

# STRASSEN FÜR ALLE

## Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum



Fotos: Katalin Saary

6. Mai 2017

Dipl.-Ing. Katalin Saary

# Straßen sind Orte zum Feiern



Foto Katalin Saary

# Straßen sind Orte zum Bewegen und Ausruhen



Foto Katalin Saary

# Straßen sind Orte zum Spielen und Schauen



Foto Katalin Saary



Foto: Katalin Saary

## Wiesbaden, 1. Ring zur Rush hour

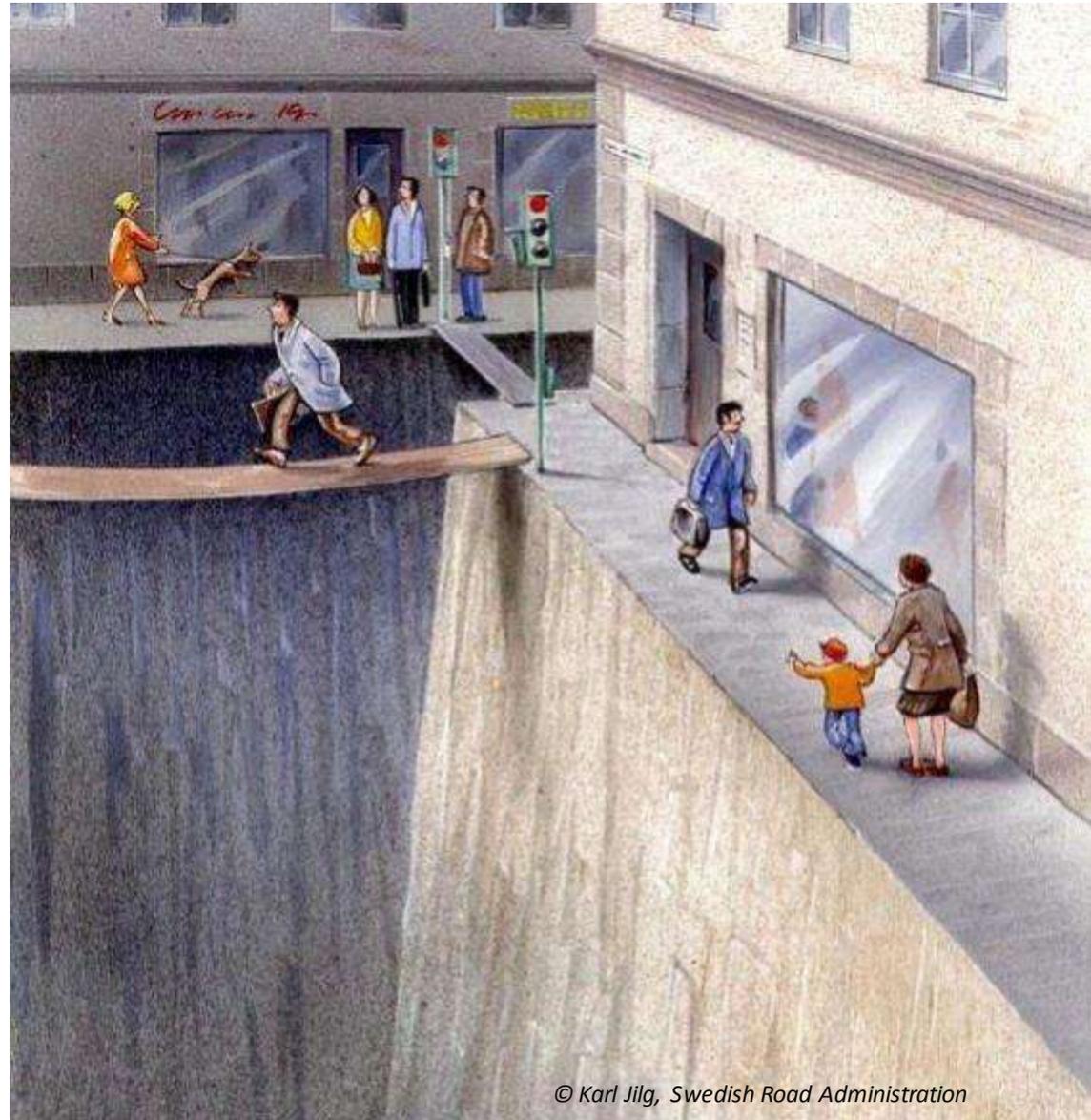


Foto: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

**Rudersberg, Ortsdurchfahrt (L1080, L1148), ca. 11.000 Kfz pro Tag**

# Straßen für Alle: Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum

- **Der öffentliche Raum:**  
Verkehrsraum oder  
Lebensraum?
- Neue Qualitäten  
schaffen:  
**Flächen „fair“ teilen**



