzheimer / Schulstraße
			Führung unterschiedlicher Bodenbelag	nein	nein	nachrüsten	35.000,00 €				Schulstraße Parksituation
Besonderheiten											
Gesamt:							369.000,00 €				
Route 2 b	Friedhof barrierefreier Zugang Leonberger Straße	Friedhof barrierefreier Zugang / Leonberger Straße									Parkplatzsituation prüfen (Behindi.)

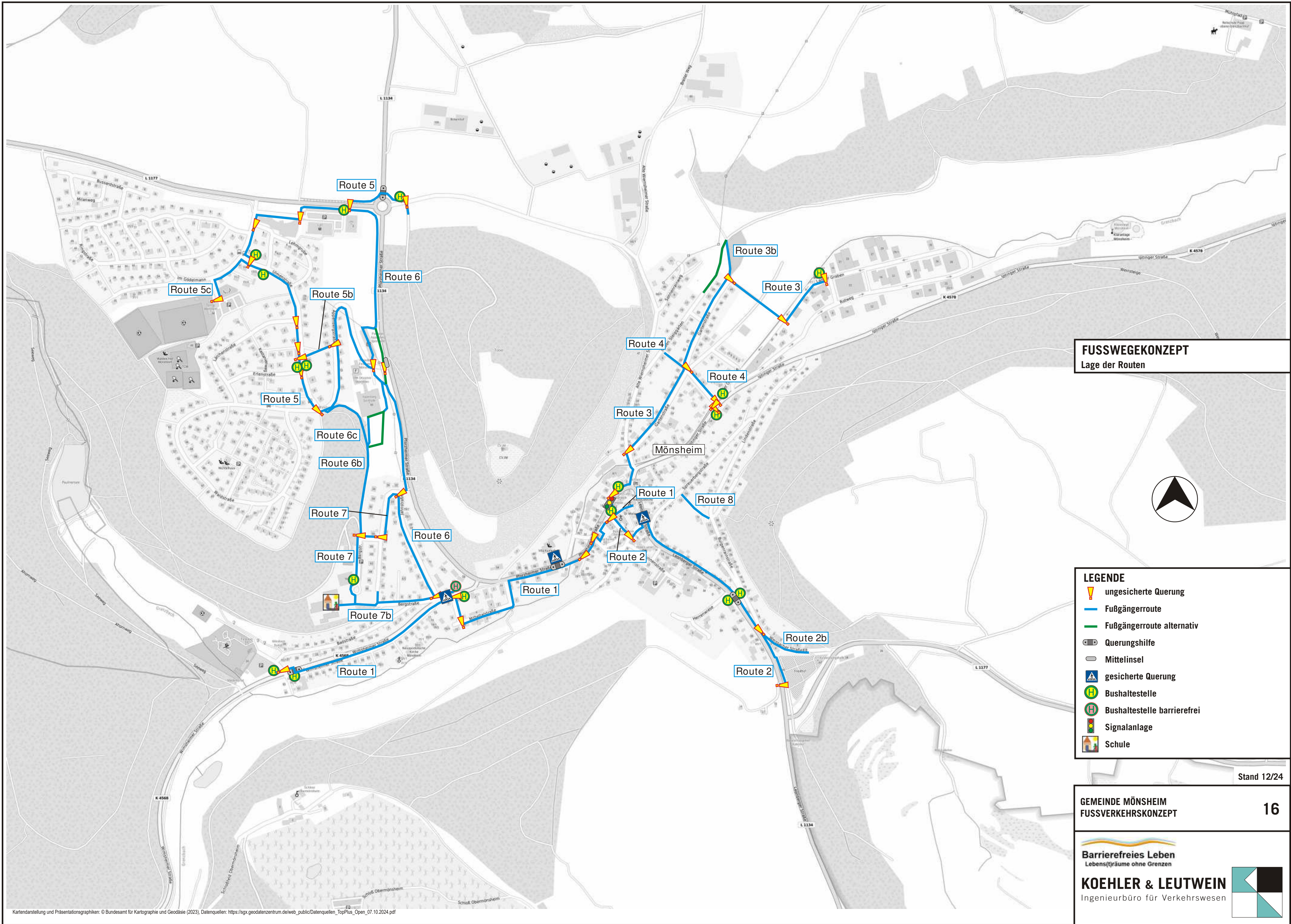
Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Besonderheiten											
Gesamt:							- €				
Route 3	Industriegebiet Rathaus	Langer Graben / Fußgängerbrücke Fußweg / Gartenstraße (rechte Gehwegseite) / Alte Wiernheimerstraße / Pforzheimerstraße / Schulstraße / Rathaus	BH-Richtung Mönshheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Langer Graben
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Langer Graben
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Langer Graben / Fußgängerbrücke
			Fußgängerbrücke Grenzbach	ja	nein	Anfahrten Brückenköpfe	20.000,00 €				
			Fußweg	ja	nein	Belag sanieren	40.000,00 €				Langer Graben / Gartenstraße
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Gartenstraße / in den Steingärten
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Gartenstraße / Route 4 Treppenanlage
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Alte Wiernsheimer Straße
			Gehweg	ja	nein	Breite prüfen					
			BH-Richtung Wimsheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Busbucht prüfen Schleppkurve
			Gesicherte Querung LSA - nicht barrierefrei	Ja	nein	Taktil & Borde & Ton nachrüsten	89.000,00 €				
			BH-Richtung Heimsheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Rückbau auf Straße / Leitsystem Schulstraße - Haltestelle
Besonderheiten											
Gesamt:							429.000,00 €				
Route 3b	In den Steingärten Gartenstraße	In den Steingärten / Gartenstraße	Ausbau Fußweg	ja	nein	Asphalt / Stein ggf. Geländer	40.000,00 €				Ausbau vorhandener Feldweg zu Fußweg
Besonderheiten											
Gesamt:							40.000,00 €				

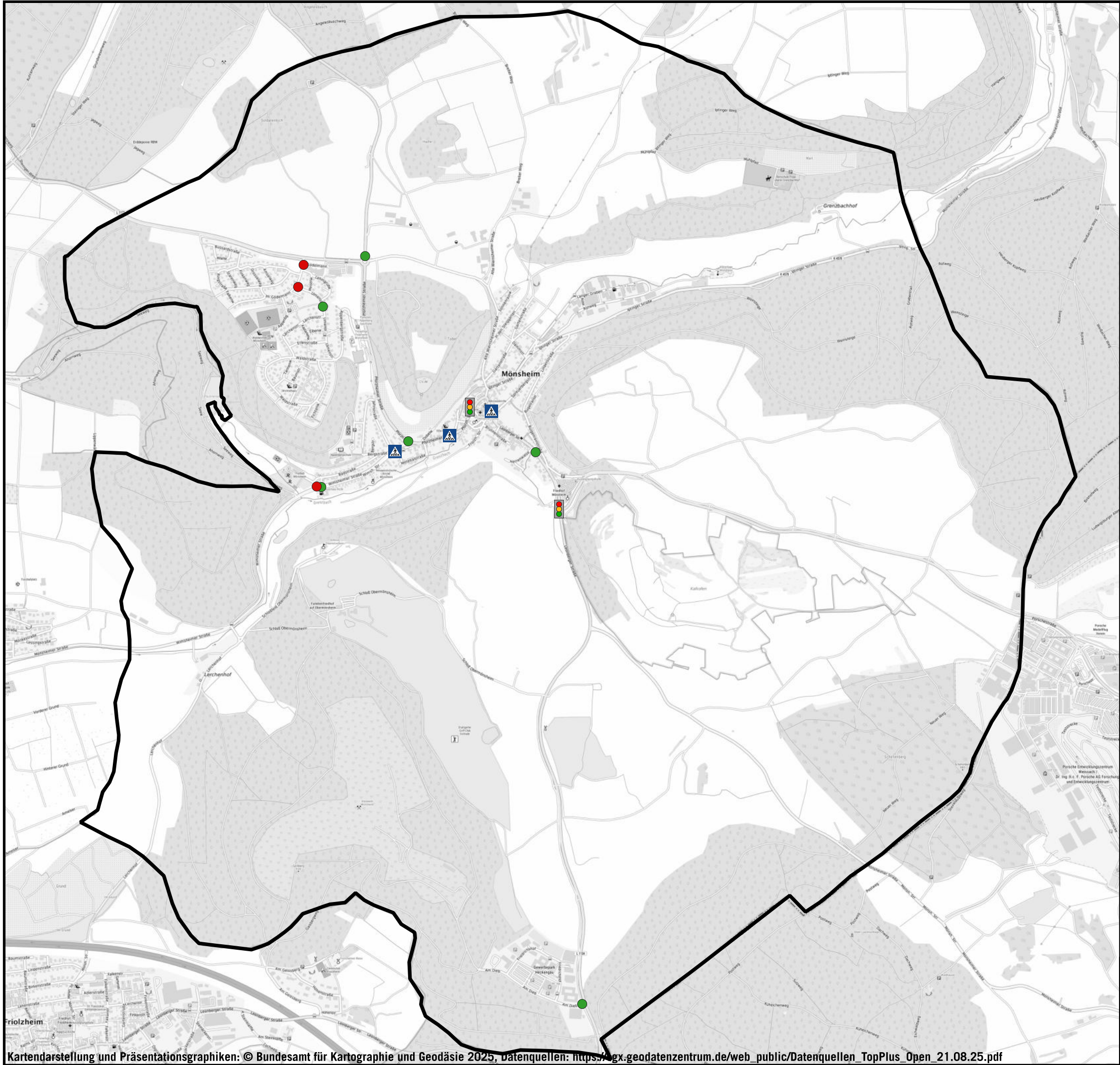
Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Route 4	Iptinger Straße In den Steingärten	Iptinger Straße / Dammstraße / Verbindungsweg Gartenstraße - In den Steingärten	BH-Richtung Iptingen - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Kein ausreichender Platz für Hochbord
			Ungesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe	Nein	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Querung zur Bushaltestelle
			BH-Richtung Rathaus - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				
			Ungesicherte Querung "bei der Ölschläge" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				
			Ungesicherte Querung "Dammstraße / Iptinger Straße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Zugang zur Querung Iptinger Straße
			Ungesicherte Querung "Gartenstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				
			Treppenanlage & Verbindungsweg	Ja	Nein	Treppenabsätze, -stufen und Geländer barrierefrei ausbauen	15.000,00 €				Treppenanlage in schlechtem Zustand, Verbindungsweg steil
Besonderheiten											
Gesamt:							225.000,00 €				
Route 5	Kreisverkehr L1134 Route 6	Zugang Tobel / L1134 / L1177 / Im Gödelmann Zufahrt Fachmärkte / Im Gödelmann / Ulmenstraße / Appenbergstraße / auf Route 6	Ungesicherte Querung "Alte Wiernsheimer Straße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Zugang Tobel
			Ungesicherte Querung Mittelinsel "L1134" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten / Wege ertüchtigen	80.000,00 €				Vorhandene Wegeführung ertüchtigen
			BH-Richtung Wurmberg - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle versetzen und barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Nur Haltestellenschild Prüfen wg. Vergütung Routenplan mit VPE/ VVS abklären
			Ungesicherte Querung "L1177" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				
			BH-Richtung Mönshheim - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Nur Haltestellenschild
			Ungesicherte Querung "Im Gödelmann Zufahrt" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Anfang Parkplatzbereich

