

Protokoll

Fußverkehrs-Checks

Erste Begehung in Böblingen am 17.07.2018

Ort: Böblingen Diezenhalde

Datum: 17.07.2018

Uhrzeit: 18:30-20:30 Uhr

Anwesende: 30 Personen

Protokoll: Fabian Friedelt, Merja Spott (Planersocietät)

Erste Begehung Böblingen

Die erste Begehung zu den Fußverkehrs-Checks 2018 in Böblingen findet am 17.07.2018 statt. Startpunkt ist am Café Emil auf der Diezenhalde, wo sich knapp 30 Personen einfinden. Darunter befinden sich neben interessierten Personen aus der Bevölkerung auch solche mit Sehbehinderung, Mitarbeiter/innen der Planersocietät, der Stadtverwaltung sowie der Presse. Während der gesamten Begehung ist das Wetter warm und sonnig.

Ablauf der Veranstaltung

Frau Breier, Abteilungsleiterin in der Stadtverwaltung, und Frau Spott, Projektzuständige der Planersocietät, begrüßen die anwesenden Personen. Frau Spott erläutert kurz den Ablauf und das Ziel der Begehung. Es wird Material verteilt, darunter eine Karte und ein Ablaufplan der Begehung, sodass sich die Teilnehmenden mit der Route vertraut machen können.

Station 1: Sömmerdaplaz

Direkt in der Nähe des Treffpunktes befindet sich mit dem Fußgängerüberweg am Sömmerdaplaz die erste Station. Nachdem die gesamte Gruppe die Straße überquert hat, versammelt sie sich auf der östlichen Straßenseite. Frau Spott fragt in die Runde, wie die Teilnehmer die Querung wahrnehmen.

Zunächst wird die Barrierefreiheit thematisiert. Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist es schwierig den Fußgängerüberweg aufzufinden, da es an einem taktilen Leitsystem mangle. Es gibt keine ertastbaren Leit- bzw. Aufmerksamkeitsfelder und zudem ist der Bordstein abgesenkt, sodass Sehbehinderte keine Möglichkeit haben, die Grenze zwischen Gehweg und Fahrbahn zu ertasten, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Ein taktilen Leitsystem sei generell in Böblingen noch kaum vorhanden und zumindest an einigen Schwerpunktbereichen unbedingt einzurichten.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die Wahrnehmung des Fußgängerüberwegs durch die Autofahrende. Dabei gehen die Meinungen auseinander. Zum einen heißt es, dass die Autofahrer an dieser Stelle die Fußgänger passieren lassen, insbesondere die Schulkinder der anliegenden Grundschule. Es gibt jedoch auch gegenteilige Stimmen, die auf die mangelnde Rücksichtnahme der Autofahrenden an Fußgängerüberwegen generell in Böblingen hinweisen. Es wird auch von einer kritischen Situation mit einem Stadtbuss berichtet, der einen querenden Fußgänger übersah. Auch vom nächsten Fußgängerüberweg an der Furtwanger Straße wird berichtet, dass es hier aufgrund der unübersichtlichen Einfahrtssituation häufiger zu Problemen komme.

Verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung und Verdeutlichung der Querung werden angesprochen. Darunter befinden sich eine Fahrbahneinengung, die bereits vorhandene Mittelinsel und eine bessere Kennzeichnung für Autofahrer. Auch Radarkontrollen zur Geschwindigkeitsverminderung werden erwähnt.

Station 2: Ende Grünanlage / Tübinger Straße

Der Weg führt nun weiter bergab durch die zentrale Grünanlage zu deren Ende zum Lärmschutzwand, der entlang der Tübinger Straße das Wohngebiet vor Lärmemissionen schützt. Es wird deutlich, dass der Großteil im Dunkeln den Weg meidet und entlang der Freiburger Allee geht. Unabhängig von der Qualität der Beleuchtung, wird er gemieden, da man einen Umweg läuft, wenn man die Grünanlage wählt und nicht die Straße.

