

Fachbereich Bau und Umwelt

Stadt Hemmingen

Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

Hemmingen, 17.03.2019

Stellungnahme zum

Entwurf zu „Städtebauliche Sanierung Arnum-Mitte“ (DS 341/2019)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Veröffentlichung des Entwurfes der Städtebauliche Sanierung Arnum-Mitte und die Möglichkeit, hierzu als Interessenvertretung und/oder betroffene Bürger Stellung nehmen zu können.

Die ADFC Ortsgruppe Hemmingen/Pattensen vertritt die Interessen radfahrender Menschen.

Wir haben uns die Online Version ¹ des Entwurfs während unseres RadelTreffs am 27.02.2019 angesehen und folgende Anmerkungen dazu erarbeitet:

Der ADFC Hemmingen/Pattensen begrüßt den Vorschlag, die Göttinger Straße in der Ortdurchfahrt Arnum zurück zu bauen. Unser Ziel ist es, den Fahrradverkehr deutlich zu verstärken und gleichzeitig den Anliegerverkehr für alle Verkehrsarten attraktiver zu gestalten, im Sinne eines Erlebnis- und Einkaufszentrums und einer neuen Arnum-Mitte.

Der ADFC Hemmingen/Pattensen ist für einen "gemeinsamen Raum" im Zentrumsbereich auch "Shared-Space" genannt, vom Klapperweg im Norden bis zum Harkenblecker Weg im Süden. Der Bereich selber soll nicht streng nach Verkehrsflächen für die einzelnen Nutzergruppen unterteilt sein und muss durch eine deutliche Kennzeichnung von der übrigen Straßengestaltung, bestehend aus zwei Fahrspuren mit Fahrrad-Schutzstreifen getrennt werden, zum Beispiel durch eine Pflasterung und Stadttore.

Die Ausgestaltung muss an der zu erwartenden Verkehrsdichte angepasst werden und eventuell Schutzräume für Fußgänger sowie Querungshilfen für Kinder beinhalten. Der Kfz-Verkehr soll durch die Umgestaltung in seinen Verhaltensweisen so beeinflusst werden, dass sich eine langsamere, aber reibungslose Verkehrsabwicklung einstellt. Es muss sichergestellt sein, dass der Weg über die Umgehungsstraße die attraktivere Verbindung in der Nord-Süd-Achse ist.

In der Ortschaft Bohmte² (Nds.), eine Stadt mit etwa 12.600 Einwohnern (2016) in der Nähe von Osnabrück, gibt es seit vielen Jahren den ersten Ort mit einem Shared-Space Konzept nach niederländischen Vorbildern.

¹ <https://www.stadthemmingen.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=1202>

² https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space_in_Bohmte

Im Verkehrsschwerpunkt am zentralen Platz in Bohmte überlagern sich zwei Kreuzungen, die von täglich 12.000 Fahrzeugen passiert werden. Shared-Space ist keine "Spielstraße" und durchaus für Arnum umsetzbar. Gerne würden wir eine gemeinsame Exkursion mit allen Interessierten nach Bohmte durchführen.

Der ADFC Hemmingen/Pattensen fordert **einen Gemeinschaftsraum statt einer Verkehrs-Trasse**. Ziel ist eine Gestaltung des Straßenraumes, die intuitiv zu einer langsameren Fahrweise und einer stärkeren gegenseitigen Rücksichtnahme anhält. Dieses schließt fließenden und parkenden Verkehr sowie Räume zum Verweilen und Kommunizieren mit ein.

Kreuzung Hoher Holzweg - Im Sundern

An dieser Kreuzung haben wir Zweifel, ob ein Kreisel den Radverkehr gerecht werden kann. Ein Großteil der KGS Schüler (Grüne Pfeilmarkierungen) aus Arnum Nord passiert hier die Kreuzung, um in oder aus dem Sundern zu kommen. Weiterhin wird dieses der zentrale Punkt den alle Arnumner benutzen wollen, um zur Stadtbahn Endhaltestelle zu gelangen (Rote Pfeile). Nicht zu vergessen die Radfahrenden die ins Gewerbegebiet "real" möchten (Blaue Pfeile).



