

## Stadtteilspaziergang im Rahmen der EMW 2022

### Protokoll

**Termin:** Donnerstag, den 22.09.2022, 16:30 Uhr bis ca. 18:30 Uhr

**Ort:** Stadtteil Klostersande

**Teilnehmer\*innen:**

7 Bürger\*innen

Frau Maaß Amt für Tiefbau und Verkehr

Frau Unger Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Pietrucha(zeitweise) Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

**Treffpunkt** war die AWO Begegnungsstätte, von da aus wurde ein Rundgang durch Teile des Stadtteils Klostersande unternommen (s. Übersichtsplan). Ziel des Stadtteilspazierganges war es, Aspekte zur Nahmobilität zu betrachten. Dabei sollten Aussagen zu Konfliktbereichen, zu Bedürfnissen, Wünschen gesammelt und Vorschläge zur Verbesserung in einer Diskussion vor Ort erörtert werden.

#### 1. Poller auf dem Mittelweg

Die Poller aus grauem Naturstein können bei Dunkelheit schlecht erkannt werden. Es wird eine Kennzeichnung – z.B. mit Reflektoren angeregt.



#### 2. FGÜ (Zebrastrreifen) Mittelweg/Weberstraße

Der Fußgängerüberweg ist nicht barrierefrei gestaltet, es fehlen taktile Elemente zur Führung von Sehbehinderten. Auch wenn hier sehr wenig Kfz-Verkehr ist, halten die Anwesenden den Zebrastrreifen dennoch für wichtig, da er Teil der Schulwegsicherung ist. Probleme sind nicht bekannt. Von den Teilnehmenden wird auf den Konfliktpunkt

an der Lärmschutzwand zur Westerstraße hingewiesen. Hier besteht trotz des vorhandenen Fensters eine erhöhte Unfallgefahr.



*Im Gespräch*

### **3. Eichstraße**

Die Eichstraße ist eine wichtige Radverkehrsverbindung und Bestandteil der Veloroute 5. Bisherige Versuche in der Eichstraße Tempo 30 einzuführen oder eine Fahrradstraße auszuweisen, scheiterten, da einerseits Verkehrszählungen eine Dominanz des Kfz-Verkehrs belegten und andererseits die Führung von Bussen gegen die Einrichtung von Tempo 30 sprachen. Die Anwesenden berichten von stark gefährdenden Situationen als Radfahrende, die zwar auch mit der gefahrenen Geschwindigkeit, aber vor allem mit dem ruhenden Verkehr zusammenhängen. Durch das praktizierte Parken am Fahrbahnrand verjüngt sich die verbleibende Fahrbahn, sodass keine störungsfreie Begegnung zwischen Kfz und Rad möglich ist. Besonders beängstigend wird es, wenn ein Bus entgegenkommt. Durch die beengte Fahrbahn wird außerdem oft auch nicht der erforderliche Seitenabstand beim Überholen eingehalten. Es stellt sich die Frage, ob das ausgedehnte Parken am Fahrbahnrand angesichts der eher großzügigen Randbebauung und der Konsequenzen für den fließenden Verkehr vertretbar ist. Ebenso wird hinterfragt, ob die Busse nicht für diesen Streckenabschnitt nur mit Tempo 30 fahren könnten. Es wird vereinbart, dass die Eichstraße bei der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes einer vertiefenden Betrachtung unterzogen wird, außerdem könnte als ggf. kurzfristige Maßnahme, ein Schild (Überholabstand 1,50 m) aufgestellt werden, um die Kfz-Führer\*innen an dieser Stelle mehr zu sensibilisieren.

### **4. An der Kämpe**

Die Straße „An der Kämpe“ ist eine typische Wohnstraße (vermutlich aus den 70er Jahren), konzipiert als Tempo 30 Bereich mit aus heutiger Sicht relativ breiter Fahrbahn und schmalen Gehwegen. Insgesamt gibt es aufgrund des wenigen Verkehrs und der Sackgassenlage wenige Konflikte. Es wird die Anregung vorgebracht, hier eine Spielstraße mit Schrittgeschwindigkeit auszuweisen. Das hätte aber als Konsequenz, dass aus verkehrsrechtlichen Gründen ein höhengleicher Ausbau (Rückbau der Hochbordgehwege) zu einer Mischverkehrsfläche erfolgen müsse. Es wird seitens

der Stadt bezweifelt, dass dafür angesichts des derzeitigen guten baulichen Zustandes der Straße eine Priorität in der Finanzierung ausgesprochen werden könnte, allerdings kann diese Idee eine gute Anregung darstellen, wenn ohnehin eine Grundsanierung ansteht.

