

2. Planungswerkstatt

Masterplan Innenstadt Delmenhorst

Zusammenfassung der 2. Planungswerkstatt des Masterplans Innenstadt am 27. Mai 2014
im Multifunktionsraum des CCN



Masterplan Innenstadt

2. Planungswerkstatt



Zur zweiten Planungswerkstatt im Rahmen des Masterplans Innenstadt trafen sich am 27. Mai 2014 Vertreter¹ der Stadt Delmenhorst mit Experten des jeweiligen Themenbereichs sowie Bürger- und Anwohnervorteiler. Folgende Themen wurden in den zwei parallel zueinander stattfindenden Planungswerkstätten besprochen:

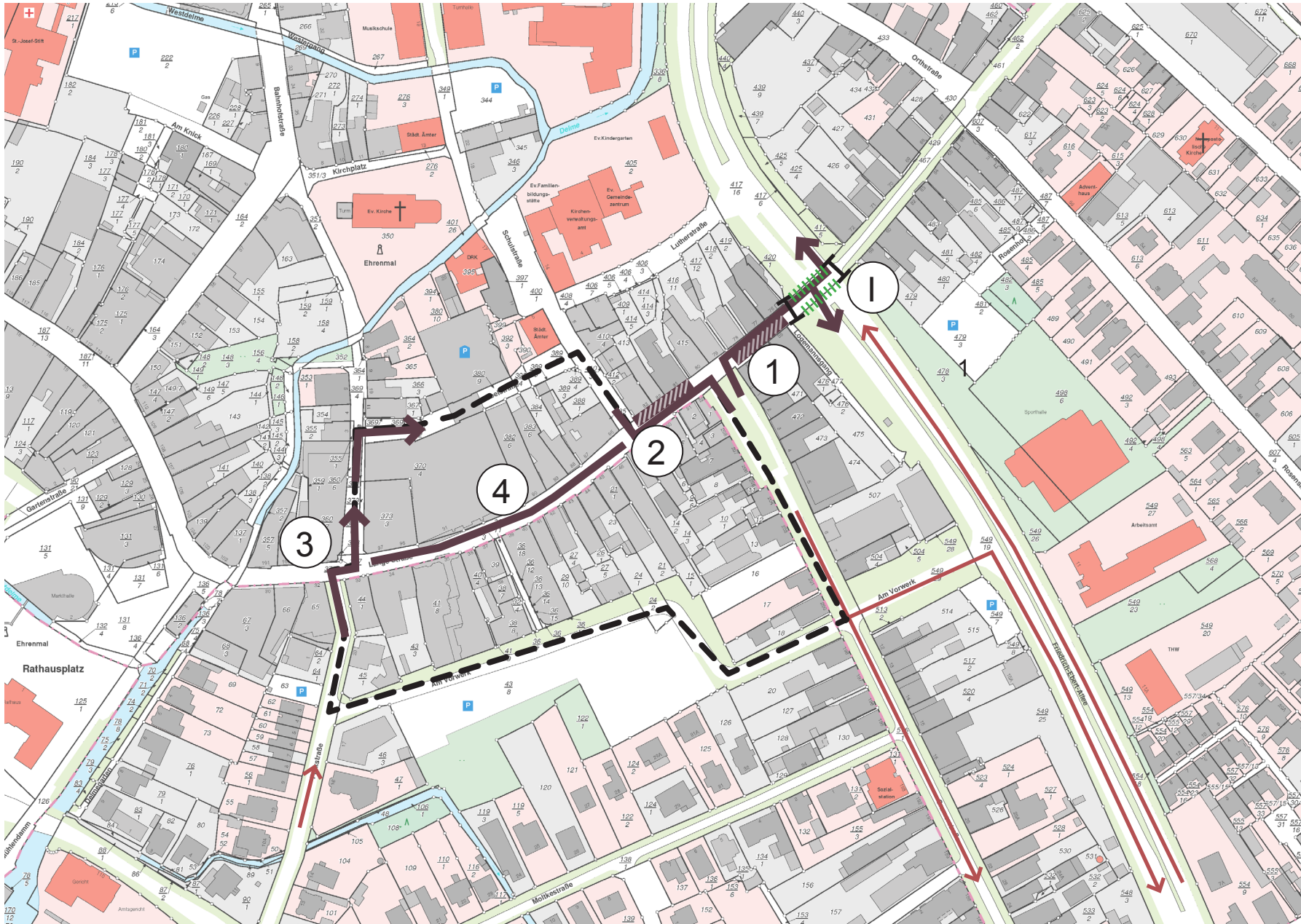
1. Öffnung der östlichen Langen Straße
2. Verkehrskonzept für Radfahrer

