

DE



FRESHBRAINS
WORKSHOP
KASSEL



Breda University of Applied Sciences
Bergische Universität Wuppertal

KASSEL



Einleitung

Fresh Brains ist eine universitäre Kooperation der Breda University of Applied Science, der Bergischen Universität Wuppertal und dem Büro Thiemann-Linden, das darauf abzielt, Oberzentren städteplanerisch zu beraten. Das Projekt richtet seinen Fokus insbesondere darauf, mit Hilfe der Studenten den Radverkehr in vier deutschen Städten zu fördern.

Kassel, die vierte und letzte Stadt der Projektreihe, liegt in Nordhessen am Ufer der Fulda und ist die Heimat von etwa 200.000 Menschen. Wie auch in anderen deutschen Städten ist in Kassel das Leitbild einer autofreundlichen Stadt Teil der städteplanerischen Gestaltung im letzten Jahrhundert gewesen. Einer schnellen verkehrlichen Wende steht erschwerend die Topographie gegenüber, die dafür sorgt, dass selbst typisch fahrradaffine Verkehrsgruppen, wie Studenten, eher selten Fahrräder nutzen.

Radfahrer machen in Kassels Modal Split einen Anteil von neun Prozent aus. Dies zeigt einerseits ein vorhandenes Potential, doch es verdeutlicht andererseits auch, dass der Radverkehr in Kassel einen höheren Zuspruch von Seiten der Stadt benötigt, um weiter zu wachsen.

Die nach ihrer Umgestaltung mit dem deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnete Friedrich-Ebert-Straße und die Einführung des Radleihsystems „Konrad“ zeigen bereits heute den Trend zu einer verkehrlichen Umgestaltung des Stadtbildes. Die Fähigkeit, große Projekte umsetzen zu können, bewies die Stadt Kassel außerdem durch das Pflanzen von 7000 Eichen im Zuge der Documenta 1982.

Die diesjährigen „Fresh Brains“ haben in ihrer Projektwoche versucht, Denkanstöße



Abb. 1: Goethestraße Quelle: eigene Darstellung

zu formulieren, um den Radverkehr in Kassel populärer zu machen.

Dadurch entstand das Konzept „BiKing Konrad“, das als ein facettenreiches Förderprogramm einer Radkultur in Kassel agieren könnte. Die Umsetzung würde nicht nur einen „Fahrrad-Lifestyle“, sondern auch das allgemeine Umweltbewusstsein in Kassel fördern und ein lebenswerteres Stadtbild schaffen.

Benannt nach dem König, in dessen Zusammenhang Kassel erstmals geschichtlich erwähnt wurde, möchte die „Fresh Brains“-Gruppe einen königlichen Glanz durch städtebauliche Veränderungen vorahnen lassen.

Es ist Zeit, Radfahrer auf den verkehrlichen Thron zu setzen.

Dürfen wir vorstellen? BiKing Konrad.

Vision

Unsere Vision für Kassel ist, einen Fahrrad-Lifestyle zu etablieren, in dem der Fahrradfahrer der König ist.



Da Kassel eine typische Autostadt ist, ist dies eine große Aufgabe, aber wir stellen in dieser Broschüre unsere Ideen und Konzepte für eine erfolgreiche Veränderung in eine grünere Zukunft vor.

Als Hauptzielgruppe haben wir Studenten gewählt, da diese häufig offen für Neues, modisch und zukunftsweisend sind. Auch sind Studenten sehr wertvoll für eine Stadt, wenn diese auch über ihr Studium hinaus in der Stadt bleiben. Zudem besitzen Studenten selten eigene Autos, wodurch sie eine ideale Zielgruppe darstellen. Es ist dennoch zu betonen, dass andere Zielgruppen nicht unbeachtet bleiben sollten, da Fahrradfahren kein Privileg sein sollte.

Unsere Vision besteht aus den folgenden drei Säulen Software, Orgware und Hardware.

Die erste Säule Software beinhaltet Events (z.B. ein Fahrradrennen), die Aufmerksamkeit erregen sollen. Ebenso würde eine Fahrradschule Kindern helfen sich im autodominierten Verkehr zurecht zu finden.

Die zweite Säule Orgware bezieht sich auf die Optimierung der bestehenden Konrad-App, die ein großes Potential aufweist. Die Optimierung der App bezieht sich vor allem auf ein fahrradfreundliches Navigationssystem mit dem Fokus auf den wachsenden Tourismus.

