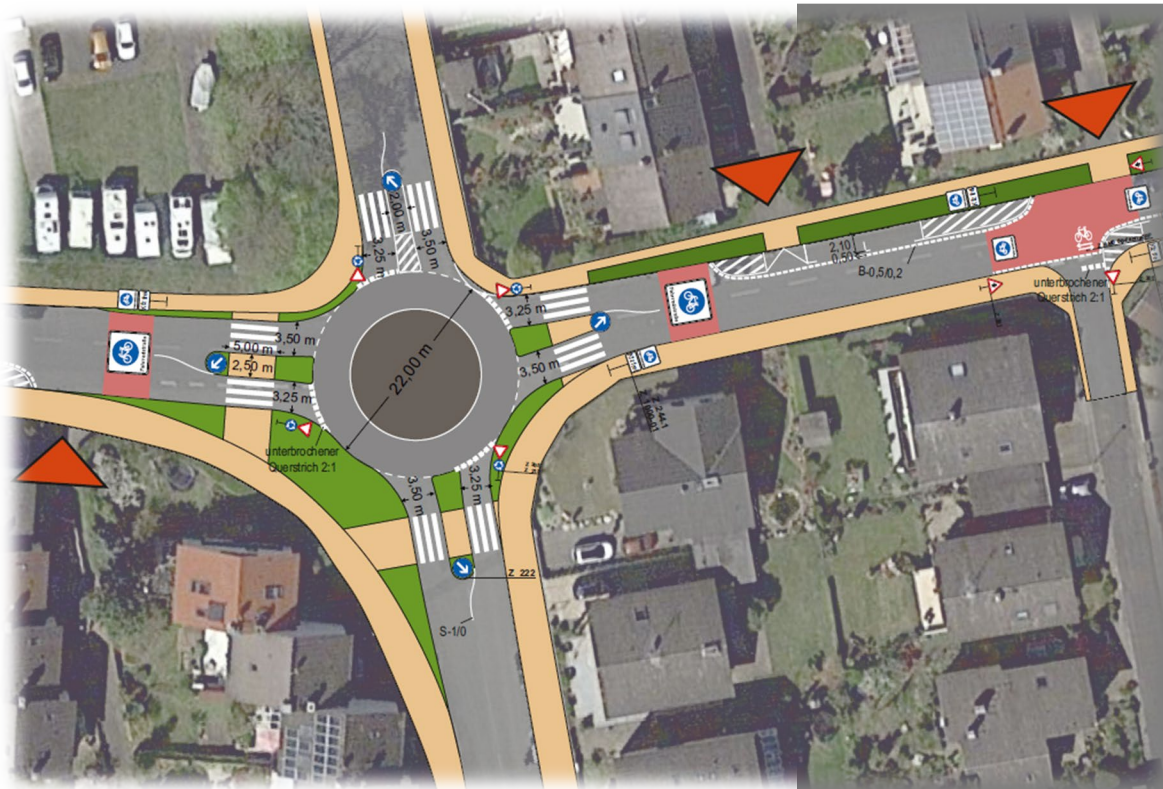


Fahrradstraße Ostring Öffentlichkeitsbeteiligung in Hainburg



Im Auftrag der Gemeinde Hainburg

Kurzbericht

Fahrradstraße Ostring

Öffentlichkeitsbeteiligung in Hainburg

**Kurzbericht zur Informationsveranstaltung am
Samstag, 28. Oktober 2023**

Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Laura Kehrer, M.Eng.
Benedikt Münch

Dezember 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	3
2	Ablauf der Informationsveranstaltung	5
3	Einstellung der Bürgerschaft.....	7
	3.1 Anmerkung der Teilnehmenden	7
	3.2 Meinungsbild	8
4	Fazit der Veranstaltung	12
5	Abbildungsverzeichnis.....	13

