

Fußverkehrs-Workshop in Erlangen

- Schwerpunkt Stadtteil Büchenbach -

Wo stehen wir und wo wollen wir hin?



Erlangen, den 17. Juli 2019

Moderation: Patrick Riskowsky M.Sc. Stadt- und Regionalplanung
Bertram Weisshaar Dipl.-Ing. Landschaftsplanung

Dieser Workshop fand im Rahmen des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ statt. Weitere Informationen zu dem Projekt und alle Ergebnisse zu den Aktivitäten in Erlangen gibt es unter www.fussverkehrsstrategie.de.

Veranstalter:



www.erlangen.de



www.fuss-ev.de

Das Projekt wird gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

www.bmu.de



www.umweltbundesamt.de

I. EINLEITUNG

Im Rahmen der Projektaktivitäten zur Förderung des Fußverkehrs fand in der Modellstadt Erlangen ein Fußverkehrsstrategie-Workshop statt unter der Fragestellung „Wo stehen wir und wo wollen wir hin?“ (17.07.2019, 17 – 20 Uhr), welcher von der Stadtverwaltung Erlangen und dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. ausgerichtet wurde. Der Schwerpunkt lag hierbei auf dem Stadtteil Büchenbach im Westen Erlangens und den Themen Fußwegenetz und Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (Bus) und weiteren alternativen Verkehrsarten. Zudem wurden die Teilnehmenden gebeten, Orte in Erlangen zu nennen, an welchen man gerne zu Fuß geht oder auch Situationen zu benennen, in welchen noch Herausforderungen und Barrieren für den Fußverkehr bestehen.

Der Workshop fand im Rahmen des Projektes „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ statt. Ziel dieses Projekts ist es, notwendige Grundlagen für eine strategische Förderung des Fußverkehrs auf kommunaler Ebene zu identifizieren und den vom FUSS e.V. herausgebrachten Leitfaden für kommunale Fußverkehrsstrategien in der Umsetzung zu evaluieren. Dabei wird insgesamt mit den sieben Modellstädten Coesfeld, Halle (Saale), Neustrelitz, Göttingen, Mainz, Erlangen und Frankfurt (Oder) gearbeitet. Das Projekt wird vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. durchgeführt sowie vom Umweltbundesamt und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

II. WORKSHOP-KONZEPT & ABLAUF

Ziel des Workshops war es, verschiedenste Akteure aus Stadt (und Umland) an einen Tisch zu bringen, um sich über das Thema der zielgerichteten Förderung des Fußverkehrs im Sinne einer Fußverkehrsstrategie in der Modellstadt in einen Austausch zu treten. Die in den Arbeitsschritten besprochenen Themen und erarbeiteten Ergebnisse können nun zusammen mit den Ergebnissen aus den Fußverkehrs-Checks als Grundlage für ein *strategisches Leitbild für die Fußverkehrsförderung* in der Kommune dienen.

Teilnehmende: Ergänzend zu interessierten Bürgern sollten bei einem derartigen Workshop stets auch mehrere Mitarbeiter/innen aus den verschiedensten Abteilungen der Stadtverwaltung (Stadtplanung/-entwicklung, Verkehrsplanung/-entwicklung, Tiefbau, Umwelt usw.), Beauftragte der Stadt (z.B. für Rad- und Fußverkehr, Mobilität, Schulwege, Barrierefreiheit), der/die Oberbürgermeister/in, aber auch Vertreter /innen von Interessenverbänden oder Vereinen sowie von weiteren Institutionen (Polizei/ Ordnungsamt, Verkehrswacht, Verkehrsgesellschaften, IHK usw.) mitwirken.

