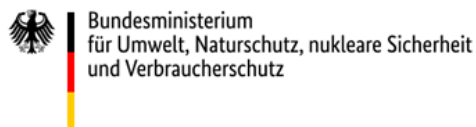




Fachexkursion Fußverkehr

Wir wollen gemeinsam mit Ihnen eine Fachexkursion mit Praxisbeispielen durchführen. Die Fachexkursion findet im Rahmen des Projektes „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt.

Ambitionen, Städte umweltfreundlicher, schöner und fußverkehrsfreundlicher zu machen, gibt es seit den letzten Jahren erfreulich viele. Gute Beispiele für fußgängerfreundliche Lösungen existieren in Deutschland dagegen noch zu wenige – und einige davon sind vielen Stadtverwaltungen womöglich noch nicht bekannt. Wie der Fußverkehr strategisch gut gefördert werden kann und welche Maßnahmen möglich sind, um mehr Sicherheit und attraktive Räume für zu Fuß Gehende herzustellen, kann in Städten und Gemeinden studiert werden.



Das Projekt wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und vom Umweltbundesamt gefördert.

Ihre Kontaktpersonen vor Ort sind

M. Sc. Patrick Riskowsky Projektleiter
Tel: 0176 54 37 56 84
E-Mail: fvs@fuss-ev.de

Dipl. Ing. Arndt Schwab Exkursionsleiter

Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20
13357 Berlin
fuss-ev.de
info@fuss-ev.de



Shared Spaces

Alle reden von Shared Spaces, wir reden mit! Diese Planungsphilosophie war vor allem zwischen 2005 und 2015 sehr beliebt. In einem Shared Space wird eine friedliche Koexistenz des Fahrzeugverkehrs mit dem Fußverkehr angestrebt. Die ursprüngliche Vision von Hans Monderman und später Ben Hamilton ist, möglichst auf Restriktionen und Regelungen im Verkehr zu verzichten. Es existieren weder Schilder, noch Ampeln, noch anderweitige Querungshilfen. Zudem wird weitestgehend auf Pkw-Parkmöglichkeiten verzichtet, um Sichtbehinderungen zu reduzieren. Menschen vor Ort müssen jederzeit den gesamten Raum einsehen können und miteinander kommunizieren und aufeinander Rücksicht nehmen. Vor allem „stärkere“ Verkehrsteilnehmende sind hier in der Verantwortung. Dies führt zu mehr Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und einem Abbau der altbekannten Hierarchien bei gemeinsamer Nutzung des Straßenraums.

Eine häufig verwendete gestalterische Maßnahme ist die einheitliche Färbung von Gehwegen und Fahrbahnen. Ziel ist es, dass die Fahrbahn dadurch weniger als trennendes Element im Straßenraum wahrgenommen und von Zufußgehenden mit mehr Selbstverständnis und an jeder Stelle gequert wird.

Die verstärkte Rücksichtnahme und die meist deutlich abgesenkten Bordsteine können zur Barrierefreiheit beitragen. Kritik gibt es aber häufig von seheingeschränkten und blinden Menschen, die sich in einem Shared Space mitunter schlecht orientieren können, worauf das Konzept jedoch ausgelegt ist. Somit braucht es für Blinde ein gutes Leitsystem.

Shared Spaces sind ein gutes Mittel, um den Autoverkehr an stark frequentierten Bereichen, bzw. zumindest einen Teil seiner negativen Auswirkungen zu reduzieren. Im Ergebnis sind die Lärm- und Luftbelastung geringer und Straßenraum in Form von Fahrbahnen und Parkplätzen wird zugunsten der Nahmobilität, für den Aufenthalt und den sozialen Austausch auf der Straße umverteilt. So kann in den meisten Shared Spaces die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht werden.

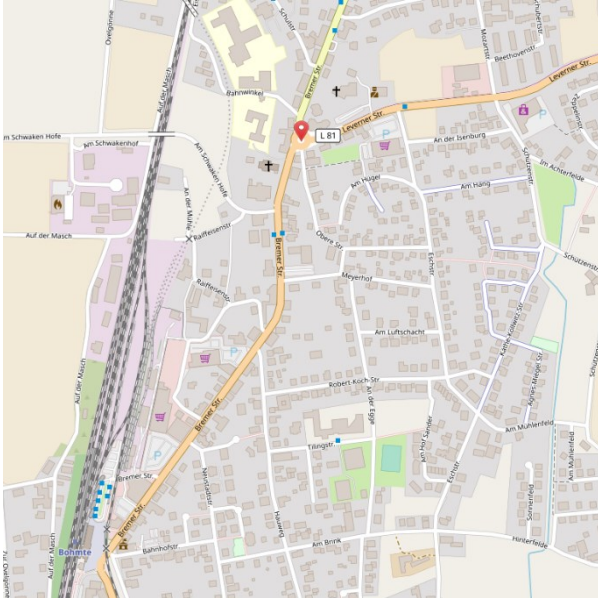
Wichtig ist das Arbeiten mit den vor Ort gegebenen Rahmenbedingungen. Jeder Shared Space ist unterschiedlich und hat Besonderheiten. Die Akzeptanz der Maßnahmen ist somit auch immer abhängig von kleinen Details in den Rahmenbedingungen, beispielsweise von den Tempolimits in anliegenden Straßen, der Gestaltung des Straßenraums im Shared Space und umliegenden Parkmöglichkeiten.

Bei dieser Fachexkursion werden wir uns einige Beispiele an Shared Spaces mit verschiedenen Regelungsansätzen in Deutschland anschauen und wollen aus ihnen lernen, was bereits gut umgesetzt worden ist und man in Zukunft noch besser gemacht werden kann. Zudem werden wir diskutieren, inwieweit dies ein gutes Mittel zur Förderung des Fußverkehrs sein kann.