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung	
			"Im Gödelmann Zufahrt" Absturzsicherung Graben vor Wohnanlage	Nein	Nein	Geländer nachrüsten	15.000,00 €					
			Ungesicherte Querung Lehmgrube	ja	nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					
			BH-Richtung "Im Gödelmann" - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €					
			Ungesicherte Querung "Ulmenstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					
			BH-Richtung "Appenbergstraße" - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €					
			Ungesichere Querung "Lärchenstraße" mit diffenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					
			Ungesichere Querung "Erlenstraße" mit diffenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					
			BH-Richtung "Appenbergstraße" - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Prüfung wegen Platzverhältnissen	
			Ungesichere Querung "Ulmenstraße BH-Haltestellen" mit diffenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €					
			BH-Richtung "Im Gödelmann" - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Fundament für Warthäuschen gebaut / Kein Hochbord	
			Ungesichere Querung "Appenbergstraße - Waldstraße " mit diffenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten ggf. Mittelinsel	65.000,00 €				Gefahrenstelle weil unübersichtlich Farbliche Markierung Fahrbahn ggf. Mittelinsel einrichten	
Besonderheiten												
Gesamt:							650.000,00 €					
Route 5b	Verbindungsweg Ulmenstraße - Appenbergstraße	Ulmenstraße / Appenbergstraße	Geländer zur Sturzsicherung eine Seite	Nein	Nein	Geländer nachrüsten	5.000,00 €				Fußweg sehr breit und mit Gefälle	
			Ungesicherte Querung "Appenbergstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Fußgängerkap bergseitig vorhanden	
Besonderheiten												
Gesamt:							40.000,00 €					

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Route 5c	Zugang Sportstätten	Ulmenstraße / Im Gödelmann / Vereinsheim	Ungesicherte Querung "Sackgasse Im Gödelmann" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				
			Ungesicherte Querung "Vor Parkplätze Im Gödelmann" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein	Taktil & Borde nachrüsten	35.000,00 €				Querungsmöglichkeit sollte vor den Parkplätzen liegen
Besonderheiten	Behindi - Parkplatz Sportstätten prfen / ggf. einrichten										
Gesamt:							70.000,00 €				
Route 6	Haltestelle Fachmärkte FGÜ Wimsheimer Straße	Haltestelle Fachmärkte / Radweg neben-Straße / Jahnstraße / FGÜ Wimsheimer Straße	Ungesicherte Querung "Feuerwehr" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein		35.000,00 €				Alternativ Route: Zufahrt Appenberg durchführend
			Ungesicherte Querung "Jahnstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein		35.000,00 €				
			Ungesicherte Querung "Jahnstraße Ecke Bergstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Ja	Nein		35.000,00 €				
Besonderheiten	Rad- Und Fußweg Ruhebänke barrierefrei all 100 - 150m										
Gesamt:							105.000,00 €				
Route 6b	Appenbergshalle Appenbergschule	Appenbergshalle / Fußweg / Appenbergschule	Neugestaltung Umgehung Treppen	Nein	Nein		70.000,00 €				Prüfung zum Ausbau Verbindung
			Ungesicherte Querung "Bergstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein		35.000,00 €				
Besonderheiten											
Gesamt:							105.000,00 €				
Route 6c	Kreuzung Appenbergstraße / Ulmenstraße Appenbergschule	Kreuzung Appenbergstraße - Ulmenstraße / Waldweg / Bergstraße Appenbergschule	Ungesicherte Querung "Bergstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein		35.000,00 €				Prüfung zum Ausbau Verbindung
Besonderheiten											
Gesamt:							35.000,00 €				
Route 7	Route 6 Appenbergschule	Jahnstraße / Appenbergschule	Ungesicherte Querung "Jahnstraße" mit differenzierter Bordhöhe	Nein	Nein		35.000,00 €				
			BH-Richtung "Appenbergschule" - nicht barrierefrei	ja	nein	Bushaltestelle barrierefrei ausbauen	35.000,00 €				Lösung für Wendeschleife bei ÖPNV Anbindung

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Maßnahme	Baukosten brutto	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Besonderheiten											
						Gesamt:	70.000,00 €				
Route 7b	Route 6 Appenbergschule	Jahnstraße / Bergstraße / Appenbergschule	Ausbau Treppenanlage - barrierefrei	Ja	Nein		20.000,00 €				Bergstraße hat keinen Gehweg!
Besonderheiten											
						Gesamt:	20.000,00 €				
Route 8	Buigenrainstraße Spreuerbergstraße	Buigenrainstraße / Spreuerbergstraße	Ausbau Treppenanlage - barrierefrei	Ja	Nein		40.000,00 €				
Besonderheiten											
						Gesamt:	40.000,00 €				
						Kosten Gesamtkonzept ohne Förderung:	2.518.000,00 €				
						Geschätzte Ø-Förderquote 75%:	1.888.500,00 €				
	Fördersatz:	Unterstützung Planung:				Kosten Gesamtkonzept mit Förderung:	629.500,00 €				
Regelsatz Förderung:	50%	10%									
Erweiteter Satz Fuß-Rad:	75%	20%									
Erweiteter Satz Umwelt:	90%	20%									
Einzelene Routen können mit der Ø-Förderquote 75% gerechnet werden											