An dieser Stelle wird das Wäldchen in Richtung Eduard-Mörrike-Schule thematisiert und mit der Diskussion aus dem Auftaktworkshop verglichen. Eine Teilnehmerin äußert, dass dort die Eltern der Schulkinder den Wunsch nach einer besseren Beleuchtung geäußert haben. Bei einer besseren Pflege und Beleuchtung würden die Schüler das Wäldchen verstärkt für den Schulweg nutzen.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist die Orientierung. Die Vielzahl der Wege sei, wenn überhaupt, nur für Ortskundige zu durchschauen. Eine Beschilderung der Fußwege könnte die Nutzungsfrequenz erhöhen. Dabei seien vor allem Zielangaben wie z.B. Innenstadt wichtig. Außerdem stimmt die Gruppe überein, dass für Fußgänger eine Angabe der zeitlichen Entfernung zum Ziel hilfreicher sei als die Angabe der Distanz.

Zudem wird thematisiert, dass genau auf der anderen Seite der Tübinger Straße mit dem real-Supermarkt ein wichtiger Nahversorger für die Diezenhalde liegt, der jedoch nur über die Brücke der Freiburger Allee etwas weiter nördlich zu erreichen ist. Es wird über eine mögliche Querung über die Tübinger Straße diskutiert, da sie den Weg zum Supermarkt aber auch in die Naherholungsgebiete und über den Grünzug in die Stadt ermöglichen würde. Die Verbindung wird als gut bewertet, wenn sich auch einige Teilnehmende es sich noch nicht ganz vorstellen können. Es wird die Wichtigkeit und die Erleichterung der Lärmschutzwand genannt. Es wird auch erläutert, dass die Tübinger Straße im Zuge des Ausbaus der B 464 an Bedeutung verloren habe und inzwischen nicht mehr so stark befahren, der Lärm also zurückgegangen sei. Grundsätzlich ist die Straße durch die vormalige Bedeutung jetzt überdimensioniert und könnte auch zurückgebaut werden. Es wird betont, dass so eine Maßnahme aufwändig sei und nicht kurzfristig umgesetzt werden würde.

Station 3a: Freiburger Allee: Fußweg Baiersbronner Straße

Der Weg führt nun über den Fußweg in Richtung Norden zur Baiersbronner Straße. Die erste Problematik fällt auf dem Übergang vom Fußweg zur Straße im Bereich des Wendehammers auf. Für Sehbehinderte ist dieser nicht bemerkbar und es gibt keine Möglichkeiten zur Orientierung. In der Kurve der Baiersbronner Straße gibt es eine Absenkung, die das Erreichen der Verbindung zur Freiburger Allee wohl erleichtern soll. In der Praxis ist dieser Keil jedoch aber zu steil und nicht nutzbar. An dieser Stelle ist der Zugang zum Fußweg freigehalten und wird nicht zugeparkt. Teilnehmer berichten jedoch auch von anderen Orten im Gebiet, an denen Autofahrer sogar den Gehweg zuparken. An dieser Stelle stellt Frau Spott das Prinzip von Gehwegnasen vor.

Es wird diskutiert, ob sich an dieser Stelle ein verkehrsberuhigter Bereich anbietet. Dafür sei jedoch die Parksituation problematisch, da in einem verkehrsberuhigten Bereich Parkstände ausgewiesen werden müssen, und aus Gründen der Sichtbeziehungen auch nur wenige eingerichtet werden sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass häufig Garagen als Abstellräume genutzt werden. Weiter wird darauf verwiesen, dass auch hier die Führung für den Zufußgehenden nicht eindeutig ist. Diese Situation sei vergleichbar mit der an der Bushaltestelle Keltenburgstraße.

Station 3b: Freiburger Allee: Kreuzung Eugen-Bolz-Straße

Auf der anderen Seite der Baumreihe entlang der Freiburger Allee befindet sich an der Kreuzung mit der Eugen-Bolz-Straße eine Ampel, die das Queren der Freiburger Allee ermöglicht. Über die Eugen-Bolz-Straße führt ein Fußgängerüberweg und auf der westlichen Seite der Kreuzung befindet sich lediglich eine Mittelinsel als Querungshilfe. Es sind also an einer T-Kreuzung drei verschiedene Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorhanden. Zum einen wird bemängelt, es sei nicht intuitiv, insbesondere für Kinder. Es werden einheitlich drei Fußgängerüberwege oder drei Ampeln gefordert. Für Sehbehinderte seien jedoch zwei Ampeln besser, die alle Wegebeziehungen ermöglichen würden. Eine dritte wäre verwirrend. Zudem wird diesbezüglich wieder das fehlende taktile Leitsystem bemängelt.