Das **Workshop-Konzept** wurde speziell auf die Situation im Stadtteil Büchenbach ausgerichtet. Zum Kennenlernen des Stadtteils wurde eingangs ein einstündiger Spaziergang mit den Teilnehmenden durchgeführt und einige fußverkehrsrelevante Themen angesprochen. Anschließend fand der Workshop-Teil in einer lokalen öffentlichen Einrichtung (Mönau-Schule) statt. Neben einem allgemeinen Teil (Arbeitsphase I) mit zwei Arbeitsschritten gab es zusätzlich einen themenspezifischen Teil (Arbeitsphase II), bei dem die Teilnehmenden in Kleingruppen mithilfe einer Arbeitsanleitung zu je einem Fußverkehrsthema zusammenarbeiteten. Als Materialien bekam jede Gruppe grüne und rote Karteikärtchen, grüne und rote Klebepunkte, Stadtkarten als großformatige Pläne sowie diverse Stifte zur Verfügung gestellt.

III. STADTEIL-SPAZIERGANG



Kartengrundlage: OpenStreetMap, www.openstreetmap.de/karte.html

Treffpunkt für den einleitenden Stadtteilspaziergang war die Bushaltestelle „Odenwaldallee“ im Ortsteil Büchenbach-Nord. An dem Spaziergang beteiligten sich insgesamt 11 Personen aus Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft. Die Teilnehmenden sollten dadurch das Quartier einmal aus der Sicht des Fußgängers kennenlernen. Sie wurden an ausgewählten Stellen auf dem etwa 1,5 km-langen Weg zu ihren Wahrnehmungen aus der Sicht eines Fußgängers von FUSS e.V. befragt. Dabei sollte die jeweilige Situation als eher gut (+) oder eher schlecht (-) eingeschätzt und die jeweilige Entscheidung begründet werden. Die wesentlichen Punkte wurden anschließend herausgestellt und diskutiert.

Im Folgenden werden einige der besprochenen Aspekte ausgeführt:

#1 Bushaltestelle Odenwaldallee

Die Bushaltestelle in der Odenwaldallee wurde von den Teilnehmenden durchweg als eher positiv bewertet (10 + / 0 - / 1 Enthaltung). Begründung: Es gibt ein Wartehäuschen mit einer Sitzbank und einem Mülleimer. Kritisiert wurde dagegen, dass der Radweg zwischen Bordsteinkante und Wartehäuschen entlang führt und aus dem Bus aussteigende Fahrgäste direkt auf den Radweg treten, was unter Umständen zu einer Gefährdung der Fahrgäste und Radfahrenden führt.



Diese Situation sei typisch für viele Haltestellen in Erlangen, wurde von mehreren Teilnehmern konstatiert. „Und wenn ich nun hier als Fußgänger den Mülleimer benutze, stehe ich zwangsläufig auf dem Radweg“, war ein weiterer Einwurf. Hinterfragt wurde im Zuge des festgestellten Platzmangels auf dem Gehweg, ob es tatsächlich zwei Fahrspuren je Richtung braucht – durch Wegnahme einer Fahrspur würde ein breiterer Gehweg möglich, mit mehr Platz auch für wartenden Fahrgäste. Ein anderer Vorschlag plädierte dafür, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen.

#2 Würzburger Ring

Der Würzburger Ring stellt eine ringförmige Erschließungsstraße für die dortigen Wohnhochhäuser dar. Im nördlichen Bereich endet der Gehweg abrupt an Kfz-Stellplätzen (Senkrechtparken). Die Gruppe musste den Weg daher vorsichtig auf der Fahrbahn fortsetzen bis zur querenden Nord-Süd-Fußwegeverbindung. „Hier zeigt sich, was Lücken im Fußwegenetz bedeuten“, kommentierte Bertram Weisshaar (FUSS e.V.) diese Situation. An der Querungsstelle angekommen, wurden die Bewertungen der Teilnehmenden abgefragt: zwei Personen sahen die Situation



eher positiv, fünf eher negativ und der Rest der Gruppe enthielt sich. Positiv herausgestellt wurde, dass das „Drängelgitter“ den Radverkehr bremst, welcher aufgrund der Topografie zum Schnellfahren tendiere. Kritisiert wurde die Vorrangregelung zugunsten des Kfz-Verkehrs. Als Idee wurde ein Zebrastreifen mit paralleler Vorfahrt-Regelung für den Radverkehr vorgeschlagen. FUSS e.V. bemängelte außerdem die schlechte Einsehbarkeit der Kreuzungssituation aufgrund des hohen Heckenbewuchses auf der Nordseite und empfahl einen Rückschnitt, damit auch Kinder besser sehen als auch gesehen werden können.

