

PR - Zell 2030 – Verkehrsszenario

Das Forschungsprojekt „Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen“ (ExWoSt) begann im Juni 2015 mit der Vergabe an acht Kleinstädte durch Bundesbauministerin Dr. Barbara Hendricks. In Zell am Harmersbach startete die operative Arbeit Mitte März mit der ersten Szenariowerkstatt. (siehe auch Grafik Zeitschiene im Anhang) Seit dem Start hat die Szenariogruppe, der sich 30 Bürgerinnen und Bürger angeschlossen haben, mehrfach getagt, ein JugendBar Camp hat stattgefunden und die acht teilnehmenden Städte haben sich bereits 2 Mal zum Erfahrungsaustausch in der sogenannten Erfahrungswerkstatt getroffen. Zell am Harmersbach hat sich dazu entschieden, frühzeitig die EinwohnerInnen mit zu integrieren und die Bürgerbeteiligung damit als wichtiges Element dieses Prozesses zu manifestieren. Im Juni fand deshalb die Einwohnerversammlung in der Ritter v. Buß Halle statt, mit einer enormen Beteiligung und Resonanz. Zu acht Themenschwerpunkten hatten die Teilnehmer bei der Bürgerversammlung die Gelegenheit, ihre Wünsche, Vorschläge und Ideen zu formulieren. Alle Beiträge wurden erfasst und in einer Serie in der Schwarzwälder Post veröffentlicht. Bei der Arbeit in der Szenariogruppe wurden aus der Vielzahl der Ideen Überbegriffe ausgearbeitet. Was wären mögliche Szenarien für Zell? Was ist kurzfristig, mittelfristig und langfristig umsetzbar? Welche Prozesse können parallel laufen? In der 2ten offiziellen Szenariowerkstatt Ende Oktober hat die Gruppe unter der Leitung und Moderation der Forschungsassistenz der Hochschule Neubrandenburg, erste Roh-Szenarien näher beschrieben.

Die Forschungsassistenz der Hochschule Neubrandenburg bildet den methodischen Rahmen für das JugendBarCamp und den Szenarioprozess. In der Summe finden 6 Werkstätten der Szenariogruppe und 5 Erfahrungswerkstätten der teilnehmenden Städte statt.

Insgesamt spricht die Forschungsassistenz von einem vierstufigen Szenarioprozess:

- I. Szenariofeldbestimmung (März 2016),
- II. Sammlung Einflussfaktoren/Bestimmung Schlüsselfaktoren (Okt. 2016),
- III. Szenariogenerierung
- IV. Szenariotransfer

Ziel des Gesamtprozesses ist die Entwicklung eines Zukunftsbildes „Zell am Harmersbach 2030“ – und die Ableitung nötiger Handlungsschritte. Unser Projektleiter von der Forschungsassistenz, Prof. Dr. Dehne, spricht von „Bürger entwickeln und diskutieren ihre Zukunft“ um Rückschlüsse auf das Handeln in der Gegenwart zu ziehen.

Parallel zur Szenariogruppe wurde im Nachgang an die Einwohnerversammlung ein »Kompetenzteam Verkehr« eingerichtet, in dem neben der Stadtverwaltung und Bürgern auch weitere Experten vertreten sind. Ziel des Teams ist auch hier, Szenarien für Verkehrswege aufzuzeigen und Konzepte zukunftsfähig zu machen, kurz-, -mittel-, und langfristig.

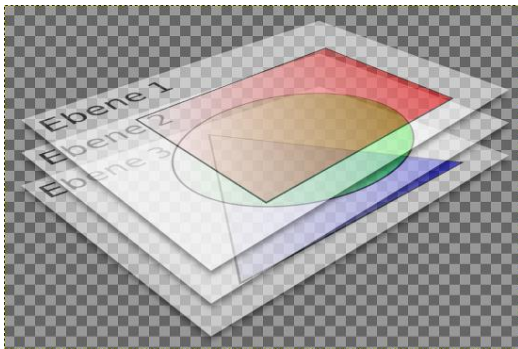


Am Ende des Szenarioprozesses soll ein „Stadtentwicklungskonzept mit integriertem Verkehrskonzept“ stehen.