Insgesamt wird erwähnt, dass der Verkehr eigentlich eindeutig geregelt sei: es gelte Tempo 30 und rechts vor links, jedoch gibt es immer wieder Autofahrer, die sich nicht daran halten. Insbesondere durch die Abschüssigkeit in Richtung Osten wird hier oft mit hohen Geschwindigkeiten gefahren. Jedoch nicht nur Autofahrer, auch Radfahrer sorgen hier für Konfliktpotential. Denn sie werden über eine Rampe kurz vor der Ampel auf den Gehweg geleitet, der jedoch erst kurz nach dieser für Radfahrer freigegeben ist. Dennoch fahren Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit an der Ampel mit wartenden Fußgängern vorbei. Es wird erklärt, dass die gesamte Situation ein Relikt aus den 70er Jahren sei. Zu Ende verteilt Frau Spott Brillen, die verschiedene Arten einer Sehbehinderung simulieren. Teilweise mit diesen Brillen aufgesetzt geht die Gruppe weiter über die Brücke über die Tübinger Straße zur Fußgängerunterführung unter der Auffahrt zur Tübinger Straße.

Station 4: Unterführung Gewerbegebiet

Zunächst werden die durch die Brillen gemachten Erfahrungen gesammelt. Dabei wird schnell deutlich, dass für Personen mit Sehbehinderung neben ertastbaren Orientierungselementen farbliche Kontraste eine große Rolle spielen. Zudem berichten die Anwesenden, dass bei mangelhaften Orientierungsmöglichkeiten das Gehör überstrapaziert würde.

Von den Anwesenden wird die Unterführung nicht genutzt. Lieber wechseln sie die Straßenseite, um sie zu vermeiden oder kreuzen niveaugleich die Fahrbahnen obwohl es auf der einen Seite keine Gehwege gibt. Zum einen wird die schlechte Beleuchtung in der Unterführung bemängelt,

aber auch, dass die beiden Rampen zur Unterführung komplett unbeleuchtet sind. Die soziale Sicherheit sei somit nicht gegeben.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist das Konfliktpotential durch die unübersichtliche Situation und schnelle Radfahrer. Es wird über verschiedene Möglichkeiten nachgedacht, diese Situation zu verbessern. So zum Beispiel Spiegel, um die Einsehbarkeit zu erhöhen. Oder aber ein Gitter, das die Radfahrer dazu zwingt, mittig aus der Unterführung herauszufahren und so die Sichtverhältnisse zu verbessern. Auch eine Reliefstruktur im Boden, welche Radfahrer zum Langsamfahren animieren soll, wird erwähnt. Der Bereich an sich könne neu überdacht werden, da die Straße, unter der die Unterführung hindurchführt, überdimensioniert sei. Aufgrund der baulichen Struktur sind jedoch gleichzeitig größere bauliche Maßnahmen in naher Zukunft kaum zu verwirklichen. Der Weg führt nun zurück zur Bushaltestelle Freudenstädter Straße.

Station 5: Freudenstädter Straße / Diezenhaldenweg

An der Bushaltestelle müssen Fußgänger sehr lange warten, bis man die Freiburger Allee überqueren kann. Die Autos, insbesondere bergab, fahren deutlich zu schnell, obwohl es sich um eine Tempo-30-Zone handelt. Es gibt keine Querungshilfe direkt an der Bushaltestelle, die nächsten sind in 100 Metern Entfernung (Station 3b) im Osten sowie im Westen eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung mit der Alpirsbacher Straße. In diese Richtung wird der zu enge Gehweg bemängelt, auf welchem eine Begegnung mit Kinderwagen o.ä. sehr schwierig sei. Eine sichere, barrierefreie Querung in Nähe der Bushaltestelle ist gewünscht. Es wird über einen Fußgängerüberweg oder einen Mittelstreifen im Bereich der Bushaltestelle nachgedacht, welche aber jeweils nicht problemlos zu realisieren wären. Für den Fußgängerüberweg sei die Kreuzungssituation mit den Einmündungen der Freudenstädter und Altensteiger Straße zu eng. Der Mittelstreifen wird aufgrund der notwendigen Breiten für Bus- und Wirtschaftsverkehr kritisch gesehen.

Es wird angemerkt, dass dieser Bereich aufgrund der räumlichen Nähe zusammen mit den Bereichen der Stationen 3) und 4) neu überdacht werden müsse. Dabei müssen auch der Bus- und der Wirtschaftsverkehr im Blick behalten werden.

