



Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030

Sommerforum auf dem Schlossplatz
Freitag, 24. Juni 2022
13 bis 17 Uhr

Dokumentation

Veranstalterin: Stadt Oldenburg
Amt für Klimaschutz und Mobilität

Auftragnehmende Büros für sechs Teilkonzepte:

- Vor Ort: Bernard Gruppe ZT GmbH (Teilkonzept „Machbarkeitsstudie Wallring“)
- Vor Ort: PGV-Alrutz GbR (Teilkonzept „Radverkehr“)
- stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (Teilkonzept „Parkraummanagement – ruhender Kfz-Verkehr“)
- ISUP GmbH (Teilkonzept „Park & Ride und Bike & Ride“)
- EcoLibro GmbH (Teilkonzepte „Mobilitätsstationen mit Sharing-Angeboten“ und „Ladeinfrastruktur E-Mobilität“)

Dokumentation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen



Programm

Das Sommerforum zum Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030 bietet der interessierten Öffentlichkeit die Gelegenheit, sich über die sechs Teilkonzepte zu informieren, die derzeit für den Rahmenplan erarbeitet werden. Die Bauzaunausstellung, die seit Anfang Juni auf dem Kasinoplatz über die Teilkonzepte informiert, ist für diesen Tag auf den Schlossplatz verlegt worden und bildet den Rahmen der Veranstaltung.

Zu den Teilkonzepten „Fahrradverkehr“ und „Machbarkeitsstudie Wallring“ finden Exkursionen statt, um vor Ort über die Situation, Probleme und Perspektiven zu sprechen. Die beauftragten Büros PGV Alrutz (Teilkonzept Fahrradverkehr) und Bernard-Gruppe (Teilkonzept Machbarkeitsstudie Wallring) sind mit dabei. Eine zunächst für das Teilkonzept Parkraummanagement geplante Exkursion konnte aufgrund eines Krankheitsfalls nicht stattfinden.

Das Team der Verwaltung und von TOLLERORT entwickeln & beteiligen laden zu Gesprächen über die Zukunft der Mobilität in Oldenburg ein. Bei den Gesprächen wird außerdem auf die aktuell laufenden Online-Befragungen hingewiesen. Wer möchte, kann auch direkt vor Ort die Befragung durchführen.

An den Gesprächen und Exkursionen nehmen neben zufällig vorbeikommenden Passantinnen und Passanten sowie gezielt teilnehmenden Interessierten aus der Öffentlichkeit auch einige Mitglieder der prozessbegleitenden Projektbegleitgruppe teil. In der Projektbegleitgruppe kommen Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Institutionen und Netzwerke mit Relevanz zum Thema Mobilität und Verkehr zusammen und begleiten den Arbeitsprozess in diesem Jahr in zehn Sitzungen. Sie sind auch Multiplikatorinnen und Multiplikatoren für unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen.

Mehrere Aussteller unterstützen die Veranstaltung und stellen moderne Mobilitätsangebote vor. Manches kann vor Ort ausprobiert werden, so die E-Scooter.

Überblick über das Programm

12 Uhr	Start Rahmenprogramm der Aussteller
13 bis 14 Uhr	Informationen und Gespräche im Rahmen der Bauzaunausstellung
14 bis 15 Uhr	Exkursionen Bustour zur „Busspur auf dem Wallring“ im Bus der VWG Radrunde „Fahrradzone für Oldenburg“
15 bis 16 Uhr	Gespräche im Rahmen der Bauzaunausstellung
16 bis 17 Uhr	Exkursionen Bustour zur „Busspur auf dem Wallring“ im Bus der VWG Radrunde „Fahrradzone für Oldenburg“
18 Uhr	Ende der Veranstaltung



Eindrücke aus Gesprächen

An den Ständen des Projektteams werden Passantinnen und Passanten in spontane Gespräche verwickelt. Viele Menschen sind bereit, etwas Zeit für einen Austausch über die Zukunft der Mobilität in Oldenburg zu investieren. Sie können ihre Hinweise auf Karten notieren.

In der Mehrzahl sind die hier beteiligten Personen im Alltag mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV unterwegs. Entsprechend dominant sind auch die beiden Themen in den Gesprächen und in den Hinweisen.