Mit ihren Meinungen und Ideen greift das Kompetenzteam Verkehr die vielen Vorschläge der Einwohnerversammlung auf. Im Grundsatz ist sich das Kompetenzteam einig, dass eine Entspannung der Verkehrssituation der Grundgedanke bei allem Handeln und Tun darstellen muss: Entspannt mobil kann demnach auch ein Titel eines Szenarios sein. Auch ist der Prozess nicht isoliert zu sehen, wie in der letzten Szenariowerkstatt durch viele Teilnehmer zum Ausdruck kam:

„... mit dem heutigen Ergebnis bin ich sehr zufrieden – das entstehende Bild macht deutlich, das Verkehr nicht das zentrale Thema ist, sondern für alle anderen Themen gelöst werden muss.“

„... es braucht ein Gesamtkonzept mit allen angesprochenen Themen – und daraus muss das Thema Verkehr als einzelnes infrastrukturelles Thema gelöst werden.“



Dieser Entwicklungsprozess kann mit einem Folienblock verglichen werden. Unterschiedlichste Themen auf den einzelnen Folien passen am Ende zueinander und bilden gemeinsam ein Ganzes – das „Stadtentwicklungskonzept mit integriertem Verkehrskonzept“. Durch die Schichtung und dem permanenten Abgleich zu den Ergebnissen der anderen Themen kann gewährleistet werden, dass Ideen und Konzepte zueinander passen, Ideen nicht verloren gehen, aufeinander abgestimmt sind und nicht nebeneinander stehen.

Den Ergebnissen und Rückmeldungen der Einwohnerversammlung nach zu urteilen, steht das Thema Verkehr mit Abstand an erster Stelle. Das ist wahrscheinlich dem geschuldet, dass das Thema Auto und Verkehr „fast“ Jeden betrifft. Deshalb kann man sich diesem Thema mit (zum Teil auch provokanten) Fragen nähern:

Was will man erreichen? Weniger Verkehr insgesamt? Langsamere Verkehr? Nur die Hauptstraße entlasten? Ist das Thema Verkehr überhaupt ein Thema?

Wie mehrere Verkehrsgutachten und Verkehrszählungen der letzten Jahre zeigen, ist das Verkehrsaufkommen zu mehr als 75 % hausgemacht. Ein Großteil des Ziel- und Quellverkehrs kommt aus der Kernstadt, aus dem Ortsteil Unterharmersbach und aus der Gemeinde Oberharmersbach. Da es dort außer einem Penny Markt keine Einkaufsmöglichkeiten gibt, resultiert viel Verkehr von Einkaufsfahrten zu den stadtauswärts gelegenen Supermärkten. Außerdem belasten viele Berufspendler aus Unter- und Oberharmersbach in Richtung B33 fahrend die Hauptstraße.



Zur Verkehrsentslastung der Innenstadt wird es weder einen Tunnel noch eine große Umfahrung geben. Jedoch kann der Verkehr anders geführt werden. Zell am Harmersbach liegt nicht an einer Hauptverkehrsader. Überwiegend sprechen wir vom sogenannten Ziel- und Quellverkehr, d.h. die Berufspendler sowie die Einwohner selbst sind für das Verkehrsaufkommen verantwortlich. Deshalb ist das Grundszenario des Kompetenz-Teams Verkehr: Entspannt mobil. Dazu zählen nicht ausschließlich planerische und gestalterische Betrachtungsweisen, denn ein wichtiger Aspekt bei allen Überlegungen und Szenarien wird der Faktor Mensch spielen: Wie schafft man Bewusstsein im Umgang mit der Nutzung von Verkehrsmitteln und wie wird die Einwohnerschaft dieses Bewusstsein leben.

Die Analyse der Ist-Situation der Verkehrsführung bestätigt die Aussagen und Kritikpunkte aus der Bürgeranhörung und ist in grafischer Form aufgearbeitet worden. Es gibt lediglich eine einzige Abflussmöglichkeit – die Hauptstraße. Auf diese führen alle Wohn- und Sammelstraßen aus den Wohngebieten beidseits der Hauptstraße. Hinzu kommt der durchfahrende Verkehr, der ebenfalls nur diese Trasse zur Verfügung hat. Die gewachsene, auch der Topografie geschuldete Struktur lässt sich mit dem Bild eines Brustbeins (Skelett) vergleichen – alle Rippen laufen dort zusammen. Die Bündelung allen Verkehrs auf der Hauptstraße und die dadurch verursachte Verkehrsbelastung machen diese sowohl für den Aufenthalt von Fußgängern als auch für die Außennutzung durch die Gastronomie und den Einzelhandel unattraktiv. Hinzu kommen beinahe durchgehend straßenbegleitende Parkplätze. Somit nimmt der Verkehr, fahrend und ruhend, einen großen Teil der Fläche ein. Der Wunsch nach Aufenthaltsqualität, den die Bevölkerung geäußert hat, kann auf den verbleibenden Restflächen nur schwer geschaffen werden. Welche Möglichkeiten bieten sich, dem entgegenzuwirken? Um in einem Bildvergleich zu bleiben, könnte die Lösung im Blutkreislauf, dem Transportnetz für die Energieversorgung, zu finden sein. Durch Vernetzung und Verteilung auf mehrere Verkehrsstränge kann Entlastung geschaffen werden, die neue Energie für unser Städtle bringt. Eine Neuordnung der Parksituation mit klarer Ausweisung von Sammelparkplätzen am Randbereich der Innenstadt kann die Basis bilden, Parkplätze in der Hauptstraße teilweise aufgegeben werden. So gewonnene Flächen könnten neu gestaltet und anderweitig genutzt werden. Durch Sperrung eines Teilstücks der Kirchstraße bestünde sogar die Möglichkeit zur Schaffung einer kleinen aber feinen Fußgängerzone. Durch die dort bestehenden Einzelhändler wäre bereits für Belebung und Nutzung des dadurch entstehenden Freiraums gesorgt. Ein weiteres Ziel ist es, die Oberstadt enger mit der Unterstadt zu verbinden. Für viele hört unser Städtle doch kurz nach dem Dörflebrunnen auf, seien wir ehrlich? Parallel zur Vernetzung der Anlieger- und Sammelstraßen mit mehrfachen, parallel verlaufenden Abflussmöglichkeiten kann auch das Radwegenetz, das von außen auf die Innenstadt zuführt und jederzeit abrupt aufhört, zusammengeführt und sichere Trassen ausgewiesen werden.