VERKEHRSANALYSE

Querungsstellen

LEGENDE

Querungen

- Signalanlage
- Querungshilfe
- ungesichert
- Fußgängerüberweg
- Gemeindegrenze

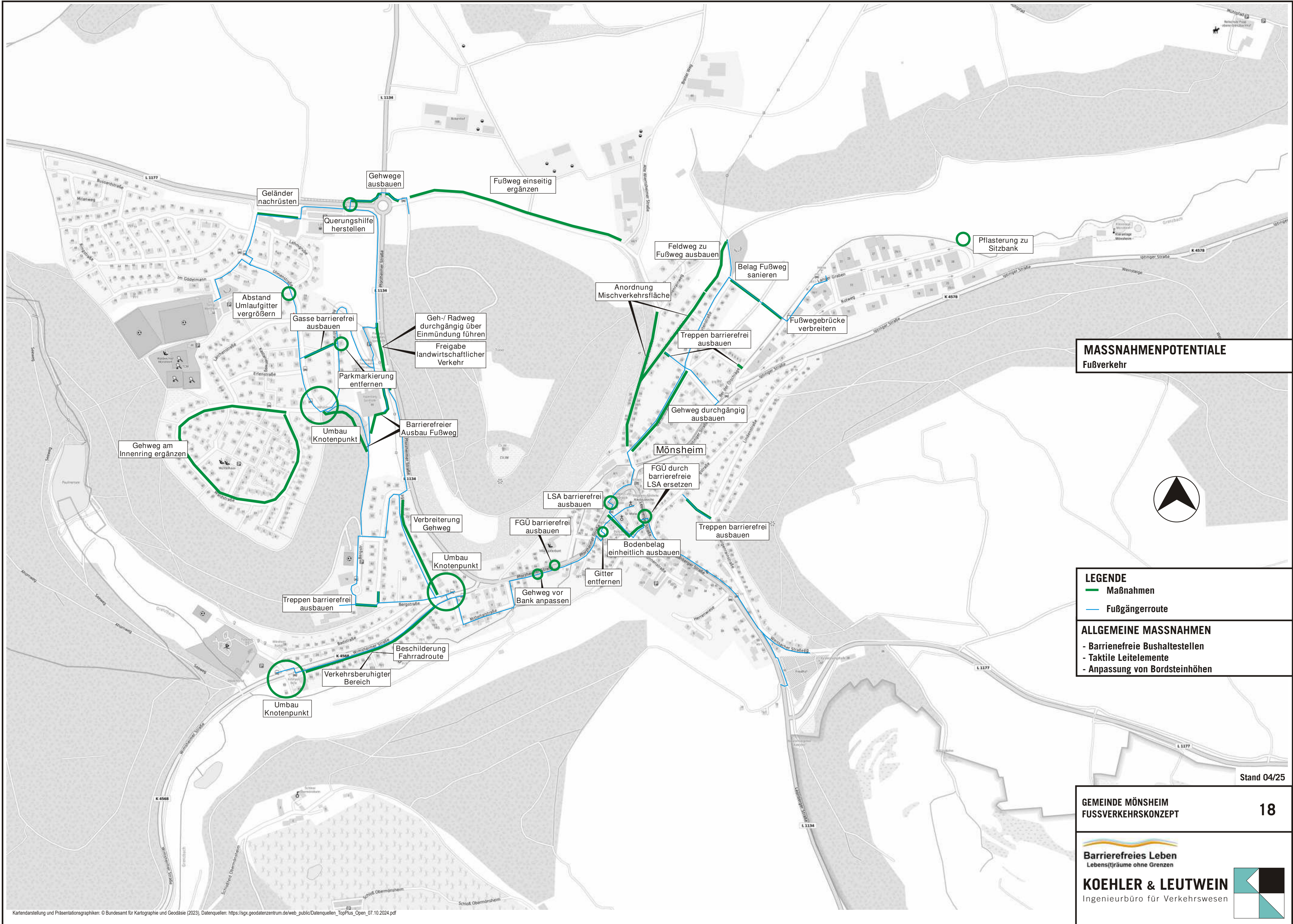
Auf DIN A3 in Maßstab 1:18.000

GEMEINDE MÖNSHAUSEN
FUSSVERKEHRSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

08/25

17



MASSNAHMENPOTENTIALE
Fußverkehr

LEGENDE

- Maßnahmen
- Fußgängeroute

ALLGEMEINE MASSNAHMEN

- Barrierefreie Bushaltestellen
- Taktile Leitelemente
- Anpassung von Bordsteinhöhen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_07.10.2024.pdf

Kategorie		Route	lfd. Nr.	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Gemeinde Mönsheim			Kostenschätzung (Netto-Kosten ohne MwSt. nur Herstellungskosten)
					•	•	•	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat	
I	Fußverkehr	1	1.1	Umbau Knotenpunkt Wimsheimer Str./ Wimsheimer Str. beim Freibad	•				X		Die Maßnahme ist bereits in Planung.	X			500.000 €
I	Fußverkehr	1	1.2	Verkehrsberuhigter Bereich auf (eheml.) Wimsheimer Str.	•			X						X	700 €
I	Fußverkehr	1	1.3	Beschilderung Fahrradroute auf (eheml.) Wimsheimer Str.	•			X						X	500 €
I	Fußverkehr	1	1.4	Umbau Knotenpunkt Wimsheimer Str. / Jahnstraße / Hoffmannstr.	•				X		Die Maßnahme ist bereits in Planung.	X			150.000 €
II	Fußgängerquerung	1	1.5	Gehweg Pforzheimer Str. vor Volksbank anpassen		•			X					X	10.000 €
II	Fußgängerquerung	1	1.6	FGÜ über Pforzheimer Str. barrierefrei ausbauen	•								X		15.000 €
I	Fußverkehr	1	1.7	Gitter Pforzheimer Str. bei Sparkasse entfernen			•	X						X	300 €
II	Fußgängerquerung	2	2.1	FGÜ über Leonberger Str. durch barrierefreie LSA ersetzen	•				X				X		22.500 €
I	Fußverkehr	2	2.2	Belag Bachstr./ Friolzheimer Str. einheitlich ausbauen			•			X		X			75.000 €
I	Fußverkehr	3	3.1	Fußwegebrücke Langer Graben verbreitern		•			X				X		27.000 €
I	Fußverkehr	3	3.2	Belag Fußweg sanieren Ende Gartenstr.		•			X				X		36.000 €
I	Fußverkehr	3	3.3	Westseite Gehweg auf Gartenstraße durchgängig ausbauen	•				X			X			40.000 €
II	Fußgängerquerung	3	3.4	LSA über Pforzheimer Str. barrierefrei ausbauen		•			X				X		37.500 €
I	Fußverkehr	4	4.1	Treppe zwischen Gartenstr. und In Den Steiggärten barrierefrei ausbauen	•			X					X		20.000 €
I	Fußverkehr	5	5.1	Gehwege KVP Pforzheimer Str. / L1177 / Alte Wiernsheimer Str. ausbauen	•				X				X		45.000 €
II	Fußgängerquerung	5	5.2	Querungshilfe über L 1177 herstellen	•			X					X		40.000 €
I	Fußverkehr	5	5.3	Geländer nachrüsten Im Gödelmann			•	X					X		20.000 €
I	Fußverkehr	5	5.4	Abstand Umlaufgitter Im Gödelmann vergrößern			•	X						X	500 €
I	Fußverkehr	5	5.5	Umbau Knotenpunkt Ulmenstr./ Appenbergstr.	•				X		Die Maßnahme ist bereits in Planung.	X			350.000 €

II	Fußgängerquerung	5	5.6	Parkmarkierung bei Ungesicherte Querungsstelle in Appenbergstr. Entfernen	•			X					X	300 €
I	Fußverkehr	5b	5b.1	Gasse zwischen Ulmenstr. und Appenbergstr. Barrierefrei ausbauen		•			X				X	14.000 €
I	Fußverkehr	6	6.1	Geh-/ Radweg durchgängig über Einmündung Pforzheimer Str./ Appenbergstr. führen	•				X			X		150.000 €
I	Fußverkehr	6	6.2	Freigabe landwirtschaft. Verkehr auf Geh-/ Radweg parallel zu Pforzheimer Str.		•		X					X	700 €
I	Fußverkehr	6	6.3	Westseite Gehweg auf Jahnstr. Verbreitern	•				X			X		95.000 €
I	Fußverkehr	6b	6b.1	Barrierefreier Ausbau Waldweg zwischen Appenberg Sporthalle und Bergstr. Inklusive Treppenanlage		•			X			X		150.000 €
I	Fußverkehr	6c	6c.1	Barrierefreier Ausbau Waldweg zwischen Appenbergstr. und Bergstr.		•			X			X		60.000 €
I	Fußverkehr	7	7.1	Treppen vor Appenbergschule barrierefrei ausbauen	•				X				X	27.000 €
I	Fußverkehr	8	8.1	Treppe zwischen Spreuerbergstr. und Lindenstr. barrierefrei ausbauen	•				X				X	24.000 €
I	Fußverkehr	-	0.1	Feldweg zu Fußweg ausbauen In den Steiggärten		•			X			X		55.000 €
I	Fußverkehr	-	0.2	Mischverkehrsfläche auf Alte Wiernsheimer Str. anordnern	•					X			X	5.000 €
I	Fußverkehr	-	0.3	Mischverkehrsfläche in den Steingärten anordnern	•					X			X	5.000 €
I	Fußverkehr	-	0.4	Treppe zwischen Langer Graben und b. d. Ölschläge barrierefrei ausbauen			•	X					X	7.000 €
I	Fußverkehr	-	0.5	Gehweg am Innenring der Waldstraße ergänzen	•					X		X		315.000 €
I	Fußverkehr	-	0.6	Pflasterung vor Sitzbank in langer Graben			•	X					X	1.250 €
I	Fußverkehr	-	Allg.	Bushaltestellen barrierefrei ausbauen	X				X				X	35.000 €
II	Fußgängerquerung	-	Allg.	Bordsteinhöhen an Querungsstellen anpassen	X			X					X	5.500 €
II	Fußgängerquerung	-	Allg.	Taxtile Leitelemente ergänzen	X			X					X	5.000 €

MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Wimsheimer Straße / Wimsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

An diesem Knotenpunkt ist zu beobachten, dass Fahrzeuge links am Fahrbahnteiler vorbeifahren. Beim geplanten Umbau sollte daher die Position des Fahrbahnteilers angepasst werden. Zudem wird empfohlen, die bestehende Busbucht in eine Haltestelle am Fahrbahnrand umzuwandeln.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 500.000 €

Baulastträger: Land Baden-Württemberg / Landkreis Enzkreis

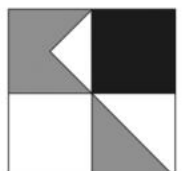
Bemerkungen:

Die Maßnahme ist bereits in Planung.

