



Fußverkehrs-Checks 2017: Lebensqualität gestalten!

Stadt Aalen

Eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Abschlussbericht



Impressum

Auftraggeber

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

Ansprechpartnerin:

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

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Auftragnehmer

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

Gutenbergstr. 34	Alter Schlachthof 3
44139 Dortmund	76131 Karlsruhe
Telefon: 0231/58 96 96 - 0	0721/783669 - 79
Fax: 0231/58 96 96 - 18	0721/783669 - 78
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung/Projektleitung)
Dipl.- Geogr. Merja Spott (Bearbeitung)

Dortmund, im Februar 2018

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
1 Hintergrund der Maßnahme	5
2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes.....	7
3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks.....	8
4 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort	10
5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern	13
5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)	13
5.2 Handlungsfeld Querungen (B)	15
5.3 Handlungsfeld Wegequalität (C)	18
5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)	19
5.5 Handlungsfeld Wegebeziehungen (E)	21
5.6 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (F)	22
5.7 Schwerpunkte (G)	23
5.8 Sonstige Handlungsvorschläge	26
5.9 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen	27
6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung.....	31
7 Zusammenfassung.....	33
8 Dokumentation	34
8.1 Auftaktworkshop (26. Juli 2017)	34
8.2 Begehungen	39
8.2.1 Begehung Innenstadt Aalen (13. September 2017)	39
8.2.2 Begehung Hüttfeld (26. September 2017)	45
8.3 Abschlussworkshop (9. November 2017)	51
Quellenverzeichnis	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks ...Fehler! Textmarke nicht definiert.	
Abbildung 2: Entfernungen vom Stadtkern aus	10
Abbildung 3: Doppelbord	14
Abbildung 4: Verdeutlichung der Querungsstelle mit Fußabdrücken	15
Abbildung 5: Eingengter, ehemalg aufgeweiteter Kreuzungsbereich	16
Abbildung 6: Verdeutlichung einer Querung durch Material	16
Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen	18
Abbildung 8: Unzureichende Gehwegbreiten	19
Abbildung 9: Großzügige Gehwege in der neu gestalteten Bahnhofstraße	19
Abbildung 10: Vorhandene Sitzgelegenheiten werden genutzt	20
Abbildung 11: Lädt ein zur Umgestaltung.....	20
Abbildung 12: Hinweis auf durchlässige Sackgasse.....	21
Abbildung 13: Einengung der Fahrbahn zu Beginn einer Tempo 30-Zone	22
Abbildung 14: Mögliche Gestaltung einer Querung	25
Abbildung 15 Mögliche Gestaltung einer Querung.....	25
Abbildung 16: Unebene und unterschiedliche Oberflächenbeläge erschweren Mobilität	26
Abbildung 17: Bereiche mit ebener Oberfläche werden genutzt	26
Abbildung 18: Vorgeschlagene Maßnahmen Innenstadt (Auswahl)	29
Abbildung 19: Vorgeschlagene Maßnahmen Hüttfeld (Auswahl)	30
Abbildung 20: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden	11
Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung	28

1 Hintergrund der Maßnahme

Rund ein Viertel aller Wege in Baden-Württemberg wird ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommen noch die Zubringerwege, wie zum Beispiel die Wege zu ÖV-Haltestellen oder zum Auto. Damit sind die eigenen Füße zur Bewältigung der Alltagsmobilität ein wichtiges individuelles Verkehrsmittel. Außerdem ist Zufußgehen gesund, umwelt- und sozialverträglich, es fördert die gesellschaftliche Teilhabe und stärkt die lokale Wirtschaft. Obwohl der Fußverkehr eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen einnimmt und viele wertvolle Eigenschaften auf sich vereint, wurde er als „So-wieso-Verkehr“ lange Zeit verkehrspolitisch nicht wahrgenommen.

Die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger sind daher oftmals nicht zufriedenstellend. Gehwege sind zu schmal oder werden als Stellflächen zweckentfremdet. Das Queren von Straßen ist mühsam, gefährlich oder gar unmöglich. Es fehlen Fußwegenetze, die Stadtquartiere miteinander verbinden, und ein Fußwegeleitsystem, das die Orientierung erleichtert. Auch das Verweilen im öffentlichen Raum ist beim Fußverkehr eine wichtige Komponente. Häufig mangelt es allerdings an Aufenthaltsqualität. Es fehlen Sitzgelegenheiten in einem angenehmen Umfeld, es fehlen qualitätsvolle Grünflächen und Spiel- und Freiflächen für Kinder. Vor allem besonders sensible Personengruppen wie Senioren, Kinder oder Mobilitätseingeschränkte leiden unter diesen Bedingungen und werden in ihrer selbstständigen Mobilität behindert.

Land und Kommunen können viel dafür tun, die Bedingungen für das Zufußgehen deutlich zu verbessern. Das Land Baden-Württemberg engagiert sich daher seit 2015 als erstes Flächenland systematisch in der Fußverkehrsförderung. Ziel des Landes ist es, dass die täglichen Wege zu Fuß in Baden-Württemberg sicherer und attraktiver werden. Der Fußverkehr soll wieder stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft rücken und es soll sich eine neue Geh-Kultur entwickeln. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei auf die Bedürfnisse besonders sensibler Personengruppen, wie Senioren, Kinder oder Mobilitätseingeschränkte. Mittel- bis langfristig soll der landesweite Fußverkehrsanteil von derzeit etwa 23 Prozent auf 30 Prozent im Jahr 2030 gesteigert werden. Im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung ist, wie schon in der vorangegangenen grün-roten Legislatur, verankert, dass Baden-Württemberg fußgängerfreundlicher werden soll.

Als Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) 2014 die Funktion einer Ansprechpartnerin und Koordinatorin für die Belange des Fußverkehrs auf Landesebene geschaffen. Ende Februar 2015 hat das VM mit der Auftaktveranstaltung „Los geht's!“ den offiziellen Startpunkt für die systematische Fußverkehrsförderung gesetzt.

Fußverkehrsförderung spielt sich hauptsächlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ab. Die Aktivitäten des Landes sind daher darauf ausgerichtet, die Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs zu unterstützen. Vier Handlungsfelder werden dabei vom Land bearbeitet: Landesweite Fußverkehrsmaßnahmen und Modellprojekte in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Aufbau und Unterstützung von Netzwerkstrukturen, Service für die Kommunen und die Optimierung des rechtlichen und finanziellen Rahmens.

Als landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs fanden 2015 in 15 ausgewählten Kommunen Baden-Württembergs erstmalig Fußverkehrs-Checks statt. Aufgrund des großen Erfolgs der Maßnahme gingen die Fußverkehrs-Checks mit je acht Kommunen im Jahr 2016 in eine zweite und 2017 in die dritte Runde. Auch 2018 werden erneut acht ausgewählte Kommunen gefördert. Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg. Sie werden vom Fachbüro Planersocietät durchgeführt.

2 Service für Kommunen im Rahmen der Fußverkehrsförderung des Landes

Zur Unterstützung der Arbeit auf kommunaler Ebene bietet das Land eine Reihe von Arbeitshilfen und Broschüren an:

- **Grundlagendokument zur Fußverkehrsförderung**

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

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/grundlagendokument-zur-fussverkehrsfoerderung/>

- **Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks**

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

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf

- **Abschlussberichte der Fußverkehrs-Checks**

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2015

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/Fussverkehrs_Checks_2015_Abschlussbericht.pdf

Abschlussbericht der Fußverkehrs-Checks 2016

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/FVC_2016_Abschlussbericht_END_WEB.pdf

- **Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (in Bearbeitung)**
- **Handlungsleitfaden zur kommunalen Fußverkehrsförderung (in Bearbeitung)**

Außerdem bietet das Land jährlich eine Fachveranstaltung zum Austausch und zur Fortbildung der an der Fußverkehrsförderung interessierten Kommunen an. Dabei werden Fachvorträge mit Stadtbegehungen verbunden, um so interaktiv und praxisnah zu informieren. Unter dem Motto „Gestaltung verbindet! Gemischte und fußgängerfreundliche Straßenräume“ fand die erste Veranstaltung im Juni 2016 in Göppingen statt. Bei der zweiten Veranstaltung im Juni 2017 in Heidelberg wurde die Kindermobilität vertieft behandelt. Eine dritte Fachveranstaltung zum Thema Querungen ist für 2018 geplant.

3 Ziele und Ablauf des Fußverkehrs-Checks

Der Fußverkehrs-Check ist ein dialogorientiertes und partizipatives Verfahren, bei dem Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik im Dialog die Situation des Fußverkehrs vor Ort bewerten. In Workshops und Begehungen erfassen und diskutieren sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten anschließend Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Fußverkehrs. Der Fußverkehrs-Check soll dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen. Die Lösungsansätze, die in einer Kommune entwickelt werden, können exemplarisch für andere Kommunen des Landes sein, und sie geben wichtige Impulse für die weitere Fußverkehrsförderung des Landes.

Die Fußverkehrs-Checks sollen für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren und ihn stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung rücken. So kann sich sowohl auf kommunaler als auch auf Landesebene schrittweise eine neue Mobilitätskultur entwickeln, die dem Fußverkehr eine größere Bedeutung beimisst.

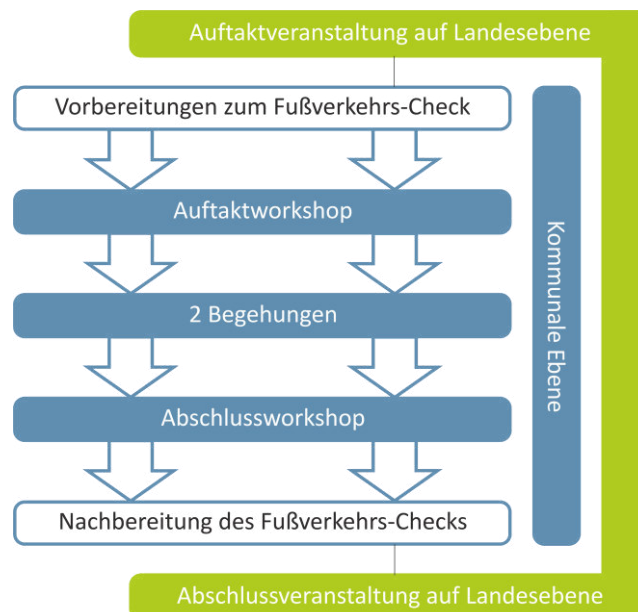
In der dritten Runde der landesweiten Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in Baden-Württemberg wurden von einer Fachjury aus 42 kommunalen Bewerbungen acht Teilnehmerkommunen für die Fußverkehrs-Checks ausgewählt: Aalen, Backnang, Gerlingen, Meßkirch, Neuenburg am Rhein, Pfalzgrafenweiler, Tauberbischofsheim und Wiesloch. Zusätzlich beteiligte sich die Stadt Göppingen auf eigene Kosten an den Fußverkehrs-Checks 2017; diese nahm bereits in der ersten Runde der FVC 2015 als geförderte Kommune teil.

Die Gesamtmaßnahme erstreckte sich von der Bewerbungs- bis zur Abschlussphase von Februar 2017 bis März 2018.

Die im Rahmen der Maßnahme erfolgten Fußverkehrs-Checks umfassten auf kommunaler Ebene die folgenden Veranstaltungen: ein Auftaktworkshop, zwei Begehungen im Stadtgebiet sowie ein Abschlussworkshop (Abbildung 1). Die Inhalte der Veranstaltungen sind in der Dokumentation (Kapitel 7) ausführlich protokolliert. Die Dokumentation der Veranstaltungen dient ebenfalls der Bestandsanalyse der in Kapitel 4 formulierten Maßnahmenvorschläge.

Bei der **Auftaktveranstaltung** wurden die Fußverkehrs-Checks sowie ausgewählte Fakten zum Fußverkehr einschließlich guter Beispiele präsentiert, um für die Belange des Fußverkehrs als Grundlage für die Begehungen zu sensibilisieren. Ferner

Abbildung 1: Veranstaltungsabfolge der Fußverkehrs-Checks



wurden Routenvorschläge und Themen der Begehungen für die zwei Quartiere: Innenstadt und Hüttfeld/Hofherrnweiler vorgestellt. In der anschließenden Pause wurden die Teilnehmer aufgefordert mit grünen und roten Klebepunkten kritische Bereiche (rot) und gelungene Beispiele (grün) kenntlich zu machen. Darauf folgte die Diskussion, in der die markierten Orte diskutiert wurden, die den Teilnehmenden besonders wichtig waren und die nicht auf den vorgeschlagenen Begehungsrouten lagen, um gegebenenfalls den Verlauf der Routen noch anzupassen.

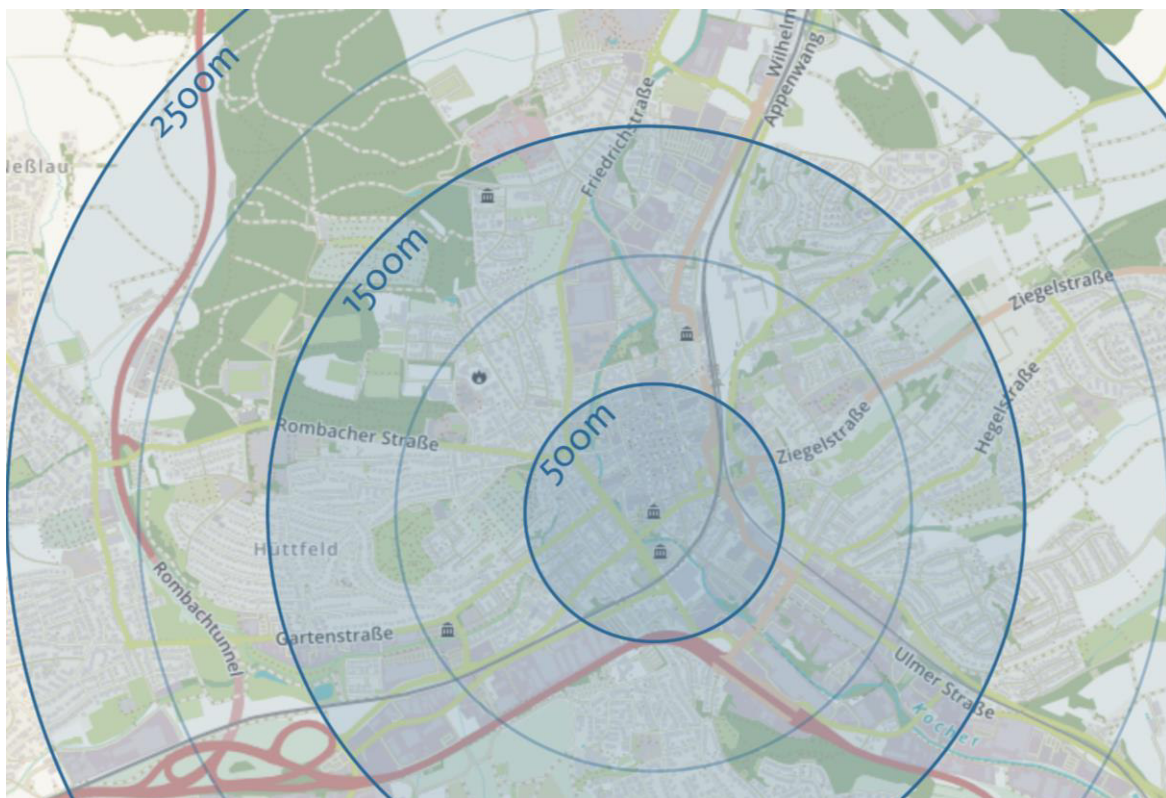
Die **Begehungen** als Kernelemente des Fußverkehrs-Checks wurden in beiden Vierteln mit einer Strecke von etwa 3km durchgeführt. In der Innenstadt führte die Route vom Rathaus über den östlichen Stadtgraben zum Sparkassenplatz, dann weiter bis auf die östliche Seite des Bahnhofs und über die Curfeßstraße und Turnstraße bis zur Kreuzung Friedrichstraße/Friedhofstraße. Die Route im Hüttfeld/ in Hofherrnweiler begann am Kreisverkehr Rombacher Straße, führte vorbei an dem im Umbau befindlichen Platz vor der Mensa in das Wohngebiet Hüttfeld. Durch eigenständige Fußwege, durch die Brucknerstraße ging es bis zur Gärtnerstraße und dann bis zum Kreisverkehr der Weilerstraße und zum Endpunkt am Edeka-Markt Hofherrnweiler die Hofherrnstraße entlang.