Von einigen Teilnehmenden wird die hauptsächliche Verkehrsmittelwahl mit Bezug auf den Wohnort in einer Karte erfasst. Hier beteiligen sich eher weniger Menschen, die überwiegend mit dem Auto unterwegs sind. Der ÖPNV und das Fahrrad dominieren.



Fotos: Abfrage der Verkehrsmittelwahl und des Wohnorts



Foto: Fragen und Gespräche am Tisch

Die Beteiligten haben die Möglichkeit, Hinweise zu ihren Anliegen rund um Mobilität und Verkehr in Gesprächen einzubringen und auf Hinweiskarten bzw. Tischdecken zu notieren. Manche Hinweiskarten sind mit Fragen aus ausgewählten Teilkonzepten versehen, so dass der Informationsbedarf der Planerinnen und Planer berücksichtigt wird. Die Fragen dienen auch der Anregung für die Gespräche.

Fragen auf Tischdecken:

- Alltagsmobilität 3.0: Wie stellt ihr euch Mobilität in Zukunft vor?
- Ideen für 12 qm Stadtraum: Was bringt der Verzicht auf das eigene Auto?

Fragen zu Teilkonzepten:

- Wie und wo könnten Fahrradstraßen, Fahrradzonen und Premiumnetz Radrouten den Radverkehr in Oldenburg verbessern? Wie sollten sie gestaltet sein?
- Wie sollte für Sie der Busverkehr in der Innenstadt beschaffen sein?
- Wo braucht es aus Ihrer Sicht welches Mobilitätsangebot, damit Sie auf die Nutzung eines eigenen Autos verzichten können?
- Wo würden Sie Ihr Elektroauto gerne laden? Wo können E-Autos abseits öffentlicher Straßen geladen werden?
- Wie sollte das Parkraummanagement in Oldenburg künftig gestaltet sein?
- Wo sollten P&R- und B&R-Stationen entstehen, damit diese für die Nutzung attraktiv sind? Welche Ausstattung sollten diese P&R- und B&R-Anlagen haben?

Alle schriftlich hinterlassenen Beiträge sind im Anhang aufgeführt.



Viele der Beteiligten sprechen sich für Maßnahmen aus, die den Öffentlichen Personennahverkehr und vor allem den Fahrradverkehr unterstützen und zugleich die Dominanz des Autoverkehrs einschränken. Weniger Autoverkehr kann mehr Lebensqualität und Klimaschutz bedeuten. Der Verzicht auf das eigene Auto wird in einem Beitrag als „trendy“ bezeichnet.

Eine Umorganisation von Straßenräumen wird beispielsweise mit dem Stichwort „Mehr Platz für Radfahrende“ eingefordert. Es werden besonders für den Fahrradverkehr viele ortsbezogene Hinweise eingebracht, um Problemstellen aufzuzeigen und Verbesserungen anzuregen. So wird zum Beispiel mehrfach die Radverkehrsführung im Bereich der Ofener Straße angesprochen. Als grundsätzlicher Hinweis wird etwa eine sichere ebene Ausführung von Übergängen auf/von Radwege/n benannt. Auch der Umgang mit dem Fahrradverkehr im Bereich von Baustellen wird als verbesserungswürdig erachtet, hier werden dem Fahrradverkehr oft Umwege zugemutet.

Gute Schnittstellen im ÖPNV sowie zwischen ÖPNV und Rad werden gewünscht. Für das Busnetz werden ergänzend Tangentialverbindungen empfohlen. Auch die Tarifstruktur im ÖPNV wird angesprochen.

Es gibt mehrere Hinweise, in denen ausdrücklich die Vorrangstellung bzw. Dominanz des Kfz-Verkehrs in Frage gestellt wird. Beispiele: „Autos raus aus der Innenstadt! (1967 haben sich auch erst alle nicht vorstellen können, dass keine Fahrzeuge mehr im Zentrum fahren dürfen – jetzt sind alle stolz auf die älteste 1. Fußgängerzone!)“ / „Es müsste umgekehrt sein, das Auto müsste gestoppt werden“. Bezüglich des Autoverkehrs werden aber auch Angebote wie zum Beispiel Carsharing für Rollstuhlfahrende und mehr öffentliche Ladestationen ange-regt.



Foto: Kinder waren eingeladen, ihre Eindrücke von der Mobilität heute und ihre Vorstellung von der Zukunft zu malen.