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Wimsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die ehemalige Wimsheimer Straße verläuft parallel zur neuen Trasse, verfügt jedoch auf beiden Seiten über keinen Gehweg. Da sie dennoch stark von Fußgängern und Radfahrern frequentiert wird, empfiehlt es sich, die Straße als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer deutlich zu erhöhen.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 700 €

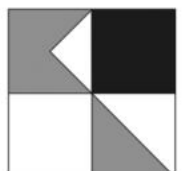
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.3

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Wimsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Da die Straße bereits stark von Radfahrern genutzt wird, empfiehlt es sich, sie offiziell als Fahrradroute auszuweisen und entsprechend zu beschildern.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 500 €

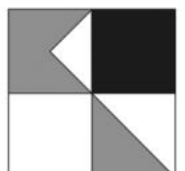
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

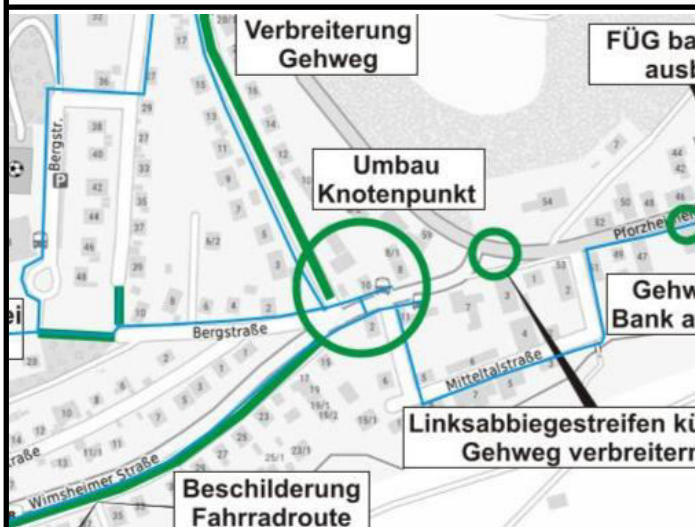


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.4

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Wimsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Im Zuge des Umbaus des Knotenpunktes sind der Fußgängerüberweg sowie die Haltestelle auf der Südseite barrierefrei auszugestalten und die Gehwegbreiten entsprechend zu erweitern. Darüber hinaus ist eine Quermöglichkeit über die Hoffmannstraße vorzusehen, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 150.000 €

Baulastträger: Landkreis Enzkreis / Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

Die Maßnahme ist bereits in Planung.

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.5

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Auf der Südseite der Pforzheimer Straße, auf Höhe der Volksbank, entsteht durch die vorhandenen Treppenstufen eine deutliche Engstelle auf dem Gehweg. Es wird empfohlen, die Treppenanlage so anzupassen oder umzugestalten, dass die gesamte Gehwegfläche durchgängig und frei begehbar bleibt.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 10.000 €

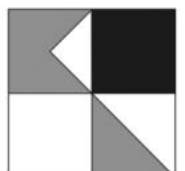
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

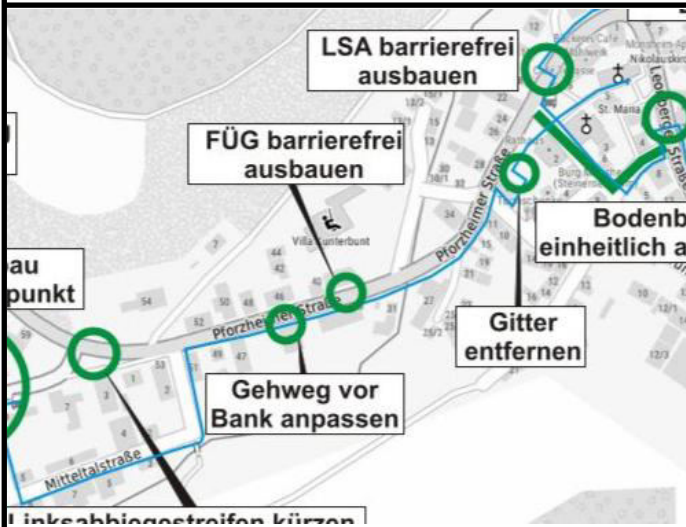


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.6

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Der Fußgängerüberweg über die Pforzheimer Straße sollte barrierefrei ausgebaut werden, wobei zusätzlich taktile Leitelemente zur besseren Orientierung für sehbehinderte Personen integriert werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 15.000 €

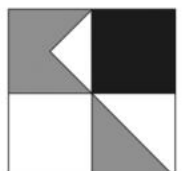
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M6

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

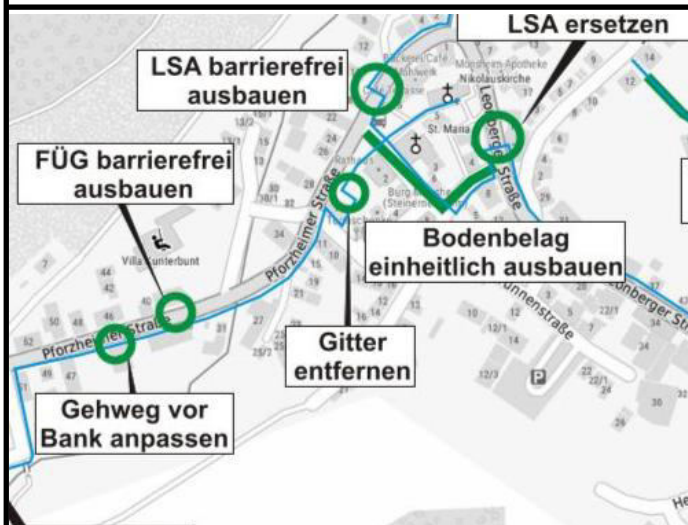


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 1.7

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Das Gitter in der Pforzheimer Straße bei der Sparkasse sollte entfernt werden, da es eine Engstelle auf dem Gehweg verursacht.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 300 €

Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M7

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

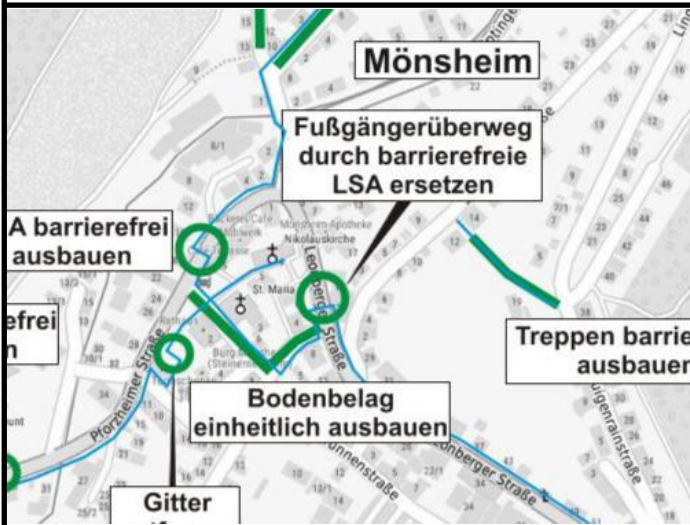


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 2.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Leonberger Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Aufgrund der hohen Verkehrsstärke auf der Leonberger Straße und der stark frequentierten Querung durch Fußgänger sollte der bestehende Fußgängerüberweg durch eine barrierefreie Lichtsignalanlage ersetzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 22.500 €

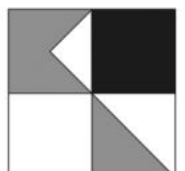
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M8

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

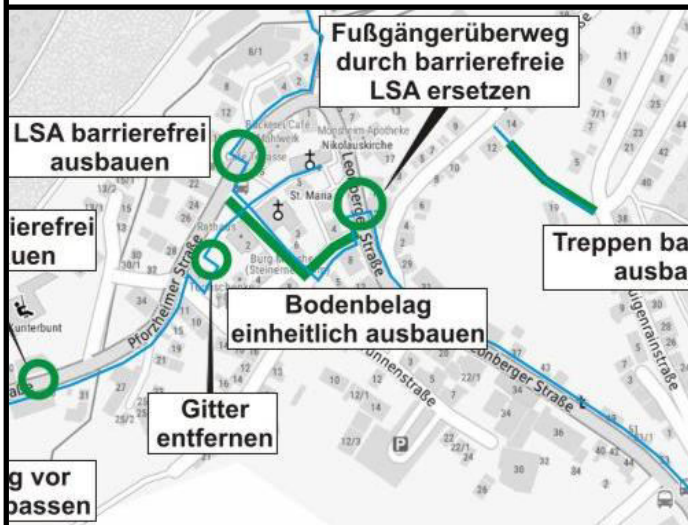


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 2.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Bachstraße / Friolzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Belag der Bachstraße und der Friolzheimer Straße sollte einheitlich gestaltet werden, um die Befahrbarkeit zu verbessern und ein harmonisches Gesamtbild der Ortsmitte zu schaffen.