1 Ausgangssituation

Klimaschutz ist eine der maßgebenden Grundlagen zum Erhalt der Lebensbedingungen und Lebensqualität in Städten und Gemeinden für zukünftige Generationen. Neben den Nachhaltigkeitszielen wurden die gesetzlichen Vorgaben von der Europäischen Union (30.06.2021) angepasst und festgelegt. Allerdings erfordern die Umwelt- und Klimaschutzziele ein sofortiges Handeln auch im Verkehrssektor, um im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie die Belange zu stärken und die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um mindestens 55% bis 2030 zu reduzieren. Für den Bereich Verkehr ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zuständig, das in den nächsten Jahren bundesweit wirkende Maßnahmen vorschreibt. (FGSV: E Klima, 2022)

Zugleich ist Mobilität ein unverzichtbarer Bestandteil des eigenständigen Lebens, der allen Menschen zugänglich sein muss und daher eine Anpassung nach dem Klimaschutzgesetz erfordert. Fand in den zurückliegenden Jahrzehnten der Radverkehr noch vorwiegend in der Freizeit statt, gewinnt das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung. Gerade im urbanen Raum stellt der Radverkehr zur Sicherung der Alltagsmobilität eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Die Vorteile für jeden Einzelnen liegen auf der Hand: Man spart meist Zeit, Geld, schont die Umwelt und fördert die eigene Gesundheit. Zugleich bietet eine vermehrte Nutzung des Fahrrads, aber auch des ÖPNV und Fußverkehrs, gerade in Verdichtungsräumen das Potenzial das Kfz-Aufkommen zu reduzieren und damit einhergehend Lärm und Luftschadstoffe zu verringern.

Das Umdenken im Mobilitätsverhalten und der Nutzendenanstieg sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr spiegeln sich auch in Handlungskonzepten und Strategieprogrammen auf Bundes- und Landesebene wider. So hat der im Jahre 2021 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellte nationale Radverkehrsplan 3.0 das Ziel, den Radverkehr weiter zu fördern sowie den „Umweltverbund“ (Nutzung von Öffentlichem Verkehr und nichtmotorisiertem Individualverkehr) insgesamt zu

stärken. Den staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren der Radverkehrsförderung werden dabei nützliche Ratschläge und Impulse an die Hand gegeben. (BMDV: Nationaler Radverkehrsplan 3.0, 2021)

Im Zusammenhang mit den aktuellen Entwicklungen ist auch die Gemeinde Hainburg bestrebt, die Nahmobilität für den Fuß- und Radverkehr zu fördern und gleichzeitig ein Miteinander der Verkehrsmittel zu erzielen. Die Gemeinde Hainburg beauftragte die Hochschule Darmstadt im Frühjahr 2020 mit dem Ziel, ihre Radverkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln und zu verbessern. Dazu wurde die Bürgerschaft zu Planungswerkstätten und Informationsveranstaltungen eingeladen, um am Entwicklungsprozess teilzunehmen. Zum Start wurden die Streckenzüge Kirchstraße und Ostring als wichtige Hauptrouten näher betrachtet und die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur neu gedacht. Alle Altersgruppen, von Kindern bis Senior:innen, sollen sicher Fahrrad fahren und zu Fuß gehen. Dies soll sich sowohl in der objektiven Sicherheit als auch im subjektiven Sicherheitsempfinden im Alltag ausdrücken. So entsteht in der Nahmobilität eine spürbare Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmergruppen.

Mit Fahrradstraßen soll auch für weniger routinierte Radfahrer:innen, Senior:innen und Kinder die Möglichkeit geschaffen werden, sich flexibel und sicher fortbewegen zu können. Fahrradstraßen gelten als zügige und stressfreie Route für Berufspendelnde und stellen gleichzeitig eine sichere und attraktive Führung des Schulverkehrs dar. Zu den Zielen von Fahrradstraßen gehört die Reduktion des Konfliktpotentials zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie die Steigerung des Sicherheits- und Wohlfühlfaktors.

Um die Regeln der StVO zu Fahrradstraßen bekannter zu machen und ihre Akzeptanz zu erhöhen, ist kontinuierlich eine intensive Einbeziehung und Aufklärung der Öffentlichkeit zu empfehlen. In Anlehnung an die bereits durchgeführte Informationsveranstaltung soll die Bürgerschaft einbezogen werden, die Umsetzung der Fahrradstraße im Ostring aktiv zu begleiten.