## Wie sind wir unterwegs?

**63 %** legen täglich mindestens einen reinen Fußweg zurück.

**21 %** fahren täglich mit dem Fahrrad.

**40 %** der Wege im **Nahbereich** bis drei Kilometer finden mit dem **Auto** statt.

**37 %** fahren nie Fahrrad.

**30 %** beklagen **schlechte Bürgersteige** oder Radwege.

**48 %** aller Wege sind kürzer als **drei Kilometer**.

# Warum ist nachhaltige Mobilität + Nahmobilität wichtig?

**Nahmobilität** ermöglicht.....

- das Ausüben von Aktivitäten in der Nähe
- konzentriert sich auf kurze Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV



**Nahmobilität** ist

- Voraussetzung für lebendige Orte und stärkt die lokale Wirtschaft,
- eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs,
- effizient und bezahlbar, einfach umzusetzen
- sozial, gesund und klimafreundlich



Fotos Katalin Saary

**➔ Nachhaltige Mobilität : Durch die Stärkung der Nahmobilität kann der innerörtliche Kfz-Verkehr und die damit verbundenen Belastungen (Lärm, CO<sub>2</sub>) reduziert werden**

# „Stellschrauben“ für Nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur

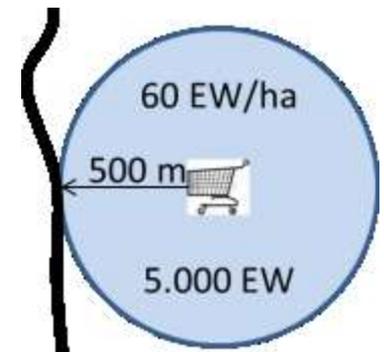
**Nutzungsmischung** als Voraussetzung für Nahmobilität

**Steuerung und Beeinflussung** durch informelle Planungen und Festsetzungen in Bauleitplanungen

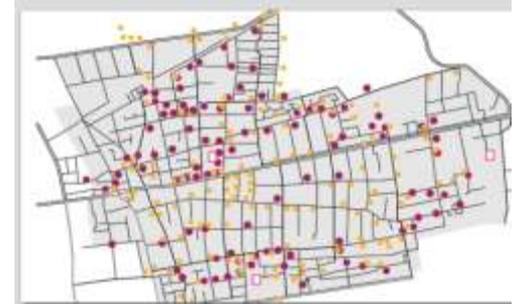
**Verkehrsinfrastruktur** mit attraktiven, sicheren und barrierefreien Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr als Angebot

**Attraktive und angenehme Straßenräume und Aufenthaltsflächen**

**Bürgerinformation und Beteiligung** für gute Akzeptanz und aktive Unterstützung



**Griesheim bewegt .**



# Der Öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?

**Ziel:** Gleichgewicht zwischen Verkehrsraum und Lebensraum herstellen

**Wie:** Berücksichtigen der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig, ob mit dem Auto-, zu Fuß oder dem Rad unterwegs, ob als Kind oder Mobilitätsteingeschränkt

## Das Dilemma:

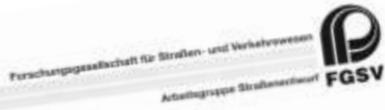
Die Flächen im öffentlichen Raum der bebauten Stadt sind begrenzt und nicht beliebig erweiterbar.

➔ Flächen müssen „fair“ geteilt werden!



Fotos Katalin Saary

# Rechtliche Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen



Richtlinien  
für die Anlage von Stadtstraßen  
RASt 06

Hinweise zu  
Straßenräumen mit hohem  
Überquerungsbedarf -  
Anwendungsmöglichkeiten  
des „Shared Space“-Gedankens

Ausgabe 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen  
ARBEITSGRUPPE STRADENENTWURF  
Empfehlungen für Radverkehr  
ERA

