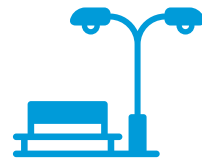


FACHBROSCHÜRE

Straßen und Plätze neu denken



Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de
 /umweltbundesamt

Autoren:

Wolfgang Aichinger, Dr. Michael Frehn
Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Lektoren:

Lukas Pöpsel, Dr. André Wolf
Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Redaktion:

Petra Röthke-Habeck, Tim Schubert
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr

Gestaltung:

Katharina Sussek, Andreas Magino
ZWEIZUEINS Visuelle Konzepte

Illustrationen:

Vivian Thielemann
Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Fotomotiv Titel:

istockphoto/Juergen Sack

Druck:

Ruksaldruck GmbH, Berlin
gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier

Broschüren bestellen:

Umweltbundesamt
c/o GVP Gemeinnützige Werkstätten Bonn GmbH
Pfaffenweg 27 | 53227 Bonn
Service-Telefon: 0340 2103-6688
Service-Fax: 0340 2104-6688
E-Mail: uba@broschuerenversand.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

Stand: Oktober 2017

Inhalt

04	Einführung
05	Warum wir Straßen und Plätze neu denken
06	Welche Straßen und Plätze wir künftig brauchen
09	Wie Umgestaltung gelingt

12	Beispiele für gelungene innerörtliche Straßenraumgestaltungen
14	Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen
21	Altstadtplätze und -straßen
26	Stadtteil- und Nebenzentren
34	Zentrale Umstiegsplätze für den öffentlichen Verkehr
40	Städtebauliche Reparatur
48	Einkaufsstraßen in Nebenlage
53	Übergänge und Verbindungen zwischen Stadtteilen
61	Umfeld von Schulen und Kultureinrichtungen
70	Kleinstädte und Gemeinden im ländlichen Raum

76	Baukasten
76	Bausteine für Straßenmöbel und Beleuchtung
77	Bausteine für Spielen im Straßenraum
78	Bausteine für Mobil-Punkte
79	Bausteine für Straßengrün und urbanes Wasser

82	Fazit
-----------	--------------

86	Literaturverzeichnis
87	Abkürzungsverzeichnis



Quelle: Landeshauptstadt München, Baureferat



Quelle: Adam Stevens

Einführung

Warum wir Straßen und Plätze neu denken

Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt. Ihre Gestaltung bestimmt, wie intensiv wir diese Räume dafür nutzen. Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert hier bald der Autoverkehr mit Lärm, Abgasen und Flächenanspruch. Kaum jemand möchte sich in solchen Straßen aufhalten – die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering, Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel finden nicht statt. Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben. Das Umweltbundesamt möchte mit dieser Broschüre auf die Bedeutung der Straßenraumgestaltung für die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden aufmerksam machen und gute Praxisbeispiele als Anregung vorstellen.

Ein Blick durch Deutschland zeigt: Investitionen in die Infrastruktur schaffen bleibende Werte. Sie sind Voraussetzung für funktionierende Gemeinwesen und wirtschaftliche Prosperität. Doch nach Jahrzehnten der intensiven Nutzung nagt der Zahn der Zeit an vielen Straßen und Straßenbauwerken. Beschädigte Gehwege, schlechte Radwege, Schlaglöcher und marode Brücken begegnen uns jeden Tag. Auch den Städten und Gemeinden ist das Problem bewusst: Vier von fünf Kommunen in Deutschland sehen einen Investitionsrückstau bei der Erneuerung der Straßeninfrastruktur¹.

Nicht nur die Infrastruktur, sondern auch der Entwurfsgedanke, d.h. die Straßenplanung an sich, kann „altern“ und erneuerungsbedürftig werden. Erkenntnisse über die Folgen der „Autogerechten Stadt“ führen nach und nach zur Abkehr von diesem Planungsparadigma: Während sich Straßenplanungen und Straßenraumgestaltungen jahrzehntelang an den Bedürfnissen des Autoverkehrs orientierten, rücken nun die Bedürfnisse

von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden stärker in den Fokus von Planung, Politik und Bevölkerung. Der Nachhaltigkeitsgedanke prägt zunehmend die Verkehrsplanung und den Straßentwurf.

Mittlerweile geben 60 Prozent der Kommunen an, dass zu viel Autoverkehr die Attraktivität ihrer Straßen und Plätze einschränkt². Neun von zehn Deutschen wünschen sich eine Umgestaltung von Städten und Gemeinden mit dem Ziel, Alternativen zum Auto zu schaffen und die Lebensqualität zu erhöhen³. Darauf reagieren wiederum die Kommunen, und jede dritte strebt den Rückbau von Verkehrsräumen an⁴.

Das verwundert nicht: Werden Straßen und Plätze aus der Perspektive einer lebenswerten Stadt betrachtet, offenbaren sie oft große Defizite. Denn wo immer sich die Gestaltung eines öffentlichen Raums in erster Linie am Kfz-Verkehrsfluss orientiert, kommen die ebenso berechtigten Ansprüche anderer Nutzerinnen und Nutzer zu kurz.

In der Praxis heißt das oft:

- ▶ Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden steht zu wenig Platz zur Verfügung;
- ▶ das Queren von Straßen ist gefährlich oder langwierig;
- ▶ Menschen mit Seheinschränkung oder Personen im Rollstuhl müssen Umwege gehen oder sind auf Hilfe angewiesen;
- ▶ zu hohes Tempo im Kfz-Verkehr gefährdet andere Verkehrsteilnehmende und führt zu hoher Lärmbelastung;
- ▶ Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind zu Fuß schwer zu erreichen oder die Wartebereiche werden durch Lärm und Abgase belastet;
- ▶ die Wohnqualität ist durch den Lärm und fehlendes Grün stark eingeschränkt;
- ▶ nicht zuletzt leidet auch der Einzelhandel durch ein autoorientiertes, wenig einladendes Umfeld.

Abbildungen:
Harras, München (oben)
(siehe Seite 34)

Konrad-Wolf-Allee, Potsdam (unten)
(siehe Seite 40)

¹ (KfW – KfW Bankengruppe 2013)

² (Bundesstiftung Baukultur 2014)

³ (BMUB 2017)

⁴ (Bundesstiftung Baukultur 2014)

Klar wird: Der Erneuerungsbedarf deutscher Straßen und Plätze bezieht sich nicht allein auf Asphaltdecken und Leitungsnetze. Für das Erreichen vieler gesellschaftlicher Zielstellungen – vom Klimaschutz bis zur Luftreinhaltung, von der Gesundheitsvorsorge bis zur sozialen Teilhabe – benötigen unsere Städte und Gemeinden Straßenräume, die zum Gehen oder Radfahren einladen und den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Die Straßenräume müssen quasi „umprogrammiert“ werden, damit Anreize entstehen, das eigene Auto häufiger stehen zu lassen und auf eine aktivere Form der Mobilität umzusteigen. Ziel ist eine Mobilität, die umweltschonend, emissionsfrei und gesundheitsfördernd ist.

Alle in dieser Broschüre gezeigten Beispiele greifen einen oder mehrere dieser Aspekte auf und zeigen, wie nutzergerechte und zukunftsfähige Lösungen für die dargestellten Herausforderungen aussehen können. Die Auswahl ist das Ergebnis einer mehrstufigen Vorgehensweise, an deren Anfang ein Aufruf an deutsche Kommunen zur Nennung von fertiggestellten Straßenumgestaltungen stand. Daraus erfolgte eine Vorauswahl nach Nutzungsaspekten aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs.

Auf eine ausgewogene Verteilung der Beispiele auf Bundesländer, Stadtgrößen und Straßentypen wurde geachtet. Die guten Beispiele inspirieren dazu, über die Bedeutung und Funktion unserer Straßen und Plätze im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und höheren Lebensqualität neu nachzudenken.

Welche Straßen und Plätze wir künftig brauchen

In den letzten Jahrzehnten wurden Straßen und Plätze häufig in erster Linie als Orte des Transits gesehen: das möglichst schnelle Vorankommen stand im Mittelpunkt. Flächenverteilung und Rechtsvorgaben zur Benutzung des Straßenraums orientierten sich am Verkehr, wobei mit Verkehr im Grunde meist nur der Autoverkehr gemeint war. Aus solchen von Lärm und Geschwindigkeit geprägten Straßenräumen verschwindet das Straßenleben quasi automatisch. Auch das Fahrradfahren oder das Warten auf einen Bus empfinden viele Menschen dort als unangenehm.

⁵ (Bundesstiftung Baukultur 2014)

⁶ (Tagesspiegel 2016)



Quelle: Michael Haase

Ernst-Thälmann-Straße, Senftenberg (siehe Seite 30)

Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze – definiert vom dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl



Quelle: Eigene Darstellung nach Jan Gehl, 2015

Aktuell wünschen sich 70 Prozent der Deutschen lebendigere Stadtviertel oder Ortskerne⁵. Unterstützung für mehr Radwege kommt mittlerweile sogar von Automobilclubs⁶. In vielen Städten wird immer deutlicher, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung nicht durch noch mehr Autoverkehr erfüllt werden können. Wer also heute Straßen und Plätze neugestaltet, muss bauliche und gestalterische Anreize für ein aktives Straßenleben und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote) geben.

Dadurch wird aus Verkehrsraum wieder Stadtraum und es entstehen „Städte für Menschen“, wie der weltweit erfolgreiche dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl es beschreibt. Auch der Stressforscher Mazda Adli wirbt für öffentliche Räume, die Anwohnende dazu anregen, vor die Haustür zu treten, weil mit zunehmen-

der Urbanisierung mehr Menschen unter den Folgen von sozialer Dichte und sozialer Isolation leiden. Lebenswerte Innenstädte, Quartiere und Ortschaften, die zum Verweilen und Flanieren anregen, stärken die psychische Gesundheit und die gesellschaftliche Teilhabe⁷.

Welche Orte Menschen als angenehm empfinden oder wo sie gerne zu Fuß unterwegs sind, ist mittlerweile gut erforscht. So steigt in Straßen mit niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten die Bereitschaft, längere Strecken zu Fuß zurück zu legen, auf das Dreifache an⁸. Auch das Nachbarschaftsleben verbessert sich bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und ausreichend Platz zum Sitzen und Ausruhen⁹. Ein vielfältiger Einzelhandel und städtisches Treiben regen zum Zufußgehen an – und umgekehrt reduzieren leerstehende Läden, fensterlose Fassaden oder lange Umwege die Attraktivität des Fußverkehrs¹⁰.



Quelle: Susanne Schetz

Tübinger Straße, Stuttgart (siehe Seite 51)

Der Aspekt der Barrierefreiheit wird in einer alternden Gesellschaft dabei immer wichtiger. Besondere Aufmerksamkeit ist daher der Möglichkeit zum sicheren Queren und der Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖPNV zu schenken. Menschen mit Seheinschränkung stellen dabei andere Anforderungen an barrierefreie Anlagen als Menschen, die im Rollstuhl oder beispielsweise mit Kinderwagen mobil sind (siehe auch Infobox: Barrierefreiheit auf Seite 33).

Neben der Barrierefreiheit spielt auch die Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle: Diesbezüglich hat die Unfallforschung in den letzten Jahren zahlreiche Erkenntnisse gewonnen. Freie Sichtbeziehungen und niedrige Geschwindigkeiten sind die wichtigsten Grundsätze jeglicher Straßenplanung, gerade an Straßenknoten. Laut dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) wurden 2015 rund 45 Prozent der innerorts getöteten Personen und mehr als die Hälfte der Schwer- und Leichtverletzten an Kreuzungen und Einmündungen registriert¹¹. Insbesondere der geradeausfahrende Radverkehr wird häufig von rechts abbiegenden Kfz-Fahrerinnen und -fahrern nicht beachtet, was zu schweren Unfällen führt. Das Freihalten von Sichtachsen ist eine einfache Maßnahme, scheitert häufig aber an „falschparkenden“ Kfz oder anderen Sichthindernissen.

Nicht nur aus Sicherheitsgründen ist eine Neubewertung des Parkens von Kfz im Straßenraum zu beobachten¹². Die umfangreichen Flächen, die heute von parkenden Autos besetzt werden, sind eine zentrale Ressource für die Neugestaltung von Straßen und Plätzen. Vielerorts gelingt die Einrichtung von Fahrradwegen, Lieferzonen oder neuen Aufenthaltsbereichen für die Gastronomie nur durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen. Parkraumkonzepte können in der Regel jedoch nachweisen, dass im Umfeld ausreichend alternative Parkplätze – zum Beispiel in Garagen – zur Verfügung stehen oder dass eine räumliche Verlagerung von Stellplätzen möglich ist.

Diese Erkenntnisse sind in einem umfangreichen Regelwerk abgebildet, auf das Planerinnen und Planer bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen zurückgreifen können. Ein Entwurfsgedanke für innerstädtische Straßen lautet bereits seit 2006 „städtebauliche Bemessung“:

⁷ (Adli 2017)

⁸ (VCÖ 2015)

⁹ (Sauter und Hüttenmoser 2006)

¹⁰ (Gehl 2015)

¹¹ (DVR 2016)

¹² (Pressl und Hertel 2015)

Gemeint ist damit eine Straßengestaltung vom Rand aus – zum Beispiel der Gebäudekante – hin zur Straßenmitte. Bei der Entwurfsplanung werden daher zuerst die erforderlichen Räume für den Fuß- und Radverkehr sowie für Randnutzungen (z. B. Aufenthaltsbereiche oder Cafés) ermittelt und dann der verbleibende Straßenraum mit der verkehrlich notwendigen Straßenbreite abgeglichen¹³. Weitere Regelwerke existieren für die Anlage von Ampeln¹⁴, Radverkehrsanlagen¹⁵, Fußverkehrsanlagen¹⁶ sowie barrierefreien Verkehrsanlagen¹⁷. Gleichwohl sind auch diese Regelwerke in ständiger Überarbeitung und dabei auf kreative Impulse aus der Praxis angewiesen. Insofern können und müssen Straßen und Plätze auch weiterhin „neu“ gedacht und geplant werden. Dafür braucht es eine kritische Reflektion der bestehenden Normen und Regeln, wie sie beispielsweise im Rahmen von Verkehrsversuchen möglich ist (siehe auch Infobox: Verkehrsversuche und Pilotvorhaben auf Seite 72).

Wie Umgestaltung gelingt

Das Planen und Entwerfen von Straßen und Plätzen ist eine Aufgabe, die von verschiedenen Disziplinen gemeinsam bearbeitet werden muss. Nur so entstehen Orte, die von den Nutzerinnen und Nutzern tatsächlich

mit Leben erfüllt werden. Ausgewogen gestaltete öffentliche Räume sind daher meistens das Ergebnis einer interdisziplinären Zusammenarbeit von Planerinnen und Planern aus den Bereichen Verkehr-, Freiraum-, Stadt- und Landschaftsplanung. Zusätzliche Expertise aus dem Bauingenieurwesen oder von Beteiligungs- und Kommunikationsfachleuten ist unverzichtbar.

Sofern die Umgestaltung einer Straße oder eines Platzes auch das Einbinden von Verkehrsbetrieben, Stadtwerken oder Energieversorgern erfordert, ist die Einrichtung einer eigenen Projektgruppe zu empfehlen. Eine Baustellenkoordination kann dabei die Vorgänge innerhalb der Verwaltung, bei den unterschiedlichen beteiligten Akteuren und auch gegenüber der Öffentlichkeit steuern. Diese Koordinationsstelle kann direkt im Projektgebiet – beispielsweise in einem Stadtteilbüro – angesiedelt werden.

¹³ (FGSV 2007)

¹⁴ (FGSV 2015)

¹⁵ (FGSV 2010)

¹⁶ (FGSV 2002)

¹⁷ (FGSV 2011)



Hospitalkirche, Stuttgart (siehe Seite 61)

Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Interessengruppen (z.B. Einzelhändlerinnen und -händler, Kirchen, Vereine, Verbände) können und sollten durch geeignete Beteiligungsformate aktiv in das Projekt eingebunden werden. In vielen Kommunen liegen dazu mittlerweile vielfältige Erfahrungen vor – und auch in den vorgestellten Beispielen war Partizipation eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen der Projekte.

Die politische Verankerung im Quartier ist beispielsweise durch die Einbeziehung von lokalen Gremien wie Ortsbeiräten zu erleichtern. Regelmäßige „Runde Tische“ oder eine lokale Partnerschaft, zusammengesetzt aus Vertreterinnen und Vertretern der wichtigsten Akteursgruppen, können allen Anliegen einen geeigneten Rahmen zur Diskussion bieten. Zusätzliche Expertise und Impulse für das Projekt können durch öffentliche Workshops oder Befragungen generiert werden. Mit Hilfe besonderer Beteiligungsformate – wie etwa einer Planungswerkstatt oder einem Charrette-Verfahren¹⁸ – kann die Bevölkerung vor Ort direkt im Dialog mit Planerinnen und Planern eigene Vorschläge diskutieren oder Varianten eines Projekts verändern. Pressemitteilungen, Interviews in lokalen Radio- und Fernsehsendern, projektbezogene Internetseiten, Faltblätter oder eine eigene Quartierszeitung können zur Information der Bevölkerung genutzt werden. Dabei können bestimmte Zielgruppen gezielt angesprochen werden, beispielsweise Menschen mit Behinderung, Radfahrende oder die Kundinnen und Kunden des lokalen Einzelhandels. Während der Bauphase empfehlen sich Baustellenfeste und -führungen sowie eine umfassende Kommunikation zu den einzelnen Bauphasen und vorübergehenden Veränderungen in der Verkehrsführung.

Ziel eines umfassenden Beteiligung- und Kommunikationsprozesses muss es sein, das Projekt für möglichst viele Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu machen und zugleich Akzeptanz, Verständnis und Unterstützung für den Umsetzungsprozess zu schaffen. Der dafür nötige Aufwand wird von vielen Kommunen als hoch, aber lohnenswert für den Projekterfolg beschrieben.

¹⁸ In einem Charrette-Workshop erstellen Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit der Planung und Politik alternative Entwürfe für ein Gebiet oder Vorhaben.

Legende Übersichtskarte

- **Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen**
Bahnhofstraße, Cottbus
Karl- und Frauenstraße, Ulm
Karl-Liebknecht-Straße, Leipzig
 - **Altstadtplätze und -straßen**
Marktplatz, Schönebeck (Elbe)
Hauptstraße, Volkach
Brettener Vorstadt, Eppingen
 - **Stadtteil- und Nebenzentren**
Osterstraße, Hamburg
Sundgaullee, Freiburg
Friedrich-Ebert-Straße, Kassel
 - **Zentrale Umstiegsplätze für den öffentlichen Verkehr**
Harras, München
Am Steintor, Halle (Saale)
Zinser-Dreieck, Tübingen
 - **Städtebauliche Reparatur**
Konrad-Wolf-Allee, Potsdam
Schlossplatz, Schwetzingen
Siegeler, Siegen
Goethestraße, Kassel
 - **Einkaufsstraßen in Nebenlage**
Eisenbahnstraße, Saarbrücken
Tübinger Straße, Stuttgart
 - **Übergänge und Verbindungen zwischen Stadtteilen**
Brückenplatz, Arnshagen
Scharnier, Bad Wildungen
Froschgraben und Kocherufer, Schwäbisch Hall
 - **Umfeld von Schulen und Kultureinrichtungen**
Hospitalviertel, Stuttgart
Krieterstraße, Hamburg
Bauhausstraße, Dessau-Roßlau
Corneliusstraße, Krefeld
 - **Kleinstädte und Gemeinden im ländlichen Raum**
Ortsdurchfahrt, Rudersberg
Frankfurter Straße, Bad Rothenfelde
Ackerstraße, Lachendorf
-

Übersichtskarte zu den ausgewählten Beispielen



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage www.openstreetmap.org



Marktplatz, Schönebeck (Elbe) (siehe Seite 21)

Beispiele für gelungene innerörtliche Straßenraumgestaltungen

Keine Kommune und auch keine Straße gleicht der anderen. In der Praxis finden sich dennoch viele Gemeinsamkeiten, da Straßen und Plätze häufig ähnliche Funktionen und Nutzungen aufweisen. Das Spektrum reicht von den großen Hauptverkehrsstraßen bis hin zum Straßenbahnknoten oder Vorplatz einer Schule. Die folgenden Beispiele zeigen, wie Straßen und Plätze durch eine ausgewogene Gestaltung für möglichst viele Nutzungen und Verkehrsteilnehmende attraktiv und sicher werden.



Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen Faire Bedingungen für alle Formen der Fortbewegung

Die Umgestaltung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist für viele Kommunen eine große Herausforderung. Sie ist in der Regel mit einem hohen Planungsaufwand verbunden und erfordert erhebliche Investitionen. Zugleich bieten diese Maßnahmen jedoch auch zahlreiche Chancen, von der Senkung von Umweltbelastungen für die Wohnbevölkerung bis hin zur Stärkung wichtiger Achsen für öffentliche Verkehrsmittel sowie den Rad- und Fußverkehr. Immer häufiger gelingt es, diese vielseitigen Anforderungen innerhalb des bestehenden rechtlichen Rahmens erfolgreich umzusetzen. So wird aus einer Hauptverkehrsstraße wieder eine Lebensader einer Stadt oder Gemeinde.

Bahnhofstraße, Cottbus

Verkehr sowie eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung prägten die Bahnhofstraße in Cottbus bis zum Umbau im Jahr 2011. Trotz einer Straßenraumbreite zwischen 25 und 30 Metern bestanden in der überörtlichen Verbindungsstraße keine Anlagen für Radfahrende, und auch die Zugänge der Straßenbahn- und Bushaltestellen wa-

ren weder geschützt noch barrierefrei. Hinzu kam ein schlechter baulicher Zustand sowohl der Verkehrsflächen als auch der meisten Gebäude entlang der Straße.

Tempo 30 auf Basis des Luftreinhalteplans

Eingebettet in den Verkehrsentwicklungsplan 2020 wurde im Jahr 2009 der Rückbau zu einer attraktiven Stadtstraße beschlossen. Durch eine Straßenraumaufteilung zugunsten des Umweltverbunds sowie die Einführung von Tempo 30 sollte der Durchgangsverkehr auf geeignetere Straßenzüge verlagert und die Verkehrsbelastung um 40 Prozent gesenkt werden. Die Maßnahme ist Teil der Aktionspläne für Luftreinhaltung und Lärminderung, auf deren Grundlage die Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden konnte. Baulastträger der Maßnahme ist die Kommune.

Der Entwurf sieht für den Kfz- und Straßenbahnverkehr eine gemeinsame Benutzung der Fahrstreifen vor. Dazwischen wurde als Querungshilfe ein 3,25 Meter breiter, gepflasterter Mittelstreifen angelegt, der auch das gefahrlose und bequeme Queren mit Kinderwagen



Quelle: Mike Meyer

Die stark erneuerungsbedürftige Bahnhofstraße wurde zur attraktiven Stadtstraße.

oder Fahrrädern erlaubt. An den Seiten wurden Baumscheiben, Park- und Liefermöglichkeiten sowie jeweils ein 1,5 Meter breiter Radweg und ein mindestens 2 Meter breiter Gehweg angelegt. Die Haltestellen der Straßenbahn sind als Kap – das heißt mit einer Ausbuchtung des Bürgersteigs – in einer Höhe von 18 cm angelegt und barrierefrei ausgestaltet. Zwei Einmündungen von Nebenstraßen wurden aufgeflestert.

Durch die Neugestaltung des Straßenraums stehen dem Rad- und Fußverkehr nun genau so viel Fläche zur Verfügung wie dem ÖPNV- und Kfz-Verkehr. Die Verkehrsbelastung hat sich nach dem Umbau auf 15.400 Kfz pro Tag halbiert, die Zahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle sank nach der Verkehrsfreigabe um 24 Prozent. Die Lärmbelastung (Mittelungspegel) konnte um rund 5 dB(A) auf 60 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts gesenkt werden.



Besondere Beachtung der Umweltwirkungen

- ▶ Die Zahl der Überschreitungen des Tagesgrenzwertes für Feinstaub (PM₁₀) ging von 22 Überschreitungen im Jahr 2013 auf nur noch 4 Überschreitungen im Jahr 2016 zurück.
- ▶ Um die Frischluftzufuhr zu erleichtern, wurden für die 79 Baumpflanzungen besonders schlanke Säuleneichen gewählt.
- ▶ Aufgrund der Umweltrelevanz wurden für die Umgestaltung der Bahnhofstraße 75 % Fördermittel durch das Umweltministerium Brandenburg bewilligt.



Herausforderungen

- ▶ Der als Querungshilfe angelegte Mittelstreifen wurde anfangs als Kfz-Stellplatz missverstanden. Mittlerweile wurde der Streifen als Sperrfläche markiert.
- ▶ Die Verkehrsverlagerung vollzog sich wie angestrebt auf den Mittleren Ring. Dort ist eine Zunahme der Kfz-Stärke und auch der Luftbelastung zu verzeichnen. Straßen im direkten Umfeld der Bahnhofstraße sind jedoch nicht durch die Verlagerung betroffen.



Quelle: Wolfgang Alchinger

Niedrigere Geschwindigkeiten und die neue Verkehrsführung ermöglichten einen städtebaulichen Erneuerungsprozess in der Bahnhofstraße.