Die **Abschlussveranstaltung** diente dem Rückblick auf die Begehungen und der Vorstellung sowie Diskussion der Maßnahmen nach Handlungsfeldern, wobei die Priorisierung von Maßnahmen und deren Umsetzungs-(möglichkeiten) im Mittelpunkt standen.

4 Stärken und Schwächen-Analyse zum Fußverkehr vor Ort

Die Stadt Aalen insgesamt ist eine Flächengemeinde, mit einigen sehr weit entfernt gelegenen Ortsteilen. Dennoch sind die Entfernungen zwischen dem Ortskern und den direkt anschließenden Wohnquartieren relativ gering. Vom Rand des Hüttfelds bis in die Innenstadt beträgt die Distanz kaum mehr als 2km. So sind zumindest für Teile der Bevölkerung viele Ziele in fußläufiger Distanz vorhanden.

Abbildung 2: Entfernungen vom Stadtkern aus



Quelle: www.openstreetmap.de

In dem Innenstadtkern überwiegt die Fußgängerzone mit einzelnen, angrenzenden Straßen, die als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20km/h als Höchstgeschwindigkeit gestaltet wurden. In den Wohngebieten gilt überwiegend 30km/h als maximal zugelassene Geschwindigkeit. Somit sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr positiv, da die Menge des Kfz-Verkehrs und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit gering sind. Auf der Begehungsstrecke im Hüttfeld gab es keine verkehrsberuhigten Bereiche, obwohl die Straßen dort Potential aufweisen. Der Kfz-Verkehr ist gering und mit einer Umwandlung in verkehrsberuhigte Bereiche könnte der Charakter des Viertels und die Aufenthaltsqualität positiv verändert werden.

Potentiale liegen darüber hinaus in der Verbesserung bezüglich der Fußverkehrsinfrastruktur. Die Breite der Gehwege entspricht überwiegend nicht dem in den Richtlinien vorgegebenen Mindestmaß von 2,50m (FGSV 2002). Zudem gibt es einige Straßen bzw. Abschnitte, die nur einen einseitigen Gehweg aufweisen. Eine Herausforderung stellt der Übergang von der Innenstadt in umgebenden Wohnviertel dar. Durch die stark befahrenden Straßen entsteht eine Barriere durch lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen, verhältnismäßig wenig Querungsmöglichkeiten aber auch durch eine geringe Aufenthaltsqualität sowie hoher Lärmbelastung. Insbesondere an den Einfahrten in die Innenstadt wäre Gestaltungspotential vorhanden, die Torfunktion zu verdeutlichen und den Zufußgehenden mehr Raum zu geben. Für eine bessere Barrierefreiheit ist Nachholbedarf besonders bezüglich der taktilen Leitsysteme festzustellen. Auch in kürzlich fertiggestellten Straßen, wie beispielsweise der Bahnhofstraße, wurde nur die ÖPNV-Haltestelle mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Auch Bordsteinabsenkungen wurden noch nicht flächendeckend umgesetzt, sind aber bei den wichtigen Querungen vorhanden.

Bei der Abschlussveranstaltung wurden die Teilnehmer nach einer Einschätzung der Situation des Fußverkehrs in Aalen gefragt. Insgesamt wird Aalen gut bewertet. Fast alle Teilnehmenden gaben an, dass sie in Aalen gerne zu Fuß gehen. Bezüglich der Sicherheit ist die Mehrheit, mit der Ausnahme von zwei Personen, einheitlich in der Bewertung, dass die Wege größtenteils sicher sind. Die Bewertung hinsichtlich der Attraktivität ist etwas verhaltener. Die Barrierefreiheit wird von den Teilnehmenden tendenziell schlechter als besser bewertet.

Tabelle 1: Bewertung der Situation der Zufußgehenden

n = 17	Stimme zu	Stimme eher zu	Teils-teils	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
Meine Fußwege sind attraktiv	0	5	6	1	0
Meine Fußwege sind barrierefrei	0	1	3	6	2
Meine Fußwege sind sicher	0	10	0	0	2
Ich bin gerne Fußgänger in meiner Kommune	5	6	0	1	0

Grundsätzlich ist erkennbar geworden, dass in den letzten Jahrzehnten der Fokus der Verkehrsplanung nicht auf dem Fußverkehr lag. Maßnahmen beschränkten sich auf einzelne Schwerpunkte insbesondere in der Innenstadt, die aber nicht in ein gesamtstädtisches Konzept eingebunden waren. Für die vielen Themen, die bei den Fußverkehrs-Checks exemplarisch angesprochen wurden, wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese sind in die folgenden Handlungsfelder gegliedert:

Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Handlungsfeld Querungen (B)

Handlungsfeld Wegequalität (C)

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Handlungsfeld Wegebeziehungen (E)

Handlungsfeld Geschwindigkeiten (F)

Unter den - Schwerpunkten - finden sich gebündelte Maßnahmvorschläge für den Östlichen und Südlichen Stadtgraben sowie zu den Fußwegeverbindungen im Hüttfeld, die sich nicht in thematische Handlungsfelder zusammenfassen lassen. Für diese Bereiche sind verkehrsträgerübergreifende Ansätze notwendig, die die Betroffenen einbeziehen und auch gestalterische Fragen betrachten.

Unter - sonstige Handlungsvorschläge - sind die Ideen und Anregungen der Teilnehmenden der Auftakt – und Abschlussveranstaltung aufgenommen, die während der Begehungen nicht in der Tiefe diskutiert wurden und daher auch nicht im Bericht genannt werden.

5 Maßnahmenvorschläge nach Handlungsfeldern

Die folgenden Maßnahmenvorschläge und Handlungsmöglichkeiten sind Ergebnis der vier Veranstaltungen des Fußverkehrs-Checks in Aalen. Auf Grundlage der Diskussionen während der Workshops und der Begehungen gewonnen Eindrücke wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge formuliert. Diese werden zur Bündelung in Handlungsfeldern strukturiert, verdeutlichen aber die wichtigsten Aspekte der Fußverkehrsförderung, die bei allen anstehenden Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet Beachtung finden sollten.

5.1 Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)

Im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) von 2007 ist eindeutig benannt, dass es Ziel ist, jedem Menschen eigenständige Mobilität zu ermöglichen und dass die gebaute Infrastruktur daran anzupassen ist (BGG 2007).

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass unzureichende Barrierefreiheit nicht nur punktuell auftritt. Die gesamte Stadt umzubauen, damit sie barrierefrei ist, benötigt Zeit und Finanzmittel, was eine große Herausforderung für eine Kommune darstellt. Eine Möglichkeit ohne zusätzliche Kosten ist dafür zu sorgen, dass bei allen anstehenden Maßnahmen Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollte allerdings nach Möglichkeiten gesucht werden, Maßnahmen zu finanzieren, die über die anstehenden Umbaumaßnahmen hinausgehen. Bei den Begehungen wurden einzelne Punkte identifiziert, an denen Handlungsbedarf besteht. Wenn diese verbessert werden, wird damit die Mobilitätsituation für jeweils Betroffene erleichtert. Es wird aber im Hinblick auf das gesamte Stadtgebiet eine systematische Priorisierung und Maßnahmenentwicklung empfohlen. Die Auswahl der Strecken für eine Priorisierung kann entweder nach Straßenklassen (Hauptverkehrsstraßen zuerst) oder nach Quell- und Zielbeziehungen von mobilitäts- und sehingeschränkten Personen erfolgen.

Absenkung der Borde an den Knotenpunkten (A1)

Nicht abgesenkte Borde stellen für mobilitätseingeschränkte Personen eine Barriere dar, die je nach Grad der Einschränkung und abhängig vom Rollstuhl nicht zu überwinden ist. Entweder muss ein Umweg bis zur nächsten Absenkung zurückgelegt werden oder diese Strecken können von diesen Bürgern nicht benutzt werden.

Allgemein kann gesagt werden, dass dort, wo Querungshilfen vorhanden sind, die Borde auch abgesenkt sind.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Viertel Innenstadt:

- Curfußstraße
- Gmünder Torplatz

Hüttfeld:

- Jakob-Schweiker-Straße/Richard-Wagner-Straße
- Gartenstraße/Richard-Wagner-Straße

Um den Anforderungen von Mobilitäts- und Seheingeschränkten gerecht zu werden, sollten – wenn die Platzverhältnisse es ermöglichen – Doppelborde angelegt werden. Das heißt, es wird ein Querungsbereich mit Nullabsenkung und einer mit einem Bord von 6cm Höhe angelegt, diese sind jeweils mit den entsprechenden taktilen Bodenelementen zu kennzeichnen. Wenn dafür nicht ausreichend Platz vorhanden ist, sollte ein Bord mit 3cm Höhe angelegt werden, der als Kompromiss für Seh- sowie Mobilitätseingeschränkte benutzbar ist.

Abbildung 3: Doppelbord



Überprüfung der Signalgeber, Vervollständigung der Ampeln mit Signalen für Blinde und Sehbehinderte (A2)

Mit Lichtsignalanlagen ausgestattete Kreuzungen sind für seheingeschränkte Menschen nicht nutzbar, wenn kein akustischer Signalgeber installiert ist. Zudem sind Anforderungstaster mit Richtungspfeilen zum Aufzeigen der Richtung der Fußgängerfurt anzubringen.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Friedrichstraße/Friedhofstraße

Implementierung eines Blindenleitsystems (A3)

Taktile Elemente stellen eine wichtige Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen dar. Die Ausstattung von Kreuzungsbereichen und Plätzen, wo eine Orientierung an einer Begrenzung nicht möglich ist (z. B. Plätzen), mit einer den Richtlinien entsprechenden Systematik, sollte im gesamten Stadtgebiet erfolgen. Dies betrifft vor allen Dingen Routen mit hoher Bedeutung für die Nahversorgung innerhalb von Wohnvierteln. Auf beiden Begehungsstrecken, auch bei Straßen, die gerade erneuert wurden, konnte diesbezüglich ein Mangel beobachtet werden.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Gesamte Begehungsstrecke:

- Blindenleitsystem besonders an Kreuzungen und Querungen

5.2 Handlungsfeld Querungen (B)

Querungen von Fahrbahnen stellen für Zufußgehende im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt damit, zusammen mit adäquaten Gehwegen, eine große Bedeutung zu, um durchgängige Wegenetze zu schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002, S. 7). Dies betrifft insbesondere Fragen der Raumverteilung und der Zeitersparnisse für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere an großen Knotenpunkten kann eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger häufig nur durch eine Prioritätenverschiebung zugunsten des Fußverkehrs stattfinden. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass ungesicherte Querungen schneller und vergleichsweise kostengünstiger umzusetzen und zu unterhalten sind, als mit einer Lichtsignalanlage.

Systematische Bedarfsanalyse: Übergänge ohne LSA schaffen (B1)

Während der Begehungen wurden verschiedene mögliche Varianten diskutiert. Fußgängerüberwege geben den Zufußgehenden Vorrang und sind daher die komfortabelste Lösung. Mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln können die Fahrbahnbreite verringert und die Sichtverhältnisse verbessert werden, wodurch sich die Querung einer Fahrbahn deutlich erleichtert. Eine einfache Möglichkeit eine Querungssituation zu verdeutlichen, ist die farbliche Markierung (flächenhaft, linear, Punkte oder mit Fußabdrucksymbolen), jedoch hat diese keine rechtliche Wirkung. Da die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an spezielle Anforderungen gebunden ist, ist deren Anlage nicht immer möglich und so können die anderen Varianten sinnvolle Alternativen darstellen.

Abbildung 4: Verdeutlichung der Querungsstelle mit Fußabdrücken



Grundsätzlich sollte bei der Gestaltung von Überwegen berücksichtigt werden, dass Fußgänger den direktesten und kürzesten Weg nehmen können. Die Aufweitungsbereiche von Knoten sollten so eng wie möglich gestaltet werden bzw. wegen der besseren Sichtbeziehungen und kürzeren Querungsdistanz wenn möglich vorgezogen werden. Dies kann auch kurzfristig mit Markierungen oder Pollern gelöst werden (siehe Abbildung 5).

Bei den Begehungen wurden nur exemplarische Bereiche zweier Viertel abgegangen. Dort wurden einige Punkte identifiziert, an denen Verbesserungen der Querungssituation die Wege der Zufußgehenden sicherer gestalten würden. Grundsätzlich ist von einem flächenhaften Nachholbedarf besonders in den Wohngebieten auszugehen, weswegen eine systematische Analyse der wichtigen Verbindungen notwendig und sinnvoll wäre. Dies wäre im Hüttfeld mit seiner recht einheitlichen Struktur besonders sinnvoll, um Prioritäten zu setzen. In der Innenstadt betrifft das die Randbereiche der Fußgängerzone. Die Analyse könnte nach folgenden Kriterien erfolgen:

- Wege von Kindern/Jugendlichen bzw. Eltern
- Unfallschwerpunkte
- Identifikation der subjektiv unsicheren Querungsstellen

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Wilhelm-Zapf-Straße (Übergang zur Unterführung): Materialwechsel im Kurvenbereich, Prüfung ob ein Gewegstummel entlang der Tunnelwand in Richtung Norden möglich ist, um eine Querung vor der Kurve zu ermöglichen

Abbildung 5: Eingeengter, ehemals aufgeweiteter Kreuzungsbereich



Abbildung 6: Verdeutlichung einer Querung durch Material



Hüttfeld:

- Richard-Wagner-Straße/Gartenstraße: Einmündungstrichter einengen, Zufahrt in die Tempo-30-Zone verdeutlichen
- Beethovenstraße/Franz-Schubert-Straße: Einengung Einmündungstrichter/Gehwegnasen
- Beethovenstraße (Höhe Haus Nr.8) /Höhe Einfahrt Hochschule: Mittelinsel
- Kreisverkehr Weilerstraße: Fußgängerüberweg an allen Knotenpunktarmen
- Provisorische Mittelinsel am Friedhof: Umwandlung in dauerhafte Mittelinsel ggf. mit Materialwechsel (siehe Abbildung 6)

Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzungen (B2)

Lichtsignalanlagen sind oftmals so programmiert, dass der Fluss des Kfz-Verkehrs optimiert ist. Daher kommt es für Fußgänger zu langen Wartezeiten und besonders große Kreuzungen werden zu Barrieren innerhalb des Fußwegenetzes.