Priorität: gering

Kostenannahme: 75.000 €

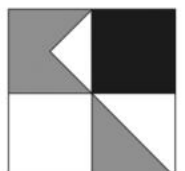
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M9

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

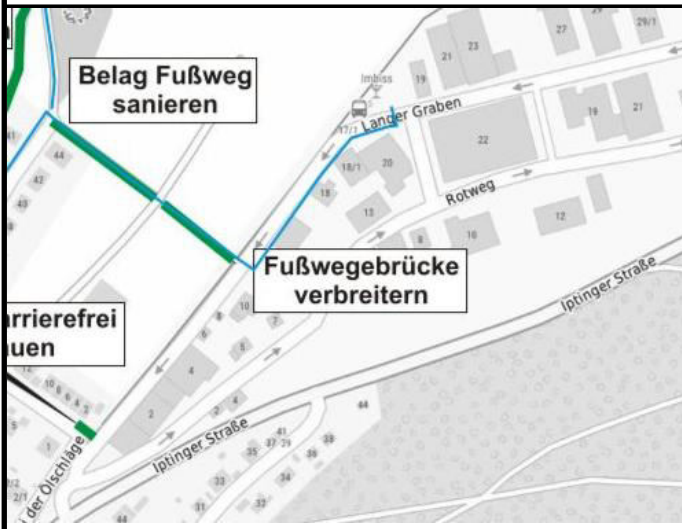


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 3.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Langer Graben



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Fußwegebrücke am langen Graben weist Defizite auf. Daher sollte die Brücke verbreitert und barrierefrei ausgebaut werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 27.000 €

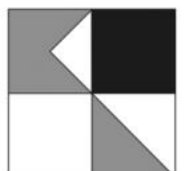
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M10

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 3.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Gartenstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Weg, der die Gartenstraße mit der Fußwegebrücke verbindet, befindet sich in einem schlechten Zustand. Daher sollte der Belag ausgebessert werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 36.000 €

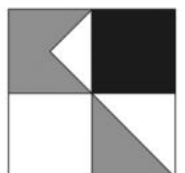
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 3.3

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Gartenstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Da die Gartenstraße lediglich auf der Nordseite über einen Gehweg verfügt, sollte dieser durchgängig in gutem Zustand und mit einheitlichem Belag gestaltet werden.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 40.000 €

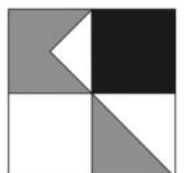
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M12

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

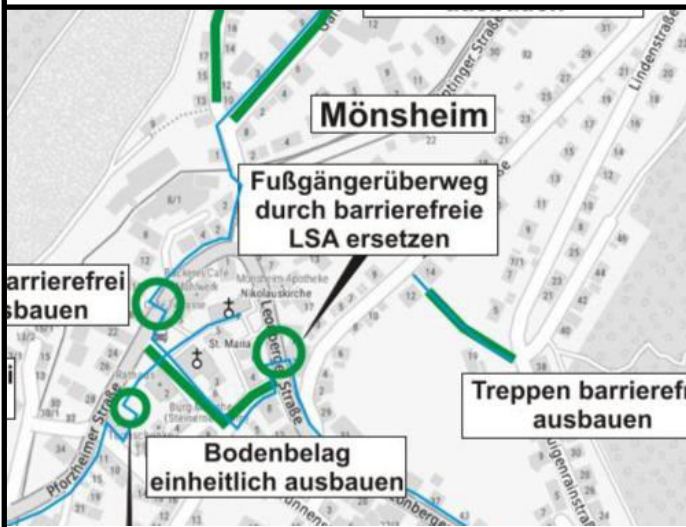


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 3.4

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Der Lichtsignalanlage über die Pforzheimer Straße sollte barrierefrei ausgebaut werden, wobei zusätzlich taktile Leitelemente zur besseren Orientierung für sehbehinderte Personen integriert werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 37.500 €

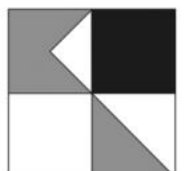
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M13

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

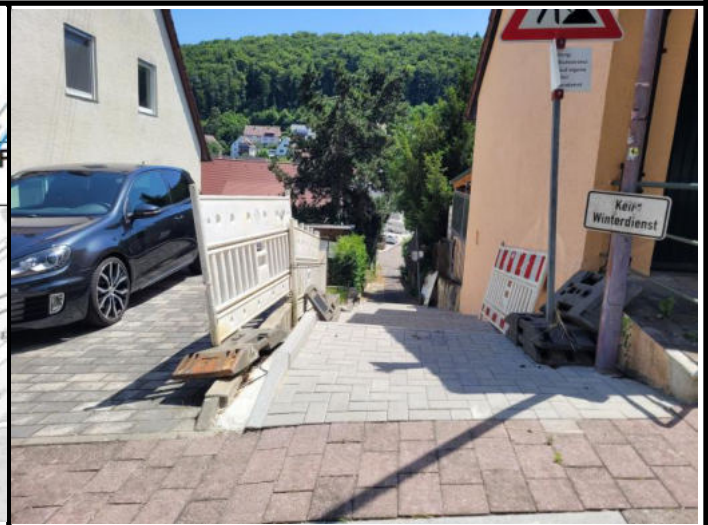
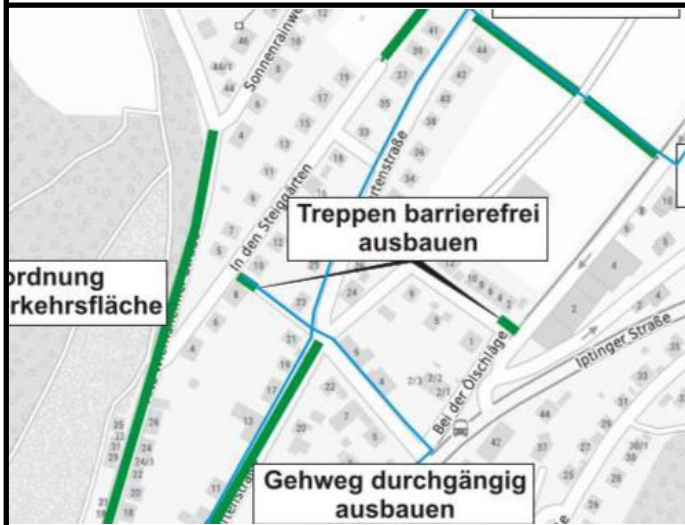


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 4.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Gartenstraße / in den Steiggärten



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Treppenanlage zwischen Gartenstraße und in den Steiggärten ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut und sollte um Elemente zur Barrierefreiheit, wie beispielsweise ein taktil erfassbares Feld oder eine Verlängerung der Handläufe, ergänzt werden.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 20.000 €

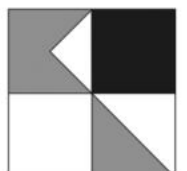
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M14

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

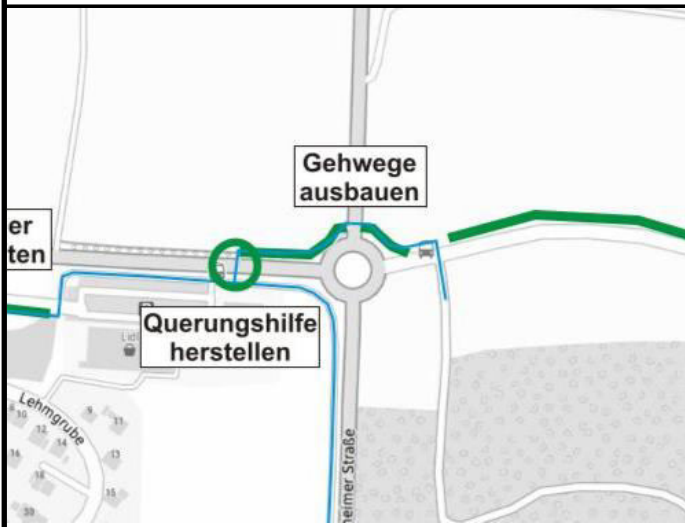


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße / L 1177 / Alte Wiernsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Kreisverkehr Pforzheimer Straße / L 1177 / Alte Wiernsheimer Straße weist bis auf einen Fahrbahnteiler