Die dritte Säule Hardware behandelt die Verbesserung der Infrastruktur, wie z.B. die Fahrradstraße Mezelstraße, das Parkhaus an der Fünffensterstraße und die biKing Konrad Cafés.

Auf alle diese Themen wird in dieser Broschüre genauer eingegangen.

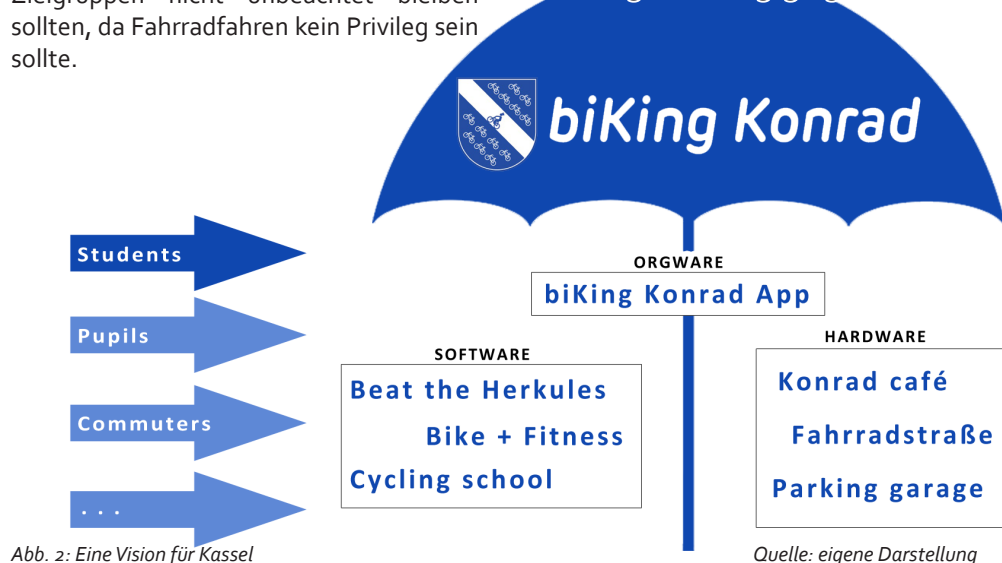


Abb. 2: Eine Vision für Kassel

Quelle: eigene Darstellung

Maßnahmen

Veranstaltungen

Unser Konzept beinhaltet eine Reihe unterschiedlicher Events für Bürger aller Generationen. Eines der Events könnte „Beat the Herkules“ lauten, welches ein Bergrennen zum Herkules ist. Das Event „Bike+Fitness“ kombiniert Fahrradfahren mit Fitnessübungen im Freien, was mit den Interessen vieler sportbewussten Studenten übereinstimmt.

Verschiedene Events wie diese können dabei helfen, Aufmerksamkeit für das Fahrradfahren zu erregen und Teilnehmern eine einzigartige Erfahrung zu bieten.



Abb. 3: Beat the Hercules

Quelle: kassel-live.de

Bildung

2

Um den Kindern das Fahrradfahren näher zu bringen, ist eine frühzeitige Erziehung wichtig. Neben dem Kindergarten an der Ecke Landaustraße/An der Karlsau kann ein kleiner Verkehrsübungsplatz eingerichtet werden, der von allen Kindern genutzt werden kann. Bereits jetzt ist es Autofahrern verboten die Straße An der Karlsau zu nutzen, sodass Kinder hier sicher üben könnten. Der Verkehrsübungsplatz könnte beispielsweise neben dem Kindergarten im Park errichtet werden. Da er vorrangig Kindern im Alter zwischen 3 und 6 Jahren dienen soll, ist der Flächenbedarf gering einzuschätzen.



Abb. 4: Verkehrsübungen (Symbolbild)

Quelle: prosportstickers.com

biKing Konrad app 2.0

hardware
orgware
software

Durch die bereits bestehende App von Konrad gibt es ein großes Potential, diese als Werkzeug zu nutzen und den Fahrrad-Lifestyle in Kassel zu etablieren. Noch beinhaltet die App nur Funktionen zum Finden und Leihen von Fahrrädern, diese könnte in Zukunft jedoch um hilfreiche Funktionen erweitert werden. Dadurch würde die App nicht nur für Konrad-Kunden, sondern auch für weitere Nutzergruppen interessant werden.