Grundsätzlich sollte bei der Programmierung der Lichtsignalsteuerung beachtet werden:

- Prioritätensetzung überdenken, Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr gegenüber der für den Kfz-Verkehr abwägen
- Querungen in einem Zug ermöglichen (FGSV 2002)
- Wartezeiten auch bei komplexen Kreuzungen reduzieren (möglichst 40 Sekunden, nicht mehr als 60 Sekunden) (FUSS e.V. 2015)
- Fußgängerfurten an allen Knotenpunktarmen (FGSV 2002)
- Mittelinseln ausreichend breit, mindestens 2,5m (FGSV 2006)
- Keine Anlage von Dreiecksinseln zur Führung getrennter Rechtsabbieger (FGSV 2002)

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Friedrichstraße/Friedhofstraße:
 - Markierung der Fußgängerfurt und Einrichtung einer gelben Warnblinkampel (Für Rechtsabbieger aus der Friedhofstraße in die Friedrichstraße)
 - Überprüfen der Wartezeiten für Zufußgehende, mindestens außerhalb der Stoßzeiten kürzere Wartezeiten ermöglichen
- Bahnhofsstraße/ Nähe Wilhelm-Zapf-Straße: Umwandlung der bisherigen Programmierung in eine Dunkelampel

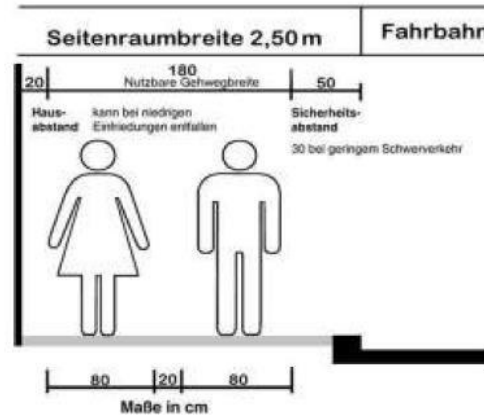
5.3 Handlungsfeld Wegequalität (C)

Ausschlaggebend für attraktive Fußverkehrsbedingungen ist nicht nur das Angebot an Wegen, sondern ganz entscheidend die Qualität. Die nutzbare Mindestbreite eines Gehwegs sollte mindestens 1,8m betragen (FGSV 2002), die Oberfläche sollte sich in einem guten Zustand befinden.

Anlage von Gehwegen (C1)

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist festgelegt, dass in „angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich sind“ (FGSV 2006, S. 81). Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen ist das nicht notwendig, was sicher auf einige der Wohnstraßen im Hüttfeld zutrifft. Dennoch sollte in diesen Straßen die Umwandlung in verkehrsberuhigte Bereiche geprüft werden. Mit der einhergehenden Straßenumgestaltung könnte den sich ähnelnden Straßen eine stärkere Identität gegeben werden und das Mischprinzip stärker verdeutlicht. Wenn ein Straßenquerschnitt dem Mischprinzip entsprechend gestaltet ist, das heißt, dass es keine Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn gibt, sollten „intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen“ (FGSV 2006, S. 81) die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel verträglich machen.

Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen



Quelle: FGSV 2002

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Südlicher Stadtgraben: Mit Gestaltung der Straße Priorität des Fußverkehrs verdeutlichen (eindeutige Definition von Stellplätzen, Rückbau der Gehwege und Wendeschleife)

Hüttfeld:

- Beethovenstraße
- Nordseite der Rombacher Straße (mindestens zwischen Kreisverkehr Rombacher Straße und Stadionweg)
- Wohnstraßen Hüttfeld: Umwandlungsmöglichkeiten in verkehrsberuhigte Bereiche prüfen

Gehwegbreiten (C2)

Der Mindestbedarf bezieht sich nur auf die Fläche, die zwei Personen nebeneinander einnehmen. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen, zum Beispiel Schulwegen, sollten ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen angeboten werden (vgl. FGSV 2002, S.17). Die meisten Gehwege im Untersuchungsgebiet haben eine befriedigende Seitenraumbreite, teilweise wird sie durch Hindernisse (z.B. Stadtmobiliar, parkende Kfz) reduziert oder die Führung ist nicht geradlinig, was die Begehrbarkeit besonders für Menschen mit Mobilitäts- oder Seheinschränkungen behindert.

Abbildung 8: Unzureichende Gehwegbreiten



Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehrstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Östlicher Stadtgraben
- Wilhelm-Zapf-Straße (nördlicher Abschnitt)

Hüttfeld:

- Wellandstraße/Rombacher Straße
- Richard-Wagner-Straße
- Wohnstraßen

Abbildung 9: Großzügige Gehwege in der neu gestalteten Bahnhofsstraße



5.4 Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)

Für das Zufußgehen ist die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen von besonderer Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität steigt, wenn die Architektur abwechslungsreich ist und der öffentliche Raum mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten ausgestattet ist. Zudem ist eine geringe Lärmbelastung ausschlaggebend dafür, ob man sich in einem Bereich gerne aufhält.

In der Innenstadt wurden die Bahnhofsstraße, der Sparkassenplatz sowie der Nördliche Stadtgraben kürzlich erneuert und bieten nun attraktiven Stadtraum. Auch im Hüttfeld wurde der Bereich zwischen Mensa und Hochschule neugestaltet, um der Bedeutung für die Studierenden, die diesen Platz täglich nutzen, gerecht zu werden. Neben einzelnen Bereichen in der Innenstadt, die noch an

heutige Anforderungen angepasst werden müssten (Südlicher und Östlicher Stadtgraben) sind die Übergänge von der Innenstadt in die umliegenden Viertel zu gestalten, um die Barrierewirkung der die Innenstadt umgebenden Straßen, zu reduzieren.

Zudem ist es auch wichtig die Wohnviertel unter dem Aspekt der Aufenthaltsqualität zu betrachten. Die meisten aller Wege beginnen und enden in den Wohngebieten. Wenn man dort bereits das Gefühl hat als Zufußgehender willkommen zu sein, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Kleinere Plätze

oder Bereiche mit einem breiteren Straßenquerschnitt können genutzt werden, um Aufenthaltsräume zu schaffen. Um auch mobilitätseingeschränkten Menschen Mobilität zu ermöglichen, ist es wichtig Sitzgelegenheiten anzubieten. Diese sollten an attraktiven Standorten vorhanden sein; ebenso wichtig ist eine verlässliche Verteilung in angemessenen Abständen. Ein weiterer bedeutender Faktor für eine hohe Aufenthaltsqualität sind Grünflächen, insbesondere deren attraktive Gestaltung bzw. deren Nutzbarkeit.

Abbildung 10: Vorhandene Sitzgelegenheiten werden genutzt



Plätze / Straßen gestalten (D1)

Innenstadt:

- Östlicher und Südlicher Stadtgraben: Verkehrsfläche anders verteilen und gestalten, Gestaltung entsprechend eines verkehrsberuhigten Bereiches, Wendeschleife entfernen (Siehe G1)
- Hirschbachunterführung: Helligkeit, Gestaltung, westliche Eingangssituation verbessern (Trennung Rad-/Fußverkehr), barrierefreie Gestaltung
- Kreuzung Friedrichstraße/Friedhofstraße: Torfunktion städtebaulich verdeutlichen, LSA fußgängerfreundlich, Trennung Rad- Fußverkehr in Grünanlage

Hüttfeld:

- Eugen-Bolz-Straße/Richard-Wagner-Straße:
 - Seitenräume attraktiver und ausreichend breit gestalten und pflegen
 - Sitzgelegenheiten
 - Fahrbahnfläche reduzieren
 - Gestaltungsstil entsprechend dem Platz an der Mensa > Wiedererkennungseffekt

Abbildung 11: Lädt ein zur Umgestaltung



5.5 Handlungsfeld Wegebeziehungen (E)

Bei den Begehungen wurde deutlich, dass den Bürgern die Durchgängigkeit eines Wegenetzes wichtig ist. Sie äußerten sich eindeutig, dass eigenständige Wege für den Fußverkehr, wenn sie vorhanden sind, genutzt werden.

Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen und beschildern (E1)

Grundsätzlich ist ein durchgängiges Wegenetz anzubieten, wobei Wegebeziehungen abseits der Straßen einzubeziehen sind. Diese stellen oftmals Abkürzungen dar und sind attraktiver, da sie getrennt vom Kfz-Verkehr verlaufen. Oberflächenqualität und Breite sind hierbei genauso wichtig wie bei straßenbegleitenden Wegen. Besonders wichtig ist die ausreichende Beleuchtung, damit die Wege auch im Dunkeln genutzt werden können. Insbesondere Wege, die nicht in Stadtplänen verzeichnet sind, soll-

Abbildung 12: Hinweis auf durchlässige Sackgasse



ten mit einer Beschilderung ausgestattet werden, damit auch Ortsunkundige diese Wege nutzen können. Wenn Stufen oder Treppen vorhanden sind, sollte geprüft werden, ob die Anlage von Rampen in einem angemessenen Aufwand möglich ist. Gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Kinderwagen stellen diese Wege durch die häufigen Abkürzungsmöglichkeiten eine wichtige Alternative dar.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Fußweg entlang des Kocher: Wegweisung
- Unterführungen unter dem Bahngelände: Wegweisung, Qualität erhöhen (siehe Abschnitt D1)

Hüttfeld:

- Zugang/Eingang zur Hochschule (Besonders an der Treppe am Kreisverkehr Rombacher Straße): Wegweisung
- Durchwegung Hochschulgelände: Wegweisung
- Verbindung zwischen Edeka-Markt und Hüttfeld
 - Brücke über den Rombach: direkte Anbindung an den Fuß- und Radweg entlang der Bundesstraße
 - Brücke über die B29: Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Wohngebiet Hüttfeld/Hochschule und dem Einzelhandel/Wochenmarkt
- Fußwegeverbindungen Hüttfeld (siehe G2)

5.6 Handlungsfeld Geschwindigkeiten (F)

Bei den Begehungen wurden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten an vereinzelt Standorten kritisiert. Da eine höhere Kfz-Geschwindigkeit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität verringert, sollte die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit grundsätzlich gut kontrolliert werden. Gerade in Wohngebieten eignen sich Querungshilfen wie Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln neben ihrer Funktion die Querung zu erleichtern um die Geschwindigkeit der Kfz zu reduzieren.

Maßnahmen zur Einhaltung der festgelegten Höchstgeschwindigkeit (F1)

Da bereits eine weitestgehende Ausweisung von 30km/h als Höchstgeschwindigkeit in den Wohngebieten vorhanden ist, liegt der Handlungsschwerpunkt in diesem Bereich in der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit. Zum einen sind hier die vermehrten Kontrollen zu nennen. Diese können temporär, aber auch mit fest installierten Messgeräten erfolgen. An konkreten Punkten, wo durch die gegebene Situation bauliche Veränderungen schwierig sind, können dauerhafte Kontrolleinrichtungen sinnvoll sein. Hier wäre die tatsächlich dauerhaft gefahrene niedrige Geschwindigkeit wichtig, die durch eine dauerhafte Einrichtung erzielt wird. Zum anderen oder alternativ zur Überwachung können bauliche Maßnahmen, wie Fahrbahneinengungen oder Kissen bzw. Schwellen, umgesetzt werden. Dies ist allerdings auf Strecken mit Bedeutung für die Krankentransporte nicht möglich.

Abbildung 13: Einengung der Fahrbahn zu Beginn einer Tempo 30-Zone



Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Hüttfeld:

- Richard-Wagner-Straße: Fahrbahneinengungen kombiniert mit sinnvollen Querungshilfen
- Kreisverkehr Weilerstraße: Einrichtung von Fußgängerüberwegen an allen Knotenpunktarmen, Kreisinnenfläche mit einer Oberfläche versehen, die mehr Widerstand bietet

Temporeduzierung (F2)

In den meisten Straßen des Untersuchungsgebiets gilt als Höchstgeschwindigkeit 30km/h. In einigen Straßen sind keine Gehwege vorhanden und daher trotz geringer Kfz-Mengen die Situation für Fußgänger nicht befriedigend. Hier sollten verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Dafür wären zum einen die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und zum anderen gestalterische und den

Straßenquerschnitt einengende Maßnahmen notwendig. Der tatsächliche Aufwand einer solchen Maßnahme hinge von der jeweiligen Situation und den vorhandenen finanziellen Mitteln ab.

Besonderer Handlungsbedarf entlang der Begehungsstrecke wurde festgestellt:

Innenstadt:

- Östlicher Stadtgraben: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs

Hüttfeld:

- Beethovenstraße/Silcherstraße (Mensavorplatz):
 - Aufgepflasteter Bereich: max. Geschwindigkeit: 20km/h (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
 - Beethovenstraße: max. Geschwindigkeit: 30km/h (Streckengeschwindigkeit)
 - Silcherstraße bis Richard-Wagner-Straße: max. Geschwindigkeit: 30km/h (Streckengeschwindigkeit)

5.7 Schwerpunkte (G)

Östlicher und Südlicher Stadtgraben (G1)

In diesen beiden Straßen entspricht die Gestaltung nicht der gewünschten Nutzung wodurch sich Zufußgehende nicht wohl fühlen. Der Südliche Stadtgraben ist zwar als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, aber die Straßenraumgestaltung mit durch Materialwechsel angedeuteten Gehwegen und insbesondere der Wendeschleife vermittelt einen anderen Eindruck. Im Östlichen Stadtgraben entsteht insbesondere durch die städtebauliche Situation und den in relativ schlechtem Zustand gehaltenen Straßenraum eine Hinterhofatmosphäre. Die städtebauliche Situation zu verändern ist kurzfristig nicht leicht möglich, aber einige Maßnahmen könnten auch schneller die Situation in den Straßen aufwerten.

- Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur entsprechend der Nutzung
 - Rückbau der Wendeschleife und der Gehwege
- Reduktion der einfahrenden Kfz
 - Reduktion der Parkplätze im Östlichen Stadtgraben
 - Ausfahrt am Amtsgericht unterbinden
- Lösung für Kurzzeitparken an den Imbissen, ansonsten verstärkte Kontrollen bzw. bauliche Maßnahmen, um weiteres Parken/Halten zu verhindern
- Attraktivität im Östlicher Stadtgraben erhöhen
 - Belag verbessern (kurzfristig, auch wenn vollständiger Umbau geplant wird)
 - Städtebauliche Aufwertung

- Südlicher und Östlicher Stadtgraben: Einheitliche Gestaltung sowie einheitliche verkehrsrechtliche Anordnung

Schwerpunkt Fußwegeverbindungen in Hüttfeld stärken (G2)

Eine attraktive Möglichkeit für Zufußgehende im Hüttfeld sind eigenständige Fußwege, die durch die Wohnsiedlung führen. Abseits der Straßen sind sie attraktiv und stellen oftmals eine Abkürzung dar. Allerdings sind sie nicht ausgeschildert, so dass man sie nur findet, wenn man weiß, dass es sie gibt. Zudem ist die Führung nicht ganz geradlinig und auch die Übergänge über die Straßen nicht barrierefrei oder von parkenden Kfz freigehalten. Mit verhältnismäßig kleinen Maßnahmen kann man dieses Netz aufwerten und verdeutlichen, dass Zufußgehen Spaß machen kann. Wenn Kontakte zu Kindergärten oder Schulen aufgenommen werden können, könnte man auch ein Symbol oder Element entlang der Wegeverbindung gemeinsam mit Kindern entwickeln und somit deren Bindung erhöhen.

- Verdeutlichen des Verlaufs der Verbindung
 - Markierung auf der Fahrbahn an den Querungsstellen
 - Leitelement in einem Design/einer Farbe
 - Wegweisung
- Begehbarkeit verbessern/Sicherheit erhöhen
 - Anlage von Gehwegenasen an den Übergängen: Verbesserung der Sichtbeziehungen, Verkürzen der Querungsdistanz, Freihalten der Querungsstelle
 - Bordabsenkungen, Blindenleitsystem
 - Poller: Falschparken verhindern
- Attraktivität erhöhen
 - Belag und Grünschnitt verbessern
 - Beleuchtung überprüfen
 - Spielgeräte aufstellen
 - Aufwertung der Fläche zwischen Bruckner- und Brahmstraße

Abbildung 14: Mögliche Gestaltung einer Querung

Quelle: eigene Darstellung Planersocietät

Abbildung 15 Mögliche Gestaltung einer Querung

5.8 Sonstige Handlungsvorschläge

Neben den obigen Maßnahmenvorschlägen, die einen Ansatz zur systematischen Betrachtung des Fußverkehrs liefern und konkrete Einzelmaßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern geben, wurden bei den Veranstaltungen weitere Problemfelder und Handlungsoptionen genannt. Diese werden im Folgenden aufgelistet. In den Protokollen der Veranstaltung sind zu diesen Themen teilweise weitergehende Erläuterungen, Anregungen und Bedenken der Teilnehmer der Fußverkehrs-Checks dokumentiert.

Konkrete Problemstellen außerhalb der Begehungstrecken:

- Geringe Aufenthaltsqualität des Busbahnhofs
- Baustellensicherung in der Bahnhofstraße nicht befriedigend
- Belag und Bordsteinabsenkungen am Gmünder Torplatz teilweise unzureichend, keine barrierefreie Erreichbarkeit der Bussteige möglich
- In der Fußgängerzone ist teilweise noch sehr schlecht verlegtes Kopfsteinpflaster mit großen Fugen, was die Begehrbarkeit einschränkt, auch die Ablaufrinnen stellen für Rollstuhlfahrer teilweise eine Barriere dar
- Verbesserung der Situation für Zufußgehende in der Weidenfelder Straße, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsreduzierung, da dort durch viele Quell- und Zielverkehre ein hohes Fußverkehrsaufkommen vorhanden ist
- Verbesserung der Fußwegequalität entlang der Wellandstraße (besonders die Nordseite), Fußwegeverbindung vom Parkplatz Wellandstraße/B29 zum Hochschulgelände

Abbildung 16: Unebene und unterschiedliche Oberflächenbeläge erschweren Mobilität



Abbildung 17: Bereiche mit ebener Oberfläche werden genutzt



Allgemeine Anmerkungen:

- Grundsätzlich stellt der Hol- und Bringverkehr an den Schulen und Kindergärten ein Problem dar
- Die punktuell sehr hohen Fußverkehrsmengen in der Umgebung der Hochschule sollten stärker in der Gestaltung der Infrastruktur berücksichtigt werden

- Das Parken vieler Autos auf den Gehwegen stellt besonders in der Innenstadt ein Problem dar

5.9 Zeitliche Einordnung und Priorisierung von Maßnahmen

Eine Priorisierung der vorangestellten Maßnahmen ist schwierig, da keine weitergehenden Verkehrsanalysen stattgefunden haben. Bei der Auswahl der Routen wurde versucht, möglichst viele unterschiedliche Themen und die dringendsten Probleme abzudecken, war aber auch durch eine machbare Routenlänge begrenzt. Hinzu kommt, dass die Diskussion immer auch von den Beiträgen der Teilnehmenden beeinflusst war, die durch deren Lebenssituationen sowie Quell- und Zielorte geprägt sind.

Es zeigte sich jedoch in der Diskussion bei den Veranstaltungen und den Begehungen, dass die sichere Gestaltung von Querungsmöglichkeiten ein Haupthandlungsfeld darstellt, um ein attraktives und durchgehendes Fußwegenetz anzubieten. Dies betrifft insbesondere Wege zu Kindergärten und Schulen und sind je nach Bedeutung des Knotens mehr oder weniger zeit- und kostenintensiv. Darüber hinaus sind Aspekte der Barrierefreiheit auch außerhalb von der Innenstadt stärker zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist es sinnvoll einen Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen für die Umsetzung anzustreben. So kann man schnelle Erfolge vorweisen, aber die aufwändigen Maßnahmen, die häufig große positive Effekte erzielen, werden angestoßen.

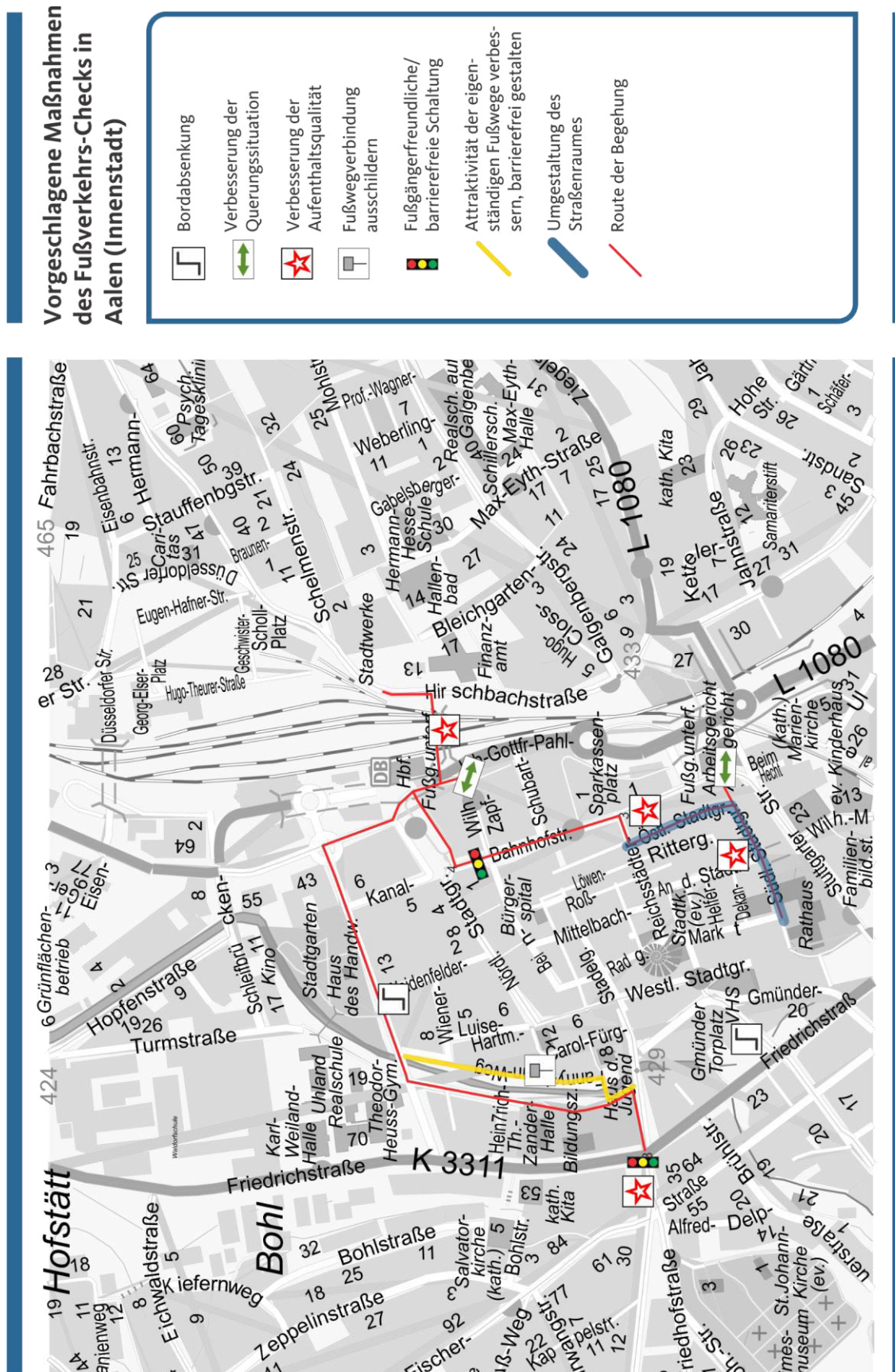
Die herausgearbeiteten Handlungsfelder sind auch auf andere Viertel übertragbar.

Im Folgenden sind die Maßnahmen in einer Tabelle in Hinblick auf den Umsetzungshorizont dargestellt und kartografisch dargestellt.

Tabelle 2: Zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung

Maßnahmenvorschlag		kurzfristig				mittelfristig				langfristig			
Handlungsfeld Barrierefreiheit (A)													
A1	Absenkung der Borde an den Knotenpunkten												
A2	Überprüfung der Signalgeber, Vervoll. der Ampeln mit Signalen für Blinde u. Sehbehinderte												
A3	Implementierung eines Blindenleitsystems												
Handlungsfeld Querungen (B)													
B1	Systematische Bedarfsanalyse: Übergänge ohne LSA schaffen												
B2	Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit der signalgesteuerten Kreuzung												
Handlungsfeld Wegequalität (C)													
C1	Anlage von Gehwegen												
C2	Gehwegbreiten												
Handlungsfeld Aufenthaltsqualität (D)													
D1	Plätze / Straßen gestalten												
Handlungsfeld Wegebeziehungen (E)													
E1	Wege abseits der Straßen durchgängig begehbar machen und beschildern												
Handlungsfeld Geschwindigkeit (F)													
F1	Maßnahmen zur Einhaltung der festgelegten Höchstgeschwindigkeit												
F2	Temporeduzierung												

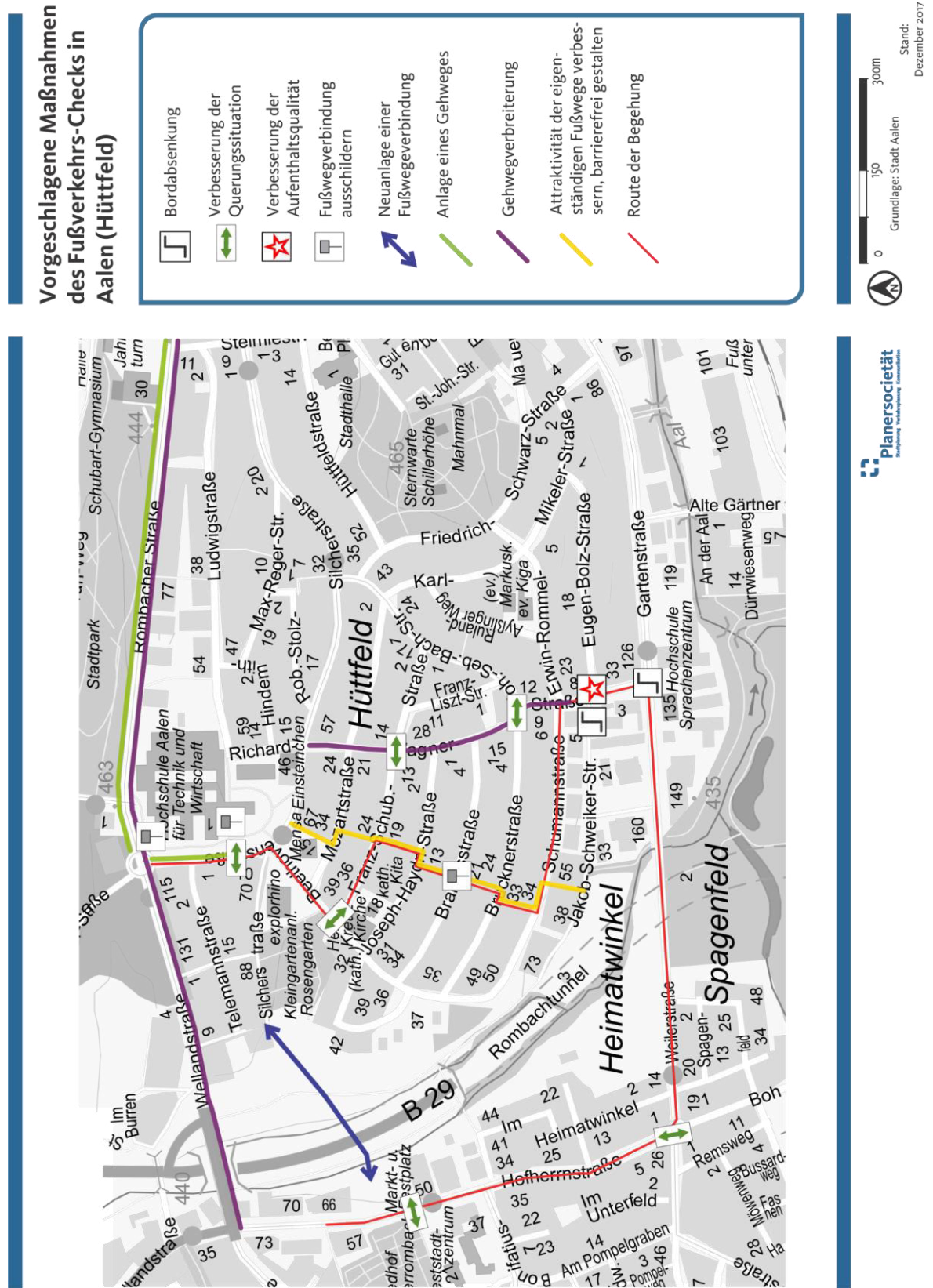
Abbildung 18: Vorgeschlagene Maßnahmen Innenstadt (Auswahl)



Scale: 0, 50, 100, 200m
 Grundlage: Stadt Aalen
 Stand: Dezember 2017



Abbildung 19: Vorgeschlagene Maßnahmen Hüttfeld (Auswahl)



6 Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung

Der Partizipationsansatz der Fußverkehrs-Checks hat eine Erwartungshaltung in der Bürgerschaft geschaffen, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit der diskutierten Maßnahmen bezieht.