#3 Bamberger Straße (Querung an der Steigerwaldallee)

Die Querung an der Steigerwaldallee wird von allen Teilnehmenden als eher negativ bewertet. Die Lichtsignalanlage liegt nicht nur auf der wichtigen Nord-Süd-Wegerelation, sondern zugleich auf einem Schulweg. Wenige Meter davon entfernt befindet sich eine Bushaltestelle, an der viele Schüler der anliegenden Mönau-Schule aus- und einsteigen. Die Teilnehmenden kritisieren die Kürze der Grünphase für Fußgänger und hielten einen Zebrastreifen für praktikabler und sicherer, um Gefährdungen durch „Rotläufer“ an der Ampel auszuschließen.



Darüber hinaus wurde angemerkt, dass ein Blindenleitsystem fehlt. Zur weiteren Absicherung der Querungsstelle wurden von den Teilnehmenden Piktogramme auf der Fahrbahn vorgeschlagen.

#4 Büchenbacher Anlage

Die Büchenbacher Anlage ist als Fußgängerzone ausgewiesen und stellt eine wichtige Ost-West-Wegerelation in Büchenbach dar. Die meisten Teilnehmenden beurteilten diesen Ort als eher positiv (9 + / 0 - / 2 Enthaltungen). Hier seien tagsüber vor allem viele Kinder und Familien unterwegs, Jugendliche würden die Nischen als Treffpunkte nutzen. Von Teilnehmenden wurde kritisiert, dass vermehrt Autofahrer die Büchenbacher Anlage regelwidrig befahren und auch dort parken würden.



Darüber hinaus mangle es an Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten. Vorgeschlagen wurde, das Konzept der „netten Toilette“ (öffentliche Einrichtungen, die ihre Toiletten kostenfrei zur Nutzung zur Verfügung stellen) auf diesen Bereich auszuweiten. Des Weiteren beklagten die Teilnehmenden, dass es kein Fußgängerleitsystem gibt, da die weiterführende Wegeführung (über Bamberger Straße) am östlichen Ende der Büchenbacher Anlage für Nicht-Ortskundige nicht klar ersichtlich ist.

IV. ARBEITSPHASEN:

Arbeitsphase I:

Schritt 1: Das Fundament betrachten (grüne Kärtchen)

Arbeitsauftrag: „Der Blick in die Gegenwart: Was funktioniert bereits gut? Überlegen Sie, wo man in Ihrer Kommune gut zu Fuß gehen kann! Welche Positivbeispiele an umgesetzten Maßnahmen gibt es? In welchen Bereichen funktioniert die Fußverkehrsförderung schon gut?“

Bitte verorten Sie die Orte in der Karte (grüne Klebepunkte).

Schritt 2: Die Herausforderungen identifizieren (violette Kärtchen)

Arbeitsauftrag: „Welche Hemmnisse gibt es, die Menschen in Ihrer Kommune davon abhalten, zu Fuß zu gehen? Welches sind die Hürden, die eine strategische Fußverkehrsförderung behindern? Welche Herausforderungen würden Sie priorisieren?“

Bitte verorten Sie die Orte in der Karte (rote Klebepunkte).

Arbeitsphase II:

Die Teilnehmenden werden in zwei Arbeitsgruppen aufgeteilt. Der Fokus wird nun auf den Stadtteil Büchenbach gerichtet. Gruppe 1 beschäftigt sich anhand von kleinen Arbeitsaufträgen mit dem Fußwegenetz, Gruppe 2 mit den Bedingungen für die Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem ÖPNV und weiteren Verkehrsarten.

V. AUSWERTUNG DER ERGEBNISSE

Insgesamt haben 12 Personen aus der Stadtverwaltung und der örtlichen Zivilgesellschaft an dem Workshop teilgenommen. Die Teilnehmenden zeigten sich von Beginn an interessiert und motiviert. Sie fanden schnell den Einstieg in die Thematik und tendierten stark zu Detaildiskussionen, die aufgrund der Kürze der Zeit nicht weiter ausgeführt werden konnten.