Die Konzeptideen bieten viel Platz für Spielraum und für eine konstruktive und gemeinschaftliche Entwicklung. Der Grundtenor dieser Überlegungen liegt darin, den Verkehr zu verlagern und auf „mehreren Schultern“ zu verteilen – zu entspannen.



Das Verkehrsteam hat sich der vielen Hinweise und Aspekte aus der Einwohnerversammlung angenommen und begonnen, Ziele in kurz-, mittel-, und langfristig zu kategorisieren. Die kurzfristigen Ziele werden auch unter dem Blickwinkel des Ausprobierens/Testens gesehen und können z.B. sein:

- Einbahnstraßen (hier wäre auch zu testen was viele Verkehrsexperten sagen: Einbahnstraßen verringern den Verkehr nicht, sondern verlängern die Wege und führen damit zu mehr Fahrstrecke)
- Sperrung Kirchstraße (Eismündung Hauptstr. bis Kreuzung Pfarrhofgraben, Fabrikstr.; Anwohner und Zulieferer-Verkehr frei)
- Schnelle Beseitigung der Gefahrenpunkte Rad- und fußläufiger Verkehr (Kennzeichnung Radwegende, Verlagerung Zebrastreifen)
- Parkplätze schaffen und Parkplätze umwandeln
- **Bereits umgesetzt:** Pflastersituation/Bepflanzung bei Metzgerei Wagner und Parkplatz Sparkasse. Mitte November wurde eine Laterne rückgebaut und die Teilfläche geschottet. Der Verkehrsfluss während Anlieferung LKW Metzgerei Wagner funktioniert wieder.

Die Parkierung allgemein wurde auch in den Plan übernommen und die Übersicht zeigt, dass an der direkten Peripherie der Innenstadt ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind, die Spielraum geben für eine neue und reduzierte Parksituation in der Hauptstraße. Nachfolgend ein paar Gedanken zu der Entspannung der Parksituation:

- Weitere Mitarbeiterparkplätze an der Peripherie
- Park and Buy: Anreize, Boni schaffen für Parken auf ausgewiesenen Parkflächen abseits der Hauptstraße / Appell an die Umwelt und Vorbildfunktion / entschleunigtes Einkaufen
- Pendler Fahrgemeinschaften: Anreize schaffen für Arbeitnehmer, die sich in Fahrgemeinschaften organisieren. Sie erhalten ausgewiesene Parkplätze, die strategisch optimal liegen z.B. bei Kloster/Ritter. Firmen geben ihren Mitarbeitern, die sich in Fahrgemeinschaften organisieren die besten Parkplätze vor der Firma (mit Plakette gekennzeichnet)
- Parkplätze in der Hauptstraße neu gestalten: Situationen schaffen die z.B. die Aufenthaltsqualität von Fußgängern erhöhen, großzügige und einladende Außenbewirtung ermöglichen, ...
- Parkplätze in Nordracherstraße (hinter Apotheke/Grieche) öffnen und Ausweichplätze für Wohnmobile (Dauerparker) schaffen.





Teilen Sie uns Ihre Ideen, Kritik und Anregungen mit und geben Sie uns Feedback zum Prozess::

2030@zell.de

07835 540244 (Begleitagentur AgilEvent)

Ideenbriefkasten der Stadt Zell am Harmersbach (Hintereingang Rathaus, Kanzleiplatz)

Mein Zell a.H. Die App für Zell am Harmersbach

Informationsplattformen:

Ausstellung mit Feedbackmöglichkeit

www.zell.de

AB Januar 2017:

Quartiergespräche, Rathaus meets Wirtshaus (Stammtisch 2030), Kneipenquiz, Forum Wochenmarkt,
...

Mein Zell a.H. Die App für Zell am Harmersbach



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
(ExWoSt) ist ein Forschungsprogramm des
Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), betreut
vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raum-
forschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR).

www.exwost-kleinstaedte.de



Zell am Harmersbach
Mein Städtle