

BAUSTELLE SONTHOFEN

—

Dialog
Stadt-
entwicklung

Stadtgespräch04 – Wie wird Sonthofen Radstadt?
Podiumsdiskussion
Haus Oberallgäu, 25. Oktober 2018
Themen und Inhalte der Diskussion
Berichterstatter: Norbert Gütlein
Dauer: 19:00 bis ca. 20:30 Uhr

Teilnehmer

Anette Becker, Frankfurt am Main, Deutsches Architekturmuseum, Kuratorin der Ausstellung „Fahr Rad!“

Johannes Buhl, Sonthofen, Baureferat, zuständig für das Projekt Radstadt Sonthofen

Uli Gloger, Sonthofen, als Bürger aktiv im Netzwerk „fahrRAD“

Dorothee Hock, Frankfurt am Main, Landschaftsarchitektin, Mitglied im Gestaltungsbeirat Sonthofen

Moderation

Katja Voigt, Sonthofen, Journalistin

Die Moderatorin begrüßt die knapp 100 Besucher der Veranstaltung. Auf die Frage, wer denn heute mit dem Fahrrad gekommen sei, gibt etwas mehr als die Hälfte der Zuhörer das Handzeichen. Weniger als die Hälfte zeigt an, mit dem Auto angereist zu sein, die Differenz dürften die Fußgänger ausmachen. Frau Voigt umreißt das Thema und macht klar, dass es heute nicht um touristische Projekte, z.B. Mountainbike-Routen gehe und auch nicht um konkrete Einzelfragen, wie Gefahrstellen oder das generelle Verhalten von Radfahrern oder anderen Verkehrsteilnehmern.

Katja Voigt begrüßt den 1. Vorsitzenden des Vereins Baustelle Sonthofen, Philip Sodeur. Auf ihre Bitte hin betritt er die Bühne und stellt den Verein und dessen Anliegen und Projekte vor.

Die Moderatorin stellt die Teilnehmer auf dem Podium vor und beginnt mit einer Eingangsfrage zu ihren persönlichen Erfahrungen mit dem Thema bzw. ihrer Motivation, ein Projekt wie die Radstadt anzugehen.

Frau Becker spricht von unterschiedlichen persönlichen Erfahrungen in Frankfurt am Main, wo eine eher schwierige Situation für Radfahrer herrsche und der Stadt Bremen, wo sie eine wesentlich bessere Lage vorgefunden habe. Ein wichtiges Kriterium sei, wie sicher und wie wohl man sich als Radfahrer im Straßenverkehr fühle. Auf die Frage, was eine Stadt zur Radstadt macht: Wenn Städte als Fahrradraum wahr genommen werden, dann ist diese Stadt eine Radstadt. Den Grad der Nutzung könne man anhand des sog. Modal Split feststellen. Eine Stadt wie Groningen weise einen Wert von ca. 60% auf. Ein weiteres positives Beispiel sei Kopenhagen. In diesen Städten sei die Nutzung als Fahrradraum deutlich erkennbar.

Dorothee Hock gibt an, sie sei als bekennende Nicht-Radfahrerin in Kopenhagen „umerzogen“ worden. Als Busfahrerin sei sie auf die Radfahrer und deren Beweglichkeit neidisch gewesen. Der Umstieg auf das Fahrrad hätte ihr eine andere Wahrnehmung der

Stadt, neue Freiheiten und mehr Beweglichkeit ermöglicht, sie habe sogar spontane Umwege eingeschlagen, um immer neue Straßenzüge zu entdecken.

Uli Gloger antwortet auf die Frage, mit welcher Schulnote er die Radstadt Sonthofen bewerten würde, dass er heute noch eine Drei geben würde, während bei der Umsetzung der derzeitigen Pläne eine Eins bis Zwei erreichbar sei.