Priorität: hoch

Kostenannahme: 45.000 €

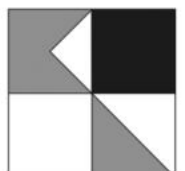
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M15

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, L 1177



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Zur Verbesserung der Sicherheit und zur Erleichterung der Querung der L 1177 wird empfohlen, am westlichen Ast des Kreisverkehrs eine Querungshilfe vorzusehen, beispielsweise in Form einer gesicherten Überquerung mit Mittelinsel.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 40.000 @

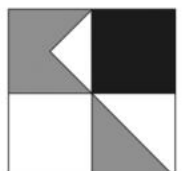
Baulastträger: Land Baden-Württemberg

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M16

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.3

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, im Gödelmann



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Geländer nachrüsten im Gödelmann

Priorität: gering

Kostenannahme: 20.000 €

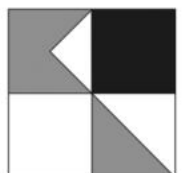
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M17

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.4

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, im Gödelmann



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Abstand des Umlaufgitters auf dem Weg zwischen der Ulmenstraße und dem Parkplatz des Sportplatzes entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es wird empfohlen, eines der Gitter zu versetzen, um den Durchgang zu verbreitern.

Priorität: gering

Kostenannahme: 500 €

Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M18

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

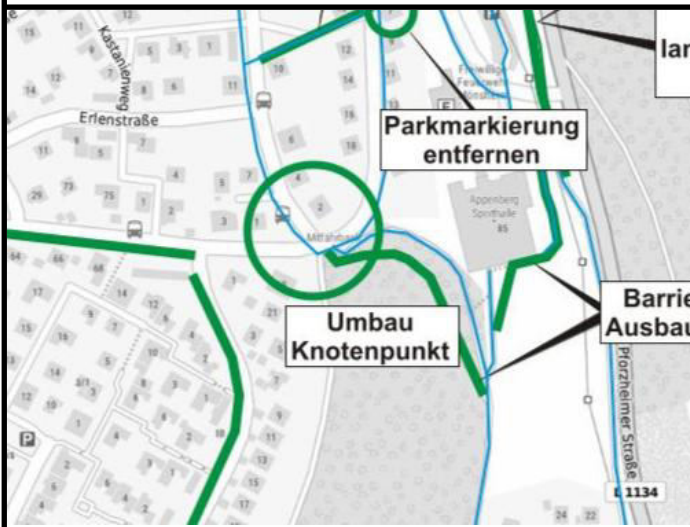


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.5

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Ulmenstraße / Appenbergstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Einmündung Ulmenstraße / Appenbergstraße ist derzeit sehr großzügig gestaltet und weist einen breiten Trichter im Einmündungsbereich auf, während dem Fußverkehr bislang nur wenig Raum zur Verfügung steht. Beim Umbau des Knotens sollte daher empfohlen werden, Teile der Verkehrsfläche der Fahrbahn dem Gehweg zuzuschlagen, um die Situation für Fußgänger zu verbessern.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 350.000 €

Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

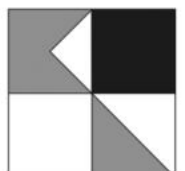
Bemerkungen:

Die Maßnahme ist bereits in Planung.

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M19

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

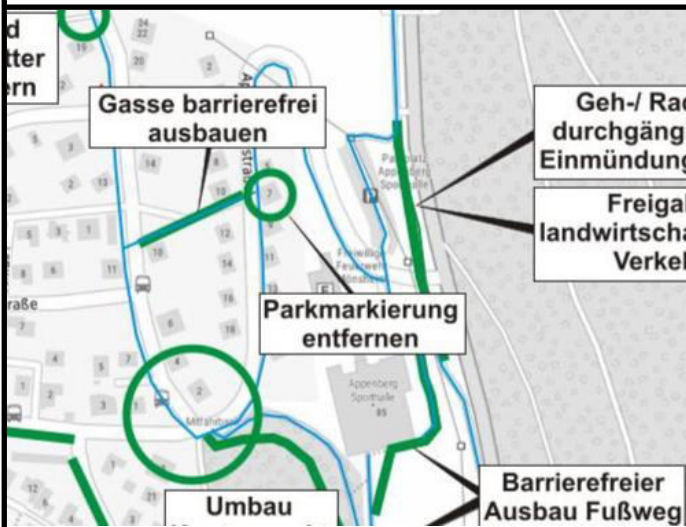


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5.6

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Appenbergstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):

Das Queren der Appenbergstraße wird durch markierte Parkplätze gegenüber dem Zugang der Gasse zur Ulmenstraße erschwert. Es wird empfohlen, diese Parkmarkierungen zu entfernen, um eine sichere Querung zu ermöglichen.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 300 €

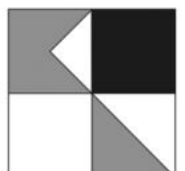
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M20

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

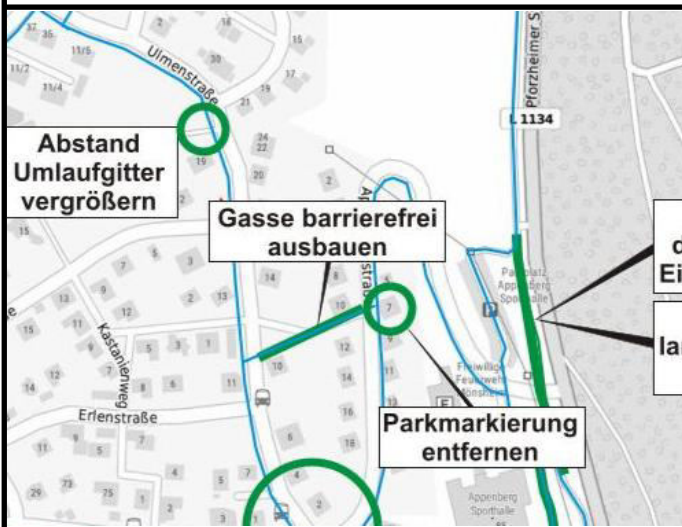


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 5b.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Ulmenstraße / Appenbergstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Gasse zwischen Ulmenstraße und Appenbergstraße ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut und sollte um Elemente zur Barrierefreiheit, wie beispielsweise ein taktil erfassbares Feld oder eine Verlängerung der Handläufe, ergänzt werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 14.000 €

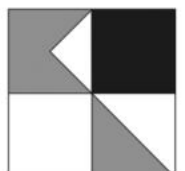
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M21

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

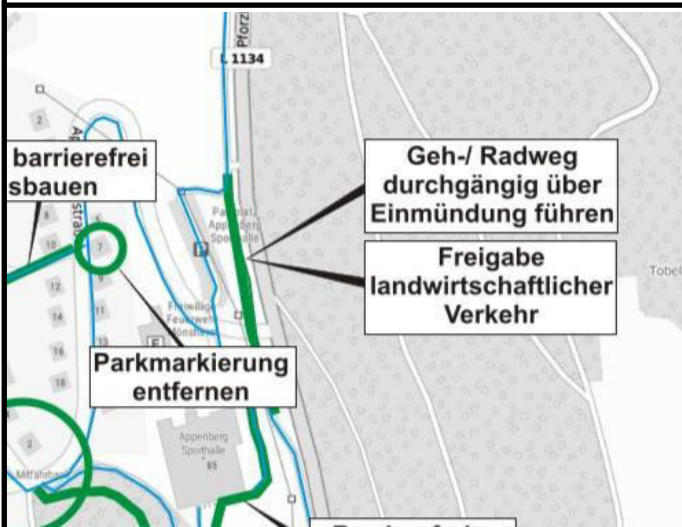


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 6.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Pforzheimer Straße / Appenbergstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Es wird empfohlen, den Geh- und Radweg über die Einmündung Pforzheimer Straße / Appenbergstraße hinwegzuführen, um den Umweg über den Parkplatz und den Vorplatz der Appenberghalle zu vermeiden.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 150.000 €

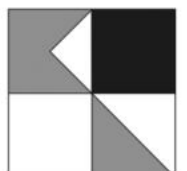
Baulastträger: Land Baden-Württemberg / Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M22

