

Lebensraum Stadt – Shared space und weitere neue Ansätze für den Innerortsverkehr

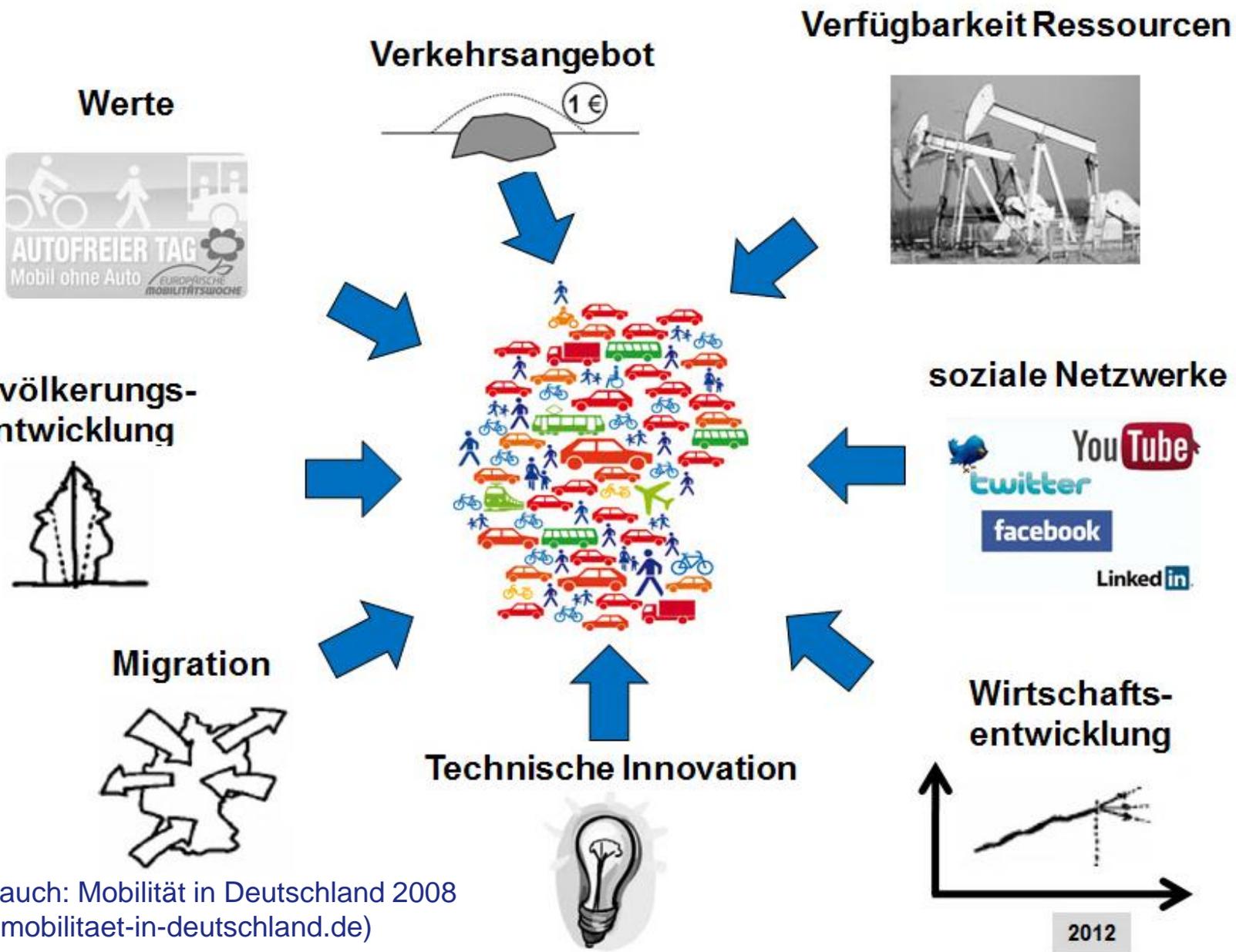
- Ausgangssituation
- Shared Space
- weitere Lösungsansätze
- Radverkehr
- Beispiele zur Umgestaltung

