

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

2. Begehung Aalen am 26.09.2017

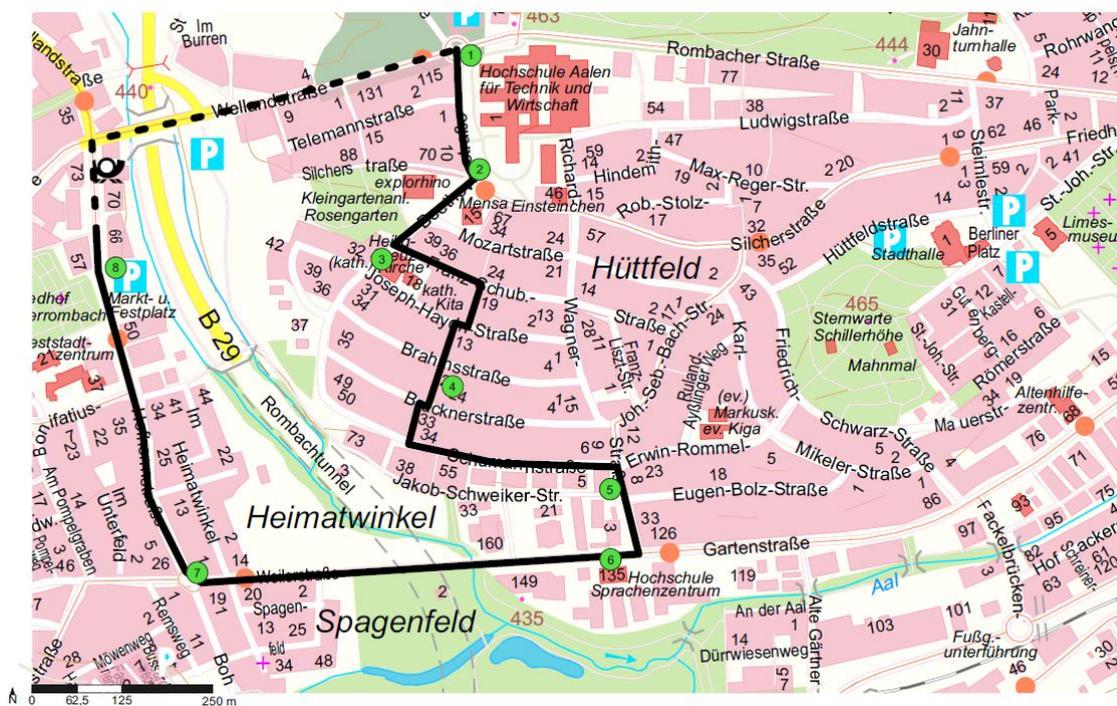
Ort: Aalen
Datum: 26.09.2017
Uhrzeit: 17:30-19:30Uhr
Anwesende: ca. 15 Personen
Protokoll: Merja Spott, Pascal Wolff (Planersocietät)

2. Begehung Aalen

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 wurde 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 Teilnehmenden 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 Querungsmöglichkeit.



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 Kreuzungsbereich „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 Kreidestrichen 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 Anlage von Gehwegnasen, also vorgezogene Seitenbereiche, um die Querungssdistanz zu verringern, die Sichtbarkeit zu verbessern und die Kfz vor der Kreuzung abzubremesen. Die Tempoüberschreitungssquote in dem Wohngebiet ist laut Ordnungsamt größtenteils 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 Wohngebiet befinden, nicht ausgeschildert sind. Sie werden deswegen fast ausschließlich von

Anwohnern genutzt. Kinder haben häufig Probleme und verlaufen sich unter Umständen, da die Wege häufig leicht versetzt fortgeführt werden, ergänzt eine Teilnehmerin. Frau Spott macht den Vorschlag durch Markierungen auf den Verlauf der Fußwegeverbindungen aufmerksam zu machen. Bisher gibt es auch keine Gehwegabsenkungen an den Anfangs- und End-



punkten, zudem Autos die geradlinige Querung verstellen. Es wäre also sinnvoll in Abhängigkeit der jeweiligen Platzverhältnisse Gehwegvorstreckungen anzulegen womit das Parken verhindert würde, die Sichtbeziehungen verbessert und die Zufußgehenden geführt würden. Auf dem Abschnitt zwischen 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 Pomeranke 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 Schlepplagen 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 taktil 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.