



Dokumentation zur Radwegerkundung in der Südstadt

14. Juli 2015

17.00 – 18.30 Uhr

Start im Südstadtpark Bad Segeberg

Veranstalter: Quartiersmanagement Südstadt im Auftrag der Stadt Bad Segeberg
Konzept und Durchführung: polis aktiv Stadterneuerung und Moderation, Hamburg

Begrüßung

Das Team von polis aktiv, welches im Auftrag der Stadt Bad Segeberg das Quartiersmanagement ausführt, begrüßt die Teilnehmenden zur Radwegerkundung, die sich trotz der schlechten Wetteraussichten im Südstadtpark zusammengefunden haben. Frau Chowdry (polis aktiv) stellt sich den Teilnehmenden vor und erläutert den Ablauf der Veranstaltung anhand einer Route, die auch an die Teilnehmenden ausgehändigt wird. Die Strecke wird mit dem Fahrrad abgefahren und beinhaltet mehrere Stationen, an denen die Gruppe anhält, um über Auffälligkeiten der zuvor gefahrenen Wegstrecke zu diskutieren.



Startpunkt Südstadtpark

Es folgt eine Vorstellungsrunde. Frau Wegner (polis aktiv) weist darauf hin, dass die Veranstaltung im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt“ stattfindet, welches darauf abzielt, Quartiere städtebaulich aufzuwerten und u.a. das Wohnumfeld zu verbessern. 2014 wurde die Südstadt als Fördergebiet in das Programm aufgenommen. Der Maßnahmenkatalog des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts der Südstadt sieht u.a. als eine Maßnahme die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes vor. Einen ersten Schritt stellt daher diese Radwegeerkundung im Sinne einer Bestandsaufnahme von Potenzialen und Risiken aus NutzerInnenperspektive dar.

Abschnitt 1: Südstadtpark / Theodor-Storm-Straße

Der erste Abschnitt der Wegstrecke verläuft vom Südstadtpark in die Theodor-Storm-Straße. Erster Haltepunkt ist das Hallenbad Bad Segeberg.

Den Teilnehmenden fällt zunächst die Kreuzung an der Theodor-Storm-Straße / Am Landratspark auf. Die Kreuzung liegt in einer nahezu 90-Grad-Kurve und ist mit einer südlich des Straßenverlaufs der Theodor-Storm-Straße versetzten Bedarfsampel sowie einem Stopp-Schild versehen. Zur Überquerung der Theodor-Storm-Straße auf Höhe des Berufsbildungszentrums sei besondere Vorsicht geboten, da die Stelle vor allem für AutofahrerInnen nur schwer einsehbar ist. Die Teilnehmenden stimmen darin überein, dass weitere Maßnahmen für die Herstellung einer gefahrenlosen Querung vonnöten seien, diese seien jedoch schwer realisierbar. So gab es laut Herrn Teegen (ADFC) bereits die Überlegung an dieser Stelle einen Fußgängerüberweg zu errichten, jedoch erwies sich diese Maßnahme für die Verantwortlichen nicht als bessere Alternative, da sie den Verkehrsfluss hemmen würde.

Für die Anwesenden stellt dieser Ort eine besondere Gefahr für Kinder dar, da die Route unweit von mehreren Schulen liegt. Einige der SchülerInnen würden die Fußgängerampel aufgrund des hiermit verbundenen Umweges meiden und stattdessen die Theodor-Storm-Straße direkt queren.

Herr Teegen weist auf zwei weitere Problematiken hin. In der Theodor-Storm-Straße befindet sich ein kombinierter Fuß- und Radweg, der zusätzlich für den Zwei-Richtungs-Verkehr freigegeben ist. In Anbetracht dessen ist der Weg jedoch an einigen Stellen zu schmal, so dass die erforderliche Breite nicht durchgängig gewährleistet wird. Dennoch gibt es eine Benutzungspflicht, die dem/der RadfahrerIn vorschreibt den Weg zu befahren, anstatt ihm/ihr die Option offen zu halten, auf die Straße auszuweichen. Diese Vorschrift sei zu überdenken. Auch in der Hamburger Straße gebe es solch eine Benutzungspflicht, obwohl der Radweg die zulässige Breite unterschreite.

Eine Anwohnerin meint, dass die Strecke an der Theodor-Storm-Straße ansonsten gut befahrbar sei.