Bahnhofstraße, Cottbus (Brandenburg)

Hintergrund

Einwohner	100.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Cottbus
Länge (ca., m)	700
Fertigstellung	2012

Verkehrsstärke

Vorher:	26.000 bis 31.000 Kfz/Tag
Nachher:	15.400 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

6,9 Mio. Euro (75 % Land, 25 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,5 Meter Breite oder mehr
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Separation der Verkehrsmittel

Karl- und Frauenstraße, Ulm

Weniger Lärm, Schadstoffe und Trennwirkung

Die Ulmer Karlstraße ist als Teil der Bundesstraße 19 auch Wohn- und Geschäftsstandort, der stark unter der Dominanz des Kfz-Verkehrs zu leiden hatte. Im Zuge einer umfassenden Erneuerung von Fernwärme-, Abwasser-, Gas- und Wasserleitungen gelang es auf einem 600 Meter langen Abschnitt, die vorhandenen vier Fahrstreifen auf zwei zu reduzieren. Ein mittiger, 2,5 Meter breiter Mehrzweckstreifen aus Granitkleinpflaster erleichtert das Queren. Auf beiden Seiten wurden 50 Säulenhainbuchen gepflanzt, die den Straßenraum räumlich fassen und städtebaulich aufwerten. Zur Lärminderung wurden Flüsterasphalt, Tempo 30 in der Nacht und breitere Gehwege, die den Abstand der Bebauung zum Fahrbahnrand vergrößern, eingesetzt.

Ein spezielles Betonverbundpflaster wird zur dauerhaften Luftschadstoffreduzierung eingesetzt. Durch Sonneneinstrahlung wird laut Auskunft der Stadt ein chemischer Prozess in Gang gesetzt, in dem schädliche Stickstoffoxide in unbedenkliche Bestandteile umgewandelt werden.

Die Bushaltestellen wurden niederflur- und behindertengerecht ausgebaut. Der eingesetzte Kasseler Sonderbord ermöglicht ein bequemes Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrer, Kinderwägen und Personen mit Gehbehinderungen. An allen Knotenpunkten, den Fußgängerüberwegen und Bushaltestellen bestehen Leitelemente für sehbehinderte Menschen.

Einkaufsbummel endet nicht mehr an der Frauenstraße

Auch die angrenzende Frauenstraße (siehe Abbildung auf Seite 83) wurde auf einer Länge von 600 Metern umgebaut. Von der früheren Prachtstraße war durch die Verkehrsbelastung mit mehr als 10.000 Kfz pro Tag nicht viel übriggeblieben. Nach der Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 30 stehen dem Kfz- und Radverkehr 3,25 Meter breite Fahrbahnen zur Verfügung. Zudem wurden neben breiteren Gehwegen auch eine Busspur (3 Meter) sowie ein Mittelstreifen (2,5 Meter) errichtet.

Die Bushaltestellen wurden mit einem 18 Zentimeter hohen Bordstein barrierefrei ausgeführt. Der Mittelstreifen dient als Querungshilfe und ist ebenfalls barrierefrei. Für den Bedarfsfall steht außerdem eine sogenannte „Dunkelampel“ zur Verfügung. Diese Anforderungsampel wird erst nach Betätigung eines Knopfs aktiviert, um dem Fußgängerverkehr Grün zu verschaffen.

Kfz-Stellplätze entfielen auf einer Straßenseite zu Gunsten der Busspur und Gehwege. Der Multifunktionsstreifen und die Gehwege sind einheitlich mit Betonplatten gestaltet. Die Fahrstreifen sind in Asphaltbauweise ausgeführt. Darüber hinaus wurden 14 Robinien zur Aufwertung der Straßenraumqualität gepflanzt.

Die Rückmeldungen der Anlieger sind sehr positiv, da sich die Frauenstraße nach der Neugestaltung zu einem attraktiven Geschäftsstandort in der Innenstadt entwickelt hat.



Karlstraße vor dem Umbau.



Herausforderungen

- ▶ In der Karlstraße wurden keine Radverkehrsanlagen geschaffen. Radfahrende müssen die Straße gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr benutzen. Dies ist angesichts der hohen Kfz-Verkehrsmenge problematisch, zumal Tempo 30 nur nachts von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr gilt.
- ▶ Als Alternative steht die parallel verlaufende Zeitblomstraße zur Verfügung, die als „Fahrradstraße“ ausgewiesen ist.



Quelle: Stadt Ulm

Auch nach dem stadtverträglichen Umbau erfüllt die Karlstraße weiterhin ihre Funktion als Hauptverkehrsachse des Kfz-Verkehrs.

Karlstraße, Ulm (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	120.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Ulm
Länge (ca., m)	630
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

22.000 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

6 Mio. Euro

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit

Frauenstraße, Ulm (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	120.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Ulm
Länge (ca., m)	225
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

10.500 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

1,6 Mio. Euro

- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit

Karl-Liebknecht-Straße, Leipzig

Neben ihrer verkehrlichen Funktion hat die Leipziger Karl-Liebknecht-Straße eine hohe Bedeutung als Einkaufs-, Gastronomie- und Kulturstandort. Fahrbahnen, Gehwege und Leitungen stammten aus den 1970er Jahren und waren stark erneuerungsbedürftig. Für den Straßenbahnverkehr war die Karl-Liebknecht-Straße aufgrund des Zustands der Gleise zu einer Langsamfahrstrecke geworden. Der Radverkehr hatte keine eigenen Anlagen. Auch der Baumbestand wurde aufgrund von schlechten Wuchsbedingungen und zu kleinen Baumscheiben immer geringer.

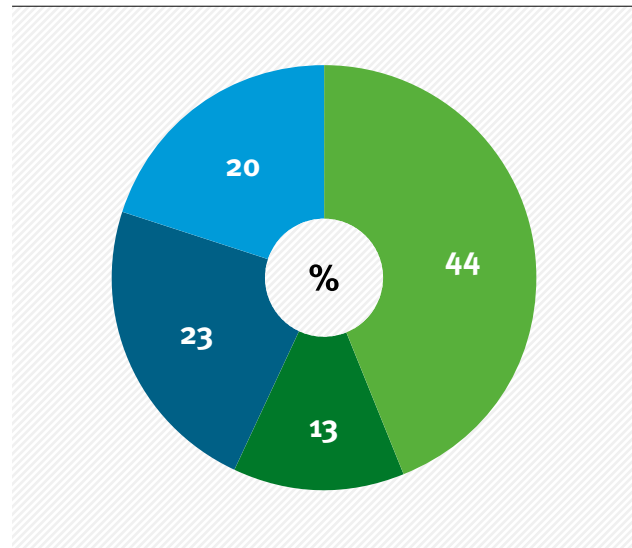
Für die Aufwertung und Neugestaltung der Karl-Lieb-knecht-Straße arbeiteten Stadtverwaltung, Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) und die Kommunalen Wasserwerke (KWL) zusammen. Dadurch gelang eine fachlich integrierte Lösung. So wurden alle Gleisanlagen erneuert, die streckenweise auch vom Kfz-Verkehr befahren werden. An Ampeln ist die Straßenbahn bevorrechtigt.

Alle Haltestellen wurden barrierefrei ausgebaut. Im Zuge der Neuanlage eines Platzes anstelle einer ehemals fünfarmigen Kreuzung konnte eine zusätzliche Haltestelle errichtet werden. Technische Einrichtungen wie Beleuchtung, Stadttechnik, Lieferbereiche, Parkstände und rund 400 Fahrradstellplätze liegen in einer Reihe entlang des Bords.



Am Münzplatz entstand eine neue Straßenbahn-Haltestelle

Flächenverteilung Karl-Liebkecht-Straße



Quelle: Stadt Leipzig

Größtes Kompliment: Die Straße wirkt, als wäre sie immer schon so gewesen

Gleichzeitig konnten 1,85 Meter breite Radfahrstreifen (zzgl. 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen) geschaffen werden. In Summe konnten sowohl die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn erhöht als auch der Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu aufgeteilt werden. Der Radverkehr nahm um mehr als 20 Prozent zu, der Kfz-Verkehr hingegen ging um ein Drittel zurück.

Das Projekt wurde in Leipzig sehr emotional diskutiert. Neben der Sorge um die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs wurde vor allem der Wunsch nach Beibehaltung der Bäume und Gehweggestaltung geäußert. Die entwickelte Lösung gleicht daher in ihrer Struktur der früheren Gestaltung, bringt jedoch deutliche Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr mit sich.



Kommunikation als Kernaufgabe

- Der Bauablaufplan wurde so angepasst, dass im laufenden Geschäftsbetrieb gebaut werden konnte.
- Während der Fußball-WM 2014 wurde eine Baupause eingelegt, um die Straße für die beliebten Lokale nutzbar zu machen. Straßenfeste belebten die Bauzeit zusätzlich.
- Durch das Kommunikations- und Beteiligungspaket konnten Bürger- und Händlerproteste vermieden werden. Diese Vorgehensweise wird nun bei weiteren, ähnlich komplexen Straßenbaumaßnahmen übernommen.



Quelle: Stadt Leipzig

Die Karl-Liebknecht-Straße ist eine der wichtigsten Radialstraßen in Leipzig.

Karl-Liebknecht-Straße, Leipzig (Sachsen)

Hintergrund

Einwohner	585.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Leipzig
Länge (ca., m)	1.150
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

Vorher:	15.000 Kfz/Tag
	7.000 Fahrräder/Tag
Nachher:	10.000 Kfz/Tag
	8.500 Fahrräder/Tag
	400 Straßenbahnen (30.000 Passagiere)

Kosten und Finanzierung

13,1 Mio. Euro (43 % Verkehrsbetriebe,
29 % Land Sachsen, 28 % Stadt Leipzig)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,5 Meter Breite oder mehr
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Carsharing-Stellplatz
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Separation der Verkehrsmittel

Infobox: Hohe Querungsbedarfe

Die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten hat sich in den letzten Jahren als eines der effektivsten Mittel der Fußverkehrsförderung erwiesen. Hoher Querungsbedarf besteht zum Beispiel häufig in Einkaufsstraßen, im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV oder rund um Bildungseinrichtungen. Eine Gestaltung, die auf niedrige Geschwindigkeiten, gute Sichtbeziehungen und eine deutliche gestalterische Abgrenzung vom übrigen Straßennetz setzt, kann Leistungsfähigkeit und gute Querbarkeit vereinbaren. Diese Prinzipien finden sich im sogenannten „Shared-Space“-Ansatz wieder. Unabhängig von der straßenrechtlichen Anordnung kann es so gelingen, das gewünschte, zurückhaltende Verhalten des Kfz-Verkehrs zu erreichen.

Aachen: Shared Space vor der Universität

Rund 6.700 Fußgängerinnen und Fußgänger sowie 1.300 Radfahrende passieren täglich den Templergraben. Als Teil des nachgelagerten Hauptstraßennetzes verläuft die Straße zwischen zwei wichtigen Gebäuden der größten technischen Universität Deutschlands. Rund 4.700 Kfz werden täglich gezählt. Ziel der Umgestaltung war die Verringerung der Barrierewirkung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Für die Verbesserung der Querbarkeit wurde eine niveaugleiche und großzügige Gestaltung gewählt, die nicht zwischen öffentlichen Verkehrsflächen und privaten Flächen unterscheidet. Es gilt Tempo 30. Für die Verkehrssicherheit sind gute Sichtbeziehungen unverzichtbar, weswegen 38 Kfz-Stellplätze entfielen. Umgekehrt wurde die Zahl der Fahrradstellplätze von 320 auf 450 erhöht, was auch für Radfahrende eine gute Erreichbarkeit und bequemes Abstellen garantiert.



Templergraben in Aachen



Schillerplatz in Schweinfurt

Quelle: Gerhard Hagen

Schweinfurt: Gute Gestaltung erleichtert Vorrang für Fußverkehr

Durch ein neues Einkaufszentrum entstand die Notwendigkeit, die Querungsmöglichkeiten über die vierstreifige Rufferstraße in Schweinfurt zu verbessern. Brücken oder Fußgängertunnel wurden verworfen, die gewählte Lösung sieht eine attraktiv gestaltete, niveaugleiche und unsignalisierte Querung auf Höhe des Schillerplatzes vor. Dafür wurden die Fahrbahnen von 13 Meter auf 7,5 Meter verschmälert und eine Querungshilfe eingerichtet. Ein gesägtes Pflaster verdeutlicht die Querungsstelle optisch in der Asphaltfahrbahn. Auch in Schweinfurt zeigt sich, dass gute Sichtbeziehungen einen sicheren Verkehrsablauf gewährleisten. Rechtlich ist ein Fußgängervorrang zwar nicht gewährleistet. Bei einer hohen Fußgängerdichte ist die Rücksichtnahme der Pkw-Fahrerinnen und -fahrer in der Praxis jedoch sehr hoch.



Zum Weiterlesen

Einsatzbereiche von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken
http://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/Downloads/2015-18.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Netzwerk Shared Space
www.netzwerk-sharedspace.de

Begegnungszonen in Österreich
www.begegnungszonen.or.at

Informationen zu Querungsstellen und Begegnungszonen in der Schweiz
<https://fussverkehr.ch/unsere-themen/infrastruktur>

Altstadtplätze und -straßen

Verkehr verträglich gestalten im „Wohnzimmer“ einer Kommune

Für viele Städte und Gemeinden ist die Altstadt der wichtigste Ort für das Zusammenleben. Ihre Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben die Gassen und Plätze im historischen Kern meist schon vor längerer Zeit verloren. Vielfach wurden auch schon in vergangenen Jahrzehnten Projekte der Verkehrsberuhigung umgesetzt, die jedoch baulich und funktional in die Jahre gekommen sind. Aus heutiger Sicht bietet die Umgestaltung anhand neuer Gestaltungsprinzipien wie etwa Shared Space die Gelegenheit, wieder mehr Leben zurück in die Altstadt zu holen. Dafür müssen öffentliche Räume eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, die sich nicht nur auf einen zentralen Platz oder die Haupteinkaufsstraße beschränken muss.

Marktplatz, Schönebeck (Elbe)

Bis zur Errichtung einer Ortsumgehung der Bundesstraße 246a passierten täglich rund 500 Lkw den Marktplatz von Schönebeck (Elbe). Mit der Abstufung der den Platz querenden Landesstraße zur Gemeindestraße wurde es möglich, einen Realisierungswettbewerb zur Freiraum-

planung auszuloben. Auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans sowie eines Rahmenplans zum Sanierungsgebiet Altstadt wurden dem Wettbewerb u. a. folgende Kriterien zu Grunde gelegt:

- ▶ Verkehrsberuhigung mittels Shared Space
- ▶ Durchfahrtsverbot für Kfz mit mehr als 7,5 t
- ▶ Keine Nutzung des Markplatzes als Kfz-Stellfläche
- ▶ Berücksichtigung Barrierefreiheit
- ▶ Lückenschluss im Radwegenetz
- ▶ Stärkung Einzelhandel
- ▶ Stärkung Aufenthaltsqualität
- ▶ Bessere Beleuchtung
- ▶ Bessere Präsentation des denkmalgeschützten Marktbrunnens

Entwurfsgrundsatz: Der Marktplatz ist kein Parkplatz

Der Siegerentwurf wurde aus insgesamt 15 Beiträgen gewählt. Im Schnittpunkt der Hauptachsen für den Fuß- und Radverkehr entstand ein repräsentativer Platz ohne festgelegte Fahrbahnen. Die Oberfläche ist einheitlich gepflastert. Straßenverkehrsrechtlich ist der Marktplatz ein Verkehrsberuhigter Bereich. Der Platz kann von



Der Marktplatz von Schönebeck (Elbe) wurde durch die Umgestaltung wieder zum Mittelpunkt des städtischen Lebens.

Marktplatz, Schönebeck (Elbe) (Sachsen-Anhalt)

Hintergrund

Einwohner	30.000
Gebietstyp	Altstadt
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Stadt Schönebeck (Elbe)
Länge (ca., m)	170
Fläche (ca., m²)	4.600
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

6.800 Kfz/Tag

Bislang keine Nachher-Messung

Kosten und Finanzierung

2,6 Mio. Euro (66 % Förderprogramm Aktive Zentren,
33 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt und in Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die bisherigen Ampeln entfielen. Auf dem Platz finden seither wieder regelmäßig Feste und Markttag statt.

Die Zahl der Kfz-Stellplätze wurde auf Grundlage eines Parkraumkonzepts für die Stadt Schönebeck von 23 auf vier reduziert. Abgesehen vom Lieferverkehr ist die gesamte Altstadt für LKW über 3,5 Tonnen gesperrt. Auch in umliegenden Straßen wurde die Geschwindigkeit zum Teil auf 30 km/h begrenzt.



Aufklärung und Information durch die Polizei

- ▶ Die Polizei führte anfangs verstärkt Kontrollen zur Bekanntmachung der neuen Verkehrsregeln durch. Besonders häufig wurden zu hohe Geschwindigkeiten festgestellt. Die Polizei setzte am Anfang in erster Linie auf die Aufklärung der Fahrzeugführer ohne Bußgelderteilung.



Herausforderungen

- ▶ Die Bedeutung eines Monitorings zur Überwachung der Funktionsfähigkeit bzw. zur Nachjustierung wird von der Stadt Schönebeck (Elbe) hoch bewertet. Für die Umsetzung des Monitorings ist jedoch noch eine Finanzierung zu finden.
- ▶ Nach ersten Einschätzungen der Fachbereiche sind die Standorte der Stellplätze für den ruhenden Verkehr konfliktbeladen und sollten überdacht werden. Parkende Fahrzeuge blockieren Sichtbeziehungen, das Ein- und Ausparken führt zu Behinderungen des übrigen Verkehrs.



Quelle: Elbe Medien

In der Luftaufnahme ist die verbindende Wirkung der einheitlichen Gestaltung des Marktplatzes gut zu erkennen.

Hauptstraße, Volkach



Quelle: Stadt Volkach

Im Tourismusort Volkach sind die Flächen für Außengastronomie von großer Bedeutung.

Mit der Umgestaltung der Hauptstraße in Volkach verfolgte die Tourismusgemeinde das Ziel, den Kfz-Verkehr im Stadtzentrum weiter zu entschleunigen. Die Qualität des Fuß- und Radverkehrs sollte u. a. durch das Vermeiden von verkehrswidrigem Parken und der Verbreiterung der Gehwege verbessert werden. Zugleich mussten zahlreiche Leitungen erneuert werden, so dass die Baumaßnahmen auch für eine städtebauliche Umgestaltung genutzt werden konnten.

Ein bisschen Urlaub auch für die Menschen vor Ort

Die Hauptstraße stellt sich heute – inklusive des Marktplatzes und einer angrenzenden Nebenstraße – als barrierefreier, verkehrsberuhigter Bereich dar. Die Besonderheit liegt in der niveaugleichen Ausführung mit hochwertigem und geräuschem Betonpflaster. Die von mehr als 7 Meter auf 4 Meter verschmälerte, als Einbahnstraße zu befahrene Fahrgasse ist durch zwei Entwässerungsrinnen angedeutet. An Engstellen, beispielsweise rund um Gastronomiebetriebe mit Außenschankflächen, teilen sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Fahrgasse. Wo nötig, werden die unterschiedlichen Nutzungsformen (bspw. die auf einer Straßenseite angeordneten Kfz-Stellplätze) durch Belagwechsel verdeutlicht. Die Stellplätze werden bewirtschaftet, ihre Gesamtzahl reduzierte sich um rund 10 Prozent. Einzelne herausnehmbare Poller verhindern unerwünschtes Parken.

Für den nunmehr in Schrittgeschwindigkeit zu befahrenen Bereich der Innenstadt gibt es viel Lob. Die erwünschte Belebung der Haupteinkaufsstraße ist eingetreten. Die Aufenthaltsqualität zieht neben Touristen vor allem auch Menschen aus der Stadt und ihrem Umland an. Private Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden und Pläne für die Umgestaltung einer weiteren Straße im Zentrum bestätigen den Erfolg.



Gelungener Ausgleich zwischen allen Interessensgruppen

- ▶ Nach negativen Erfahrungen mit einem vorangegangenen Projekt wurde eine „Lenkungsgruppe“ für eine bessere Baustellen-Kommunikation installiert.
- ▶ Während der Umbauphase trugen u. a. das Baustellenfest „Anbaggern“, Baustellenzeitungen, Malwettbewerbe sowie Aktionen im Einzelhandel zur Akzeptanz unter den Bürgerinnen und Bürgern bei. An den Abenden und Wochenenden konnte die Baustelle sogar gastronomisch genutzt und bewirtschaftet werden.
- ▶ Für den Interessensausgleich zwischen Anwohnerschaft und Gewerbe gelten Park- und Ausschankregeln.
- ▶ Die unterschiedlichen Anforderungen der Denkmal-schutzbehörde und der Barrierefreiheit wurde durch eine Mischung der Oberflächenbeläge (Rinnen und Parkstände in Granit, Rest in Betonpflaster) erfüllt.

Hauptstraße, Volkach (Bayern)

Hintergrund

Einwohner	10.000
Gebietstyp	Altstadt
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Stadt Volkach
Länge (ca., m)	550
Fläche (ca., m²)	6.800
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

Vorher:	2.330 Kfz/Tag
Nachher:	1.915 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

2,1 Mio. Euro (80 % Bayerisches Städtebauförderungsprogramm Militärkonversion, 20 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel



Quelle: Stadt Volkach

Im Vorher-Nachher-Vergleich zeigt sich der Komfortgewinn für den Fußverkehr.

Brettener Vorstadt, Eppingen

Die Brettener Vorstadt stammt als historisches Stadterweiterungsgebiet aus dem 16. Jahrhundert und ist Einkaufs- und Wohnlage in der Innenstadt von Eppingen. Auch nach der Verlegung der Bundesstraße 293 an den Ortsrand blieb die Verkehrsbelastung hoch, der öffentliche Raum war mit Autos zugesperrt. Mit der Umgestaltung von drei zentralen Straßen, mehrerer Gassen und zweier Plätze sollte ein Impuls zur Entwicklung einer gemischt genutzten Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität gesetzt werden.

Würdiger Rahmen für denkmalgeschützten Stadtteil

Auf Basis eines Gestaltrahmenplans wurde das Gebiet zwischen 2012 und 2015 niveaugleich zum verkehrsberuhigten Bereich umgebaut. Da in den angrenzenden Straßen ausreichend Parkplätze vorhanden sind bzw. geschaffen wurden, konnte weitgehend auf den Ersatz der wegfallenden Kfz-Stellplätze verzichtet werden. Der fließende Verkehr wurde durch eine Einbahnführung

gezielt in einen Ring um die Altstadt verlagert. Der Radverkehr kann den gesamten Bereich in beide Richtungen befahren.

Besondere Beachtung wurde dem Errichten von Aufenthalts- und Kommunikationsräumen im öffentlichen Raum geschenkt. Dafür wurden unter anderem folgende Elemente eingesetzt:

- ▶ Treppenanlage mit Sitzstufen und Holzauflagen
- ▶ Sitzsteine, Holzpodest
- ▶ Spielpunkte für Kinder in allen Teilbereichen
- ▶ Insgesamt fünf unterschiedliche Wasserflächen
- ▶ Lichtstelen und Bodeneinbauleuchten
- ▶ Stadtgrün und Schatten
- ▶ Einheitliche Möblierung von Außengastronomie

Hervorzuheben ist der integrative Beteiligungs- und Planungsprozess von der Erstellung der informellen

Grundlage – dem Innenstadtentwicklungs-konzept – bis zur konkreten Projektplanung. Hierdurch wurde nicht nur eine sehr hohe Akzeptanz für die Maßnahmen, sondern auch eine Identifikation seitens der Bürgerschaft mit ihrer Innenstadt erreicht.

Die Umgestaltung zog zahlreiche Sanierungen, Neubauten und Geschäftseröffnungen in der Vorstadt nach sich. In der Öffentlichkeit werden Überlegungen geäußert, die Brettener Straße komplett für den Kfz-Verkehr zu schließen.

Brettener Vorstadt, Eppingen (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	20.000
Gebietstyp	Altstadt
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Stadt Eppingen
Länge (ca., m)	1.000
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

Derzeit laufende Evaluierung

Kosten und Finanzierung

6,9 Mio. Euro

(81 % Kommune, 19 % Städtebauförderung)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,5 Meter Breite oder mehr
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel



Quelle: Roland Halbe

Mit der großangelegten Umgestaltung konnten bereits mehr als 15 zusätzliche private und öffentliche Bauprojekte angestoßen werden.

Stadtteil- und Nebenzentren

Verkehr, Einzelhandel und Lebensqualität unter einen Hut gebracht



Der Straßenraum Osterstraße wurde neu geordnet und für die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer umgestaltet.

Stadtteilzentren sind für eine lebendige Stadt unverzichtbar, müssen aber oft hohe Verkehrsmengen bewältigen. Die Integration von Hauptverkehrsstraßen in das dichte Quartiersleben kann gelingen, wenn der Fokus nicht auf den Durchgangsverkehr, sondern auf die Bedürfnisse der Bevölkerung im Stadtteil sowie die erforderlichen Qualitäten für Fuß- und Radverkehr gelegt wird. Die Leistungsfähigkeit einer Straße für den Kfz-Verkehr muss darunter nicht leiden. Kompromisse werden in der Regel aber bei der Flächenverteilung oder dem Geschwindigkeitsniveau erforderlich.