Navigation auf fahrradfreundlichen Wegen

Oft wurde uns gesagt, dass die besten Fahrradrouen nicht auf den Haupt-, sondern auf den Parallelstraßen verlaufen. Radfahrer nutzen daher häufig kleine Straßen, die dementsprechend sicher sind und einen besseren Verkehrsfluss bieten. Ein in der App integriertes Navigationssystem ist von vielen Fahrradfahrern in einer kleinen Umfrage von uns begrüßt worden, da es ihnen helfen würde die beste Route zu finden.

Vorgespeicherte Freizeitrouen

Gewöhnlicherweise werden Fahrräder nicht nur von den Stadtbewohnern, sondern auch viel von Touristen genutzt, da diese häufig nicht die Möglichkeit haben, Auto zu fahren. Die Touristenzahlen der Stadt Kassel sind in den letzten Jahren gestiegen auch außerhalb des Veranstaltungszeitraumes der Documenta. Die biKing-Konrad-App 2.0 könnte mit vorgeschichteten Freizeitrouen Touristen ein Erlebnis mehr bieten. Die App-Nutzer könnten dann z.B. eine Fulda- oder eine Documenta-Tour wählen und eingespeicherte Routen abfahren.

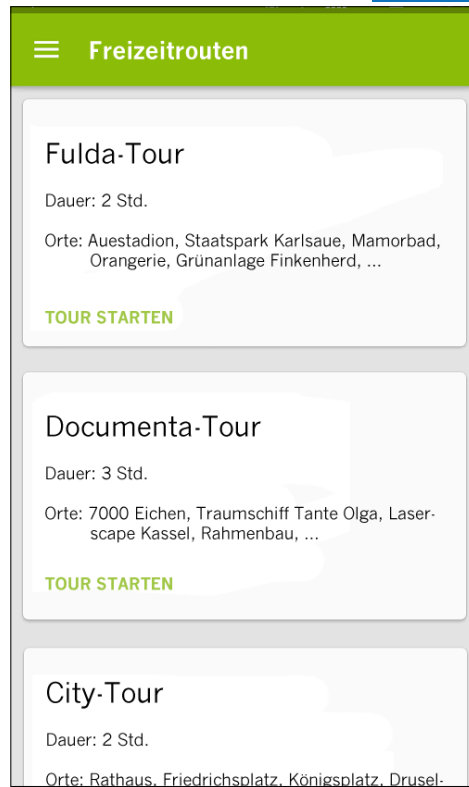


Abb. 5: Montage der Konrad-App mit möglichen vorgeschichteten Freizeitrouen. Quelle: eigene Darstellung

Eventplaner

Die Organisation von zukünftigen Fahrrad-Veranstaltungen (z.B. Fahrradschule) könnte durch die App vereinfacht werden.

Smartphone-Halterung

Installierte Smartphone-Halterungen an den Konrad-Fahrrädern, würden die Nutzung des Navigationssystems und Co. einfacher und sicherer machen.

Fahrradstraße 2.0 1

hardware
orgware
software

Im neuen Konzept wird die vorliegende Fahrradstraße so umgestaltet, dass diese nur noch als Einbahnstraße für Anlieger freigegeben wird. Der Kfz-Verkehr darf die Straße nur noch in Richtung Süden passieren. Dadurch soll verhindert werden, dass die Fahrradstraße als Ausweichstraße für den aufkommenden Stau auf der parallelen Hauptverkehrsstraße genutzt wird. Der Fahrradverkehr wird in beide Richtungen fließen.

Zudem werden die zahlreichen Nebenstraßen zwischen der HVS und der Fahrradstraße nur noch als Einbahnstraße in Richtung der HVS freigegeben, was sowohl den Kfz-Verkehr vermindern, als auch die Konfliktsituation zwischen

dem einbiegenden Kfz-Verkehr und dem Fahrradverkehr verhindern soll. Damit die Anlieger keinen allzu großen Bogen um die Fahrradstraße machen müssen wird die mittlere Nebenstraße „Heinrich-Heine-Straße“ in beide Richtungen für den Verkehr freigegeben. Für die Fahrräder sind alle Nebenstraßen in beide Richtungen frei.

Um den Verkehr zusätzlich zu entlasten werden Kiss&Ride Zonen außerhalb der Fahrradstraße errichtet. Darüber hinaus werden für die Verstärkung des Radverkehrs an den jeweiligen Enden der Straße Konrad-Stationen eingerichtet.