Auf „warum Radstadt?“ verweist Johannes Buhl auf das Ziel der Steigerung der Lebensqualität in der Stadt, die Verringerung der Verkehrsdichte und der Parkplatznot. Ein zusätzliches Motiv sei deren touristische Positionierung, Luftqualität und Sportlichkeit „wenn der Schnee ausgeht“. In Sonthofen herrsche kein akuter Verkehrsnotstand, trotzdem würde eine Intensivierung und Verbesserung des Radverkehrs helfen, die vorhandenen Probleme, nicht zuletzt auch die mit dem ruhenden Verkehr, zu lindern.

In der Folge stellt Katja Voigt reihum Fragen an die Teilnehmer auf dem Podium.

Auf die Frage nach den Motiven der von ihr kuratierten Ausstellung in Frankfurt gibt Anette Becker an, die Ausstellung wäre nicht speziell dem Fahrrad als Verkehrsmittel gewidmet gewesen, sondern dessen Rolle als Indikator für eine lebenswerte Stadt. Ziel sei eine ganzheitliche Betrachtung, die positive Beeinflussung von Stadt- und Landschaftsplanung, das Erzielen einer gewissen „Aufgeräumtheit“. Sie habe die Erkenntnis gewonnen, dass man, wenn man mit dem Fahrrad ordentlich durchkäme, eine Stadt auch für andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls gut nutzbar sei (Radfahrer als „Seismograph“). „Wenn die Radwege in Ordnung sind, dann ist auch das Umfeld geordnet worden“. Auf die Zusatzfrage, was Sonthofen denn nun davon lernen könne, antwortete sie, die Situation in Sonthofen sei „eigentlich schon prima“. Trotzdem bestehe die Möglichkeit, zu lernen, wie man sich weiterentwickeln und das Konzept weiterspinnen könne. Ein gutes Beispiel sei Groningen, wo man das Konzept schon in den 1970er Jahren entwickelt habe. Sie betonte, derartige Pläne seien nicht gegen die Autos gerichtet, wobei sie einräumt, dass die PKW-Dichte in ihrer Heimatstadt Frankfurt aufgrund der vielen Einpendler zu hoch sei. Wichtig sei ein guter Mobilitäts-Mix aus Bahn, Bus, Rad und Autos.

Dorothee Hock, gefragt nach einer Stadt mit ähnlichen Problemen und Lösungsansätzen wie Sonthofen, konnte kein vergleichbares Paradebeispiel nennen. Sie betont aber, Sonthofen solle selbstbewusst an die Aufgabe herangehen. Auch sie plädiert dafür, nicht ein Verkehrsmittel zur ultimativen Lösung zu erklären, sondern einen Mix – mobile split - anzustreben. Der Verkehr in die weiter entfernt oder höher gelegenen Ortsteile müsse gewährleistet sein. Wichtig sei es weiterhin, die Infrastruktur für die Fußgänger, die sich gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern mit einer deutlich geringeren Geschwindigkeit bewegten, mitzudenken. Ihr Plädoyer begründet sie mit der guten fußläufigen Erreichbarkeit vieler Einrichtungen in Sonthofen.

„Wird es ein entsprechendes Zusammenspiel der verschiedenen Disziplinen geben“, lautete daraufhin die nächste Frage an Johannes Buhl. Da die Verwaltung in Sonthofen ein „kleines Team“ sei und die Aufgaben dadurch auf nur wenige Schultern lägen, sei ein solches Projekt einfacher anzugehen, schließlich sei die Kommunikation unter den Projektbeteiligten und deren Kontakt mit den Stadtplanern einfacher zu gestalten.

Uli Gloger, nach seinem Mobilitätsverhalten befragt, gibt an, er fahre durchaus auch mit dem Auto, aber nie ins Zentrum. Viele Wege in Sonthofen seien zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen. Das Zentrum solle man möglichst autofrei halten.