Osterstraße, Hamburg

Die Osterstraße im Hamburger Bezirk Eimsbüttel ist Teil einer radial verlaufenden Verkehrsachse und zugleich die Hauptgeschäftsstraße des Bezirks. Das Straßenbild war vor der Umgestaltung stark verkehrsgeprägt. Erhebungen ergaben ein hohes Radverkehrsaufkommen

sowie großen Querungsbedarf zwischen den Straßenseiten mit ihrem dichten Bestand an Läden und Dienstleistungsbetrieben. Rund 200 Querungen wurden innerhalb einer Stunde in einem Abschnitt von 150 Metern erfasst. Der fließende und parkende Kfz-Verkehr behinderten sowohl Rad- als auch Fußverkehr, was die Verkehrssicherheit einschränkte und oft zu längeren Wartezeiten beim Queren führte.

Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße als baukulturelle Aufgabe

Auf einer Länge von rund einem Kilometer gelang eine Neuordnung des Straßenraums. Die Zahl der Parkstände wurde halbiert, die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auf zweimal 2,75 Meter verschmälert. Dadurch entstanden Flächen für erheblich breitere Gehwege, einen Schutzstreifen sowie eine nahezu durchgängige Querungshilfe in Form eines beinahe höhengleichen Mittelstreifens. Dadurch wird Queren fast durchgehend und linienhaft möglich, ohne Umwege und Wartezeiten in Kauf nehmen zu müssen.

Die Oberflächen und Stadtmöbel sind in hoher Qualität ausgeführt. Durch die optische Betonung des Aufenthalts werden die Individualität des Ortes sowie die vielfältige Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes erkennbar. In Kombination mit den Knotenpunktgestaltungen und den Querungshilfen führt das neue Straßenbild eine langsamere, stetigere und aufmerksamere Fahrweise herbei. Der Kfz-Verkehr wird dadurch nicht ins Nebennetz verdrängt, jedoch entschleunigt. Auch der Radverkehr ist nach der Maßnahme vom Fußverkehr getrennt, besser für den Kfz-Verkehr sichtbar und zügiger unterwegs. Dadurch wird die Osterstraße ihrer Rolle als Bezirksradroute stärker gerecht.



Quelle: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

Der gepflasterte Mittelstreifen erleichtert nicht nur der Kundschaft des Einzelhandels das Queren zwischen beiden Straßenseiten.



Evaluierungskonzept von Anfang an

- ▶ Der Umgestaltungsprozess wird durch Vorher- und Nachher-Erhebungen (Kfz-, Rad- und Fußverkehrszählungen, -beobachtungen) systematisch begleitet.
- ▶ Eine erste Video-Erhebung wurde beinahe flächendeckend über drei Werkstage in einer Woche durchgeführt.
- ▶ Die Nachher-Erhebung ist für das Jahr 2018 angedacht.



Erste Erfahrungen

- ▶ Fuß- und Radverkehrsqualität wurden sichtbar erhöht und das Meinungsbild ist nach anfänglichen Schwierigkeiten sehr positiv.

- ▶ Anfangs führte ungewünschtes Schrägparken sowie teilweise sogar Parken auf dem Mittelstreifen zu Beeinträchtigungen für den Verkehr. Durch intensive Kommunikationsarbeit und teilweise ordnungspolitischen Druck wurde dieses Problem jedoch nach wenigen Wochen erheblich eingedämmt.
- ▶ Am Mittelstreifen wurde zur Verhinderung von Falschparken an mehreren Stellen das Verkehrszeichen „Absolutes Halteverbot“ als Piktogramm farblich aufgetragen.

Osterstraße, Hamburg

Hintergrund

Einwohner	1.790.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Freie und Hansestadt Hamburg
Länge (ca., m)	1.100
Fertigstellung	2017

Verkehrsstärke

Vorher:	13.000 Kfz/Tag
	5.000 Fahrräder/Tag
	14.000 zu Fuß Gehende/Tag
Nachher:	bislang keine Messung

Kosten und Finanzierung

7,5 Mio. Euro

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Infobox: Mehrfachnutzung

Durch die Überlagerung von verträglichen Nutzungen ist es möglich, mehr aus der gleichen Fläche rauszuholen. Ein Beispiel dafür ist die Führung von Radwegen über einen aufgepflasterten Haltestellenbereich, wie dies in Kassel (siehe Seite 31) umgesetzt wurde. Radfahrende müssen zwar das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen der Straßenbahn abwarten, ansonsten steht ihnen die Fläche im Zuge der Radverkehrsführung ohne Verschwenkungen und Umwege zur Verfügung. Ein Beispiel für nicht verträgliche „Mehrfachnutzung“ sind dauerhaft zugeparkte Schutzstreifen, deren Benutzbarkeit für den Radverkehr nicht mehr gegeben ist.

Bonn: Mehr Lebensqualität im Kiez

In den Sommermonaten können in Bonn Parkplätze in Schankgärten umgewandelt werden. 2014 stellten in einem Modellversuch mehrere Cafés und Restaurants in der Bonner Altstadt Tische und Stühle auf Parkplätze vor ihrer Tür. Dadurch entstehen attraktive Außenbereiche für die Kundschaft. Gleichzeitig wird deutlich, welchen (ökonomischen) Wert Parkplätze und der öffentliche Raum in einer Stadt haben. Der Bonner Versuch



Quelle: Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Die Lebensqualität steigt, wenn Parkplätze in den Sommermonaten zu Schankgärten umgewandelt werden.

war ein Erfolg. Inzwischen ist es in der gesamten Stadt möglich, Schankgärten auf Kfz-Stellplätzen einzurichten. Die Stadt muss dafür eine Sondernutzungserlaubnis erteilen. Interessierte Gastronomiebetriebe können sich vom Bonner Amt für Bürgerdienste beraten lassen. Eine ähnliche Vorgehensweise praktiziert die Stadt Arnsberg (siehe Seite 53).

Sundgauallee, Freiburg

Die Sundgauallee war als vierspurige Hauptverkehrsstraße stets auch eine wichtige Achse für den Straßenbahnverkehr und ein Stadtteilzentrum im Freiburger Westen. Fuß- und Radverkehr teilten sich enge Seitenbereiche. An den Lichtsignalanlagen kam es zu langen Wartezeiten. Die Bahnsteige waren für das Fahrgastaufkommen zu schmal.

Im Rahmen eines Zentren-Aktivierungs-Konzepts sollten Nahversorgungsstrukturen und das Erscheinungsbild verbessert werden. Flankierend dazu realisierte die Stadt die erforderliche Erneuerung von Gleisen, Brücken und Fahrbahnen. Grundlage für alle Maßnahmen ist ein in den Jahren 2013 bis 2014 mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickeltes, übergeordnetes Verkehrskonzept, welches durch einen Gestaltungsrahmenplan ergänzt wird.

Hauptverkehrsstraße als Rückgrat der Zentren-Aktivierung

Im Zuge des zweiten Bauabschnitts wurde der Bereich um die Straßenbahnhaltestelle „Betzenhauser Torplatz“

auf einer Länge von 80 Metern als gepflasterte Tempo 20 Zone ausgestaltet. Rampen verdeutlichen Beginn und Ende dieses Bereichs. Die Querung erfolgt (in der Regel ohne Ampeln) auf einer Breite von ca. 30 Metern zwischen den beiden Bahnsteig-Haltestellen. Eine „schlafende Lichtsignalanlage“ wechselt bei Bedarf auf Grün für den Fußgängerverkehr. Die Straßenbahn hat grundsätzlich Vorrang vor dem Fußgängerverkehr, was durch eigene Lichtsignalanlagen verdeutlicht wird. Im weiteren Verlauf der Sundgauallee gilt Tempo 50.

Nach der Umgestaltung der Allee sind die mindestens 2,5 Meter breiten, gepflasterten Gehwege nun vom Durchgangsradsverkehr getrennt. Für diesen wurden mindestens 1,75 Meter breite Schutzstreifen (zzgl. 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen zu den Längs- und Schrägparkplätzen) eingerichtet. Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr wurden auf eine asphaltierte Fahrspur pro Richtung reduziert. An den Kreuzungen sind Linksabbiegespuren eingerichtet. Die Zahl der Stellplätze hat sich geringfügig reduziert. Neu errichtet wurden drei Lieferzonen. Im kommenden Bauabschnitt soll der



Quelle: Stadt Freiburg

Die Querung der Sundgaullee vereinfacht sich durch den Umbau deutlich.

eigentliche Torplatz mit der Sundgaullee bzw. dem Haltestellenumfeld gestalterisch verknüpft werden.

Probelauf für das „Einkaufsradeln“ am Gehweg

Zur besseren Erreichbarkeit der Geschäfte gilt die Regel „Gehweg für Radfahrer frei“ als einjähriger Probelauf. Danach wird entschieden, ob diese Regelung beibehalten wird.

Laut Auskünften der Stadt Freiburg liegen bislang keine Beschwerden vor.

Insgesamt stabilisiert sich die Nahversorgungsstruktur mit der Umsetzung des Zentrenkonzepts. Die derzeitige Leerstandsquote beträgt 0 Prozent und das Angebot an Nahversorgern wird vielfältiger.

Sundgaullee, Freiburg (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	230.000
Gebietstyp	Wohngebiet (tlw. Großwohnsiedlung)
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Freiburg
Länge (ca., m)	950
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

Vorher:	10.000 Kfz/Tag
Nachher:	bislang keine Messung

Kosten und Finanzierung

8,0 – 9,0 Mio. Euro, drei Bauabschnitte, ohne Gleisanisierung (60 % Bund und Land, 40 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Infobox: Premium Fahrradroutes



Quelle: P3 / AGFS / Peter Oberhaus

Der RS1 wird, wie in dieser Visualisierung zu sehen, künftig auch über das Stadtviadukt in Mülheim/Ruhr verlaufen.

Ziel von Premium-Fahrradroutes ist, auch auf längeren Strecken möglichst viele Menschen zum Radfahren zu bewegen. Dafür müssen hohe Qualitätsstandards im Hinblick auf Kapazität, Sicherheit an Knoten und weitgehende Trennung vom Kfz-Verkehr erreicht werden.

Auf 100 Kilometern Radschnellweg durch das Ruhrgebiet

Sehr weit fortgeschritten sind Planung und Umsetzung beim über 100 Kilometer langen Radschnellweg Ruhr (RS1) zwischen Hamm und Duisburg. Ein sechs Kilometer langes Teilstück wurde bereits zwischen Mülheim und Essen eröffnet. Beim RS1 werden verschiedene Formen der Radverkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel eigenständige Radwege mit mindestens 4 Metern Breite (zzgl. 2 Meter Gehweg) oder Fahrradstraßen, eingesetzt. Ähnliche Projekte sind u. a. in München oder Frankfurt/Main in Vorbereitung. Der Bau von Radschnellwegen soll künftig durch den Bund finanziell unterstützt werden.

Oranienburg: Kluge Netzplanung für den Radverkehr

Die sogenannte „Umweltroute“ startet mit dem autofreien Louise-Henriette-Steg über die Havel. Die anschließende Willy-Brandt-Straße stellt für den Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße dar, die rund 500 Radfahrende pro Tag in beide Richtungen benutzen. Bei der Umgestaltung konnte das ursprüngliche Erscheinungsbild erhalten werden. Das Natursteinpflaster der Fahrbahn und Gehwege sowie der Baumbestand wurden behutsam erneuert. Einzig die Radverkehrsanlagen wurden als jeweils 1,5 Meter breiter

Asphaltstreifen ausgeführt. Die Route hat den Bahnhofsvorplatz zum Ziel, wo der Neubau eines Fahrradparkhauses mit rund 1.000 Einstellplätzen geplant ist.

Senftenberg: Klassiker der Fahrradstraßen

Die Ernst-Thälmann-Straße / Hörlitzer Straße wurde als frühere Hauptverkehrsstraße zu einer vorbildlichen Fahrradstraße umgebaut, auf der abschnittsweise auch der Stadtbus verkehrt. Ein gepflasterter Mittelstreifen trägt zur Geschwindigkeitsdämpfung bei. Eine Diagonalsperre verhindert unnötigen Durchgangsverkehr. Fahrradstraßen sind besonders attraktiv, wenn der Kfz-Verkehr wirkungsvoll auf das Mindestmaß beschränkt wird und eindeutige Vorranglösungen an Kreuzungen und Einmündungen gefunden werden.



Zum Weiterlesen

Radschnellverbindungen

www.nrvp.de/de/forschung/schwerpunktthemen/radschnellverbindungen

Radschnellweg Ruhr

www.rs1.ruhr

Fahrradförderung der Stadt Oranienburg

www.oranienburg.de/seite/164457/fahrradfreundliche-stadt.html

Leitfaden der Stadt Bremen zur Gestaltung von Fahrradstraßen

www.nrvp.de/de/aktuell/nachrichten/leitlinien-fuer-die-gestaltung-von-fahrradstrassen



Quelle: Stadt Oranienburg

Umweltroute in Oranienburg

Friedrich-Ebert-Straße, Kassel

Die Friedrich-Ebert-Straße ist das Quartierszentrum der westlichen Kasseler Gründerzeitquartiere. Die Landesstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion ist zugleich eine wichtige Achse für den öffentlichen Nahverkehr mit drei Straßenbahnlinien. Sie ist zudem Teil einer Radverkehrs-Hauptroute. Rund 120 Läden, Dienstleister und Gastronomiebetriebe sind ansässig.

Eine überbreite Fahrbahn mit Stellplätzen, Fahrbahnen und der Gleistrasse prägte viele Jahre lang das Straßenbild. Die Gehwege im Randbereich wirkten schmal, Radverkehrsanlagen fehlten. Fußgängerinnen und Fußgänger querten auf ganzer Länge ungesichert die Straße, auch zu den in Mittellage angelegten Straßenbahn-Haltestellen. Leerstände und eine hohe Verkehrsbelastung ließen den öffentlichen Raum veröden.

Die Straßenbahn fährt voran

Mit der Umgestaltung des östlichen Abschnitts der Friedrich-Ebert-Straße wurden die Gehwege auf 4 bis 6 Meter verbreitert und mit Betonplatten bzw. Basaltkleinpflaster verkleidet. Frühere „Restflächen“ sind als attrak-

tive Platzbereiche ausgestaltet. Die Gleisspuren und Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr wurden zusammengelegt. Die Leistungsfähigkeit dieser Lösung wurde im Vorfeld durch eine Verkehrssimulation nachgewiesen, was die Förderfähigkeit des Projekts nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ermöglichte.

Dadurch konnten 1,8 Meter breite Radfahrstreifen (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) sowie ein baulich hergestellter, 2 bis 2,2 Meter breiter Mittelstreifen als linienhafte Querungshilfe für die Fußgängerinnen und Fußgänger hergestellt werden. Einzelne Stellen an diesem Mittelstreifen wurden abgesenkt und mit Aufmerksamkeitsfeldern versehen, um Menschen mit körperlichen Einschränkungen das Queren zu erleichtern. Zusätzlich wurden barrierefreie Querungen an den signalisierten Knotenpunkten errichtet.

Die Straßenbahnen sind signaltechnisch bevorrechtigt und durchfahren den Streckenabschnitt als Pulkführer. Kap-Haltestellen sind barrierefrei mit den Gehwegen verbunden. Die Radfahrstreifen verlaufen über die



Durch eine effiziente Aufteilung der Verkehrsflächen konnten ein durchgängiger Radfahrstreifen sowie – auf weiten Teilen – auch ein als Querungshilfe dienender Mittelstreifen errichtet werden.



Quelle: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Vor dem Umbau war die Friedrich-Ebert-Straße allein durch den Kfz-Verkehr geprägt.

Fläche zwischen dem Warte- und dem Einstiegsbereich. Die Fahrgäste der Straßenbahn haben beim Ein- und Aussteigen Vorrang. Zu dieser für Kassel neuen Lösung wurden Infotafeln angebracht und Aktionen durchgeführt.



Besonderheiten

- ▶ Die Planungs- und vor allem die Umbauphase wurden durch zahlreiche Werbeaktionen und Veranstaltungen der anliegenden Geschäftsbetreiber, des Stadtbüros und der beiden Ortsbeiräte unterstützt.
- ▶ Beim Straßenasphalt und den Straßenbahnweichen wurde auf lärmindernde Materialien bzw. Ausführung geachtet.

Friedrich-Ebert-Straße, Kassel (Hessen)

Hintergrund

Einwohner	200.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Kassel
Länge (ca., m)	800
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

18.000 Kfz/Tag
keine Veränderung durch das Projekt

Kosten und Finanzierung

14,9 Mio. (50 % GVFG IV, 23 % Kommune, 17 % Förderprogramm Aktive Kerne Hessen, 10 % GVFG ÖV)

Eingesetzte Elemente

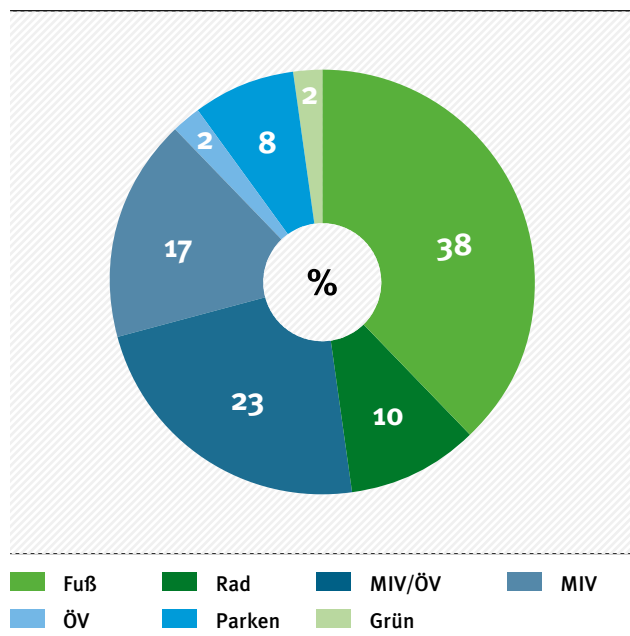
- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone



Herausforderungen

- ▶ Der Mittelstreifen musste auf das technisch empfehlenswerte Mindestmaß für Überquerungsanlagen für den Fußverkehr begrenzt werden. Er ist mit 2 bis 2,2 Metern Breite für Radfahrende nur bedingt geeignet. Hintergrund ist die hohe Dichte an Leitungen, die unter den Fahrbahnen zu verlegen waren. Flächen unter Gleisen und Mittelstreifen kamen dafür nicht in Frage.
- ▶ Die Radfahrstreifen werden vom Lieferverkehr verkehrswidrig für Ladezwecke blockiert, obwohl im Parkstreifen auch separate Lieferzonen ausgewiesen wurden.

Flächenverteilung Friedrich-Ebert-Straße



Quelle: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Infobox: Barrierefreiheit

Straßenraumgestaltung muss zukunftssicher sein. Das trifft in einer älter werdenden Gesellschaft besonders auf die Barrierefreiheit zu. Ausreichende Gehwegbreiten, geeignete Oberflächenbeläge, moderate Längs- und Querneigungen und gute Sichtbeziehungen sind die Grundvoraussetzung. Insbesondere auch Übergänge zwischen einem sicheren Gehbereich und potenziellen Gefahrenstellen (wie beispielsweise Fahrbahnen oder Gleisanlagen) sind mit besonderer Sorgfalt zu planen.

Zwei Lösungswege

Bei der Anlage von Querungsstellen bestehen häufig Zweifel, wie die Ansprüche von Personen mit Seheinschränkung sowie Nutzerinnen und Nutzern von Gehhilfen oder Rollstuhl unter einen Hut gebracht werden können. Für die erste Gruppe sind die taktile und visuelle Auffindbarkeit der Querungsstelle sowie die Wahrnehmbarkeit des Überganges zwischen dem sicheren Gehbereich und der Fahrbahn entscheidend. Die zweite Gruppe benötigt einen möglichst niveaugleichen (d.h. stufenlosen) Übergang zwischen diesen Bereichen.

Folgende Möglichkeiten sind im Regelwerk vorgesehen, um den beschriebenen Ansprüchen Genüge zu tun:

- ▶ Gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe (unter verstärkten Anstrengungen mit Rollator oder Rollstuhl zu bewältigen und gerade noch mit dem Blindenlangstock zu ertasten)
- ▶ Getrennte Überquerungsstelle mit differenzierten Bordhöhen (6 cm hohes Bord für sehgeschädigte Menschen und ein auf Fahrbahnniveau abgesenkter Bereich für Rollstühle und Rollatoren)

Wichtig ist in beiden Varianten die regelwerksgerechte Verlegung von Bodenindikatoren. Erfolgreiche Praxisbeispiele zeigen, dass eine durchgängige Beachtung des Regelwerks sowie eine frühzeitige Einbindung von Behindertenverbänden Straßenprojekte verbessert und ihre Akzeptanz steigert (siehe auch Hospitalviertel, Stuttgart auf Seite 61).



Zum Weiterlesen

Barrierefreie Gestaltung von Fußgänger-Überquerungsstellen

[Dr. Markus Rebstock, FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum](#)
Erschienen in [mobilogisch 2/2016](#)

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
[Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen \(FGSV\)](#)



Quelle: Jörg Thiemann-Linden

Getrennte Querungsstellen bieten sowohl eine Nullabsenkung als auch ein 6 cm hohes Bord.

Zentrale Umstiegsplätze für den öffentlichen Verkehr Auf attraktiven Wegen intermodal unterwegs



Quelle: Landeshauptstadt München, Baureferat

Die neue Verkehrsführung auf dem Platz „Am Harras“ ermöglicht direktere Fußwege, bessere Umsteigemöglichkeiten und eine größere Platzfläche

Die Gestaltung wichtiger Knoten für den öffentlichen Verkehr ist gerade aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs oftmals eine Herausforderung. Neben dem regen Fahrzeugverkehr ist auch die große Zahl an Menschen, die zwischen den Verkehrsmitteln wechselt, zu bewältigen. Aspekte wie Barrierefreiheit oder die Verfügbarkeit von Fahrradabstellmöglichkeiten haben Einfluss auf die Attraktivität von Bus und Bahn. In den vorgestellten Projekten wird der gesamte Stadtraum durch eine Kombination von hoher Gestaltqualität und einer neuen Verkehrsführung aufgewertet.

Harras, München

Der Harras ist ein bedeutendes Stadtteilzentrum in München-Sendling und zählt zu den wichtigsten Verkehrsdrehscheiben der Stadt. Neben mehreren S-, U- und Buslinien verlaufen zwei örtliche Hauptverkehrs-

straßen mit maßgebender Verkehrsfunktion über den Platz. Beide Straßen dienen dem Kfz-Verkehr als Zubringer zum Mittleren Ring und im Weiteren zu den Bundesautobahnen A95 und A96. Vor dem Umbau war der Platz durch einen hohen Durchgangsverkehr, Parkplätze und eine umständliche Führung des Fußverkehrs geprägt.

Mit dem Ziel, den früheren Kreisverkehr Harras zu einem attraktiven Quartiersplatz aufzuwerten, führte das Baureferat einen Bürgerworkshop durch. Die wesentlichen Leitlinien für die Umgestaltung der Platzfläche sehen die Steigerung der Aufenthaltsqualität, eine Neuordnung des Verkehrs und der Umsteigebeziehungen im ÖPNV sowie die Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr vor.

Harras, München (Bayern)

Hintergrund

Einwohner	1.540.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Landeshauptstadt München
Fläche (ca., m²)	10.000
Fertigstellung	Mai 2013

Verkehrsstärke

Vorher:	21.600 Kfz/Tag
	2.500 Fahrräder/Tag
	3.500 Ein- und Aussteigende/Tag
Nachher:	bislang keine Messung

Kosten und Finanzierung

7,3 Mio. Euro

Eingesetzte Elemente

- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze

Neue Verkehrsführung stärkt ein Stadtteilzentrum

Auf dieser Grundlage wurde vom Baureferat ein Architektenwettbewerb durchgeführt. Der realisierte Entwurf sieht eine Neuorganisation des Kfz-Verkehrs vor, wodurch auf Fahrbahnen im nördlichen Teil des Platzes völlig verzichtet werden konnte. Dies schafft Raum für eine großzügige Platzfläche vor den gründerzeitlichen Fassaden auf der Nordseite und einen Vorplatz für das denkmalgeschützte Gebäude auf der Südseite. Prägend für die neue Gestaltung sind die vorhandenen und neu gepflanzten Platanen. Dank einer zurückhaltenden Möblierung können unter den Bäumen zahlreiche Aktivitäten wie Weihnachts- und Ökomärkte stattfinden.

