

KJS+ Architekten Bismarckstr. 9 91054 Erlangen

Stadt Erlangen
Herrn Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
HK-w

Erlangen, 23- Jan. 2007

BV Erlangen Arcaden
- Pflastergestaltung Fuß-/ Radwege im centernahen Bereich

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

am 13.12.06 besprachen Bauherr, Architekten, Baureferat und Umweltreferat am großen Fassadenmodell die Beläge der öffentlichen Flächen um das gesamte Bauwerk. Die Entscheidung, welche Beläge auf den einzelnen Funktionsflächen liegen und in welcher Weise diese voneinander getrennt werden müssen, ist den Planungsbeteiligten und dem Bauherren ein besonderes Anliegen. Im Folgenden wollen wir versuchen die Argumentationen des Tages zusammenzufassen, um eine klare, aus dem städtebaulichen Rahmen entwickelte, Vorgabe zu formulieren. Es soll hier um die Positionsbestimmung unserer Gestaltabsicht gehen.

Vorflächen Piazzetta und Güterhallenstraße

Position der Planung

Der Zugangsplatz der Erlangen - Arcaden soll als Stadtraum wahrgenommen werden. Zusammen mit dem Baureferat wurden die Einbauten im öffentlichen Raum auf das erforderliche Maß reduziert und in den Baukörper integriert. Das planerische Ziel ist, von der ersten Idee an, den öffentlichen Raum frei von vertikalen Einbauten zu halten. Dadurch kann gewährleistet werden, dass sich alle Verkehrsteilnehmer ohne Hindernisse auf den ihnen zugewiesenen Flächen bewegen können.

Der umgebende Bodenbelag wurde auf die gegenüberliegende Nordseite der künftigen Platzsituation abgestimmt. Die Fahrbahnbeläge der Straße sind auf die Beanspruchung der Bus- und LKW Bewegungen abgestimmt. Der Asphalt war vor Planungsbeginn frisch eingebaut und wurde als Faktum verstanden. Die im Gutachterverfahren im KJS Entwurf dargestellte Platzfläche mit komplett einheitlichem Belag und völlig von Einbauten freier Fläche (frei von Schaltkästen, Automaten, Kunstwerken etc.) wurde an die im Nordbereich liegenden Gegebenheiten angepasst. Den Beteiligten ist bewusst, dass diese Situation nicht „hindernisfrei“ ist, gleichwohl aber eine pragmatische Vorgehensweise im Sinne der Zielerreichung bedeutet.

Ausführung, Anpassung Idee – örtliche Fakten

Die Bodenbeläge auf der Südseite der Güterhallenstraße und auch im Westen an der Güterbahnhofstraße, zwischen dem Gebäude und der Busspur, gehen in der Gliederung auf die Verkehrsströme der Fußgänger, der Radfahrer und der querenden Busnutzer ein.

Vom Gebäude, mit den unter der Auskragung der Obergeschosse gelegenen Buswartepätzen und den ebenfalls ins Gebäude integrierten Fahrkartenautomaten, wird der Fußweg als drei bis fünf Meter breiter Weg, unter dem weit auskragenden Obergeschoss mit dem grauem Stein mit Natursteinvorsatz belegt, der auch auf der Nordseite der Henkestraße verwendet wurde.

Dimensionierung der Verkehrsflächen

Regeln und Umsetzung

Die Abgrenzung zum anschließenden Radweg bildet ein 30 cm breiter Dreizeiler aus Granitkleinsten entsprechend den ERA 95 6.1.3. Der Radweg selbst, (2m breit) ohne den zugehörigen beiderseitigen Randstreifen zwischen den Dreizeilern, ist aus dem gleichen Stein wie die Gehsteigflächen. Wenn gewünscht, werden die Radwege mit den Markierungssymbolen im sinnvollem Abstand ausgestattet. Der Radweg ist als Richtungsfahrbahn zur Buseinsteigezone mit einem ebenfalls 30 cm breiten Dreizeiler aus Granitkleinpflaster abgetrennt (s. a. hier ERA 95 6.1.3). Die Buszugangszone hat eine Breite von mehr als 2,50 m. Auch hier liegt in der Fläche der gleiche Stein wie im übrigen Arcadenumfeld entlang der Güterhallen und Güterbahnhofstraße.

An den Gefahrenstellen und den Kreuzungspunkten der Fuß- und Radwege mit dem ein- und ausfahrenden Kraftverkehr werden die Radwegeflächen mit roten Asphaltmarkierungen gekennzeichnet.

Mit der Beratungsstelle für Behinderte wurde die Ausstattung mit taktilen Streifen vom Warteplatz zur Haltestelle besprochen. Die Granitfassungen des Radweges entsprechen den Anforderungen an unterschiedliche Oberflächentexturen der Wegebeläge. Im Bereich der Einsteigepositionen der Busse werden die taktilen Beläge des Plattenherstellers eingesetzt.

Zusammenfassung der Rahmenbedingungen

Auch am Rande der Altstadt soll ein ausgewogener Eindruck eines städtischen Raumes hergestellt werden. Dazu sind hier ebenfalls ruhige Belagsfarben wesentlich. Der einheitliche Belag mit klarer Trennung durch Streifen von jeweils 30 cm und die großzügig bemessene Verkehrsspuren der Verkehrsteilnehmer Fußgänger, Radfahrer und Busbenutzer integrieren die, aus den vielfältigen Einbauten und Kompromissen schon empfindlich gestörte Raumwirkung. Die ERA 95 wird immer eingehalten und verbessert fortgeführt. Durch die Platzraumbildung wird der Verkehrsfluss auf die besonderen Verkehrsverhältnisse an dieser Stelle aufmerksam. Nach einer räumlichen Enge öffnet sich an dieser Stelle der Straßenraum zum Platzraum.

Die Wege um das Einkaufszentrum sind so gewählt, dass die berechtigten Anliegen der Radfahrerverbände, wie auch die Regeln für den Bau von Radwegen eingehalten werden (ERA 95).

Andere Lösungen und Planungsabstimmungen

Im Vorfeld der Planung wurde geprüft, ob es eine Möglichkeit gibt, ähnlich wie auf der Nordseite der Henkestraße, den Radverkehr, zu dessen Beschleunigung auch auf der Südseite zum Autoverkehr hin zu verlegen. Wegen der schmalen und unübersichtlichen Situation wurde in Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Radweg mit der Breite von „netto“ 2,00 m neben den Fußweg gelegt und durch zwei 30 cm breite andersfarbige und anders strukturierte Natursteinpflasterbänder getrennt (s.a. ERA 95 6.1.3).

Es wurde davon ausgegangen, dass entsprechend dem nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 des BMVBW das rücksichtsvolle Miteinander im Sinne der STVO hier greifen sollte. Radfahrer, deren Geschwindigkeit, der eines Autos nahe kommt, sollten diesen Empfehlungen nach, auf die Fahrbahnen des PKW Verkehrs ausweichen können. In anderen Kommunen werden Radschnellwege angelegt (Z.B. München NUP).

Die Knotenpunktsituation an der Nürnberger Straße, mit dem niveaugleichen Rad-, Bus und Individualverkehr wird im Detail noch bearbeitet. Die Ausbildung farbig stark differenzierter Fahrstreifen für Fahrräder, wie dies an anderen Stellen der Innenstadtrandbereiche gepflegt werden, ist aus städtebaulicher Sicht ebenso wenig, wie aus der geltenden Rechtslage notwendig. Weder im ADFC, der bundesweit organisiert ist, noch in den geltenden Regeln der ERA oder dem nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 werden apodiktisch farbige Kennzeichnungen gefordert. Gleichwohl heben die Regeln dahingehend ab, dass ausreichende Breiten der Wegeflächen, gute Markierungen (das meint Zeichen in der Fläche) und gegenseitige Rücksichtnahmen wie in verkehrsberuhigten Bereichen sicherzustellen sind. Die oft geforderten Geschwindigkeiten der Radfahrer auf Radwegen im PKW Niveau sind nicht in diesem Sinne auf die Radwege zu projizieren. Ein ausführlicher Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 20./21. Januar 2007 unterstrich wieder einmal die städtebauliche Dimension des Miteinander der Verkehrsteilnehmer in öffentlichen Räumen, statt der Segregation auf rein funktionale Streifen.

Schlussgedanke

Als Architekten plädieren wir zusammen mit den Bauherren und dem Baureferat der Stadt Erlangen dafür, dass der Stadtraum nicht zu einem visuellen Chaos verkommen darf. Als Verfasser eines im Gutachten bereits von allen Seiten für gut befundenen Entwurfes halten wir die Einhaltung unserer Gestaltabsichten, so wie dies auch im Stadtrat proklamiert wurde, für erforderlich. Danach sind keine farbigen, als singulären Streifen abgesetzten Radwege notwendig.

Die Regelung des Miteinanders und das klare, aber stadtverträgliche Darstellen der Verkehrswege, sind durch die Bänderung mit den beiderseitigen 30 cm breiten Granitstreifen gegeben.

Diese Stellungnahme soll den Gestaltwillen der Architekten und der Bauherren auch im Bereich des Pflasters noch einmal unterstreichen. Unsere Position werden wir gerne in den Ausschüssen der Stadt vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

d/Baureferent
Umweltreferentin

Prof. Hubert Kress