Auch der Fußverkehr wird thematisiert. Besonders Sabine Görg als Vertretung des Behindertenbeirats Oldenburg ist es zu verdanken, dass in den Gesprächen auch das Miteinander



zwischen Radfahrenden bzw. Roller fahrenden Personen und von Menschen, die zu Fuß bzw. mit Hilfsmitteln unterwegs sind, angesprochen wird. Die Perspektive von Menschen mit Beeinträchtigungen wird demnach zu oft vergessen.

Exkursion: Bustour zur „Busspur auf dem Wallring“



Foto: Bei der Bustour über den Wallring informiert Oliver Borselino, Bernard-Gruppe ZT GmbH

Kai Bosch, VWG, lädt mit seinem Kollegen Hinrich Boer sowie Carola Pietsch, Stadt Oldenburg, Oliver Borselino und Leon Baur, Bernard-Gruppe ZT zu zwei Bustouren über den Wallring ein. Vor Ort werden die Chancen und Herausforderungen für die Realisierung eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens bei Erhalt der Führung des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen in einer Richtung erörtert. Der Kfz-Verkehr soll auf dem Wallring nicht ausgesperrt werden, die Erreichbarkeit der Innenstadt wäre nach wie vor – ggf. mit Umweg – gegeben, die Zuverlässigkeit der Erreichbarkeit mit dem Bus würde aber steigen. Das Büro Bernard erarbeitet für das Konzept eine Machbarkeitsstudie. Für die Studie werden zwei Varianten erarbeitet. Mit einer Modellierung der Verkehrsströme wird auch untersucht, bei welchem Verkehrsaufkommen im Falle eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens ein problemloser Verkehrsablauf möglich ist.

Die Teilnehmenden stellen bei der Gelegenheit Fragen, die die Rahmenbedingungen für die Busspur auf dem Wallring betreffen. So wird beispielsweise nachgefragt, wie die Lösung am Heiligengeistwall aussehen kann, an dem der Busverkehr derzeit in zwei Richtungen geführt wird. Hier prüft das Planungsteam in einer Variante einen Erhalt des Zweirichtungsverkehrs für den Bus in diesem Abschnitt. Aus Sicht der VWG ist es weiterhin nötig, auch einige Buslinien vom Lappan Richtung Julius-Mosen-Platz fahren zu lassen, ggf. auch ohne Busspur auf diesem Abschnitt. Ein weiteres Thema ist die zu erwartende Zeitersparnis für die Busse auf dem Wallring. „Lohnt sich das Konzept?“ Hierzu klärt das Planungsteam auf: „Selbst wenn die Fahrtzeitgewinne moderat sein sollten, kann ein Bussonderfahrstreifen auf dem Wallring die Zuverlässigkeit für die Busverbindungen erheblich erhöhen und die Fahrplantreue steigt, was ein wichtiges Kriterium der Attraktivität des Bus-ÖPNV ist.“ Es wird außerdem erläutert, dass das Konzept auch in Stufen umgesetzt werden kann. Nachgefragt wird auch nach der künftigen Geschwindigkeit auf dem Wallring. Die Kommune ist an den bestehenden rechtlichen Rahmen gebunden: Tempo 30 kann nur unter besonderen Bedingungen auf einer Hauptverkehrsstraße angeordnet werden. Dies wäre zu prüfen.



Foto: Abschlussgespräch nach der Bustour zur „Busspur am Wallring“

In den Gesprächen werden lokale Problemstellen erörtert, wie zum Beispiel der Abschnitt Theaterwall und Heiligengeistwall sowie die Einfahrt zum Parkhaus Staulinie. Ein weiteres Thema sind die Konsequenzen der Busspur. In spezifischen Quelle-Ziel-Relationen ist ein erheblicher Teil des jeweiligen Kfz-Verkehrs auf dem Wallring Durchgangsverkehr. Wenn es gelänge, den Durchgangsverkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen zum Teil auf die Autobahn zu verlagern, würde dies Gestaltungsspielräume eröffnen. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsträger des Umweltverbunds durch Push-Maßnahmen (z.B. weniger Parkplätze) könnte nach Meinung verschiedener Teilnehmender dazu beitragen, das Aufkommen an Autoverkehr zu senken und öffentlichen Raum anders zu nutzen sowie den „Lebensraum Innenstadt“ aufzuwerten. Es werden aber auch Bedenken laut, dass der Einzelhandel durch wenig attraktive Bedingungen für den Autoverkehr in der Innenstadt leiden könnte.