Über die einzelnen Maßnahmen hinaus sollte die Berücksichtigung der Belange der Fußgänger noch langfristiger und strukturell im Verwaltungshandeln verankert werden.

Ausgehend von der Beteiligung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks unter dem Motto „Nutzerwissen nutzen“ sollten Bürger und Interessenvertreter weiterhin ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsprozesse einbringen sowie Themen setzen können. Dafür eignet sich ein regelmäßig stattfindender **Arbeitskreis oder ein Runder Tisch Fußverkehr** mit einem festgelegten Teilnehmerkreis.

Dieser Arbeitskreis sollte an der Erarbeitung bzw. Umsetzung eines Fußverkehrskonzeptes beteiligt werden. In einem Fußverkehrskonzept sollten die Ziele und Leitlinien für die Fußverkehrsförderung festgelegt werden. Mögliche Themen eines solchen Konzeptes könnten Netzplanung, Definition von Standards, Querverkehr, Längsverkehr, Verknüpfung mit ÖPNV, Reinigung/ Winterdienst, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Öffentlichkeitsarbeit und Aufenthaltsqualität darstellen. Im Rahmen der Netzplanung sollte auf Grundlage einer systematischen und umfassenden Bestandsanalyse eine Maßnahmenplanung und Priorisierung erfolgen. Es ist wünschenswert, wenn das Konzept und die darin festgelegten Maßnahmen in Bezug auf ihre Umsetzung sowie ihre Wirkungen einer Evaluation bzw. eines regelmäßigen Berichtswesens unterzogen werden und eine Umsetzungsbilanz erstellt wird. So können positive Effekte herausgestellt werden, Lernprozesse vollzogen und noch anstehende Maßnahmen transparent benannt werden.

Zusätzlich kann eine interne Arbeitsgruppe in der Verwaltung nützlich sein, um die Belange der Zufußgehenden als Querschnittsaufgabe im Verwaltungshandeln stärker zu verankern. Da die Ansprüche an Fußverkehrsanlagen sich auf Grund der sich wandelnden Wahrnehmung und Bedürfnisse ändern, ist die Bedeutung von Fortbildungen und internen Workshops besonders wichtig, um die Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachgebiete auf den Stand der Fachdiskussion zu bringen.

Die ausreichende und kontinuierliche Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** ist eine grundlegende Voraussetzung für eine kontinuierliche Fußverkehrsplanung.

Die Fußverkehrs-Checks haben gezeigt, dass besonders für konkrete Planungsvorhaben oder in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch bewertetet bzw. empfundene Bereiche sich das Format der Begehung bzw. offenen Verkehrsschau eignet. Dabei können vor Ort unter Beteiligung der zuständigen Handlungsträger konkrete Sachverhalte geprüft und Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden, die bei einer rein planbasierten Betrachtung aus Aktenlage nicht auffallen (können).

Mit einem **Internetauftritt** zum Thema Fußverkehr sollte über dessen vielfältige Aspekte informiert werden. Dabei können Belange des Fußverkehrs auch Teil umfassenderer verkehrlicher Vorhaben sein (z. B. Straßenplanungen), über die berichtet wird. Ebenso sollte ein Hinweis auf ein **Beschwerdemanagement** erfolgen, um der Öffentlichkeit deutlich zu zeigen, dass Probleme auch

zum Thema Fußverkehr geäußert werden können. Das Beschwerdemanagement nimmt dabei nicht nur die Meinungsäußerung von Bürgern auf (z. B. mittels Internetformular), sondern gibt auch eine individuelle und/oder öffentliche Rückmeldung zum Sachverhalt, zur Zuständigkeit und zum Bearbeitungsstand

Über eine Internetpräsenz hinaus ist umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** für den Fußverkehr sinnvoll und notwendig. Dies beginnt bei klassischen Printmaterialien wie Flyern und Stadtplänen und geht bis zu Veranstaltungen, wie Stadtfesten und Aktionstagen. Dabei kann sowohl in Bezug auf die Öffentlichkeitswirkung als auch hinsichtlich der Ressourcen bzw. des Aufwands eine Kooperation mit lokalen und übergeordneten Partnern angestrebt werden (z. B. Unfallversicherer, Krankenkassen).

7 Zusammenfassung

Die Veranstaltungen im Rahmen der Fußverkehrs-Checks haben die Handlungsfelder aufgezeigt, die in der Stadt Aalen für die Fußverkehrsförderung wichtig sind. Wie man an der Abbildung 20 sieht, spiegeln die in Aalen angesprochenen Handlungsfelder die für die Fußverkehrsförderung relevanten Themen wider.

Abbildung 20: Handlungsfelder und Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



Es zeigte sich auch, dass bezüglich vieler Maßnahmen eine konzeptionelle und systematische Herangehensweise notwendig ist, um mit den vorhandenen Ressourcen möglichst effizient Verbesserungen zu erzielen. Grundsätzlich sollte ein Mix aus kurz- und langfristigen Maßnahmen angestrebt werden, um auch in kurzer Zeit Ergebnisse vorweisen zu können und zeitaufwendige Prozesse anzustoßen.

Damit sich die Ergebnisse der Fußverkehrs-Checks im langfristigen Verwaltungshandeln niederschlagen, ist es wichtig, die Fußverkehrsförderung zu institutionalisieren und die gewonnenen Erkenntnisse auch bei Bauprojekten mit anderen Schwerpunkten anzuwenden. Da es sich bei der Fußverkehrsförderung um eine Querschnittsaufgabe handelt, sind Anstrengungen in den verschiedenen Fachbereichen und auf allen Ebenen notwendig, um eine Veränderung der Prioritäten zugunsten des Fußverkehrs zu erzielen. Um eine Kontinuität zu erreichen, sollten in der Verwaltung Strukturen etabliert werden, um die Belange des Fußverkehrs in den städtischen Planungsprozessen kontinuierlich stärker zu berücksichtigen. Mit der Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks hat Aalen bereits einen wichtigen Schritt in Richtung systematischer Fußverkehrsförderung getan und hat nun Ansatzpunkte, darauf aufzubauen.

8 Dokumentation

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

8.1 Auftaktworkshop (26. Juli 2017)

Tagesordnungspunkte

1. Begrüßung und Präsentation
2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen
3. Arbeitsphase und Diskussion
4. Ausblick und Abschluss

Ort: Rathaus, Aalen

Datum: 26.07.2017

Uhrzeit: 17:30-19:30 Uhr

Anwesende: 26 TeilnehmerInnen

1. Begrüßung und Präsentation

Die Begrüßung zum Fußverkehrs-Check 2017 in Aalen fand durch den Ersten Bürgermeister der Stadt Herrn Wolfgang Steidle, Frau Merja Spott von der Planersocietät sowie Frau Anja Brückner von der Abteilung Verkehrswegeplanung und Verkehrstechnik statt. Zunächst sprach Herr Steidle einige einleitende Worte zur Situation des Fußverkehrs in Aalen und betonte, dass man bereits durch kleine Maßnahme wie das Schaffen sicherer Querungsmöglichkeiten oder Bordsteinabsenkungen, das Ziel einer uneingeschränkten und sicheren Teilnahme eines jeden Verkehrsträgers am Aalener Verkehr, erreichen kann. Daran anschließend stellte Frau Spott in einer kurzen Begrüßung den Ablauf der Veranstaltung vor. Frau Brückner verwies in ihrer Ansprache besonders darauf, dass der Fußverkehr immer und überall stattfindet und jeden betrifft. Gerade in Aalen tangiere er viele unterschiedliche Akteure sowohl auf der städtischen als auch auf der privaten und öffentlichen Ebene. Im Anschluss gab Frau Spott einen fachlichen Input zu den Fußverkehrs-Checks sowie zum Fußverkehr im Allgemeinen. Dabei wurden neben einigen Fakten und Statistiken zum Fußverkehr *best-practice*-Beispiele aus anderen Städten vorgestellt, um im weiteren Verlauf der Veranstaltungen dessen Umsetzbarkeit für Aalen diskutieren zu können.



2. Vorstellung und Themen der geplanten Begehungen

Zum Abschluss der Präsentation stellte Frau Spott die anstehenden Begehungen am 13.09.2017 und 26.09.2017 vor und erläuterte ihren Verlauf. Dazu wurden im Vorfeld der Veranstaltung zwei mögliche Routenverläufe ausgearbeitet. Den Teilnehmern bot sich mit Hilfe von roten und grünen Klebepunkten die Möglichkeit, positive und negative Merkmale auf der Strecke, sowie im näheren Umfeld dessen, zu markieren. Auf dieser Grundlage wurden nach einer kurzen Pause die Stärken und Schwächen der Routenvorschläge und deren Verlauf diskutiert.

3. Arbeitsphase und Diskussion

Nach der einleitenden Präsentation und der individuellen Bewertung der Routen durch die Anwesenden, wurden einige Aspekte im Plenum angesprochen und weitergehend diskutiert.



Im Folgenden sind die Wortmeldungen der Teilnehmer zur ersten Route in der Innenstadt aufgelistet:

- Der Südliche Stadtgraben ist zwar als Spielstraße ausgewiesen, wird aber stark von Kfz-Parkverkehr dominiert.
- Die Ampelschaltung an der Friedrichsstraße sei fußgängerunfreundlich. Der Fußgänger werde hier vor allem durch den rechtsabbiegenden, fließenden Verkehr gefährdet.
- Seitens einer Bürgerin wird der Wunsch geäußert, an der Wilhelm-Zapf-Str. eine schlafende Ampel zu installieren. Man könne so die Benutzungspflicht der vorhandenen Ampelanlage aufheben, da diese ohnehin von vielen Fußgängern gar nicht genutzt wird.
- Dem Busbahnhof wurde von den Anwesenden nur eine geringe Aufenthaltsqualität attestiert.
- Für die gesamte Innenstadt wurde das Parken vieler Autos auf den Gehwegen bemängelt.
- Die aktuelle Situation der Baustellensicherung auf der Bahnhofstraße wurde negativ hervorgehoben. Daraufhin machte ein Teilnehmer den Vorschlag, diesen Bereich in eine verkehrsberechtigte Zone umzuwandeln.
- Der neugestaltete Sparkassenplatz wurde positiv hervorgehoben. Hier bestehe große Hoffnung auf eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Einzig dem Problem des willkürlichen Parkens müsse man sich noch stellen.
- Die Ampelschaltung am Amtsgericht wurde ebenso wie jene an der Friedrichsstraße als sehr gefährlich für den Fußgänger eingestuft.
- Trotz der Unattraktivität („Hinterhof der Stadt“) wurde dem Östlichen Stadtgraben eine hohe Bedeutung beigemessen. Sobald der Bereich umgestaltet würde, käme ihm eine noch höhere Bedeutung zu. Daher sollte dieser Bereich während der Begehung auf jeden Fall Berücksichtigung finden.
- Innerhalb der Fußgängerzone weist der Belag an einigen Stellen eine unzureichende Qualität auf. Schlecht verlegtes Kopfsteinpflaster und große Fugen gefährden vor allem seh- und gehbehinderte Personen. Für Rollstuhlfahrer ist auch die Ablaufrinne stellenweise eine nicht zu überwindende Barriere.
- Ebenso sind der Belag und die Bordsteinabsenkungen am Gmünder Torplatz teilweise unzureichend und verhindern so die barrierefreie Erreichbarkeit der Bussteige.
- Die Fußgängerfrequenz auf der Weidenfelder Straße wurde als hoch eingestuft und obwohl die Höchstgeschwindigkeit 30km/h beträgt, ist es durch die vielen Fußgänger nicht sicher. Es wurde sich für eine weitere Reduzierung des Tempolimits ausgesprochen.
- Die Ampelanlage am Nördlichen Stadtgraben liegt nach Meinung der Anwesenden nicht auf der zentralen Wegebeziehung und werde daher nicht immer genutzt. Ein Versatz gestaltet sich auf Grund rechtlicher Gegebenheiten wahrscheinlich schwierig.

- Der nordöstliche Bereich der Route würde verkürzt und in die Kanalstraße verlegt. Die ursprüngliche Station am Kreisverkehr des Busbahnhofs unter dem Thema des neuen Stegs soll vor dem Bahnhof angesprochen und aus der Ferne beobachtet werden.
- Da die Aufenthaltsqualität des gemeinsamen Fuß- und Radweges an der Turnstraße westlich des Kochers ausbaufähig sei, aber auch der Fußweg östlich des Kochers begangen werden soll, wurde der Routenverlauf angepasst. Demnach wird zunächst von Norden kommend die Turnstraße begangen, um dann den Kocher zu überqueren und auch die östliche Seite des Flusses zu untersuchen.

An die Diskussion zur ersten Begehung schloss sich die der zweiten Begehung an:



- Außerhalb der vorgeschlagenen Route wurde der Elternverkehr an der Grundschule negativ angesprochen.
- Die Bäume entlang der Rombacher Straße wurden positiv hervorgehoben. Gleichmaßen wurden aber auch die durch die hineinragende Bepflanzung zu engen Gehwege kritisiert.
- Es wurde angeregt einen alten, kaum noch erkennbaren Weg in der Grünanlage direkt parallel zur Straße wieder zu aktivieren. Dieser könnte eine gute Alternative zu dem zu schmalen Gehweg darstellen.
- Obwohl der Kreisverkehr an der Hochschule nach Meinung der Teilnehmer eine eindeutige Verbesserung zur vorherigen Situation darstelle, seien die Aufstellflächen noch immer zu klein.

- Grundsätzlich wurde betont, dass in der Nähe der Hochschule durch Studierende punktuell zu einem enormen Fußgängeraufkommen kommt, was in die Infrastrukturplanung berücksichtigen sollte.
- Die Zebrastreifen am Kreisverkehr wurden begrüßt und es scheinen in der Benutzung auch die zwei Zebrastreifen auszureichen.
- Am Kreisverkehr an der Hofherrnstraße werden Fußgängerüberwege vermisst.
- Entlang der Wellandstraße ist es zurzeit nicht besonders attraktiv zu Fuß zugehen. Besonders hinsichtlich der entstehenden Studierenden Wohnheime am nördlichen Teil der Wellandstraße sollten hier die Wegebeziehungen überprüft und verbessert werden.
- Es wurde eine Fußwegeverbindung vom Parkplatz Wellandstraße/B29 zum Hochschulgelände angeregt, da die Wellandstraße unattraktiv ist.
- Es wurde eine Verbindung vom Marktplatz/EDEKA-Markt in Richtung der Fußwege entlang der B29 /oberhalb des Tunnels in Richtung Hüttfeld vorgeschlagen.