Zur Frage der Rolle der Gestaltung verweist Frau Hock auf die Kernfragen „wo ist es schön?“ und „fühle ich mich sicher?“. Ein Radwegenetz dürfe kein Hindernisparcours sein oder zu messbaren Umwegen zwingen, es dürfe keinesfalls unbequem sein. In Abwandlung der Aussage „mehr Straßen schaffen mehr Autos“ weist sie darauf hin, dass mehr Parkplätze auch mehr ruhenden Verkehr erzeugen würden. Umgekehrt erhalte der, der mehr gute Radwege ohne Hindernisse anbiete, auch mehr Nutzer dieser Infrastruktur. Besonders schöne Wege, wie z.B. Uferwege, würden gut angenommen und ihre Nutzung würde mit der Zeit als selbstverständlich erachtet. Die wichtigsten Grundsätze seien einerseits eine gute Vernetzung und andererseits die Umsetzung ohne erhobenen Zeigefinger. Grundlage für letzteres sei eine vernünftige Gliederung, die ohne intensive Beschilderung auskommt und eine einfache Lenkung, die intuitiv erfasst werden kann.

Dieser Aspekt ist auch Johannes Buhl wichtig, befragt nach der Stellung des öffentlichen Raums. Auch er bestätigt die Bedeutung der intuitiven Leitung, beispielsweise durch farbige Gestaltung der Verkehrsflächen. Die Anwohner müssten mit den getroffenen Maßnahmen einverstanden sein, gibt er zu bedenken. Dabei sei die Innenstadt der sensibelste Bereich. Schönheit sei teuer. Es würden durchgehende Wege angestrebt (Nord – Süd- und Ost – West-Achsen), der Radfahrer solle nicht gezwungen sein, Pfadfinder zu spielen. Da das Konzept nicht kurzfristig umsetzbar sei, wolle man zunächst Schwachstellen beseitigen, aufräumen und Fehler der Vergangenheit aufarbeiten. Ein besonderes Augenmerk hätten die Schulwege, die durchgängig auf 1,50 m verbreitert werden sollen. Den zahlreichen Schülerinnen und Schülern käme dabei die Rolle als „Testfahrer“ zu.

„Wie lassen die Menschen denn ihr Auto lieber stehen?“ wird Frau Becker gefragt. Der Schlüsselbegriff sei Bequemlichkeit, lautet die Antwort, mit Vernunft klappe es nicht. Sie verweist auf das Beispiel alter italienischer Städte, die für Fußgänger häufig einladender seien, als z.B. deutsche Städte. Insofern sei auch ein Mentalitätswandel nötig. Radverkehr muss kultiviert werden. Voraussetzung sei aber die Schaffung einer funktionierenden Rad-Infrastruktur, das Vorhandensein der Wege und ein guter öffentlicher Personennahverkehr, um die Pendlerströme zu handhaben.

Johannes Buhl sieht die Diskussionslage ähnlich wie seinerzeit bei der Einführung der Fußgängerzonen, als er danach gefragt wird, wie man mit den Ängsten der Autofahrer umgehen solle. Damals hätten auch viele die Veränderung als utopisch und nicht machbar eingeschätzt, dies sei aber nicht eingetreten. Eine intensive Diskussion im Vorfeld sei immer normal. Konkret sieht er die Konkurrenzsituation als nicht zu gravierend an. Da die Straßen in Sonthofen recht breit seien, bestehe kein generelles Problem der Umverteilung. Aktuell gehe man in kleinen Schritten vor, entferne den einen oder anderen Parkplatz oder verlangsamen in Teilbereichen den Verkehr im Sinne eines Probetriebs. Ganz ohne Schmerzen ginge es natürlich nicht, es sei immer ein „Push“ und „Pull“. Als Beispiel für die Umgestaltung der Innenstadt hin zu „autofrei“ verweist er auf die Planungen in der Marktstraße. Hier sei ein sog. „Shared Space“ vorgesehen, wodurch sich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit völlig anderer Gestaltung als heute ergeben würde. Die Geschwindigkeit der PKW würde sich zukünftig im Bereich der Schrittgeschwindigkeit

bewegen. Es gäbe aber bereits jetzt Kritik an diesem Konzept, z.B. auch wegen fehlender Parkplätze.