Im Ostring wurden nach einer ausführlichen Bestandsaufnahme und Verkehrserhebung mittels Seitenradar verschiedene konzeptionelle Varianten ermittelt. Aus diesen Varianten ergab sich die aktuelle Version einer Fahrradstraße mit alternierenden Parkstreifen und einem Kreisverkehr am Knotenpunkt Ostring/ Bettenweg. Mit dieser Fahrradstraße soll das Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert sowie der Sicherheitsaspekt für Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Durch die Anordnung des alternierenden Parkens soll eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs und somit eine Annäherung des Geschwindigkeitsniveaus zwischen Kfz- und Radverkehr erreicht werden.

2 Ablauf der Informationsveranstaltung

Um die Bürgerschaft über die nächsten Schritte auf dem Weg zur Mobilitätswende aktiv einzubeziehen und anstehende Entwicklungen zu erläutern, hat die Gemeinde Hainburg die Bürgerschaft und im Besonderen die Anwohnenden des Ostrings am 28.10.2023 um 10.00 Uhr zur Bürgerversammlung eingeladen. Im Rahmen dieser Informationsveranstaltung wurden die von der Hochschule Darmstadt entwickelten Planunterlagen zur Fahrradstraße Ostring vorgestellt und den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, sich über das Thema Fahrradstraßen und Nahmobilität im Allgemeinen zu informieren.

Zu Beginn begrüßte der Vorsitzende der Gemeindevertretung Oliver Möser die Anwesenden und stellte die Tagesordnung dieser Veranstaltung vor. Im Anschluss erläuterte Bürgermeister Alexander Böhn den Hintergrund sowie den Anlass der Informationsveranstaltung und zeigte anstehende Entwicklungen der Gemeinde Hainburg in Bezug auf die Nahmobilität im Gemeindegebiet auf. Als ersten Schritt für diesen Entwicklungsprozess wurde in Kooperation mit der Hochschule Darmstadt der Ostring als Pilotprojekt ausgewählt, da er wichtige Ziele des täglichen Bedarfs verbindet (Einzelhandel, Badesee, DLRG, Kindergarten, Spielplatz, Kleingartenanlagen, Anbindung Mainuferradweg) und gleichzeitig eine Schulroute für schutzbedürftige Personengruppen darstellt. Zudem ist die Querschnittsbreite ausreichend groß, um mit verhältnismäßig geringem Aufwand Veränderungen für den Fuß- und

Radverkehr zu schaffen und gleichzeitig weiterhin ruhenden Verkehr für die Anwohnenden zu ermöglichen.

Prof. Dr. Jürgen Follmann stellte nach den einleitenden Worten von Bürgermeister Böhn die Planungen des Studentischen Projektbüro Verkehrswesens der Hochschule Darmstadt vor (vgl. Planunterlagen vom 04.10.2022).

Ziel ist, die vorhandenen Defizite des Ostrings mit einer an die Randbedingungen angepassten Planung zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren. Hierzu zählen beispielsweise das regelwidrige Gehwegparken, erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, die Einschränkung notwendiger Sichtfelder, zu geringe Gehwegbreiten für den Fußverkehr, fehlende Querungsmöglichkeiten sowie eine unzureichende barrierefreie Anbindung an den ÖPNV. Die Planungen sehen vor, den Ostring als Fahrradstraße vorrangig mit Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen umzugestalten und durch die Anordnung von alternierenden Parkständen eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs zu erreichen.



Abbildung 1: Vorstellung der Planung durch Prof. Dr. Follmann

Nach der Vorstellung der Planung gingen Prof. Follmann und Bürgermeister Böhn auf die vielen Fragen der Anwesenden ein, woraus lebhafte Diskussionen hervorgingen. Besonders Fragen zum ruhenden Verkehr vor der eigenen Haustüre beschäftigten die Teilnehmenden.

Im Anschluss bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit, die vorgestellte Planung anhand von Plakaten näher zu betrachten, Fragen zu stellen und Anmerkungen zu geben, die von den Mitarbeitenden der Hochschule Darmstadt aufgenommen wurden. Zum Ende konnten die Anwesenden die Planung und die Veranstaltung zu bewerten.