Mobilitätsverhalten ändert sich bis 2025 signifikant

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



siehe auch: Mobilität in Deutschland 2008
(www.mobilitaet-in-deutschland.de)

Ansprüche an den Verkehrsraum



Grundsätze für neue Wege der Verkehrsplanung

- Verkehrsabläufe verlangsamen
- Verkehrsvorgänge begreifbarer
- Verkehrsräume sichtbarer
- Mitmenschen sensibilisieren
- Sicherung der Wege zum Kindergarten und zur Schule
- Vernetzung der Spiel- und Bewegungsräume
- vernetzte und sichere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitgelegenheiten
- barrierefreie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
- Kinder/Jugendliche als Experten
- Senioren als Experten

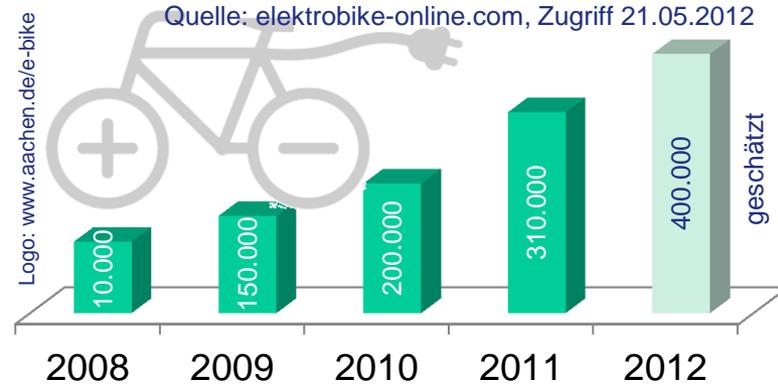
Lösungsansätze für den Innerortsverkehr

Bauingenieurwesen III
Schwerpunkt Verkehrswesen
planen I bauen I betreiben
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Freiburger Verkehrsberuhigungskonzept



Shared Space, Begegnungszonen u.a. – Einsatzbereiche

Verkehrsregelung	Straßentyp	Verkehrsbelastung
verkehrsberuhigter Bereich	Anlieger- und Erschließungsstraßen	bis ca. 2.000 Kfz/24h
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	Geschäftsstraßen	3.000 bis 4.000 Kfz/24h
Begegnungszonen	höher belastete Erschließungsstraßen	bis ca. 6.000 Kfz/24h
weiche Trennung partielle Nutzungsmischung	Verkehrsstraßen	punktuell bis ca. 10.000 Kfz/24h
Shared Space	Geschäftsstraßen, Ortsdurchfahrten, Verkehrsstraßen	bis ca. 15.000 Kfz/24h plus starkem Radverkehr

FGSV: Spitzenstunde < 1.800 Kfz, < 80 Lkw+Busse, > 200 FG und Radfahrer

Entscheidend ist die Mischung!

Quelle: Topp, H., Die Verkehrsberuhigung geht weiter!, im Rahmen der ADAC/UVD-Fachveranstaltung Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen, Shared Space in der kommunalen Praxis, Frankfurt a.M. am 1. März 2011

Shared Space

- Gestaltung des öffentlichen Raums, in dem Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht sind
- freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes
- Ersatz Vorfahrtregelungen durch zwischenmenschliche Verständigung
- Verunsicherung, die tatsächliche Sicherheit erhöhen soll
- Merkmale:
 - weitgehender Verzicht auf LSA, Beschilderung und Markierung
 - möglichst Mischungsprinzip (auch bei mehr als 4.000 Kfz/24h)
 - möglichst rechts-vor-links Regelung (bis zu 1.500 Kfz/h statt 800 Kfz/h)