Verhalten  
Unbehinderte Mobilität



Hinweise für barrierefreie  
Verkehrsanlagen  
HBVA

12.09.2010

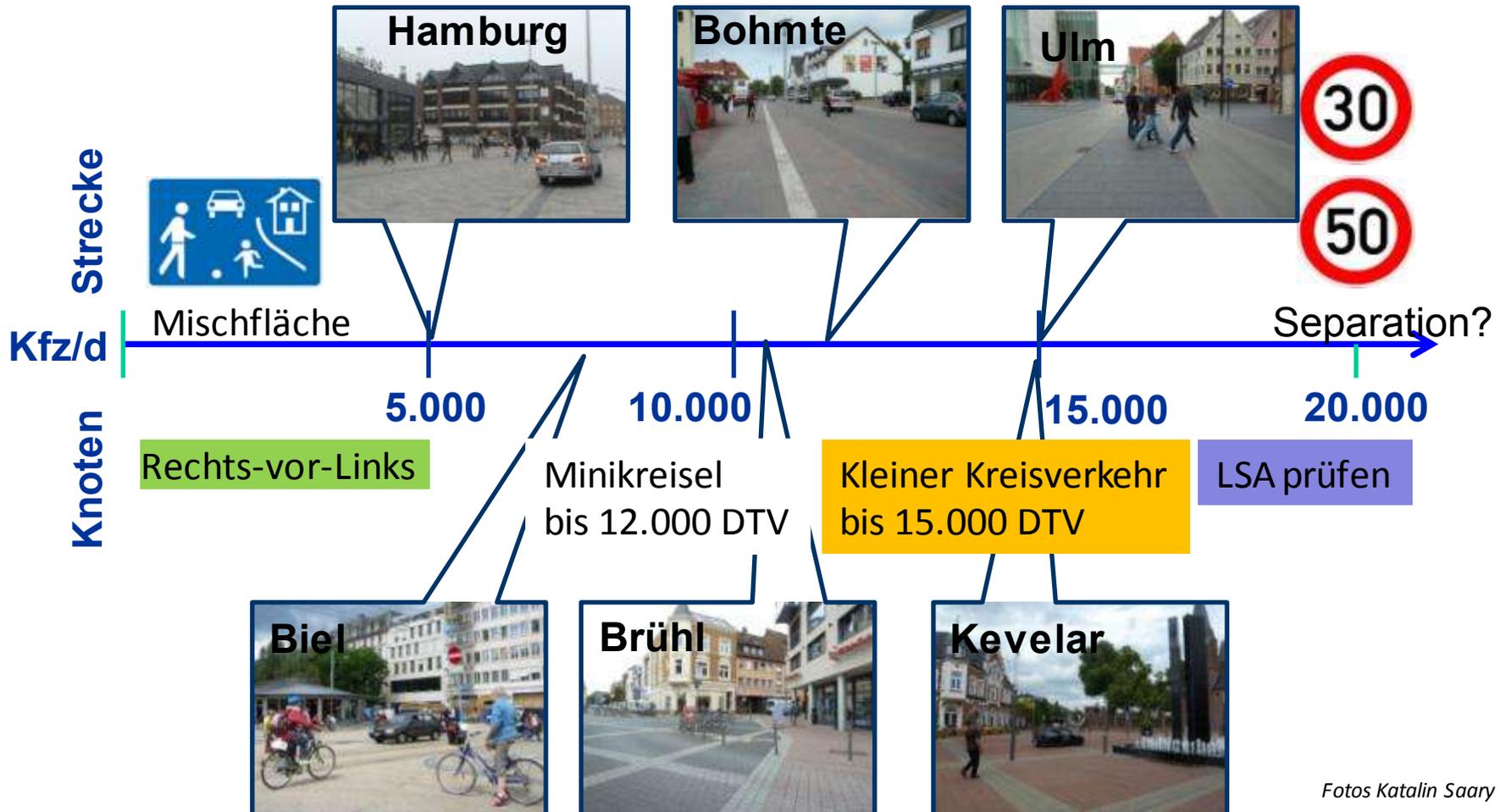


Shared Space und  
Verkehrsberuhigte Bereiche

Während Wohnstraßen in den 1980er und 90er Jahren häufig verkehrsberuhigt ausgebaut wurden, bewirkt für Gewerbestraßen und Plätze mit hohem Aufwandsbedarf an Verkehrsberuhigung auch weiterhin. Das Gleiche gilt für einige Alleen und Gassen, in denen die Fahrzeuge zu