Es besteht der Wunsch von Taxibetrieben, die Busspur ebenfalls mit zu benutzen, was aufgrund technischer Hürden (u.a. Vorrangschaltungen für Busse an den Ampeln) kurzfristig nicht ohne weiteres umzusetzen ist.

Die erörterten Themen sind im Anhang vollständig aufgeführt.

Exkursion: Radrunde „Fahrradzone für Oldenburg“

Kerstin Goroncy, Stadt Oldenburg, und Elke Willhaus, PGV-Alrutz leiten zwei Radrunden in den Stadtteil Ziegelhof. Das Büro PGV-Alrutz untersucht im Teilkonzept Radverkehr die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradzonen in ausgewählten Gebieten. Fahrradzonen sind ein neues Instrument der Radverkehrsplanung. Sie werden ähnlich einer Tempo 30-Zone innerorts als zusammenhängendes Gebiet mit Beschilderung und Kennzeichnung ausgewiesen. Fahrradzonen sollen das Fahren mit dem Fahrrad im Mischverkehr auf der Fahrbahn sicherer und komfortabler machen und so dazu beitragen, dass mehr Menschen Fahrrad fahren. Im Gebiet dürfen allerdings keine klassifizierten Straßen oder Vorfahrtstraßen, keine Radwege mit Benutzungspflicht und keine Lichtsignalanlagen außer für den Fußverkehr vorhanden sein. Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradzone ist auch eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“. Eine Überlagerung mit Tempo 30-Zonen ist nicht zulässig.



Bei beiden Exkursionen werden Sinn und Zweck einer Fahrradzone kritisch hinterfragt. Geht eine Fahrradzone weit genug? Müssten nicht eher klimaneutrale Zonen eingerichtet werden? Die Einrichtung einer Fahrradzone steht nicht ganz oben auf der Prioritätenliste der Beteiligten. Dennoch wird es für möglich erachtet, dass eine Fahrradzone die Attraktivität des Fahrradverkehrs steigern könnte. Es spräche also wenig dagegen, das Instrument einmal auszuprobieren. Die Bandbreite der Vorschläge reicht von einem Pilotgebiet über ausgewählte Gebiete mit bestmöglichem Standard auszustatten oder einfach alle Tempo 30-Zonen zu Fahrradzonen umzuwidmen und auch das neue Wohngebiet Fliegerhorst mit einzubeziehen. Diskutiert werden Anforderungen an die Gestaltung von Fahrradzonen. Eine reine Beschilderung wird nicht als ausreichend angesehen: Wichtig wären Komfort und Sicherheit, vor allem gute Belagsqualitäten. Als offener Punkte wird der Umgang mit dem Kfz-Parken in Fahrradzonen erachtet.

Eindrücke aus dem Rahmenprogramm der Aussteller



Fotos: Informationsstände von Cambio und EWE GO Roller auf dem Sommerforum (Fotos Stadt Oldenburg)

- VWG Bus und Stand
- E-Scooter (Tier, Lime, bolt)
- EWE GO Roller
- OLi-Bike
- Car Sharing (Cambio, Braasch all to drive)
- Smartheim-Projekt
- Wasserstoffauto der Metropolregion (Roadshow)
- Kraft-Fahrzeug des Künstlers Michael Ohlsen (www.kraft-fahrzeug.de)
- Lastenräder-Ausstellung
- Radparcours auf Schlossplatz



Impressum

Verantwortlich: Stadt Oldenburg
Anna Braam, Fachdienst Klimaschutz
Telefon 0441 235-4985
rmv2030@stadt-oldenburg.de

Moderation/Protokoll: TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg
Mone Böcker, Béatrice Barelmann, Lukas Gehring
Telefon: 040 3861 5595
oldenburg@tollerort-hamburg.de

Hamburg, 14. Juni 2022



Anlage 1:

Notizen auf den Hinweiskarten



Foto: Hinweissammlung

Mein Hinweis zum Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030

- Tempo 30 auch auf den Ausfallstraßen
- Tempo 30 auf allen Hauptverkehrsstraßen, zumindest innerhalb des Autobahnringes
- Mehr Platz für Radfahrende
- Breitere Radwege, nicht zu Lasten des Fußverkehrs
- Radverkehr ist oft ausgesperrt » Muss an Baustellen umwegig fahren, auch der Fußverkehr
- Radwegenetz: Leipzig als Beispiel
- Problemstellen: Für Radfahrer freigegebene Fußwege » Akzeptanz von Autofahrenden, ggf. Radfahrer*innen auf den Straßen gesenkt.
- Zustand der Straßen, bzw. Fahrradstraßen sehr schlecht!
- Übergänge zwischen den Fahrradwegen schlecht!
- Ampelschaltung für Fahrradverkehr besser schalten
- Radreparaturstationen öffentlich zugänglich
- Haarenufer Fahrradstraße in besseren Zustand versetzen
- Ofener Straße für den Fahrradverkehr wieder öffnen
- ! Wiener Modell ! » 4 Anbieter » OliBike



- „Damm“ der Radweg ist viel zu schmal, abschüssig und bei schlechtem Wetter – Nässe – unsicher / rutschig » Fahrbahn für den Radverkehr nutzen
- Fußwege so gestalten, dass sie barrierefrei sind und nicht als Parkfläche für Zweiräder genutzt werden können.
- An jeder Einmündung einer (Wohn-)Straße in eine Hauptverkehrsstraße sollte eine Querungshilfe entstehen (ausreichend breit und gut einsehbar, d.h. keine Stellplätze in unmittelbarer Nähe)
- Tangentialverbindungen im Busverkehr schaffen! Nicht nur Richtung ZOB
- Mehr Buslinien, die ringförmig fahren & nicht sternförmig über ZOB
- Autos raus aus der Innenstadt! (1967 haben sich auch erst alle nicht vorstellen können, dass keine Fahrzeuge mehr im Zentrum fahren dürfen – jetzt sind alle stolz auf die älteste 1. Fußgängerzone!)
- Es müsste umgekehrt sein, das Auto müsste gestoppt werden
- Carsharingfahrzeuge für Rollifahrende
- Mehr öffentliche Ladesäulen an breiten Straßen
- Hausanschlüsse für E-Mobilität zulassen (auch Lösungen finden, wo es derzeit nicht zugelassen ist)
- Donnerschweer Zubringer A28
- Die neu angebrachte Sperrfläche beeinträchtigt den fließenden Verkehr zur A28. Hauptverkehrszeit Stau bis Zubringer. Wozu ist diese Maßnahme gut?
- Keine Fliegerhorststraße!

Wie und wo könnten Fahrradstraßen, Fahrradzonen und Premiumnetz Radrouten den Radverkehr in Oldenburg verbessern? Wie sollten sie gestaltet sein?

- Bahnübergang am Fliegerhorst
- Alexanderstraße » „Bodenbeläge“ » Wie im Pophankenweg (++)
 - Als Positivbeispiel für den Ausbau!
- Verbindung von der Industriestraße zum Botanischen Garten
- Fahrradfahrer*innen müssen angehalten sein, den Rechtsverkehr einzuhalten.
- Radschnellweg vom Stadtsüden nach Stadtnorden
- Taktile Abgrenzung & Klangpflaster als Abgrenzung von Fuß- & Radwegen
- Alexanderstraße ist eine Katastrophe, Radweg ist zu schmal für die große Straße, ist eine wichtige Verbindung, Fußwege + Radwege trennen
- Alexanderstraße, Nadorster Straße
- Vor allem komfortabel
- Bei Fahrbahnquerungen keine rinnenartigen Übergänge
- Eine fahrradangemessene Pflasterung

Wie sollte für Sie der Busverkehr in der Innenstadt beschaffen sein?

- Rücksichtsvollere Busfahrer – beim Losfahren für Senioren! Schulungen für Busfahrer
- Bessere Anbindung in ländlichen Gegenden!



- Innenstadt (ab P&R) for free. Auch für Touristen. (Schönes Beispiel: Newcastle, Australien)

Wo braucht es aus Ihrer Sicht welches Mobilitätsangebot, damit Sie auf die Nutzung eines eigenen Autos verzichten können?