Abb. 6: Routenvorschläge

Quelle: openstreetmap.org

Fahrradstraßen müssen einheitlich gestaltet werden und ein selbsterklärendes Design aufweisen. Um dies zu erreichen wird durch einen Mix deutscher und niederländischer Richtlinien eine Richtlinie für Fahrradstraßen entworfen. Dies soll durchgehend auf der vorliegenden Fahrradstraße umgesetzt und für weitere Fahrradstraßen-Projekte (wie z.B. der Fiedlerstraße) angewendet werden. Nach Möglichkeit sollten diese ausschließlich für

den Fahrradverkehr in beide Richtungen freigegeben werden, für den Kfz-Verkehr als Einbahnstraße.

Zur grundlegenden Betrachtung der vorliegenden Fahrradstraße wird diese in zwei Hälften geteilt. Die eine Hälfte ist der nördliche Beginn an der Landaustraße. An dieser Stelle liegt ein schmalerer Abschnitt vor: ca. 8 Meter breit. Dafür wird folgender Querschnitt empfohlen:

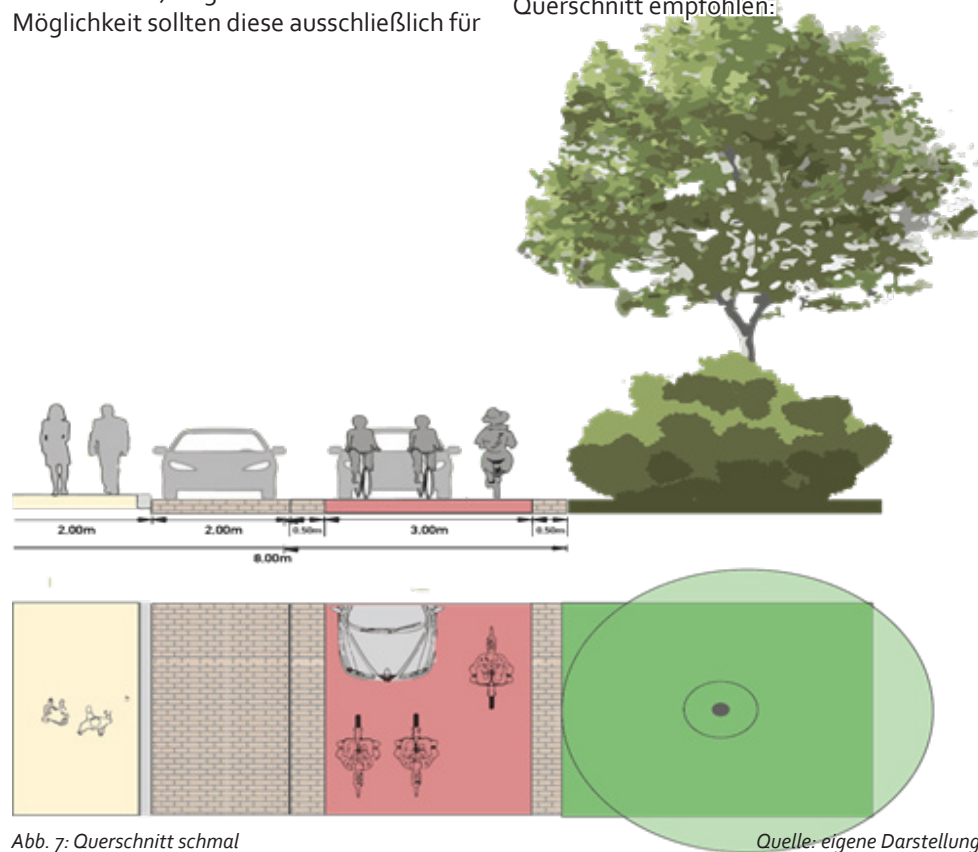


Abb. 7: Querschnitt schmal

An schmaleren Abschnitten soll die Fahrradstraße eine Breite von 3 Metern aufweisen. Dadurch soll Autofahrern die Möglichkeit genommen werden, dass Fahrradfahrer überholt werden können.

Für die Radfahrer ist ausreichend Platz zum in beide Richtungen und nebeneinander fahren gegeben. Der Gehweg soll

einer Breite von mindestens 2 Metern entsprechen. Zwischen der Fahrradstraße und dem Gehweg wird ein 2 Meter breiter Längsparkstreifen empfohlen.