3 Einstellung der Bürgerschaft

Für die Beurteilung der Veranstaltung wurden sowohl die Anmerkungen und Sorgen der Bürgerschaft während der Vorstellung und Diskussion aufgegriffen, als auch ein Meinungsbild zu den Plänen, der Veranstaltung und dem Informationsstand zum Thema Fahrradstraße und Nahmobilität abgefragt.

3.1 Anmerkung der Teilnehmenden

Während der Projektvorstellung und wie auch in der anschließenden Diskussion haben die Teilnehmenden folgende Anmerkung gemacht:

- Wegfallende Parkplätze erhöhen immens den Parkdruck in der Straße.
- Bisher nutzt eine sehr geringe Anzahl an Radfahrenden den Ostring.
- LKWs nutzen den Ostring und die angrenzende NATO-Straße als Parkplatz.
- Trotz Einrichtung von Tempo 30 sind nach wie vor (subjektiv) erhöhte Geschwindigkeiten vor allem in den Abendstunden und am Wochenende zu verzeichnen.
- Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes wird von einigen Anwohnenden als gefährlich angesehen.
- Anwohnende befürchten, dass sich der Verkehr auf Parallelstraßen verlagert.

- Um den Parkdruck zu verringern sind Ausweichflächen, ggf. als Quartiersparken, zu errichten. Dies wäre beispielsweise in Feldwegeinmündungen oder auf der ehemaligen NATO-Straße denkbar.

3.2 Meinungsbild

Zur besseren Auswertung der Veranstaltung und Akzeptanz der Planung, wurde anhand eines Plakates ein Meinungsbild abgefragt, auf dem die Teilnehmenden mittels Aufkleber die jeweiligen Fragen beantworten konnten. Die Farbwahl und Größe der Punkte ist hierbei irrelevant.