Uli Gloger denkt primär an ein „Umdenken im Kopf“. Er appelliert ans Gewissen und das Gesundheits- und Umweltbewusstsein derer, die nicht aufs Fahrrad umsteigen wollen. Für ihn ist Eigenverantwortung wichtig, d.h. man solle, wenn immer möglich, sein Auto stehen lassen und Spaß an der Fortbewegung mit dem Rad haben.

Die weiteren Fragen drehen sich um das Netzwerk „fahrRAD“, dessen Vorsitzender Johannes Buhl ist. Nach dessen Auskunft ist das Netzwerk generell offen, jeder könne seine Meinung sagen. Aktuell bestehe es aus einem harten Kern von ca. 10 – 15 Leuten. Wer mitmachen wolle, solle sich bei Johannes Buhl melden. Bei der Teilnahme müsse jedoch eine gewisse Kontinuität gewährleistet sein. Innerhalb des Projekts Radstadt nehme das Netzwerk in der Hierarchie die oberste Stellung ein, da keine Maßnahme ohne dessen Beteiligung verwirklicht würde. Ein Beispiel für einen positiv umgesetzten Vorschlag des Netzwerks sei der neu eingeführte verbindliche Sicherheitsabstand von 1,5 m zu Radfahrern.

Ein weiterer Fragenkomplex dreht sich um die Bürgerbeteiligung an geplanten Maßnahmen. Von Frau Becker wurden sehr unterschiedliche Vorgehensweisen erwähnt. New York City habe ohne jede Vorwarnung Baumaßnahmen umgesetzt, die hinterher sehr gut angenommen worden seien. Auch Groningen habe Veränderungen ohne Bürgerbeteiligung erfolgreich vorgenommen. In Frankfurt am Main ist laut Frau Becker die Politik hinter dem Bürgerwillen zurück, die Stadt reagiere sehr vorsichtig und zögerlich auf Initiativen der Bürger. Ein weiteres Beispiel, dass die Bürger oft schneller als die Politik seien, wurde aus Wuppertal berichtet, wo die Revitalisierung einer alten Bahntrasse als Initiative der Bürger vorangetrieben wurde. Ein Beirat wie in Sonthofen wurde als „gute Idee“ bezeichnet.

Auf die konkrete Frage, wie gut das Konzept Radstadt in der Bevölkerung in Sonthofen angekommen sei, antwortet Johannes Buhl, dass hier die Verwaltung schneller als die Bürger gewesen sei, außerdem habe die Stadt ein gutes Marketing betrieben, begünstigt dadurch, dass saubere Luft in den Städten ein positiv besetztes Thema sei. „Mit Radstadt kann der Bürger mehr anfangen als z.B. mit einem Abwasserkanal“. Mittlerweile habe man Fördermittel des Bundes für die weitere Bearbeitung bekommen. Generell gelte in Sonthofen die Maxime, dass die Bürger der betroffenen Straßenzüge mit den getroffenen Maßnahmen einverstanden sein müssen.

Die erste Bürgerfrage zielt dann auch genau auf dieses Thema am Beispiel des geplanten Umbaus der Schillerstraße. Der Fragesteller will wissen, wie man mit den vielen Querungen umzugehen gedenke, eine weitere Frage betrifft die Finanzierung.

Johannes Buhl verweist auf die Umsetzung als gebaute Trasse, ersichtlich in den aktuellen Plänen, die eine Vorrangregelung für Radfahrer vorsehe. Vorplanung und Entwurfsplanung habe man über Fördermittel zum Teil abgedeckt, zur Entwurfsplanung sei der Bescheid im August ergangen (50%). Die Förderung betrage generell ca. 40 ... 50%. Die Kosten einer Radstadt (für Städte, die in dieses Thema einsteigen) würden generell auf ca. 6 ... 9 € pro Einwohner geschätzt. Das Anlegen einer Fahrradstraße sperre Autos nicht generell aus. Parken und Winterdienst würden in Gesprächen mit den Anwohnern geklärt. Nach dem Förderbescheid habe die Entwurfsplanung begonnen, der Termin im Bauausschuss sei für

den 18. Dezember geplant. Nach Klärung aller Fragen und einem positiven Beschluss könne man die Ausführungsplanung und anschließend die Ausschreibung vornehmen. Insgesamt sei mit einer Projektdauer bis 2021 zu rechnen. Bezüglich der Gestaltung strebe man in Deutschland einheitliche Standards an, z.B. einen roten Fahrbahnbelag für die Radwege.