Der zweite Querschnitt betrifft in diesem Fall die Menzelstraße, hier liegt eine Querschnittsbreite von ca. 18-20 Metern vor:

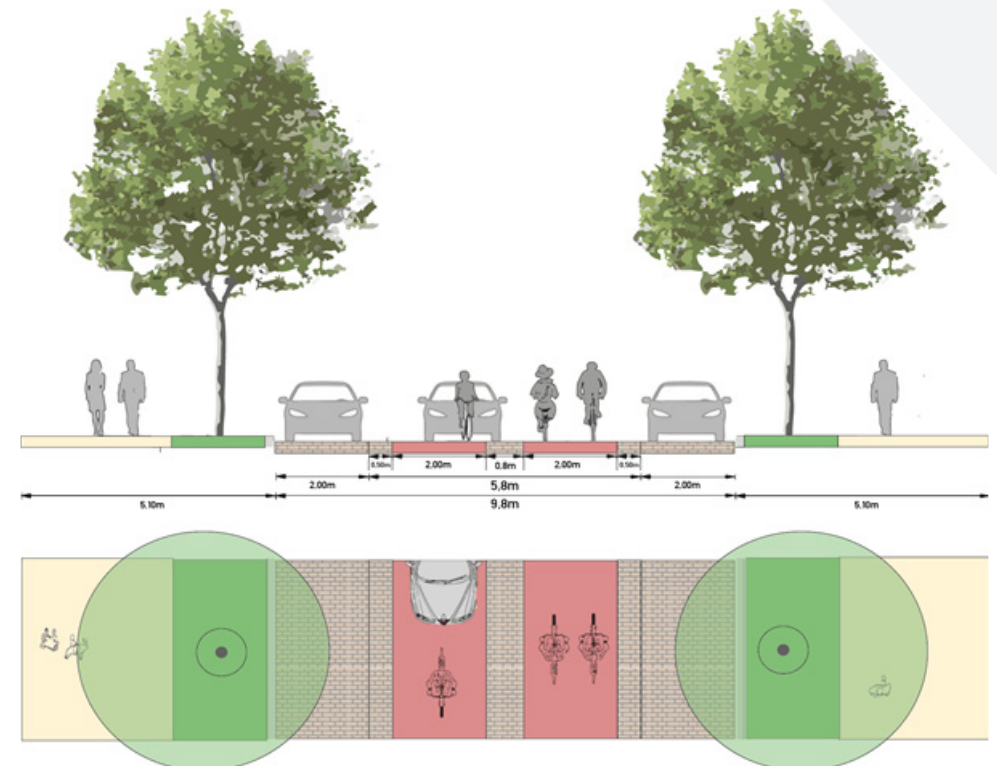


Abb. 8: Querschnitt breit

Quelle: eigene Darstellung

Die Fahrradstraße ist in beide Richtungen jeweils 2 Meter breit, sodass ausreichend Platz zum Nebeneinanderfahren und Überholen für den Radverkehr gegeben ist. Die Radstreifen trennt ein angehobener Mittelstreifen mit einer Breite von 0,8 Metern. Dieser kann bei ausreichend Raum zum Überholen vom Kfz-Verkehr in Richtung Süden befahren werden. Jeweils auf beiden Seiten gibt es eine 2 Meter breite Fläche zum Längsparken. Diese Parkaufstellung ist für den Radverkehr am sichersten und soll dementsprechend angewendet werden. Auf beiden Seiten ist ein 2,5 Meter breiter Gehweg, der mittels Grünstreifen vom übrigen Verkehr abgetrennt wird. Durch die Anwendung einer derart einheitlichen Form kann der Radverkehr gefördert und eine

insgesamt attraktivere Aufenthaltsqualität für jeglichen Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden (siehe Vergleichsbild „Fahrradstraße vorher/ nachher“).

Weitere Entwicklungen

Viele Leute meiden das Fahrrad aufgrund steiler und anstrengender Anstiege. Auf der Radroute 8, zu der auch die Fahrradstraße Menzelstraße/Landaustraße gehört, ist auf der Frankfurter Straße ein solch steiler Anstieg in Richtung Stadtzentrum. Eine mögliche Hilfe ist ein sogenannter „Bike Lift“, der bisher nur in zwei anderen Städten weltweit installiert ist. Diesen können Radfahrer nutzen um steile Anstiege einfacher zu bewältigen.