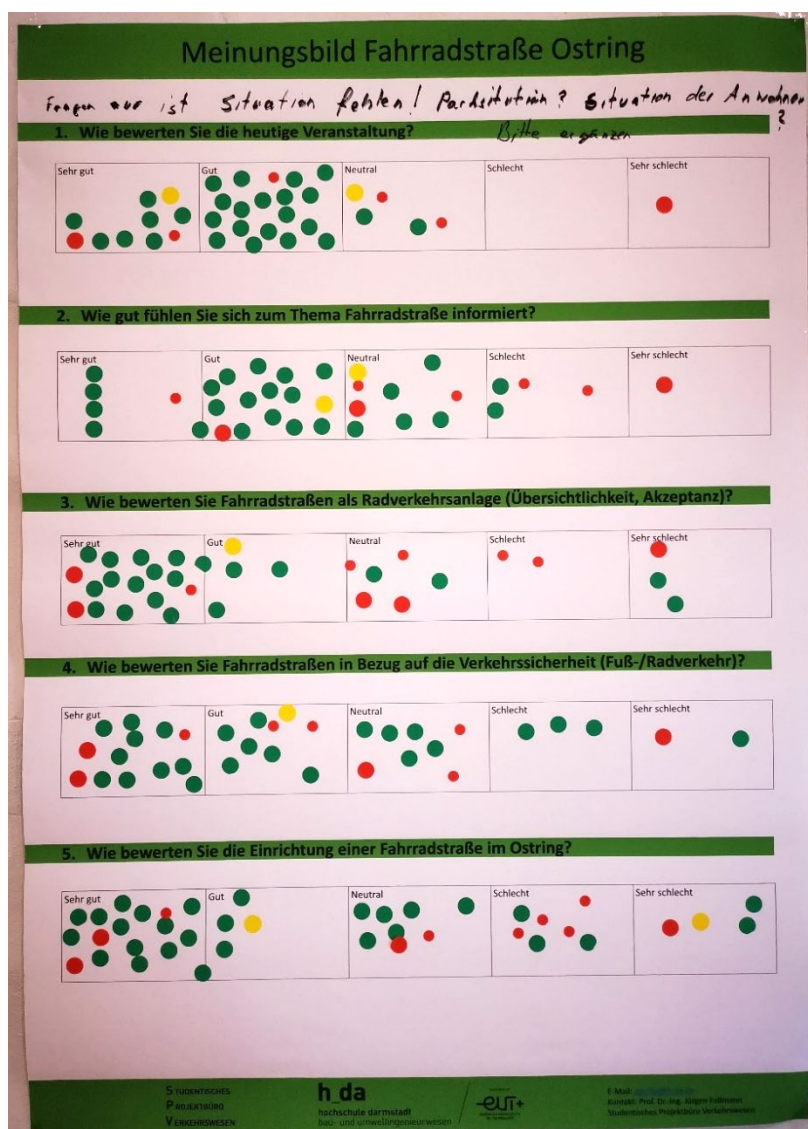


Abbildung 2: Meinungsbild Fahrradstraße Ostring

Mit der ersten Frage wurde ermittelt, wie die Veranstaltung im Allgemeinen bewertet wurde. Der Großteil war mit insgesamt 29 gut bis sehr gut Antworten überwiegend positiv. Eine Person bewertete hingegen die Veranstaltung als sehr schlecht.

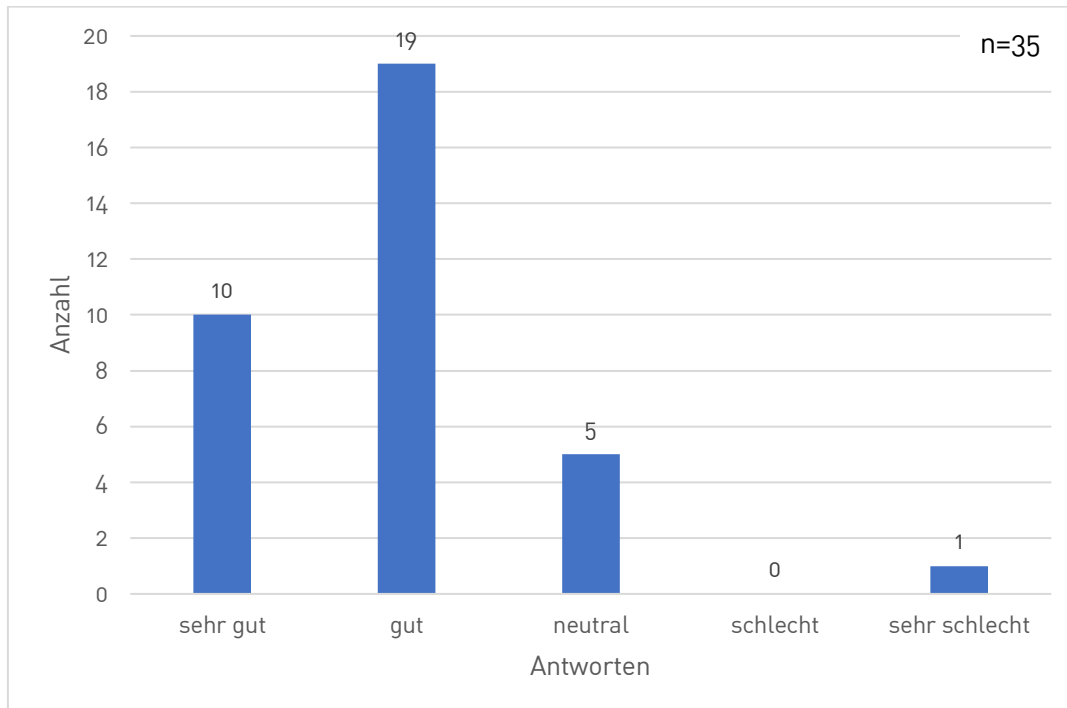


Abbildung 3 Bewertung der Veranstaltung

Die nächste Frage beschreibt, wie gut sich die Teilnehmenden nach der Veranstaltung über Fahrradstraßen informiert fühlen (Abbildung 4). Dabei haben neun Personen (26%) mit „neutral“ geantwortet. Insgesamt wurden 21 positive Rückmeldungen abgegeben (sehr gut=6 (17%); gut=15 (43%)) und fünf negative Bewertungen (schlecht=4 (11%), sehr schlecht=1 (3%)). Auch hier ergibt sich insgesamt ein eher positives Bild.