Ein Bürger sieht bei den am Straßenrand markierten Radfahrstreifen generell ein hohes Unfallrisiko durch aufgehende Autotüren. Die Teilnehmer auf dem Podium teilen diese Einschätzung. Frau Hock bedauert, dass in Frankfurt und Darmstadt die Verantwortlichen erst tätig werden, wenn es einen Unfall gegeben habe. Baulich getrennte Radwege seien generell die bessere Lösung, auch wenn die Markierung wegen der schnellen Umsetzbarkeit ein gutes Instrument sei. Wegen der langen Projektlaufzeiten sei es nicht möglich, den Hebel in Richtung einer funktionierenden Radstadt einfach umzulegen.

Gabriele Sodeur bemängelt die rote Radweg-Markierung in der Schillerstraße, die im Bereich der Traube-Kreuzung auf die linke Fahrbahnseite und dort zu Unsicherheit und gefährlichen Situationen führe. Johannes Buhl kennt diesen Problembereich, der erst mit dem finalen Umbau der Traube-Kreuzung aufgelöst werden könne. Die Grüntenstraße solle in diesem Bereich zur Sackgasse werden, eine neue Radfahrer-Ampel sei geplant. Konkret gebe es noch verschiedene Überlegungen, die zurzeit erörtert würden. Er meint, dass sicher ein Kompromiss gefunden wird und zitiert einschränkend Bürgermeister Wilhelm „wenn man einen Kompromiss findet, dann sind am Ende alle unzufrieden.“

Ein Fragesteller möchte wissen, was denn am einfachsten, ohne nennenswerte Widerstände umsetzbar wäre. Laut Johannes Buhl habe auch das Netzwerk fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) derartige Maßnahmen vorgeschlagen, ebenso wie die Beseitigung von Schwachstellen. Im Fokus stehe aber ein eigenständig gebauter Radweg (Schillerstraße) als Leuchtturmprojekt, ebenso wie der Radnetzplan, der mit den von den Bürgern vorgebrachten Änderungsvorschlägen jetzt vom Bauausschuss gebilligt worden sei. Dieser Plan stelle jedoch keinen Masterplan dar, sondern diene als eine Art Schablone für das weitere Vorgehen.

Eine Bürgerin fragt, warum man nicht radikalere Lösungen anstrebe. Sie könne sich vorstellen, dass man nicht nur die Bequemlichkeit des Radverkehrs fördern, sondern auch die „Unbequemlichkeit“ für den Autoverkehr erhöhen könne. In Einzelfällen möge die Verwaltung ruhig beherrscher vorgehen und radikale Lösungen „über Nacht“ wie in New York und Groningen einfach mal einführen, da man dabei schneller sei und nicht bei Minimallösungen lande.

Auf dem Podium kann man sich ein solches Vorgehen als Kompromiss im Sinne einer zeitlich begrenzten Probephase für eine Sperrung oder Beschränkung vorstellen. In Frankfurt am Main sei beispielsweise die Sperrung der nördlichen Mainuferstraße für den Autoverkehr in diesem Sinne ausprobiert worden („man soll sich etwas trauen“).

Gabriele Sodeur fragt, was sich abgesehen von den Radwegemarkierungen sonst ändern muss. Sie denkt am für sie positiven Beispiel von Freiburg im Breisgau an einen Fahrradbahnhof. Für Uli Gloger gehört ein Fahrradbahnhof unbedingt dazu. Dorothee Hock hat im letzten Entwurf für das Mobilitätszentrum am Bahnhof großzügig dimensionierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entdeckt. Sie fordert diese jedoch nicht nur am Bahnhof

ein, sondern auch an weiteren Punkten, kombiniert auch mit weiteren Services z.B. der Bereitstellung von Luftpumpen.