Abschnitt 2: Am Landratspark

Einen weiteren Halt macht die Gruppe an der Bushaltestelle Hallenbad in der Straße Am Landratspark, nachdem sie die Straße Am Landratspark Richtung Innenstadt hinab und den Anstieg zur Theodor-Storm Straße wieder heraufgefahren war. Positiv anzumerken sei hier, dass der Radweg vom Fußgängerweg getrennt geführt wird. Als problematisch empfindet Herr Teegen die Verschwenkung des Weges zum Parkplatz, da bei einer Bergabfahrt zügig ausgewichen werden müsse. Dies sei beispielsweise der Fall sobald ein Fahrzeug den Parkplatz verlässt. Einig sind sich die Anwesenden vor allem darin, dass die Bordsteinkanten, auf die FahrradfahrerInnen mit erhöhter Geschwindigkeit zufahren, einen Sturz verursachen könnten. Ferner ragen in den ohnehin schmalen Weg Sträucher hinein, sodass die Sicht für FahrradfahrerInnen behindert wird.



Scharfe Kurve im Straßenverlauf sowie in den Radweg hineinragendes Grün (Am Landratspark)



Hinweis auf die Platzierung des Haltestellenschild auf dem Fahrradweg (Am Landratspark)

Herr Teegen regt weiterhin an, das Schild der Haltestelle Hallenbad zu versetzen, da es durch seine Position inmitten des Weges eine Barriere für FahrradfahrerInnen darstelle.

Frau Heldt (Stadt Bad Segeberg) bemerkt, dass die Beschilderung des Radwegs Richtung Theodor-Storm-Straße irritierend sein könnte. Vor der Gorch-Fock-Straße befindet sich ein Schild, das lediglich einen Fußgängerweg anzeigt. Nach der Straßenkreuzung gibt es einen Hinweis, dass es sich um einen kombinierten Fahrrad- und Fußgängerweg handelt. Das erstgenannte Schild beziehe sich jedoch nur auf die Gorch-Fock-Straße, nicht auf die Straße Am Landratspark.

Die Gruppe fährt den nächsten Abschnitt der Route wie geplant, während Herr Pawlowski (Polizei Bad Segeberg) anstatt die Theodor-Storm-Straße, über die Gorch-Fock-Straße einen „Schleichweg“ befährt, um zum nächsten Zielort zu gelangen. Herr Pawlowski berichtet im Nachhinein, dass der Weg an wenigen Stellen Unebenheiten in Form von kleinen Erhebungen aufweist.

Herr Teegen schlägt abschließend vor, dass ein Wegweiser für Schleichwege entwickelt werden könne. Dies käme insbesondere Menschen zugute, die sich nicht in der Südstadt auskennen.

Abschnitt 3: Theodor-Strom-Straße / Hamburger Straße

Zuvor haben die Teilnehmenden die gesamte Theodor-Storm-Straße und die Hamburger Straße bis zur Bahntrasse, folglich dort, wo das Fördergebiet endet, befahren. Am Bahnübergang findet ein Zwischenhalt statt, um die Stelle genauer zu untersuchen.



Betonkanten zur Abgrenzung des Radweges (Hamburger Straße)

Herr Teegen äußert sich zunächst zum Zustand der Radwege an der Theodor-Strom Straße: Die Straße weise verschiedene Sorten von Asphalt sowie deutliche Beschädigungen der Oberfläche auf, sodass sie nicht gut befahrbar sei. Auch in der Hamburger Straße sei der Zustand der Radwegoberflächen ausbaufähig. Hier kommt laut Herrn Pawlowski erschwerend hinzu, dass der Radweg vom Fußweg mit Betonkanten getrennt wird und auch diese beschädigt seien. Vor allem im Winter könne dies zu Stürzen führen, da sie nicht ebenerdig liegen, sondern erhöht sind.

Weiterhin diskutieren die Teilnehmenden die Situation am Bahnübergang. Auch hier seien SchülerInnen regelmäßig unterwegs. Anstatt eine weiter entfernt liegende Fußgängerampel zu nutzen, würden viele SchülerInnen die Straßenseite auf Höhe der Gleise wechseln. Die Teilnehmenden konnten feststellen, dass ein Überqueren an dieser Stelle auf der hochfrequentierten Straße sehr gefährlich werden kann, da hierzu viel Geduld und viel Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden vonnöten sind.