Die Auswertung zeigt, dass weiterhin kontinuierlich Aufklärungsarbeit notwendig ist, um die Bürgerschaft bei Verkehrsthemen – in diesem Fall rechtliche Regelungen von Fahrradstraßen – und Veränderungen mitzunehmen.

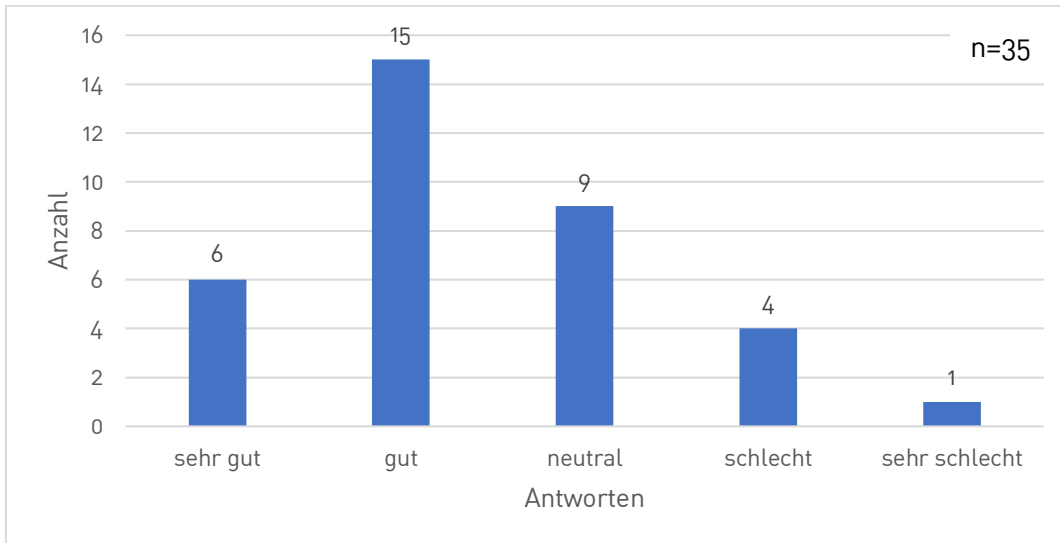


Abbildung 4: Informationsgehalt zum Thema Fahrradstraßen

Mit der dritten Frage wurde ermittelt, wie die Teilnehmenden Fahrradstraßen als Radverkehrsanlage hinsichtlich Übersichtlichkeit und Akzeptanz beurteilen (Abbildung 5). Neben sechs „neutralen“ Bewertungen sind weitestgehend positive Rückmeldung zu verzeichnen (sehr gut=17 (53%); gut=4 (13%)). Doch auch hier gibt es einen geringen Anteil negativer Bewertung (schlecht=2 (6%), sehr schlecht=3 (9%)) zu verzeichnen.