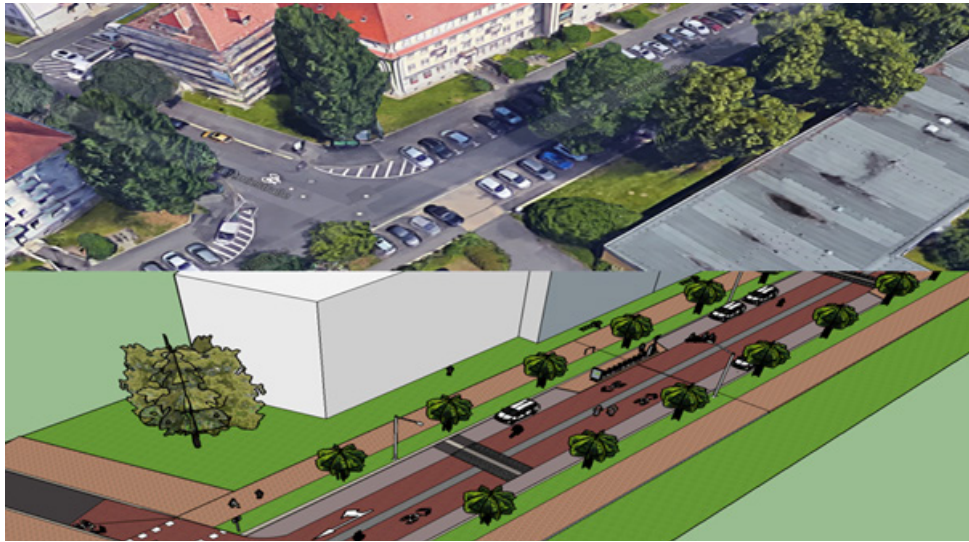


Abb. 9: Menzelstraße aktuell und in Modelldarstellung Quelle: Google Earth und eigene Darstellung

Die Menzelstraße/Landastraße ist aktuelle bereits eine häufig genutzte Fahrradstraße in Kassel. Dennoch hat sie Verbesserungspotential und kann somit ein Pilotprojekt im Hinblick auf andere potentielle Fahrradstraßen in der Stadt werden. Die folgende Tabelle zeigt wie aus der bestehenden Fahrradstraße eine Fahrradstraße 2.0 werden kann

Fahrradstraße 1.0



Abb. 10 Quelle: eigene Darstellung

Viel Platz für Autofahrer und Radfahrer haben nicht das Gefühl, sich auf einer Fahrradstraße zu befinden



Abb. 11 Quelle: allesoverkatwijk.nl

Fahrradstraße 2.0

Weniger Platz für Autofahrer und roter Untergrund nach niederländischem Beispiel



Abb. 12 Quelle: eigene Darstellung

Am Anfang der Fahrradstraße befinden sich Straßenschilder und Piktogramme auf dem Boden

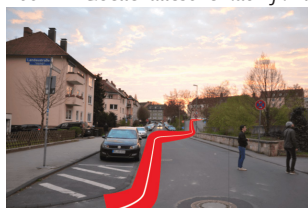


Abb. 13 Quelle: eigene Darstellung

Straßenschilder und Piktogramme bleiben bestehen, aber der Untergrund sollte rot eingefärbt werden