Die Route führt über eine als Privatweg erscheinende öffentliche Verbindung zum Diezenhaldenweg. Hier wird, ähnlich wie in der Grünanlage von Station 1), die unzureichende Beschilderung bemängelt. Zudem wird angeregt, an dieser Stelle die Querung der Freudenstädter Straße für Fußgänger hervorzuheben, z.B. mit aufgemalten Fußabdrücken auf der Straße.

Station 6: Grünfläche Haltestelle Eugen-Bolz-Straße

Entlang des Diezenhaldenweges führt die Route nun durch die Eugen-Bolz-Straße zum Südbahnhof der Schönbuchbahn. Der Grünschnitt im Bereich der Eugen-Bolz-Straße wird als Problem angesehen, denn das Queren der Straße ist schwierig, da sowohl Fußgänger als auch Autofahrer die Straße schlecht einsehen können. Frau Spott weist auf einen Trampelpfad von der Bushaltestelle zur Eugen-Bolz-Straße führt hin, der jedoch von den Teilnehmern nicht als problematisch

erachtet wird. Der normale Weg zur Lichtsignalanlage und deren Wartezeiten seien zumutbar. Einig ist man sich darüber, dass die Eugen-Bolz-Straße nicht besonders attraktiv zum Zufußgehen ist, aber zumindest eine Alternative zur Tübinger Straße darstellt.

Die Ausstattung der Lichtsignalanlage für Sehbehinderte wird positiv erwähnt. Ebenso wird die Fahrbahnverengung westlich der Ampel begrüßt, die verkehrsberuhigende Wirkung hat, da der Autoverkehr zum Abbremsen gezwungen wird. Problematisch ist jedoch noch die Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg. Diese ist zwar nicht benutzungspflichtig, jedoch befinden sich noch entsprechende Symbole auf dem Gehweg. Zudem sind Fuß- und Radverkehr hier nicht baulich, sondern nur durch eine aufgemalte Linie getrennt.

Station 7: Nördlich des Bahnübergangs

Zunächst wird die Rolle der Lichtsignalanlage im Bereich des Bahnübergangs hinterfragt. Sie ist keine Querungshilfe, sondern nur für die Sicherung des Bahnübergangs während der Schließzeiten zuständig, was teilweise für Überraschung sorgt. Die Querungsmöglichkeit wird teilweise als gut, teilweise als schlecht empfunden. Manche Teilnehmer berichten, dass viele Schüler hier über die Straße rennen und die Autofahrer stets anhielten. Es gibt jedoch auch gegenteilige Meinungen, die die Querung als problematisch erachten. Die Situation ist der Stadt bekannt, nur durch den Bahnübergang ist es erst in ausreichender Entfernung möglich eine gesicherte Querungsanlage anzulegen. Es gibt Bedenken im Hinblick auf die Zukunft, wenn der Takt der Schönbuchbahn auf einen Viertelstundentakt verdichtet wird. Dann wird sich die Verkehrssituation stark verändern und man wird die Entwicklung besonders beobachten.

Station 8: Parkplatz Aldi / Lidl

Zur Kreuzung Stettiner Straße / Rudolf-Diesel-Straße läuft die Gruppe nicht entlang der Tübinger Straße, sondern wählt den Weg über die Parkplätze der Nahversorger Aldi und Lidl. Die Gruppe bestätigt zum Großteil, dass diese Route auch der tatsächlichen Routenwahl entspricht. Entlang der Tübinger Straße wird der Gehweg als unattraktiv empfunden. Städtebaulich sei die Achse neu zu überdenken.

Bei der Kreuzung Stettiner Straße / Rudolf-Diesel-Straße wird wieder über aufgemalte Fußabdrücke nachgedacht, um die Querungsmöglichkeit zu verdeutlichen. Erneut wird zudem die Barrierefreiheit bemängelt, ebenso wie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, die auf einem engen Weg gemeinsam geführt werden.

Verabschiedung und Ausblick

Frau Breier und Frau Spott verabschieden die Teilnehmenden, danken für die Teilnahme an der Begehung und laden zur zweiten Begehung am 17.09.2018 mit dem Schwerpunkt Stadtteil Grund und dem Abschlussworkshop im November ein.