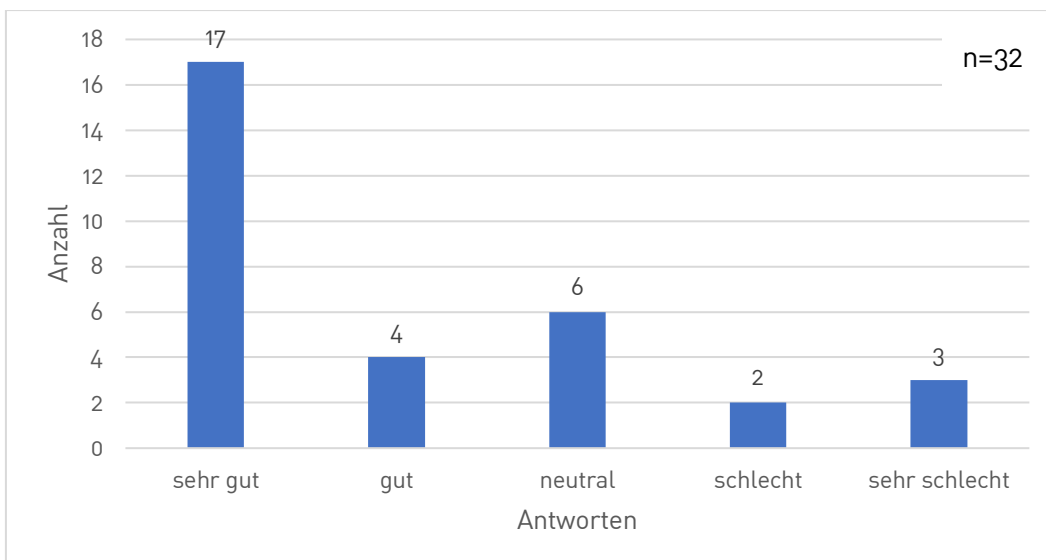


Abbildung 5: Einschätzung von Fahrradstraßen hinsichtlich Übersichtlichkeit und Akzeptanz

Die nächste Frage ermöglicht eine Einschätzung zum subjektiven Sicherheitsempfinden auf Fahrradstraßen (Abbildung 6). Die positiven Antworten mit 13 („sehr gut“ - 36%) bzw. 9 („gut“ - 13%) überwiegen auch hier. Dennoch gibt es einige, die die Verkehrssicherheit einer Fahrradstraße anzweifeln (schlecht=3 (9%), sehr schlecht=2 (8%)).

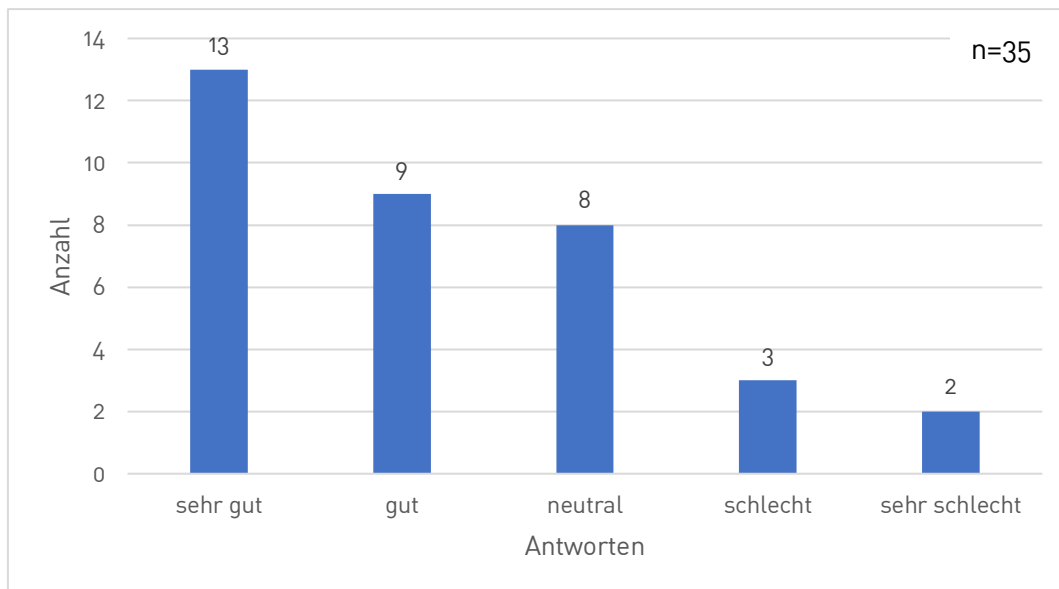


Abbildung 6: Einschätzung der Radverkehrssicherheit auf Fahrradstraßen

Mit der abschließenden Frage konnten die Teilnehmenden ihre Meinung äußern, wie sie die Einrichtung der Fahrradstraße im Ostring sehen (Abbildung 7). Die Auswertung zeigt eine große Befürwortung der Einrichtung mit 17 Stimmen für sehr gut (42%) und 4 Stimmen für gut (10%) im Gegensatz zur Ablehnung (schlecht=7 (18%), sehr schlecht=4 (10%)). Acht Personen stehen der Einrichtung der Fahrradstraße neutral entgegen. Damit wünscht sich über die Hälfte der Anwesenden die Einrichtung einer Fahrradstraße im Ostring.