Als Bewohnerin der Südstadt regt Frau Speiser den Ausbau der Freibadstraße als Radstraße an. Diese sei ausreichend breit und stelle gegenüber dem Illerdamm mit seinem Splitbelag den bequemen Zugang zur Stadt für Schüler, Bewohner von Altstädten oder Anwohner auf dem Weg zum Einkaufen dar.

Silke Holzner sieht am Ende des von Altstädten kommenden Radwegs am Wonnemar eine Gefahrenstelle, da das Ende des Radwegs und die Kreuzung mit dem fließenden Verkehr vor allem für ortsunkundige Radfahrer nicht erkennbar seien. Außerdem bemängelt sie die gefährlichen Schlaglöcher bei den Auffahrten auf den Illerdamm. Zu Letzterem bemerkt Johannes Buhl, dass die Stadt Sonthofen Schlaglöcher in ihrem Zuständigkeitsbereich ständig ausbessere. Der Illerdamm liege jedoch in der Verantwortung des Wasserwirtschaftsamtes. Die Stadt sei im Dialog mit dieser Behörde, es sei aber durchaus hilfreich, wenn sich Bürger mit derartigen Beobachtungen auch einmal direkt an das Wasserwirtschaftsamt wenden würden.

Hans-Georg Mors kritisiert, dass beim Neubau von Häusern Stellflächen für PKW, nicht jedoch für Fahrräder geschaffen werden müssten. Insbesondere solle die Stadt von Bauherren die Schaffung von gut erreichbaren und überdachten Fahrradabstellplätzen einfordern, da bereits das umständliche Herauswuchten eines Fahrrads aus einem privaten Keller ein wesentlicher Hinderungsgrund sei, die Fahrt überhaupt mit dem Rad anzutreten. Laut Johannes Buhl war die entsprechende Überarbeitung der Stellplatzsatzung eine der „Hausaufgaben“, die die AGFK der Stadt Sonthofen gestellt habe. Für Dorothee Hock ist die Stellplatzsatzung sogar entscheidend für die Bebaubarkeit eines Grundstücks. In der Innenstadt von Sonthofen seien die Anforderungen an zu schaffende Stellplätze im Vergleich immer noch sehr hoch. Sie regt an, in der Kernstadt Erleichterungen bei PKW-Stellplätzen durch die Bereitstellung von Fahrradabstellflächen zu ermöglichen. Uli Gloger sieht eine Zielgröße von 40 Fahrradabstellplätzen für 20 Wohneinheiten. Nach seinen Beobachtungen nütze das aber in der Praxis wenig, da häufig die Hälfte der Stellplätze durch defekte Räder dauerhaft blockiert sei. Insofern erfordere es auch ein Umdenken bei den Bewohnern.

Uli Schaich wünscht sich eine Einstellmöglichkeit für Transporträder und E-Bikes zur Überwinterung. Sie denkt dabei an eine Teilfläche in der Marktanger-Tiefgarage. Johannes Buhl hält dies für eine gute Idee, die geprüft werden solle. Er erinnert daran, dass auch ein Lastenrad-Sharing von der Stadt angeregt worden sei.

Am Schluss stellt die Moderatorin die finale Frage an Johannes Buhl, wann wir denn alle zur feierlichen Einweihung der Radstadt Sonthofen wieder zusammenkämen. Unter dem Gelächter der Zuhörer sagt dieser darauf, die Stadt sei zwar im Augenblick vor dem Terminplan, nach Abschluss aller Maßnahmen würden wir uns aber erst in etwa 15 Jahren wiedersehen.

Die Veranstaltung wird daraufhin offiziell beendet. Es ergeben sich noch zahlreiche Diskussionen in kleineren Gruppen im Saal und im Foyer.