Bild: (C) Openstreetmap

Ein Kreisel würde zwar die Möglichkeit eröffnen, dass Lkws aus den Hohen Holzweg kommend umdrehen könnten. Dieses würde den Verkehr in diesem Knotenpunkt aber noch einmal erhöhen. Eine Wendemöglichkeit sollte deshalb im Gewerbegebiet selber geschaffen werden.

Strecke Hoher Holzweg bis Mühlenweg

Das geplante Schutzstreifen-Konzept ist hier sicherlich die naheliegendste Lösung. Wichtig ist uns ein Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Schutzstreifen, um "Dooring" Unfälle, bei denen Autofahrende oder Mitfahrende durch das Öffnen der Autotür Radfahrende zum Sturz bringen, zu minimieren.

Bekannt ist, dass Schutzstreifen zwar Sicherheit vortäuschen, aber der Fahrzeugverkehr den Streifen als "seine" Begrenzungslinie betrachtet und den Abstand zum Radfahrenden von 1,5 Meter nicht immer einhält. Erste Untersuchungen mit Piktogrammen ohne gestrichelte Linie scheinen zu einem größeren Abstand zu führen. Dieses wird gerade untersucht und die vorläufigen Ergebnisse aus z.B. NRW raten in den Richtlinien von den gestrichelten Linien in Ortsdurchfahrten ab.

Alternative zu dem Schutzstreifen-Konzept könnte auch eine Fahrradstraße sein.

Kreuzung Mühlenweg

Die Idee mit der Pflasterung ohne Fahrspuren begrüßen wir. Hier könnten wir uns statt der vier Straßenbäume, zwei Bäume in der Mitte der Fahrspuren vorstellen. Dieses würde zu einer optischen Einengung und zu mehr Aufmerksamkeit führen.

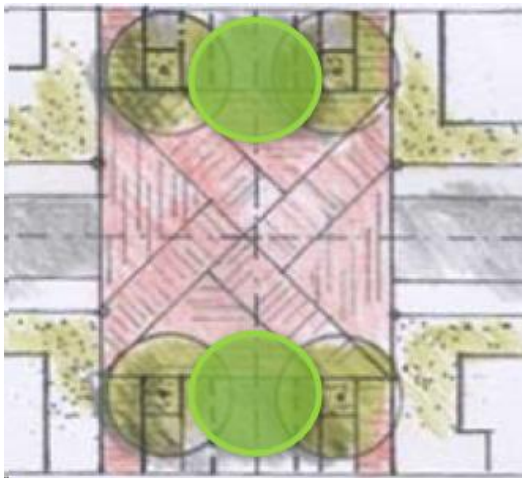


Bild: Entwurf der Städtebauliche Sanierung Arnum-Mitte, geänderte Bepflanzung.

Klapperweg bis Wilkenburger Straße und weiter bis Harkenblecker Weg

Wie eingangs schon erwähnt stellen wir uns hier einen Gemeinschaftsraum, ersichtlich als "blaue" Markierung in der untenstehenden Karte, statt einer Verkehrs-Trasse vor.

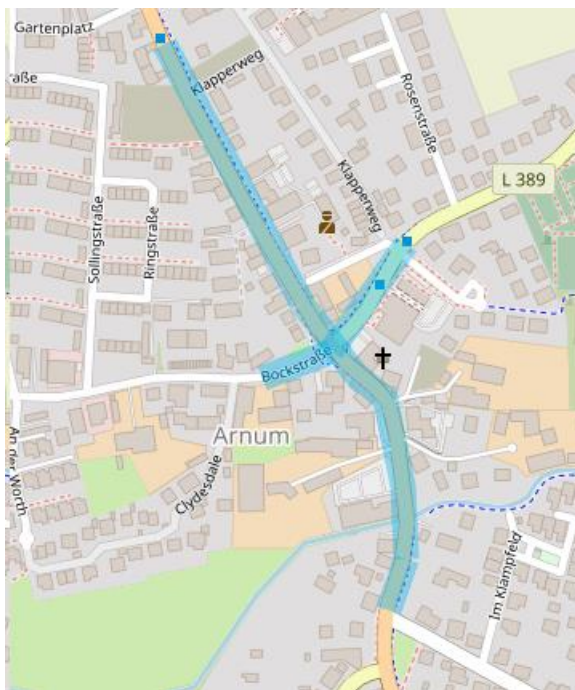


Bild: (C) Openstreetmap

Die L389 von der Hiddesdorfer Straße bis Wilkenburger Straße wird, nach der Freigabe der B3 neu, die neue Hauptverkehrsader. Je weniger Verkehr hier angelockt wird, desto weniger Verkehr wird es in Hiddesdorf und Wilkenburg geben. Ausweichmöglichkeit für den Kfz Verkehr sollte über die B3 neu laufen.

