

Fahrradkommunalkonferenz 2014

Kurzbericht der AG 2 „Attraktiver öffentlicher Raum und Radverkehr“

Referenten:

Dr. Cordelia Polinna, Polinna Hauck Landscape+Urbanism / TU Berlin

Tim von Winning, Stadt Tübingen

Moderation: Thomas Kiel, Deutscher Städtetag

Attraktiver öffentlicher Raum und Radverkehr – zwei komplexe Ansprüche an eine zukunftsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung, um autogerechte Städte wieder lebenswert zu machen. In der AG 2 wurde vorgestellt und diskutiert, wo aus städtebaulicher Perspektive Platz geschaffen werden kann. Platz, um sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern höhere Lebens- und Aufenthaltsqualitäten durch (Um)Gestaltung zu bieten, aber auch, um dem steigenden Anteil an Radfahrenden in deutschen Städten ausreichend Raum zur Verfügung zu stellen.

RADIAL URBANISM. Abschied von der autogerechten Stadtregion.

Dr. Cordelia Polinna lieferte in ihrem Eröffnungsvortrag wichtige Impulse für eine nachhaltige Stadtentwicklung und einen ebensolchen Städtebau. Sie gab einleitend Einblicke in die Historie, die verschiedenen städtebaulichen Typen und die Herausforderungen an die Stadt- und Verkehrsplanung entlang einer prototypischen Radialen, die sich innerhalb einer Stadt vielen unterschiedlichen Ansprüchen – von Zentrumsnähe bis hin zur suburbanen Siedlung – gegenüber sieht.

Analog dazu stellen sich prototypische Probleme, die sich vor allem mit der Fragestellung beschäftigen sollten, wie der Verkehrs- und Lebensraum an diesen Straßen besser aufgeteilt werden kann. Exemplarisch wurde dies an den Beispielen der Radialstraßen der Stadt Berlin, Schönhauser Allee, Frankfurter Allee, Landsberger Allee näher erläutert. Es müssen wichtige Zukunftsstrategien entwickelt werden, um eine nachhaltige Stadtentwicklung trotz der Bereitstellung gigantischer Flächen für den Individualverkehr realisieren zu können.

Dabei geht es insbesondere um den Umgang mit dem Bestand, der „so weiterentwickelt werden muss, dass in ihm nachhaltiges Leben und Arbeiten sowie eine umfangreiche Nutzung postfossiler Mobilität möglich wird“. Denn die Veränderung vieler deutscher Städte in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts hin zu autogerechten Städten ist ein Erbe, mit dem nicht nur die Stadtentwicklung, sondern vor allem die Anwohnerinnen und Anwohner dieser immer auch sehr verkehrsintensiven Straßen zu kämpfen haben.

Minderung der Barrierewirkung großer Straßen, Pilotprojekte für nachhaltige Mobilität, gestalterische und funktionale Verbesserung von Flächen für Fußgänger und Radfahrer, Entwicklung von Konzepten für Knotenpunkte zwischen Hauptverkehrsstraßen sowie für die Nach- und Umnutzung für leer stehende Gewerbe- und Industriehallen, Nachverdichtung der suburbanen Peripherie – das sind die Hauptpunkte, die es anzugehen gilt.

Die internationalen Beispiele aus London und Kopenhagen stellten u.a. dar, wie mit dem Instrument der Beteiligung die Anwohnerinnen und Anwohner aktiv in die Umgestaltung der Straße einbezogen wurden. Städtebauliche Aspekte bei der Umgestaltung einer Straße – Fahrradabstellanlagen im Schatten aufstellen und Stadtmöblierung in die Sonne – wurden

ebenfalls exemplarisch vorgestellt, um deutlich zu machen, dass mitunter einfache Maßnahmen große Ziele erreichen können.

Die anschließende Diskussion machte deutlich, dass der Abschied von der autogerechten Stadtregion eine komplexe und langfristige Aufgabe für die Stadt- und Verkehrsplanung in den deutschen Städten ist.