Sowohl in der Theodor-Strom-Straße als auch in der Hamburger Straße befindet sich ein Zwei-Richtungs-Radweg, sodass auf der gegenüberliegenden Seite kein Radweg vorhanden ist. Dieser Umstand sei aus Sicht von Herrn Teegen aufgrund der schmalen Straße jedoch schwer vermeidbar.

Auf die Nachfrage, ob es genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Südstadt gebe, erläutert eine Anwohnerin, dass ein Bedarf an Abstellbügeln vor dem Nahkauf bestehe. Da sich der Platz in Privatbesitz befindet, können diese nicht von der Stadt aufgestellt werden.



Schranken an einem Weg zur ERP-Siedlung (Hamburger Straße)

Vor der Imkerschule befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Hamburger Straße ein schmaler Weg, der zur ERP-Siedlung führt. Dieser Weg weist sowohl für FahrradfahrerInnen als auch für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Barriere auf: Aufgrund des geringen Abstands zwischen den Schranken wird das Durchführen eines Fahrzeuges, beispielsweise einem Fahrrad oder einem Rollstuhl, deutlich erschwert oder gar unmöglich.

Abschnitt 4: Falkenburger Straße / Fritz-Reuter-Straße und Verabschiedung

Einen weiteren Zwischenhalt macht die Gruppe in der Falkenburger Straße. Die Straße besitzt keinen Radweg und weist viele Kurven auf, sodass Verkehrsteilnehmende die Straße mit Vorsicht befahren sollten. Ein weiteres Risiko stellen Fahrzeuge dar, die in einer Kurve geparkt werden. Grundsätzlich stellen parkende Autos eine Barriere für FahrradfahrerInnen, insbesondere auf Radwegen, dar. Während eine Anwohnerin aus Sicherheitsgründen dafür plädiert, dass die Falkenburger Straße wie die Straße An der Trave Fuß- und Radverkehr auf dem Bürgersteig vereinigen sollte, entgegnet Herr Teegen, dass FahrradfahrerInnen grundsätzlich die Straße benutzen müssen. Generell ist es Kindern bis 10 Jahren gestattet, auf dem Fußweg Fahrrad zu fahren und bis zu 8 Jahren vorgeschrieben. Um das Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen, schlägt Herr Teegen die Einführung von Tempo 30 vor. Eine weitere Alternative nennt Herr Pawlowski mit der Einführung einer Einbahnstraße vom

Matthias-Claudius-Weg bis zur Straße Am Bienenhof. Beide Vorschläge werden von den Teilnehmenden begrüßt. Zuletzt kommt die Idee auf, die Falkenburger Straße als Spielstraße auszuweisen.



Kurvenreicher Straßenverlauf und beschädigte Straßenoberfläche (Falkenburger Straße)

Die Teilnehmenden einigen sich darauf, die Radwegerkundung an der vierten Station anstatt im Südstadtpark ausklingen zu lassen. Diese befindet sich unter einer Kastanie in der Fritz-Reuter-Straße. Es wird angemerkt, dass die beiden Fußgängerwege, die von der Fritz-Reuter-Straße zur Burgfeldstraße führen, grundsätzlich auch für FahrradfahrerInnen freigegeben werden könnten.

Eine Anwohnerin wünscht sich für die Gorch-Fock-Straße eine Verkehrsberuhigung. Obwohl auch hier viele Kinder entlanggehen würden, gebe es viele AutofahrerInnen, die diese Straße mit erhöhter Geschwindigkeit befahren. Herr Teegen erläutert, weshalb die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auch in der ERP-Siedlung sinnvoll sei: Nicht nur den FahrradfahrerInnen käme dies zugute, sondern auch den AnwohnerInnen, denn sie würden von einer geringeren Lärmbelastung profitieren. Eine lärmarme Umgebung begünstige zudem das Pflegen nachbarschaftlicher Kontakte außerhalb des Hauses. Dieser Hinweis trifft auf Zustimmung der Anwesenden.