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

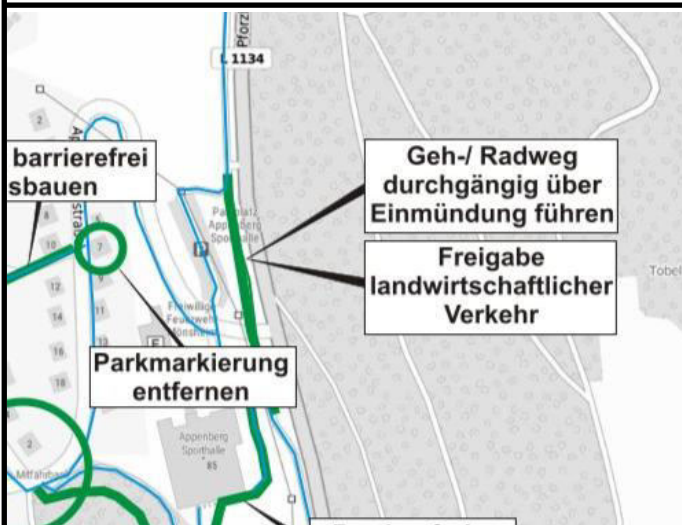


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 6.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Geh-/ Radweg Pforzheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Es wird empfohlen, den parallel zur Pforzheimer Straße verlaufenden Geh- und Radweg für landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 700 €

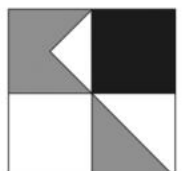
Baulastträger: Land Baden-Württemberg / Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M23

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

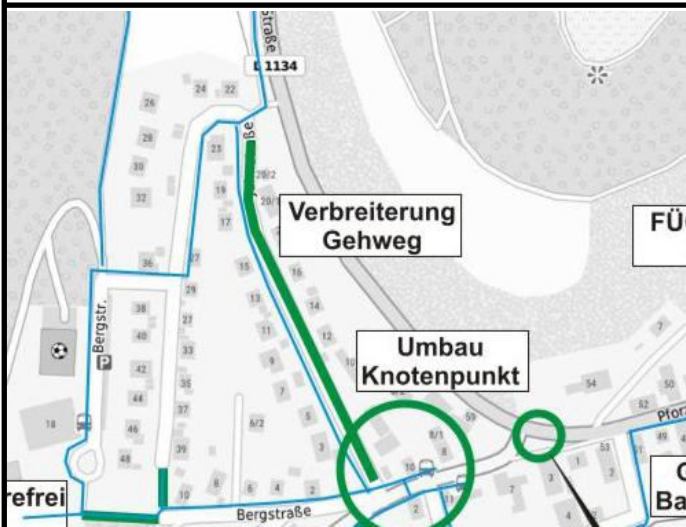


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 6.3

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Jahnstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Da die Jahnstraße nur auf der Westseite über einen Gehweg verfügt, sollte dieser verbreitert werden, um die Nutzung für Fußgänger zu verbessern.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 95.000 €

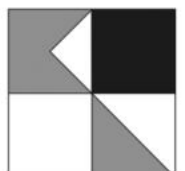
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M24

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

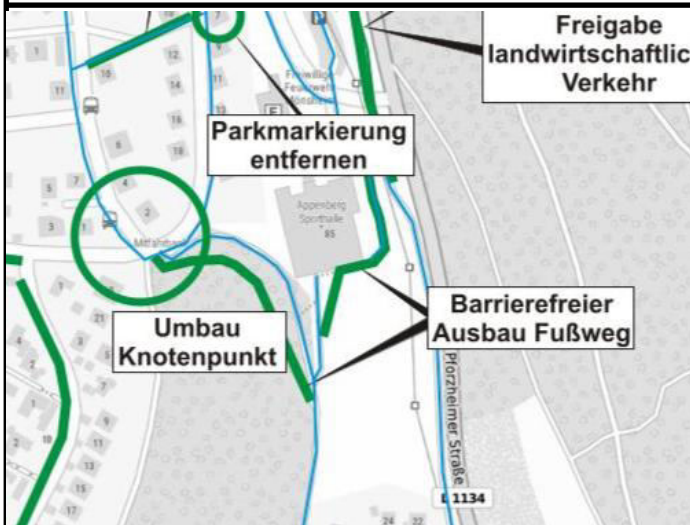


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 6b.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Bergstraße / Appenberg Sporthalle



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Waldweg und Treppenanlage zwischen Appenberg Sporthalle und Bergstraße ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut und sollte um Elemente zur Barrierefreiheit, wie beispielsweise ein taktil erfassbares Feld oder eine Verlängerung der Handläufe, ergänzt werden.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 150.000 €

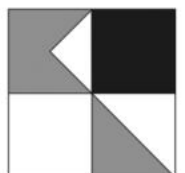
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M25

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

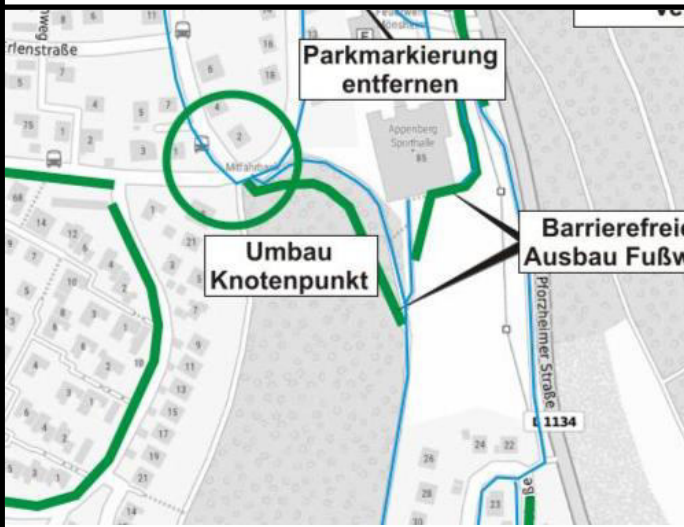


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 6c.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Appenbergstraße / Bergstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Der Waldweg zwischen Appenbergstraße und Bergstraße wird insbesondere von Schülern regelmäßig genutzt. Es wird daher empfohlen, den Weg mit einem durchgängigen, befestigten Belag auszubauen.

Priorität: mittel

Kostenannahme: 60.000 €

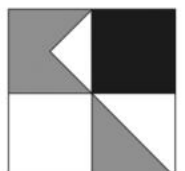
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M26

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

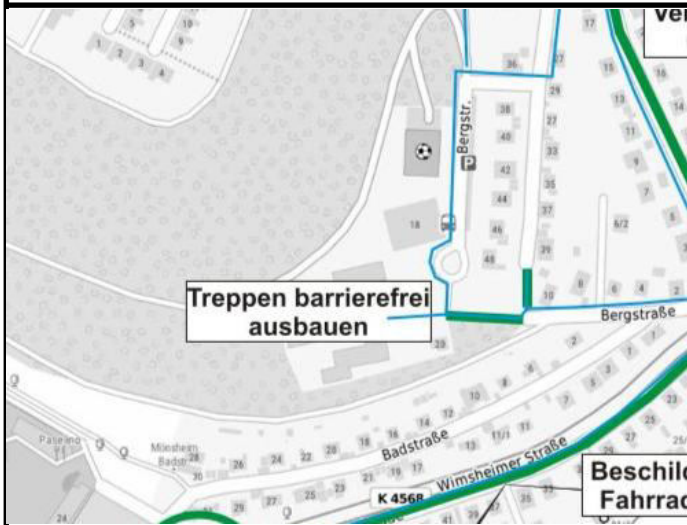


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 7.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Bergstraße (Appenbergsschule)



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Treppenanlage vor der Appenbergsschule ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut und sollte um Elemente zur Barrierefreiheit, wie beispielsweise ein taktil erfassbares Feld oder eine Verlängerung der Handläufe, ergänzt werden.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 27.000 €

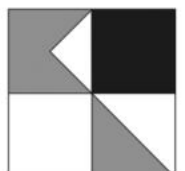
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M27

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

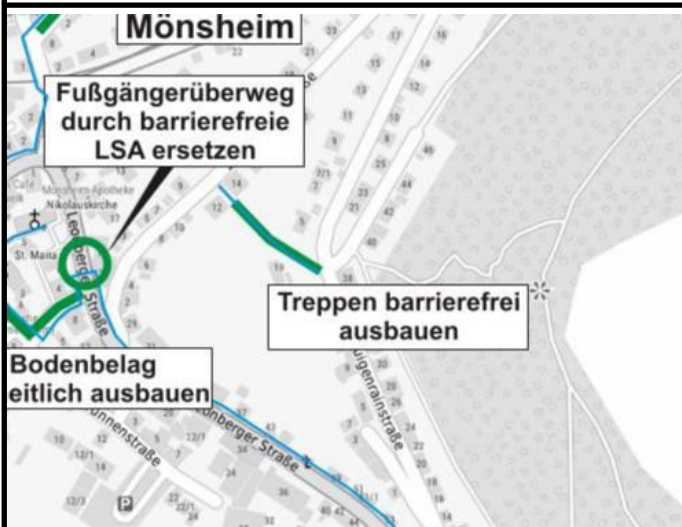


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 8.1

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Spreuerbergstraße / Lindenstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Die Treppenanlage zwischen Spreuerbergstraße und Lindenstraße ist derzeit nicht barrierefrei ausgebaut und sollte um Elemente zur Barrierefreiheit, wie beispielsweise ein taktil erfassbares Feld oder eine Verlängerung der Handläufe, ergänzt werden.