- Engere Taktung, mehr Pünktlichkeit der Bahnen & bessere Verzahnung der ÖPNV-Verkehrsträger
- Günstiger und zuverlässiger ÖPNV

Wo würden Sie Ihr Elektroauto gerne laden? Wo können E-Autos abseits öffentlicher Straßen geladen werden?

- Dank fehlender Schnelllade-Infrastruktur z.Z. gar nicht – ich würde mir einen deutlichen nachhaltigen & preistransparenten Ausbau wünschen – auch in den Speckgürtelgemeinden

Wie sollte das Parkraummanagement in Oldenburg künftig gestaltet sein?

- Abschreckend, vor allem innenstadtnah
- Für Anwohner Vorrang. Aber nur für ein Auto.

Wo sollten P&R- und B&R-Stationen entstehen, damit diese für die Nutzung attraktiv sind? Welche Ausstattung sollten diese P&R -und B&R-Anlagen haben?

- P&R Weser-Ems-Halle – Möglichkeiten für P&R im Norden Oldenburgs
- B&R Standort Alexander Straße, Nadorster Straße
- Bahnverbindung Weener und Leer muss wieder hergestellt werden



Hinweise von den Tischdecken

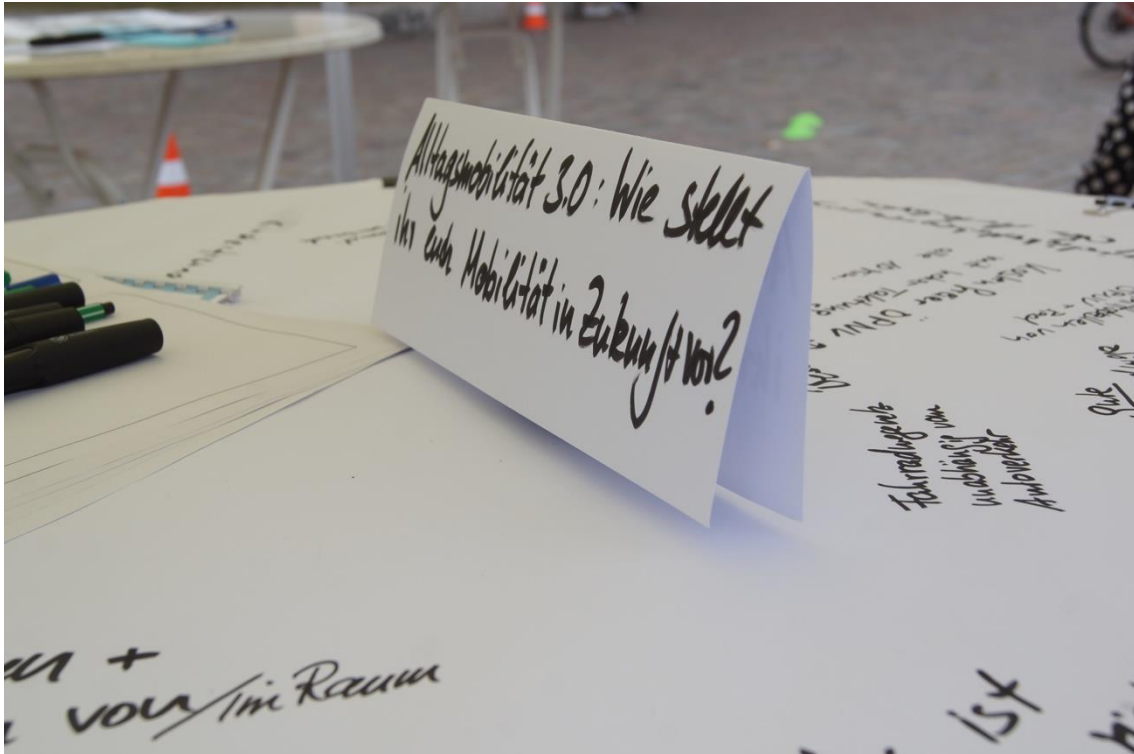


Foto: Tischdecke mit Leitfrage

Frage: Alltagsmobilität 3.0: Wie stellt ihr euch Mobilität in Zukunft vor?