4. Ausblick und Abschluss

Eine Teilnehmerin schlug vor für die Begehungen Rollstühle zum Ausprobieren zu organisieren, damit nicht mobilitätseingeschränkter Personen die Probleme und Hindernisse mobilitätseingeschränkter Personen besser nachvollziehen können. Frau Spott bedankte sich bei den anwesenden Personen für die rege Diskussion, verabschiedeten die Teilnehmer in den Abend und forderte zur Teilnahme an den nachfolgenden Begehungen auf.

8.2 Begehungen

Im Zuge des Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg wurden im September 2017 durch das Büro Planersocietät und die Stadt Aalen zwei Begehungen organisiert. Interessierte Bürger konnten dabei gemeinsam mit den Verkehrsplanern und Vertretern der Stadt bestimmte Punkte besuchen, um vor Ort Probleme aufzuzeigen, Hinweise zu liefern und mögliche Lösungen zu besprechen. Ziel der Rundgänge ist es „bei gelockerter Vernunft“ an diesen konkreten Orten über Probleme, Potenziale und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.

8.2.1 Begehung Innenstadt Aalen (13. September 2017)

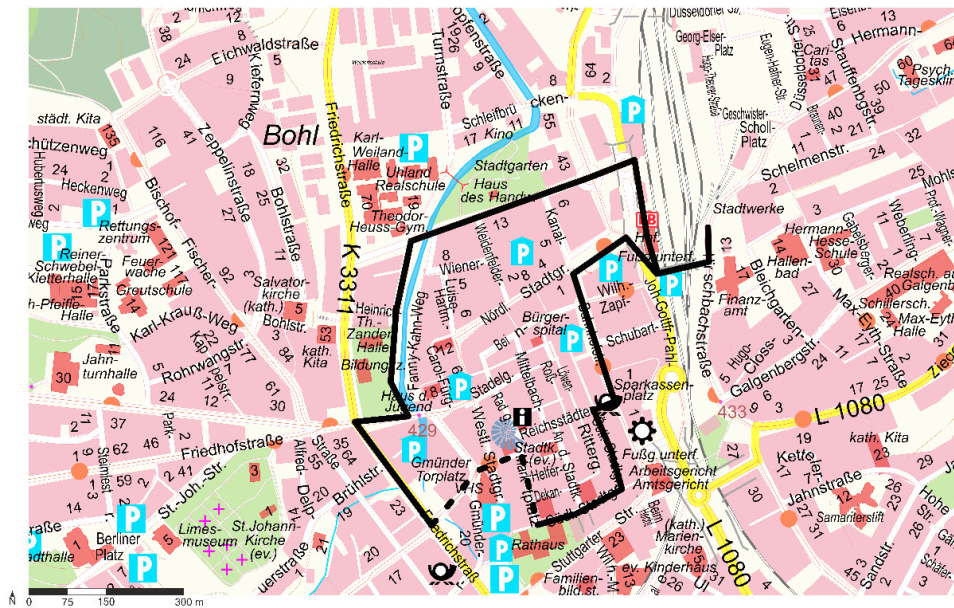
Die erste Begehung des Fußverkehrs-Checks 2017 in Aalen findet am 13. September 2017 statt und beginnt um 17:30 Uhr am Rathaus. Trotz regnerischen Wetters finden sich rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer pünktlich am Startpunkt ein. Die Gruppe setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, verschiedener Interessenverbände und interessierter Bürgerinnen und Bürgern zusammen. Auch ein Vertreter des lokalen Radiosenders ist anwesend.

Ablauf der Veranstaltung

Station 1a: Rathaus/Auftakt der Begehung

In einer kurzen Begrüßung bedankt sich der Erste Bürgermeister der Stadt Aalen Wolfgang Steidle für das zahlreiche Erscheinen und verweist auf die Bedeutung des Fußverkehrs. Es sei das Anliegen der Stadt, den Fußverkehr weiter zu verbessern und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer weiter zu forcieren. Frau Merja Spott von der Planersocietät erklärt in ihrer Begrüßung kurz die Struktur des Fußverkehrs-Checks im Allgemeinen sowie den Ablauf der anstehenden Route. Des Weiteren betont sie, dass die jeweils angesprochenen Themen exemplarisch besprochen werden und auf andere Bereiche der Stadt zu übertragen seien. Ein Dankeschön gilt einer Bürgerin, die es den Teilnehmern durch das Mitbringen von zwei Rollstühlen ermöglicht, den Straßenraum als Rollstuhlfahrende aus einer anderen Perspektive zu erleben.

Frau Spott (Planersocietät) begrüßte die anwesenden Personen. Sie erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Die zum Auftaktworkshop festgesetzte Route wurde während der 1. Begehung in leicht abgeänderter Form begangen. Ergänzt wurde sie durch einzelne kürzere Stopps zwischen den Stationen.



Station 1b: Südl. Stadtgraben/An der Stadtkirche

Nach einigen Metern wird ein kurzer Zwischenstopp eingelegt, um erste Erfahrungsberichte derjenigen zu hören, die kurzzeitig mit dem Rollstuhl gefahren sind. Demnach seien deutliche Unterschiede zwischen der Asphaltfläche vor dem Rathaus und dem daran anschließenden Kopfsteinpflaster auszumachen. So ist es für die Tester sehr anstrengend sich auf dem optisch schöneren Kopfsteinpflaster fortzubewegen. Positiv wird hervorgehoben, dass keine Hochborde vorzufinden sind, wenngleich seitens der Behindertenvertreter und -vertreterinnen angemerkt wird, dass selbst kleinste Bordhöhen zu unüberwindbaren Hindernissen werden können. Frau Spott wirft darauf bezugnehmend ein Beispiel aus der Stadt Münster ein. Dort gibt es Bereiche aus Steinen mit glatter Oberfläche und engen Fugen für Rollstuhlfahrenden. Langfristig sollte mindestens in der Altstadt ein Netz solcher Bereiche angestrebt werden.

Der verkehrsberuhigte Bereich Südlicher Stadtgraben/An der Stadtkirche zeichnet sich nach Aussage mehrerer Bürgerinnen und Bürger durch Fehlverhalten seitens einiger Autofahrer aus. Neben der Geschwindigkeit der Autofahrenden, sei vor allem die Menge an Fahrzeugen problematisch. Der Verkehr sei in erster Linie Parksuch- sowie Holverkehr an den Imbissen. Eine Analyse der Zielverkehre könnte hier einen genaueren Aufschluss über das Verkehrsverhalten geben.

Station 2: Lichtsignalanlage am Amtsgericht

Zunächst werden an dieser Station ein weiteres Mal die Belange seh- und geheingeschränkter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer thematisiert. Eine Teilnehmerin berichtet von einer niveaugleichen Furt in einer kroatischen Stadt. Frau Spott erläutert, dass neben den Interessen der mobilitätseingeschränkten Menschen, die sich niveaugleich Furten wünschen, auch die Belange der sehingeschränkten oder blinden Personen berücksichtigt werden müssen. Diese benötigen zum Ertasten des Bords mit dem Langstock eine Kante von mindestens 3 cm Höhe. Eine Kompromisslö-

sung ist das so genannte Doppelbord. Dieses zeichnet sich durch das Nebeneinander eines abgesenkten Bordes für und eines höheren Bordes für sehingeschränkte Personen aus. Darüber hinaus sind taktile Leitsysteme zur Führung wünschenswert. Bürgermeister Steidle betont an dieser Stelle, dass die Barrierefreiheit bis zur Haustür und darüber hinaus in den Wohnungen gedacht werden muss und appelliert an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch im Bekanntenkreis dafür zu werben.

Nachfolgend wird die Nutzung und Schaltung der Lichtsignalanlage vor dem Amtsgericht diskutiert. In einem Test stoppt Frau Spott eine Wartezeit von 28 Sekunden, was eine akzeptable Wartezeit darstellt. Die Teilnehmenden geben an, dass sie teilweise deutlich länger warten müssen, auch wenn gar keine Kfz die Kreuzung befahren. Frau Anja Brückner von der Abteilung für Verkehrswege-



planung und Verkehrstechnik erläutert, dass die Steuerung der Lichtsignalanlage mit anderen gekoppelt ist. Die Programmierung erfolge so, dass möglichst wenig Rückstaus entstehen. Seitens einiger Teilnehmenden wird weniger die Wartezeit, als die Notwendigkeit der Signalisierung in Frage gestellt. Da der Verkehr auf der Stuttgarter Straße im Normalfall so gering sei, dass ein Überqueren der Straße für einen Fußgänger ohne körperliche Einschränkung auch ohne eine Signalisierung möglich sei, schlägt eine Bürgerin die Installation einer Schlafampel vor. So könnten die Wartezeiten auf ein Minimum verkürzt werden. Für den unsicheren Fußgänger oder körperlich Beeinträchtigten bestünde weiterhin die Möglichkeit einer Signalisierung. Auch das Einführen eines Fußgängerüberwegs wird diskutiert. Positiv wird in diesem Zusammenhang die Bevorrechtigung des Fußverkehrs hervorgehoben. Seitens der Behindertenvertreterinnen und -vertreter sowie von Radfahrenden werden zum einen auf Grund der Angst übersehen zu werden und zum anderen auf Grund der Absteigepflicht Bedenken geäußert und eine Schlafampel für besser bewertet. Das fehlende Sicherheitsgefühl untermauert das Ordnungsamt anhand einer Erhebung der Polizei, welche ergab, dass Querungen mit einer Mittelinsel sicherer sind als Fußgängerüberwege. Konkrete Zahlen können dazu vor Ort nicht genannt werden, können bei Bedarf aber zur Verfügung gestellt werden.

Als weiteres Problem wird genannt und auch während der Diskussion erlebt, dass die aus dem Südlichen Stadtgraben ausfahrenden Kfz über den Gehwegbereich fahren. Dort würden keine Kfz erwartet und zudem ist dort die Aufstellfläche für die Lichtsignalanlage.

Station 3: Sparkassenplatz

Frau Spott stellt fest, dass auf dem Sparkassenplatz nach dessen Umgestaltung die Trennung von Seitenraum und Fahrbahn aufgehoben wurde und somit eine Entwicklung vom Nebeneinander zum Miteinander angestoßen wurde. Auf die Frage, wie gut die Maßnahme funktioniere entgegen die

Teilnehmer, dass gerade Kinder „das Miteinander“ nicht verstehen. In vielen Köpfen sei die Fahrbahn eine Fahrbahn und bliebe dies auch. Ein Unsicherheitsgefühl entstehe ebenfalls auch dadurch, dass einige Fahrzeuge in diesem verkehrsberuhigten Bereich zu schnell fahren und parken bzw. halten. Als Reaktion auf diese auch von der Stadt gemachten Erfahrungen sollen im einem ersten Schritt Poller zur Abgrenzung der Fahrbahn vom Seitenraum installiert werden. So bleibe der offene Charakter in gewissem Maße erhalten, das Sicherheitsgefühl und Verständnis für Situation könne erhöht werden und das noch hinzukommende Problem der einfahrenden Autos auf den Platz und in die Fußgängerzone könne eingedämmt werden. Gegen zu hohe Geschwindigkeiten und den einfahrenden Verkehr wünschen sich die Teilnehmer verstärkten Kontrollen. Als äußerst positiv werden die Sitzgelegenheiten hervorgehoben. Sie erfüllen ebenfalls die Funktion eines Spielgerätes für Kinder. Da Ruhezonen die Grundlage für das Zufußgehen sind, betont Frau Spott die Wichtigkeit eines stadtweiten Ausbaus des regelmäßigen Angebots von Sitzmöglichkeiten.

Poller sollten mit Reflektoren versehen werden, damit diese auch in der Dunkelheit zu erkennen sind. Herr Steidle betont an dieser Station die Wichtigkeit solcher Diskussionen für die Umsetzung neuer Maßnahmen. Die Bedeutung kurzfristiger, kostengünstiger Maßnahmen sei enorm hoch. Zur stetigen Verbesserung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden arbeite man sowohl an der Umsetzung solcher kleinen, als auch an der Vorbereitung größerer Maßnahmen.

Station 4: Lichtsignalanlage Commerzbank/Busbahnhof

Auf dem Weg zur vierten Station heben die teilnehmenden Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer den Belag der neu gestalteten Gehwege positiv hervor. Er sei leicht zu befahren. Der neu gestaltete Bereich (Marktplatz) in der Fußgängerzone sei auch gut zu befahren, wenn es auch noch Bereiche mit schlechtem Belag gäbe. Problematisch sei allerdings, dass häufig Aufsteller von Geschäften auf die ebenen Bereiche gestellt werden und Rollstuhlfahrende zum Slalom fahren gezwungen werden. Vertreter des Ordnungsamtes nehmen diesen Hinweis auf und kündigen an, dies zu beobachten.

Die aktuelle Baustellensituation in der Bahnhofsstraße verdeutlicht sehr gut das fehlende Bewusstsein für die Belange des Fußverkehrs. Der „schwächste“ Verkehrsteilnehmer muss zurückweichen und einen Umweg gehen. Es gibt zwar eine Beschilderung, diese ist aber nicht durchgängig. Eine Teilnehmerin bemerkt, dass es besonders bei Baustellen auf den Schulwegen, die ja sehr gut in den Schulwegeplänen ausgearbeitet sind, kindgerechte Alternativen vorhanden und entsprechend ausgeschildert sein müssen.

Bürgermeister Steidle weist darauf hin, dass die Volksbank direkt an der Bahnhofsstraße einen Platz für die Allgemeinheit auf privatem Grund entwickelt und damit ein Geschenk an die Bürgerinnen und Bürger Aalens macht. Auch die Teilnehmenden reagieren sehr positiv auf diese Maßnahme. Ebenso positiv äußert sich ein Teilnehmer zur Begrünung der Straße, der Umbau der Bahnhofsstraße werde insgesamt als sehr gelungen bewertet. Allerdings findet ein Bürger die Maßnahme noch nicht ausreichend und macht einen, nach eigenen Worten, „etwas ketzerischen“ Vorschlag: die Bahnhofstraße könne mit ihren Anschlüssen an die Fußgängerzone als Boulevard ausgebaut werden. Da es für den Autoverkehr ausreichend alternative Wege gäbe, könne dem Fußgänger die Rolle des starken und bevorrechtigten Verkehrsteilnehmers einräumt werden. So sollten nicht

mehr die Fußgänger, sondern die Autos warten müssen. Bürgermeister Steidle empfindet diesen Vorschlag als überlegenswert, nicht etwa als ketzerisch.