Abb. 14 Quelle: eigene Darstellung

Es sind bisher keine Hinweise auf die Nutzung der Fahrradstraße vorhanden



Abb. 15 Quelle: eigene Darstellung

Aufstellen von Schildern, die den Radfahrer auf die Fahrradstraße führen

parking Konrad centre 3

hardware

orgware

software

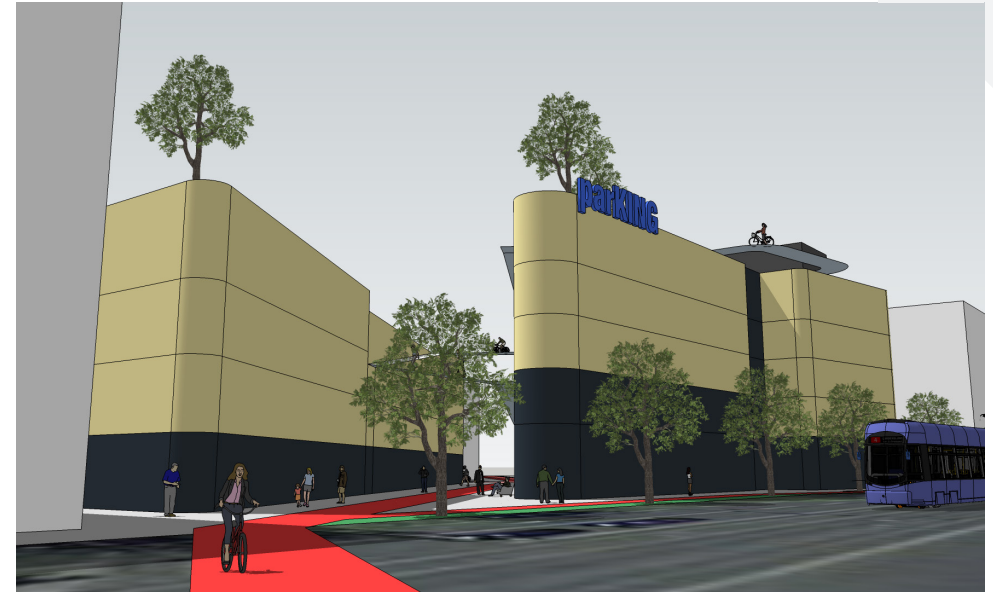


Abb. 16: Modell des "parking Konrad centres"

Quelle: eigene Darstellung

Auf der Radroute Kassel Vorderer Westen <-> Kassel-Mitte müssen Radfahrer das Parkhaus „Gare du Corps“ an der Fünfensterstraße, umfahren. Dabei werden sie stadteinwärts von der Friedrichstraße durch eine kleine, unbenannte Gasse geführt, um zu einer Lichtsignalanlage für Fahrräder über die Fünfensterstraße zu gelangen. Diese ist eine Weiterführung der Friedrich-Ebert-Straße, führt jedoch die Radfahrer nicht mehr separat über einen Fahrradstreifen, sondern im bis zu sechsspurigen Mischverkehr.

Eine Arbeitsgruppe des „Fresh Brains“-Projekt hat sich damit beschäftigt, durch verkehrliche, bauliche und konzeptionelle Maßnahmen, ein Symbol für eine autofreundliche Stadt, wie das Parkhaus an der Fünfensterstraße zu einem multifunktionalen Wahrzeichen des



Abb. 17: Parkhaus heute Quelle: eigene Darstellung

Radverkehrs in Kassel umzufunktionieren. Mit einer Umsetzung dieser Maßnahmen könnte das durch die fahrradverkehrliche Erschließung der Friedrich-Ebert-Straße geschaffene Potential für Pendler zwischen dem Vorderen Westen und Kassel-Mitte besser ausgeschöpft werden. Die wichtigsten Maßnahmen sind im vorliegenden Grundschnitt markiert.

Die offensichtlichste Veränderung ist der Neubau des Parkhauses als ein durch eine Fahrradstraße separierter Gebäudekomplex. Die Verlagerung der Radroute von der (zwischen den Häusern versteckt wirkenden) unbenannten Gasse in die neue Fahrradstraße ermöglicht eine direktere und schneller auffindbare Verbindung zwischen „Friedrichstraße“ und „Neuer Fahrt“, da sie weiterhin dem Radverkehr einen besser sichtbaren Teil des Straßenverkehrs bereitstellt und Diesen somit attraktiver macht.

Auf zwei Kellergeschossen soll weiterhin das Parken von Autos ermöglicht werden und damit nicht nur sinnbildlich eine Verlagerung des Verkehrs geschehen. Nach Berechnungen der Arbeitsgruppe kann auf diese Art etwa die Hälfte der verfügbaren Stellplätze gegenüber der heutigen Anzahl im Parkhaus erhalten bleiben. Der Straßenabschnitt des Königstors zwischen Fünffensterstraße und Friedrichstraße wird von einer Durchgangsstraße zu einer Ein-/Ausfahrt umfunktioniert. Die übrigen Verkehrsflächen werden zu Grünflächen

umgestaltet.

Auch die verkehrliche Nutzung der Friedrichstraße und des übrigen Königstors soll sich zu Gunsten der Radfahrer ändern. Um für mehr Sicherheit für Diese zu sorgen, schlägt die Arbeitsgruppe „Parkhaus“ eine Umnutzung als Einbahnstraße Richtung Vorderer Westen zusätzlich zum bereits bestehenden Tempolimit von 30 km/h vor. In Fahrtrichtung der Einbahnstraße soll dabei der Radverkehr in Mischnutzung mit dem MIV geführt werden, während zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Gegenrichtung der Einbahnstraße ein Schutzstreifen eingerichtet werden soll.



