

Durch Fuss e.V., ILOS und ADFC wurde u.a. über die Begleitgruppe die Bürgerbeteiligung intensiv begleitet. Der Verwaltungsentwurf entstand trotzdem ohne die Mitwirkung der Verbände und der Begleitgruppe. Die Kostensumme der Massnahmen beträgt 2 Millionen Euro.

Kernpunkte zum Verwaltungsentwurf Verkehrsberuhigung Oststadt

- Stärken: Es werde die richtigen Kreuzungen betrachtet. Aufwertung und Ausweitung der Fussgängerbereiche sowie Ausweisen von Fahrradstrassen nachweislich gute Werkzeuge.
- Hauptsächlich Helligkeit und Belag geändert an Kaiserstrasse. Über Rechtliches Uneinigkeit in Verwaltung („Varianten“). Auch Tempo-20-Zone eine Möglichkeit.
- **Ampeln** haben schon in T-30-Zonen nur **Bestandsrecht**, und müssen bei wesentlichen Änderungen abgebaut werden.
- Auch **Grundschulkinder müssen Schule eigenständig erreichen** können, und dabei alle Kreuzungen selbständig und sicher überqueren.
- Negativbeispiel Nikolaiplatz. Optisch ansprechend, funktional Fehlschlag. Verhältnis Fussverkehr-Kfz und Fahrweise passt nicht. Durchfahrt zu bequem. Verbot übertreten zu leicht gemacht.

Positivbeispiel: Timmendorfer Strand. Die Bundesstrasse 76 wurde im Ortskern verkehrsberuhigt. Trotz Klientel („Ferrari-Vorzeiger“) wird der Vorrang der Fussgänger geachtet. Pfostenreihen bewirken dezenten Schutz für Fussgänger und erhalten den offenen Platzcharacter. FahrbahnEffekt vermieden, der bei Markierungen auftreten würde. Politischen Kräfte und Verwaltung zogen an einem Strang. Bau- und Planungsausschuss bekam ausreichend freie Hand. Bilder und Video:

<http://dr-rohlfs.de/oststadt/>

- Charlottenstrasse zu vielen Uhrzeiten wie Hauptstrasse. Einrichtung einer Fahrradstrasse dort verfehlt Bedürfnisse komplett. Radler meiden Mischverkehr mit vielen Kfz. Ortskundiger Kfz-Schleichverkehr wird nicht durch hochgezogene Bürgersteige und Farbe abgehalten.
- Statt teuer Aufpflasterungen in der Charlottenstrasse die **Fussgängerzone der oberen Planie mit dem Stadtgarten verbinden**. Radfahrer frei, Kfz gesperrt. Weiterführung bis zur Urbanstrasse, mit Anwohner frei.

Gleich **sechs Vorteile** auf einmal: Fahrradstrasse hat Aussicht auf Erfolg, Verlärmung des Stadtgartens gestoppt, Einheit von Stadtgarten und Planie, gute Luft auf dem Kinderspielplatz und dem Schulweg, Kinder können selbständig zur Schule, Hol- und Bringzone gegen gefährdende Elterntaxis.

Führt die Verbindung von Planie und Stadtgarten zu mehr Kfz-Verkehr (MIV) in Bismarck- und Kaiserstrasse? Nein, **spürbare MIV-Vermehrung nicht zu erwarten**. Kfz-Menge reduziert sich durch erwartbare Tunnelnutzung, zusätzliche Tunnelnutzung durch höheren Widerstand der Oststadt, Wahl anderer Verkehrsmittel und Verzicht auf Fahrten wegen Widerstand, Wahl anderer Verkehrsmittel wegen besseren Bedingungen für Fuss- und Rad, Der verbleibende Rest ist klein genug, so dass er sich nicht nennenswert bemerkbar macht (Weber-Fechtnersches Gesetz).

Ergebnisse der ideenreichen Bürgerbeteiligung wurden von Verwaltung gelobt, und nicht beachtet. Stattdessen alte Pläne der Verwaltung. Mit gegebener Verwaltungsstruktur sollten weitere Bürgerbeteiligungen gut überlegt werden. Bisher v.a. Zeit- und Geldverschwendung.