Vom CCN ausgehend machten beide Arbeitsgruppen zunächst einen Rundgang, bei dem markante Punkte zu den entsprechenden Themen begangen wurden. Im Anschluss wurden in den Arbeitsgruppen Handlungsansätze und Konzepte ausgearbeitet und weitere Projektideen diskutiert. Die Ergebnisse wurden abschließend allen Teilnehmern der Planungswerkstätten vorgestellt.








¹Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für jedes Geschlecht.

Planungswerkstatt Öffnung der östlichen Langen Straße



Legende

-  Varianten zur Öffnung für den motorisierten Verkehr
-  Bisherige Verkehrsführung
-  Möglicher Rundverkehr
-  Außengastronomie
-  Begrünte unbegehbare Brücke

Planungswerkstatt Öffnung der östlichen Langen Straße

In der Planungswerkstatt „Öffnung der östlichen Langen Straße“ wurde diskutiert, ob bestimmte Teile der Fußgängerzone für den motorisierten Verkehr geöffnet werden sollen. Dabei wurden verschiedene Teilabschnitte und Varianten zur Diskussion gestellt. Bei der Bearbeitung dieses Themas war das Ziel Vor- und Nachteile aufzuzeigen und abzuwägen.

Allgemein:

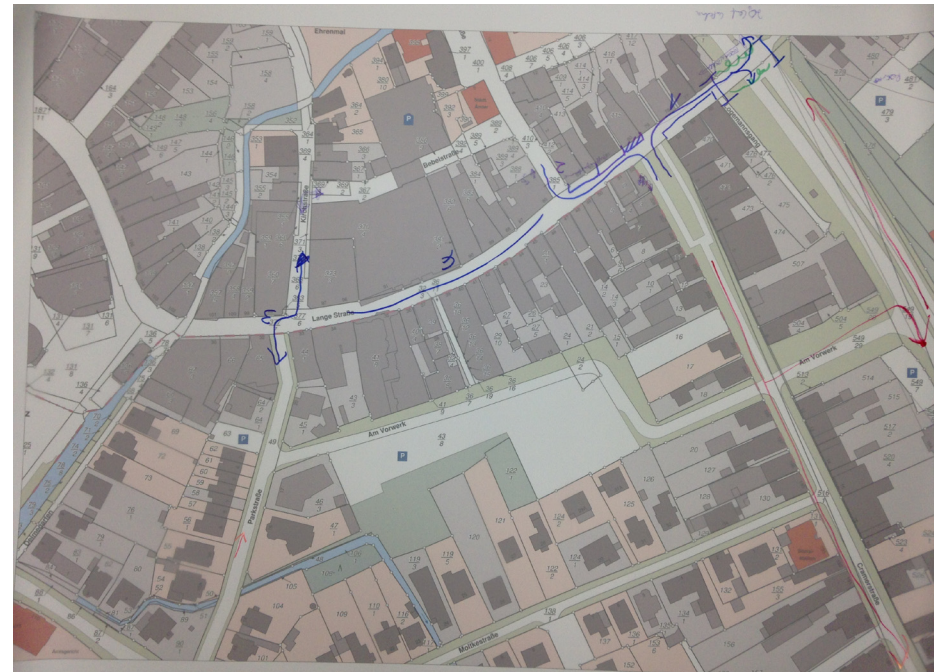
Die Begehung wurde dazu genutzt Eindrücke vor Ort zu sammeln. Dabei wurden Einschätzungen und Meinungen von ansässigen Gewerbetreibenden gehört. Diese waren mehrheitlich gegen jede Form der Öffnung der Langen Straße für den motorisierten Verkehr.

Vorteile:

- Grundsätzlich wird durch eine Öffnung für den motorisierten Verkehr insbesondere für die Bewohner eine bessere Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Innenstadt gewährleistet.

Nachteile:

- Zu schmale Bewegung für Kinderwagen wäre die Folge.
- Es fehlt der Raum für Parkplätze. Daraus folgt keine Erhöhung des Umsatzes für Kaufleute, da Besucher nicht anhalten können.
- Höheres Verkehrsaufkommen bedeutet gleichzeitig erhöhte Unfallgefahr.
- Grundsätzlich werden Teile der Fußgängerzone geopfert.