# Flächen „fair“ teilen

**Entscheidungskriterium Kfz-Verkehr:** Zusammenhang Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



Fotos Katalin Saary

# Planungsziele und Gestaltungsprinzipien Schaffen von Aufenthaltsqualität

- Umwandlung von Verkehrsräumen in städtische Lebensräume,
- individuelle Gestaltung des Straßenraums mit lokalem Bezug,
- Abbau der räumlichen Trennungen der Verkehrsarten,
- und Abbau/ Minimierung von Schildern und Markierungen

**... werden mit Beteiligung der Betroffenen erreicht: Kommunikative Planungsprozesse sind ein wesentlicher Bestandteil**



## Entscheidungskriterien für mehr Aufenthaltsflächen

- Randnutzungen mit Bedarf an Auslage- und Aufenthaltsflächen wie Haltestelle, Geschäfte, öffentliche Einrichtungen wie Schule, Kita, Rathaus etc.
- Starkes Fußverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Starkes Radverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Hohe Bedarf an Querungen wg. z.B. Randnutzungen, kreuzender Fuß- und Radwegverbindungen
- Kfz-Verkehrsaufkommen verträglich (<18.000 Kfz/d)



**Hamborner Markt, Duisburg**



*Foto Katalin Saary*

**Brühler Stern**

*Fotos Katalin Saary*

## Was tun mit dem Parken?

- Gute Sichtbeziehungen sind nötig für ein gutes Miteinander der Verkehrsarten
  - Das Parkraumangebot muss entsprechend angepasst, günstigenfalls im umgestalteten Straßenraum entfallen
- ➔ **Akzeptanz erhöhen durch eine plausible Gestaltung, möglichst nur geringen Einsatz von Pollern, besser regelmäßige Kontrollen**



## Vorteile für den Radverkehr

- Mehr Sicherheit durch Fahren im Fahrbahnbereich bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten
- Bessere Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radverkehr
- Weniger Konflikte mit ruhendem Verkehr



**Neue Straße, Ulm**

## Das „Plus“ für den Fußverkehr

- Gestaltung als Mischfläche bedeutet mehr Platz für den Fußverkehr zum Laufen, Verweilen und Queren
- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums



## Berücksichtigung der Barrierefreiheit

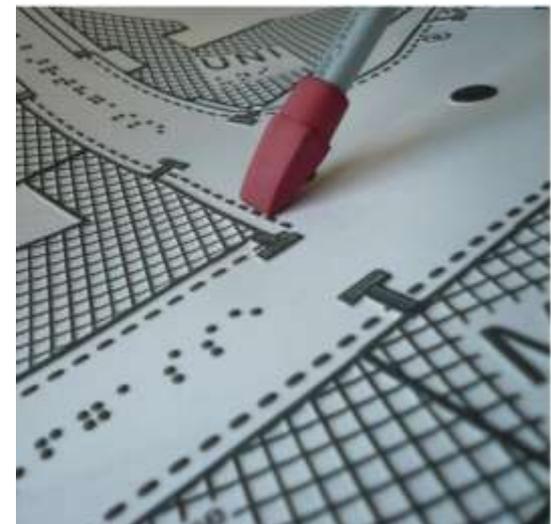
Unterschiedliche Bedürfnisse:

- **Motorisch eingeschränkte Menschen:**  
Querung wird erleichtert durch niveaugleiche Gestaltung (keine Bordsteinkante) und geringere Kfz-Geschwindigkeiten
- **Blinde und Sehbehinderte** benötigen zur Orientierung eine tastbare Kante oder einen visuellen Kontrast der Fahrbahn.

➔ **Verständliche Gesamtgestaltung auch mit weicher Separation**



Bohmte



## Gewinn für den Einzelhandel

- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums
- Aufenthaltsflächen erhöhen die Verweildauer
- Die linienhafte Querung verbessert die Erreichbarkeit der Geschäfte
- Und **zu guter Letzt**: eine anspruchsvolle Gestaltung erhöht auch den Marktwert der anliegenden Immobilien



Place du Midi, Sion (CH)



Espace Remparts, Sion (CH)

# Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland



## Tempo 30-Zone

Einsatz i.d.R. in Wohngebieten, Separation der Verkehrsflächen, Vorrang für MIV



## Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Innerörtliche Geschäftsstraßen mit, Separation der Verkehrsflächen, Vorrang für den Autoverkehr

➔ Bei guter Gestaltung funktioniert das Miteinander oft gut



# Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland



## Verkehrsberuhigter Bereich

i.d.R. einzelne (Wohn)straßen, Gestaltung als Mischfläche, Vorrang für Fußverkehr