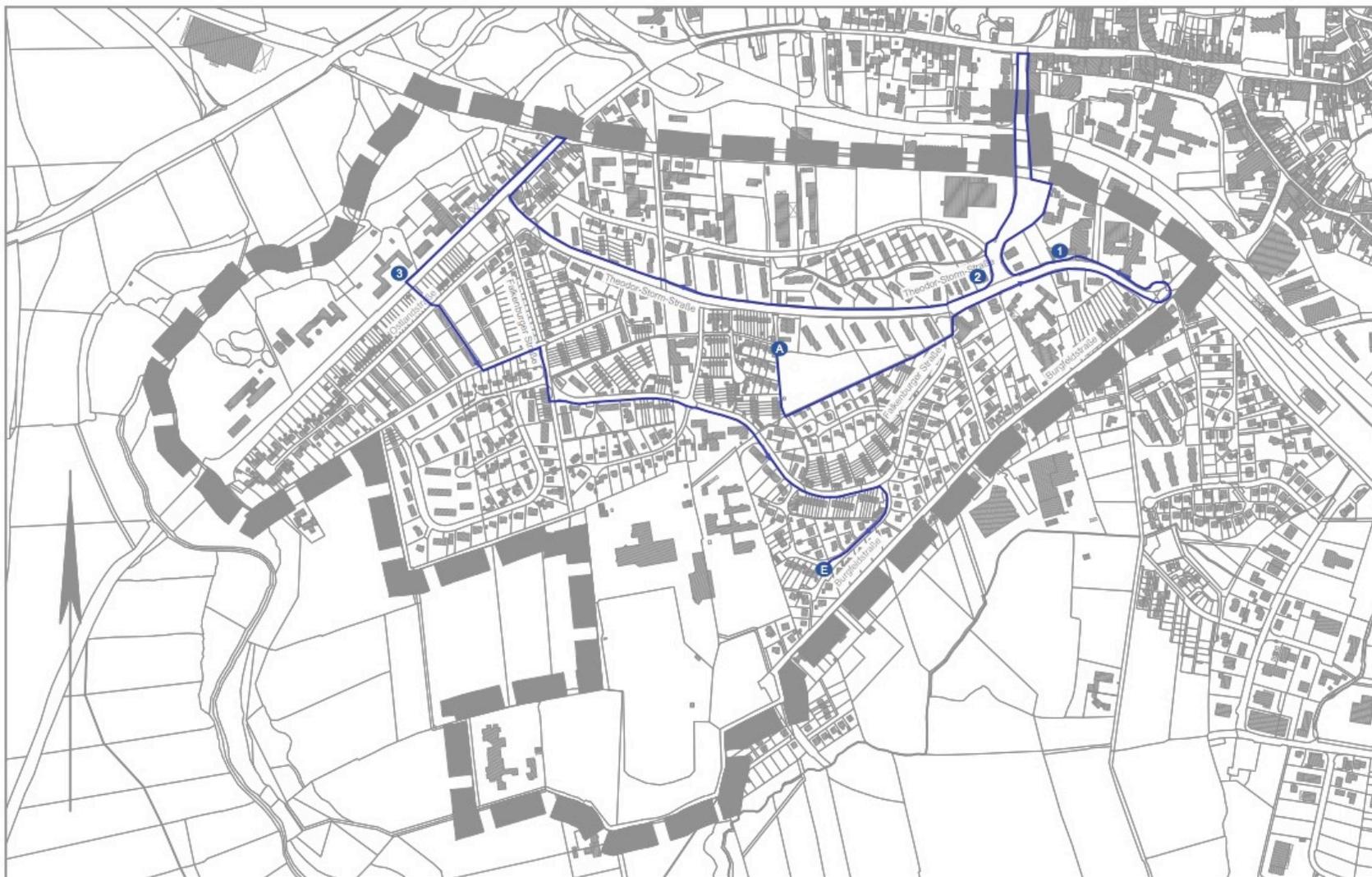
Eine weitere Idee von Herrn Teegen ist die Maßnahme, gut befahrbare Radrouten zu bestimmen und auszuschildern.

Grundsätzlich, so einigen sich die Teilnehmenden, sei eine fahrradfreundliche Gestaltung der Südstadt wichtig, da die Anzahl der FahrradfahrerInnen auch in der Südstadt steige.

Abschließend bedanken sich Frau Chowdry und Frau Wegner für die ertragreiche Diskussion und wünschen einen guten Heimweg. Die Ergebnisse fließen bei der weiteren Entwicklung des durchgängigen Radwegenetzes in der Südstadt ein.

15.07.2015

Route Radwegerkundung



Kartengrundlage: Stadt Bad Segeberg; eigene Darstellung