Stichpunktartige Ergebnisse der Diskussion:

- Städtischer Raum, städtischer Straßenraum sollte hinsichtlich der Lebens- und Aufenthaltsqualität verteilt werden und nicht für Fahrzeuge;
- Hauptverkehrsstraßen müssen wieder Teil der Stadt, die Barrierewirkungen müssen ausgeräumt werden;
- Gesundheitliche Aspekte für die Menschen, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen und so die negativen Auswirkungen des Verkehrs täglich spüren (Lärm, Abgase...), werden zu wenig betrachtet und müssen viel stärker in die Überlegungen miteinbezogen werden;
- Städtebau, Wirtschaftsförderung und Verkehrsplanung müssen gemeinsam denken und handeln.

Fahrradverkehr und Straßenraumgestaltung

Tim von Winning setzte die AG mit einem praxisbezogenen Vortrag fort und berichtete über Umgestaltungs- und Beteiligungsprozesse in der Stadt Tübingen.

Ähnlich wie Dr. Polinna betonte Herr von Winning einleitend, dass Radverkehr nicht alleine die Triebfeder für eine Straßenumgestaltung sein sollte. Vielmehr müssen alle wesentlichen Einflussgrößen wie Wohnen, Einzelhandel, Treffpunkt etc. in die Betrachtung integriert und berücksichtigt werden. Denn es geht vielmehr um die Definition des Vor-Ort-Seins und den damit zusammenhängenden Ansprüchen an den Ort bzw. an die Straße, die in ihrer Funktion viel mehr ist und sein kann als ausschließlich für den Verkehr da zu sein.

Anhand von zwei Beispielen führte Herr von Winning aus, wie die Stadt Tübingen bei der Umgestaltung von Straßenräumen mehr Aufenthaltsqualität sowie mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger schaffen konnte. Vorgestellt wurde zunächst die Umgestaltung der Mühlstraße. Sie ist eine wichtige Verkehrsachse für den Individual- und Radverkehr, insbesondere weil sie in ihrem Verlauf den Neckar überquert, der eine große Barriere in Ost-West-Richtung darstellt. Die Mühlstraße wurde zwar in der Vergangenheit bereits des Öfteren umgestaltet, auch um verstärkt auf die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Radfahrenden einzugehen. Dennoch sollten die Verkehrsbedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖV und die Aufenthaltsqualität weiter verbessert werden. Entscheidend, damit alle Verkehrsteilnehmer von der Umgestaltung der Straßenräume profitieren können, ist zum einen die Reduzierung der Geschwindigkeit. Zum anderen sollte bei der Umgestaltung die Dominanz eines Verkehrsträgers entschärft werden. Herr von Winning plädiert für eine funktionale Trennung durch sanfte Markierung, um mehr Platz durch Mehrfachnutzung zu generieren.

Das zweite Beispiel beschäftigte sich insbesondere mit dem vorgeschalteten Beteiligungsprozess zur Umgestaltung des verkehrlich hoch frequentierten „Zinser Dreiecks“ in Tübingen und der Frage, ob eine gestalterische Lösung durch Bürgerbeteiligung besser wird. Der für den Beteiligungsprozess gegründete Runde Tisch bringt Vertreter verschiedener Gruppen zusammen: Verwaltung, Gemeinderat, Verbände, Bürgerschaft, Bewohner und Fachgutachter. Im Zuge des Prozesses, wie das Zinser Dreieck umgestaltet werden sollte, wählte der Runde Tisch den Vorschlag eines Planungsbüros aus, der aus verschiedenen Gründen von der Verwaltung nicht favorisiert worden wäre.

Das Ergebnis verschiedener Gespräche ist nunmehr ein Kompromissvorschlag, der sowohl die Vorstellungen des Runden Tisches als auch die der Verwaltung berücksichtigt (siehe Präsentation von Herrn von Winning).

Da bei einer solchen Maßnahme der öffentliche Raum im Vordergrund steht und es nicht um Entscheidungsgewalt gehen darf, kann im Ergebnis eine Beteiligung zu anderen Vorstellungen führen, als die fachliche Ebene der Verwaltung priorisieren würde.

Stichpunktartige Ergebnisse der folgenden Diskussion:

- Kreativität ist erlaubt, Umdenken ist notwendig!
- Man braucht politische Mehrheiten für solche Vorhaben.
- Öffentlicher Raum ist es wert, dass man sich um ihn kümmert.

Düsseldorf, 04. November 2014

Dokumentation: Sabine Schulten (Difu)