Bushaltestellen und U-Bahn-Eingänge wurden neugestaltet und so an die Platzränder verlegt, dass sich die Umsteigebeziehungen deutlich verbesserten. Die Radwege wurden verbreitert und gestalterisch in den neuen Platzbelag integriert. Ihr Verlauf ist mit Fahrradpiktogrammen gekennzeichnet. Wer auf die Fußgängerinnen und Fußgänger Rücksicht nimmt, kann auch über die Fußgängerzone radeln. Auch eine Bike-Sharing-Station des MVG-Rades sowie zusätzliche Fahrradabstellanlagen konnten am Harras umgesetzt werden. Ver-

besserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger wurden durch lagegünstige Fußgängerüberwege sowie die barrierefreie Gestaltung des Platzes und der Haltestellen erreicht.



Die gesamte Platzfläche ist durch einen dichten Bestand an Platanen geprägt.

Quelle: bbbz Landschaftsarchitekten

Am Steintor, Halle (Saale)

Der Bereich zwischen dem „Rossplatz“ und dem Platz „Am Steintor“ ist für alle Verkehrsmittel ein wichtiger Knoten in der Innenstadt von Halle (Saale). Lange Umstiegswege zwischen den Straßenbahnlinien, mangelhafte Querungsbedingungen und fehlende Radverkehrsanlagen prägten das Bild. Die erforderlichen Verbesserungen wurden bereits im Zuge der Radverkehrskonzeption, des verkehrspolitischen Leitbilds und des Nahverkehrsplans thematisiert.

Innerstädtischer Straßenknoten wird zur leistungsfähigen Zentralhaltestelle

Im Rahmen des kommunalen Stadtbahnprogramms wurden 12 Varianten für die Umgestaltung des Bereichs Am Steintor/Rossplatz untersucht. Nach einer Bürgerbefragung wurde der Platz schließlich als Zentralhaltestelle für fünf Straßenbahnlinien und insgesamt 40 Züge pro Stunde umgebaut. Mit dem Projekt wurde auch eine Bündelung des Kfz-Verkehrs erreicht, indem ein Straßenabschnitt vom Netz abgetrennt wurde.

Der Bereich um die Haltestellen ist nun weitgehend autofrei, ebenso ein angrenzender Abschnitt der Ludwig-Wucherer-Straße. Dies erhöht die Attraktivität und Querbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die täglich rund 10.000 Fußgängerinnen und Fußgänger erheblich. Unter anderem ist die in Mittellage ausgeführte Haltestelle in der Magdeburger Straße durch einen verlängerten Bahnsteig direkt an die Lichtsignalanlage am Knoten Krausenstraße angebunden. Der an dem Steintor angrenzende Universitätscampus ist durch Rampen und Lifte gut zu erreichen. Die Barrierefreiheit und Haltestellengestaltung wird von den Verbänden positiv bewertet.

Erstmals wurden durchgängige Radverkehrsanlagen geschaffen, die im Bereich der Haltestellen niveaugleich mit den Ein- und Ausstiegen verlaufen. Diese Lösung wurde in Halle (Saale) auch an anderen Haltestellen bereits umgesetzt und ist daher von der Bevölkerung akzeptiert. Optisch und taktil sind die Radwege durch einen dunklen Asphaltbelag bzw. durch einen Kleinpflasterstreifen vom Fußgängerbereich getrennt.

Komplexe Knotenpunkte und Radverkehrsführung

Die Umgestaltung wird gemeinhin als großer Erfolg gesehen. Gleichzeitig ist der Bereich Am Steintor / Rossplatz weiterhin ein innerstädtischer Straßenknoten, an dem sich fünf Hauptverkehrsstraßen und mehrere An-



Quelle: Wolfgang Aichinger

In der an das Steintor angrenzenden Ludwig-Wucherer-Straße wurden die Übergänge zwischen Gehweg, Radweg und den Straßenbahngleisen besonders sorgfältig ausgeführt.

liegerstraßen treffen. Insbesondere an den Knoten der Ludwig-Wucherer-Straße gestaltete sich die Radverkehrsführung als schwierig. Es mussten Kompromisse gefunden werden, die aufgrund von leichten Umwegen, langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder einer Führung im Gleisbereich teilweise auf Kritik stoßen.

In der neu angelegten Entlastungsstraße konnte auf einer Seite lediglich ein Radweg (ohne Gehweg) und auf der anderen Seite nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt werden. Aufgrund der parallel verlaufenden, attraktiven Geh- und Radwege in der Ludwig-Wucherer-Straße betrachtet die Stadt Halle (Saale) diese Lösung aber als ausgewogen.



Das Steintor als Vorbild für die gesamte Stadt

- ▶ Die Stadt Halle (Saale) entwickelte im Zuge des Vorhabens ein „Gestaltungshandbuch“ für Stadtbahnprojekte.
- ▶ Zugleich wurde die kommunale „Checkliste Barrierefreiheit“ seitens der Stadtverwaltung überarbeitet.
- ▶ Die erarbeiteten Lösungen werden im gesamten Stadtgebiet angewendet.

Am Steintor, Halle (Saale) (Sachsen-Anhalt)

Hintergrund

Einwohner	230.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Halle (Saale), HAVAG
Länge (ca., m)	750
Fläche (ca., m²)	28.000
Fertigstellung	2017

Verkehrsstärke

30.000	Kfz/Tag
12.000	ÖPNV-Fahrgäste/Tag
6.000	Ein- und Aussteigende/Tag
40	Straßenbahnen/Std.
2.000	Fahrräder/Tag
10.000	zu Fuß Gehende/Tag
keine Veränderung durch das Projekt	

Kosten und Finanzierung

Verkehrsprojekt: 21 Mio. Euro (90 % Förderung über Stadtbahnprogramm (Bund, Länder, HAVAG), 10 % Kommune)
 Städtebau und Gestaltung: 2 Mio. Euro (66 % Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, 33 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit



Quelle: Stadt Halle (Saale)

Der durchgängig gepflasterte Bereich nimmt einen großen Teil des Platzes „Am Steintor“ ein und ist Anrainerinnen und Anrainern, Radfahrenden und den Verkehrsbetrieben vorbehalten

Zinser-Dreieck, Tübingen



Quelle: Fotostudio Sommer

Dank der innovativen Führung des Busverkehrs am Zinser-Dreieck gelingt die Balance zwischen Leistungsfähigkeit und Verkehrsberuhigung.

Das sogenannte „Zinser-Dreieck“ ist vom Hauptbahnhof kommend der Eingang in das Zentrum der Stadt Tübingen und Teil des historischen Hauptstraßennetzes. Rund 1.500 Busbewegungen in Nord-Süd-Richtung verlaufen täglich über die Karl-, Friedrich- oder Poststraße. Vor der Umbaumaßnahme dominierte der Kfz-Verkehr mit teilweise bis zu vier Fahrstreifen alle anderen Nutzungen.

Ungewöhnliche Mischung aus Gestaltung und Verkehrsrecht nützt allen

Kern des Umbaukonzepts ist die Kombination eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20) in der Friedrichstraße mit einem verkehrsberuhigten Bereich (Tempo 7) auf der angrenzenden Kreuzungsfläche mit der Karlstraße. Ein Teilbereich der Karlstraße ist dem Busverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten, ein weiterer Abschnitt ist als Fahrradstraße ausgewiesen. In der Poststraße wurde die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert. Eine neue Verkehrsführung ermöglicht trotz der niedrigen Geschwindigkeiten die Beschleunigung des Busverkehrs. Zugleich wird auch der Kfz-Verkehr sinnvoller geleitet.

Für den Fußverkehr entstanden wesentlich breitere Gehwege – in der Friedrichstraße etwa konnte die Breite verdoppelt werden. Damit stehen 60 Prozent des Straßenraums der Friedrichstraße dem Fußverkehr zur Verfügung.

Im Kreuzungsbereich Friedrichstraße / Karlstraße entfiel die Lichtsignalanlage, nun können Fußgängerinnen und Fußgänger beliebig in alle Richtungen queren. Die Barrierefreiheit verbesserte sich durch den Entfall der Bordsteine bzw. die Einrichtung eines Blindenleitsystems im Gehwegbereich. Besondere Aufmerksamkeit wurde auf die Materialwahl und Ausführung aller Übergänge gelegt.

Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr bestehen weiterhin, aber in reduzierter Zahl und für eine begrenzte Parkdauer. Die Flächen für den Lieferverkehr und die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten wurden hingegen vergrößert.



Erfahrungen aus dem Planungsprozess

- ▶ Die Koordinierung der beteiligten Akteure aus Verkehrsplanung, Stadtplanung und Tiefbau erfolgte über eine Stabsstelle beim Baubürgermeister.
- ▶ Die Maßnahme löste bei Anliegern ebenfalls Investitionen aus. Diese waren jedoch schwierig mit den Bauphasen des Straßenbauvorhabens zu vereinbaren.
- ▶ Die Maßnahme konnte durch GVFG-Mittel zur Busbeschleunigung gefördert werden.

Zinser-Dreieck, Tübingen (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	90.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Tübingen
Länge (ca., m)	450
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

Vorher:	10.000 Kfz/Tag
	1.500 Busse/Tag
	9.100 Fahrräder/Tag
	18.300 zu Fuß Gehende/Tag
Nachher:	bislang keine Messung

Kosten und Finanzierung

6 Mio. Euro (GFVG-Mittel, Städtebauförderung)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel



Herausforderungen

- ▶ Die Notwendigkeit zur Überwachung der Parkregelungen ist sehr hoch, da die Gehwege zum Parken missbraucht werden. Die Stadt versucht dies über Aufklärung zu regulieren und durch Außengastronomie oder Fahrradständer zu reduzieren.
- ▶ In den verkehrsberuhigten Abschnitten wird die Interaktion von Fuß- und Fahrverkehr manchmal als konfliktreich wahrgenommen. Mittels Aufklärung unterstützt die Stadt Tübingen die Etablierung des neuen Miteinanders.

Infobox: Fahrradparken

Alternativen zum Gehweg-Parken schaffen

Vierorts mangelt es an Radabstellanlagen. Fahrräder werden daher auf dem Gehweg geparkt oder an Schildern, Laternen oder Geländern festgeschlossen. Das behindert den Fußverkehr und erleichtert den Fahrraddiebstahl. Die Stadt Köln setzt deswegen beim Fahrradparken auf eine sehr umfassende Vorgehensweise. Zwischen 2013 und 2016 entstanden so mehr als 10.000 zusätzliche Fahrradstellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Wo die Gehwege schmal sind und durch viel Fußverkehr oder Außengastronomie zahlreiche Nutzungen um Flächen konkurrieren, werden Kfz-Stellplätze zu Fahrrad-Stellplätzen umgewandelt. So entsteht Platz für bis zu 10 abgestellte Fahrräder. Zudem werden Fahrradständer in Längsrichtung entlang von Gehwegen errichtet, um als Poller-Ersatz illegales Parken zu unterbinden. In Einmündungs- und Eckbereichen werden zur Gewährleistung von Sichtbeziehungen ebenfalls Fahrrad-Abstellplätze errichtet. Auch mobile Fahrradständer kommen zum Einsatz, beispielsweise als temporärer Ersatz während Baumaßnahmen oder im Zuge von Veranstaltungen. Durch eine Einzelfallprüfung bleibt bei all diesen Varianten gewährleistet, dass der Bewegungsraum und die Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht eingeschränkt werden.



Zwölf Fahrradstellplätze anstelle eines Kfz-Stellplatzes in Köln.

Quelle: Stadt Köln

Städtebauliche Reparatur

Obsoletere Verkehrsinfrastruktur zugunsten der Lebensqualität zurück bauen

In den Nachkriegsjahren wurden viele Straßen – dem Leitbild der autogerechten Stadt folgend – in erster Linie für den Kfz-Verkehr ausgelegt. Dabei entstanden Räume, die aus Sicht des Fuß- oder Radverkehrs große Qualitäts- und Sicherheitsmängel aufweisen. Mittlerweile setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass nicht mehr zeit- oder bedarfsgerechte Auto-Infrastrukturen zurück gebaut werden können. An ihre Stelle treten häufig einzigartige Stadträume, die einen wichtigen Impuls für die weitere Entwicklung der Kommune auslösen und zur Nutzung des Umweltverbunds einladen.

Konrad-Wolf-Allee, Potsdam

Die Konrad-Wolf-Allee ist die zentrale Achse der Plattenbausiedlung Drewitz am südöstlichen Stadtrand von Potsdam. Der Stadtteil bietet kostengünstigen Wohnraum und wurde erst in den 1990er Jahren ohne jegliche Gestaltung des Wohnumfelds fertiggestellt. Zwei Jahrzehnte später zeichnete sich sowohl im Gebäudebestand

als auch im öffentlichen Raum ein Erneuerungsbedarf ab. Unter dem Titel „Gartenstadt“ wurde die klimafreundliche und sozialverträgliche Umgestaltung der Großwohnsiedlung mit energetisch sanierten Wohngebäuden und einem attraktiven, barrierearmen, grünen Wohnumfeld angestrebt.

Dank breiter Partizipation zum mehrfach ausgezeichneten Projekt

Mehrere Beteiligungsformate – vom internationalen Sommercamp für Studierende bis zum mehrstufigen Werkstattverfahren mit zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen und verschiedenen Arbeitsgruppen mit der Bewohnerschaft – führten zu einem im Jahr 2011 beschlossenen Masterplan.

Aus verkehrlicher Sicht war der Rückbau der Konrad-Wolf-Allee von einer unnötig breiten Durchgangsstraße zum Stadtteilpark das Kernstück des Plans. Trotz starker Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und einer hohen Versiegelung sorgte sich die Bewohnerschaft zunächst vor allem um wegfallende Parkplätze.



Quelle: Adam Sevens, Projektkommunikation Hagenau

Die frühere Durchgangsstraße ist weiterhin für Straßenbahnen sowie für den Fuß- und Radverkehr geöffnet.



Quelle: Ulf Böttcher, Projektkommunikation Hagenau

Vor dem Umbau war die Straße in erster Linie durch Parkplätze, Fahrbahnen und Straßenbahngleise geprägt.

Konrad-Wolf-Allee, Potsdam (Brandenburg)

Hintergrund

Einwohner	170.000
Gebietstyp	Großwohnsiedlung
Straßentyp	Anliegerstraße
Baulastträger	Landeshauptstadt Potsdam
Länge (ca., m)	400
Fläche (ca., m²)	15.000
Fertigstellung	2014

Verkehrsstärke

Vorher:	10.300 Kfz/Tag
	2.150 ÖPNV-Fahrgäste/Tag
Nachher:	Messung in Vorbereitung

Kosten und Finanzierung

5,4 Mio. Euro (75% EU (EFRE), 25% Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit

Sorge um Parkplätze konnte ausgeräumt werden

Durch den Umbau entfielen rund 10 Prozent der Stellplätze im Straßenraum. Aufgrund der Parkraumbewirtschaftung ist in der laufenden Praxis sichergestellt, dass jeder Bestandsmieter einen Stellplatz vorfindet. Im Rahmen der Projektevaluation 2018 ist außerdem vorgesehen, die Veränderungen in Stellplatzangebot und -nutzung erneut detailliert zu untersuchen.

Der Individualverkehr wurde auf jeweils eine Richtungsfahrbahn entlang des neuen Parks reduziert. Möglich ist dies, da 2012 eine Reduzierung der Kfz-Tagesbelastung in der Konrad-Wolf-Allee um 23 Prozent prognostiziert wurde. Auch diese Entwicklung soll im Rahmen der Evaluation 2018 überprüft werden.

Die Trasse der Straßenbahn wurde nicht verändert, sie führt durch den neu geschaffenen Park. Der gewonnene öffentliche Raum wurde für neue Wegeverbindungen sowie unterschiedliche Spiel- und Aufenthaltsbereiche mit Wasserbecken, verschiedenen Spielgeräten, vielen attraktiven Sitzmöglichkeiten und kleinen Kletterfelsen verwendet. Im neuen ca. 1,5 ha großen Stadtteilpark wurden 160 Bäume gepflanzt und 25.000 Pflanzen, davon 22.000 Sträucher, gesetzt.



Voraussetzungen für den Erfolg

- ▶ Im Rückblick zeigt sich, dass der integrierte Planungs- und Handlungsansatz die angemessene Herangehensweise für die komplexe Umgestaltung des Stadtteils darstellte.
- ▶ Die Qualifizierung des öffentlichen Raums durch die Kommune war eine wesentliche Voraussetzung für die notwendigen Modernisierungen und den teilweisen Umbau des Wohnungsbestandes durch die Wohnungsunternehmen.
- ▶ Das Konzept wurde 2009 vom Bundesbauministerium im Wettbewerb zur energetischen Sanierung von Großwohnsiedlungen ausgezeichnet. 2014 erhielt das Gartenstadtkonzept den deutschen Städtebaupreis sowie den kommunalen Klimaschutzpreis.

Schlossplatz, Schwetzingen

Transitachse vor barocker Kulisse

Mit Schloss, Schlossplatz und der zentralen Barockachse stehen weite Teile der Innenstadt von Schwetzingen unter Ensembleschutz. Mehr als 700.000 Tagestouristen besuchen die Anlage jedes Jahr. Bis zur Errichtung einer Umgehungsstraße verlief die Bundesstraße 36 direkt vor dem Eingangsbereich zum Schloss. Die Gehwege wiesen an dieser Stelle eine Breite von lediglich 1,8 Metern auf. Auch der eigentliche Platz war trotz Tempo 30 aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (u. a. durch den Reisebusverkehr) stark in zwei Hälften getrennt. Insgesamt war die Aufenthaltsqualität in diesem historischen Stadtraum aufgrund der hohen Dominanz des Straßenverkehrs auf wenige Bereiche begrenzt.

In Folge der Auflassung der Bundesstraße ist ein Rückgang der ursprünglichen Verkehrsmenge von 15.000 Kfz/Tag eingetreten. Um die verbleibende Fahrzeugzahl stadtverträglich und dem historischen Umfeld angemessen abzuwickeln, wurde auf einer Länge von rund 300 Metern ein verkehrsberuhigter Bereich (StVO Zeichen 325) umgesetzt. Der Fahrzeugverkehr muss somit Schrittgeschwindigkeit einhalten.

Vom Verkehrsversuch zum Staatspreis für Baukultur

Durch die Verwendung von Natursteinpflaster auf den Platzbereichen sowie von eingefärbtem Asphalt auf den Fahrbahnen bildete sich eine einheitliche Fläche. Eine geringe Rinnenführung, Poller und eine vierreihige Baumallee gliedern die Straßenbereiche. Ampeln wurden zurück gebaut, auf Beschilderung fast vollständig verzichtet. Bodenindikatoren im Bereich des Schlosses zeigen für Blinde sichere Querungsstellen an. Parken ist im gesamten Bereich nicht gestattet. Diese Lösung wurde als Modellversuch mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg über einen Zeitraum von drei Jahren getestet.

Hintergrund des Modellversuchs war, dass laut Verwaltungsvorschrift zur StVO ein „verkehrsberuhigter Bereich“ nur in Straßen oder Bereichen angeordnet werden darf, die „von sehr geringem Verkehr frequentiert“ werden. Die Verkehrsmenge liegt am Schlossplatz mit 8.000 bis 9.000 Kfz/Tag deutlich über dieser Vorgabe. In der Praxis zeigte sich, dass die stadtplanerische, gestalterische und verkehrsrechtliche Einheit sehr gut funktioniert. Im Vergleich zu anderen verkehrsberuhigten



Quelle: Thomas Schwerdt

Der Schlossplatz in Schwetzingen ist nun wieder ein würdiger Rahmen für die historischen Gebäude.

Schlossplatz, Schwetzingen (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	20.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Schwetzingen
Länge (ca., m)	250
Fläche (ca., m²)	10.000
Fertigstellung	2011

Verkehrsstärke

Vorher:	15.000 Kfz/Tag
Nachher:	8.500 Kfz/Tag
	2.300 zu Fuß Gehende und Radfahrende/12h
	150 Linienbusse/Tag

Kosten und Finanzierung

6 Mio. Euro (80 % Kommune, 10 % Städtebauförderung, 10 % Konjunkturprogramm II)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Bereichen in ganz Deutschland zeichnet sich das Beispiel Schwetzingen durch die sehr hohe Akzeptanz des Tempolimits durch die Kfz-Fahrerinnen und Kfz-Fahrer aus. In zwei Drittel aller untersuchten Fälle nahmen sich diese zurück und gewährten anderen Verkehrsteilnehmenden den Vorrang. Neben der gestalterischen Lösung ist dafür auch der hohe Querungsbedarf mit mehr als 2.300 Fußgängerinnen und Fußgängern bzw. Radfahrenden ausschlaggebend.

Basierend auf diesen positiven Erfahrungen wurde 2014 die endgültige straßenverkehrsrechtliche Genehmigung durch das Landesverkehrsministerium erteilt. 2016 erhielt das Projekt zudem den baden-württembergischen Staatspreis für Baukultur. Laut Würdigung reagiert der neue Schlossplatz nun nach Jahrzehnten der auto-gerechten Gestaltung wieder angemessen auf das angrenzende Schloss.



Herausforderungen

- ▶ Es zeigt sich, dass der eingefärbte Asphalt anfällig für Verschmutzungen ist. Um das Erscheinungsbild zu erhalten, sind Reinigungen nötig.
- ▶ Sofern technisch möglich, empfiehlt die Stadt Schwetzingen basierend auf ihren Erfahrungen am Schlossplatz den Einsatz von Naturstein.



Ein Gewinn für die Sicherheit

- ▶ Seit der Umgestaltung waren keine Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu verzeichnen.
- ▶ Die mittlere Kfz-Geschwindigkeit beträgt lediglich 15 km/h.



Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird in Schwetzingen mit Radarkontrollen überwacht.

Siegufer, Siegen

Zwischen 2012 und 2016 wurde ein großer Teil der Siegener Innenstadt umgebaut. Großes Aufsehen erregte der Abriss der 1969 errichteten, als Kfz-Parkplatz genutzten Überplattung der Sieg. Die 300 Meter lange Konstruktion mit mehr als 140 Stellplätzen war stark sanierungsbedürftig. An ihre Stelle konnte nach langer Abwägung ein identitätsstiftender Stadtraum mit höchster Aufenthaltsqualität rücken.

Auf einer Länge von mehr als 100 Metern wurde eine Stufenanlage errichtet, die zum Verweilen einlädt. Direkt gegenüber befindet sich eine gastronomisch genutzte Terrasse über der Sieg. Das Betonbett der Sieg wurde entfernt und gemäß der europäischen Wasserrahmenrichtlinie naturnah ausgebaut.

Weitere Projektdetails:

- ▶ Abriss und Neubau von zwei Fußgängerbrücken
- ▶ Neubau einer weiteren Fußgängerbrücke
- ▶ Erneuerung der Fußgängerzone Bahnhofstraße
- ▶ Schaffung von zwei neuen Fußgängerzonen (Radfahrer frei)
- ▶ Rückbau der Sandstraße (Landesstraße) von 4 auf 2 Fahrspuren
- ▶ Park-Informationssystem in der Innenstadt

„Mein Auto schwebt über der Sieg“ lockt keine Kunden mehr

Die Stadt Siegen hat dieses Projekt umgesetzt, um im Städtewettbewerb mit neuen Qualitätspunkten zu können. Die Umgestaltung der Innenstadt hat bereits zu einem starken Rückgang im Leerstand geführt, neue



Quelle: Universitätsstadt Siegen



Quelle: Universitätsstadt Siegen

Die Regionale 2013 ermöglichte den Rückbau der stark baufälligen Siegplatte.

Siegufer, Siegen (Nordrhein-Westfalen)

Hintergrund

Einwohner	100.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Anliegerstraße/tlw. Fußgängerzone
Baulastträger	Universitätsstadt Siegen
Länge (ca., m)	850
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke (Kölner Tor)

Vorher:	22.100 Kfz/Tag
Nachher:	15.900 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

Straßen- und Brückenbau: 21,5 Mio. Euro
(80 % Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, 20 % Kommune)
Gewässerrenaturierung: 2 Mio. Euro
(90 % EU (EG Wasserrahmenrichtlinie), 10 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze

Läden eröffneten. Durch eine neue Satzung und die gesteigerte Attraktivität gelang es zudem, dass großflächige Werbeanlagen auf Hausfassaden entlang der Landesstraße zurückgebaut wurde. Aufgrund der ausgelösten positiven Dynamik wurde das Projekt um eine zusätzliche Brücke ergänzt und auf eine weitere Straße ausgedehnt. Auch hier konnte die städtebauliche Qualität verbessert werden. Die Förderung des Umbaus erfolgte im Zuge der Regionale 2013, einem Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen.



Herausforderungen

- ▶ Auf der Hauptverkehrsstraße Kölner Tor/Sandstraße wurde zugunsten des ruhenden Kfz-Verkehrs sowie der Gehwegbreiten auf eine Radverkehrsführung verzichtet. Auf Basis der aktuellen Radverkehrskonzeption der Stadt Siegen werden Radfahrende über das parallel verlaufende Siegufer geführt.



Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit bleiben unverändert hoch

- ▶ Der Entfall von 140 Stellplätzen auf der Siegplatte konnte durch die umliegenden Parkhäuser bislang gut kompensiert werden. Nur auf der Sandstraße wurden einige wenige neue Kfz-Stellplätze errichtet.
- ▶ Der Rückbau der Landesstraße (Kölner Tor/Sandstraße) von 4 auf 2 Fahrspuren wurde von den Aufsichtsbehörden aufgrund der nachgewiesenen Leistungsfähigkeit bewilligt.