Ergebnisse zu Arbeitsphase I:

Beim Schreiben von Karteikärtchen zu Positivbeispielen und Herausforderungen in der Fußverkehrsförderung von Erlangen sowie beim Kleben der roten und grünen Punkte zur Markierung von positiven und negativen Fußwegen hielten sich die Teilnehmenden zunächst zurück. Es wurden dabei deutlich mehr Herausforderungen benannt. Aus zeitlichen Gründen wurde der erste Teil recht kurz gehalten.

Folgende Anmerkungen wurden auf Kärtchen geschrieben:



Fundament	Getrennter Fuß- und Radverkehr
	Kanal
Herausforderungen	zu kleine Überdachung Haltestelle Diakonisches Zentrum
	zu wenig Sitzmöglichkeiten
	Haltestelle Diakonisches Zentrum: Radspur vor Haltestelle; Mülleimer vorhanden?
	bessere Durchsagen zu Umleitungen in Bussen; Aushänge deutlicher; einfache Straße
	fehlender Schatten am Holzweg
	fehlende öffentliche Toiletten zwischen Rudeltplatz und Büchenbacher Anlage und auf dem Platz
	viele Bänke fehlen im gesamten Stadtgebiet und am Wiesengrund
	AWO Kreisel Büchenbach: Problem Parken; Planung ist in Arbeit
	Ampeln ohne Vibration/ Signal für Sehbehinderte
	Verbindung Würzburger Ring → Büchenbacher Anlage zu dunkel, holpriger Belag
	Großparkplatz als Verkehrsknotenpunkt → Fußverkehr darf die Innenstadt-Achse benutzen!
	E-Shuttles (kleine) für Fußgänger in der neuen Fußgängerzone (Martin-Luther-Platz → Neuer Markt) + Parkplatz West → Kliniken
	Bahnhofsvorplatz mit weniger Fahrrädern → dringend große Fahrradparkhäuser nötig!
	Bahnhofsvorplatz braucht mindestens 2 Querungshilfen für Fußgänger
	Kreuzungen am Holzweg sind Gefahrenstellen
	Fußgängerzone vom Martin-Luther-Platz bis zum Neuen Markt! = Rettung und Belebung der Altstadt
	Schiffstr. = die schönste Straße in Erlangen – Fußgängerzone!
mehr Bänke am Wiesengrund in Richtung Minigolfplatz	
Mehr Sitzgelegenheiten entlang der Gehwege!	
Getrennte Geh- und Fahrradwege	

Nach Themen sortiert ergibt sich folgendes Bild:

Platz	Nennungen	Themenbereich
1	8	Infrastruktur
2	4	Sitzmöglichkeiten
3	3	Aufenthaltsqualität / Atmosphäre
4	2	Verkehrssicherheit
	2	Gestaltung
	2	Barrierefreiheit