Im Shared-Space gilt §1 der StVO und das Rechtsfahrgebot. Bei den selbstbewussten Verkehrsteilnehmenden verbessert sich die gefühlte Sicherheit. Bei den unsicheren Verkehrsteilnehmenden kann es als negativen Stress empfunden werden. Dieses möchten wir durch Schutzräume mindern.

An allen vier Ein- und Ausfahrten könnten "Stadtttore" oder sonstige markante Objekte auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam machen.

Weiterhin sollten ggf. die Fußgängerlichtsignalanlagen am Klapperweg und am Harkenblecker Weg wegen der Grundschüler erhalten bleiben. Zusätzlich wäre noch ein Überweg an der Wehrkirche zum Klapperweg wünschenswert. Bei Bedarf wären weitere Dunkel-Dunkel Ampeln denkbar. Hier zum Beispiel auf Höhe des Schreibwarengeschäfts "SchreibGut(h)" und der Bäckerei "Calenberger Backstube".



Bild: Jens Spille – Anlage in Betrieb „Bei Bedarf bitte drücken“ - Elsfleth

Der Verkehrsraum selber sollte vollständig gepflastert sein, ohne Bordsteinkanten. Taktile Trennlinien zwischen Fahrbahnraum und Schutzräume für Fußgänger zum Schutz von Sehbehinderten sind für uns selbstverständlich.



Bild: (C) Wikipedia – Shared-Space in Bohmte

Wie eingangs erwähnt überlagern sich in Bohmte zwei Kreuzungen, die von täglich 12.000 Fahrzeugen passiert werden. Eine ähnliche Kfz-Dichte besteht auch im verkehrsberuhigten Bereich Opernplatz Duisburg NRW mit einer Dichte von bis zu 18.000 Kfz/Tag. Shared-Space kann durchaus die erwarteten Verkehrsmengen aufnehmen.

Natürlich sollen auch Fahrzeuge im Shared-Space Bereich parken können. Wichtig ist uns, dass die Parkplätze nicht in Reih und Glied angeordnet werden, sondern die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer unterstützen. Im Idealfall sind keine Parkflächen ausgewiesen und kurzzeitig abgestellte Fahrzeuge wirken als mobile „Entschleuniger“.



Bild: Jens Spille – Beispiel aus Barsinghausen, Obere Straße

Die Bushaltestelle Arnum Mitte der Linien 300/365 sollte in Richtung Süden in die Ortslage verlegt werden, um die soziale Anbindung der Geschäfte in Arnum zu stärken. Eine Haltestelle mit Hochbord für die niveaugleiche Einstiegshilfe im neuen Zentrum von Arnum hat den Vorteil der besseren Geschäftsanbindung.

Als Extrawunsch stellen wir uns Parkflächen mit E-Ladesäulen vor, vielleicht auf den Parkplatz hinter dem Einkaufsbereich bzw. der Trattoria oder auf den Supermarkt-Parkplätzen, wo es sich anbietet und sich zunehmend etabliert, nicht jedoch in dem Shared-Space-Bereich.

Kreuzung Wilkenburger Straße

Unter dem Konzept eines Shared-Space fordert der ADFC einen "Shared-Space Kreisel" der begehbar ist. So können Fußgänger den Kreiselmittelpunkt zum Queren der Kreuzung nutzen. Für Fahrzeuge bietet ein Kreisel den Vorteil einer einfachen Wendemöglichkeit, ohne andere Verkehrsteilnehmer beim Wenden und beim Rückwärtsfahren in Kreuzungen und Einmündungen zu gefährden.



Bild: ADFC NRW - KV Münsterland e. V.

Schlusswort

Die Ortsgruppe des ADFC Hemmingen/Pattensen hofft mit diesen Anregungen weitere Alternativen, als die von Ihnen vorgestellten, geschaffen zu haben und wir freuen uns auf eine konstruktive Diskussion, um das Beste für alle Arnumer zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Spille

Jens Spille

ADFC – Sprecher OG Hemmingen/Pattensen