Beteiligungserfolge

- ▶ Mit 130.000 Bürgerinnen und Bürgern wurde zur Eröffnung ein großes Uferfest gefeiert.
- ▶ 600 Schülerinnen und Schüler konnten im Rahmen der Aktion „Platte Kunst“ die Asphaltfläche vor ihrem Abriss gestalten.
- ▶ Über 30 Führungen wurden vom Stadtbaurat während der Umbauphase zur Vermittlung der komplexen Maßnahme angeboten.



Siegen hat mit der Rückgewinnung des Flussufers einen beliebten Stadtraum bekommen.

Goethestraße, Kassel

Die Umgestaltung der Kasseler Goethestraße ist Teil der Erneuerung eines begehrten, stark verdichteten gründerzeitlichen Wohnstandorts. Als Kreisstraße hat die Goethestraße abschnittsweise überörtliche Verbindungsfunktion. Eine Straßenbahn- und Buslinie sowie eine Radhauptroute verlaufen auf ihr. Vor der Maßnahme war die Straßenraumaufteilung unübersichtlich, die Qualität der Geh- und Radwege war unzureichend. Überdimensionierte Einmündungen, unübersichtliche Verkehrsregelungen und fehlende Querungsmöglichkeiten führten zu Unfallhäufungen.

Wiederherstellung einer historischen Promenade

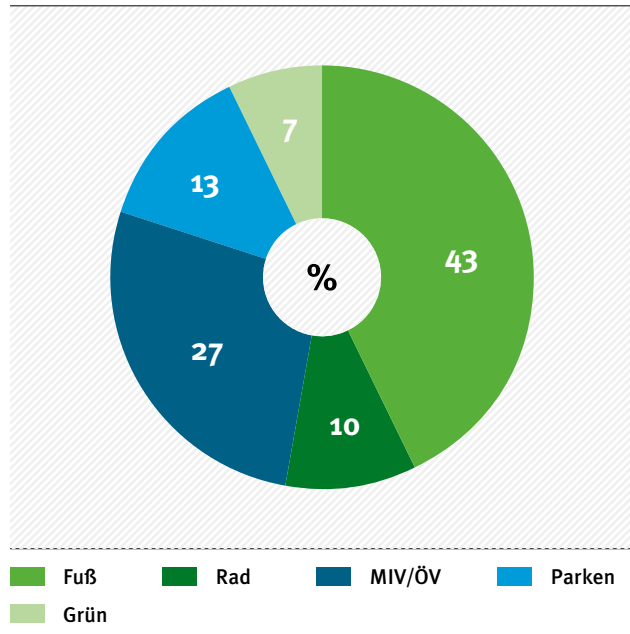
Der größte Gewinn für das Quartier stellt die Verwandlung der nördlichen Straßenseite in eine Promenade dar. Auf einer Länge von 330 Metern finden sich heute ein 10,50 Meter breiter Gehweg, eine 2,50 Meter breite Radverkehrsfläche und ein 3,25 Meter breiter Baum- und Heckenstreifen. Zudem wurden mit der rechtwinkligen Führung von Einmündungen zwei neue Platzbereiche geschaffen. Abseits der Promenade sind mindestens 2 bis 3,5 Meter breite Gehwege und 1,5 Meter breite Schutzstreifen (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) angelegt.



Quelle: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Luftbilder der Goethestraße vor und nach der Maßnahme

Flächenverteilung Goethestraße



Quelle: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Bei gleicher verkehrlicher Leistungsfähigkeit konnten die Qualität und Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr, aber auch für den Kfz-Verkehr gesteigert werden. Auch der Straßenbahnverkehr verläuft seit der Maßnahme durch eine signaltechnische Bevorrechtigung zügiger. Zwei Kap-Haltestellen sind barrierefrei in die Gehwege integriert.

Schritt für Schritt zur richtigen Lösung

Der Straßenbahnbetrieb erfordert freie Sicht für rückwärts aus den Senkrechtstellplätzen ausparkende Fahrzeuge. Die optimale Breite des Trennstreifens von mindestens zwei Metern wurde in mehreren Straßenbahn-Fahrversuchen ermittelt.

Besonderheiten

- ▶ Das Projekt wurde aus Städtebau- und GVFG-Mitteln finanziert und daher auch interdisziplinär durch ein Team aus den Bereichen Verkehrsplanung, Freiraumplanung und Bauingenieurwesen entwickelt.
- ▶ Insbesondere die Nordseite der Promenade vermittelt nicht mehr länger den Eindruck einer Hauptverkehrsstraße, sondern erinnert eher an einen Stadtpark.
- ▶ Beim Deutschen Städtebaupreis 2014 wurde die Goethestraße mit einer Auszeichnung gewürdigt.



Quelle: Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Mit der Umgestaltung gewann das Quartier einen als Aufenthaltsbereich nutzbaren Stadtraum zurück.

Goethestraße, Kassel (Hessen)

Hintergrund

Einwohner	200.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Kassel
Länge (ca., m)	400
Fertigstellung	2013

Verkehrsstärke

11.000 Kfz/Tag, keine Veränderung durch das Projekt

Kosten und Finanzierung

9,3 Mio. Euro (37 % GVFG IV, 30 % Aktive Kerne Hessen, 20 % GVFG ÖV, 13 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr

Einkaufsstraßen in Nebenlage

Neuer Schwung an traditionsreichen Standorten

In vielen Städten gibt es Einkaufsstraßen, die aufgrund einer hohen Verkehrsbelastung viel an Attraktivität verloren haben. Zu hohes Tempo, Pkw-Lärm oder vollgeparkte Straßenräume haben in Verbindung mit Veränderungen in der Einzelhandelsstruktur oftmals eine Abwärtsspirale ausgelöst, die zu niedrigeren Umsätzen, Geschäftsaufgaben und Leerständen führt. Mit einer stark am Fußverkehr orientierten Umgestaltung kann es gelingen, diese Nebenlagen wieder zum Leben zu erwecken und wieder an die Hauptstandorte des innerstädtischen Handels anzubinden.

Eisenbahnstraße, Saarbrücken

Seit 2004 verfolgt die Landeshauptstadt Saarbrücken das städtebauliche Gesamtprogramm „Stadtmitte am Fluss“. Die Neugestaltung des stark vom Verkehr dominierten Geschäftsstandorts Eisenbahnstraße ist ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt. Mög-

lich wurde die Schaffung großzügiger Gehwege und attraktiver Aufenthaltsbereiche, die erstmals über die straßentypischen Kolonnaden hinausreichen, durch eine Reduzierung der Fahrbahn auf zwei Kfz-Fahrspuren und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Dreiklang aus neuer Verkehrsführung, Baukultur und Unterstützung des lokalen Einzelhandels

Eine gepflasterte Mittelinsel erleichtert das Überqueren der Straße. Sämtliche Übergänge sind barrierefrei ausgebaut. Das Parkplatzangebot wurde zu Gunsten anderer Nutzungen auf 19 Stellplätze für Kurzparker, Anwohner und Menschen mit Behinderung reduziert. Für den Radverkehr wurden durchgehend Radschutzstreifen in beide Fahrrichtungen markiert.

Die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsmenge ist eingetreten. Ebenso konnte die Lärmbelastung in der Eisenbahnstraße um 3 dB gesenkt werden. Aufgrund der 26 zusätzlich gepflanzten Bäume wird sich die klimatische Situation künftig deutlich verbessern.



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Dank der Umgestaltung ist die Dominanz des Kfz-Verkehrs stark zurückgegangen.

Städtebauliches Modellvorhaben

Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums sowie eine systematische Bestandsaufnahme der Architektur leistete die Verwaltung einen Impuls, den stadtbildprägenden Gebäudebestand aus den 50er und 60er Jahren behutsam weiterzuentwickeln. Der Leerstand hat sich deutlich reduziert, die Zahl der bislang zahlreich vorhandenen Spielhallen wurde begrenzt. Studenten der „Hochschule für Bildende Künste Saar“ entwarfen zudem in Kooperation mit der Landeshauptstadt Saarbrücken eine Plakatkampagne, die das Image der Eisenbahnstraße aufwerten sollte.

Vor Sanierungen können Hauseigentümer Beratungsleistungen und ein eigenes Kreditprogramm einer lokalen Bank in Anspruch nehmen. Damit sollen die Besonderheiten des Ensembles (u.a. die überdachten Arkaden, die Gliederung der Fassaden) bei künftigen Baumaßnahmen bewahrt und entwickelt werden. Begleitet wurde dieses Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Baukultur in der Praxis“.



Herausforderungen

- ▶ Die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr erfüllt mit 1,25 Meter zzgl. 0,5 Meter Sicherheitstrennstreifen lediglich das Mindestmaß der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.



Quelle: Dominik Cermann und Lukas Rattius

Die Plakat-Kampagne „Unverfälscht“ hebt besondere Einrichtungen und Charaktere der Eisenbahnstraße und des umliegenden Luisenviertels hervor.

Eisenbahnstraße, Saarbrücken (Saarland)

Hintergrund

Einwohner	180.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Landeshauptstadt Saarbrücken
Länge (ca., m)	700
Fertigstellung	2014

Verkehrsstärke

Vorher:	8.000 Kfz/Tag
Nachher:	6.500 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

2,8 Mio. Euro (50 % EU (EFRE), 30 % Kommune, 20 % Land)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Infobox: Quartiersfonds



Quelle: Christian Fürthner/MA 21

Parklet in Wien

Quartiersfonds sind ein etabliertes Instrument der Städtebau- und Wirtschaftsförderung. Mit ihrer Hilfe können kleine Projekte lokaler Akteure unterstützt werden. Zunehmend setzen Kommunen dieses Instrument auch ein, um die Mobilität vor Ort zu verbessern und die Lebensqualität zu erhöhen.

Aachen: Ideen aus der Bevölkerung gesucht

Die Stadt Aachen unterstützt im Suermond-Viertel die Bevölkerung dabei, individuelle Ideen zur aktiven Mobilität in Eigenregie umzusetzen. Drei Jahre lang werden jährlich 10.000 Euro aus Mitteln eines Ex-WoSt-Förderprogramms zur Verfügung gestellt. Pro Projekt beträgt die Sachkosten-Förderung maximal 3.000 Euro. Die möglichen Ideen reichen von Fahrradabstellanlagen, Pumpstationen, Lastenrädern, Straßenfesten bis hin zu neuen Sitzbänken. Mit dem Fonds sollen das interkulturelle Zusammenleben und die Vernetzung im Quartier gefördert werden. Über Anträge entscheidet eine Jury aus fünf Mitgliedern, bestehend aus Quartiersvertretern, der Verwaltung und dem Bundesprogramm ExWoSt.

Wien: Lokales Engagement querbeet

Bereits seit 2015 fördert die Wiener Grätzloase jährlich zwischen 30 und 50 ähnliche Projekte für belebte Freiräume. Vom öffentlich zugänglichen Brotbackofen, dem gemeinsamen Basteln von Sitzbänken bis zu kleinen Gärten im Straßenraum werden Ideen mit bis zu 8.000 Euro unterstützt. Besonders hilfreich: Die Lokale Agenda 21 unterstützt Antragssteller direkt bei der Organisation von Bewilligungen, mit fachlicher Beratung und der Finanzierung von Sachkosten.



Zum Weiterlesen

Quartierfonds Suermond-Viertel
www.aachen.de/suermond-mobil

Grätzloase Wien
www.grätzloase.at

Verfügungsfonds in der Städtebauförderung
www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Programm/Instrumente/Verfuegungsfonds/verfuegungsfonds_node.html

Tübinger Straße, Stuttgart

Die Tübinger Straße am Rande der Stuttgarter Innenstadt wurde 2012 zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) mit flächenhafter Halteverbotszone umgestaltet. Ziel der Maßnahme war es, die Geschäftsstraße gestalterisch aufzuwerten und fußläufig besser an die angrenzenden Einkaufsstraßen anzubinden. Die Tübinger Straße ist außerdem Teil der Stuttgarter Hauptfahrradrouten und im südlichen Abschnitt als Fahrradstraße ausgeprägt.

Wiederbelebung einer Geschäftsstraße

Die erste sogenannte „Mischverkehrsfläche“ in Stuttgart wurde ohne Bordsteine ausgeführt. Eine Fahrgasse mit Asphaltdecke hebt sich von den mit farbigen Betonplatten gestalteten Seitenbereichen ab. Kreuzungsbereiche wurden durchgehend gepflastert. Für Sehbehinderte und Blinde wurde im Boden ein Leitsystem mit tastbaren Rillen eingelassen. Die bislang bestehenden 37 Kfz-Stellplätze entfielen, um die gewünschte Interaktion und Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen. Für den Lieferverkehr wurden Flächen zwischen der Fahrgasse und der Stadtmöblierung geschaffen, die jedoch in der Praxis häufig von „Falschparkern“ belegt werden.



Besonderheiten

- ▶ Die Kombination der rechtlichen Anordnung „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit flächenhaftem Parkverbot (eingeschränktes Halteverbot) wurde im Vorfeld mit dem baden-württembergischen Landesverkehrsministerium abgestimmt.
- ▶ Eine Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr, die am Übergang zur „Fahrradstraße“ umgesetzt wurde, führte zu einer weiteren Reduktion der Verkehrsstärke.



Erfahrungen aus der Praxis

- ▶ Bei künftigen Projekten kann bei der eingetretenen Kfz-Verkehrsstärke auf die Asphaltierung der Fahrgasse verzichtet werden.
- ▶ Die Gestaltung sollte keine Bereiche schaffen, die als Kfz-Stellplätze missverstanden werden können.
- ▶ Das flächenhafte Parkverbot (eingeschränktes Halteverbot) sollte auch innerhalb der Zone (beispielsweise durch zusätzliche Beschilderung) erkennbar sein.
- ▶ Die Pflasterung von Einmündungen und Kreuzungsbereichen zieht aufgrund der höheren Belastung und Abnutzung einen größeren Erhaltungsaufwand nach sich.



Die Umgestaltung bindet die Tübinger Straße besser an die Fußgängerzonen und Einkaufsstraßen der Stuttgarter Innenstadt an.



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart

Straßenverkehrsrechtlich innovativ ist die Kombination aus Tempo-20-Zone und einer Parkverbotszone.

Tübinger Straße, Stuttgart (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	610.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Landeshauptstadt Stuttgart
Länge (ca., m)	300
Fertigstellung	2012

Verkehrsstärke

Vorher: ca. 8.000 Kfz/Tag
Nachher: Messung in Vorbereitung

Kosten und Finanzierung

1,2 Mio. Euro

Eingesetzte Elemente

- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Bikesharing-Stellplatz
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Infobox: Lieferzonen

In vielen Kommunen ist ein rasantes Wachstum des Lieferverkehrs zu beobachten. Die Zustellung von im Internet bestellten Waren und auch die Belieferung von Einzelhändlern werden zu großen Teilen durch Paketdienstleister abgewickelt. Häufig finden diese Liefervorgänge im öffentlichen Raum statt, was Flächenkonflikte verursachen kann. Bereits 2010 hat die Stadt Dortmund in Zusammenarbeit mit der IHK, dem City-Handel und den großen Kurier- und Expressdiensten 13 Sonderhalteplätze für den gewerblichen Lieferverkehr zur Versorgung der Anlieger in der Fußgängerzone eingerichtet. Diese Vorgehensweise wurde durch eine Evaluierung im Jahr 2015 nochmals bestätigt.

Die IHK empfiehlt auf Grundlage der Befragung von Paketdienstleistern, weitere einzurichten und die sogenannten „Lieferzonen“ deutlicher und häufiger zu markieren, um Falschparkern besser vorzubeugen. Auch die Verkehrsüberwachung sollte insbesondere in der Zeit zwischen 10.00 Uhr und 14.00 Uhr intensiviert werden.

Besonders stark nachgefragte Standorte sollten vergrößert werden, um zwei Fahrzeugen gleichzeitig Platz zu bieten. Die Stadt Dortmund reagierte auf diesen Erfolg und hat die Zahl auf mittlerweile 21 Standorte erhöht.



Quelle: Planersocietät

Für Lieferfahrzeuge reservierter Stellplatz am Rande der Fußgängerzone von Dortmund



Quelle: Trilux GmbH

Die besondere Inszenierung der Klosterbrücke stärkt die Verbindung zwischen der Alt- und Neustadt von Arnsberg.

Übergänge und Verbindungen zwischen Stadtteilen

Trennwirkungen und Barrieren überwinden

In vielen Städten bilden Straßen mit starkem Kfz-Aufkommen und hohen Geschwindigkeiten eher Barrieren, als dass sie Menschen und Orte verbinden. Auch die Topografie kann durch Geländekanten oder Flüsse eine hohe Trennwirkung haben. Gut gestaltete Übergänge zwischen unterschiedlichen Stadtteilen können jedoch eine starke Verbindung herstellen. Dafür braucht es eine durchgängige Gestaltungsidee, eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Barrierefreiheit sowie eine eindeutige Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Brückenplatz, Arnsberg

Seit ihrem vierspurigen Ausbau in den 1970er Jahren waren die Klosterbrücke und der angrenzende Brückenplatz vom Kfz-Verkehr dominiert. Fußgängerinnen und Fußgängern blieben nur noch schmale seitliche Restflächen, die mit maximal 2,00 m Breite keinen Komfort und keine Aufenthaltsqualität boten.

Auch die zentrale Bushaltestelle „Europaplatz“, mit täglich über 2.000 Nutzerinnen und Nutzern, lag eingeklemmt zwischen parkenden Autos. Aufgrund der schmalen Wartebereiche und des unzureichenden Witterungsschutzes wurde die Nutzung des ÖPNV zunehmend unattraktiver.

Das neue Stadtteilzentrum: entschleunigt, fußgänger- und radverkehrsfreundlich

In einem offenen, mehrstufigen Werkstattverfahren wurde die geplante Neugestaltung mit Anliegern, Institutionen und der Händlergemeinschaft diskutiert. Nach einer detaillierten Analyse der Bereiche Verkehr, Einzelhandel und Städtebau wurden Ziele und Entwicklungsvorstellungen definiert.

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und eine Reduzierung der Fahrspuren ist der Verkehr langsamer geworden. Breite Gehwege (an manchen Stellen über 4,00 m) schaffen zusätzliche Flächen für Außengastronomie und laden zum Flanieren ein.

Bessere Wege zum ÖPNV

Neue Fußgängerüberwege im zentralen Bereich des Brückenplatzes ermöglichen ein sicheres Queren. Zusätzlich wurde ein Mittelstreifen mit einer Breite von 2 Metern angelegt, der ebenfalls das Queren linienhaft erleichtert. Für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstuhl oder Rollator wurden Teilabsenkungen des Bordsteins auf Fahrbahnniveau vorgenommen.

Rechts und links neben der zentralen Querungsstelle konnten die Bushaltestellen neu verortet werden. Sie

liegen jetzt an zentraler Stelle mit kurzen Wegen zu den Geschäften, Schulen und anderen Einrichtungen. Um ein reibungsloses An- und Abfahren der Busse zu gewährleisten, halten diese an Buskaps. Wartehäuschen erhöhen die Aufenthaltsqualität und bieten Schutz vor Regen und Wind. Eine elektronische Fahrplananzeige liefert die notwendigen Fahrgastinformationen.

Für den Radverkehr wurden 1,50 m breite Fahrradschutzstreifen markiert. In Höhe der Klosterbrücke kreuzt der Ruhrtalradweg. Abgesenkte Bordsteine und eine neue langgezogene Rampe sichern die bequeme Anbindung des Radwegs an das Stadtteilzentrum und die Altstadt.

Öffentlicher Raum als Standortfaktor

Der Brückenplatz bietet nach der Umgestaltung mehr Kfz-Stellplätze als zuvor. Trotzdem ist das Bild des Stadtortes nicht mehr durch den ruhenden und fahrenden Autoverkehr dominiert. Die Kfz-Stellplätze heben sich in der Pflasterfarbe von der Umgebung ab, liegen jedoch auf gleichem Niveau wie der Fußgängerbereich. Somit kann die Fußgängerfläche noch erweitert werden, sollten keine parkenden Autos die Stellplatzflächen belegen. Zusätzlich können die Stellplätze in den Sommermonaten als Flächen für Außengastronomie genutzt werden. Gegenüber dem Fahrradschutzstreifen sind die Kfz-Stellplätze etwas zurückgesetzt angeordnet, um den Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos zu erhöhen.

Die Neugestaltung des Brückenplatzes und der Klosterbrücke hat mit seiner hohen Aufenthaltsqualität zu einer Belebung des Stadtteilzentrums geführt. Hochwertige Möblierungselemente tragen zu einem attrak-



Quelle: Stadt Arnberg

Durch die breiten Gehwege und die Anlage eines Mittelstreifens wurde der Brückenplatz wesentlich attraktiver für den Fußverkehr.

tiven Straßenbild bei und laden zum Verweilen ein. Gleichzeitig mit den Umbaumaßnahmen im Straßenraum startete die Renovierung eines Einkaufszentrums aus den 70er Jahren. Dieses private Projekt wird voraussichtlich 2018 abgeschlossen.



Baukultur als Daueraufgabe

- ▶ Als eine von acht Kommunen konnte Arnberg zwischen 2012 und 2014 an dem bundesweiten ExWoSt-Forschungsfeld „Baukultur in der Praxis“ teilnehmen.
- ▶ Die Umgestaltung der Klosterbrücke wurde im Rahmen dieses Forschungsvorhabens initiiert.
- ▶ Seit 2012 besteht in Arnberg ein Beirat für Stadtgestaltung, der mit Architektinnen und Architekten, Stadtplanerinnen und Stadtplanern sowie Mitgliedern des Stadtrats und der Verwaltung besetzt ist.

Brückenplatz, Arnberg (Nordrhein-Westfalen)

Hintergrund

Einwohner	75.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Arnberg
Länge (ca., m)	300
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

Vorher:	12.100 Kfz/Tag
Nachher:	10.000 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

2,2 Mio. Euro (60 % Land, 40 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,5 Meter Breite oder mehr
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit

Infobox: Innovative Beleuchtungskonzepte

Böblingen inszeniert Innenstadt neu

In der neu gestalteten Bahnhofstraße von Böblingen erzeugen 30 Ringleuchten mit einem Durchmesser von mehr als zwei Metern eine Kette von sogenannten „Lichtinseln“. Gleichzeitig begrenzen sie den Straßenraum nach oben. Die 100 Kilogramm schweren Lampen sind mit semitransparentem Kunststoff verkleidet und enthalten eine umlaufende LED-Leiste sowie acht Spots. Die Lichtintensität kann dabei verändert werden, um etwa bestimmte Räume besonders hervorzuheben. Dadurch wurden die Leuchten zu prägenden Gestaltungselementen des Straßenzugs.

Mit Lichtplanung bis zu 90 Prozent Energie sparen

In der Schweiz vereint der sogenannte „Plan Lumière“ gestalterische, energetische und ökologische Aspekte. Als Modell dienen die Beleuchtungspläne von Zürich und Luzern. Im Kanton Bern wurde die energiesparende



Quelle: Clemens Franke, bauchplan

Beleuchtung der Bahnhofstraße in Böblingen

„Licht nach Bedarf“-Technologie vom Tiefbauamt zum Standard erklärt. Seit 2015 fördert übrigens das Bundesumweltministerium (BMUB) die Sanierung der Straßenbeleuchtung mit Hilfe von LED über die Nationale Klimaschutzinitiative.



Quelle: Clemens Franke, bauchplan

Mit den ringförmigen Leuchten kann der Straßenraum besonders inszeniert werden.



Zum Weiterlesen

Gestaltung der Bahnhofstraße Böblingen

www.garten-landschaft.de/boeblingen

Hintergründe zur LED-Förderung (inkl. Praxisbeispiel)

www.klimaschutz.de/de/meldung/meldung-klimaschutz-neuem-licht

Dossier zum Plan Lumière

www.mobilservice.ch/de/home/news/news-dossiers/plan-lumiere-1596.html

Scharnier, Bad Wildungen

Das sogenannte „Scharnier“ bezeichnet den Übergang zwischen der mittelalterlichen Altstadt und dem historischen Kurbereich von Bad Wildungen. Der Bereich Brunnenstraße/Innenstadtring mit einer zweispurigen Einbahnstraße war stark vom Verkehr belastet, zusätzlich führten die Breite und der Verlauf der Straße zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten. Die Stadt suchte nach einer funktionalen und städtebaulichen Verknüpfung der zwei oben genannten Bereiche sowie nach Möglichkeiten zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs.

Auf Basis von Verkehrsuntersuchungen, eines Einzelhandelskonzepts sowie eines Handlungskonzepts „Aktive Kernbereiche“ wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben. Unter Berücksichtigung des Siegerprojekts ist die Idee entstanden, den Umbau des stark belasteten Straßenzugs Brunnenstraße/Innenstadtring zu einer „Begegnungszone“ im Sinne des „Shared Space“-Ansatzes vorzunehmen. Dort gilt nun auf einer Länge von ca. 170 Meter Tempo 20. Die Gestaltung ist niveaugleich ausgeführt, der Bodenbelag der Aufenthaltsbereiche setzt sich jedoch durch eine andere Pflasterung vom restlichen Verkehrsraum ab.