## 5. Spielplatz an der Ollnsstraße

Der Spielplatz ist von beiden Zugängen von Umlaufsperrn eingefasst. Diese entsprechen nicht den geltenden Standards. Bürgerinnen auf dem Spielplatz berichten, dass Angehörige mit Rollstuhl diese Barriere nicht überwinden konnten. Kinderwagen werden darunter geschoben, weil die Abstände zwischen den Gittern so gering sind, dass man nicht um die Gitter herumschieben kann. Dennoch wird es für sinnvoll erachtet, die Umlaufsperrn dort zu belassen, um den Spielplatz einzufassen und eine Barriere für die Kinder zu haben. Es wird vereinbart, dass die Umlaufgitter kurzfristig richtlinienkonform umgebaut werden. Außerdem wird in diesem Zusammenhang geprüft ob eine bessere Kennzeichnung (Ausleuchtung, Reflektoren) erfolgen kann, da die Umlaufsperrn bei Dunkelheit leicht übersehen werden können.

*Weitere Wünsche: Mehr Spielgeräte für Kleinkinder und Einbeziehung der Kinder/Eltern bei der Gestaltung der Spielplätze im Stadtteil.*



## 6. Ollnsstraße

Die Ollnsstraße weist viele Defizite im Hinblick auf eine Barrierefreiheit auf. Die teils unbefestigten Flächen sind schwer für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen zu überwinden. Das Kopfsteinpflaster ist für Radfahrende sehr unkomfortabel zu befahren, hinzu kommt auch hier ein starker Parkdruck, sodass am Fahrbahnrand aber auch vereinzelt auf den unbefestigten Nebenflächen geparkt wird. Straßenquerungen sind für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen auch schwierig, da fehlende Bordsteinabsenkungen und das holperige Kopfsteinpflaster einer Barrierefreiheit entgegenstehen. Vor Ort entsteht – auch mit weiteren Passanten – die Diskussion: „Was ist der schmale graue Streifen, der in den westlichen Nebenflächen gebaut wurde? Ist es nun ein Radweg oder ein

Gehweg? „Seitens der Stadt wird ausgeführt, dass es Teil des Gehweges ist (erkennbar übrigens auch an der Beschilderung Einmündung Klostersande). Auf Nachfrage wird erläutert, dass die Ollnsstraße zurzeit planerisch überprüft wird, dabei wird neben baulichen und funktionalen Gesichtspunkten auch der gestalterische Aspekt und die historische Bedeutung betrachtet. Außerdem werden Überlegungen zur Meteorstraße und Rheinhold-Jürgensen-Platz einbezogen. Es wird teilweise Unverständnis über die langen Planungs- und Entscheidungszeiträume geäußert. Da einige Teilnehmer\*innen berichten, dass in der Ollnsstraße mutmaßlich zu schnell gefahren wird, sagt die Verwaltung eine Überprüfung der Geschwindigkeiten mit dem städtischen Seitenradargerät zu.

### **7. Meteorstraße - Umfeld Edeka**

Der Übergang von der Eichstraße zur Schönaich-Carolath-Straße ist mit dem Fahrrad auf der Ollnsstraße aufgrund des sehr holprigen Pflasters unkomfortabel zu befahren. Viele nutzen daher verbotenerweise den Fußweg entlang des Parkplatzes. Es sollte die Ollnsstraße für die Übergangsstrecke so gestaltet werden (z.B. Verwendung von geschnittenem Pflaster), so dass ein gutes Vorankommen mit dem Fahrrad gewährleistet ist.