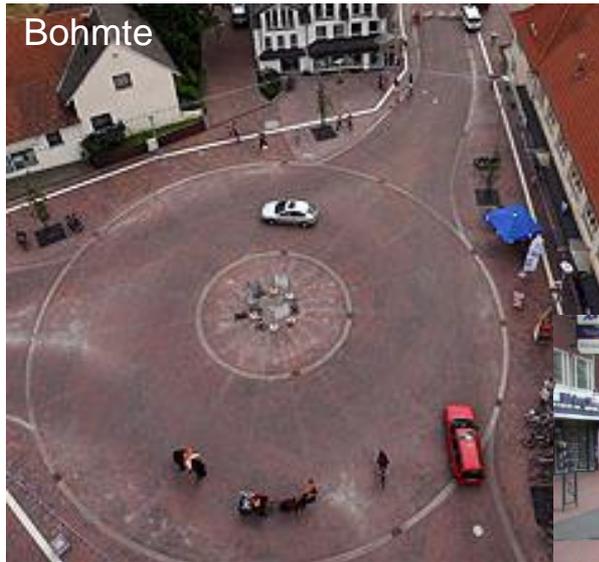
Knotenpunkt De Drift/Kaden in Drachten, Niederlande
30.000 Einwohner, 15.000 Kfz/24h, 7.000 Radfahrer/Tag, Vztl = 50km/h, Jahr 1998

Shared Space – Beispiele

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Bohmte



Quelle:
Topp. H.: Hamborner Altmarkt in Duisburg mit ca. 13.000 Kfz/Tag



Rijksweg in Haren bei Groningen mit c. 8.000 Kfz/Tag
Lieferrn aber kein Parken außer Behinderte (Foto: Leven)



Quelle: www.bohmte.de



Quelle: Gerlach et. al.: „Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, Roermonder Platz, Kevelaer

„Gemeinschaftsstraße“ in Frankfurt/ Nieder-Erlenbach

Quelle: Frankfurter Rundschau, 25.01.10

Auf der Suche

Nieder-Erlenbach verwirrt die Autofahrer



Die Straßenschilder sind wie ein Rätsel. Die 20 km/h-Zone ist nun ausgewiesen. Mit dem Konzept sollen die Verkehrsmittel, vor allem die Autos, nicht bevorzugt werden. Was ist aber mit den anderen Verkehrsmitteln? Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Wirden Abbau der Schilder gilt die Rechts-vor-Links-Regel

Doch was im baulichen Codebuch im Bereich des Verkehrszeichens nicht vorgesehen ist, wird an der Straße umgesetzt. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.



Eine Straße und fünf in die Schilder - so fällt die Idee in der Stadt. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Straße als öffentlicher Raum

Städte setzen weltweit die Idee von Modernman um

Vor ein paar Jahren in Haze Modernman, der Vater der Gemeinschaftsstraße (Shared Space), wie er in anderen Städten genannt wird, getragene worden. Die Idee ist, dass die Straße nicht nur für Autos, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und Kinder offen ist. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.



Hans Haeberle, der Vater der Gemeinschaftsstraße, hat die Idee entwickelt. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Die Idee ist, dass die Straße nicht nur für Autos, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und Kinder offen ist. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Im Zwist

ADFC und Verkehrswacht bewerten das Projekt unterschiedlich

Die Idee der Gemeinschaftsstraße ist, dass die Straße nicht nur für Autos, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und Kinder offen ist. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.



Die Idee der Gemeinschaftsstraße ist, dass die Straße nicht nur für Autos, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und Kinder offen ist. Die Verkehrsregeln sind nicht mehr gültig.

Schwerpunkt Verkehrswesen Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III planen I bauen I betreiben

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – Rödermark/ Ober-Roden

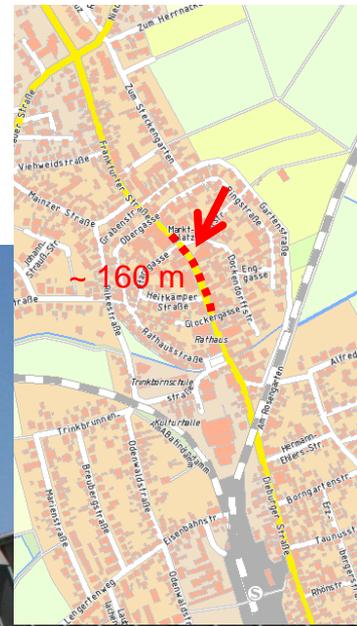


Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – Rödermark/ Ober-Roden



Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann



Deutsch
Français



Home

Recht

Übersichtsliste

Suche

Geschichte

Ausland

Ansprechstellen

Links

Literatur

Login

Begegnungszonen Home

Was ist eine Begegnungszone?



Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Die Begegnungszone ist seit dem 1. Januar 2002 in der Schweiz zugelassen. Die Signalisationsverordnung (SSV) beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung solcher Zonensignalisationen. Die Begegnungszonen dürfen auf Nebenstrassen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden.

200 „Begegnungszonen“ in der Schweiz (seit 2002) (Belgien (seit 2005), Frankreich (seit 2008))

www.begegnungszonen.ch

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Quelle: <http://www.vcs-sgap.ch>, Zugriff 13.06.2012



Quelle: www.begegnungszonen.ch, Zugriff 16.01.2011

Erneuerung eines Hinterhof-Geschäftsbereichs (St. Gallen seit 2005)

Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann



Begegnungszonen Frankfurt-Nordend seit August 2008

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Bild: Matthias Enz. SS2009

Begegnungszonen Frankfurt-Nordend – Einfahrt



Bild: Matthias Enz, SS2009

Begegnungszonen Frankfurt-Nordend – Aufmerksamkeitsfeld

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Bild: Matthias Enz, SS2009

Radverkehr

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Ziel:
25% Anteil
Radverkehr
am Verkehr
in Städten.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Nationaler Radverkehrsplan 2020 (Entwurf)
Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln

Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Entwurf



www.fahrradfreundlich.nrw.de,
Zugriff 09.05.2012

- Radschnellwege
- Haupttrouten
- Nebenrouten
- Erschließung

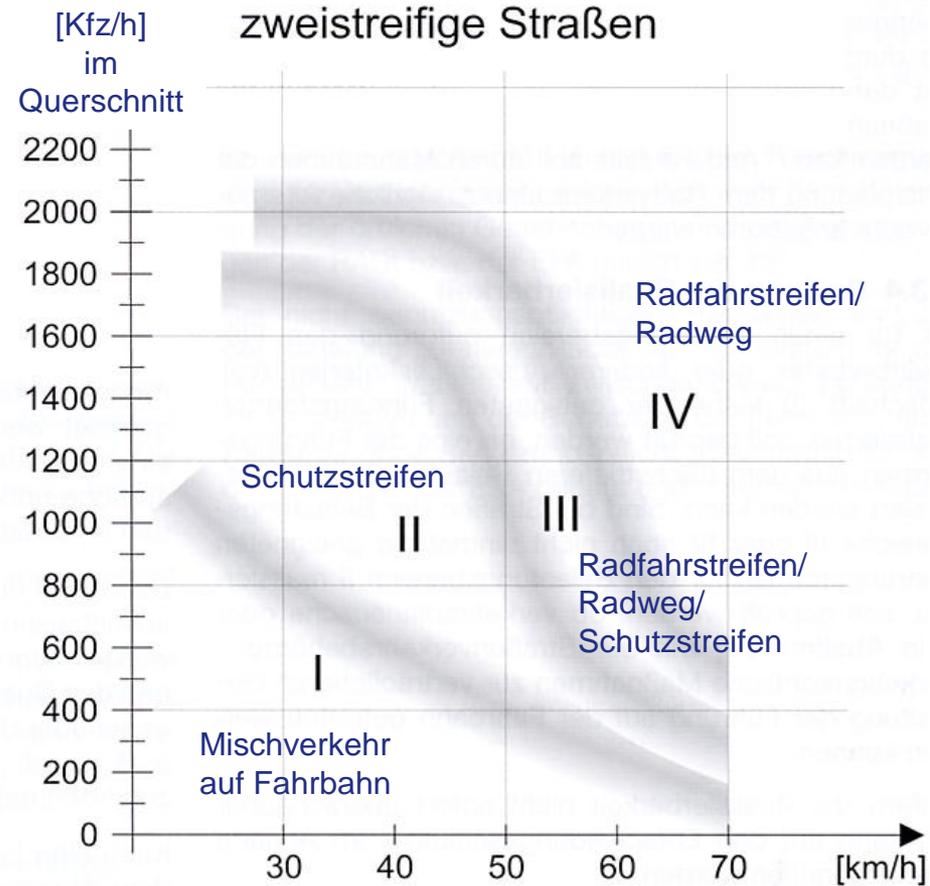
Quelle: Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nahmobilität 2.0