In der Begegnungszone konnte die Verkehrsbelastung um 70 Prozent sowie das Geschwindigkeitsniveau um 44 Prozent reduziert werden. Der Fußverkehr nahm um knapp 20 Prozent zu. An gestalterisch herausgearbeiteten Querungsstellen wird dem Fußverkehr in 85 Prozent der untersuchten Fälle vom Kfz-Verkehr Vortritt gewährt. Die Befragung der Gewerbetreibenden innerhalb der Begegnungszone ergab durchweg eine positive Bewertung der Umgestaltung. Die Erreichbarkeit des Unternehmens durch den Kraftfahrzeugverkehr wurde als unverändert bewertet.

Entlang der Brunnenstraße sind nun breitere Gehbereiche vor den Geschäften sowie Aufenthaltsflächen mit Sitzbänken, Wasserspiel und Kinderspielgeräten angelegt. Die Fahrbahn (Einbahnstraße) wurde von 9 Meter auf 4,75 Meter verschmälert. Das Radfahren ist in beide Richtungen möglich. Damit besteht erstmalig die Möglichkeit, mit dem Rad von Ost nach West durch die Innenstadt zu fahren. Für den Stadtbus entstand angrenzend an die Begegnungszone im weiteren Verlauf der Brunnenstraße eine Rendezvous-Haltestelle.



Quelle: Klaus Heubusch

Die neue Rendezvous-Haltestelle erhöht auch die Attraktivität des ÖPNV.

Scharnier, Bad Wildungen (Hessen)

Hintergrund

Einwohner	18.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Stadt Bad Wildungen
Länge (ca., m)	250
Fertigstellung	2013

Verkehrsstärke

Vorher:	14.000 Kfz/Tag	
	6.900 zu Fuß Gehende/Tag	
Nachher:	4.000 Kfz/Tag	
	8.200 zu Fuß Gehende/Tag	

Kosten und Finanzierung

3,8 Mio. Euro (Scharnier) (70 % Förderprogramme (Aktive Kernbereiche, GVFG/FAG, Ab in die Mitte!), 30 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Beschleunigung des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Die Realisierung der Begegnungszone erforderte die Reorganisation der Verkehrsführung des gesamten Innenstadtringes. Die zweispurige Einbahnführung wurde aufgegeben, wodurch lange Umwege für den Kfz- und Radverkehr künftig entfallen. An allen Einmündungen sind Kreisverkehre mit Zebrastreifen angelegt worden. Zusätzlich konnten an weiteren Stellen des Stadtrings barrierefreie Querungshilfen realisiert werden. Für den Radverkehr sind bergauf Schutzstreifen angelegt. Auf einzelnen Straßenabschnitten des Innenstadtrings gilt nun Tempo 30 bzw. Tempo 20. Die Kfz-Belastung auf dem 1,7 km langen Ring hat sich auf den meisten Streckenabschnitten reduziert. Nur an wenigen Stellen ist die Belastung unverändert auf dem gleichen Niveau wie vor dem Umbau, eine Verdrängung aus dem sogenannten Scharnier fand daher nicht statt. Die Unfallzahlen haben sich mehr als halbiert.



Die Brunnenstraße wurde zur attraktiven Verbindung zwischen Altstadt und Kurbereich umgestaltet



Herausforderungen

- ▶ Die rechtliche Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs war aus fördertechnischen Gründen nicht möglich, da die Maßnahme aus Mitteln zum Umbau von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gefördert worden ist.
- ▶ Der Bereich der Begegnungszone wurde deswegen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen.



Quelle: Stadt Schwäbisch Hall

Der Froschgraben verbindet die Altstadt von Schwäbisch Hall mit dem neugestalteten Kocherufer.

Froschgraben und Kocherufer, Schwäbisch Hall

Der Froschgraben liegt zwischen der Unter- und Oberstadt von Schwäbisch Hall und wurde vor seiner Neugestaltung als Parkplatz genutzt. Ein markanter Höhenunterschied von 10 Meter isolierte die Fläche von der restlichen Innenstadt, der Parkplatz wies den Charakter eines stark vernachlässigten Hinterhofs auf. Mit der Umgestaltung wurde der Froschgraben zur Fußgängerzone, die für Radfahrende und den Lieferverkehr freigegeben ist. Der Zugang aus der Altstadt erfolgt über eine neu errichtete Freitreppe, die durch einen Aufzug ergänzt wird. Das ermöglicht Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, Radfahrende oder Personen mit Kinderwagen. Am Beginn des Straßenzugs wurden Kfz-Stellplätze für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. Fahrradabstellplätze, Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten für Kinder konnten ebenfalls realisiert werden.

Ehemaliger Hinterhof-Parkplatz wird zum Tor zwischen Innenstadt und Fluss

Neben der Schaffung einer größeren Aufenthaltsqualität gelang es mit dem Projekt auch, die Altstadt mit einem Stadterweiterungsgebiet sowie dem naheliegenden Flussufer zu vernetzen. Vorhandene Altstadtgassen wurden in das neue multifunktionale Quartier hinein verlängert. Auf dem ehemaligen Parkplatz wurden neue Gebäude errichtet, umliegende Gebäude wurden für neue Nutzungen umgebaut. Die entstandenen Bildungseinrichtungen, Läden, Dienstleister und Wohnungen sind durch den Fuß- und Radverkehr an die Innenstadt angebunden. Der Verlust der öffentlichen Parkplätze wurde durch den Bau einer öffentlichen Tiefgarage unter dem Quartier kompensiert.

Froschgraben und Kocherufer, Schwäbisch Hall (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	40.000
Gebietstyp	Innenstadt
Straßentyp	Nebenstraße, tlw. Fußgängerzone
Baulastträger	Stadt Schwäbisch-Hall
Länge (ca., m)	270
Fertigstellung	2011

Verkehrsstärke (Salinenstraße)

Vorher:	7.700 Kfz/Tag
Nachher:	4.000 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

Froschgraben und Salinenstraße: 4,3 Mio. Euro
(70 % Kommune, 15 % Bund, 15 % Land)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Lieferzone
- ▶ Stärkere Separation der Verkehrsmittel



Das Flussufer wurde durch Pflasterabschnitte in der Salinenstraße besser an die gegenüberliegende Straßenseite angebunden. Dadurch wird die Querung der aufgrund des Busverkehrs weiterhin 6 Metern breiten Fahrbahn erleichtert. Damit einhergehend ging auch die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in der mit Tempo 30 beschilderten Salinenstraße zurück. Am großzügiger gestalteten Uferweg führt eine Treppenanlage direkt zum Wasser. Zudem wurde eine Holzterrasse mit Sitzstufen errichtet.

Das Projekt zeichnet sich durch einen hohen Grad an Barrierefreiheit aus.

Infobox: Premium Gehrouten

Das Gehen wird häufig als Verkehrsart unterschätzt, dabei werden bis zu einem Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommt, dass jeder Weg zu Fuß beginnt und endet. Komfort und Sicherheit für den Fußverkehr müssen deswegen auf allen Straßen stimmen. Premium-Gehrouten sind besonders bequem zu benutzen, vernetzen attraktive Orte und machen das Gehen so zur ersten Wahl.

Aachen: Auf grünen Routen durch die Stadt

Die Stadt Aachen hat im Rahmen des Innenstadtkonzepts 10 Vorschläge für Premium-Gehwege entwickelt. Diese werden bis zum Jahr 2022 mit Mitteln der Städtebauförderung ausgebaut, um aus der Innenstadt auf attraktiven, barrierefreien und sicheren Wegen ins Stadtgrün zu führen. Dafür sollen u. a. Querungsmöglichkeiten geschaffen und das Gehwegparken von Autos verhindert werden. Wasser, Pflanzen und Beleuchtung sind wichtige Elemente dieser Routen. Der Nebeneffekt: Mit den Routen werden zugleich attraktive Räume in den Stadtteilen geschaffen, die zum Flanieren, Einkaufen und Verweilen einladen.

Wegweisung zeigt das Naheliegende

In vielen Fällen ist das Gehen schneller als die Benutzung von Verkehrsmitteln. Beschilderungen und Leitsysteme können attraktive Routen sowie Ziele der Umgebung hervorheben. London ist mit dem Konzept der „lesbaren Stadt“ Pionier auf diesem Gebiet. Andere Städte, wie Wien oder Aachen, zeigen auf übersichtlich gestalteten Stelen, wo sich im Umkreis Bushaltestellen und Bahnhöfe, WC-Anlagen oder Carsharing-Stellplätze befinden.



Quelle: Mobilitätsagentur Wien, Stephan Doleschal

Fußgängerleitsystem in Wien

Häufig sind die Karten aus der Blickrichtung der Nutzerinnen und Nutzer orientiert und bieten auch Minutenangaben als Orientierung. Wird eine Gehgeschwindigkeit von 1 Meter pro Sekunde zugrunde gelegt, so erreichen ca. 85 Prozent aller Fußgängerinnen und Fußgänger das Ziel innerhalb der angegebenen Zeit.



Zum Weiterlesen

Premiumrouten Aachen

www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/innenstadt/premiumwege/index.html

Flaniererrouten und Leitsystem der Stadt Wien

www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/leitsystem

Lesbare Stadt London (in Englisch)

appliedwayfinding.com/projects/legible-london

Umfeld von Schulen und Kultureinrichtungen

Besondere Orte sicher und attraktiv gestalten

Straßen und Plätze rund um öffentliche Einrichtungen erfüllen vielfältige Funktionen. Kultureinrichtungen wie Museen oder Kirchen benötigen ein Umfeld, das ihre besondere Bedeutung hervorhebt, mitunter aber auch für Veranstaltungen wie Märkte oder Feste genutzt werden kann. Bei Schulen oder Kindertagesstätten ist der Nutzungsdruck häufig zu bestimmten Spitzenzeiten am größten – beispielsweise vor dem Unterricht oder in den Pausen. In vielen Städten und Gemeinden ist das „Elterntaxi“ geradezu Synonym für das Chaos vor Bildungseinrichtungen geworden. Überfrachtete öffentliche Räume müssen hier aus Sicht der Verkehrssicherheit und Lebensqualität wieder neu geordnet werden. Gelingt dies, entsteht ein Mehrwert für das gesamte Quartier.

Hospitalviertel, Stuttgart

Das Stuttgarter Hospitalviertel ist ein typisches Stadterweiterungsgebiet, das an die Innenstadt anschließt. Neben Geschäfts- und Wohngebäuden beherbergt es eine Vielzahl von kulturellen Einrichtungen wie das Evangelische Bildungszentrum oder die Stuttgarter Synagoge. Allein durch das im Viertel ansässige Mäd-

chen-Gymnasium mit mehr als 1.000 Schülerinnen herrscht ein hohes Fußverkehrsaufkommen. Im nahen Umfeld liegt zudem das Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle.

Ein neuer Platz im Zentrum des Quartiers entsteht

Von der Innenstadt ist das Hospitalviertel durch die bis zu 6-spurige Theodor-Heuss-Straße getrennt. Innerhalb des Quartiers waren die Einbahnstraßen durch schmale Gehwege und durchgängige Reihen von Parkplätzen geprägt. Mit der Umgestaltung wurden eine höhere Aufenthaltsqualität und ein städtebaulicher Impuls zur Erneuerung des Quartiers angestrebt.

Zwei Straßenabschnitte wurden als Fußgängerzone mit einheitlicher Pflasterung ausgestaltet, um eine Platzfläche zu schaffen. Rad- und Lieferverkehr sind weiterhin möglich. Der Baumbestand konnte erhalten werden und wurde mit kreisrunden Umfassungen aus Metall betont. Drei weitere Straßenräume wurden rund um den heutigen Hospitalplatz mit breiteren Gehwegen und Baumpflanzungen aufgewertet. Insgesamt lässt die ruhige Gestaltung den Straßenraum großzügiger erscheinen, als er tatsächlich ist.



Durch den Umbau erhielt das Viertel um die Hospitalkirche ein neues Erscheinungsbild.

Für Seh- und Körperbehinderte wurden getrennte Querungsmöglichkeiten eingerichtet. Leitsysteme führen Menschen mit Seheinschränkung zu Querungsstellen mit taktilen Kanten, wohingegen Menschen mit Rollator oder Rollstuhl an anderer Stelle Nullabsenkungen mit Aufmerksamkeitsfeldern vorfinden. Die oftmals gegensätzlichen Anforderungen beider Gruppen konnte in einem intensiven Beteiligungsprozess herausgearbeitet und anschließend umgesetzt werden.

Flächen für das Aufbauen von Marktständen oder Außen-gastronomie sind definiert. Das Falschparken von Kfz wird durch das geschickte Anordnen von Fahrradbügeln, Sitzwürfeln, Pollern und Mülleimern unterbunden.

**Der Pfarrer als Schnittstelle:
Gelebte Beteiligungskultur**

Eine wesentliche Rolle kam im Laufe des Beteiligungsprozesses lokalen Akteuren wie dem Verein Forum Hospitalviertel und dessen Vorstand, dem Pfarrer der Hospitalkirche, zu. Auch durch engagierte Arbeit der

Behindertenverbände konnte das Projekt stark verändert und verbessert werden. Die Bürgerstiftung Stuttgart fördert die Beteiligungsstrukturen im Quartier.

Durch die Kombination aus hochwertiger Straßenge-staltung und der Städtebau-Fördermittel für private Vorhaben konnte ein Erneuerungsprozess im Quartier initiiert werden. Nach vielen Jahrzehnten entstehen im Quartier wieder verstärkt Wohnungen, bestehende Gebäude wurden renoviert. Ein wesentlicher Impuls stellt zudem der Neubau des evangelischen Bildungs-zentrums dar.



Neuer Wert für den öffentlichen Raum

- ▶ Im ursprünglichen Entwurf waren noch Flächen für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung und um größere gestalterische Spielräume zu schaffen, wurde das Projekt im Rahmen des Beteiligungsprozesses zu einer autofreien Platzfläche weiterentwickelt.
- ▶ Durch das Projekt entfielen rund 65 Parkplätze im öffentlichen Raum. Eine Untersuchung ergab im Vorfeld, dass die meisten Anwohnerinnen und Anwohner auf privatem Grund über einen Stellplatz verfügen. Für Parken im öffentlichen Straßenraum wird aufgrund der besonderen Zentralität des Quartiers eine eigene Jahresgebühr von bis zu 400 Euro erhoben.
- ▶ Die Neugestaltung führte zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Die Flächen für Schankgärten haben sich seither mehr als verdoppelt. Ein eigener Rahmenplan regelt die maximale Ausdehnung der Außen-gastronomie.
- ▶ Das Projekt wurde mit dem Preis für Beispielhaftes Bauen der Architektenkammer Baden-Württemberg ausgezeichnet.



Quelle: Baldauf Architekten

Die Übergänge zwischen dem Platz und den Seitenstraßen wurden teilweise als Fußgängerzone ausgestaltet.

Hospitalviertel, Stuttgart (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	610.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Anliegerstraße
Baulastträger	Landeshauptstadt Stuttgart
Fläche (ca., m²)	6.000
Fertigstellung	2015

Kosten und Finanzierung

3 Mio. Euro (86 % Kommune, 7 % Bund, 7 % Land)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Lieferzone
- ▶ Stärkere Separation der Verkehrsmittel

Infobox: Bürgerschaftliches Engagement in der Straßengestaltung



Quelle: Lab van Troje

Viele Nachahmerinnen und Nachahmer findet mittlerweile die sogenannte „Leefstraat“ in Gent

Stuttgart: Upcycling-Aktion im Quartier

Die Stadt selber gestalten – das hat eine erfolgreiche Aktion zum Mitmachen im Stuttgarter Hospitalviertel ermöglicht. Für die blauen „Wanderstühle“ wurden bereits drei Mal in der ganzen Stadt ausgemusterte Stühle gesammelt, gemeinsam vor Ort geschliffen und im einheitlichen Blau gestrichen. Pro Sammel-Aufruf kommen bis zu 50 unterschiedliche Stühle innerhalb nur einer Stunde zusammen. Die Stühle werden dann im Viertel ausgesetzt. Anlieger überwachen die Funktionstüchtigkeit, den Standort und die Anzahl der Stühle – und ermöglichen ihre Winterlagerung.

Unterstützung kommt von der Hochschule für Technik Stuttgart und dem Sozialunternehmen Neue Arbeit, die Material, Schutzanzüge, Pinsel und Farbe bereitstellen. Spenden tragen die Kosten von rund 200 Euro pro beschichtetem Stuhl.

Gent: Neue Wege der Ko-Kreation

Bereits seit 2012 setzt in der belgischen Stadt Gent der Verein „Lab van Troje“ auf eine kooperative Umgestaltung von Wohnstraßen zu sogenannten „Lebensstraßen“. Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Einrichtungen wie Schulen oder Jugendclubs können Vorschläge machen, wie eine ganz normale Anliegerstraße ohne Autos anders genutzt werden könnte. Mobilität, öffentlicher Raum und nachbarschaftliche Beziehungen werden gemeinsam betrachtet. Unter-

stützung kommt von der Stadtverwaltung, die Gent als besonders kinderfreundlich positionieren möchte. Über 100 Mal wurden die Visionen der beteiligten Gruppen bereits für die Dauer einiger Wochen umgesetzt.



Zum Weiterlesen

Aktion Wanderstühle

<https://wanderstuhl.wordpress.com>

Leitfaden Rückeroberung der Straße

www.vcd.org/strasse-zurueckerobern

Leefstraat Gent

www.leefstraat.be



Quelle: Gabi Stein

Wanderstühle in Stuttgart

Krieterstraße, Hamburg

Das Projekt wurde im Zuge der Internationalen Bauausstellung 2013 zur Stärkung der Bildungseinrichtungen und indirekt des Stadtteils Wilhelmsburg realisiert. Der ausgelobte Wettbewerb umfasste zwei Schulbauten, die exemplarisch die Zukunft der Schule verdeutlichen sollten. Der Wettbewerbsgewinner schlug darüber hinaus vor, die dazwischenliegende Krieterstraße zwar weiterhin für den Verkehr zu nutzen, aber unter der Überschrift „Tor zur Welt“ als Platz mit Schulhofcharakter, Tempo 30 und Parkverbot auszugestalten.

Vor allem Vertreter des Schulamtes und der Straßenverkehrsbehörde äußerten angesichts des Kfz- und Busverkehrs Bedenken in Bezug auf die Sicherheit der Schulwege. Der Planungsprozess fand daher unter intensiver Beteiligung der Schülerinnen und Schüler sowie der Wettbewerbsjury statt. Zudem wurde das Planungsteam durch verkehrspsychologische Beratung bei der Frage unterstützt, wie das Verhalten der Kfz-Lenkerinnen und Kfz-Lenker, Kinder und Jugendlichen in der Wahl und Gestaltung der baulichen Elemente berücksichtigt werden kann.

Optische Unterordnung des Verkehrs

Eine durchgehende Pflasterung der Fahrbahn, der Nebenflächen und der Schulhofflächen schafft eine verbindende Funktion. Blaue Streifen, die auf den Betonstein aufgetragen wurden, erstrecken sich auch über die öffentlichen Verkehrsflächen und werden durch Gestaltungselemente in Form einer Welle ergänzt. Diese sollen das unerwünschte Parken unterbinden, um Sichtbeziehungen freizuhalten.

Die 6,50 Meter breite Fahrbahn verläuft geradlinig und wurde mit Mitteln der „weichen Separation“ vom Platz getrennt. Dafür wurden eine 3 Zentimeter hohe Bordkante sowie unterschiedliche Materialtöne gewählt. Eine Pflasterrinne verengt die Fahrbahn optisch. Der maßgebende Begegnungsfall Bus/Bus ist weiterhin möglich.

Ein Knoten wurde zum Minikreisverkehr umgebaut. Rampen und Fahrbahnverengungen verdeutlichen die Einfahrt in den Bereich. Das verwendete Großsteinpflaster gibt beim Überfahren ein akustisches Signal.



Quelle: Büro Bruun&Möllers

Prägend für die neue Gestaltung der Krieterstraße sind die blauen Wellen

Die Wirkungen sind positiv, zumal bis dato keine Unfälle passiert sind. Durch in erster Linie gestalterische Mittel gelang es, eine deutliche Geschwindigkeitsabnahme im Kfz-Verkehr in den Spitzenstunden zu erreichen. Den querenden Fußgängerinnen und Fußgängern wird öfter der Vorrang gewährt. Gleichzeitig ist keine Verkehrsverlagerung zu beobachten.



Kommunikation mit Eltern, Schülerinnen und Schülern von zentraler Bedeutung

- ▶ Viele Schulen verzeichnen ein hohes Verkehrsaufkommen in Folge des sogenannten „Elterntaxis“. Durch den Umbau wurde das allgemeine Verkehrsgeschehen übersichtlicher. So erleichtert der neu errichtete Minikreisverkehr das Wenden, wodurch die Rangiervorgänge deutlich abnahmen.
- ▶ Problematisch sind weiterhin „wartende Eltern“, die mit ihren Fahrzeugen am Fahrbahnrand stehen und den fließenden Verkehr behindern.
- ▶ Die Umgestaltung wurde intensiv in den Unterricht miteinbezogen, um Gestaltungsprinzipien und Verhalten im Verkehr mit den Schülerinnen und Schülern zu thematisieren.



Quelle: Büro Bruun&Möllers

Gestalterisch sind die Schulhöfe über die Krieterstraße hinweg miteinander verbunden



Quelle: Patrick Ostrop

Der frühere Zustand des heutigen „Tor zur Welt“.

Krieterstraße, Hamburg

Hintergrund

Einwohner	1.790.000
Gebietstyp	Großwohnsiedlung
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Freie und Hansestadt Hamburg
Länge (ca., m)	80
Fläche (ca., m²)	5.000
Fertigstellung	2013

Verkehrsstärke

3.500 Kfz/Tag
keine Veränderung durch das Projekt

Kosten und Finanzierung

1,1 Mio. Euro (Stadt Hamburg)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Bauhausstraße, Dessau-Roßlau

Das international bekannte Bauhausgebäude in Dessau ist Teil der Weltkulturerbe-Liste der UNESCO. Gemeinsam mit der Hochschule Anhalt ist es das Ziel vieler Besucherinnen und Besucher, die zu einem großen Teil zu Fuß und mit dem Fahrrad aus Richtung des Hauptbahnhofs kommen. Der unbefriedigende Zustand der Verkehrs- und Freiflächen stand im deutlichen Widerspruch zum Erscheinungsbild der Gebäude sowie zur gewünschten Entwicklung des Gebiets.

Gestaltung verbindet: Ein zusammenhängender Campus entsteht

Die neue Gestaltung der Platz- und Straßenräume zwischen Hauptbahnhof und Bauhausplatz ist bewusst zurückhaltend. Dafür wurde die Verkehrsorganisation des Quartiers grundlegend verändert. Der mit Natursteinkleinpflaster befestigte Seminarplatz ist seither frei vom Kfz-Verkehr.

Die Bauhausstraße verfügt über eine asphaltierte Fahrbahn und beidseitige, niveaugleiche Gehwege. Die Durchfahrt in der Bauhausstraße ist für den Kfz-Verkehr unterbrochen. Stellplätze sind auf die privaten Grundstücke sowie die P&R-Anlage am Hauptbahnhof begrenzt. Für die Straßenbeleuchtung wurde ein einheitliches System in Stelenform verwendet.



Quelle: Stadt Dessau-Roßlau, Tiefbauamt

Die Bauhausstraße verknüpft den Bahnhof Dessau mit dem Weltkulturerbe Bauhaus.



Quelle: Hochschule Anhalt, Campus Dessau

Im Zuge der Internationalen Bauausstellung (IBA 2010) wurde das Umfeld von Bauhaus und Hochschule Anhalt gestalterisch aufgewertet.



Viel Vermittlungsarbeit für die Umsetzung eines durchgängigen Gestaltungsgedankens

- ▶ Die Aufgabenstellung der Ausschreibung wurde in einem Arbeitskreis entwickelt, in dem Vertreter der Anlieger, der UNESCO, des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie sowie der Stadt vertreten waren.
- ▶ Kontrovers diskutiert wurde die Freiflächengestaltung, die mehrere Baumrodungen vorsah. Als Kompensation erhielten u.a. der Bauhausplatz und die Schwabestraße neue Baumreihen.
- ▶ Auch bezüglich der Veränderung der Verkehrsorganisation war viel Überzeugungsarbeit bei den Anliegern erforderlich.