Der Busbahnhof wird nicht tiefergehend thematisiert, da er sich bereits im Umbau befindet. Frau Brückner erläutert, dass die Sanierung etappenweise erfolgt und der Busbahnhof barrierefrei sein wird.

Station 4a: Westlicher Eingang Bahnstufunterführung

Der Zugang zur Bahnstufunterführung ist schwer zu erreichen, da die Fußgänger den Kurvenbereich queren müssen. Auch wenn es weniger Haltestellen nach der Fertigstellung des Busbahnhofs geben wird, bleibt die Verbindung sowohl für querende Zufußgehende als auch für den Busverkehr wichtig. Es wäre hilfreich die Querung zu verdeutlichen, damit die Busfahrer sich darauf einstellen, dass es dort Zufußgehende gibt. Der Einmündungsbereich der Rampe in den Tunnel könnte besser, ähnlich wie auf der nördlichen Ausgangsseite, gestaltet werden. Bisher ist nicht klar, wo die Zufußgehenden gehen sollen.

Im und im Zugang zum Fahrradparkhaus wurde die Beleuchtung verbessert und es sei jetzt sehr angenehm das Fahrrad abzustellen.



Station 5: Östlicher Eingang Bahnstufunterführung

Am östlichen Eingang der Bahnstufunterführung trägt Frau Brückner einige Informationen zum neu zu entwickelnden Wohnquartier auf den stillgelegten Bahngleisen vor. Hinsichtlich der Förderung

des Fußverkehrs ist interessant, dass ein Steg über die Bahngleise geplant ist, der den neuen Stadtteil mit der Innenstadt verbinden soll. Dieser soll mit Hilfe von Fahrstühlen barrierefrei ausgebaut werden. Weil auch die Bahnstufunterführung neu konzipiert werden soll, würde die Stadt Aalen dann über vier attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen über die/unter der trennende/n Achse der Bahngleise verfügen.

Die Teilnehmenden bekräftigen die hohe Bedeutung der Unterführung als wichtige Achse zwischen den Stadtteilen westlich und östlich der Gleise, wünschen sich allerdings eine geringere Steigung zu Gunsten der Rollstuhlfahrenden, eine stärkere Trennung zwischen dem Fuß- und Radverkehr zur Ver-



meidung von Konflikten und eine bessere Beleuchtung zur Erhöhung der Sicherheit. Letzterer Punkt ist vor allem für einige anwesende Eltern von hoher Relevanz. Durch zahlreiche öffentliche Einrichtungen (Schwimmbad, (Musik-) Schulen etc.) ist der Weg über die Gleise von hoher Bedeutung. Da viele Eltern ihr Kinder aufgrund von Sicherheitsbedenken aber nicht die Unterführung passieren lassen wollen, verstärken die aktuellen Umstände den Hol- und Bringverkehr der Eltern. Mit der Aufwertung der Unterführung fördert man die Kindermobilität, womit man den innerstädtischen Kfz-Verkehr etwas reduzieren kann. Zur Verringerung dessen, wird ein Pendelbus zwischen den öffentlichen Einrichtungen und den westlichen Stadtteilen vorgeschlagen. Als sehr positiv wird die Sauberkeit der Unterführung hervorgehoben.

Station 6: Kreisverkehr Curfeßstraße/Bahnhofstraße

Die Station 6 selbst wird aus Zeitgründen ausgelassen. Auf dem Weg dorthin jedoch, merkt ein sehbehinderter Teilnehmer an, dass alle Stufen durch Kontraste markiert werden müssten. Ebenso sollten Poller markiert werden. Auch (Glas-) Türen sollten auf Sichthöhe deutlich erkennbar sein, damit diese nicht übersehen werden. Eine Teilnehmerin fügt hinzu, dass alles, was Sehbehinderten hilft, auch allen anderen Fußgängern und vor allem Kindern helfe.

Station 7: Fuß- und Radweg Turnstraße

Der nächste Halt wird an der Kreuzung Curfeßstraße/Turnstraße vorgenommen. Sehr positiv hervorzuheben ist das Stoppschild, was für die Querung der Curfeßstraße den Verkehrsteilnehmern der Turnstraße Vorfahrt gewährt und von den Autofahrern sehr gut beachtet wird. Sowohl bei der Überquerung als auch während der folgenden Diskussion in unmittelbarer Umgebung wird beobachtet, wie vorsichtig sich der Autoverkehr verhält.

Zu dem gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der Turnstraße herrscht die einhellige Meinung, dass die Radfahrenden zu den Stoßzeiten keine Chance auf eine flüssige Fahrweise haben, vor. So sei der Fußverkehr kaum beeinträchtigt und es „meckere“ eher der Radverkehr über die aktuellen Umstände. Ohnehin sei dies aber auch nur zu den Stoßzeiten, also zu Schulbeginn und -schluss der Fall. So lautet der Einwand einer Teilnehmerin: „Ich fahre hier jeden Tag problemlos mit dem Rad, weil ich ja weiß, wann die Stoßzeiten sind und nicht zu diesen fahre.“ So werden Ideen, wie eine Fahrradstraße mit eigenständigem Fußweg oder einem großzügigeren Bürgersteig im Straßenraum mit einem separaten Radweg schnell verworfen. Einen Ausbau der Beschilderung zur teilweisen Verlagerung des Fußverkehrs auf den Fußweg am gegenüberliegenden Kocherufer (Fanny-Kahn-Weg) wird positiv bewertet.

Station 8: Knotenpunkt Friedrichstraße/Friedhofstraße

An der achten und letzten Station, dem Kreuzungspunkt Friedrichstraße/Friedhofstraße, wird in erster Linie eine Veränderung Schaltung der Lichtsignalanlage gewünscht. Zum einen sei es für körperlich Beeinträchtigte und Kinder sehr schwer in der vorgegebenen Grünphase die Straße komplett zu überqueren, zum anderen sollte das Grünsignal für den Fußgänger etwas später eingestellt werden, da bisweilen noch Autos den Übergang passieren, obwohl dem Fußgänger bereits „grün“ signalisiert wird.

Abschließend bedankt sich Frau Spott für die rege Teilnahme und Diskussion. Es werde nun versuchen aus dem umfangreichen Input Maßnahmenvorschläge zu entwickeln. Ebenfalls verwies sie mit der Hoffnung auf eine ebenso große Resonanz auf die anstehende zweite Begehung am 26.09.2017 im Umfeld der Hochschule und die Abschlussveranstaltung am 9.11.2017.

Auch Frau Brückner bedankt sich stellvertretend für die Stadt Aalen bei allen Teilnehmern, den Input seitens der Planersocietät und regt an, die bevorstehenden Veranstaltungen zu besuchen.

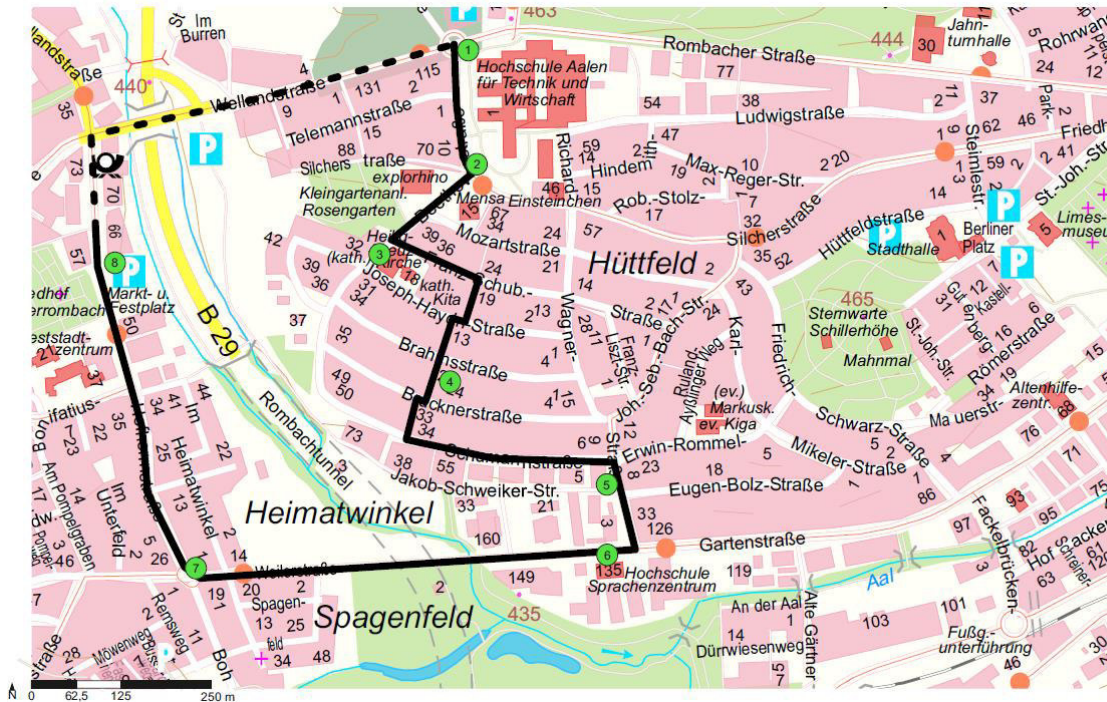
8.2.2 Begehung Hüttfeld (26. September 2017)

Die zweite Begehung der Fußverkehrs-Checks 2017 in Aalen findet am 26. September 2017 statt. Sie beginnt um 17.30 Uhr am Kreisverkehr Rombacher Straße und führt zum Edeka-Markt an der Hofherrnstraße. Zu Beginn der Begehung finden sich etwa 15 Teilnehmer ein. Unter ihnen befinden sich Vertreter von Politik, Verwaltung, Vereinen, Presse und Bürgerinnen und Bürger. Es ist bedeckt und die Temperatur sinkt von anfänglich 17°C auf 13°C zum Ende der Veranstaltung. Außerdem setzt etwa im zweiten Drittel der Veranstaltung die Dämmerung ein.

Ablauf der Veranstaltung

Frau Spott von der Planersocietät begrüßt die Teilnehmenden zur zweiten Begehung der Fußverkehrs-Checks in Aalen. Frau Spott erläutert den Ablauf und das Ziel der Begehung in Grundzügen.

Die Begehungsrouten wurden bereits in den Vorbereitungen zu den Fußverkehrs-Checks und vor dem Auftaktworkshop abgestimmt. Eine leichte Modifikation wird während der Begehung in Hüttfeld noch vorgenommen. So geht die Gruppe anstelle der Schumannstraße die Brucknerstraße in Richtung Osten entlang und hält an der Kreuzung von Richard-Wagner-Straße, Bruckner Straße und Erwin-Rommel-Straße.



Station 1: Kreisverkehr Rombacher Straße

Ein besonderes Anliegen einiger Teilnehmender ist es die fehlende Behindertengerechtigkeit des Parkhauses nördlich des Kreisverkehrs zu betonen. Trotz ausgewiesener Behindertenstellplätze ist ein barrierefreier Zugang zum Parkhaus nur über die für Kfz vorgesehene Einfahrt möglich.

Der neu gestaltete Kreisverkehr selbst wird von den Teilnehmern als positiv bewertet. Herr Erdmann, Vertreter der Hochschule betont, dass vor allem die Querung östlich des Kreisverkehrs als Verbindungsweg zwischen den Campusteilen und zum Parkhaus genutzt wird. Bemängelt wird von einigen Teilnehmern die schlechte Einsicht in die Rombacher Straße auf der südwestlichen Ecke. Ein Fußgängerüberweg über die Beethovenstraße wurde nach Angaben von Herrn Pommerenke wegen der fehlenden Sichtbarkeit nicht eingerichtet, aus Sicht der Anwesenden ist die Mittelinsel ausreichend. Es wäre dafür gut an der Einfahrt zur Hochschule (zwischen Silcher- und Telemannstraße) eine Querungshilfe einzurichten, damit es leichter fällt vom Wohngebiet zum Hochschulgelände zu gelangen. Frau Fouquet vom Verein Netz für Kinder teilt mit, dass sich das Gelände der Hochschule als Schulweg eignet und auch von einigen Kindern genutzt wird. Allerdings müsse man sich auskennen und es wird vorgeschlagen den Weg auszuschildern, damit auch Ortsunkundige den Weg finden, bzw. animiert werden diesen als Alternative zur Rombacher Straße zu benutzen.

Grundsätzlich wird der Zugang zur Hochschule bemängelt. So hätten zahlreiche Besucher Probleme den Campus zu finden, was zum einen auf seine hinter einem Wall zurückgesetzte Lage und zum anderen auf eine mangelhafte Beschilderung zurückgeführt wird. Die Umgestaltung der bisher sehr

steilen Treppe am Kreisverkehr ist bereits in der Planung. Es wird auf die Wichtigkeit einer Ausschilderung hingewiesen, denn wenn man z.B. mit dem Bus ankommt, fehlt der Hinweis zur Hochschule.

Station 2: Silcherstraße/ Beethovenstraße

An dieser Stelle wird zurzeit eine Neugestaltung der Straße vorgenommen. Die Querungssituation während der Umbauphase wird als mangelhaft beurteilt. Vor allem die Barrierefreiheit ist während dieser Zeit nicht gegeben und auch die Beschilderung, dass der Gehweg endet, fehlt an der vorherigen Quermöglichkeit.



Herr Pommerenke vom Tiefbauamt stellt die Pläne für die neue Gestaltung der Kreuzung Silcher-/Beethovenstraße vor. Im Fokus steht die Vernetzung zwischen dem Explorino-Neubau, der Mensa und der Hochschule. Ziel ist dabei eine platzartige Struktur, die einladender sein soll und die Querungen erleichtern. Erreicht werden soll das mit einem hellen Belag, der auf Fahrbahn und Gehweg verwendet wird. Damit soll den Autofahrenden der Platzcharakter verdeutlicht werden und zu höherer Aufmerksamkeit führen. Es wird allerdings angemerkt, dass sich für Sehingeschränkte aus dem Mangel an farblichen Kontrasten, besonders an den Borden, ein Problem ergeben könnte. Blindenleitlinien seien zudem nicht vorgesehen. Noch nicht ganz geklärt ist die maximale Geschwindigkeit, die angeordnet werden soll. Bisher ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit 20km/h als Höchstgeschwindigkeit für den gepflasterten Bereich geplant. Frau Spott plädiert als Ergänzung die Anordnung von 30km/h als Höchstgeschwindigkeit bereits ab dem Kreisverkehr Rombacher Straße und in Richtung Osten mindestens bis zur Richard-Wagner-Straße, um eine höhere Akzeptanz und eine Beruhigung des gesamten Campusareals zu erreichen. Eine Teilnehmerin vermutet, dass eine Beruhigung unter Umständen auch dadurch stattfindet, dass der haltende Bus im Bereich des Platzes nicht mehr überholt werden kann und die Verbindung zur Innenstadt als „Schleichweg“ so weniger interessant wird.

