

# Protokoll

## Fußverkehrs-Checks

### 1. Begehung Aalen am 13.09.2017

Ort: Aalen

Datum: 13.09.2017

Uhrzeit: 17:30-19:45 Uhr

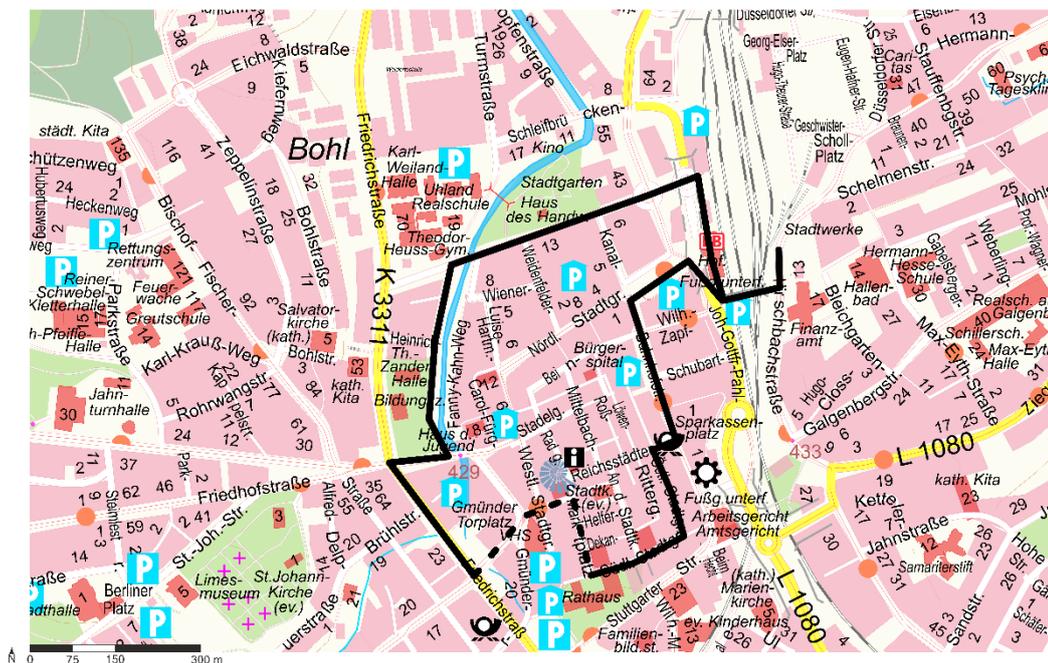
Anwesende: ca. 30 Personen

Protokoll: Lukas Pöpsel, Merja Spott (Planersocietät)

### Station 1a: Rathaus/Auftakt der Begehung

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. 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 Gleichberichtigung 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.

### Ablauf und Verlauf der Begehung



### **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 genauen 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 Kompromisslösung 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 entgegnen 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.