

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

2. Begehung Heilbronn am 18.10.2016

Ort: Heilbronn

Datum: 18.10.2016

Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr

Anwesende: 32 Personen

Protokoll: Nico Hrkaločić, Merja Spott (Planersocietät)

2. Begehung Heilbronn

Die zweite Begehung des Fußverkehrs-Checks 2016 in Heilbronn fand am 18. Oktober 2016 statt. Die Begehung startete um 17 Uhr an der Schmollerstraße in der Nähe des Edeka-Marktes. Bei leichter Bewölkung und etwa 11°C hatte die Gruppe zu Beginn eine Anzahl von 32 Personen, inklusive der Teilnehmer der Planersocietät und der Stadt Heilbronn. Die Gruppe setzte sich aus Bürgern sowie Vertretern von Vereinen, der Stadtverwaltung und der Politik zusammen.

Ablauf der Veranstaltung

Frau Ehrhardt, Leiterin des Amts für Straßenwesen, und Frau Spott (Planersocietät) begrüßten die anwesenden Personen. Frau Spott erläuterte kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Die vor dem Auftaktworkshop erarbeitete Route wurde mit kleineren Anpassungen während der 2. Begehung begangen. Ergänzt wurde sie durch einzelne kürzere Stopps zwischen den Stationen.

Station 1: Schmollerstraße

Frau Spott nannte einige Aspekte, die an der Straße konfliktreich sind. Der Gehweg ist zu schmal, die Regelbreiten für Gehwege (2,5m) wurden nicht eingehalten. Die Oberfläche besonders auf der nördlichen Seite ist in einem sehr schlechten Zustand.

- Die Teilnehmer gaben an, dass auf dem schmalen Gehweg zusätzlich häufig Radfahrer fahren, was zu weiteren Konflikten führt. Das liegt vermutlich daran, dass die Fahrbahn mit den beidseitigen parkenden Kfz als zu schmal empfunden wird und die Autos mit Tempo 50 zu schnell fahren.
- Ein Teilnehmer merkte an, dass die parkenden Autos und damit einhergehende Verengung der Fahrbahn auch verkehrsberuhigend wirken kann.
- Ein weiterer Teilnehmer teilte seine Beobachtung, dass die Autofahrer die Radfahrer nicht regelkonform überholen können, was zu verstärktem Radverkehr auf dem Fußweg führt, da sich die Radfahrer dann bedrängt fühlen.

Der kleine Fußweg zwischen Schmollerstraße und Schmidbergstraße wurde von den Teilnehmenden als wichtige und viel benutzte Verbindung beschrieben.

- Kritisiert wurde die fehlende Querungsmöglichkeit über die Schmollerstraße zum Edeka-Markt, da Sichtbeziehungen und Durchgangsmöglichkeiten durch die parkenden Autos verhindert werden. Es gibt auch keine abgesenkten Borde.
- Es wurde vorgeschlagen den Weg für Radfahrer freizugeben, da er sowieso von vielen Radfahrenden genutzt wird. Problematisch ist, dass der Durchgang zur Schmollerstraße hin abschüssig ist und es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden kommt, wo der Fußweg auf den Gehweg stößt

- Eine spontan zur Gruppe stoßenden Anwohnerin beklagt viele gefährliche Situationen und Unfälle, die sich bereits ereignet haben. Als schnelle Maßnahme schlug sie ein Parkverbot auf Höhe des Fußweges und der Rampe zum Edeka-Markt vor.

Frau Spott nannte die Anlage von Gehwegnasen als Maßnahmenvorschlag, um die Querung zu erleichtern. Zudem merkte sie fehlende Barrierefreiheit an, da die Borde nicht abgesenkt sind. Abhilfe könnte nach Frau Spott ein Doppelbord bieten, bei der die eine Hälfte des Bords niveaugleich abgesenkt ist und die andere Hälfte mit einer Bordhöhe von über 6cm ausgestattet ist.

Es wurde zudem seitens der Vertreter der Stadt festgestellt, dass die Rampe, die zum Edeka führt, zu steil ist (mehr als 6% Steigung), womit an dieser Stelle auch keine Barrierefreiheit gegeben ist.

Station 2: Kindergarten Moosbruggerstraße

Frau Spott wies auf den schmalen, zugeparkten Gehweg gegenüber dem Kindergarten und den fehlenden Gehweg auf der Kindergartenseite hin. Sie betont die Notwendigkeit einer Querungshilfe und schlägt als Sofortmaßnahme gestalterische Maßnahmen wie z.B. das Auftragen von farbigen Fußspuren oder mit Farbe hervorgehobenen Querungsflächen auf der Fahrbahn vor. Dies hat zwar keine rechtliche Auswirkung, erhöht aber die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer und stärkt das Gefahrenbewusstsein der Kinder.

- Einige Teilnehmer merkten an, dass es schwierig ist für die Kinder zwischen den Autos auf die Fahrbahn zu treten. Zwischen den parkenden Fahrzeugen können Sie keinen Blickkontakt aufbauen und werden von Kfz-Fahrern erst sehr spät gesehen, was insbesondere bei rennenden Kindern gefährlich werden kann.
- Seitens eines Teilnehmers wurde die Einrichtung eines Bereiches nach dem Shared Space-Prinzip vorgeschlagen. Der Teilnehmer meint, dass die Kfz viel vorsichtiger fahren würden, wenn es nicht die klassische Aufteilung in Fahrbahn und Gehweg, abgetrennt durch einen Bord, geben würde.
- Ein Teilnehmer zeichnete mit Kreide eine weiße Linie zwischen den Außenkanten zweier Fahrzeuge, um zu verdeutlichen, dass dort Kinder halten müssen, bevor sie auf die offene Fahrbahnfläche treten. Dies müsse den Kindern an dieser Stelle beigebracht werden. Verkehrserziehung sei besonders wichtig, betonte der Teilnehmer.

Ein weiterer Vorschlag seitens eines Teilnehmers waren der Einbau von Bremsschwellen bzw. Moabiter Kissen, die Autofahrer zum langsam Fahren zwingen. Daraufhin wandte Frau Ehrhardt ein, dass die Verwendung von Schwellen wegen Rettungsfahrzeugen sowie tiefer gelegten Fahrzeugen (Anm.: die vor Gericht für Schäden Recht bekamen) und Lärmerzeugung in Heilbronn nicht verwendet werden.

Station 3: Schmidbergstraße / Stuttgarter Straße

In der Schmidbergstraße an der Ecke zur Stuttgarter Straße wurde der Grünpfeil für Kfz thematisiert. Laut Frau Spott ist er problematisch für Fußgänger, da viele Autofahrer vorher nicht an der Kreuzung stoppen (Anm.: was der Grünpfeil jedoch erfordert). Es ergibt sich an dieser Kreuzung eine Gefährdung für die Fußgänger, da durch die Hecke des Eckgrundstücks der Gehweg in Richtung Süden nur schlecht einsehbar ist.

- Seitens der Teilnehmerschaft wurde auf die lange Wartezeit für Fußgänger hingewiesen. Außerdem merkten einige an, dass es an Querungsmöglichkeiten im Verlauf der Stuttgarter Straße für Fußgänger fehle.
- Ein Teilnehmer merkte an, dass die Wartezeit der LSA teilweise bis zu zwei Minuten dauert. Mit der Folge, dass viele Fußgänger bei roter Ampel die Kreuzung queren.
- Der blinde Teilnehmer berichtete, dass der „Grüne Pfeil“ für Blinde grundsätzlich schwierig ist. Blinde lernen Kreuzungen mit den Wegebeziehungen und Signalisierungen auswendig. Eine Kreuzung mit einem Grünen Pfeil ist schwierig, da der möglicherweise einbiegende Kfz-Verkehr nicht erlernbar ist.

Frau Ehrhardt stellte klar, dass in Heilbronn an keiner Kreuzung (ohne Anforderung) ein Umlauf länger als 90 Sekunden dauert, was insgesamt von den Teilnehmern als zu lange angesehen wird.

Station 4: Hohenstaufenstraße / Beethovenstraße

An der Kreuzung befinden sich Glascontainer und eine Litfaßsäule. Frau Spott zeigte auf, wie sehr die Container den Sichtkontakt zwischen Fußgängern und Kfz-Fahrern behindern.

- Eine Teilnehmerin betonte die schlechte Platzierung der Container, da das Vorbeilaufen an den Containern nicht besonders attraktiv ist und auch mit Gestank verbunden wäre.
- Eine Mutter aus dem Wohngebiet erläuterte, wie schwierig es für Kinder ist, diese Kreuzung zu queren. Das liegt zum einen an den Containern, aber auch an den weiten Schleppkurven, die keine geradlinigen Querungen ermöglichen und für die Kinder die Sicht in die Nebenstraßen erschweren.

Es wurde bei der Begehung deutlich, dass auch private Mülltonnen häufig den Gehweg versperren und länger als nötig auf dem Gehweg stehen gelassen werden. Frau Spotts Vorschlag dazu war Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung durchzuführen. Sie regte außerdem an Multifunktionsplätze auf Stellplatzflächen von Kfz für Mülltonnen einzurichten, was von den Teilnehmern gut angenommen wurde.

Die Aufenthaltsqualität entlang der Hohenstaufenstraße wurde von den Teilnehmern insgesamt sehr positiv gesehen. Dazu tragen die breiteren Gehwege, sowie der Alleincharakter der

Straße bei. Frau Spott verdeutlichte anhand einer Abbildung, wie der Straßenraum optimal aufgeteilt werden sollte, damit eine Straße attraktiv wirkt.

Frau Spott verteilte Brillen, die unterschiedliche Seh-Krankheiten/Behinderungen simulieren, die die Teilnehmenden bis zur nächsten Station trugen.

Station 5: Beethovenstraße /Stuttgarter Straße

Hier berichteten die Teilnehmenden von den Erfahrungen mit den Brillen. Es wurde berichtet, dass es deutlich einschränkender ist als erwartet. Einige Probleme, wie z. B. fehlende Kontraste in der Gehweggestaltung, sind besser nachvollziehbar.

Frau Spott wies auf die fehlenden Bordsteinabsenkungen hin.

- Ein teilnehmender Rollstuhlfahrer ergänzte, dass er ohnehin in Heilbronn generell auf der Straße oder dem Radweg unterwegs sein muss, da die Gehwege entweder wegen fehlender Barrierefreiheit nicht erreichbar sind oder wegen der Unebenheiten auf Geh- und Radwegen auch deutlich beschwerlicher zu befahren sind.
- Ein Teilnehmer machte auf die problematische Führung des Radverkehrs aufmerksam. Auf der Stuttgarter Straße wird der Radverkehr bis zur Kreuzung Beethovenstraße auf einem Radfahrstreifen geführt. Anschließend bieten sich für die Radfahrenden zwei Optionen, entweder auf dem Gehweg (Rad frei) oder auf der Straße im Mischverkehr. Diese Regelung führt laut mehrerer Teilnehmeraussagen zu Konflikten auf dem Gehweg zwischen Radfahrern und Fußgängern.
- Ein Teilnehmer merkte generell dazu an, dass viele Maßnahmen bereits im Fußwegkonzept aus dem Jahre 2012 benannt wurden. Jedoch würden viele der Maßnahmen aber bisher nicht umgesetzt werden.

Station 6: Kauffmannstraße / Stuttgarter Straße

Das Thema Grünschnitt wurde angesprochen, da Pflanzen oftmals, wie auch in diesem Abschnitt der Stuttgarter Straße, den Gehweg einengen. Bei öffentlichem Grün, erläuterte eine Mitarbeiterin der Verwaltung, kann schnell gehandelt werden. Bei nicht ausreichend beschnittenen Pflanzen privater Grundstücke, werden die Besitzer aufgefordert das Grün zu entfernen. Wenn nach mehrmaliger Aufforderung dies nicht passiert, kann der von der Stadt durchgeführte Grünschnitt, in Rechnung gestellt werden.

- Teilnehmer wiesen auf zu wenige Übergänge entlang der Stuttgarter Straße hin.
- Der blinde Teilnehmer kritisierte, dass diese Ampel nicht mit einem Vibrationstaster ausgestattet ist und die nächste Ampel damit sehr weit entfernt ist. Er wünschte sich hier eine blindengerechte Ausstattung mit Vibrationstaster.

Frau Ehrhardt erläuterte, dass wichtige Hauptverkehrsachsen Querungen nur in bestimmtem Maß vertragen und bei der Stuttgarter Straße die Priorität in der flüssigen Abwicklung des Kfz-

Verkehrs liegt. Die Nachrüstung mit taktilen Elementen erfolgt in der Stadt Schritt für Schritt. Da die Umsetzung aber sehr zeit- und kostenintensiv ist, erfolgt diese nur nach und nach.

Station 7: Kauffmannstraße

Bei der Querungsstelle mit der Mittelinsel an der Schule in der Kauffmannstraße wies Frau Spott auf die fehlenden Bordsteinabsenkungen hin. Frau Ehrhardt versprach in diesem Zusammenhang eine schnelle Umsetzung.

- Ein Teilnehmer schilderte, dass er die Breite der Mittelinsel von zwei Metern als zu gering für Radfahrer hält.
- Ein weiterer Teilnehmer berichtete von der in diesem Bereich generell geringe Akzeptanz der Schüler bezüglich der Mittelinsel, wie auch bei der Ampelanlage.

Frau Spott wies daraufhin, dass die Gestaltung und die Breite der Fahrbahn sowie die zugelassenen 50 km/h zum schnellen Fahren einladen. Ein Mitarbeiter des Ordnungsamts betonte in diesem Zusammenhang die wichtige Verbindungsfunktion der Straße, insbesondere für LKW. Zur Minimierung der Gefährdung schlug Frau Spott dennoch in dem Bereich eine Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der Schule vor.

Station 8: Nickelstraße / Beethovenstraße

Die Nickelstraße ist eine Anliegerstraße mit einem sehr schmalen Gehweg, der zum größten Teil zugeparkt wird. Die Benutzung von Personen normaler Statur ist kaum möglich. Für Personen mit Einschränkungen bleibt nur die Fahrbahn oder wie ein Teilnehmer mit einem Rollator mitteilte: Das Ausweichen auf Umwege über andere Straßen, um nicht angehupt zu werden.

Der nördliche Abschnitt der Nickelstraße verfügt über keine Gehwege. Es gibt einen gemeinsamen Verkehrsraum. Es ist 10km/h angeordnet und das Einfahren nur für Anlieger und Fahrräder gestattet. Ein Teil der Teilnehmer erläuterte, dass sie es in diesem Abschnitt angenehmer empfinden als Fußgänger auf der Straße zu laufen, weil es ohnehin keinen Gehweg gibt. Die blinden Teilnehmer erläuterten, dass sie diese Straßen meiden, da ihnen Borde oder Leitlinien zum Orientieren fehlen.

Station 9: Martin-Luther-Straße / Beethovenstraße

Vor der Schule wird der Gehweg in der Beethovenstraße zu Schulanfangs- und Endzeiten zugeparkt, obwohl dort ein Halteverbot angeordnet ist. Elterntaxi-Bereiche fehlen. Frau Spott erläuterte die Vorteile von ausgewiesenen Elterntaxi-Bereichen, die bereits in anderen Städten eingerichtet werden. Durch die Verlagerung der parkenden Autos wird so die Gefahr für die Schüler, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, verringert. Sie zeigte ergänzend ein Beispiel aus Hamburg, wo man eine Straße, die an zwei Schulen grenzt, so gestaltet hat, dass Gehwege und Fahrbahn nicht zu unterscheiden sind und damit die Geschwindigkeit der Kfz und der Bus-

se reduziert werden konnte. Herr Papsch merkte an, dass es an einigen Schulen sogenannte „Pedi-Busse“ gibt, bei denen Kinder zusammen zur Schule gehen. So wird das Zufußgehen bei den Schülern gefördert und die Elterntaxis insgesamt verringert.

Station 10: Herderstraße / Charlottenstraße

An diesem Kreuzungsbereich wurde thematisiert, dass vor dem Bäcker ein großes Problem mit Autos vorhanden ist, die dort nur „kurz“ parken.

- Ein Teilnehmer erläuterte, dass dadurch der Gehweg zugestellt ist, oftmals aber auch der FGÜ und der gesamte Kurvenbereich zugeparkt wird.

Frau Spott schlug als Kompromisslösung die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen oder das Aufstellen von Pollern vor.

Herr Papsch thematisierte das taktile Leitsystem im Knotenbereich. Die Umsetzung ist abweichend von der ursprünglichen Planung geschehen und entspricht so nicht den Vorgaben.

Es wurde intensiv die Ampelanlage diskutiert. Bei dieser gab es kürzlich eine Änderung. Diese wirkte sich nachteilig für Zufußgehende aus. Ein spontan zur Gruppe stoßender Anwohner berichtete von Konflikten aber auch Unfällen mit Fußgängerbeteiligung durch die fehlende Ampelanlage für linksabbiegende Kfz-Fahrer aus der Schlegelstraße.

Station 11: Rathenauplatz

Eine Begehung der Station 11 wurde nicht mehr vorgenommen. Die Probleme am Rathenauplatz wurden aber thematisiert:

- Ein Teilnehmer wies daraufhin, dass Busfahrer an der Haltestelle Südbahnhof Süd häufig nicht an der vorgesehenen Position an der Bushaltestelle halten und dann die Säule und der Mülleimer ein Hindernis darstellen und für Blinde die taktile Leitlinie nicht auffindbar ist.
- Es wurde geschildert, dass am Rathenauplatz die langen Wege für die Fußgänger eine Problem sind, da die Führung nicht direkt ist. Vor allen Dingen fehlt eine direkte Verbindung in Ost-West-Richtung, um die Wohngebiete und beispielsweise das Schwimmbad zu verbinden. Außerdem ist problematisch, dass am südlichen Ende des Mittelstreifens bei der Ausfahrt des Edeka-Marktes eine Querungsmöglichkeit fehlt.

Zum Abschluss bedankte sich Frau Spott für die rege und aktive Teilnahme. Frau Ehrhardt bedankte sich ebenfalls und hofft auf die Möglichkeit der schnellen Umsetzung geeigneter Maßnahmen.