Von den Teilnehmern wird bemängelt, dass die Planung einen Umweg für den Fußverkehr, vom südwestlichen Teil der Beethovenstraße aus kommend, vorsieht. Das wird möglicherweise zur Abkürzung des Weges über eine geplante Grünfläche führen.

Station 3: Beethovenstraße/ Franz-Schubert-Straße

Die Einmündung der Franz-Schubert-Straße in die Beethovenstraße steht exemplarisch für zahlreiche Kreuzungen in diesem Wohngebiet. Als kritisch wird die Überquerung der Franz-Schubert-Straße beurteilt, da aufgrund großer Schleppkurven und hoher Hecken ein Einblick erst möglich ist, wenn man sich bereits auf der Fahrbahn befindet. Eine Teilnehmerin teilt mit, dass sie ihren Kindern

bereits beibringen musste, dass man sich auf der Fahrbahn stehend langsam in den Kreuzungsbe-
reich „vortastet“ und sobald man die Einmündung überblicken kann und dann möglichst schnell die
Straßenseite wechselt. Die Gefahr erhöht sich dadurch, dass der Rechtsabbieger Vorfahrt hat und
somit relativ zügig abbiegen kann.

Frau Spott verdeutlicht die Fläche, die mindestens noch zum Gehweg gehören müsste, mit Kreide-
strichen auf der Fahrbahn. Es wird diskutiert, die Schleppkurven zu verkleinern und dem Fußgänger
so größere Sicherheit bei der Querung der Straße zu geben. Denkbar wäre zusätzlich auch die An-
lage von Gehwegnasen, also vorgezogene Seitenbereiche, um die Querungssdistanz zu verringern,
die Sichtbarkeit zu verbessern und die Kfz vor der Kreuzung abzubremesen. Die Tempoüberschrei-
tungsquote in dem Wohngebiet ist laut Ordnungsamt großenteils gering. Nur auf langen, geraden
Stücken wie der Richard-Wagner-Straße sei dies problematisch.

Station 4: Durchgang Brahmsstraße/ Brucknerstraße

Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die separaten Fuß- und Radwege, die sich in dem Wohnge-
biet befinden, nicht ausgeschildert sind. Sie werden deswegen fast ausschließlich von Anwohnern ge-
nutzt. Kinder haben häufig Probleme und verlaufen sich unter Um-
ständen, da die Wege häufig leicht versetzt fortgeführt werden, er-
gänzt eine Teilnehmerin. Frau



Spott macht den Vorschlag durch Markierungen auf den Verlauf der Fußwegeverbindungen auf-
merksam zu machen. Bisher gibt es auch keine Gehwegabsenkungen an den Anfangs- und Endpunk-
ten, zudem Autos die geradlinige Querung verstellen. Es wäre also sinnvoll in Abhängigkeit der je-
weiligen Platzverhältnisse Gehwegvorstreckungen anzulegen womit das Parken verhindert würde,
die Sichtbeziehungen verbessert und die Zufußgehenden geführt würden. Auf dem Abschnitt zwi-
schen Brahms- und Brucknerstraße gibt es entlang des Weges eine Wiese, auf der Sitzgelegenheiten
und Spielmöglichkeiten aufgestellt werden könnten.

Station 5: Richard-Wagner-Straße/ Bruckner Straße/ Johann-Sebastian-Bach-Straße

Die doppelte Kreuzung hat einen großräumig dimensionierten Straßenraum und bietet auch an dessen Rand noch viel ungenutzte Fläche. Daraus abgeleitet stellt sich die Frage ob die Umgestaltung zu einem Platz denkbar wäre. Aus dem Kreis der Teilnehmer werden die großräumigen Stellplatzflächen bemängelt, die eine anderweitige Nutzung der Fläche verhindern. Herr Pommerenke stellt einen Entwurf aus dem Jahr 2006 vor, der wenig grundsätzliche Veränderung an der bisherigen Situation vorsieht. Eine neue Planung sollte sich an den gestalterischen Elementen im nördlich angrenzenden Teil der Richard-Wagner-Straße orientieren. Der Platz könnte so gestaltet werden, wie der Straßenraum vor der Mensa, womit sich beide Haupteinfahrten in das Viertel gleichen würden und eine identitätstiftende Wirkung hätten. Frau Spott schlägt vor eine Fahrbahnverengung vorzunehmen, um eine Verlangsamung des in der Richard-Wagner-Straße fahrenden, schnellen KFZ-Verkehrs zu erwirken.



Station 6: Gartenstraße

Zentraler Kritikpunkt ist hier die Einmündung der Richard-Wagner-Straße. So sorgen Erstens die Schleppkurven für eine große Fahrbahnbreite und Zweitens ist der Bordstein nur für den Radverkehr abgesenkt. Mobilitätseingeschränkte können hier folglich kaum queren, wie auch an einigen Einmündungen entlang der Richard-Wagner-Straße festgestellt wurde. Ein Teilnehmer schlägt vor hier schon eine Fahrbahneinengung vorzunehmen, um die Geschwindigkeit bereits bei der Einfahrt in das Wohngebiet zu reduzieren und zusätzlich die Überquerung zu erleichtern.

Station 7: Rewe-Markt

Frau Spott merkt an, dass die Trennung von Fuß- und Radweg entlang der Gartenstraße nicht taktile erfolgt, sondern nur durch eine weiße Markierung und fragt nach ob dies als Problem gesehen wird. Da der Weg aufgrund der städtischen Randlage jedoch kaum von Fußgängern genutzt wird, sehen die Teilnehmer hier nur wenige Probleme.

Die Teilnehmenden merken auf Nachfrage von Spott noch an, dass die Schneeräumung im Winter für Radfahrer und Fußgänger ungünstig ist. So sind beispielsweise für die Räumung des Fußweges der den Rewe mit der Schumannstraße verbindet die Anwohner zuständig. Bei straßenbegleitenden Radwegen wird durch die Räumfahrzeuge sogar eher noch Schnee auf den Radwegen angehäuft. Herr Pommerenke erläutert zur allgemeinen Räumungssituation, dass es drei Räumstufen gibt. Als erstes werden Straßen, die von Bussen befahren werden und steile Straßenabschnitte geräumt, als

zweites Sammelstraßen und zuletzt Wohnstraßen. Der Radweg entlang der Rombacher Straße hingegen wird zum Beispiel nicht geräumt. Es wird vorgeschlagen, dass die Übernahme des Winterdienstes durch die Stadt auf den Fußwegeverbindungen in Hüttfeld eine Möglichkeit wäre, das Engagement für den Fußverkehr zu verdeutlichen.

Station 8: Kreisverkehr Weilerstraße

Bei dem Kreisverkehr an der Weilerstraße wird bemängelt, dass sich die Kreisinsel nicht ausreichend abhebt. Daher fahren die meisten Kfz über die Kreisinsel so dass kaum die Geschwindigkeiten reduziert werden. Es wird während der Begehung mehrmals beobachtet, wie Autos nahezu ungebremst geradeaus über den Kreisverkehr fahren. Die Kreisfläche muss überfahrbar bleiben, damit auch Fahrzeuge, für die der Kurvenradius zu eng ist, den Kreisverkehr befahren können. Die Oberfläche sollte also so gestaltet werden, dass man sie nicht freiwillig überfährt. Als Sofortmaßnahme könnte die Markierung einer Linie geprüft werden, die kenntlich macht, dass das Überfahren nicht vorgesehen ist. Längerfristig wäre jedoch eine Änderung des Belages notwendig. Zusätzlich sollten Fußgängerüberwege an allen Knotenpunktarmen angelegt werden, die die Einfahrt in den Kreisverkehr verdeutlichen und die Geschwindigkeit der Kfz reduzieren würden.

Station 9: Edeka-Markt

Die Teilnehmenden kritisieren die Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen dem Edeka-Markt und dem Marktplatz nach Hüttfeld. Es gibt eine Brücke, die zu dem Fuß- und Radweg entlang des Rombaches führt. Diese ist zwar objektiv nicht weit, der Umweg wird aber von den Anwesenden als zu groß empfunden. Die andere Alternative ist die Rombacher Straße, die nicht attraktiv ist. Eine gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad würde das kleine Zentrum stärken und Hofherrnweiler besser an Hüttfeld und an das Zentrum anbinden.

Entlang der Hofherrnstraße wird die gute Baustellenabsicherung hervorgehoben. Neben einem Hinweis an dem vorherigen Zebrastreifen, dass der Fußweg endet, ist eine provisorische Mittelinsel eingerichtet worden. Die Teilnehmenden regen an, dass Aufgrund der Wichtigkeit der Fußwegeverbindung, diese Mittelinsel dauerhaft auch nach der Baustellenphase bestehen bleiben sollte.

Abschluss

Zum Abschluss bedankt sich Frau Spott für die Teilnahme und resümiert, dass viele gute Ideen entwickelt wurden. Auch Herr Pommerenke spricht seinen herzlichen Dank aus und hebt besonders die Verbesserung der Fußwegeverbindungen und die dazugehörigen Querungen in Hüttfeld hervor, wo er zeitnahe Umsetzungschancen sieht.

8.3 Abschlussworkshop (9. November 2017)

Tagesordnungspunkte:

1. **Begrüßung und Präsentationen**
2. **Rückblick auf die Begehungen**
3. **Diskussion**
4. **Ausblick und Abschluss**

Ort: Rathaus Aalen

Datum: 9.11.2016, Uhrzeit: 17:30-19:30 Uhr

Anwesende: 16 Personen

1. Begrüßung und Präsentationen

Zu Beginn werden die Teilnehmenden gebeten, ihre persönliche Bewertung der Situation des Fußverkehrs anhand von vier Fragen abzugeben. Die Fragen umfassen die Attraktivität, Barrierefreiheit und Sicherheit der Fußwege sowie eine persönliche Einschätzung zur Zufriedenheit. Die anschließende Begrüßung erfolgt durch Herrn Ehrmann, Bürgermeister und Frau Spott von der Planersocietät. An der Abschlussveranstaltung nehmen Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Stadtverwaltung, der Politik und der Presse teil.



2. Rückblick auf die Begehungen

Frau Spott gibt eine kurze Einführung über den Fußverkehrs-Check und blickt zurück auf die Begehungen. Die Begehungen in Aalen fanden auf zwei unterschiedlichen Routen statt. Die erste Begehung am 13.09.2017 führte vom Rathaus durch die Innenstadt bis zur Kreuzung Friedrichstraße/Friedhofstraße. Die zweite Begehung am 26.09.2017 führte vom Kreisverkehr an der Rombacher Straße durch Hüttfeld und Hofherrnweiler. Im Anschluss an den Rückblick werden die Handlungsfelder und mögliche Maßnahmen vorgestellt.

3. Diskussion

Während und nach der Vorstellung der Handlungsfelder von Frau Spott werden einzelne Themen vertiefend diskutiert.

- Kreuzung Amtsgericht (Südlicher Stadtgraben/Stuttgarter Straße)

Einige Tage vor der Veranstaltung ist die Ampel für die Zufußgehenden in eine Dunkelampel umgestellt worden. Die Akzeptanz dieser Einrichtung soll weiter beobachtet werden. Wenn diese gut

angenommen wird, soll auch die Ampel in der Bahnhofstraße (Höhe Commerzbank) umgestellt werden.

- Hüttfeld: Fußwegeverbindungen

Es wird von dem Vertreter Straßenverkehrsbehörde eingewendet, dass farbliche Markierung auf der Fahrbahn den Zufußgehenden einen Vorrang suggerieren würde, der nicht vorhanden ist. Er befürwortet eine Aufpflasterung, wie bei dem im Vortrag gezeigten Beispiel aus Karlsruhe.

- Östlicher/Südlicher Stadtgraben

Die Rittergasse wird in eine Fußgängerzone umgewandelt, man geht davon aus, dass sich dann die Verkehrsströme verändern werden bzw. der Kfz-Verkehr auch im Südlichen Stadtgraben abnehmen wird. Zudem wird auch der verkehrsberuhigte Bereich im Östlichen Stadtgraben in Kürze angeordnet. Die Ausschilderung wird vermutlich zu Beginn 2018 erfolgen.

Es wird angeregt, dass der Gehweg im östlichen Stadtgraben kurzfristig repariert werden sollte. Auch wenn Umbaumaßnahmen vorgesehen sind, ist davon auszugehen, dass ein grundlegender Umbau einschließlich städtebaulicher Aufwertung noch einige Zeit benötigen wird. Daher wäre schnelle Verbesserung der Situation angebracht.

- Südlicher Stadtgraben/Stuttgarter Straße

Die Durchfahrtmöglichkeit über den Gehweg sollte unterbunden werden. Die Ausfahrt erfolgt derzeit über die Fläche, wo sich die an der Ampel wartenden Zufußgehenden aufhalten. Eventuell sollte die Durchfahrt besonders in der Anfangsphase durch einen Poller abgesichert werden.

- Zapfstraße:

Es werden dort in Zukunft nur die Busse halten, die Pause machen. Das bedeutet, dass der Busverkehr signifikant abnehmen wird. Für die Verbesserung der Querungssituation ist daher dort eventuell eine Markierung ausreichend.

- Gmünder Torplatz

Bei den Fußverkehrs-Checks nicht angesprochen wurde der Gmünder Torplatz. Der Platz hat eine wichtige Funktion für den ÖPNV, wird aber auch von vielen Zufußgehenden gequert. Es wird eine wichtige Herausforderung für die Zukunft allen Nutzenden unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit gerecht zu werden.

- Kirchplatz:

Die Oberfläche in den Straßen um die Kirche und in der Straße „An der Stadtkirche“ wird sehr schlecht bewertet. Das liegt zum großen Teil am Material, welches nach historischem Vorbild verwendet wurde. Es wurde allerdings dort in Zusammenarbeit mit Vertretern des Denkmalschutzes eine Lösung erarbeitet, die für alle Beteiligten akzeptabel ist. Man ist froh, dass die Möglichkeit eines barrierefreien Zugangs in die Kirche ermöglicht werden konnte.

- Platz vor der Mensa:

Die Maßnahme wurde noch nicht fertiggestellt.

4. Ausblick und Abschluss

Frau Spott verabschiedet die Anwesenden und dankt für die aktive Teilnahme. Der politische Wille zur Fußverkehrsförderung sei, wie die Veranstaltung zeige, vorhanden. Darüber hinaus wies sie auf den Abschlussbericht hin, der im Frühjahr 2018 der Stadtverwaltung übergeben wird und eine detaillierte Beschreibung aller Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge enthält. Der Fußverkehrs-Check soll dazu dienen der Verwaltung und weiteren Akteuren Anregung zu geben Fußverkehrsbelange verstärkt in die Planung einzubringen. Abschließend wurden die Teilnehmenden gebeten, ihre Zufriedenheit mit dem Prozess und mit dem Ergebnis in einem Koordinatensystem auszudrücken.



Quellenverzeichnis

BGG (Behindertengleichstellungsgesetz) (2002): Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. Berlin, Stand 2007.

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

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen. Köln.

FUSS e.V. (2015): Querbuch. Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin.