



Aktionsprogramm

»Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg«

Ergebnisprotokoll: Fachgespräch Fahrradalltagstauglichkeit



Im Rahmen des Aktionsprogramms »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« erfolgte am 14. Mai 2009 ein Fachgespräch mit Experten aus den Bereichen Denkmalschutz, Verkehrsplanung und Stadterneuerung in Belzig. Ziel des Gesprächs war der interdisziplinäre Austausch zu Lösungsansätzen zu den zwei Schwerpunktthemen Straßenraumgestaltung und Fahrradabstellanlagen unter besonderer Betrachtung der Schnittstelle zwischen den Belangen des Radverkehrs und dem städtebaulichen Denkmalschutz. Die getroffenen Aussagen dienen als Grundlage für die Formulierung der Empfehlungen im Handlungsleitfaden „Fahrradfreundliche Altstädte“.

Da die Denkmalfachbehörde des Landes Brandenburg aus terminlichen Gründen nicht teilnehmen konnte, wird eine nachträgliche Abstimmung der Ergebnisse erfolgen.

Die Bürgermeisterin der Stadt Belzig, Hannelore Klabunde, eröffnete das Fachgespräch mit einer kleinen Einführung zur Stadt Belzig. In Belzig leben insgesamt ca. 11.000 Einwohner, die sich auf den Stadtkern und 14 Ortsteile verteilen. Die Stadt soll auch zukünftig ein attraktiver Wohnstandort mit umfassender sozialer Infrastruktur sein und gleichzeitig ein wichtiger Anziehungspunkt für Touristen. Die Stadt strebt die Anerkennung als Kurort an – aus Belzig soll Bad Belzig werden.

Das Aktionsprogramm »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Altlandsberg
Angermünde
Bad Freienwalde (Oder)
Beelitz
Beeskow
Belzig
Brandenburg an der Havel
Dahme/Mark
Doberlug-Kirchhain
Gransee
Herzberg (Elster)
Jüterbog
Kremmen
Kyritz
Lenzen (Elbe)
Luckau
Lübbenau/Spreewald
Mühlberg/Elbe
Nauen
Neuruppin
Peitz
Perleberg
Potsdam
Rheinsberg
Templin
Treuenbrietzen
Uebigau-Wahrenbrück
Werder (Havel)
Wittstock/Dosse
Wusterhausen/Dosse
Ziesar

Geschäftsstelle
c/o complan GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
Telefon (0331) 20 151 20
Fax (0331) 20 151 11
info@ag-historische-
stadtkerne.de
www.ag-historische-
stadtkerne.de

Der Bauamtsleiter der Stadt Belzig, Christoph Grund, erläutert anhand eines Stadtplans die Verkehrssituation im Stadtkern sowie die Wegeführung des Fernradweges R1 durch die Stadt Belzig. Mit dem folgenden Rundgang durch die Stadt werden fahrradgerechte Lösungen besichtigt und gleichzeitig Konfliktsituationen deutlich. In einigen Punkten konnten aufgrund unterschiedlicher Auffassungen der Stadt sowie übergeordneter Behörden keine fahrrad- bzw. fußgängerfreundlichen Maßnahmen umgesetzt werden. Die Straßenverkehrsbehörde lässt z.B. die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr im Stadtkern nicht zu. Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) einschließlich der Verwaltungsvorschriften, die am 1. September 2009 in Kraft treten soll, wird diese Möglichkeit vereinfacht. Handlungsbedarf wird auch in Bezug auf die Wegeführung und den Zustand des R1 gesehen, der durch den Landkreis initiiert und betrieben wird.

Nach dem Rundgang erfolgen eine kurze Reflektion der Besichtigung und der Einstieg in die Fachthemen. Im Ergebnis der Diskussion werden folgende Empfehlungen formuliert, die Eingang in den Handlungsleitfaden finden sollen:

Konzeptionelle Grundlage

Als Grundlage einer fahrradfreundlichen Verkehrsplanung ist ein Verkehrskonzept für die jeweilige Stadt erforderlich, das umsetzungsorientierte Aussagen zum fließenden und ruhenden Radverkehr enthält. Darin sind die touristischen Routen ebenso zu berücksichtigen wie der Alltagsradverkehr, für den Quell- und Zielverkehre zu ermitteln und ein Zielnetz zu entwickeln ist.

Verkehrsführung

Für den Radverkehr sind ein durchgängiges Netz und eine klare Verkehrsführung, insbesondere auch an Kreuzungspunkten, zu planen. Von der Anwendung der Verkehrszeichen „Radweg Ende“ und „Radfahrer absteigen“ ist abzusehen. Stattdessen ist eine sichere und verkehrsgerechte Weiterführung des Radverkehrs zu gewährleisten.

Im historischen Stadtkernen ist grundsätzlich eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Gleichzeitig ist eine flächenhafte Geschwindigkeitsreduzierung im historischen Stadtkern auf 30 km/h und weniger anzustreben.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn trägt i.d.R. zu einer höheren objektiven Sicherheit bei, auch wenn sich viele Verkehrsteilnehmer im Seitenraum subjektiv sicherer fühlen.

Hohe Kfz-Belastungen in einzelnen Straßenzügen können im Einzelfall aus Sicherheitsgründen auch in historischen Stadtkernen Radverkehrsanlagen

erfordern. Vorzugsweise ist der Radverkehr im Fahrbahnbereich unterzubringen. Mit der neuen StVO voraussichtlich ab September 2009 wird diese Möglichkeit erleichtert, da die bisherige Rangordnung entfällt.

Auf Einbahnstraßen ist grundsätzlich zu verzichten. Einbahnstraßenregelungen sollten generell nur als Ausnahme angewandt werden. In schmalen Straßengrundrissen wird durch den Zweirichtungsverkehr in Kombination mit wechselseitig zulässigem Parken eine Verkehrsdämpfung erreicht. Falls eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr erforderlich ist, sollte gleichzeitig die Möglichkeit zur Öffnung der Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft werden.

In historischen Stadtkernen ist zudem abzuwägen, inwiefern die Anwendung von Fahrradstraßen eine sinnvolle Netzergänzung darstellen kann.

Oberflächengestaltung / Materialwahl

Bei der Wahl der Oberflächen in Straßenräumen ist im Sinne einer fahrradfreundlichen Gestaltung folgende Rangfolge anzuwenden:

1. Asphalt stellt in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit die beste Lösung dar. Gleichzeitig kann mit Asphaltwegen der Radverkehr zielgenau geführt werden.

Parkwege in Grünanlagen können als farbiger Asphaltstreifen den gestalterischen Ansprüchen gerecht werden. Farbiger Asphalt stellt in Park- und sonstigen Grünanlagen eine fahrradfreundliche Alternative zu wassergebundenen Decken u. ä. dar. Entlang von Hauptstraßen ist farbiger Asphalt nicht zu empfehlen, da durch Witterung und Abnutzung bedingte Reparaturen den Radweg zu einem Flickenteppich werden lassen.

2. Wenn aus gestalterischen Gründen sowie denkmalpflegerischen Anforderungen kein Asphalt in Betracht kommt, sollte geschnittenes Pflaster zur Anwendung kommen. Geschnittenes Pflaster ist aufgrund der ebenen Oberfläche gut für Radfahrer zu befahren und fügt sich gleichzeitig in das historische Stadtbild ein. Zu beachten sind sowohl das Format als auch die Farbigkeit des Pflasters, um die Lebendigkeit alter Straßenpflasterungen abzubilden. Um eine griffige Oberfläche zu erhalten, sollte das Pflaster gesägt und geflammt sein.
3. Sind weder Asphalt noch geschnittenes Pflaster aus gestalterischen Gründen und denkmalpflegerischen Anforderungen vorzusehen, kann Kleinsteinpflaster eine fahrradfreundliche Alternative darstellen.

4. Schließlich kommen auch andere Einzelfalllösungen sowie die Kombination der o. g. Materialien in Betracht.
5. Auf Betonsteinpflaster ist in den historischen Stadtkernen grundsätzlich zu verzichten, da dieses Material weder dem Radverkehr noch den gestalterischen Ansprüchen an den historischen Straßenraum gerecht wird.

Vergabeverfahren

Bei der Erneuerung von historischen Straßenräumen mit Pflastersteinen ist im besonderen Maße auf die Qualität der Materialien sowie der Herstellung zu achten. Breite Fugen können z.B. Probleme mit der maschinellen Reinigung nach sich ziehen. Reparaturen und Ausbesserungen können im Nachhinein hohe Kosten verursachen. Da bei einer öffentlichen Ausschreibung der Maßnahmen nachgewiesen werden muss, dass das wirtschaftlichste Angebot berücksichtigt wurde, ist für wichtige und hoch frequentierte Straßenräume ein besonderes Vergabeverfahren zu empfehlen. Ein solches besonderes Vergabeverfahren kam am Alten Markt in Potsdam zur Anwendung. Nach Submission und Auswertung der Angebote, wurden die vier bis fünf besten Bieter aufgefordert, eine Musterfläche zu pflastern, was unabhängig vom Bauauftrag gesondert vergütet wurde. Die Zuschlagserteilung erfolgte dann auf Grundlage des Angebots und der Qualität der gepflasterten Musterfläche.

Förderfähigkeit

Da in den letzten Jahren ein Großteil der Straßenräume in den historischen Stadtkernen bereits mit Städtebaufördermitteln erneuert wurde, stellt sich die Frage der Förderfähigkeit bzw. eventuellen Rückzahlungsforderungen durch den Fördergeber. Fahrradfreundliche Maßnahmen an bereits erneuerten und geförderten Straßenbaumaßnahmen können nur aus städtischen Eigenmitteln finanziert werden. Wenn eine deutliche Qualitätsverbesserung erreicht werden kann, sollte das Land von Rückzahlungsforderungen absehen.

Das für den Radverkehr bevorzugte geschnittene Pflaster ist mit Kosten von etwa 200 €/ m² deutlich teurer als der in der Städtebauförderung angewandte Höchstsatz für Straßenbaumaßnahmen. Möglicherweise sind die fahrradfreundlichen Straßenbaumaßnahmen als Sonderbauwerk abzurechnen. Voraussetzung dafür ist eine konzeptionelle Grundlage und gute Begründung dieser Sonderfunktion. Die Städte sollten entsprechende Präzedenzfälle schaffen, um eine Anwendung in der Förderpraxis durchzusetzen.

Zudem wurde angesprochen, inwiefern eine Förderung möglich ist, wenn die Stadt den Erwerb des Pflasters selbst übernimmt.

Abstellanlagen

Abstellanlagen für Fahrräder sollten zwei wesentliche Anforderungen erfüllen: Standsicherheit und Diebstahlsicherheit. Diesen Ansprüchen werden Anlehnbügel gerecht. Zu empfehlen sind Anlehnbügel mit Querstrebe, da daran u. a. Kinderfahrräder und Liegeräder befestigt werden können.

Abstellanlagen, mit denen nur das Vorderrad gehalten wird (Vorderrad- bzw. Felgenklemmer) sind nicht geeignet.

Die Gestaltung sollte so neutral wie möglich erfolgen und kann ggf. an die Gestaltung des übrigen Stadtmobils angepasst werden.

Wichtig für die Nutzung von Abstellanlagen ist eine geeignete Platzierung: Die Abstellmöglichkeiten sollten in der Nähe und in Sichtweite des jeweiligen Ziels (z.B. Eingang) stehen. Bei der Ausführung sind einige Gestaltungshinweise zu beachten, z.B. die erforderlichen Abstände zwischen Bügeln. Für die Integration von Abstellanlagen in Wohngebäude und Höfe gibt es mittlerweile gute Beispiele.

Zur abschließbaren Unterbringung von Fahrrädern und Gepäck sind folgende Möglichkeiten im historischen Stadtkern der Reihenfolge nach zu prüfen:

1. Die Nutzung von leer stehenden Gebäuden ist für eine abschließbare Rad- und Gepäckaufbewahrung in Verbindung mit dem Angebot und der Bündelung weiterer Servicefunktionen und Dienstleistungen zu prüfen.
2. Die Ergänzung und Erweiterung vorhandener Serviceeinrichtungen (u. a. Touristinformation) ist ebenso in Betracht zu ziehen.
3. Eine weitere Möglichkeit stellt die Kombination von Abstellanlagen und Gepäckschließfächern im öffentlichen Raum dar. Diese Lösung kann auch im Alltagsverkehr z.B. bei Einkäufen genutzt werden.
4. Grundsätzlich ist im historischen Stadtkern von Fahrradboxen abzusehen. Im Einzelfall kann aber auch das Aufstellen von Fahrradboxen eine sinnvolle Lösung darstellen, sofern damit nicht das historische Stadtbild beeinträchtigt wird.