- Autoarm
- Leise
- Entdecken + befreien von Raum / im Raum
- Stadt als Erlebnisraum wiederentdecken können
- Individuelle Entwicklung von Mobilitätsformen in Schülerfirmen
- Was ist das richtige Mobil für die Zukunft?
- Bike + Ride
- Fahrradwegenetz unabhängig vom Autoverkehr
- Gute Fahrradwege
- Zuverlässiger + häufiger Bahnverkehr ins Umland
- Breite, ebene, selbstständige Radwege
- Einfache + zuverlässige Fahrradmitnahme in Bus + Bahn
- Feste Stellplätze für E-Roller
- Bessere Anbindung ländlicher Gegenden
- Kostenfreier ÖPNV mit hoher Taktung alle 10 Min.
- Schnittstellen von ÖPNV + Rad
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn
- Einfache, transparente Kostenstruktur
- Niedrigschwelliger Zugang



- S-Bahn in OL + Umland: Bahnhöfe Osternburg + Krusenbusch reaktivieren
- Kinderfreundlich

Frage: Ideen für 12 qm Stadtraum: Was bringt der Verzicht auf das eigene Auto?

- „Palaisgarten“ Marstall-Schloss-Prinzenpalais Kulturraum
- Verkehrskonzept + alte Kutschkutschdurchfahrt öffnen
- Mehr Gesundheit + Lebensqualität
- „Autobefreite Stadt“
- Fahrradinfrastruktur ausbauen
- 1 Baum
- „Zukunft“ Trendy!
- Versteckte Kosten des PKW mitdenken » ohne Auto billiger
- Lebensqualität
- Weniger Lebenszeit auf Parkplatzsuche verschwenden
- Beitrag zum Klimaschutz



Notizen aus den Bustouren

- Frage: Heiligengeistwall mit Busverkehr in beide Richtungen. Wie wird dies berücksichtigt?
Antwort Büro Bernard: In der Tat ist die Stelle eine Herausforderung. Es wird im Modell auch die Variante mit Busverkehr an dieser Stelle in beide Richtungen geprüft. Aus Sicht der VWG ist es weiterhin nötig, auch einige Buslinien vom Lappan Richtung Julius-Mosen-Platz fahren zu lassen, ggf. auch ohne Busspur auf diesem Abschnitt.
- Frage: Falls Änderungen der Verkehrsführung vorgenommen werden, wie lange dauert es für gewöhnlich, bis Verkehrsteilnehmende ihr Verhalten angepasst haben?
Antwort Büro Bernard: In den ersten Wochen kann es die Verkehrsteilnehmenden Mühe kosten, mit der neuen Situation umzugehen, was auch mal zu Stau führen kann. Es kann mehrere Monate dauern, bis sich eine neue Situation einstellt, die dann relativ stabil ist. In dieser Zeit ist es wichtig, dass auch die Politik kommuniziert, dass es eine Umstellungsphase gibt und das Konzept deswegen wie geplant verfolgt wird, um die gewünschte verkehrliche Situation zu erreichen.
- Frage: Ab welcher Zeitersparnis für die Busse auf dem Wallring lohnt sich das Konzept?
Antwort Büro Bernard: Selbst wenn die Fahrtzeitgewinne moderat sein sollten, kann ein Bussonderfahrstreifen auf dem Wallring die Zuverlässigkeit für die Busverbindungen erheblich erhöhen und die Fahrplatreue steigt, was ein wichtiges Kriterium der Attraktivität des Bus-ÖPNV ist.
- Frage: Sind die vom Büro erhobenen Daten trotz Corona valide?
Antwort Büro Bernard: Ja, sowohl für den Kfz- als auch Busverkehr sind die Werte als Arbeitsbasis geeignet für die Modellierung.
- Frage: Muss das Konzept komplett auf einmal umgesetzt werden?
Antwort Büro Bernard: Nein, das Konzept kann auch phasenweise umgesetzt werden.
- Frage: Wird Lieferverkehr, der auf dem Bussonderfahrstreifen hält, mit simuliert?
Antwort Büro Bernard: Nein, solche Störsituationen als besondere und unregelmäßige Ereignisse werden nicht im Modell betrachtet. Die Busfahrer reagieren im Normalfall durch Ausweichen auf die andere Fahrspur. Lieferverkehr ist jedoch ein Thema, das mitgedacht werden muss (Lieferzonen, Kontrolldichte/Sanktionen für Falschparker). Es wäre auch denkbar, zukünftig den Lieferverkehr für die Innenstadt verstärkt über Hubs/Frachtdrehscheiben zu organisieren, damit große Fahrzeuge ganz aus diesem Bereich herausgehalten werden.
- Frage: Ist geplant, auf dem Wallring Tempo 30 anzuordnen?
Antwort Büro Bernard: Der Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbegrenzungen wird durch den Bund gesetzt. Die Kommunen können aktuell nicht einfach auf einer Hauptverkehrsstraße Tempo 30 anordnen (nur unter besonderen Bedingungen). Viele Kommunen drängen jedoch beim Bund darauf, mehr Spielräume hierfür zu schaffen.

