

Nachbericht zur Veranstaltung „Sich in die richtige Spur einreihen - Hauptverkehrsstraßen neu denken“

Verfasserin: Katharina Reimann (*forum1.5-Team*)

Moderation: Elena Michel (*forum1.5-Team*) und Philipp Wegner (*forum1.5-Team*)

Referenten: Sebastian Nock (Nahmobilitätsbeauftragter Stadt Bayreuth), Fabian Schäfer (Stadtplanungsamt Kassel) und Jörn Büttner (Radverkehrsbeauftragter, Stadtplanungsamt Aschaffenburg)

Datum der Veranstaltung: Freitag, 29.04.2022, 08:30 – 10:30 Uhr

Kurzbeschreibung:

Die Neugestaltung des Verkehrsraums Bismarckstraße und Erlanger Straße ist derzeit in Planung. Ziel der Stadt ist es, verkehrssichere und anforderungsgerechte Fuß- und Radverkehrsanlagen zu schaffen, die gleichzeitig zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums sowie der angrenzenden Quartiere beitragen sollen. Ein solcher Prozess birgt verwaltungsinterne und -externe Herausforderungen, die offen adressiert und diskutiert werden müssen. Im Zuge der Veranstaltung gewährten Vertreter der Kommunen Kassel und Aschaffenburg einen Einblick in eigene Konzepte und Umsetzungsprozesse. Daran schloss sich eine Diskussion im Plenum an, die sich mit der Bismarckstraße und Erlanger Straße auseinandersetzte, aber auch allgemeine Fragen im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten adressierte.

Zusammenfassung:

Vortrag von Fabian Schäfer (Stadtplanungsamt Kassel):

Es bedurfte einer Neugestaltung des Verkehrsraums Friedrich-Ebert-Straße aufgrund

- eines ungeordneten Straßenraums,
- einer geringen Aufenthaltsqualität,
- von fehlenden und teils gefährlichen Fußgängerüberwegen,
- von städtebaulichen Missständen und Funktionsverlusten sowie
- einer Leerstands- und Abwärtstrendproblematik (Straße und Umkreis).

Bund-Länder-Förderprogramm: „Aktive Kernbereiche“ Friedrich-Ebert-Straße (2009-2019): Zweidrittel-Förderung, Ziel: Belebung des „Kernbereichs“ durch Schaffung von Qualitäten, Identität und Herausbildung des Alleinstellungsmerkmals, rd. 8 Mio. Euro bewilligte Fördermittel für bauliche Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit

Beispiel Friedrich-Ebert-Straße: Der Boulevard

Durch den Umbau der Straßen- und Gleisführung konnte Platz für einen gesondert geführten Radweg sowie breitere Fußgängerwege geschaffen werden. Die Einführung einer Pulkführer-Tram trug, trotz eines gleichbleibenden Kfz-Verkehrs (18.000 Autos/Tag), zu einer Verkehrsberuhigung bei. Die Aufenthaltsqualität auf dem Boulevard konnte durch die Pflanzung von 80 Bäumen gesteigert werden.

Beispiel Goethestraße: Die Promenade

Die Neugestaltung des Verkehrsraums erfolgte in Anlehnung an das historische Vorbild. Durch die Bündelung des Verkehrs konnte eine Promenade geschaffen werden, die zum Flanieren und Wohlfühlen einlädt.

Wie konnte die Stadt Kassel die Neugestaltung des Verkehrsraums (im Ostteil) erfolgreich realisieren?
Hier ein kurzer Überblick über die wichtigsten Aspekte:

- Konstante Kommunikation und Beteiligung der engagierten Bürgerschaft (Anwohner:innen, Inhaber:innen) in Hinblick auf die baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz und Erfolgchancen (u.a. 30.000 Euro/Jahr für die Öffentlichkeitsarbeit)
- Transparenz in der Kommunikation von technischen Notwendigkeiten (u.a. Erneuerung von Kanälen)
- Schaffung von Verbindlichkeit und Vertrauen auf Seiten der Stadtverwaltung (u.a. durch Diskussion und Rückkopplung der Planungsentwürfe in der Bürgerschaft)
- Verteilung der Arbeit auf mehrere Ebenen (u.a. städtische Projektgruppe, Stadtteilmanagement)

Trotz der Blaupause, die im östlichen Fördergebiet entstanden ist, werden laut Herrn Schäfer im Westteil weiterhin „standardmäßige“ Prozessfehler gemacht. Eine mangelhafte und teils fehlende verwaltungsinterne sowie -externe Kommunikation führen nicht selten zu vermeidbaren Spannungen.