Priorität: hoch

Kostenannahme: 24.000 €

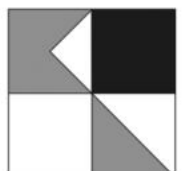
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M28

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.2

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, in den Steiggärten



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Feldweg zu Fußweg ausbauen in den Steiggärten

Priorität: mittel

Kostenannahme: 55.000 €

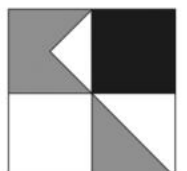
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M29

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

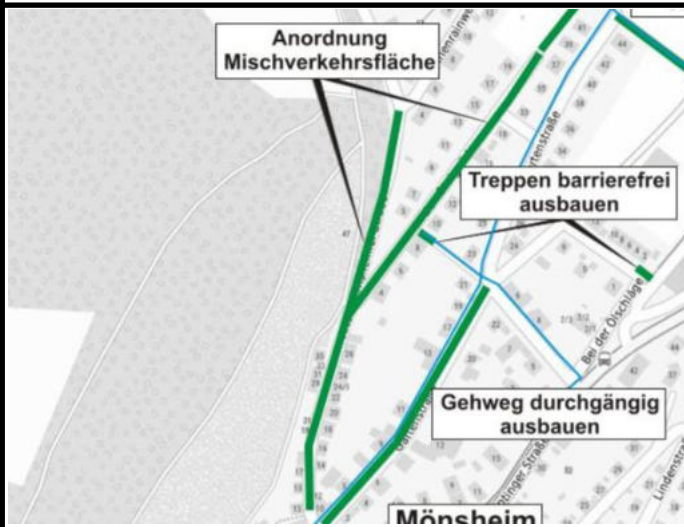


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.3

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Alte Wiernsheimer Straße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Aufgrund des einseitigen Gehweges, der sehr schmalen Fahrbahn und dem steilen Gefälle, wird empfohlen die Alte Wiernsheimer Straße als Mischverkehrsfläche auszuweisen. Im Zuge dessen kann zum Schutz von Fußgängern auch eine Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden

Priorität: hoch

Kostenannahme: 5.000 €

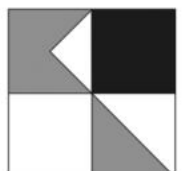
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M30

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

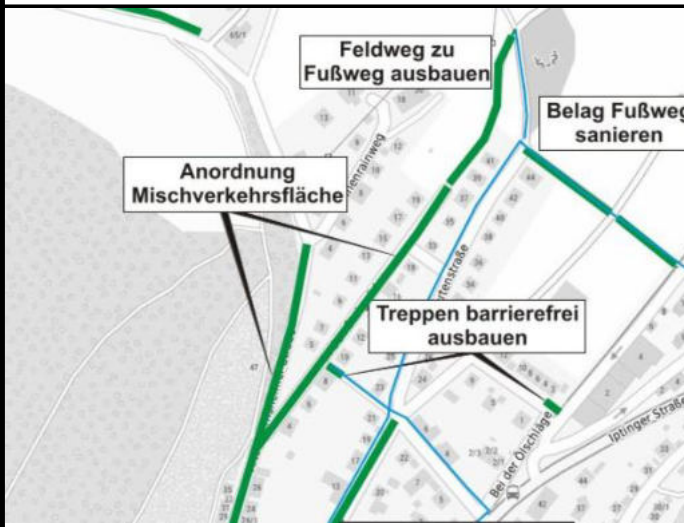


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.4

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, In den Steingärten



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Mischverkehrsfläche in den Steingärten anordnen

Priorität: hoch

Kostenannahme: 5.000 €

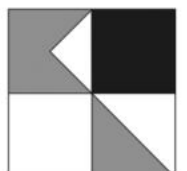
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M31

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

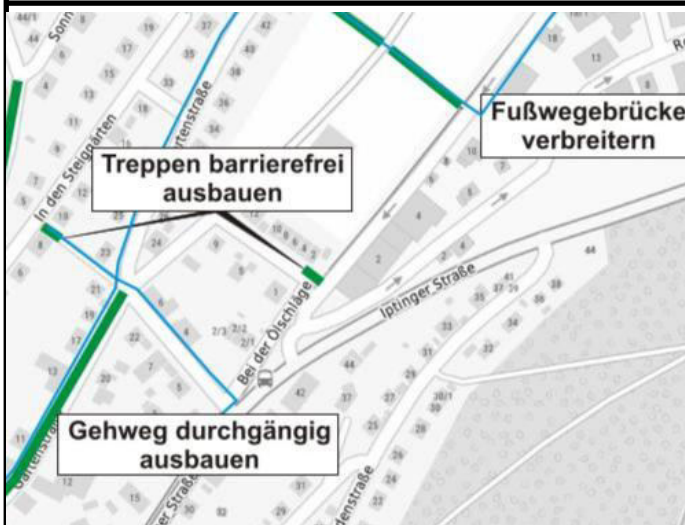


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.5

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Langer Graben / bei der Ölschläge



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):

Treppe zwischen Langer Graben und bei der Ölschläge barrierefrei ausbauen

Priorität: niedrig

Kostenannahme: 7.000 €

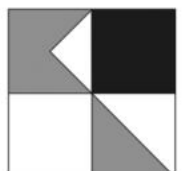
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M32

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

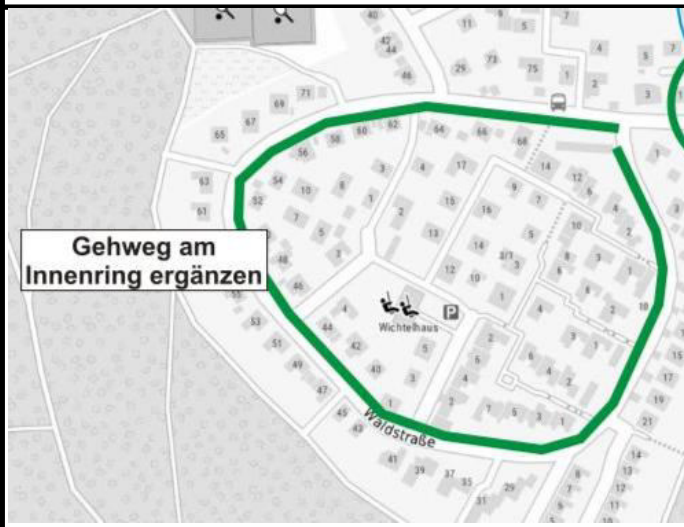


MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.6

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Waldstraße



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Gehweg am Innenring der Waldstraße ergänzen

Priorität: hoch

Kostenannahme: 315.000 €

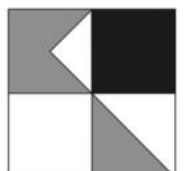
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M33

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: 0.7

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim, Langer Graben



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Zugang von langem Graben zur Sitzbank pflastern

Priorität: niedrig

Kostenannahme: 1.250 €

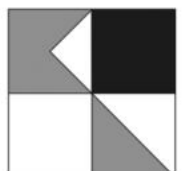
Baulastträger: Gemeinde Mönsheim

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M34

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: Allgemein

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußverkehr):
Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen in Mönsheim

Priorität: hoch

Kostenannahme: ca. 35.000 € pro Haltestelle

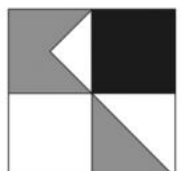
Baulastträger:

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M35

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: Allgemein

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):
Bordsteinhöhen an Querungsstellen anpassen

Priorität: hoch

Kostenannahme: ca. 5.500 € pro Querungsstelle

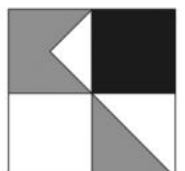
Baulastträger:

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M36

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



MASSNAHMEN-KATALOG FUSSVERKEHRSKONZEPT MÖNSHEIM

Maßnahme Nr.: Allgemein

Datum: 03.03.2026

Ort/Straße: Mönsheim



Maßnahmenbeschreibung (Kategorie Fußgängerquerung):
Taktile Leitelemente ergänzen

Priorität: hoch

Kostenannahme: ca. 5.000 €

Baulastträger:

Bemerkungen:

GEMEINDE MÖNSHEIM
FUSSVERKEHRSKONZEPT

M37

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

