

„Mut zur Verkehrswende“ fordert Vorrang für die Schwächsten im Verkehr!

Verkehrsberuhigung in innerstädtischen Quartieren

Das Aktionsbündnis ‚Mut zur Verkehrswende‘ hält die Verkehrsberuhigung von innerstädtischen Wohnquartieren für einen wichtigen Baustein der Verkehrswende. Im Folgenden wird die Position von ‚Mut zur Verkehrswende‘ mit konkreten Forderungen und Vorschlägen dargestellt und ganz konkret an einem typischen Beispiel für ein innerstädtisches Wohnquartier, dem ‚Ostmanturmviertel‘, beschrieben.

Der Stadtbezirk Mitte besteht nicht nur aus der Innenstadt, sondern umfasst ein Gebiet, in dem rund 81.000 Menschen leben. Diese Menschen leben zwar gerne im innenstadtnahen Bereich, sind aber ständig erhöhtem Lärm und Abgasen ausgesetzt, die sich auf die Gesundheit und die Lebensqualität erheblich auswirken. Wie aus dem Lärmatlas der Stadt hervorgeht, ist der Straßenverkehr der Hauptverursacher für Lärm.

Der Durchgangsverkehr in den Wohngebieten beeinträchtigt zudem die Sicherheit besonders für die schwachen Verkehrsteilnehmenden wie Kinder und Senior*innen, die meist als Fußgänger*innen in den Quartieren unterwegs sind. Auch Radfahrer*innen sind auf Tempo-50-Straßen mit keinem oder nur mit einem schmalen Radweg besonders gefährdet. Die Zahl der Unfälle von Radfahrer*innen mit schweren Verletzungen oder gar Todesfolge steigt zunehmend. Zum Schutz der Gesundheit und zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität besteht somit ein hoher Bedarf an Lärm- und Abgasminderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in innerstädtischen Wohnquartieren.

Unsere Forderungen für innerstädtische Wohnquartiere:

1. Tempo 30 mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion

Wir fordern eine generelle Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Stadtbezirk Mitte außer auf Hauptverkehrsstraßen. Dies bedeutet eine sofortige Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 auf allen zweispurigen Straßen innerhalb von Wohnquartieren und damit beispielsweise auch für Straßen wie August-Bebel-Straße, Bleichstraße und Brückenstraße.

2. Unterstützende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Zusätzliche unterstützende Maßnahmen sind erforderlich. Hierzu gehören Hinweise durch Straßenmarkierungen, Ausweisung von Fahrradstraßen, Aufpflasterungen an Einmündungsbereichen und Kreuzungen sowie zusätzliche Zebrastreifen und Querungshilfen für Fußgänger*innen, aber auch Einbahnstraßen, Verengungen und Abbindungen, z. B. durch Bäume, Absperrpfosten und Parkplätze oder Fahrradabstellplätze/ -boxen.

3. Straßenumbaumaßnahmen und Parkraumbewirtschaftung

Langfristig fordern wir intelligente Straßenumbauten mit breiten und sicheren Rad- und Gehwegen (z.B. Herforder Straße), verbunden mit einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung und mit Anreizen, zu Fuß zu gehen und auf das Fahrrad umzusteigen.

4. Ausbau von Park & Ride und Verbesserungen beim regionalen ÖPNV

Bielefeld hat sehr hohe Einpendlerströme, die erheblichen Parkdruck erzeugen, auch in Wohnquartieren. Deshalb fordern wir den Ausbau des Park- und Ride-Systems und Angebotsverbesserungen beim regionalen ÖPNV, um den motorisierten Individualverkehr durch Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu reduzieren. Dadurch kann der Parkdruck durch eigentlich quartiersfremde Fahrzeuge abgebaut werden.

5. LKW-Durchfahrtsverbot in verkehrsberuhigten Zonen

Auch Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehr sind zweckmäßig, um Straßen und Anwohner*innen von Lärm- und Abgasemissionen zu entlasten.

Nur durch ein Bündel von vielen unterschiedlichen und kreativen Maßnahmen lassen sich eine Verkehrswende in den Wohngebieten ermöglichen, der vom Stadtrat beschlossene Radentscheid umsetzen und letztlich die Lebensqualität für die Bürger*innen in den innerstädtischen Wohnquartieren verbessern.

Wir erwarten, dass der Stadtrat und die zuständigen Ausschüsse den Mut aufbringen, innerstädtische Wohnquartiere sicherer und wohnlicher zu machen.

Wie das im Detail funktionieren kann, stellen wir exemplarisch am Ostmanturmviertel dar.

Konkretes Beispiel: Ostmanturmviertel

Das Quartier ‚Das Ostmanturmviertel‘ ist ein innerstädtisches Quartier, das räumlich durch die Herforder Straße, die Paulusstraße und die Walter-Rathenau-Straße begrenzt wird. Die Bebauung dominieren drei- bis fünfgeschossige Wohngebäude in geschlossener Bauweise und kleinere Wohngebäude mit drei bis vier Wohneinheiten, ebenfalls weitgehend zur Straßenfront geschlossen. Freistehende Ein- oder Zweifamilienhäuser sind absolute Ausnahmen. Das Viertel wird durchschnitten von der August-Bebel-Straße, die eine Barriere zwischen den Quartiersbereichen darstellt. Der Bereich zwischen August-Bebel-Straße und Herforder Straße ist von weit-

gehend autofreien Wegebeziehungen gekennzeichnet. Im Übrigen sind Wohnstraßen vorherrschend, die als Tempo 30 -Zonen ausgewiesen sind.

Das Ostmannturmviertel leidet schon lange unter dem ungebremst wachsenden Individual- und Lieferverkehr. Die aktuelle Verkehrssituation wird bestimmt durch den Durchgangsverkehr auf der August-Bebel-Straße, der im Kontext der Umgestaltung des Jahnplatzes als Ausweichstrecke deutlich zugenommen hat. Ferner dominiert in den Wohnstraßen der Parksuchverkehr durch Besucher*innen der Stadthalle und der naheliegenden Innenstadt sowie der Parkdruck der Anwohner*innen und der Gewerbetreibenden im Quartier.

Darüber hinaus ist der Platz für Zufußgehende durch Parkstreifen auf Gehwegen deutlich eingeschränkt. An der August-Bebel-Straße gibt es einen farblich abgesetzten engen Radweg auf gleicher Höhe mit dem Gehweg, für den es allerdings keine Benutzungspflicht gibt. Maßgebliche Beeinträchtigungen des Quartiers in Form von Lärm- und Schadstoffemissionen gehen von den beiden Verkehrsachsen Herforder und August-Bebel-Straße aus. Insbesondere letztere, als eine das Viertel durchschneidende Durchgangsstraße, hat hier den größeren Einfluss. Im Umfeld der August-Bebel-Straße liegen stark frequentierte Einrichtungen, wie die Josefschule, die Luisenschule 2, das Josefheim, Moscheen, Kitas und andere Begegnungsstätten. Entsprechend hoch ist die Querungsfrequenz durch Fußgänger*innen und Radfahrende.

Vorschläge und Projekte zur Verkehrsberuhigung meinen zum einen die Verringerung von Emissionen wie Schadstoffen und Lärm, zum anderen aber auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrende und Fußgänger*innen, sowie einen Beitrag zu einer besseren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Eine effektive, sich sowohl auf die Emissionen als auch auf die Verkehrssicherheit unmittelbar auswirkende Maßnahme ist die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für motorisierte Fahrzeuge. Eine solche Maßnahme ist schnell und kostengünstig umsetzbar.

Nach der Umgebungslärmkartierung von 2017 weist die August-Bebel-Straße einen 24h-Pegel von mehr als 70dB(A), partiell von mehr als 75dB(A), auf (Anlage). In den Entwurf zum dritten Lärmaktionsplan ist deshalb die Einführung von Tempo30 auf der gesamten Länge der August-Bebel-Straße als zu prüfende Maßnahme aufgenommen worden. Realisiert ist das bisher noch nicht. In dem kürzlich verabschiedeten Radverkehrskonzept ist die August-Bebel-Straße als Hauptroute der Kategorie 1 klassifiziert. Auch das spricht für eine Reduzierung des Tempos auf 30 km/h. (Anlage)

Insbesondere vor dem Hintergrund der Umgestaltung des Jahnplatzes und des daraus resultierenden deutlich erhöhten Verkehrsaufkommens auf der August-Bebel-Straße hat der Nachbarschaftsrat des Ostmannturmviertels einen entsprechenden Antrag zur Einführung von Tempo 30 auch für den Abschnitt vom Kesselbrink bis zur Herforder Straße beim Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld eingereicht. Sichere Querungen der August-Bebel-Straße für Fußgänger*innen gibt es auf dem Abschnitt Kesselbrink bis Herforder Straße lediglich an der Kreuzung Paulusstraße und an der Einmündung Buddestraße (Ampelanlagen). Vier weitere Querungshilfen sollen das Überqueren der Straße erleichtern. Allerdings sind die Fußgänger*innen hier auf das Wohlwollen der Autofahrenden angewiesen, die oft genug wartende Personen ignorieren. Deshalb sollten die Querungshilfen zusätzlich mit Zebrastreifen ausgestattet

werden, die kreuzenden Personen Vorrang einräumen und Autofahrende zu umsichtiger Fahrweise anhalten.

Die bisher angestrebte Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr (Radfahrende, Zufußgehende) ging zum überwiegenden Teil zu Lasten nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen. Zufußgehende und Radfahrende müssen sich oft genug eine Fläche teilen, die kurzerhand zu einem gemeinsamen Fuß- und Radweg deklariert wird. Dieses Konzept produziert schon jetzt zahlreiche Konflikte, allein schon auf Grund der Geschwindigkeitsdifferenz der beiden Verkehrsarten. Ein deutlich wachsender Anteil des Radverkehrs wird die Probleme weiter verschärfen, denn die Flächen wachsen nicht mit. Für alle Verkehrsarten eigene, baulich abgegrenzte und ausreichend breite Flächen bereitzustellen, ist im eng bebauten Raum eines Innenstadtquartiers kaum realisierbar. Es müssen deshalb Flächen gemeinsam genutzt werden. Verkehrsarten können sich eine Fläche teilen, wenn sie geringere Geschwindigkeitsdifferenzen zueinander haben. Die Radfahrenden müssen also von den Gehwegen auf die Straße zurück. Dies würde sicher auch manche heikle Situation an Kreuzungen entschärfen. Wir fordern gleiche Fläche, gleiche Rechte und gleiche Pflichten für alle Verkehrsarten.

Ein berechtigter Einwand gegen eine gemeinsame Flächennutzung von Auto und Rad sind die mögliche Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen und das subjektive Unsicherheitsgefühl der Radfahrenden. Eine Ursache ist sicherlich, dass auch in Tempo 30 Zonen zu schnell gefahren und beim Überholen der Abstand nicht eingehalten wird. Eine Option ist, die Wahrnehmung zu schärfen. Statt Schilder mit Tempo 30, Hinweisschilder auf Radverkehr, Fahrbahnsymbole, die oft genug übersehen werden, sollte die gesamte Fahrbahnfläche farbig markiert sein. Die Farbe ist allen Nutzer*innen der Fläche ständig vor Augen und signalisiert: hier gilt Tempo 30, hier fahren auch Räder und es wird nach den gleichen Regeln gefahren. Dies würde auch eine deutliche Abgrenzung des Verkehrs in einem Wohnquartier von dem Verkehr in einer übergeordneten Straße anzeigen.

Ein Problem für die Wohnquartiere stellt die zunehmende Flut der Paketbringendienste dar. Die schweren Fahrzeuge belasten die Straßenoberfläche in außergewöhnlicher Weise, was schneller zu Reparaturbedarf führt. Häufig führt das Parkverhalten zu Verkehrsstörungen, da verstärkt im Parkverbot, oft auch auf Geh- und Radwegen gehalten wird. Hier hilft nur, die Paketbringendienste aus den Wohnquartieren zu verbannen. An geeigneten Stellen müssen Abholzentren (Packstationen) oder Verteilersysteme mit kleinen e-Autos oder Lastenrädern installiert werden.

Dem rasant gewachsenen motorisierten Individualverkehr und in dessen Folge dem entsprechend großen Bedarf an Abstellflächen für Fahrzeuge hat sich die Stadtentwicklung in den zurückliegenden Jahrzehnten untergeordnet. Straßen beanspruchen eine große Fläche des urbanen Raumes, abgestellte, immer breiter werdende Fahrzeuge dominieren in den Wohnquartieren das Straßenbild wie auch im Ostmannsturmviertel. An fast allen Straßen im Quartier ist beidseitiges Parken gestattet.

Neben den Anwohnern nutzen auch Einpendelnde und Besucher der Stadthalle das Ostmannsturmviertel wegen seiner Nähe zur Innenstadt als Parkmöglichkeit. Entsprechend hoch sind der Parkdruck und der resultierende Parksuchverkehr. Aufgrund des beengten Straßenraums in den Anwohner*innenstraßen ist für das Abstellen von Fahrzeugen fast durchgängig ein Streifen des jeweiligen Gehweges markiert. Damit ist der verfügbare Bewegungsraum für Fußgänger*innen von einer angemessenen

Gehwegbreite auf ein enges Maß reduziert, das Begegnungen mit Kinderwagen, Rollstühlen oder Rollatoren schwierig bis unmöglich macht. Eng stehende Fahrzeuge erschweren zusätzlich ein Ausweichen auf die Straße oder das Überqueren derselben. Besonders problematisch wird es an Tagen, an denen zusätzlich Müllbehälter die verfügbare Breite einengen. Gerade in der aktuellen Situation einer Pandemie, in der auf die Einhaltung von Abständen gedrungen wird, ist die Einschränkung des Fußverkehrs durch parkende Fahrzeuge nicht hinnehmbar. Fußgänger*innen sollten sich mit ausreichendem Abstand begegnen können, ohne auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen.

Für eine sichere, komfortable, Fußwege fördernde Situation ist die „Rückgabe“ des Gehwegbestandes an die Zuzußgehenden eine notwendige Maßnahme, die sich kostengünstig und schnell umsetzen ließe. Ein sich daraus ergebender Wegfall von Parkplätzen und -gebühren kann durch eine smarte Parkraumbewirtschaftung kompensiert werden. Aktuell beschränkt sich die Parkraumbewirtschaftung in Wohnquartieren auf das Erheben von niedrigen Gebühren und die Kontrolle derselben. Die Parkgebühren für den knappen öffentlichen Raum sollten mindestens die Kosten decken, die der Stadt durch die Bereitstellung des Raumes entstehen. Als erste Maßnahme ist deshalb eine deutliche Anhebung der Gebühren für das Abstellen von Fahrzeugen im Straßenraum umzusetzen. Neben dem öffentlichen Raum gibt es im Quartier auch Parkflächen und Tiefgaragen. Es darf vermutet werden, dass diese Kapazitäten nicht immer ausgenutzt werden und zumindest temporär weitere Abstellmöglichkeiten bieten. Grundsätzlich sollte das Parken im öffentlichen Raum teurer sein als das Parken in gebührenpflichtigen Tiefgaragen oder Parkplätzen. Anzustreben ist es, diese Flächen in ein quartiersbezogenes Parkraummanagement einzubeziehen und so eine effiziente Flächennutzung zu erreichen (Parkplatzsharing). Zentrale Quartiersgaragen oder vorhandene Parkplätze mit Anbindung an den ÖPNV (wie z.B. an der Radrennbahn) sind eine weitere Option.

Grundsätzlich ist jedoch anzustreben, den Fahrzeugbestand in Innenstadtquartieren zu reduzieren. Neben der Verteuerung und der Verknappung von Parkmöglichkeiten können Anreize zum Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug ein wirksames Mittel sein. Denkbar sind Prämien wie Freifahrten im ÖPNV, kostenlose Nutzung von sicheren Abstellanlagen für Fahrräder, kostengünstigere Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen uvm. Radverkehr und ÖPNV müssen als Alternative zum Auto stärker gefördert werden.

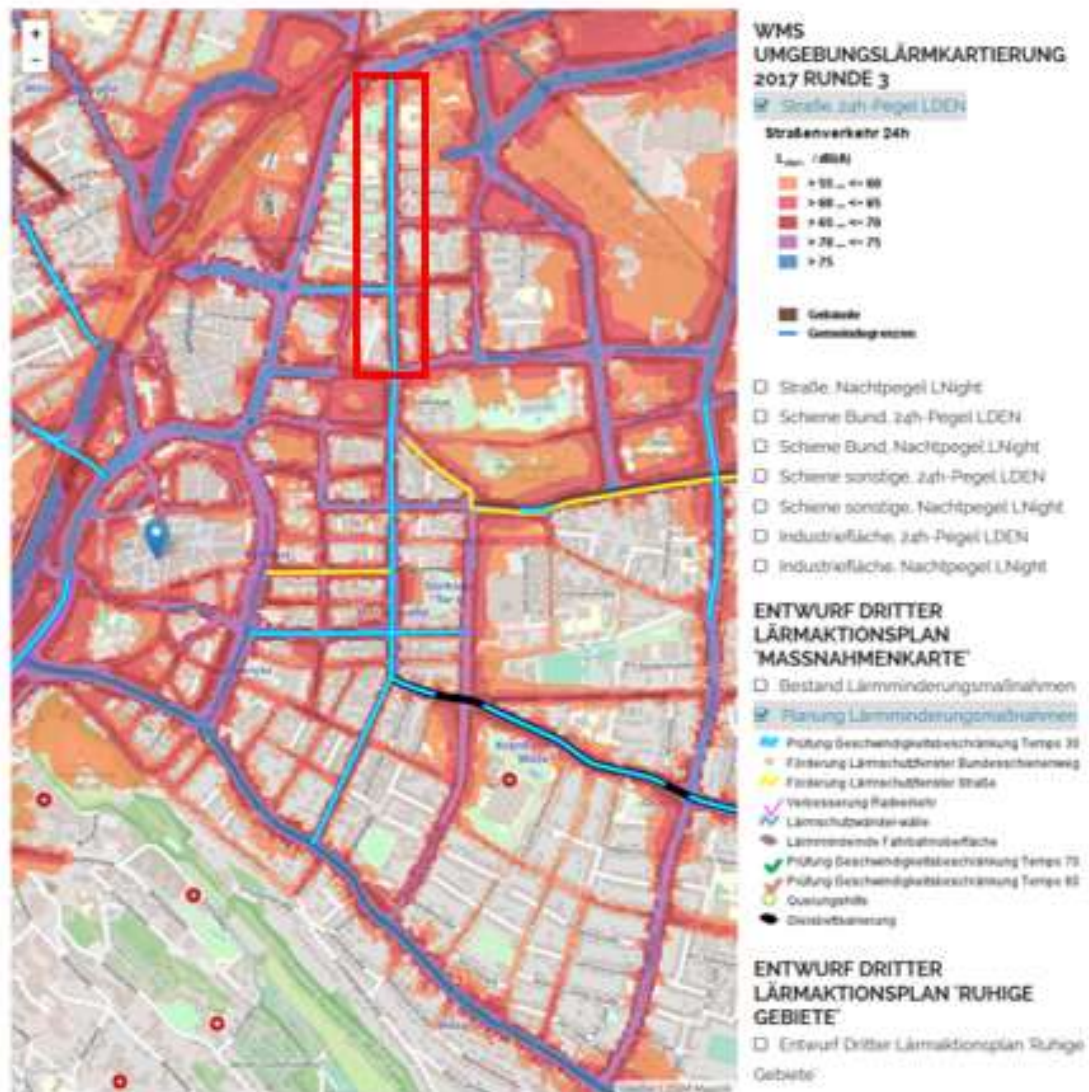
Während in den Geschäftsstraßen und an öffentlichen Gebäuden zunehmend Abstellanlagen für Räder installiert werden (Fahrradbügel), müssen die Radfahrenden in den Wohnquartieren selbst sehen, wo und wie sie ihr Rad sicher abstellen können. Fahrradbügel sind im Ostmanturmviertel außer vor dem Umweltzentrum kaum zu finden. Also müssen für eine temporäre Sicherung Schilderpfosten, Zäune, Bäume etc. erhalten. In und an den Wohngebäuden selbst gibt es nur in seltenen Ausnahmen eine adäquate, ebenerdige Möglichkeit, ein Fahrrad sicher vor Diebstahl, Beschädigung und wettergeschützt unterzubringen. Soll der Radverkehr in dem gewünschten Umfang zunehmen (Modalsplit), muss das Rad genau so leicht zugänglich sein wie das Auto am Straßenrand. In den Quartieren müssen in ausreichender Zahl geschlossene Abstellanlagen errichtet werden, die einen wohnungsnahen bequemen Zugang ermöglichen. In Wohnstraßen sollte zunächst jeder zehnte Auto-parkplatz zugunsten von Radboxen umgewidmet werden. Idealerweise werden diese mit einer Lademöglichkeit für die stetig wachsende Zahl der E-Bikes ausgerüstet. Das wäre auch ein wichtiges Signal für die Ernsthaftigkeit der angestrebten Ver-

kehrswende. Durch eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird die Verkehrslast in innerstädtischen Quartieren reduziert. Das gilt auch für das Ostmann-turmviertel. Hier mangelt es weniger an der Verfügbarkeit und der Frequenz des Angebotes denn an der Qualität des Umfeldes. Neben der Buslinie 27 auf der August-Bebel-Straße ist für die Bewohner*innen des Quartiers die Haltestelle Hauptbahnhof der nächstgelegene Anschluss an die Stadtbahn. Seit Jahren hat sich dort eine Drogen- und Trinkerszene etabliert, die das Sicherheitsgefühl insbesondere in der Dunkelheit und in besonderem Maße für Frauen stark beeinträchtigt. Außerdem leidet die Sauberkeit des Umfeldes erheblich. So wird es nicht gelingen, Menschen zu überzeugen, den geschützten, individuellen, bequemen Innenraum ihres Autos zu verlassen. Die Attraktivität des ÖPNV muss gerade für Autobesitzende hoch genug sein, ihr Fahrzeug stehen zu lassen. Fahrtfrequenz und Pünktlichkeit allein reichen da nicht.

Erarbeitet von einer Projektgruppe des Aktionsbündnisses „Mut zur Verkehrswende“ mit:

Gabriele Gleisner, Vera Gleisner, Dieter Frohloff, Martin Kaufmann, Reinhard Kranz, Michael Schem, Karl-Werner Töpler, Thomas Keitel, Godehard Franzen

WO IST ES LAUT IN BIELEFELD? UMGEBUNGSLÄRM AUS DER DRITTEN KARTIERUNGSRUNDE (2017)



Radverkehrskonzept- Zielnetzplan (erstellt von SVK)



Legende

Zielverbindungen

- Hauptroute, Kategorie I
- - - Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche Streckenabschnitte
- - - Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche perspektivische Streckenführung
- Hauptroute, Kategorie II
- - - Hauptroute, Kategorie II, zusätzliche Streckenabschnitte
- Radverkehrsverbindung Freizeit
- Alltagsradverbindungen in Grünzügen