

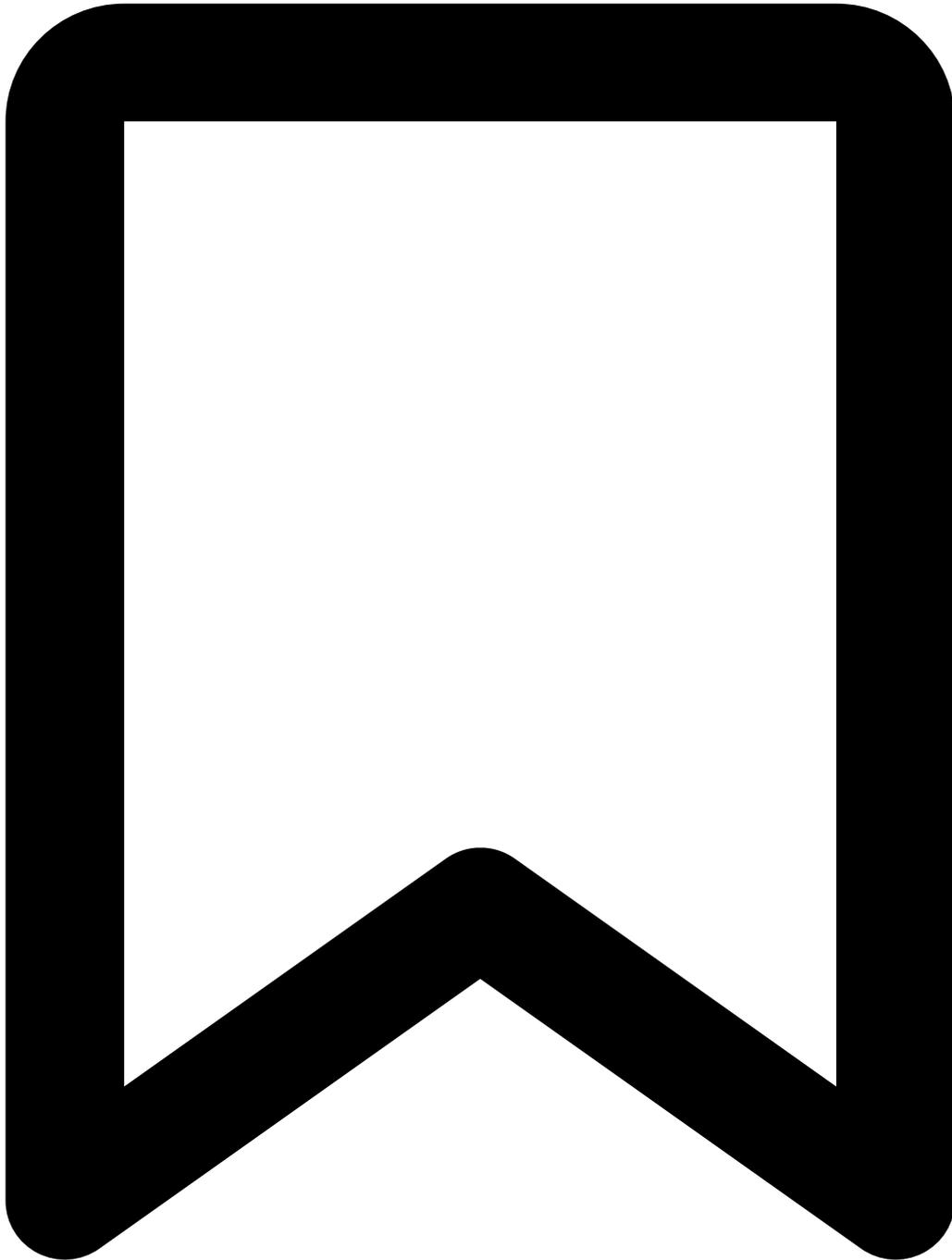


Offener Brief: Anwohner fordern Querungshilfe bei H.A.U. +++ akutalisiert

Martin Himmelheber (him)

Schramberg. 70 Anwohner aus dem Bereich Oberndorfer Straße, Roßwaldstraße, Im Hagenwinkel, Paradiesberg und Goethestraße wenden sich in einem „Offenen Brief“ an Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr und fordern einen Fußgängerüberweg an der H.A.U. an der B 462.

Sie beziehen sich auf das „1000-Zebrastreifen-Programm“ des Landes und die Untersuchung der Planersocietät. Anfang März hatte Annika Jung im Rat berichtet, dass an der H.A.U. ein Zebrastreifen nicht möglich, eine Fußgängerampel oder eine Mittelinsel aber schon (wir haben berichtet). Die CDU hatte in einem Antrag nichtsdestotrotz einen Zebrastreifen bei der H.A.U. beantragt.



Anfang des „Offenen Briefs“.

„Querungshilfe unbedingt notwendig“

In ihrem „Offenen Brief“ schreiben die Anwohner, sie könnten nicht nachvollziehen, dass es auch nach Abschluss des Aktionsprogramms „weiterhin keine Maßnahmen für einen verbesserten Fußgängerüberweg

auf Höhe der Bushaltestelle H.A.U. gibt“.