Bauhausstraße, Dessau-Roßlau (Sachsen-Anhalt)

Hintergrund

Einwohner	85.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Anliegerstraße
Baulastträger	Stadt Dessau-Roßlau
Länge (ca., m)	350
Fertigstellung	2009

Verkehrsstärke

Vorher:	1.000 Kfz/Tag
Nachher:	300 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

2,7 Mio. Euro (80 % EU-Strukturförderung sowie Bund und Land (Stadtumbau Ost), 20 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Corneliusstraße, Krefeld

Die Corneliusstraße in Krefeld wurde bereits vor über 30 Jahren durch die Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr und die Schaffung von Sitz- und Spielmöglichkeiten verkehrsberuhigt. Die Straße ist über das Quartier hinaus stadtweit bekannt und Ort zahlreicher Feste. Neben einer erforderlich gewordenen baulichen Erneuerung wurde auch die Notwendigkeit deutlich, Nutzungskonflikte zwischen den ruhebedürftigen Anwohnern sowie den im Quartier ansässigen Kinder- und Jugendeinrichtungen zu entschärfen. Die angrenzende Josefschule wollte einen Teil der öffentlichen Fläche temporär in den Pausen nutzen. Insbesondere ein Bolzplatz auf der platzähnlich ausgebauten Straße stand in der Kritik der Anwohner.

Den Planungsaufakt bildeten zwei Bürgerwerkstätten. Ziel war es, einen lebendigen, nutzungsoffenen und qualitätvollen Stadtraum zu schaffen. Die bestehenden Nutzungskonflikte sollten durch Rückbau und gezielte Verortung neuer Angebote gelöst werden.



Die Fahrradständer und Abfallcontainer sind im Übergang zwischen dem Straßenraum und den Spielbereichen angelegt.

Erneuerung eines in die Jahre gekommenen Freiraums

Die umgesetzte Lösung beinhaltet die Neugestaltung der Corneliusstraße und des angrenzenden Schulhofes der Josefschule. Dadurch wurde der ca. 1.500 m² große Schulhof für alle Kinder des Quartiers außerhalb der Schulzeiten nutzbar. Umgekehrt nutzen die Schülerinnen und Schüler während der Pausenzeiten auch die Corneliusstraße als erweiterten Schulhof. Die Schule erfüllt so die baurechtliche Verpflichtung, für alle Kinder eine ausreichende Aufenthaltsfläche bereitzustellen.

Aus Kostengründen wurden nur der innere Spiel- und Aufenthaltsbereich umgestaltet. Der Radverkehr wurde auf einer Straßenseite mit einer Mindestbreite von 4,50 Metern gebündelt. Die vorhandenen Fußwege wurden in ihrer Breite und Oberfläche nicht verändert. Die Spielbereiche sind mit Pflasterstreifen in unterschiedlichen Farben markiert. Zahlreiche neue Spielgeräte wurden in die Platzgestaltung aufgenommen.

Bei der Umgestaltung wurden zusätzliche Flächen für Spiel und Aufenthalt gewonnen. So wurden beispielsweise Wertstoffcontainer unter die Erde verlagert und acht Kfz-Stellplätze aufgegeben. Umgekehrt konnten 19 neue Fahrradstellplätze errichtet werden. Diese unterbinden als eine Art Poller die Einfahrt von Kfz-Verkehr in die Corneliusstraße.



Rechtliche Vorgaben für Spiel und Sport in dicht bebauten Gebieten

- ▶ Der bislang in der Corneliusstraße vorhandene Streetballplatz war nach aktuellem Planrecht nicht mehr genehmigungsfähig. Ein innenstadtnaher Alternativstandort wurde gefunden.

Corneliusstraße, Krefeld (Nordrhein-Westfalen)

Hintergrund

Einwohner	230.000
Gebietstyp	Mischgebiet
Straßentyp	Anliegerstraße
Baulastträger	Stadt Krefeld
Länge (ca., m)	100
Fläche (ca., m²)	2.500
Fertigstellung	2012

Kosten und Finanzierung

0,3 Mio. Euro (80 % Bund und Land (Stadtumbau West), 20 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen mit 1,50 Meter Breite oder mehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Stärkere Separation der Verkehrsmittel



Quelle: Stadt Krefeld

Mit der Umgestaltung der Corneliusstraße konnten die Spiel- und Aufenthaltsbereiche neu geordnet werden.

Infobox: Kostengünstige Maßnahmen

Der Umbau von Straßen und Plätzen bindet von finanziellen Mitteln bis hin zum erforderlichen Personal zahlreiche Ressourcen. Rasch umzusetzende und kostengünstige Maßnahmen können daher helfen, mehr Projekte in kürzerer Zeit umzusetzen. Farbe, Pflanzkübel, selbst gebaute Möbel – die Mittel sind vielfältig. Wichtig ist, auf diesem Wege Problembereiche schneller zu entschärfen und die verkehrspolitische Zielsetzung einer Kommune besser in der Bevölkerung sichtbar zu machen.

Freiburg: Nachbesserung im Bestand

Verkehrsberuhigte Bereiche helfen, die Umfeldqualität in Wohnquartieren zu verbessern. In Freiburg bestehen 179 Beispiele. Davon wurden 14 Straßen nach einem – auch auf andere Kommunen übertragbaren – Konzept mit einfachen Mitteln erst nachträglich zu verkehrsberuhigten Bereichen umgestaltet. Elemente wie Querstreifen und Poller, farbige Bodenpiktogramme, Einengungen, versetzte Parkplätze und gesonderte Spielbereiche verdeutlichen den besonderen Charakter. Gleichzeitig bleiben die Bordsteine bestehen, wodurch erheblich Kosten gespart werden. Anwohner haben die Möglichkeit, in einem einfachen Verfahren

Vorschläge für die Umwandlung weiterer Straßen in sogenannte „Spielstraßen“ zu beantragen.



Zum Weiterlesen

Spielstraßenkonzept in Freiburg

www.freiburg.de/pb/,Lde/231709.html

Der „Lighter, Quicker, Cheaper“-Ansatz aus den USA (in Englisch)

www.pps.org/reference/lighter-quicker-cheaper



Quelle: Stadt Freiburg/Breisgau

Einfache Elemente für die Umgestaltung von Wohnstraßen zu Spielstraßen

Kleinstädte und Gemeinden im ländlichen Raum

Impulse für lebenswerte Ortskerne

Auch in kleineren Städten und Gemeinden kann ein hohes Verkehrsaufkommen die Lebensqualität schmälern. Viele Ortsdurchfahrten sind etwa von Durchgangsverkehr geprägt. Oft haben hier Kommunen keinen direkten Einfluss, da Bundes- und Landesstraßen von den Ländern verwaltet werden. Da die Alltagsmobilität in Kleinstädten und im ländlichen Raum immer mehr vom eigenen Pkw abhängt, wird der Problemdruck vor Ort noch verstärkt. Neben der Wiederbelebung des Ortskerns geht es daher um die Bewahrung lokaler Identität und Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität vor Ort.

Ortsdurchfahrt, Rudersberg

Bürgerentscheid bewirkt Verkehrsberuhigung

Das Zentrum von Rudersberg wird von zwei, stark belasteten Landesstraßen durchzogen. Nach einem negativen Bürgerentscheid wurde 2007 die von der Landesregierung beabsichtigte Ortsumfahrung gestoppt. Die Gemeinde entwickelte für den zentralen Abschnitt einen eigenen Vorschlag nach dem Prinzip „Shared Space“.

Der Um- und Rückbau der Landesstraßen sollte den Ortskern trotz der damaligen Verkehrsmenge von 11.400 Kfz/Tag wiederbeleben. Durch Erhöhung des „Verkehrswiderstands“ wurde beabsichtigt, einen Teil des Lkw-Verkehrs auf Bundesstraßen zu verlagern. Diese ungewöhnliche Lösung wurde intensiv mit dem Landesverkehrsministerium sowie dem Regierungspräsidium abgestimmt.

Mehr Miteinander auf 650 Metern Landesstraße

Mit dem Umbau wurde die Fahrbahn auf 6,50 Meter verschmälert. Das ermöglichte Randbereiche mit teilweise bis zu 6 Meter Breite. Der Straßenraum und angrenzende private Flächen sind einheitlich mit hellem Betonpflaster befestigt. Die Bordhöhe von 3 cm ermöglicht es, die Kante zur Fahrbahn zu ertasten, ohne eine Barriere für andere Nutzerinnen und Nutzer darzustellen. Zusätzlich wurden ein gepflasterter Fußgängerüberweg sowie eine Bedarfssignalanlage angelegt. Diese sind, ebenso wie die Bushaltestelle, in das taktile Leitsystem eingebunden. Es gilt Tempo 30.



Quelle: Planungsbüro Richter-Richard

Die Gestaltung kombiniert eine niveaugleiche Ausführung der Oberflächen mit Tempo 30.



Wirkungen

- ▶ Tempo 30 wird akzeptiert. 50 % aller Pkws fahren zwischen 31–34 km/h.
- ▶ Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist um 15 % zurückgegangen. Der Lkw-Anteil fiel von 9,6 auf 7,2 %.
- ▶ Durch Tempo 30, eine reduzierte Kfz-Menge und den geringeren Lkw-Anteil ergibt sich eine Lärminderung von ca. 4dB.
- ▶ Das Unfallaufkommen sank nach der Einführung von Tempo 30. Seit dem Umbau sind keine schweren Unfälle bekannt.
- ▶ Seit dem Umbau der Straße wurden wieder vermehrt Investitionen in Erhaltung und Neubau von Gebäuden getätigt. Auch Läden und Gastronomiebetriebe, teils mit Schankgärten, kehren in die Ortsdurchfahrt zurück.
- ▶ Durch die Umgestaltung konnten entlang der Ortsdurchfahrt neue Ankerpunkte für das Dorfleben, wie etwa ein kleiner öffentlicher Garten und ein Bücherschrank, geschaffen werden.



Den Planerinnen und Planern über die Schulter geschaut

- ▶ Eine einwöchige offene Werkstatt ermöglichte es den Bürgerinnen und Bürgern, zu Beginn der Planungen verschiedene Varianten zu diskutieren und Hinweise zu geben.
- ▶ Mit den Anliegern wurden umfangreiche Gespräche geführt, um auch an die Straße angrenzende Privatflächen bis zu den Gebäuden einheitlich zu gestalten. Dadurch vergrößert sich die Ortsdurchfahrt optisch und wirkt gestalterisch homogener.
- ▶ Aufgrund des starken Bürgerwunsches blieb eine Fußgängerampel erhalten. In der ursprünglichen, stärker am Prinzip „Shared Space“ orientierten Planung, wäre diese entfallen.



Praxistipp

- ▶ Die Straßenleuchten wurden dicht an der Entwässerungsrinne errichtet. Das erweckt den Eindruck einer schmalen Straße. Insbesondere Lkw-Fahrer fahren laut Angaben der Gemeinde dadurch langsamer und vorsichtiger.



Quelle: Planungsbüro Richter-Richard

Vorher-Situation: Der Vergleich mit der heutigen Situation (Bild Seite 70) zeigt den deutlichen Gewinn an Lebensqualität im Ortskern.

Ortsdurchfahrt, Rudersberg (Baden-Württemberg)

Hintergrund

Einwohner	12.000
Gebietstyp	Ortszentrum
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Land Baden-Württemberg
Länge (ca., m)	650
Fläche (ca., m²)	9.000
Fertigstellung	2015

Verkehrsstärke

Vorher:	11.400 Kfz/Tag
Nachher:	7.700 Kfz/Tag

Kosten und Finanzierung

3,7 Mio. Euro inkl. Kanal- und Wasserleitungen
(84 % Kommune, 8,5 % Städtebauförderprogramm, 7,5 % Regierungspräsidium Stuttgart)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Infobox: Verkehrsversuche und Pilotvorhaben

Oft können sich die Bevölkerung oder Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger die Auswirkungen einer geplanten, aber noch nicht realisierten Maßnahme aufgrund fehlender Erfahrungswerte nicht vorstellen. Durch einen praxisnahen und kommunikativ gut begleiteten Probelauf kann untersucht werden, welche Folgen tatsächlich durch ein Projekt entstehen. Das kann Verständnis erzeugen und die Akzeptanz einer Planung erhöhen. Die Voraussetzungen für Verkehrsversuche sind in § 45 der StVO definiert, die Gestattung muss durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Potsdam: Test für mehr Luftqualität

In der Potsdamer Zeppelinstraße werden regelmäßig Grenzwerte für gesundheitsschädliche Luftschadstoffe überschritten. Mit einem Modellversuch wird seit Juli 2017 über einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten getestet, ob sich die Belastung durch eine Umverteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Radverkehrs bzw. des ÖPNV reduzieren lässt. Auch stadtauswärts gibt es durch den Verkehrsversuch für Radfahrende einen markierten und zwei Meter breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Stadteinwärts wird auf einer Länge von 2,1 Kilometern eine Busspur auf dem Gleisbereich der Straßenbahn markiert. Für Pkw verbleiben jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung sowie eine Abbiegespur. Parallel dazu werden die Taktung des Busverkehrs verdichtet und mehr Park&Ride-Plätze sowie Fahrradstellplätze errichtet. Das Evaluierungskonzept sieht die Erhebung und Auswertung folgender Daten vor:

- ▶ Schadstoffentwicklung
- ▶ Reisezeit (Kfz, ÖPNV, Rad)
- ▶ Verkehrsunfälle
- ▶ Verkehrsbelastung Zeppelinstraße (Kfz, ÖPNV, Fahrrad)
- ▶ Verkehrsbelastung im angrenzenden Verkehrsnetz

Im Februar 2018 sollen erste Ergebnisse vorgelegt werden.

München: Probelauf einer Fußgängerzone

In der Münchener Sendlinger Straße wurde die Verlängerung der Fußgängerzone in Richtung Sendlinger Tor über ein Jahr im Testbetrieb erprobt. Die von der Stadt beauftragte Evaluation des Verkehrsversuchs ergab, dass sich trotz einiger Einwände eine Mehrheit der Anwohnenden, Besucherinnen und Besucher sowie Geschäftsleute für die Fußgängerzone ausspricht. Das zuständige Planungsreferat hat daher dem Stadtrat empfohlen, den betroffenen Straßenabschnitt dauerhaft als Fußgängerzone umzugestalten. Der Planungsausschuss des Stadtrats folgte der Beschlussempfehlung fast einstimmig.



Quelle: Landeshauptstadt München

Noch vor einer möglichen baulichen Umgestaltung konnte die Bevölkerung die Verlängerung der Fußgängerzone im Probetrieb testen.

Frankfurter Straße, Bad Rothenfelde

Um die Belastungen für den Kurbetrieb und die Lebensqualität vor Ort zu reduzieren, arbeitet die Gemeinde Bad Rothenfelde seit vielen Jahren an der Umsetzung einer neuen Verkehrskonzeption. Bereits seit dem Jahr 2002 ist aus diesem Grund fast der gesamte Ort – auch unter Einbeziehung der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Jüngstes Beispiel der Bemühungen um eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs ist die Umgestaltung der Frankfurter Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20. Die Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße liegt in direkter Nähe zum Kurpark.

Das Falschparken von Kfz stellt die größte Herausforderung im laufenden Betrieb dar und führte regelmäßig zu Beschwerden. Abgesehen von gekennzeichneten Kurzzeit-Parkplätzen (30 Minuten mit Parkscheibe) gilt flächenhaftes Halteverbot. Einzelne Poller und zusätzliche Stadtmöblierung (z. B. Pflanzkübel) verhindern nun Falschparken. Bei der Anlage der Parkstände wurde darauf geachtet, die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr nicht zu behindern.

Weiche Trennung als Gestaltungsprinzip

Mit der neuen Straßengestaltung sollte vor allem die Querbarkeit für den Fußgängerverkehr erleichtert werden. Die Seitenräume wurden lediglich durch Muldenrinnen von der 6,0 Meter breiten Fahrbahn getrennt. Hellgraue, kontrastierend gepflasterte Querbänder verdeutlichen durchgehend die Möglichkeit zum Queren. An ausgewählten Stellen wurden zusätzlich taktil erfassbare „Überquerungsstellen“ eingerichtet.



Die Frankfurter Straße ist Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße in Bad Rothenfelde.



Eine einheitliche Materialwahl verknüpft das Umfeld der Therme nahtlos mit dem Straßenraum.

Erste Videobeobachtungen zeigen ein niedrigeres, durch die Gestaltung beeinflusstes Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger queren linienhaft mit Vorsicht, aber souverän. Anders als früher benutzen Radfahrende jetzt die Fahrbahn. Auch aus Sicht der Gastronomiebetriebe wirkt sich die neue Gestaltung positiv aus.



Weiterentwicklung des Projekts mit lokalen Besonderheiten

- ▶ Eine erste Entwurfsplanung, die noch auf einer deutlichen Separation von Fahrbahn und Seitenräumen beruhte, wurde unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger weiter in Richtung „Shared Space“ entwickelt.
- ▶ Mit einem eigenen Schild „Begegnungszone“ wird der besondere Charakter der Umgestaltung nochmals hervorgehoben.

Frankfurter Straße, Bad Rothenfelde (Niedersachsen)

Hintergrund

Einwohner	7.500
Gebietstyp	Ortszentrum
Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Baulastträger	Gemeinde Bad Rothenfelde
Länge (ca., m)	350
Fertigstellung	2016

Verkehrsstärke

Vorher: ca. 7.000 Kfz/Tag
ca. 350 Fahrräder/Tag
Nachher: bislang keine Messung

Kosten und Finanzierung

1 Mio. Euro (74 % Kommune, 25 % Nationale Klimaschutzinitiative des BMUB, 1 % Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Schaffung von Gehwegen mit 2,0 Meter Breite oder mehr
- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Kfz-Stellplätze
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

Ackerstraße, Lachendorf

Mit der betont fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Ackerstraße verfolgte die Gemeinde Lachendorf das Ziel, einen von Gewerbe, Verbrauchermärkten und landwirtschaftlichen Hofstellen geprägten Straßenzug gestalterisch wieder besser in das Ortsbild zu integrieren.

Die Straße wurde im Zuge des Projekts zur Dämpfung der Geschwindigkeit auf eine Breite von 5,5 Meter verschmälert. Die Flächen sind niveaugleich oder mit niedrigen Bordsteinkanten gepflastert. Für Sehbehinderte wurden taktil erfassbare Querungshilfen eingerichtet. Rund die Hälfte des Straßenraums entfällt auf den Fußverkehr, der Radverkehr nutzt die Fahrbahn. Für den Wochenmarkt wurde ein Marktplatz geschaffen. Eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr ist zu den Zeiten des Wochenmarkts nicht gegeben.



Mehr Verkehrsberuhigung erwünscht

- ▶ Zur Erhöhung der Sicherheit für den Fußgängerverkehr und zur weiteren Verkehrsberuhigung wurde im westlichen Abschnitt die Geschwindigkeit von ursprünglich Tempo 30 durch die Anordnung eines „Verkehrsberuhigten Bereichs“ auf Schrittgeschwindigkeit reduziert.

Ackerstraße, Lachendorf (Niedersachsen)

Hintergrund

Einwohner	13.000
Gebietstyp	Ortszentrum
Straßentyp	Nebenstraße
Baulastträger	Gemeinde Lachendorf
Länge (ca., m)	500
Fläche (ca., m²)	6.500
Fertigstellung	2012

Verkehrsstärke

Vorher:	3.300 Pkw/Tag	1.500 Fahrräder/Tag
Nachher:	bislang keine Messung	

Kosten und Finanzierung

1,2 Mio. Euro (58 % EU (EFRE), 25 % Anlieger, 17 % Kommune)

Eingesetzte Elemente

- ▶ Erleichterung der Querbarkeit durch Mittelstreifen und andere Hilfen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Vergrößerung von Aufenthaltsbereichen
- ▶ Reduktion der Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr
- ▶ Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit
- ▶ Stärkere Mischung der Verkehrsmittel

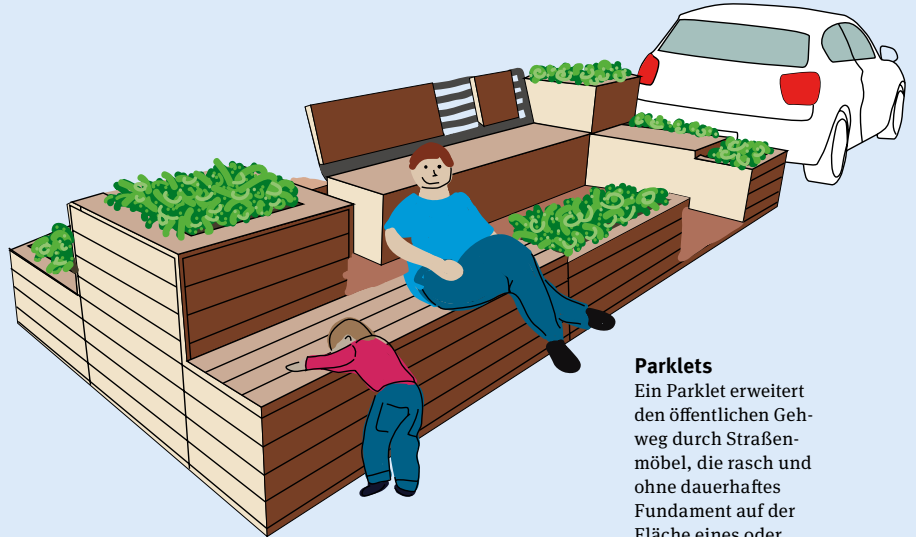


Die Zufahrten zu den Parkflächen der Einzelhändler wurden in die Straßengestaltung integriert.

Der Baukasten enthält eine Auswahl an innovativen, kostengünstigen und flexiblen Lösungen für unterschiedlichste Straßennutzungen. Sie erlauben einen neuen Blick auf Straßenräume und stärken dabei auch die umweltschonenden Formen der Mobilität.

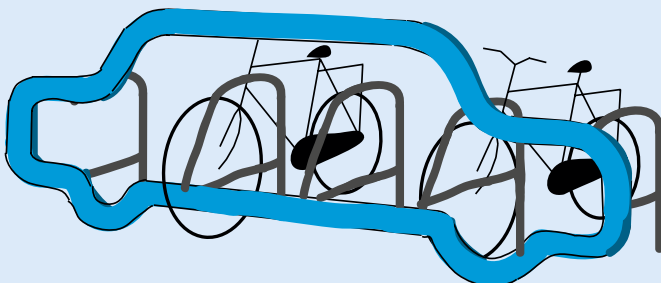
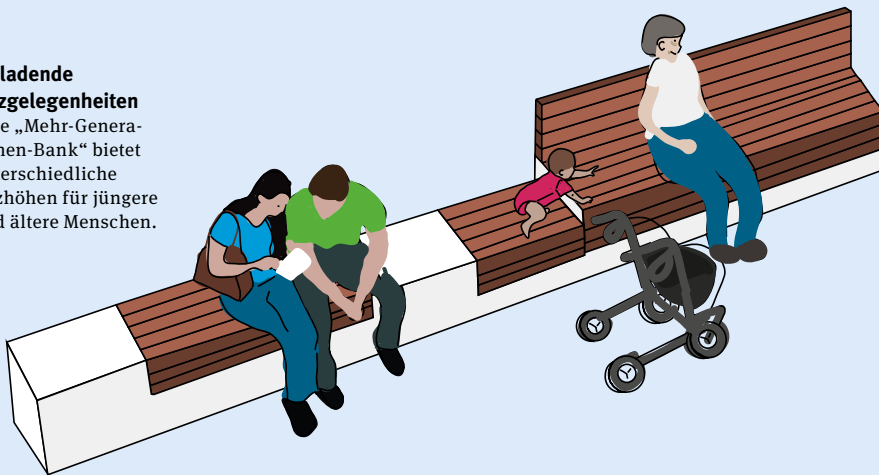
Bausteine für Straßenmöbel und Beleuchtung

Die Straßenmöblierung der Zukunft ist multifunktional und verknüpft verschiedene Nutzungsanforderungen. So wird der knappe Platz im Straßenraum für mehr Bevölkerungsgruppen nutzbar.

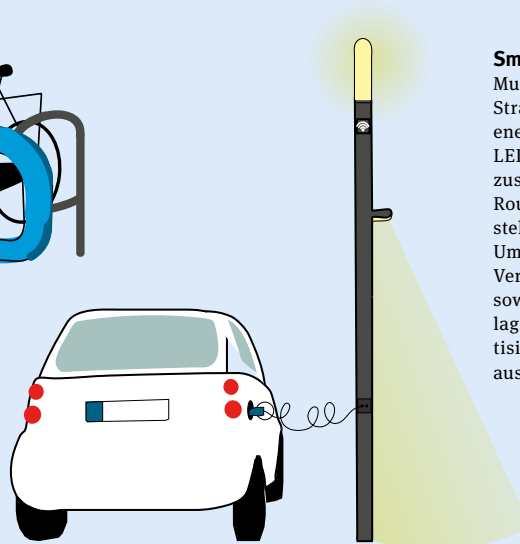


Parklets
Ein Parklet erweitert den öffentlichen Gehweg durch Straßenmöbel, die rasch und ohne dauerhaftes Fundament auf der Fläche eines oder mehrerer Stellplätze errichtet werden. Die Bevölkerung kann bei der Herstellung der Straßenmöbel mitwirken, um die Aufenthaltsqualität im Quartier zu verbessern (siehe auch Infobox: Quartiersfonds auf Seite 50 sowie Infobox: Bürgerschaftliches Engagement in der Straßengestaltung auf Seite 63).

Einladende Sitzgelegenheiten
Eine „Mehr-Generationen-Bank“ bietet unterschiedliche Sitzhöhen für jüngere und ältere Menschen.