Vortrag von Jörn Büttner (Radverkehrsbeauftragter, Stadtplanungsamt Aschaffenburg):

Ausgangslage und Rahmenbedingungen

- (Verkehrs-)Entlastung des historischen Kerns durch den Ringschluss
- Anstieg des MIV-Anteil über die letzten Jahrzehnte (1982: 52 Prozent, 2013: 59 Prozent)
- Durchmesser des Stadtrings rd. 2 km und des Stadtgebiets rd. 5 – 6 km: geeignete Entfernungen und Grundlage für einen höheren Anteil des Radverkehrs am Modal Split
- Haushaltsmittel Radverkehr: 1 Mio. Euro (2020), 2021 steigend

Beispiel Rückbau der Schillerstraße

Durch den Rückbau der Schillerstraße durch eine Fahrstreifenreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen sowie die Einführung breiterer Radfahrstreifen konnte eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebens- und Aufenthaltsqualität erreicht werden. Durch die Möglichkeit der Verkehrsverlagerung auf den Ringschluss konnten potenzielle politische Konflikte abgewendet werden.

Beispiel Neuaufteilung der Friedrichstraße

Der Ansatzpunkt zur Anpassung des Verkehrsraums stellte die Radwege-Benutzungspflicht dar, da die Mindestmaße der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nicht erfüllt waren.

Auf die Frage, welche Markierungsformen besonders gut angenommen werden, empfiehlt Herr Büttner komplett abgetrennte Radwege, auch wenn diese, insbesondere in innerstädtischen Lagen, nicht immer realisierbar sind. Schutzstreifen funktionieren seiner Einschätzung nach, aufgrund der erhöhten Gefährdung der Radfahrer:innen, nicht. Des Weiteren spricht er sich, aufgrund eines ähnlichen Durchschnittstempos, für die Vereinbarkeit des Rad- und Busverkehrs aus. Hier empfiehlt sich eine regelmäßige Rücksprache mit den lokalen Verkehrsbetrieben.

Neben dem Ausbau der Rad-Pendlerstrecken zu den umliegenden Kommunen spielt insbesondere die politische Unterstützung und Standhaftigkeit der Verwaltung eine bedeutende Rolle, wenn es um die Umsetzung von baulichen Maßnahmen im Verkehrsraum geht.

Vortrag von Sebastian Nock (Nahmobilitätsbeauftragter Stadt Bayreuth)

Ausgangslage und Rahmenbedingungen

- 2009: ISEK Bayreuth (Stärkung der Nahmobilität, Förderung des Umweltverbunds, Verbesserung der Mobilitätsteilhabe)
- 2014: Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts und dessen Verabschiedung durch den Stadtrat
- 2020: Auslösen eines „positiven“ Handlungsdrucks durch den Radentscheid Bayreuth + Notwendigkeit einer verkehrssicheren Umgestaltung des Straßenraums infolge eines tödlichen Radverkehrsunfalls
- März 2022: Phase 4 des Planfeststellungsverfahrens – frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden

Welche übergeordneten Ziele sollen durch die Neugestaltung des Verkehrsraums Bismarckstraße und Erlanger Straße erreicht werden?

- Zukunftsfähige verkehrliche Gestaltung der Bismarckstraße und Erlanger Straße
- Sicheres und leistungsfähiges Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmer:innen
- Besondere Berücksichtigung der Belange des Nahverkehrs und ÖPNV
- Reduzierung der Barrierewirkung der Straßenzüge
- Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm)

An den Vortrag schloss sich eine Diskussion an, im Rahmen derer insbesondere die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Teilhabe besprochen wurden. Es wurde darauf hingewiesen, dass es wichtig sei Aspekte wie Sicherheit, die Steigerung der Aufenthaltsqualität im direkten Straßenumfeld und im Quartier sowie die Schaffung von Grünflächen stärker in den Vordergrund der Öffentlichkeitsarbeit zu rücken. Man sollte von einer autozentrierten Kommunikationsweise Abstand nehmen und eine ganzheitliche Betrachtung anstreben. Es sei wichtig, positive Bilder zu produzieren und zu verbreiten, um Rückhalt in der Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu generieren. Die Teilnehmer:innen der Veranstaltung sahen hier noch Ausbaubedarf bei der Stadt. Des Weiteren sollten durch den Einbezug von Kindern und Jugendlichen (hier: direkte Nähe eines Kindergartens, einer Grundschule und eines Gymnasiums) sowie Senior:innen auch deren Bedürfnisse stärker abgefragt und in die Planungen miteinbezogen werden. Beispielhaft sind hier Stellplätze für (Lasten-)Räder und Kinderwägen sowie Sitzmöglichkeiten zu nennen.