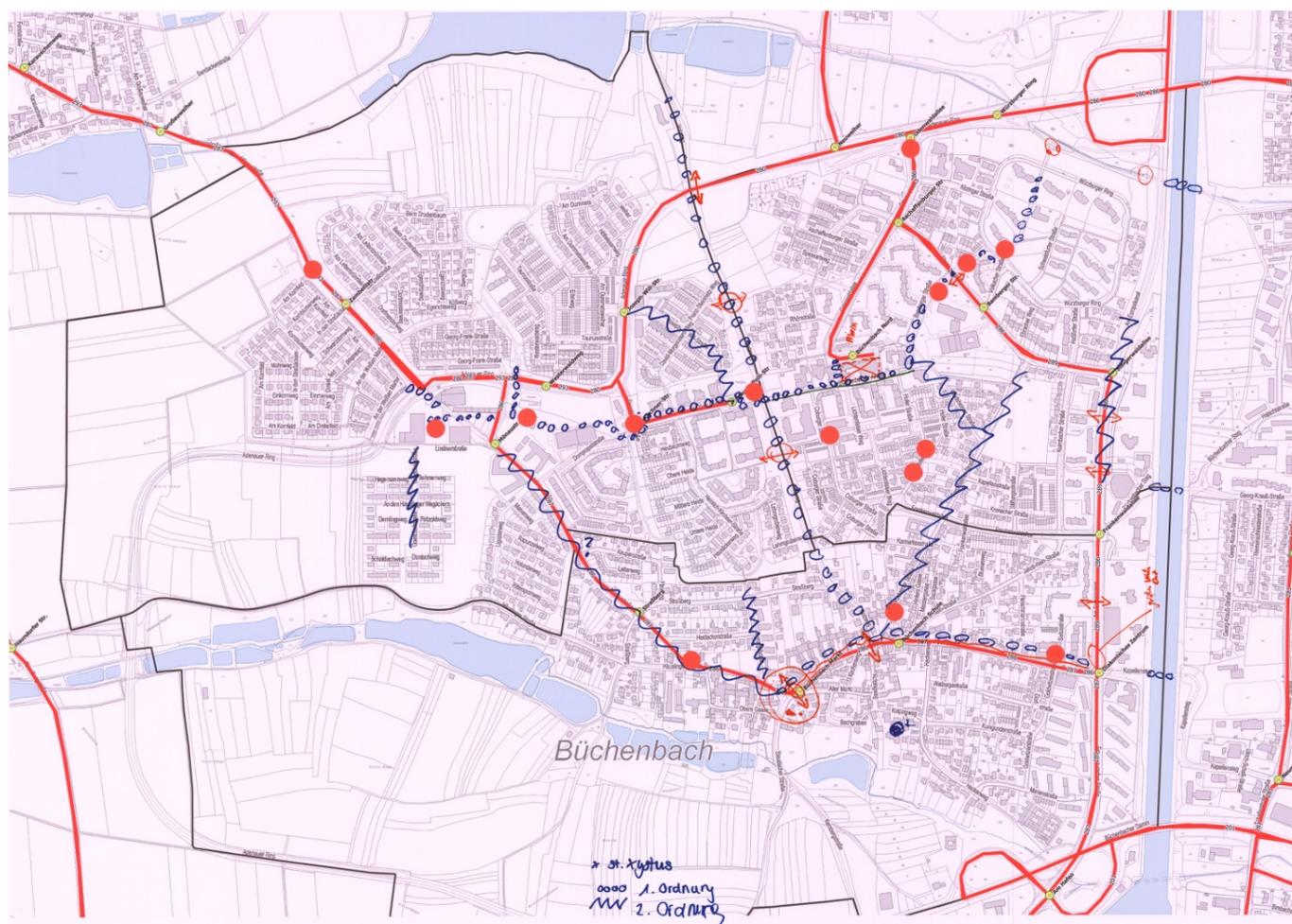
Die Karte mit der Verortung der Punkte befindet im Anhang zu diesem Bericht.

Ergebnisse zu Arbeitsphase II:

In der zweiten Arbeitsphase teilte sich die Teilnehmerschaft in zwei Arbeitsgruppen auf.

Gruppe 1 beschäftigte sich mit den Fußwegenetz in Büchenbach. Die Gruppe arbeitete gezielt Haupt- und Nebenrouten in dem Stadtteil heraus und identifizierte entscheidende Barrieren anhand der vorliegenden Stadtteilkarte.

Als Hauptrouten wurden dabei die Dorfstraße, der Holzweg und die Büchenbacher Anlage mit den Verlängerungen nach Nordosten (Bamberger Straße) und Westen (Donato-Polli-Straße) herausgearbeitet. Als Nebenrouten wurden die Straße am Europakanal, die Forchheimer Straße mit Abzweig Windsheimer Straße, die Joseph-Will-Straße, das Pohlsgäßchen, die Häuslinger Straße, die Mönaustraße und die Goeschelstraße benannt. Konfliktstellen wurden entlang der Straße Am Europakanal, des Holzwegs, der Dorfstraße, der Steigerwaldallee und des Adenauerrings ausgemacht.



Kartengrundlage: Stadt Erlangen

Gruppe 2 setzte sich mit dem Thema der Qualität von Bushaltestellen und der Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und weiteren Verkehrsarten auseinander. Dabei wurde festgestellt, dass die Abdeckung der Wohngebiete in Büchenbach mittels Bushaltestellen weitestgehend ausreichend gegeben ist, d.h. dass eine Bushaltestelle von den meisten Bewohnern in einer Entfernung von nicht mehr als 150 Metern erreicht werden kann. Lediglich das Einfamilienhausgebiet südlich der Büchenbacher Anlage sei vergleichsweise schlecht an den ÖPNV angebunden. Ein Mangel bestehe laut der Teilnehmenden aber nicht in erster Linie in der Erreichbarkeit der Haltestellen, sondern vielmehr in der zu geringen Taktung und den Betriebszeiten des Busverkehrs. Defizite sieht die Arbeitsgruppe auch bei der Fahrgastinformation, beispielsweise mittels App.



Bezüglich der Qualität/Ausstattung von Haltestellen sind den Teilnehmenden folgende Aspekte wichtig:

- gute Erkennbarkeit der Haltestelle
- Barrierefreiheit und ausreichend breiter Zugang des Haltestellenbereiches (ggf. durch Wegnahme einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs)
- ausreichend große Aufstellflächen für Fahrgäste am Fahrbahnrand
- überdachte Wartehäuschen mit Sitzplätzen, Mülleimer, Fahrgastinformationstafel und heller Beleuchtung
- Haltebereich des Busses unmittelbar auf Höhe des Wartehäuschens
- Führung des Radverkehrs hinter dem Wartehäuschen oder auf der Fahrbahn

Beispiel für die Bewertung einer Bushaltestelle in Büchenbach-Nord

Haltestelle Diakonisches Zentrum



Positiv:

- + Haltestelle ist gut erkennbar
- + überdachtes Wartehäuschen mit Sitzbank, Fahrgastinformationen und Mülleimer vorhanden
- + der Bus hält vor dem Wartehäuschen

Negativ:

- nur wenige Möglichkeiten zur Querung der stark befahrenen Straße (mit zwei Fahrspuren jede Richtung) in weiten Abständen mittels Ampel (LSA)
- Radverkehr wird zwischen Wartebereich und Fahrbahn geführt (aus dem Bus aussteigende Fahrgäste treten unmittelbar auf den Radweg)
- Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut

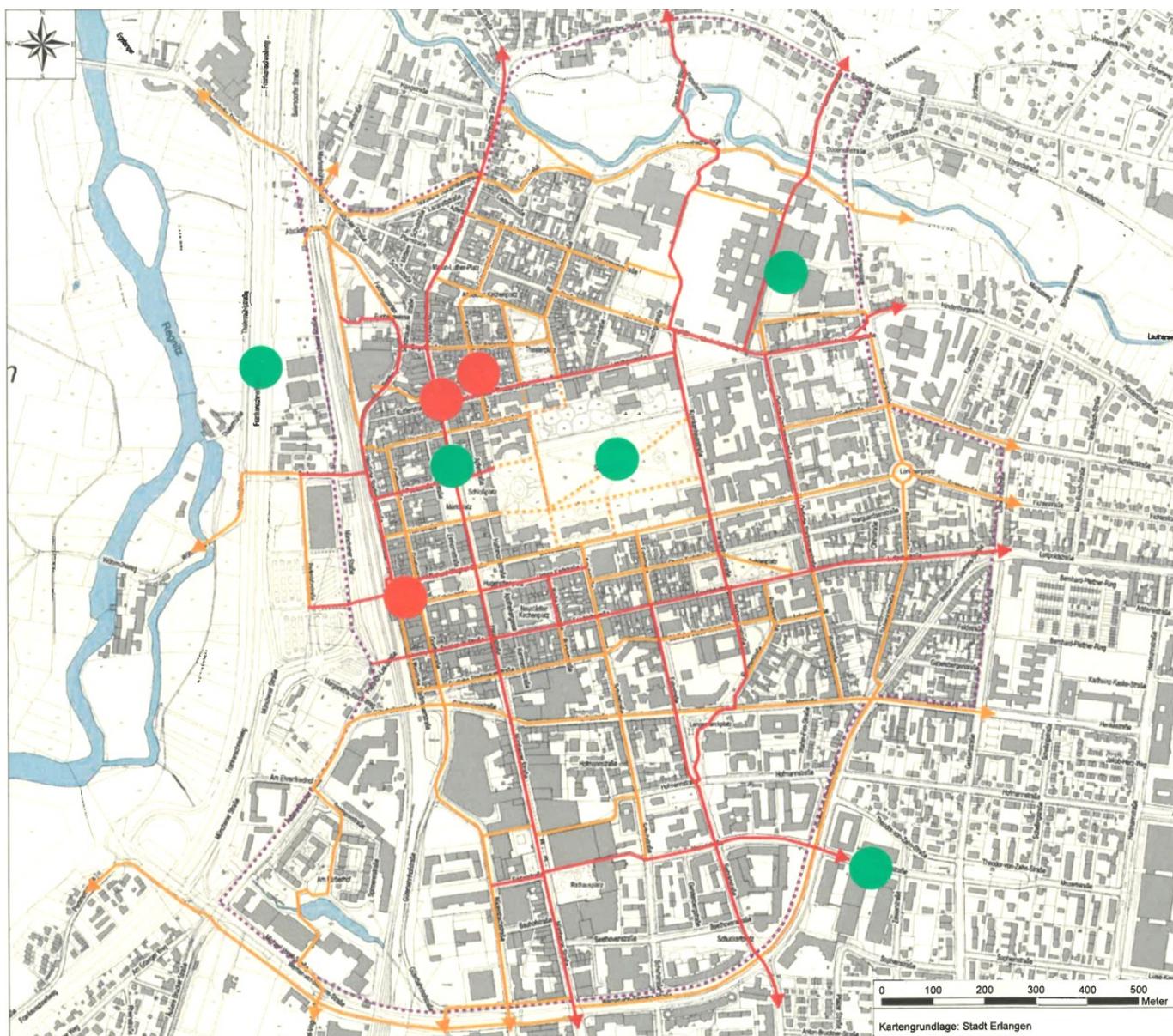
Hinsichtlich des Potenzials alternativer Verkehrskonzepte wurde Carsharing am ehesten in Betracht gezogen. Die Stadtverwaltung arbeitet derzeit an dem Ausbau des Carsharing-Angebots in Erlangen. Einen Fahrrad-, Pedelec- oder E-Roller-Verleih könne man sich für Büchenbach dagegen nicht vorstellen: „Das ist nur etwas für den Tourismus, aber den gibt es hier nicht“, lautete ein Kommentar.

Anhang

Nachfolgend sehen Sie eine Übersicht der Beurteilung durch die Teilnehmenden anhand von Karten(ausschnitten), wo in Erlangen...

- ... bereits gut zu Fuß gegangen werden kann,
- ... aus Sicht von Fußgängern noch Handlungsbedarf besteht.

1. Ausschnitt Innenstadt



Kartengrundlage: Stadt Erlangen

2. Ausschnitt Stadtteil Büchenbach

Kartengrundlage: Stadt Erlangen





Wir danken allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieses Workshops für die intensive und kreative Auseinandersetzung mit dem Thema Fußverkehr!

Bei Fragen oder Hinweisen können Sie uns kontaktieren:

Patrick Riskowsky

*M.Sc. Stadt- und Regionalplanung
Fachverband Fußverkehr Deutschland, Berlin*

Mail: patrick.riskowsky@fuss-ev.de

Bertram Weisshaar

*Dipl.-Ing. Landschaftsplanung
FUSS e.V. / Atelier Latent, Leipzig*

Mail: b.weisshaar@atelier-latent.de

Dieses Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte und Ergebnisse darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit der dargestellten Aussagen/Angaben durch die Teilnehmenden am Workshop sind ohne Gewähr.

Die hierin verwendeten Fotos wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentation des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ aufgenommen und sind nicht weiterzuverwenden.