Abb. 18: Das Parkhaus an der Fünffensterstraße heute (Blickrichtung Königstor) Quelle: eigene Darstellung



Abb. 19: Modellhafte Darstellung des Parkhauses (Blickrichtung Königstor)

Quelle: eigene Darstellung



Abb. 20: Grundriss des Parkhauses

Quelle: eigene Darstellung

Auf der Fünffensterstraße bietet sich analog zur Führung der Radfahrer auf der Friedrich-Ebert-Straße ein Radfahrstreifen an, welcher unmittelbar nach dem Kreuzen der Einmündung zur Tiefgarage auf den Bürgersteig geführt wird.

Die bislang unbenannte Gasse wird zu einem Fußgängerweg umfunktioniert, um den Radverkehr auf die neu entstehende Fahrradstraße zwischen den Gebäuden des entstehenden Komplexes umzuleiten.

Der Gebäudekomplex teilt weiterhin sich in zwei Teile auf. In beiden Teilen sind die Gebäudenutzungen jeweils am Thema „Fahrrad“ orientiert. Dazu gehört im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ein überwachtes Fahrradparkhaus mit integrierter KONRAD-Station für Leihräder (1), eine Informationseinrichtung zum Thema „Radverkehr in Kassel“ (2), ein Café („KING KONRAD's Café“) (3) sowie eine Radwerkstatt („KING KONRAD's Repair Station) (4). Weitere Nutzungen sind Wohnungen im zweiten bis vierten

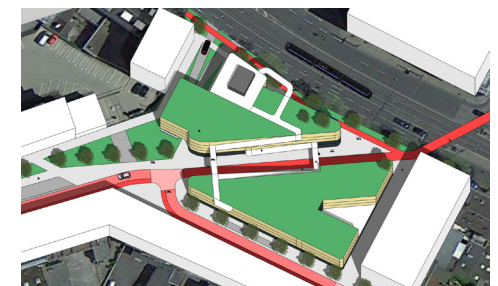


Abb. 21: parking Konrad Quelle: eigene Darstellung (Vogelperspektive)

(Gebäude 1) bzw. fünften Obergeschoss (Gebäude 2) und eine „DrinKING KONRAD“-Bar auf dem Dach von Gebäude 1 und einen Dachgarten auf dem Dach von Gebäude 2.



Abb. 22: Modelldarstellung der Fahrradstraße "durch das Parkhaus"

Quelle: eigene Darstellung

Abschließend bleibt der „Event-Charakter“ des Gebäudekomplexes zu bemerken, der sich durch Brücken zwischen den Gebäuden und eine „hängende Fahrradspur“ rund um das Gebäude äußert. Durch diese kann das Dach mit dem Fahrrad erreicht werden, ohne absteigen zu müssen.

Durch eine Umgestaltung eines Autoparkhauses zu einem Wahrzeichen des Radverkehrs in Kassel böte sich nicht nur ein hohes Potential den Radverkehr soziokulturell stärker zu etablieren, sondern auch die Chance innenstädtische Flächen effizienter zu nutzen und eine deutliche Erhöhung der Sicherheit auf der Radroute Kassel-Mitte <-> Vorderer Westen zu bewirken.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Kassel sich auf einem guten Weg befindet die Akzeptanz des Rades und der Radfahrer auf der Straße zu fördern. Man möchte einen neuen Lifestyle etablieren, der Kassel zu einer gesünderen und grüneren Stadt macht. Um diesen neuen „Lifestyle“ voranzutreiben und die Akzeptanz der Radfahrer auf ein neues Niveau zu heben, wurde eine Tabelle mit Maßnahmen und Lösungsansätzen erstellt. Diese Tabelle wurde nach dem genannten H-O-S Prinzip aufgeteilt und soll dazu beitragen das enorme Potential Kassels zu nutzen und die vorgestellten Visionen zu verwirklichen.

Hardware

Verbessern der Infrastruktur

Radrouten und Radroutennetz ausbauen

Orgware

Fahrrad-orientierte Visionen

Konrad 2.0 App

Software

Branding

Veranstaltungen, Kampagnen

Bildung

Dieses Projekt wurde von Studierenden der Breda University of Applied Sciences und der Bergische Universität Wuppertal durchgeführt.



Viesturs Krūmiņliepa
Marija Satibaldijeva
Wanja Schmidt-Schädel
Adriansyah Yasin Sulaeman

Julian Lammert
Thomas Nordmann
Hamit Özdemir
Dominik Schillings

Guidance:
Ineke Spapé
Simon Knappe
Jörg Thiemann-Linden



Design by: Marija Satibaldijeva and Viesturs Krūmiņliepa

The project is funded by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) as part of the Realisation of the National Bicycle Plan.

Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.



Gefördert durch:

