

Erntebblatt Fokusgruppen Heidenheim

Fokusgruppe Rad-/Fußgängerverkehr/ÖPNV

Datum 23. Januar 2013

36. Sitzung, Rathaus 6. Stock

Sitzungsleitung: Sebastian Hyneck

Moderation: Sebastian Hyneck

Protokoll: Sebastian Hyneck

TeilnehmerInnen: Reinhard Walloschke, Werner Glatzle, Felix Krey, Martin Seemann, Karin Konold-Metzger, Claus Behrendt

Entschuldigt: Uwe Siedentop, Gerd Schweizer

Allgemeines

Schon bei den Eingangsfragen (siehe Anhang) wurde deutlich, dass Heidenheim einiges für das Wohlbefinden der Fußgänger im öffentlichen Raum tun kann und sollte.

Themen / Inhaltliche Schwerpunkte

Unsere Fokusgruppe war anfangs auch dazu gedacht, dass wir die Situation für Fußgänger in Heidenheim verbessern wollen (siehe Name). Schon mit verhältnismäßig wenig Aufwand können wir hier neuralgische Punkte aufzählen oder generelle Mißstände benennen und damit ein Statement der Fokusgruppe abgeben.

Ergebnisse

Sowohl allgemeine Punkte als auch konkrete Stellen wurden gesammelt, die

- entweder sicherheitsmäßig brenzlich sind,
- unangenehme Berührungen mit dem motorisierten Verkehr bringen,
- oder einfach nur umständlich zu begehen oder überqueren sind.

Die dabei aufgetretenen Punkte wurden (siehe auch Fotos im Anhang - danke an Reinhard Walloschke!) in fünf Themenbereichen sortiert, siehe folgende Aufstellung:

Tempo Auto

- Bergstraße wird viel zu schnell befahren
- zu hohes Tempo der Autos - 30 km/h reicht!
- Römerstraße: Tempo 30!
- Schillergymnasium-Kreisel: Aufpflasterung in der Mitte (innerhalb der weißen durchgezogenen Linie) um ein "Durchrasen" zu verhindern und die Anhaltmentalität am Zebrastreifen beim Ausfahren zu erhöhen.

Dieser Punkt wurde schon beim Regierungspräsidium bei Antragsstellung von der Stadt gefordert, wurde damals jedoch abgelehnt.

Fußgängerrechte

- mangelnde Verkehrsüberwachung (sowohl des ruhenden als auch des fließenden Verkehrs),
- Fuß- und Gehwege werden oft zugeparkt,
- Vorrecht querender Fußgänger vor Abbiegeverkehr ist teilweise unklar oder wird nicht beachtet.

ÖPNV - Fußgänger

- Wege zwischen Bahn und Bus (ZOH-Bhf.) sollen kurz, barrierefrei und nachts ausreichend beleuchtet sein. Sichtachsen sorgen für Sicherheit.
- Der kürzeste Weg vom ZOH zum Bhf. (südliche Georges-Levillan-Anlagen) hat weder Querungshilfe, Ampel noch Zebrastreifen über die zweispurige B466 (Olgastraße). Im Rahmen des Radwegausbaus an dieser Straße wäre eine fußgängerfreundlichere Querung anzuraten (siehe auch "Begegnungszone" ähnlich der Ulmer Neuen Mitte im Anhang).
- Am Bahnhofsvorplatz (Querung Friedrichsstraße) sollten Fußgänger Vorrang bekommen. Hier ist die Querungshilfe ohne Zebrastreifen schnell überfüllt. Eine Möglichkeit wäre die Einrichtung einer "Begegnungszone" ähnlich wie in der Ulmer neuen Mitte - siehe Anhang.
- Vom Bahnhof Richtung Osten (zur DHBW / ehemal. WCM Gelände / Lokschuppen / Skaterpark) fehlt eine dringend benötigte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Sowohl eine Unterführung (siehe Bhf. Aalen) als auch eine Überführung (Bsp. Bhf. Göppingen) mit Aufzügen oder Rampen zu den einzelnen Bahnsteigen sind denkbar. Vergiftete Böden zwischen Brenz und Bahngleisen müssten bei einer Unterführung ggf. abgetragen werden.

Zustand der Wege

- Bei Fußgängern kommt teilweise wegen enger baulicher Verhältnisse zu Radfahrern hin Angst auf. Hier sollten beide soweit wie möglich entflechtet werden:
 - Radspuren in den Fahrbahnbereich
 - keine Gehwege gleichzeitig als Fahrradwege
- "Herrenweg" vom Flügel zum Schloß hinauf als stufenloser Weg weist schlechten Belag auf, der erneuert werden sollte.
- Auf städtischen Wegen liegt oft im Sommer noch Split.
- Teilweise werden Gehwege im Winter nicht oder nur schlecht geräumt und gestreut.
- Beleuchtung ist oft schlecht, konkretes Beispiel: Ottilienweg.

Querungen

- Ampelschaltzeiten sollen für Fußgänger so schnell wie möglich sein (gutes Beispiel Christianstraße - Ploquetstraße; schlechtes Beispiel Theodor-Heuss-Straße auf Höhe Stadtwaage).
- "Diagonal-Grün" für alle Fußgänger rundum an allen Straßenmündungen ist eine gute Option um Fußgänger-hochfrequentierte Kreuzungen fußgängerfreundlicher zu gestalten. Somit verschiebt sich die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zu Gunsten der Fußgänger. (Beispiel Ulm: Kreuzung Karlsstraße-Frauenstraße)
In Heidenheim wäre dies an folgenden Kreuzungen sinnvoll und denkbar:
 - HZ-Kreuzung (Olgastraße-Marienstraße)

- Kreuzung Bergstraße - Clichystraße
- Kreuzung Bergstraße - Wilhelmstraße
- Brenzstraße - Marienstraße
- Generell wären mehr Zebrastreifen in Heidenheim sinnvoll. Die Anzahl müsste jedoch stark in die Höhe gehen, damit der beabsichtigte Effekt eintritt: Die Pkw-Fahrer respektieren und nehmen Zebrastreifen erst ab einer gewissen "Schwelle" wahr. Liegt die Anzahl der Zebrastreifen in einer Stadt unterhalb dieser kritischen Zahl, werden sie oft misachtet. Die Vorteile für die unmotorisierten Verkehrsteilnehmer sind ein Sinken der Geschwindigkeit, die Abnahme innerstädtischer Überholmanöver und natürlich das leichtere Queren der Straße.
Ausgenommen bleiben die Bundesstraßen, dort sind sicherlich weiterhin Ampelanlagen notwendig. Sinnvoll wären die Zebrastreifen jedoch an allen Straßen mittlerer Verkehrsstärke, z.B. Bergstraße, Römerstraße, Giengener Straße, St. Pöltener Straße, Erchenstraße,...).
- Dringend benötigte Zebrastreifen / Querungshilfen fehlen an:
 - der Römerstraße auf Höhe Neunhoeffferstraße (Bushalt),
 - der Hauptpost in die Levillan-Anlagen (Weg in die Stadt),
 - der St. Pöltener Straße auf Höhe August-Lösch-Straße (westlich) auf dem Weg in die Stadtmitte (wobei hier auch eine "Begegnungszone" wie in Ulms neuer Mitte denkbar wäre),
 - diversen Querungen der Ludwig-Lang-Straße (die im Zuge der Neuplanung dort berücksichtigt werden sollen),
 - der Bergstraße auf Höhe Lichtensteinstraße.
- Der Kreisel Christianstraße - Helmut-Bornfeld-Straße am Rathaus ist für Fußgänger schwierig zu passieren (keine Zebrastreifen, Vorrechte der Fußgänger werden oft mißachtet). Dieser wird im Rahmen der neuen Stadtbibliothek jedoch einer Prüfung und ggf. Umgestaltung unterzogen.
- Die Abbiegespur auf der Clichystraße in Richtung Schnaitheimer Straße sollte mit in den Schalt-Umlauf der gesamten Ampelanlagen der Clichystraße geschaltet werden, sodass die Ampel bei jedem Mal automatisch für Fußgänger grün wird. Alternativ sollte ein Hinweis auf die "Drück-Ampel" angebracht werden.
- Eine Fußgängerbrücke vom Wohngebiet Fürsamen über die Zugstrecke und die Heidenheimer Straße Richtung Schnaitheim zur Mittelrainstraße ist sowohl für die ÖPNV-technische Erschließung als auch für Radfahrer wichtig.
- Die Fußgängerquerung an der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe der städtischen Betriebe ist unsicher, da die Pkw-Geschwindigkeit dort sehr hoch und für Fußgänger schlecht einsehbar ist.

Verabredungen

Nächste Schritte / Nächster Termin

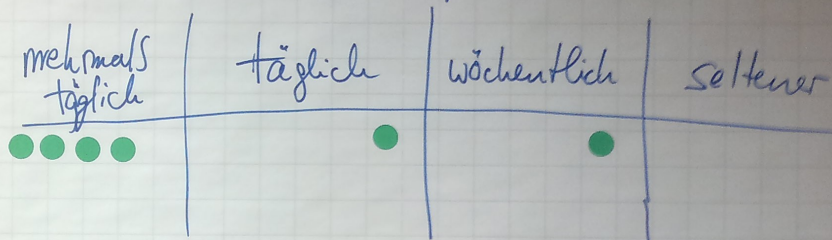
Donnerstag, 7. Februar Fahrrad im Rathaus

Mittwoch, 13. Februar ÖPNV im Glaskasten der AWO (Aschermittwoch)

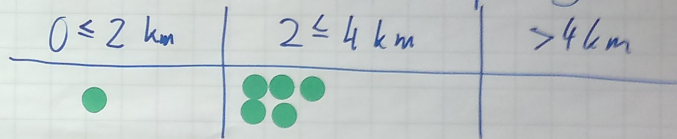
Mittwoch, 20. Februar Fahrrad im Rathaus