Effizientes Parken
Auf einem Kfz-Stellplatz können mindestens 10 Fahrräder Platz finden (siehe auch Infobox: Fahrradparken auf Seite 39).



Smarte Laternen
Multifunktionale Straßenlampen in energiesparender LED-Technik können zusätzlich mit WLAN-Router, Stromtankstelle, Sensorik für Umweltdaten und Verkehrserfassung sowie mit Grundlagen für automatisiertes Fahren ausgestattet sein.

Bausteine für Spielen im Straßenraum

Alle Kinderwege sind Spielwege. In einigen Kommunen wird die freie und sichere Entfaltung im Straßenraum aktiv gefördert. Davon profitieren mitunter auch Erwachsene.

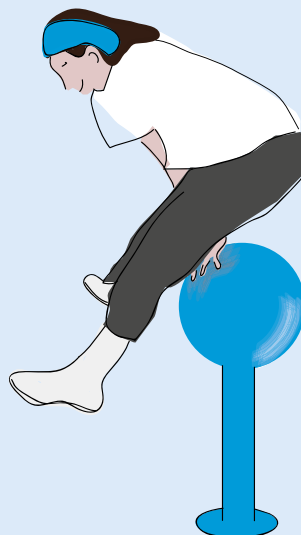
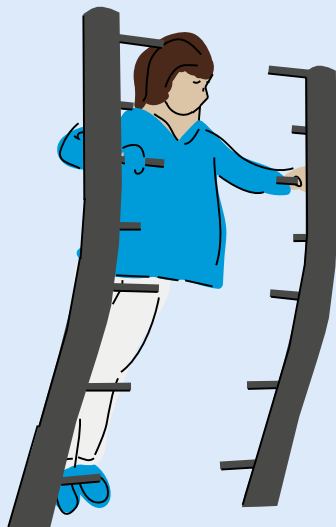


Spielmobil

Das öffentliche Spielmobil kann von Nachbarschaft zu Nachbarschaft ziehen, um dort Kinder und Jugendliche zum Spielen auf der Straße einzuladen. Es kann von einer Eltern- oder Nachbarschaftsinitiative betreut werden.

Fitness-Trail

Die alltägliche Bewegung beim Gehen und Radfahren kann in öffentlichen Fitness-Parcours noch weiter ergänzt werden.



Spielgerät

Langweilige Schulwege werden durch Spielgeräte im Straßenraum wieder interessant.

Temporäre Spielstraße

Immer mehr Kommunen schaffen in dicht bebauten Quartieren mit vorübergehenden Spielstraßen ein Ergänzungsangebot zu ausgelasteten Kinderspielplätzen.

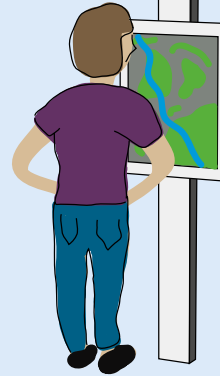
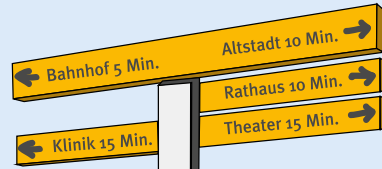


Bausteine für Mobil-Punkte

Die Haltestelle der Zukunft entwickelt sich zu einem Knoten, an dem neben öffentlichen Verkehrsmitteln auch weitere Mobilitätsangebote und Dienstleistungen zur Verfügung stehen.

Paketstation

Durch die Integration von (anbieter-offenen) Paketstationen an Mobil-Punkten können Pakete zu jeder Zeit abgegeben und erfolglose Zustellfahrten vermieden werden (siehe auch Infobox: Lieferzonen auf Seite 52).

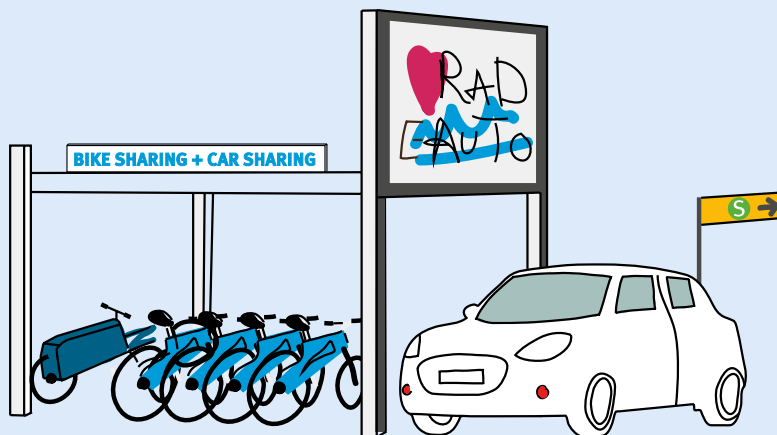
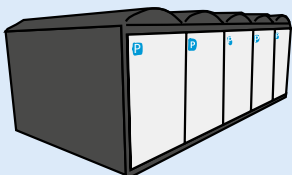
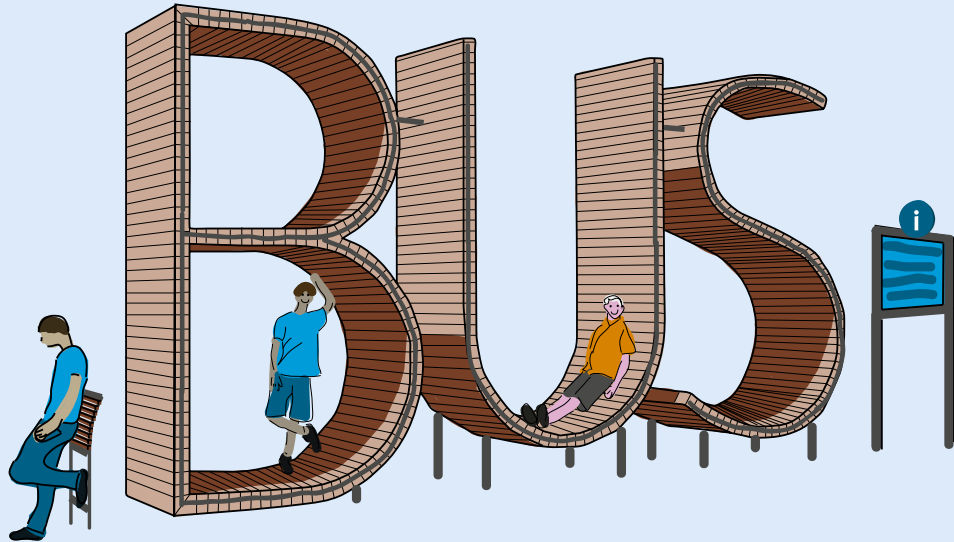


Fußgängerleitsystem

Mit Wegweisesystemen für Fußgängerinnen und Fußgänger rücken naheliegende Ziele stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung (siehe auch Infobox: Premium-Gehrouten auf Seite 60).

Haltestellen als Hingucker

Haltestellen können durch ihre Gestaltung das Warten auf öffentliche Verkehrsmittel kurzweiliger machen (siehe auch Kapitel: Zentrale Umsteigplätze für den öffentlichen Verkehr auf Seite 34).



Sharing-Angebote

Mobil-Punkte verknüpfen geteilte E-Autos, Fahrräder oder Cargo-Bikes und bieten hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen.

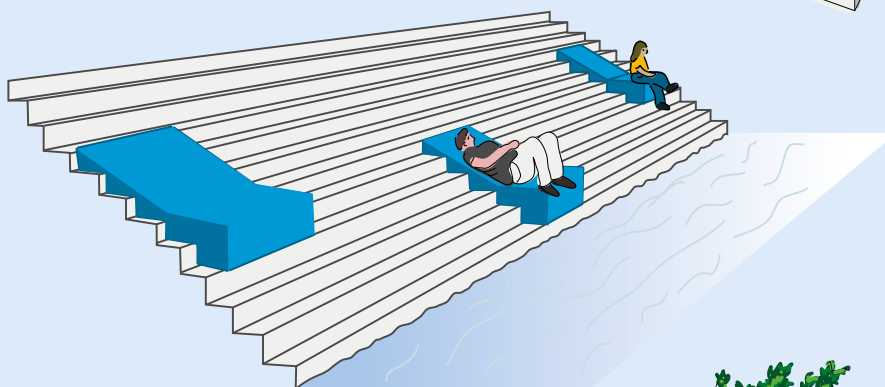
Bausteine für Straßengrün und urbanes Wasser

Der Erhalt von Bäumen geht vor Neupflanzungen. Arten und Standorte künftiger Stadtbäume müssen sorgfältig auf den Klimawandel abgestimmt werden. Wasserläufe erhalten für die Stadtqualität, aber auch bei der Klimaanpassung eine neue Bedeutung.



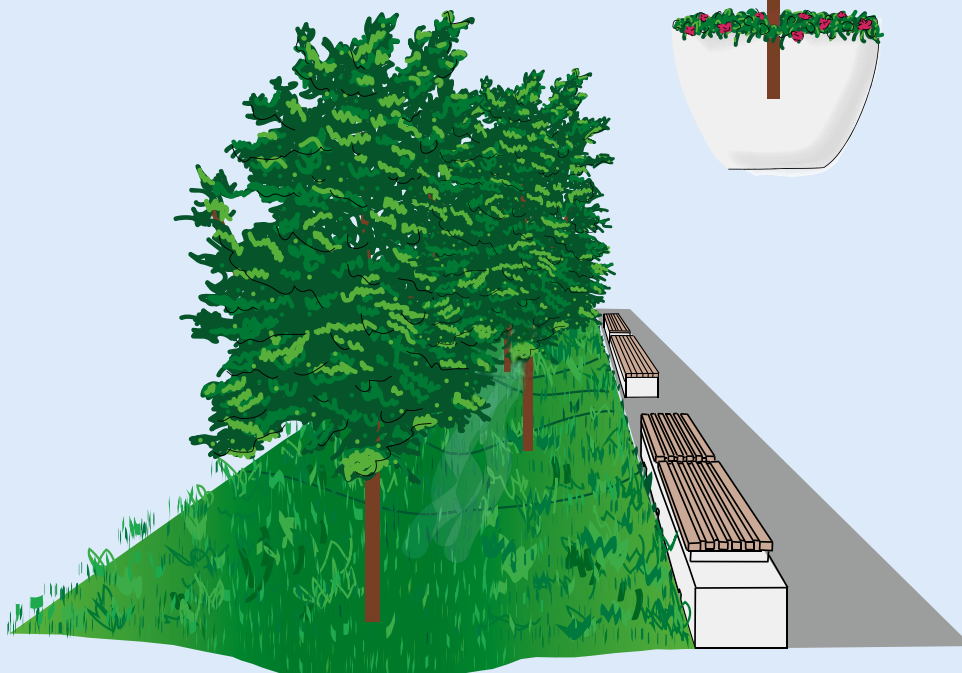
Flexibles Grün
Auch Hecken können nachträglich zur Begrünung eingesetzt werden.

Neue Stadträume
Immer häufiger werden urbane Wasserläufe wieder freigelegt (siehe auch das Beispiel Siegen auf Seite 44).



Mobile Gehölze
Das Beispiel Rudersberg (siehe auch Seite 70) zeigt, dass es für Straßengrün nie zu spät ist.

Entwässerungsmulden
In Zeiten des Klimawandels werden Flächen wichtiger, die bei Starkregen schnell Wasser aufnehmen können. Die Mulden bieten zudem Substrat und ausreichende Bewässerung für Straßenbäume.





Brückenplatz, Arnberg (siehe Seite 53)



Fazit

Der Blick in die Praxis zeigt: Zahlreiche Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren viel Zeit, viel Geld und viele Ideen in die Umgestaltung von Straßen und Plätzen investiert. Die dargestellten Projekte dienen der Umsetzung verkehrspolitischer Zielstellungen, wie zum Beispiel der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Zugleich wirkt sich das Umgestalten und Umverteilen von Straßenraum in vielen Kommunen positiv auf die Umwelt- und Aufenthaltsqualität im Wohnquartier oder die Attraktivität des Einzelhandels vor Ort aus. Auch aus Sicht des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung sind diese Projekte sinnvoll, da die Maßnahmen umweltverträgliche Strukturen schaffen und alte Fehler (z.B. starke Versiegelung) bereinigen.

Dabei kommen verstärkt neue Entwurfsgedanken und innovative planerische Lösungen zum Einsatz. Immer häufiger finden sich beispielsweise barrierearme Mittelstreifen zwischen den Fahrspuren, die Fußgängerinnen und Fußgängern das Queren von Straßen auch abseits von Ampeln und Fußgängerüberwegen erleichtern. Durch solche vergleichsweise einfachen Maßnahmen können zum Beispiel Einkaufsstrassen deutlich an Benutzerfreundlichkeit gewinnen.

Dort, wo es den verkehrsplanerischen Zielen entspricht, werden immer häufiger Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs zurückgebaut bzw. reduziert, niedrigere Geschwindigkeiten angeordnet oder Straßenbahnen zum Pulkführer erklärt. All dies hilft dabei, Straßen aus Sicht von Menschen zu planen, die zu Fuß unterwegs sind, Fahrrad fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Der dahinterliegende Entwurfsgrundsatz, Straßen von den Rändern und damit von den Flächen für den Fuß- und Radverkehr her zu planen, ist zwar schon seit längerem im deutschen Regelwerk enthalten (vgl. FGSV 2007). In der Praxis gelangt dieser Gedanke jedoch erst in den letzten Jahren verstärkt zur Umsetzung. Zugleich etabliert sich mit der Stärkung der Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ein weiterer Planungsgrundsatz, der neuartige Straßenräume („Shared Space“ bzw. Begegnungszonen) ermöglicht.

Viele der dargestellten Beispiele machen gerade auch deshalb Mut, weil sie oftmals unter schwierigen finanziellen, rechtlichen, politischen oder planerischen Umständen entstanden sind. In gewisser Weise macht also

auch hier Not erfinderisch. Die Umsetzung einer Straßeneugestaltung dauert in der Regel mehrere Jahre, was in vielen Kommunen einen Großteil der Planungskapazitäten auf ebenso lange Zeit bindet – während zahlreiche weitere Straßen in der gleichen Stadt oder Gemeinde ebenso dringend umgestaltet werden müssten. Einfache, schnell umzusetzende Verbesserungen im Bestand sowie Pilotvorhaben oder Probeläufe können dazu beitragen, die bestehenden Handlungsbedarfe rascher abzuarbeiten (siehe auch Infobox: Verkehrsversuche und Pilotvorhaben auf Seite 72 sowie Infobox: Kostengünstige Maßnahmen auf Seite 69).

Der rechtliche Spielraum für die Umgestaltung von Straßen ist zwar gegeben, jedoch häufig nicht hinreichend bekannt. Vielerorts sind deswegen Fragen wie die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen oder die Umsetzung einer niveaugleichen Straßenraumgestaltung immer noch strittig. Auch Förderbedingungen können ein Hindernis darstellen, wenn sie zum Beispiel der Anlage von Straßenbahngleisen, die platzsparend durch den Kfz-Verkehr mitbenutzt werden können, entgegenstehen.

Kein Projekt wird ohne eine umfassende politische und öffentliche Diskussion zustande kommen. Häufig gilt es, die Sorgen von Anwohnenden oder des Einzelhandels bezüglich des Wegfalls von Parkplätzen oder einer befürchteten Verschlechterung der Erreichbarkeit zu thematisieren.

Auch die verschiedenen planerischen Disziplinen und Nutzergruppen haben unterschiedliche Vorstellungen von der Gestaltung eines öffentlichen Raums. In den aufgezeigten Beispielen wurde daher großer Wert auf umfängliche Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse gelegt. Danach konnte die Akzeptanz der Projekte wesentlich verbessert werden. In manchen Fällen konnten die gesellschaftlichen Strukturen – wie zum Beispiel Vereine oder Beiräte – innerhalb des Quartiers sogar über die Baumaßnahme hinaus nachhaltig gestärkt werden.

Abbildungen:

Frauenstraße, Ulm (oben)
(siehe Seite 16)

Osterstraße, Hamburg (unten)
(siehe Seite 26)



Quelle: Planersocietät



Quelle: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung

Die umgesetzten Projekte bedürfen einer intensiven Betreuung über die Bauphase hinaus. Qualitätsmanagement im Radverkehr, das Sanktionieren von Falschparkern oder das Steuern des rasant wachsenden Lieferverkehrs stellen neue Herausforderungen an die kommunale Verwaltung dar und sind als Daueraufgaben zu betrachten. Städte und Gemeinden erkennen bereits heute, dass diese laufenden „Management-Aufgaben“ in Zukunft noch stärker wachsen werden.

Hinzu kommen technische Entwicklungen, die eine neue Haltung der Kommune einfordern. Die rasante Ausbreitung der Elektro-Fahrräder und die zukünftig zunehmende Automatisierung des Autoverkehrs fordern ein neues Denken. Gerade die zurzeit nur schwer einschätzbare Entwicklung autonomer Fahrzeuge mag neue Chancen mit sich bringen, kann aber beispielsweise auch zu einer Übernutzung des Straßenraums führen. Unabhängig von der technischen Ausgereiftheit dieser Fahrzeuge müssen Kommunen daher verstärkt den Rahmen klar definieren, innerhalb dessen diese und andere neue Verkehrsformen zum Einsatz kommen.

Dieser Rahmen muss ausgewogen sein, denn die heute neu geplanten oder umgestalteten Straßen und Plätze

werden aufgrund ihrer langen Lebensdauer über die nächsten Jahrzehnte die Nutzungsansprüche unterschiedlichster Verkehrsmittel und Bevölkerungsgruppen erfüllen müssen. Für eine Chancengleichheit zwischen Fußverkehr, Fahrrad, Bus, Bahn und Auto müssen diese Verkehrsmittel attraktive infrastrukturelle Angebote bekommen. Innerhalb bebauter Gebiete meint dies in erster Linie: Platz. Dabei sollte bei der Verteilung von Ressourcen bedacht werden, welchen ökologischen, sozialen und ökonomischen Nutzen die einzelnen Verkehrsmittel bringen.

Die Anforderungen an den verkehrspolitischen Rahmen gehen weiter. Kinder und Jugendliche brauchen Räume, in denen sie selbständig und sicher unterwegs sein können. Handel und Gastronomie profitieren von Straßen, die Aufenthaltsqualität bieten, städtisches Treiben fördern und viele Menschen und damit Kundinnen und Kunden anziehen. Und nicht nur für Ältere ist ein attraktives, barrierearmes Umfeld genauso wichtig wie ein funktionierendes soziales Umfeld.

Vor dieser komplexen Gestaltungsaufgabe stehen Kommunen heute, wenn sie Straßen und Plätze neu denken. Dass dies gelingen kann, belegen die dargestellten Projekte auf eindrucksvolle Weise.



Friedrich-Ebert-Strasse, Kassel (siehe Seite 31)

Quelle: Nikolai Benner



Corneliusstraße, Krefeld (siehe Seite 68)

Quelle: DTF Essen

Besonderer Dank

Die Erstellung dieser Broschüre wäre nicht möglich gewesen ohne die umfassende Unterstützung durch zahlreiche Kommunen und Planungsbüros. Mehr als 140 Beispiele für aktuelle Straßenraumgestaltung wurden für die Broschüre vorgeschlagen. In der Publikation kann jedoch lediglich eine Auswahl an Projekten vorgestellt werden. Ein besonderer Dank gilt daher auch all jenen Städten und Gemeinden, deren Straßenbeispiele nicht in die Broschüre aufgenommen werden konnten. Hervorzuheben ist auch die Unterstützung durch die Projektpartner im ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ sowie des UFOPLAN-Projekts „Aktive Mobilität – Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“. Mit Hilfe von Vertreterinnen und Vertretern der projektbeteiligten Kommunen (Aachen, Kiel, Köln und Leipzig), Bundesbehörden (BMUB, BBSR, UBA), Planungsbüros (SVK Aachen, StadtLabor Leipzig) und Forschungseinrichtungen (RWTH Aachen, TU Dresden, Hochschule Bochum, Difu, WZB) konnte das Konzept der Broschüre und die Auswahl an Beispielen reflektiert werden.

Darüber hinaus gilt der Dank für die große Unterstützung insbesondere in der Recherchephase auch Folgenden:

- ▶ Deutscher Städtetag, Berlin
- ▶ Deutscher Städte- und Gemeindebund, Berlin
- ▶ Bayerischer Städtetag, München
- ▶ Ministerium für Verkehr Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
- ▶ Thüringer Ministerium für Infrastruktur, Erfurt
- ▶ NVBW Baden-Württemberg, Stuttgart
- ▶ Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern, Erlangen
- ▶ Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg, Stuttgart
- ▶ Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Krefeld
- ▶ HDE Handelsverband Deutschland, Berlin
- ▶ FUSS e.V., Berlin
- ▶ Fachhochschule Erfurt
- ▶ Universität Kassel
- ▶ TU Dortmund
- ▶ akp Stadtplanung, Kassel
- ▶ Argus Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- ▶ BSV Büro für Stadt und Verkehrsplanung, Aachen
- ▶ büro thiemann-linden stadt & mobilität, Köln
- ▶ ISUP GmbH, Dresden
- ▶ mobilitätslösung, Darmstadt
- ▶ SHP Ingenieure, Hannover

Literaturverzeichnis

Zitierte Quellen

Adli, M. (2017) Stress and the City: Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind. München: C. Bertelsmann Verlag.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2017). Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Abgerufen von

- ▶ www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf

Bundesstiftung Baukultur. (2014). Baukulturbericht 2014/2015. Gebaute Lebensräume der Zukunft – Fokus Stadt. Abgerufen von

- ▶ www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/78/downloads/bbk_aufgabe_4.pdf

DVR. (2016). Beschluss: Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen – Innerorts. Abgerufen von

- ▶ www.dvr.de/download/beschluss_vt-kj_kreuzungen_2016.pdf

FGSV. (2002). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA.

FGSV. (2007). Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASt.

FGSV. (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA.

FGSV. (2011). Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA.

FGSV. (2015). Richtlinie für Lichtsignalanlagen – RiLSA.

Gehl, J. (2015). Städte für Menschen. Berlin: Jovis Verlag.

KfW Bankengruppe. (2013). KfW-Kommunalpanel 2012. Abgerufen von

- ▶ www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-Kommunalpanel/KfW-Kommunalpanel-2012-LF.pdf

Pressl, R. & Hertel, M. (2015). 16 gute Gründe für Parkraummanagement. Abgerufen von

- ▶ www.push-pull-parking.eu/docs/file/20160606_push_pull_A4_DE_web.pdf

Sauter, D. & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Zusammenfassung der Ergebnisse. Abgerufen von

- ▶ www.kindundumwelt.ch/de/_files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf

Tagesspiegel. (09.01.2016). Umfrage in Berlin: Mitglieder des ADAC setzen aufs Rad. Abgerufen von

- ▶ www.tagesspiegel.de/berlin/umfrage-in-berlin-mitglieder-des-adac-setzen-aufs-rad/14487848.html

VCÖ. (2015). Wie Wohnbau gesunde Mobilität fördern kann. Abgerufen von

- ▶ www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/factsheets-und-leitfaden/factsheet-wie-wohnbau-gesunde-mobilitat-fordern-kann/2015-10-23.5529272002

Hintergrund

Bundesamt für Naturschutz. (2014). Grün, natürlich, gesund: Die Potenziale multifunktionaler städtischer Räume. Abgerufen von

- ▶ www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript371.pdf

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.). (2015). Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten. Abgerufen von

- ▶ www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2015/innenstadt-oeffentliche-raeume-dl.pdf

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2015).

Neues Zusammenleben in der Stadt. Abgerufen von

- ▶ www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/zusammenleben_staedte_bf.pdf

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012). Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Abgerufen von

- ▶ www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2012/DL_Barrieren-Stadtquartiere.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (2017). Ortsdurchfahrten gestalten. Abgerufen von

- ▶ vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ortsdurchfahrten-gestalten

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2012). Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Genehmigungsverfahren neu denken. Abgerufen von

- ▶ www.umweltbundesamt.de/publikationen/oeffentlichkeitsbeteiligung-in-planungs

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2015). Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Abgerufen von

- ▶ www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2015). Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. Abgerufen von

- ▶ www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltgerechtigkeit-im-staedtischen-raum

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2017). Die Stadt für Morgen. Abgerufen von

- ▶ www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen

Umweltbundesamt (Hrsg.). (2017). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Abgerufen von



- ▶ www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
dB (A)	Dezibel (A)
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
EU	Europäische Union
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
ha	Hektar
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
IHK	Industrie- und Handelskammer
IV	Individualverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KWL	Kommunale Wasserwerke Leipzig
Lkw	Lastkraftwagen
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
m/m²	Meter/Quadratmeter
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG-Rad	Mietradsystem Münchner Verkehrs Gesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park-and-Ride
PM₁₀	Feinstaub
RS1	Radschnellweg Ruhr
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
StVO	Straßenverkehrsordnung
t	Tonne
TU	Technische Universität
UBA	Umweltbundesamt
UFOPLAN	Umweltforschungsplan
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
WM	Weltmeisterschaft



► **Diese Broschüre als Download**
bit.ly/2dowYYI

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.twitter.com/umweltbundesamt