

Forum 3: Autoarme Innenstadt in einem städtischen Oberzentrum Claus Sperr, SRL, PLANWERK Stadtentwicklung Nürnberg

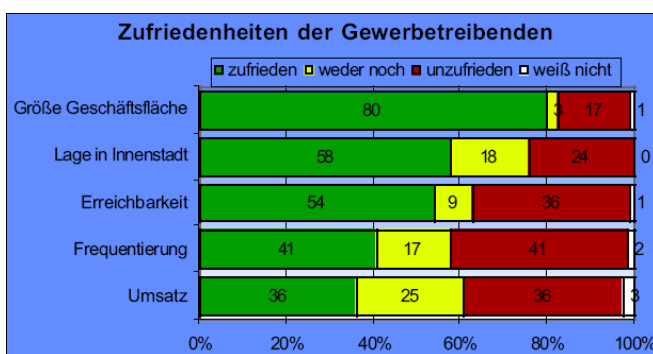
Vorbemerkung

Die Stadt Oberland ist eine fiktive Stadt. In die nachfolgende Beschreibung Oberlands werden auch Problemstellungen anderer Städte integriert, ähneln sich doch die Probleme! Viele Städte - so auch Oberland - stehen in gewisser Weise auf dem Scheideweg und sind unsicher, mit welchen Mitteln und Wegen die Innenstadt wieder zur Blüte früherer Jahre zurückfinden kann. Sicherlich greift - heute auf der Tagung wie auch in Oberland - eine Diskussion um Verkehrslösungen für die Innenstadt zu kurz.

Größe, Lage, Bedeutung, Struktur

Oberland ist Oberzentrum im ländlichen Raum. Die Stadt hat rd. 50.000 Einwohner, die nächsten drei Oberzentren sind maximal 70 km entfernt; d.h. die Innenstadt von Oberland steht bzgl. Einkaufsattraktivität in starker Konkurrenz. Tourismus spielt in Oberland nur eine untergeordnete Rolle (100.000 Übernachtungen, 700 Betten), wenngleich die nahezu komplett erhaltene Stadtumwallung ein Alleinstellungsmerkmal von großer Bedeutung ist. Die Bevölkerungsprognosen bescheinigen der Stadt bis 2020 ein leichtes Wachstum. Die Fachhochschule grenzt an die Altstadt.

Die Einwohnerzahl der 45ha großen Altstadt von Oberland sank von 1970 mit rd. 4.000 Einwohnern bis heute mit rd. 2.400 Einwohnern. Die Nutzungen und Funktionen sind - wie in Altstädten von Oberzentren üblich - gemischt: Wohnen, Kultur, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie etc. Der Einzelhandelsstandort Altstadt ist mit rd. 400 Betrieben (rd. 50% aller Einzelhandelsbetriebe Oberlands) und rd. 40.000m² Verkaufsfläche (30% der Gesamtstadt) bedeutsam. Die Umsätze gingen in den letzten Jahren aber kontinuierlich zurück.



Seit den neunziger Jahren hat sich der Strukturwandel des Einzelhandels beschleunigt. Vor allem Handelsketten fragen immer größere Verkaufsflächen nach, die in der kleinteilig strukturierten Altstadt nicht vorhanden sind und nur durch schwerwiegende Eingriffe in die historische Substanz geschaffen werden könnten. Der wachsende Flächenbedarf wird daher zunehmend außerhalb der Altstadt gedeckt. Es entstehen Konkurrenzsituationen zwischen der Altstadt und peripheren Standorten. In dieser Hinsicht sieht sich Oberland auch dem Konkurrenzdruck der anderen Städte in der

Region ausgesetzt. Die Zufriedenheit der Gewerbetreibenden macht aber deutlich, dass nicht die kleinteiligen Geschäftsflächen als problematisch gesehen werden, sondern die geringe Frequenz, geringer Umsatz und die Erreichbarkeit der Altstadt.

Politische Mehrheitsverhältnisse

40 StadträtInnen + OB, davon 21 inkl. OB CSU, 12 SPD, 8 aus 4 weiteren Gruppierungen/Parteien.

Verkehrliche Situation

Um die Altstadt führt der "Altstadtring", eine leistungsfähigen Hauptverkehrsstraße. Sie bündelt den Kfz-Verkehr, stellt aber auch eine Barriere für Fußgänger und Radfahrer dar. Der DTV auf dem Abschnitt der Bundesstraße beträgt über 20.000 Kfz.

Durch die 500m lange Fußgängerzone und den kleinen Fluss wird die Altstadt in vier Quartiere geteilt. Die Altstadt ist vollständig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen (Tempo 30). Der Lieferverkehr in der FGZ ist zulässig zwischen 18 und 10 Uhr. In der Altstadt gibt es 250 Anliegerparkplätze und 400 Kurzzeitparkplätze mit Parkschein, keine Dauerparkplätze.



Vor knapp zehn Jahren wurde ein Parkraummanagement eingeführt: Einführung einer Höchstparkdauer von 3 Stunden kostenlosem Parken auf altstadtnahen Einkaufsparkplätzen. Die ersten 2 Stunden kostenlos parken in altstadtnahen Parkgaragen. Kostenlose Dauerparkplätze rund um die Altstadt. Gebührenpflichtige Parkplätze und Garagen innerhalb der Altstadt. Parkticket für Dauerparker = Busticket.

Die Parkhäuser am Altstadtrand werden von den Besuchern nur unzureichend akzeptiert. Dies liegt einerseits an der hohen Anzahl an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und andererseits an den teils wenig attraktiven Wegen zwischen den Parkhäusern und der Innenstadt. In der Altstadt hat der Fußgänger in weiten Bereichen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Vor allem in einigen Straßen der östlichen Altstadt ist der Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Fußgänger wegen der zu schmalen Gehwege unattraktiv. Teilweise schwierig erweist sich der Zugang zur Altstadt. Der autogerecht ausgebaut vierspurige Straßenring stellt für Fußgänger und Fahrradfahrer eine Barriere dar.

Konzepte / Projekten / Ideen

Die zukünftige Entwicklung der Altstadt Oberlands wurde mittels Leitbild angegangen. Dieses Leitbild wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren der Stadt / Altstadt (Arbeitskreise, Einzelgespräche, Befragungen) aufgestellt. Das Leitbild wurde aber nicht offiziell vom Stadtrat beschlossen.

Leitbild Altstadt - hier: Verkehr: ATTRAKTIV DURCH KURZE WEGE

Die für die Altstadt typische, lebendige Verbindung von historischem Erscheinungsbild und urbanen Funktionen soll weiterentwickelt werden. Der Kfz-Verkehr ordnet sich gemäß dieser Zielsetzung dem Fuß- und Radverkehr unter. Dadurch können Aufenthaltsqualität und Erlebnisvielfalt gefördert werden. Fußgänger finden in Oberland vielfältige Anregungen und störungsfreie Bewegungsmöglichkeiten.

Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten

- Leistungsfähige Verkehrswege bis zum Altstadtrand, hier ausreichende Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder
- Querung der Ringstraße um die Altstadt für Fußgänger attraktiver gestalten

Verkehrsentlastung der Altstadt

- konsequente Umsetzung des zweistufigen (Fußgängerzone und langsamer Fahrverkehr) Verkehrssystems
- konsequente Weiterentwicklung des Parkraum-Konzeptes
- äußerste Zurückhaltung bei der Errichtung von öffentlichen Großgaragen in der Altstadt; sorgfältige Abwägung von Bedarf, Eingriff in das Stadtbild und Funktion der Altstadt
- Entwicklung des äußeren Ringstraßensystems (Süd-Tangente, Nord-West-Tangente) zur Entlastung der Innenstadtstraßen bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrbahnen und die Altstadt.

Reduzierung des Parksuchverkehrs

- Parken in der Altstadt vorwiegend für die Bewohner
- Wiedergewinnung der Plätze als Lebensraum für Anwohner/innen und Besucher/innen der Altstadt; Minimierung von dort parkenden Kraftfahrzeugen
- Parkraum-Management für Besucherstellplätze
- Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen Altstadt und altstadtnahen Parkhäusern durch qualitativ hochwertige Wege.

Schaffung von ausreichenden Räumen für Fußgänger

- Vorrang für den Fußgänger im gesamten Altstadtgebiet
- Attraktivitätssteigerung des Straßenraums für Fußgänger durch Umgestaltung

Förderung des Fahrradverkehrs

- Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer in der Altstadt
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für Radfahrer durch Weiterentwicklung des städtischen Radwegenetzes.

Und nun? Was tun?

Die Innenstadt ist Schatzkästchen und gleichermaßen Problemkind. Die Entscheidung der zukünftigen Innenstadtentwicklung wird von Politik wie privaten Akteuren häufig in direktem Zusammenhang mit dem autofahrenden Kunden gesehen. Und damit steht Oberland nicht allein - Trost, aber kein Lösungsansatz! Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung des Leitbildes sind ausgearbeitet. Und nun?