Schutzstreifen

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

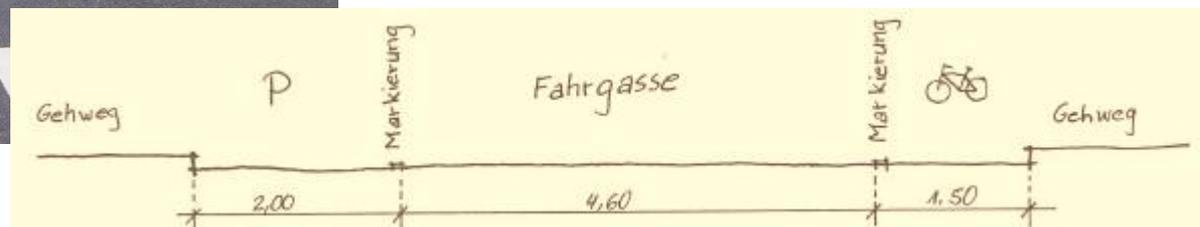


Quelle: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

alternierende Schutzstreifen als Pilotprojekt in BW



- Pilotprojekt des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Baden-Württemberg
- Stadt Leonberg (ca. 40.000 EW)
- zentrale Verkehrsachse
- 9.000 Kfz/24h, Schwerverkehr bis 5%
- Realisierung September 2010
- Schutzstreifen 1,50 m breit
- Fahrbahnbreite rund 4,50 m
- Abschnittslänge min. 100 m



Quelle: www.leonberg.de, Zugriff 22.05.2012

Fahrradstraßen



Dieburg, Spitalstraße



Köln, Nahmobilität 2.0

- Radfahren nebeneinander erlaubt
- zul. Geschwindigkeit 30 km/h
- keine baulichen Maßnahmen erforderlich
- Hauptachsen im Radverkehr



Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)



Ende einer
Fahrradstraße
(Vz 244a StVO)



Zulassung
Kfz-Verkehr mit
Zusatzschild

Kreisverkehre

Bauingenieurwesen III Schwerpunkt Verkehrswesen
planen I bauen I betreiben Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

h_da HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



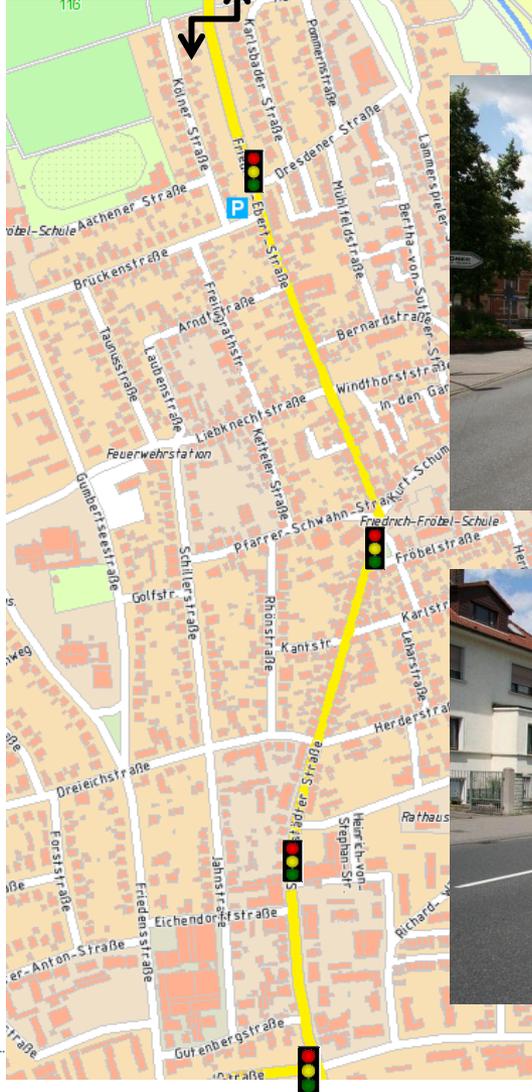
Friedrich-Ebert-Straße – Seligenstädter Straße