➔ Derzeit geeignetste Beschilderung, da aber der Einsatzbereich in der StVO unklar geregelt ist, ist die Zustimmung der der jeweiligen Straßenverkehrsbehörden einzuholen (z.B. Verkehrsversuch)



# Erfolgsfaktoren

- Abbau von Schilderwald und Parken zugunsten „aufgeräumter“ Straßenräume
- Angepasstes räumliches Design für intuitiv richtiges Verhalten
- Regulierung oder Verstärkung des Kfz-Verkehrs durch niedrigere Geschwindigkeiten (Tempo 20)
- Intensive Beteiligung und Berücksichtigung der Belange aller Betroffenen
- politischer Mut der Gemeinde, des Stadtbezirks für Neues



24. April 2013  
**Begegnungszone ist ein Zukunftsmodell**  
**Grüne: „Hoffen auf weitere Projekte!“**

Die Grazer Grünen freuen sich, dass der Shared Space am Sonnenfelsplatz nun endlich auf rechtlich solide Beine gestellt werden kann. „Als wir den Shared Space in Graz als Pilotprojekt

**Shared Space. Der Weg in Kirchhatten folgt**  
 Von Karl-Heinz Wesemann Foto Gisela Wesemann 20.4.2013



**Video zwei der Serienreportage**  
**die geplante Umgestaltungsplanung**  
**Ortsdurchfahrt Kirchhatten.**

**Badenberg**  
**Die stadtverträgliche Landesstraße**

Von Frank Baderhausen 23. April 2013 10:22 Uhr  
 In der autogefüllten Wieslautal-Kommune Badenberg setzt der Bürgermeister auf ein „partnerschaftliches Miteinander“ von Kfz-Fahrer, Fußgänger und Radfahrer\*. 230 Meter der Ortsdurchfahrt werden dafür jetzt komplett gepflastert.



Badenberg - Der Badenberger Bürgermeister Martin Kastmann hält das Projekt für ein „einzigartiges Beispiel in Baden-Württemberg, wie eine Landesstraße, welche die Ortschaft verkehrlich belastet, attraktiv und

Erfolge- und Wirkungskontrolle Begegnungszone Untere Altstadt

**Gemeinderat will Begegnungszone Untere Altstadt optimieren**

Eine von der Stadt Bern durchgeführte Erfolgskontrolle hat gezeigt, dass die 2005 eingeführte Begegnungszone Untere Altstadt auf breite Akzeptanz stößt und ihren Zweck erfüllt. Trotzdem besteht Optimierungspotential, wobei insbesondere der verbreiteten illegalen Parkierung ein besonderes Augenmerk gilt. Der Gemeinderat hat zusammen mit einer Vertretung der Vereinigten Altstadtbewohner beschlossen, weitere Massnahmen zur Verbesserung der Situation auszulösen.

## Alte Gewohnheiten in Frage stellen – offener denken

- Signifikante Flächenumverteilung nach Verkehrsmitteln  
Bemessung nach RAS 06 (bei Vermeidung des „Streifendenkens“)
- Flexibel für lange Lebensdauer der Infrastruktur - in Qualität für unterschiedliche Anforderungen
- Thema Parken: an der Peripherie, nicht an den schönsten Stellen
- Thema Temporegelung: bei Öffentlichkeitsanspruch <50 km/h
- Interdisziplinäre Lösungen statt Auftrag nur an eine Disziplin (Freiraumplanung allein schwach, Verkehrsplanung allein technisch)
- Förderkulissen-Spielraum ausreizen; Finanzierungsquellen kombinieren
- Breite Beteiligung und öffentliche Konsultation zu Zielen und Gestaltung
- Bereitstellen von konkreten Hilfen in der Baustellenphase



## Schwetzingen Schloßplatz, ca. 7.000 Kfz pro Tag



Foto: Tim Schneider

Schönebeck (Elbe):

Der Marktplatz ist der zentrale Platzbereich der Altstadt Schönebecks und Teil der zentralen Achse, die die südlichen Stadtteile mit der Elbe verbindet.



Foto: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

**Rudersberg, Ortsdurchfahrt (L1080, L1148), ca. 11.000 Kfz pro Tag**

Erst wenn man den Menschen als die wichtigste Komponente in der Stadtplanung sieht, bekommt man eine lebenswertere, sichere, nachhaltigere und gesündere Stadt  
Jan Gehl

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!