Variante **1** (Öffnung Zwischen Schweinemarkt und Friedrich-Ebert-Allee)

Vorteile:

- Motorisierte Verkehrsteilnehmer, die vom Schweinemarkt kommend die Stadt auf der Friedrich-Ebert-Allee Richtung Norden verlassen möchten, könnten ihren Weg wesentlich verkürzen. Der aktuelle Umweg über die Cramerstraße und Grüne Straße könnte umgangen werden.

Nachteile:

- Alkoholisierte Personen aus dem Ton Spieker können in Kombination mit motorisiertem Verkehr zu einer erhöhten Anzahl an Unfällen führen.
- Euphorisierte Kinder nach dem Kauf von Spielsachen springen oftmals unvorsichtig aus dem Gameground auf die Fußgängerzone >> Unfallgefahr bei legalisiertem Durchqueren von motorisiertem Verkehr

Variante **2** (Öffnung zwischen Schweinemarkt und Schulstraße)

Vorteile:

- Der Weg vom Schweinemarkt direkt zum Bahnhof wird verkürzt.

Nachteile:

- Fahrbreiten sind bei gleichzeitigem gastronomischen Außenbetrieb schwierig.

Variante **1** / **2**

Nachteile:

- Der kleinteilige Charakter des Schweinemarktes und der östlichen Langen Straße würde gestört werden. Außen gastronomien prägen das attraktive Erscheinungsbild.

Variante **3** (Öffnung zwischen Kirchstraße und Parkstraße)

- Hier wären in den Boden versenkbare Pfähle möglich, um den Verkehr zu regulieren.

Vorteile:

- Eine bessere Erreichbarkeit von der Bismarckstraße zum Bahnhof wäre möglich.

Nachteile:

- Außengastronomien würden nicht mehr besucht werden (Außenbestuhlung wäre wenig bis gar nicht mehr möglich).
- Entstehende Abgase machen eine dauerhaftes Öffnen der Eingangstüren unmöglich.
- Die Fußgängerzone würde zerschnitten werden.
- Kunden von den Graftwiesen her würden nicht mehr über diese Barriere hinweg die östliche Fußgängerzone besuchen.

Variante **1** / **2** / **3**

Vorteil:

- Es könnte ein Rundverkehr entstehen, der Parkplatzsuchenden eine optimale Route vorgibt, Parkplätze zu erreichen.

Nachteile:

- Zerschneidung und Opferung großer Teile der Fußgängerzone.
- Stark erhöhtes Aufkommen von Parksuchverkehr entsteht

Variante **4** (Öffnung der Langenstraße zwischen Kirchstraße und Schulstraße)

- Diese Variante der Öffnung wird grundsätzlich abgelehnt, da dieses die Opferung eines großen Teils der Fußgängerzone bedeute.