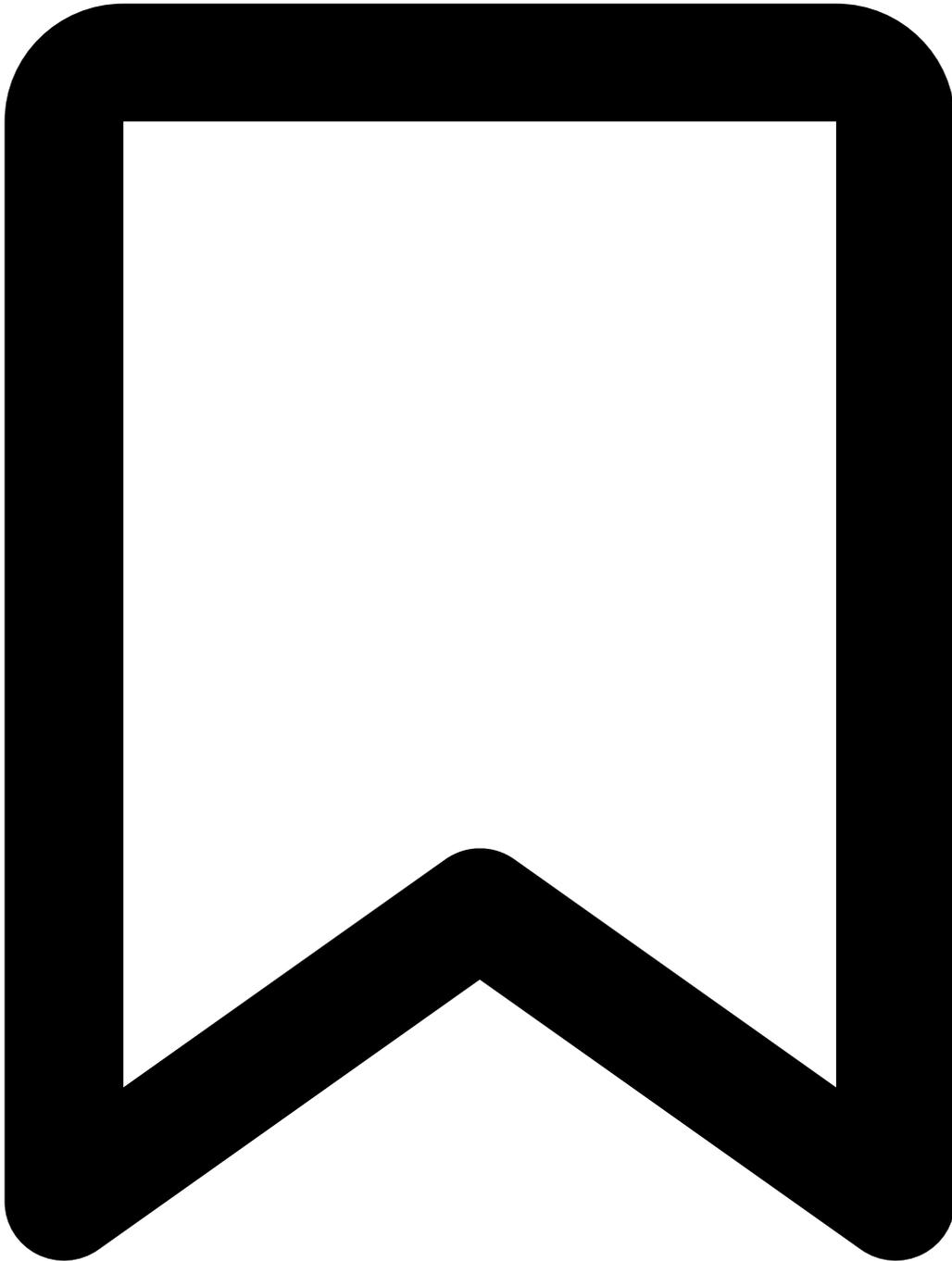
Eine sichere Querungsmöglichkeit an dieser Stelle sei „unbedingt nötig und äußerst sinnvoll“, ob als Zebrastreifen, Ampel oder Fußgängerinsel. Das Überqueren der Bundesstraße erfordere auch von einem gesunden Erwachsenen die volle Aufmerksamkeit und sei nicht ungefährlich. „Kinder, Gehbehinderte und Senioren haben – auch bei größter Sorgfalt – keine Möglichkeit gefahrenlos die Straßenseite zu wechseln“.

Weiter weisen die Unterzeichner darauf hin, dass die nächsten sicheren Straßenübergänge entweder unten am paradiesplatz oder oben an der Hans Sachs Kurve seien. Beide seien „unzumutbar weit entfernt“. Im Gewerbepark H.A.U befänden sich zahlreiche Freizeitangebote wie Museen, Fitness- und Tanzstudios, Vereinsräume Einzelhandel, Gastronomie aber auch etliche Arbeitsplätze. Auch ÖPNV-Nutzer müssten die Straße überqueren.