Fokusgruppe 5 23.01.2013

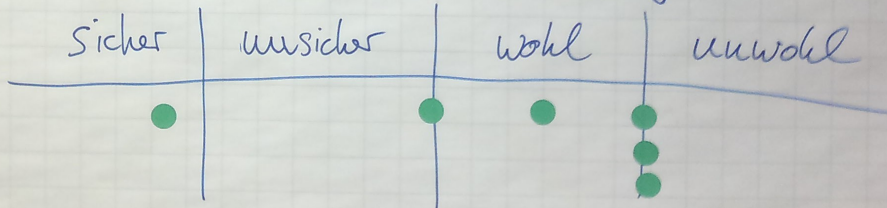
Wie oft bewege ich mich zu Fuß im öffentlichen Straßenraum?



Wie viele kilometer lege ich dabei pro Tag zurück?



Wie fühle ich mich beim Gange durch Hdk?



Tempo
Auto

Schiller-Kreisel:
Aufpasser in der
Mitte um Durchfahrt
zu verhindern.

Bergstr. wird viel
zu schnell gefahren

Römerstraße
Tempo 30

zu hohes Tempo
des Autos
30 reicht!

Fußgängerrechte

Mangelnde
Verkehrsbewusstheit
(ruhender fließender
Verkehr)

Fußwege werden
beparkt

Gehwege oft
zugeparkt

Bevorzugung
des Fußgängers beim
Abbiegen ist unklar

schlechter Zustand

• Fg und Fahrrad aufhalten
=> Radspuren im Fußgängerbereich
=> keine Gehwege gleichzeitig
als Fahrradwege

große Ein- und Aus-
fahrten der Radfahrer
auf Gehwegen
Ansonsten am besten
"Herrenweg"
Flügel an Sellastr.
ohne Stufen

Belag schlecht
im städt. Wegen
liegt oft im Sommer
nach Splitt

Teilweise kein
Räummen + Streuen
im Winter

Wege werden
schlecht geräumt

Beleuchtung
sehr schlecht
=> Orientierung

• Direkte Querung
Bahnhofs
=> Vorfahrt Fußgänger
=> Vorfahrt Fußgänger

Fußgänger-Verbindung
Bhf - BA/WCH
nicht möglich

Fußgänger-Verbindung
Bhf - BA/WCH
nicht möglich

• Direkte Querung
Bahnhofs
=> Vorfahrt Fußgänger
=> Vorfahrt Fußgänger

ÖPNV
- Fußgänger

Querungen

Fußgängerbrücke
Friedrichstraße - Mittel-
rheinstraße (Bühlstr.)
radtauglich

Mehr Zebrastreifen
=> bogenförmig verlaufen
generell in HDH

Querungshilfe / Zebrastreifen
August-Lösch-Straße
- St. Pöltner Straße

Zebrastreifen für
Römerstraße -
Neuenhofer Straße
=> Bushaltestelle & Kirche

'Kreisel' zwischen
vor Rathaus

(W) Abbiegen
Jugend-/Lehrmittelschule
(links) Wusthof
Himmelsbrücke / gelber Str.

WENN Grün, dann
für Fußgänger reserviert
(alle Seitenstreifen)
sonst geht das

(W) Vorbild +
Initiative
Christin / Plaguet

(W) Vorzeile Ampel
"das ist ein
Theodor Heuss / Plaguet
Stadtwerk

Friedrichs-
straße /
Hauptstraße
breite Straße - Querung

Querung
Lehring-Lang-Str.

Post- / Leinwand

Querungshilfe
über Bergstr.
Höhe Lichtensteinstr.

Querungshilfe zw.
Sj. / Leinwand- A. und
ZOH

Absicherung
Bhf = ZOH
Querungshilfe

"Begegnungszone" oder "Shared Space" Neue Mitte Ulm (14.000 PkW/Tag)

Vorteile:

- Querende Fußgänger gehen selbstbewußter über die Straße, Autofahrer sind eher bereit anzuhalten.
- Verkehr fließt langsamer, aber gleichförmiger durch die Stadt (weniger Lärm),
- Ehemals sieben Fahrspuren in jede Richtung sind jetzt in nur zwei Pkw und zwei Busspuren umgewandelt.
- keine/kaum Verkehrszeichen und Ampeln notwendig,
- breiter Mittelstreifen mit genügend Platz, auch für größere Menschenmengen
- Straße kann auf der Höhe gequert werden wo es für den Fußgänger am kürzesten ist.



http://bilder.augsburger-allgemeine.de/img/23029626-1354748613000/topTeaser_crop_Copy-20of-20ulm2-1.tif.jpg



http://www.bundesstiftung-baukultur.de/uploads/pics/Titelbild_NeueMitte_Ulm.jpg