(DTV₂₀₁₀: 6.466 Kfz (Lkw 178, Rad 115) / 24h)

Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

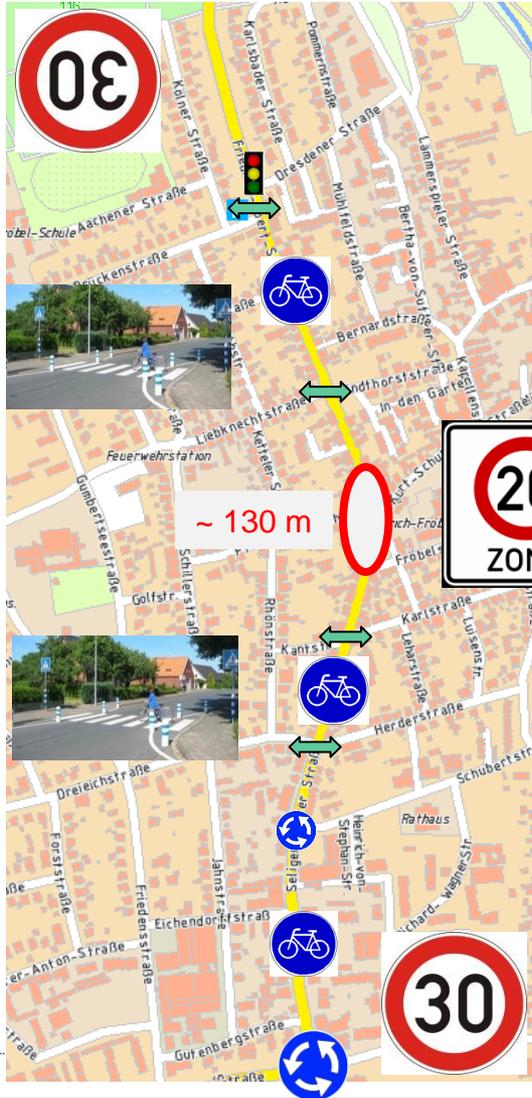


Friedrich-Ebert-Straße – Seligenstädter Straße Ideen

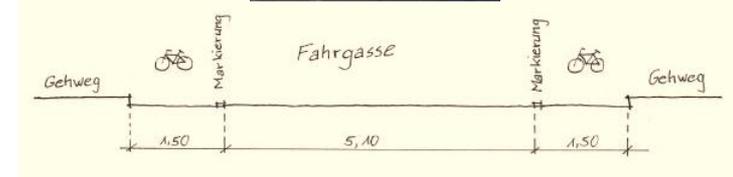
Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen I bauen I betreiben

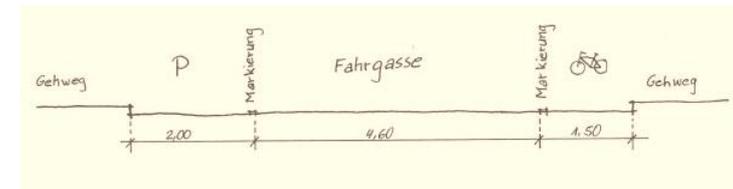
h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich



Schutzstreifen für Radverkehr
ggf. auch alternierend



Friedrich-Ebert-Straße – Schutzstreifen beidseitig

Planung

Bestand



Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Friedrich-Ebert-Straße – Seligenstädter Straße alternierende Schutzstreifen