Planungswerkstatt Öffnung der östlichen Langen Straße

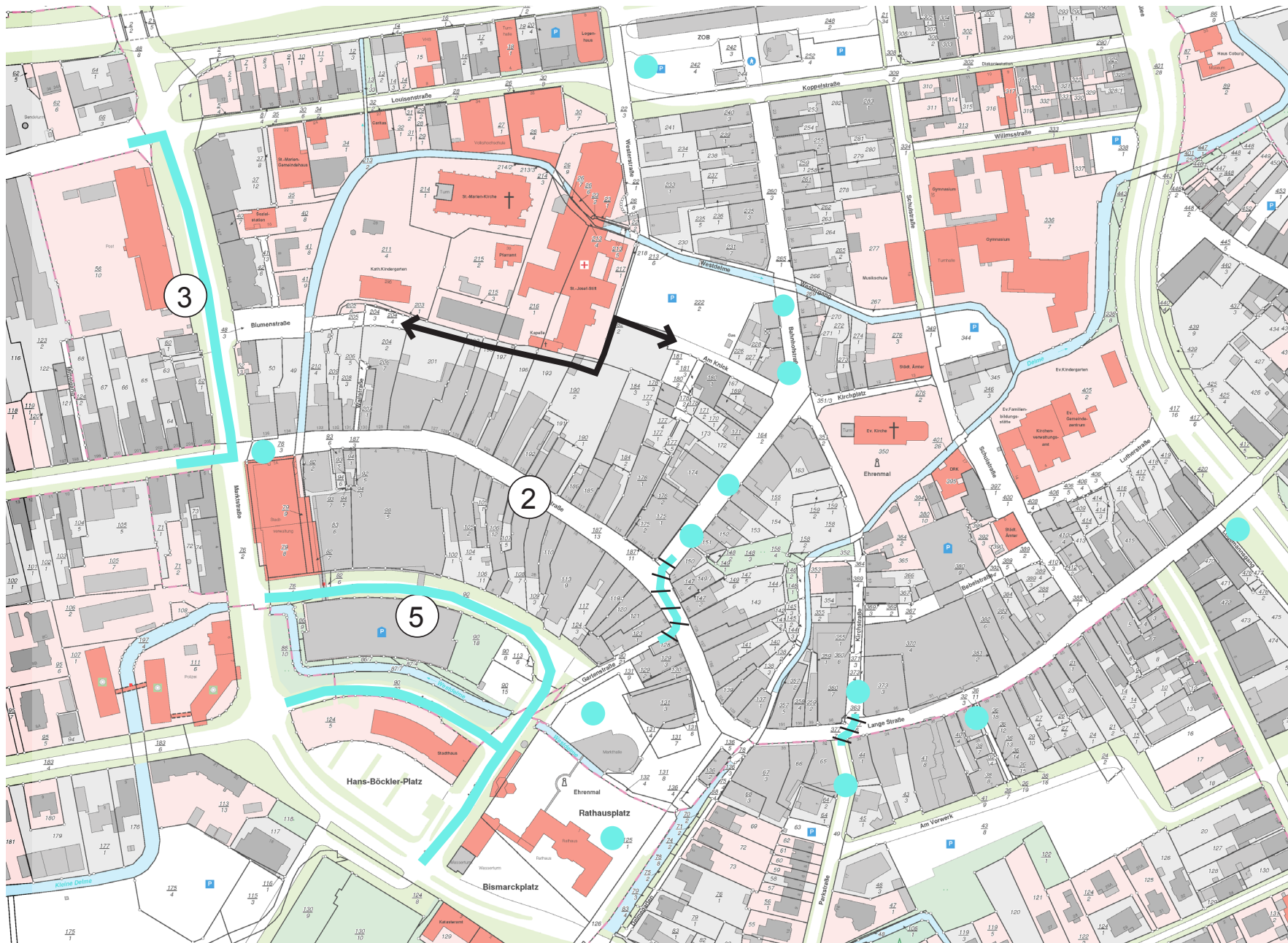
Als Alternative wurde ein Elektromobil vorgeschlagen. Dieses könnte die Lange Straße auf und ab fahren und unterwegs Kunden auflesen und so Wege von den jeweiligen Enden der Fußgängerzone verkürzen. Zusätzlich könnte dieser die Parkplätze an den Graftwiesen ansteuern. Als Vorbild dient der Kinderzug in der Delmenhorster Innenstadt zur Adventszeit. Eine zukünftige Quartiersinitiative wurde als mögliche Finanzierung genannt.

Zusätzliche Diskussionspunkte waren die Parkplätze jenseits der Friedrich-Ebert-Allee, die großes Potential insbesondere für die östliche Lange Straße beherbergen. Auf dem Parkplatz des ehemaligen „La Palma“ kostet eine Stunde Parken beispielsweise nur 0,20 € je Stunde. Eine visuelle Anbindung kann erreicht werden, wenn das Eingangstor der Bremer Straße (I) ergänzt wird durch ein zusätzliches Tor auf Seiten der Langen Straße. Es wurde der Vorschlag gemacht diese beiden Tore durch eine begrünte, aber unbegehbare Brücke zu verbinden. Dabei sind Sicherheitsaspekte wie beispielsweise Höhenabstände zu beachten.





Ein zeitlich begrenztes Befahren der Fußgängerzone ist bereits in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden und an Sonn- und Feiertagen möglich.

Es bleibt allgemein jedoch abzuwarten, was in Zukunft mit dem ehemaligen Hertie-Kaufhaus geschieht und wie dieses Gebäude oder Fläche entwickelt wird.

Planungswerkstatt Verkehrskonzept für Radfahrer



Legende

-  Verbesserte Wegführung (z.T. Umwidmung in Fahrradstraßen)
-  Wichtige Verkehrsachsen für den Fahrradverkehr
-  Erschließung Blumenstraße >> Öffnung für Radfahrer
-  Fahrradstellplätze

Im Rahmen der diversen Veranstaltungen des Masterplans Innenstadt wurde das Thema Radfahren in der Innenstadt bereits thematisiert. Aus diesem Grund widmet sich eine Planungswerkstatt gezielt dem Thema: Verkehrskonzept für Radfahrer.

Derzeitig wird seitens der Stadt Delmenhorst eine Verkehrsentwicklungsplanung veranlasst, die im Juli vor dem Ausschuss beschlossen werden soll. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurden speziell auch Radwege untersucht. Ausgehend von den Haupt- und Nebenstrecken der Radfahrer in Delmenhorst wurden zehn Routen aus den Wohngebieten in die Innenstadt hinein und deren Verknüpfung entwickelt, die im Falle eines Beschlusses in den kommenden Jahren ausgebaut werden sollen, um Delmenhorst fahrradfreundlicher zu gestalten.

1 – Aufstellung zusätzlicher Fahrradständer an zentralen Plätzen der Innenstadt

An allen Eingängen zur Langen Straße befinden sich Fahrradständer. Auch in der Langen Straße finden sich vereinzelt Abstellmöglichkeiten für Räder. Der westliche Teil der Langen Straße könnte jedoch bezüglich der Aufstellung von weiteren Fahrradständern überprüft werden. Nach Angaben der Teilnehmer der Planungswerkstatt sind Bügel-Stände wenig vorteilhaft und stehen häufig zu dicht beieinander, sodass nur wenige Räder Platz hätten.

Gewünscht sind einheitliche Fahrradständer in der Innenstadt. Die Fahrradboxen am Bahnhof seien wohl gut belegt, sodass ggf. die Aufstellung weiterer Boxen geprüft werden kann. Die überdachten Fahrradständer am Bahnhof wirken nach Außen sehr düster. Eine bessere Beleuchtung und Überdachung der Anlage ist zu prüfen, um den Angstraum abzubauen.

2 – Fahrradstreifen in der Fußgängerzone integrieren (Lange Straße und Seitenstraßen)

Die Einrichtung eines Fahrradstreifens in der Langen Straße wird kontrovers diskutiert. Derzeit ist das Fahrradfahren in der Langen Straße zwischen 18 und 10 Uhr erlaubt. Es besteht in der Langen Straße bereits eine Blindenspur. Ziel der Stadtplanung ist nicht eine Zerschneidung der Langen Straße in mehrere Verkehrs- bzw. Nutzerwege, sondern die Gestaltung eines einheitlichen Raumes mit Aufenthaltsqualitäten. Zudem stellt sich die Frage, ob die Lange Straße für eine parallele Mehrfachnutzung nicht an einigen Stellen zu schmal ist, da viele Geschäfte ihre Ware vor dem Laden ausstellen und Außengastronomie betreiben wird.

Dennoch soll eine Nutzung der Langen Straße durch Radfahrer zusätzlich zu den Lieferzeiten an Sonntagen geprüft werden

Aus diesem Grund wird nicht über eine permanente Nutzung der Langen Straße durch Radfahrer, sondern über Querungen diskutiert, die einzelne Wegerouten der Radfahrer über die Lange Straße besser miteinander verknüpfen. Diese Querungen liegen zwischen der Bahnhofsstraße und der Gartenstraße, Kirchstraße und Parkstraße und bleiben weiterhin für die Querung Schulstraße bis Cramerstraße bestehen.

3 – Ludwig-Kaufmann-Straße: abschnittsweise Einbahnstraßenlösung prüfen und Einrichtung eines Radfahrstreifens

Beschreibung: Die Radfahrer werden vom Radweg auf dem Fußgängerweg auf die Straße geführt. Die Wegeführung wird nur einige Meter auf der Straße angedeutet, endet dann. Die Autofahrer fahren zum Teil auf dem Radweg, wodurch sich der Platz für die Radfahrer drastisch reduziert.

Es wird nach großräumigen Lösungen gesucht. Hierzu gibt es mehrere Lösungsansätze:

a) Einbahnstraßenregelung: Zu prüfen ist eine Einbahnstraßenregelung. In der Oldenburger Straße könnte der Verkehr zurückgeführt werden. Dadurch bestünde mehr Platz für die PKW- und Radfahrer. Weitere Alternativen sollen aufgezeigt werden.

b) Radstraße einrichten: Die Radfahrer erhielten Vorrang und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs würde gedrosselt werden. Dieser Lösungsansatz ist für die Ludwig-Kaufmann- als auch die Oldenburger Straße zu prüfen.

c) Durchgezogener Fahrradschutzstreifen: Die Verbesserungen durch diese Maßnahme werden kontrovers diskutiert. Präferiert werden großräumige Lösungen, weshalb Fahrradschutzstreifen lediglich als Übergangslösungen akzeptiert werden können, wenn großräumige Verkehrskonzepte bereits beschlossen sind, aber einen längeren Umsetzungshorizont hätten.

4 – Verbesserung der Radwege

Es gilt die Radwege hinsichtlich jeglicher Aspekte zu prüfen. Die Qualitätssicherung bestehender Radwege ist bereits Teil des Verkehrsentwicklungskonzeptes. Es soll eine einheitliche Beschilderung verwendet werden, Untergründe und Querungsstellen sind zu beachten.

5 – Am Stadtwall: Prüfung der Öffnung der Straße von beiden Seiten für Radfahrer

Die Straßen Am Stadtwall und am Stadtgraben liegen parallel zueinander in unmittelbarer Nähe zum Rathaus. Die Straße am Stadtgraben ist dem Bus- und Taxiverkehr vorbehalten. Radfahrer können die Straße als Durchfahrt auf dem gemeinsamen Fußgänger- und Radweg nutzen. Dieser ist jedoch sehr beengt. Somit ist zu prüfen, ob die Busspuren für Radfahrer in beide

Richtungen geöffnet werden können (eventuell als Fahrradstraße). Wichtig ist die Erarbeitung sicherer Hinführungen von beiden Seiten in den Stadtgraben hinein (vom Hans-Böckler-Platz und Stadtwall aus). Richtung Marktstraße besteht bereits eine Signalanlage. Beim Stadtwall handelt es sich um eine Einbahnstraße, die stark durch den Busverkehr beansprucht wird. Es wird oft beobachtet, dass Radfahrer die Fußwege nutzen und hieraus Konflikte mit den Busspassanten resultieren. Hierbei handelt es sich oftmals um Schülerinnen und Schüler. Für die Schülerschaft soll gesondert eine sichere Radfahrroute bspw. über die Parkstraße und die Kirchstraße untersucht werden. Die Überquerung des Stadtgrabens vom Rathausplatz aus quer über den Stadtwall in den Stadtgraben hinein ist derzeit aufgrund des entgegenkommenden Verkehrs, der zum Teil ebenfalls in das Parkhaus abbiegt nicht möglich – dennoch gewollt. Ein Lösungsansatz ist die Öffnung des mittleren Fahrstreifens für Mischverkehr oder als Fahrradstraße. Für eine größtmögliche Sicherheit kann die Geschwindigkeitsbegrenzung herabgesetzt werden. Grundsätzlich ist die Öffnung des Stadtgrabens von beiden Seiten zu prüfen.

Planungswerkstatt Verkehrskonzept für Radfahrer

6 – Berücksichtigung der Unfallprävention bei der Erstellung eines Radwegekonzeptes

Bei der Erstellung eines Radwegekonzeptes ist die Unfallprävention ein wichtiger Punkt, der in jedem Fall beachtet wird.

Weitere Aspekte:

E-Bikes:

Im Rahmen der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Radfahrer sollen neuste Entwicklungen beachtet werden. Eine Tendenz ist die erhöhte Nutzung von E-Bikes. Aus diesem Grund sind mögliche Standorte für die Einrichtung von Ladestationen (z.B. am Bahnhof und in Marktnähe) zu beachten.

Schulwege:

Für die Schülerschaft soll gesondert eine sichere Radfahrroute bspw. über die Parkstraße und die Kirchstraße untersucht werden. Diskutiert wurde die Sicherung der Schulwege. Geprüft werden soll eine Umwidmung der Schulstraße in eine Fahrradstraße. Die sichere Zubringung für Rad fahrende Schülerinnen und Schüler zum Gymnasium sind ebenfalls zu prüfen (Bsp. Fischstraße).

Ergänzungen bei der Zusammenfassung:

Beachtet werden muss die Wegeführung für Radfahrer bei einer Erschließung der Blumenstraße. Grundsätzlich sollen neue Wege in der Innenstadt für Radnutzung geprüft werden.