Weitere angesprochenen Aspekte:

- Das Büro Bernard modelliert mit Blick auf Staulinie und Staugraben eine dem Bestand ähnelnde Variante mit der existierenden Busspur auf der Staulinie und eine



Variante, bei der der motorisierte Individualverkehr in beide Richtungen auf der Seite Staugraben geführt wird. Lediglich der Busverkehr und der Verkehr des Parkhauses verbleibt dabei auf der Staulinie.

- Eine Frage für die Modellierung ist, bei welchem Verkehrsaufkommen im Falle eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens ein problemloser Verkehrsablauf möglich ist.
- Der Kfz-Verkehr soll nicht ausgesperrt werden, die Erreichbarkeit der Innenstadt wäre nach wie vor – ggf. mit Umweg – gegeben, die Zuverlässigkeit der Erreichbarkeit mit dem Bus würde steigen.
- Es werden Bedenken von einer Teilnehmerin geäußert, dass der Einzelhandel durch wenig attraktive Bedingungen für den Autoverkehr in der Innenstadt leiden könnte.
- Die Verlagerung von Verkehren vom MIV auf Verkehrsträger des Umweltverbunds durch Push-Maßnahmen (z.B. weniger Parkplätze) könnte nach Meinung verschiedener Teilnehmender dazu beitragen, das Aufkommen an Autoverkehr zu senken und öffentlichen Raum anders zu nutzen und den „Lebensraum Innenstadt“ aufzuwerten.
- Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs entscheidet sich an den Knotenpunkten. Daher ist es eine Priorität, diese zu erhalten.
- In spezifischen Quelle-Ziel-Relationen ist ein erheblicher Teil des jeweiligen Kfz-Verkehrs auf dem Wallring Durchgangsverkehr. Dieser könnte in vielen Fällen auch über die Autobahn abgewickelt werden. Wenn es gelingt, den Durchgangsverkehr zum Teil auf die Autobahn zu verlagern, eröffnet dies Gestaltungsspielräume. Zum Verlagern dieser Verkehre können auch verkehrslenkende Maßnahmen zum Einsatz kommen.
- Kritische Bereiche für die Verkehrsabwicklung auf dem Wallring sind besonders die Abschnitte Theaterwall und Heiligengeistwall.
- Die Einfahrt zum Parkhaus Staulinie ist für den Busverkehr oft ein Hindernis, da auf Einfahrt wartende Kfz häufig den Bussonderfahrstreifen blockieren (insbesondere in der Vorweihnachtszeit).
- Im Bereich Staulinie besteht ggf. die Möglichkeit, die Verkehrsführung komplett auf eine Seite der Haaren zu legen. Dies würde Möglichkeiten eröffnen, öffentlichen Raum für andere Nutzungszwecke zurückzugewinnen.
- Auch an anderer Stelle des Wallrings soll geprüft werden, wo öffentlicher Raum für andere Zwecke zurückgewonnen werden kann.
- Auch die Straße am Stadtmuseum könnte als angrenzender Bereich umgestaltet werden, um öffentlichen Raum vor dem Stadtmuseum zurückzugewinnen.
- Es besteht der Wunsch von Taxifahrern, die Busspur ebenfalls mit zu benutzen. Das Einbeziehen des Taxiverkehrs in Vorrangschaltungen an den Ampeln ist derzeit technisch nicht einfach möglich. Die Öffnung von Busspuren für den Taxiverkehr wird von der VWG aufgrund der technischen Hürden, damit Taxis sich reibungslos in den Busverkehr einreihen können, kritisch gesehen.
- Aktuell dürfen Taxen auf der Staulinie die Busspur mitbenutzen, tun dies aber häufig nicht, weil das Risiko zu groß ist dort stecken zu bleiben (z.B. wg. Einfahrt Parkhäuser).