

Dokumentation des 2. öffentlichen Bürgerworkshops

Im Rahmen des Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar wurde am 12.02.2019 der 2. öffentliche Bürgerworkshop durchgeführt. Die Ergebnisse des Termins sind nachfolgend dargestellt.

Ort	Neues Rathaus Wetzlar/ Stadtverordnetensitzungssaal (Ernst-Leitz-Straße 30, 35578 Wetzlar)
Datum	12.02.2019
Teilnehmer	Insgesamt ca. 70 Teilnehmer, darunter Hr. Kortlüke (Stadtrat), Hr. Schieche (Lokale Nahverkehrsorg.), Hr. Fuess (ADFC), Fr. Boeck (ADFC), mehrere Vertreter des Jugend Forums, Vertreter weiterer Interessenverbände und Politik, interessierte Bürgerinnen und Bürger, Alexander Gardyan (IKS), Johannes Karl (IKS)
Zeit	17:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Ablauf 2. Bürgerworkshop

Programmpunkt	Verantwortlich
Begrüßung	Norbert Kortlüke (Stadtrat), Alexander Gardyan (IKS)
Präsentation der Ergebnisse, Vorstellung Strategien und ausgewählter Handlungsschwerpunkte	Alexander Gardyan (IKS)
Diskussion im Plenum	Alle Teilnehmer

In der Sitzung wurden die aktuellen Arbeitsstände unter Berücksichtigung des bisherigen Beteiligungsverfahrens von Alexander Gardyan (IKS) vorgestellt. Im Rahmen der Veranstaltung wurden auch konkrete Handlungsempfehlungen gezeigt und anschließend in einer moderierten Diskussion im Plenum besprochen.

Die wesentlichen Ergebnisse der Diskussion, darunter Anmerkungen zu den präsentierten Handlungsvorschlägen, Forderungen und allgemeine Anmerkungen, sind nachfolgend zusammengefasst.

- **Strategien:** Die vorgesehenen Strategien als Grundlage der Handlungsmaßnahmen und der Umsetzung dieser wurden vorgestellt. Dazu wurden exemplarische konkrete Handlungsempfehlungen erläutert.

Den vorgestellten Strategien und Handlungsvorschlägen wurde in der Diskussion zugestimmt.

- **Verlagerungspotential:** Besonders die Wege von ein bis drei Kilometer besitzen ein Verlagerungspotential hin zum Radverkehr. Eine Verlagerung kann durch ein Angebot an guter Infrastruktur und ergänzenden Anreizen erzielt werden (*Radverkehr als System denken*).

Die Zielsetzung der Verlagerung dieser Kurzstreckenverkehre wurde auch in der Diskussion befürwortet. Auch da die Verminderung von vermeidbarem Kfz-Verkehr letztlich allen Verkehrsteilnehmern zu Gute kommt (bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, mehr Platz für Radfahrer, freie Parkplätze für den notwendigen Kfz-Verkehr).

- **Radinfrastruktur:** Bei der Infrastrukturplanung sollen die einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen/ ERA und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen/ EFA) berücksichtigt werden.

Die regelkonforme Planung wurde in der Diskussion befürwortet. Sofern dies zu Konflikten mit der Führung des Kfz-Verkehrs führt, müssen die Belange im konkreten Fall abgewägt werden.

Es wurde darauf hingewiesen, dass bei Radinfrastruktur-Markierungsarbeiten die Fahrbahn für Busse und Lkw noch eine ausreichende Breite aufweisen soll.

Vorhandene Unterführungen sollen auch nach Ausstattung eines Knotens mit ebenerdiger Querungsmöglichkeit sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr weiterhin zur optionalen Nutzung bereitstehen.

- **Führung des R7 an die Altstadt:** Der Lahntalradweg R7 soll mit der Altstadt verknüpft werden. Dazu wurden die Ergebnisse aus dem 1. Bürgerworkshop und eine favorisierte Führungsvariante vorgestellt.

Die empfohlene Führung durch die Colchester-Anlage mit Willkommensstation für Radtouristen wurde in der Diskussion angenommen. Ein Standort an der Hauser Gasse und auf dem Gelände des Parkplatzes wurden diskutiert.

Als problematisch wurde das Parken in Senkrechtaufstellung in der für die Führung des R7 an die Altstadt relevanten Abschnitt der Hauser Gasse angesehen. Eine Verlegung/ Neuordnung der Parkplätze könne dort Abhilfe schaffen.

- **Service:** Für den Radverkehr sollen mehrere Maßnahmen aus dem Bereich Service umgesetzt werden. Dazu zählen u.A. Wegweisung und Fahrradmitnahme im ÖV.

Die vorgeschlagenen Service-Maßnahmen für den Radverkehr wurden in der Diskussion befürwortet.

Bei der Wegweisung sollen die städtischen Haupttrouten – derzeit irreführend als R5, R10 benannt – zukünftig als „W5, W10“ geführt werden (W für Wetzlar).

Die Fahrradmitnahme im ÖV ist im RMV-Gebiet grundsätzlich kostenlos. In den aktuell in Wetzlar eingesetzten Bussen ist das allerdings aufgrund fehlenden Platzes in den Fahrzeugen oftmals nicht möglich. Es gilt zu prüfen, für welche städtischen Buslinien die Fahrradmitnahme perspektivisch besonders nützlich wäre. Für diese Linien könne der Neukauf von (Gelenk-)Fahrzeugen in Erwägung gezogen werden. Insbesondere die Linien 12 und 13 kommen durch den größten überwundenen Höhenunterschied für die Fahrradmitnahme in Frage.

- **Etablierung von Mobilitätskultur:** Die Stadt Wetzlar steht mit drei Prozent Radverkehrsanteil noch relativ am Anfang einer Etablierung von nahmobiler Mobilitätskultur.

Der Zielsetzung der Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur wurde in der Diskussion zugestimmt. In erster Linie soll die Akzeptanz des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel und dessen infrastrukturellen Ansprüche bei Planungen berücksichtigt werden. Dazu zählt auch die eindeutige Zuordnung von Verkehrsflächen; Fuß- und Radverkehr sollen voneinander getrennt geführt sein.

Es soll im Allgemeinen ein positiver Prozess der Diskussion geführt werden. Dabei ist die Positivvermarktung im Zuge von Maßnahmen essenziell (z.B. bei Entfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum durch „Werbetafeln“ auf das gute Geschaffene hinweisen). Dazu sollen zur Öffentlichkeitsarbeit die sozialen Medien vermehrt genutzt werden (Instagram, Facebook, etc.). Als besonderer Adressat für Öffentlichkeitsarbeit sollten die Schulen beachtet werden.

Wie geht's weiter: Der Endbericht wird öffentlich (z.B. in Gremien) vorgestellt. Es soll eine regelmäßige, sukzessive Bearbeitung der Routen geben. Dazu sollen möglichst viele Fördermittel akquiriert werden.

Abbildung 1: Impressionen



Johannes Karl

Kassel, den 14.03.2019