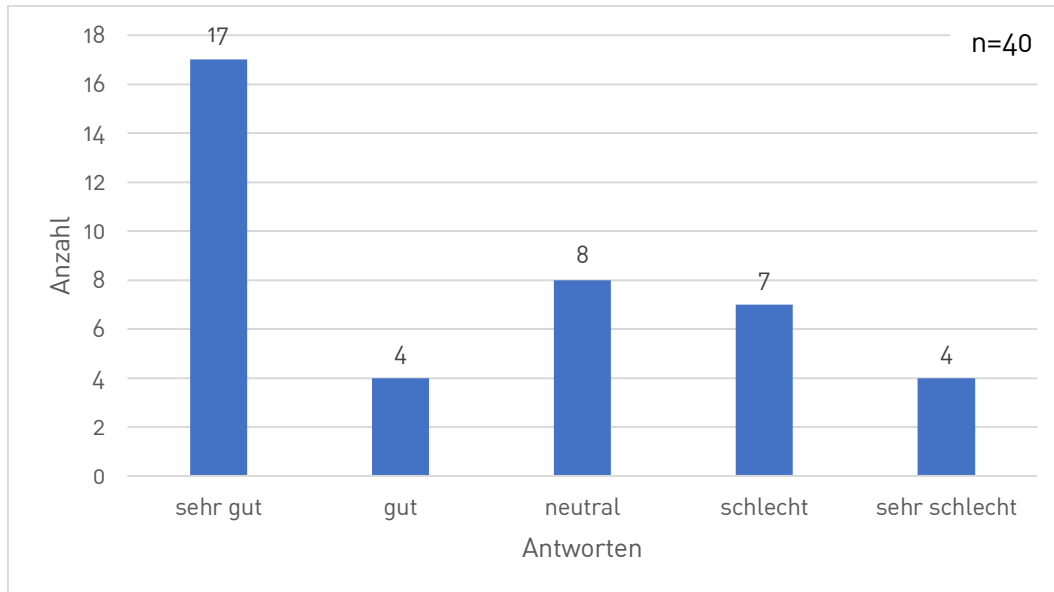


Abbildung 7: Zuspruch für die Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen

4 Fazit der Veranstaltung

Insgesamt war die Veranstaltung zur Vorstellung der Planung zur Fahrradstraße im Ostring am 28.10.2023 mit nahezu 100 Personen sehr gut besucht. Durch die explizite Einladung der Anwohnenden des Ostrings war ein Austausch mit den direkt Betroffenen möglich. Während der Vorstellung der Planung ergaben sich hitzige Diskussionen, die die Stimmung der Veranstaltung möglicherweise beeinflussten.

Dennoch ergab die Abfrage des Meinungsbildes ein überwiegend positives Feedback. Sowohl die Verkehrssicherheit wird hervorgehoben wie auch die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen befürwortet. Lediglich der Informationsstand bzgl. Fahrradstraßen ist ausbaufähig. Die Möglichkeit Fragen zu stellen und die Hintergründe zu erfahren, wurde auch nach den Diskussionen zahlreich wahrgenommen und noch weitere Wünsche und Anmerkungen notiert. Diese wiederholten sich mit den Hinweisen aus der Diskussion. Die Veranstaltung unterstreicht die Wichtigkeit der frühzeitigen Einbindung der Öffentlichkeit, um die Akzeptanz für Veränderungen zu erhöhen.

5 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Vorstellung der Planung durch Prof. Dr. Follmann.....	6
Abbildung 2:	Meinungsbild Fahrradstraße Ostring.....	8
Abbildung 3	Bewertung der Veranstaltung	9
Abbildung 4:	Informationsgehalt zum Thema Fahrradstraßen	10
Abbildung 5:	Einschätzung von Fahrradstraßen hinsichtlich Übersichtlichkeit und Akzeptanz.....	10
Abbildung 6:	Einschätzung der Radverkehrssicherheit auf Fahrradstraßen	11
Abbildung 7:	Zuspruch für die Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen	12