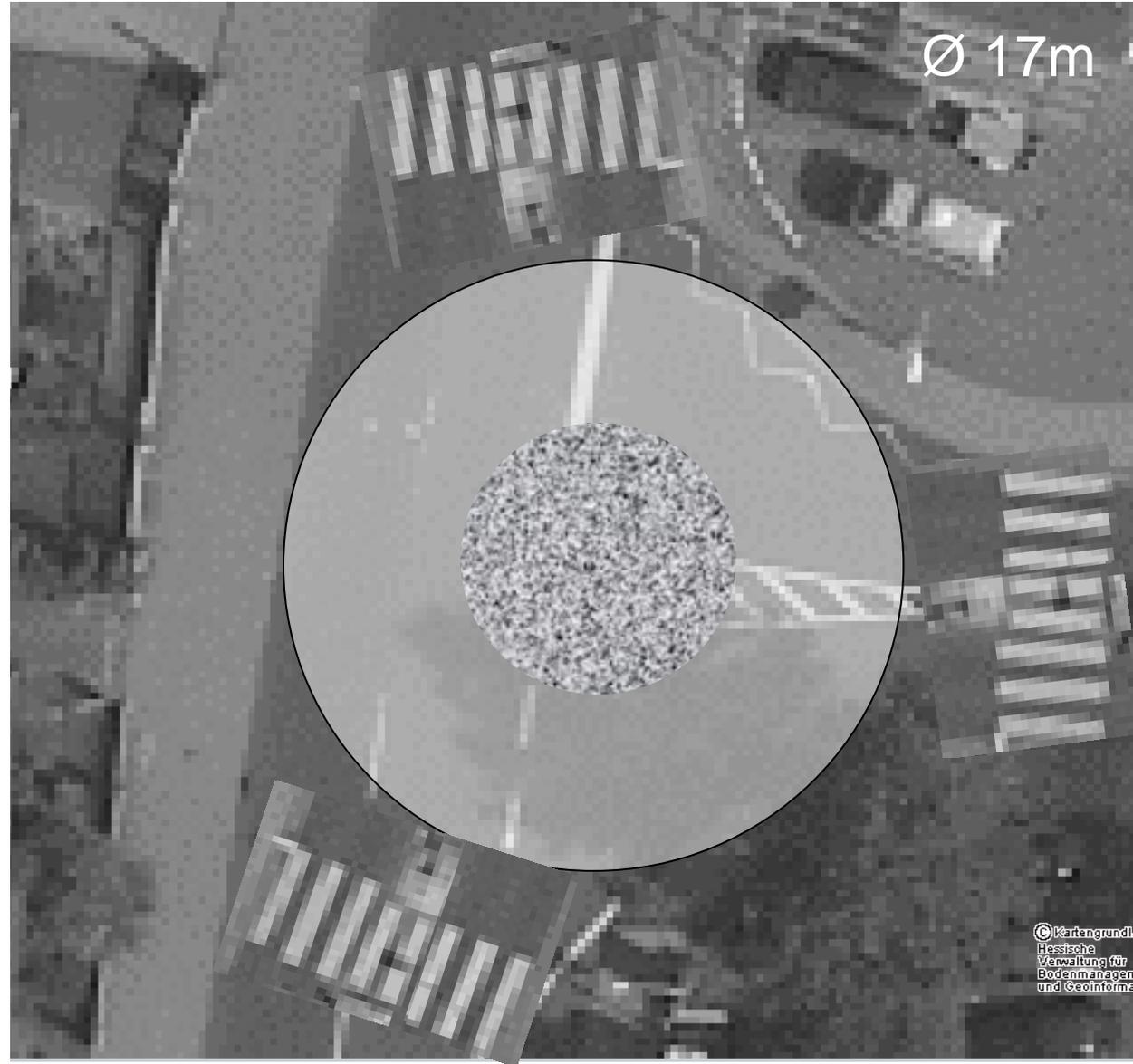


Schwerpunkt Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Bauingenieurwesen III
planen | bauen | betreiben

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Seligenstädter Straße/ Schubertstraße



Ø 17m

© Kartengrund
Hessische
Verwaltung für
Bodenmanagement
und Geoinforma



„Stadt und Straße als Lebensraum begreifen“

ein zukunftsorientierter Ansatz für die Mobilität von morgen auch in Obertshausen!

Kontakt:

juergen.follmann@h-da.de