Vor dem Edeka gibt es zu wenige und teils sehr ungünstig aufgestellte Fahrradabstellanlagen. Im Einzelnen wird vorgeschlagen:

Der Fahrradständer gegenüber dem Zigarettenautomaten sollte entfernt werden, da er zu sehr in den Gehweg ragt. Es könnten zusätzliche Fahrradabstellanlagen (als vorgezogene Maßnahme vor einer potentiellen späteren Umgestaltung) auf den großzügigen Nebenanlagen im Einmündungsbereich zur Eichstraße errichtet werden außerdem könnte im Bereich des Rheinhold-Jürgensen-Platzes die Realisierung von zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder geprüft werden. Eine weitere Idee ist, auf einem bis zwei Parkplätzen Fahrradabstellanlagen einzurichten. *(Eine kurzfristige Prüfung der vorgeschlagenen Standorte durch die Verwaltung unter Einbeziehung des Nahversorgers wird zugesagt.)*

### **8. Meteorstraße**

Wenn man vom Edeka kommend auf dem östlichen Gehweg Richtung Blücherstraße geht, hört der Gehweg kurz vor den Wohnhäusern plötzlich auf. Man muss also als Fußgänger\*in die Straßenseite wechseln, was aber dadurch erschwert wird, dass auf der anderen Seite oft durchgängig am Fahrbahnrand geparkt wird. Für Rollstuhlfahrer\*innen und Rollatornutzer\*innen eine unüberwindliche Situation, sie müssen auf die Fahrbahn ausweichen. Lösung: Absenken des Bordsteins und Freihalten der Querungsstelle (ggf. Haltverbot). Die Verwaltung wird sich um eine Umsetzung kümmern. Dabei sollen auch taktile Leitelemente zur Führung sehbehinderter und blinder Menschen berücksichtigt werden.

## **9. Blücherstraße**

Die Blücherstraße hat eine sehr breite Fahrbahn, aber nur sehr schmale Gehwege, die in keiner Weise aktuellen Empfehlungen entsprechen. Hinzu kommt eine starke Querneigung in den Gehwegflächen, die auch nicht dem empfohlenen Quergefälle für barrierearme Anlagen entspricht. Sofern eine Sanierung der Straße ansteht, sollte daher ein Komplettumbau ins Auge gefasst werden, um regelkonforme und gut nutzbare Gehwege zu errichten. Außerdem wird auch hier das übermäßige Parken am Fahrbahnrand infrage gestellt.

## **10. Verbindungsweg Retinastraße/Querverbindung zur Blücherstraße**

Es wird derzeit vom Amt für Tiefbau und Verkehr geprüft, ob die Umlaufsperrung entfernt und durch einfache rotweiße Poller ersetzt wird, damit Fahrräder (auch Lastenräder und Räder mit Anhänger) besser passieren können.

## **11. Retinastraße vom Verbindungsweg bis zum Wendehammer**

Hier gibt es nur einen einseitigen sehr schmalen Gehweg, der aufgrund der viel zu geringen Breite und des geringen Kfz-Verkehrs kaum genutzt wird, es wird eher auf der Fahrbahn gegangen. Es entsteht im Gespräch die Idee, hier einen verkehrsberuhigten Bereich als Mischfläche auszuweisen und den sehr schmalen Gehweg als Grün-/Blühstreifen zu nutzen.

## **12. Verbindungsweg Godewindweg - Klostersande**

Der Übergang vom Verbindungsweg zur Klostersande ist erschwert, da die direkte Querung der Klostersande und auch die Zufahrt von Radfahrern durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge versperrt ist. Als gemeinsamer Lösungsvorschlag wird besprochen: Absenken des Bordsteins und das Einrichten von Haltverbot bei der Zuwegung, um Sichtdreiecke zu gewährleisten. Die Verwaltung wird eine Umsetzung prüfen.

### **Sonstiges**

*Von einigen Teilnehmern\*innen wird der Wunsch geäußert, am Parkplatz Heidmühlenweg/ Ollnsstraße, der als Ausgangspunkt für das Erholungsgebiet Liether Wald genutzt wird, Fahrradabstellanlagen zu errichten. Diese fehlen in dem Bereich. Die Verwaltung sieht das vorbehaltlich einer näheren örtlichen Prüfung grundsätzlich positiv und wird ggf. eine Umsetzung im Zusammenhang mit der jährlichen Unterhaltung und Neubeschaffung von Fahrradabstellanlagen 2023 vorsehen.*

Aufgestellt am 25.10.2022

Ellen Unger