Schließlich würde eine Ampel, ein Zebrastreifen oder eine Insel dazu führen, dass das Tempolimit 30 besser beachtet und der Verkehr entschleunigt würde.

Ampeltest nicht aussagekräftig

Bei der Bedarfsanalyse der Planer seien zwei Dinge außer Acht gelassen worden, kritisierten die Briefverfasser. Sie bestreiten die Aussagekraft des „Ampeltests“. Die Intervallschaltung sei „zweifelhaft“ gewesen. Der Testzeitpunkt während Coronazeiten und die ungünstige Positionierung der Ampel und die fehlende Gewohnheit hätten dazu geführt, dass die Ampel „versagt“ habe.



Im Jahr 2019 testete die Stadt eine Bedarfsampel an der H.A.U. Kaum jemand hat die Ampel genutzt. Archiv-Foto: him

Es brauche einfach Zeit, bis der Übergang Akzeptanz bei den Bürgern gefunden habe. Man könne einen mangelnden Bedarf „nicht ausschließlich auf Basis der Druckfrequenz einer kurzzeitig installierten Testanlage folgern“.

Zweitens fehle eine sorgfältige Gefahrenanalyse in der Studie, Die meisten Anwohner hätten schon

gefährliche Situationen erlebt oder zumindest beobachtet. Sie fragen, wer künftig die Verantwortung übernehme, wenn ein Verkehrsunfall mit schwerwiegenden Folgen passiere.

Appell an die Stadt: „Zurückhaltung überprüfen“

Die 70 Unterzeichnerinnen und Unterzeichner bitten die Stadt und Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr, die „bisherige Zurückhaltung zu überdenken und die Sicherheit an dieser Stelle im Rahmen der Möglichkeiten“ zu verbessern.

Sie erinnern daran, dass es auf dem Sulgen und in Waldmössingen bei Industrieunternehmen gelungen sei, sichere Wege zu finden. Sie als Bürger hofften, „dass sich Verwaltung und Gemeinderat ebenfalls nach Kräften dafür einsetzen, notfalls eine kreative Lösung für eine sichere Straßenquerung an der H.A.U. zu finden“, heißt es abschließend.

Ampeltest dauerte ein Jahr

Auf Nachfrage der NRWZ berichtet die Stadtverwaltung, dass die Bedarfsampel bei der H.A.U. von November 2019 bis November 2020 installiert war. Die ersten vier Monate war sie demnach noch vor der Corona-Pandemie im Betrieb.

Die großen Beschränkungen begannen bekanntlich Anfang März 2020. „Die Ampel wurde zwischen drei und fünf Mal am Tag betätigt“, so die Stadt. Die stärkste Woche verzeichnete 44 Nutzerinnen und Nutzer.

Eisenlohr: „Wir können nur appellieren“

Im Gespräch mit der NRWZ weist Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr auf die Zuständigkeiten hin: Für die Oberndorfer Straße sei das Land Straßenbaulastträger und übertrage diese Last auf das Regierungspräsidium und das Landratsamt. „Wir als Stadt können nur bitten und appellieren, aber nichts selbst unternehmen.“ Das Anliegen der Anwohner sei sehr berechtigt. „Wir hätten als Stadt auch sehr gerne eine sichere Querungsmöglichkeit an der H.A.U..“

Im Rahmen des „1000-Zebrastreifen-Projektes“ habe eine sehr große Runde die Stelle begutachtet. Klare Aussage aller Fachleute: „Ein Zebrastreifen wäre hier viel zu gefährlich.“ Er suggeriere Sicherheit, die aber bei den gefährlichen Geschwindigkeiten und Fahrzeugzahlen nicht gegeben wäre. Deshalb käme nur eine Querungshilfe in Form einer Verkehrsinsel oder eine Fußgängerampel in Frage. Beides hat Vor- und Nachteile.

Ampel oder Querungshilfe?

Bei der Ampel lief ein Test von November 2019 bis November 2020 mit durchwachsenem Ergebnis – siehe oben. Laut Eisenlohr kostete der Versuch die Stadt 16.000 Euro. Eine Verlängerung des Versuchs mit möglicherweise kürzeren Zeitintervallen habe der Ausschuss für Umwelt und Technik damals gegen ihre Stimme abgelehnt.

Bei der Verkehrsinsel müssten an den beiden Bushaltestellen Umbauten erfolgen, weil sonst die erforderliche Mindestbreite nicht zu erreichen wäre. „Die beiden Lösungen müssen jetzt das Regierungspräsidium und das Landratsamt durchdiskutieren“, so Eisenlohr. „Da wäre es schön, wenn die beiden für ‚kreative Lösungen‘ zu haben wären, wie es die Anwohner sich wünschen.“

Die Unterschriftenliste und den Offenen Brief habe sie sofort an den Fußverkehrsbeauftragten beim Regierungspräsidium weitergeleitet. Sie hoffe, dass das Schreiben der Bürgerinnen und Bürger den Druck auf die Behörden erhöht, dass hier eine Lösung gefunden wird.