Die Nackte Straße in Bohmte

10:50 Uhr Treffpunkt Bahnhofsvorplatz Bohmte

Anschließende Besichtigung des Shared Space Bremer Straße



Die Stadt Bohmte im niedersächsischen Landkreis Osnabrück zählt fast 13.000 Einwohner*innen. Ebenso viele Fahrzeuge passieren täglich die Ortsdurchfahrtstraße L 81, zudem mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Schwerlastverkehr.

Die Bremer Straße führt durch den gesamten Ortskern. Sie ist der erste Modellversuch zu einer sogenannten „Naked Street“ in Deutschland. Das Konzept ist eines der radikalsten Beispiele für die Vision gleichberechtigter Bereiche und für viele immer noch der Inbegriff von Shared Space. Hier sollte nämlich gänzlich ohne Beschilderung und ohne offizielles Tempolimit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nur durch die Gestaltung des Straßenraums gesteuert werden. Einzig das Straßenschild zur Aufhebung der Vorfahrtsstraße (Zeichen 407) wurde hinzugefügt.



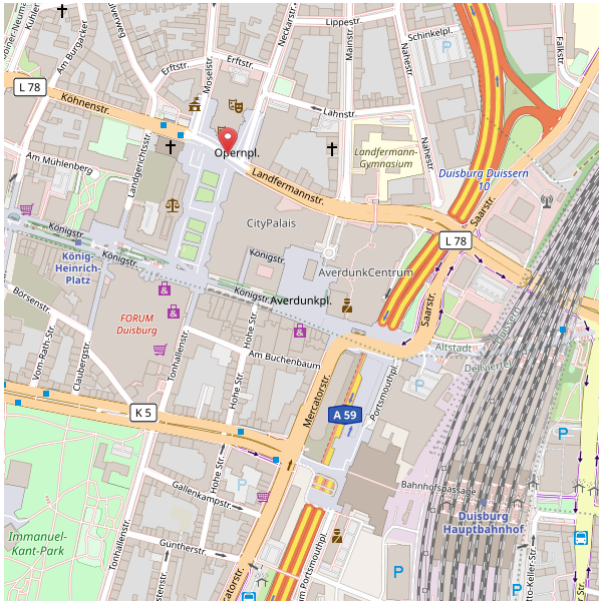
Foto: dpa

Bei der Einfahrt in den Shared Space ändert sich die Farbe des Straßenbelags von schwarzem Asphalt zu einem dunklen rotbraunen Pflastersteinbelag. Fahrbahn und Gehweg sind hier kaum voneinander zu unterscheiden, denn zusätzlich wurden die Bordsteine eingeebnet. Der Kreisverkehr entstand ebenfalls im Rahmen der Umbaumaßnahmen und sollte den Verkehr zusätzlich ausbremsen.

Die Polizei registrierte 2008 in der Anfangsphase des Projektes einen deutlichen Rückgang von Unfällen, wobei sich Anwohner*innen aber über eine erschwerte Querung der Bremer Straße beschwerten, vor allem aufgrund einer noch zu hohen Durchfahrtsgeschwindigkeit der Fahrzeuge. Im Shared Space von Bohmte stieg nach dessen Einführung die durchschnittliche Durchfahrtsgeschwindigkeit wieder auf die immer noch zulässigen 50 km/h an, sodass bereits nach zwei Betriebsjahren die Gemeinde

Der Opernplatz in Duisburg

14:30 Uhr Besichtigung des Opernplatzes.



Der Opernplatz ist einer der kulturellen Mittelpunkte der Stadt Duisburg. Aufgrund seiner zentralen Lage, direkt vor dem Theater Duisburg, ist der Platz ein wichtiger Punkt im Stadtraum. Dominiert wurde der Straßenraum am Opernplatz lange durch eine vierspurige Hauptverkehrsstraße, die das Theater vom Rest des König-Heinrich-Platzes trennte. Ziel in Duisburg war es, ein einheitliches und verbundenes kulturelles Zentrum der Stadt zu kreieren, den Kfz-Verkehr von 20.000 Fahrzeugen täglich zu senken und das Theater in die City zu reintegrieren.

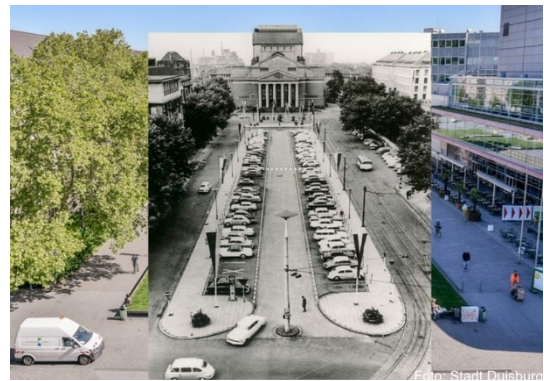


Foto: Stadt Duisburg

Seit 2007 ist der Opernplatz ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1), von den vier Fahrspuren sind nur noch zwei übriggeblieben. Bereits eine Kreuzung vor dem Shared Space wird das Tempo von 50 auf 30 km/h gedrosselt, bei der Einfahrt in den Opernplatz gilt dann Schrittgeschwindigkeit. Auch der Fahrbahnbelag ändert sich an dieser Stelle von Asphalt zu dunklen Pflastersteinen. Diese passen optisch zum Belag des Platzes, wodurch die Fahrbahn weniger als trennendes Element wahrgenommen wird. Ein kleiner Bordstein sowie ein dezenter Mittelstreifen sind geblieben. Die Fahrgassen sind weiterhin als Landesstraßen klassifiziert (gemäß VwV-StVO nicht ausgeschlossen).

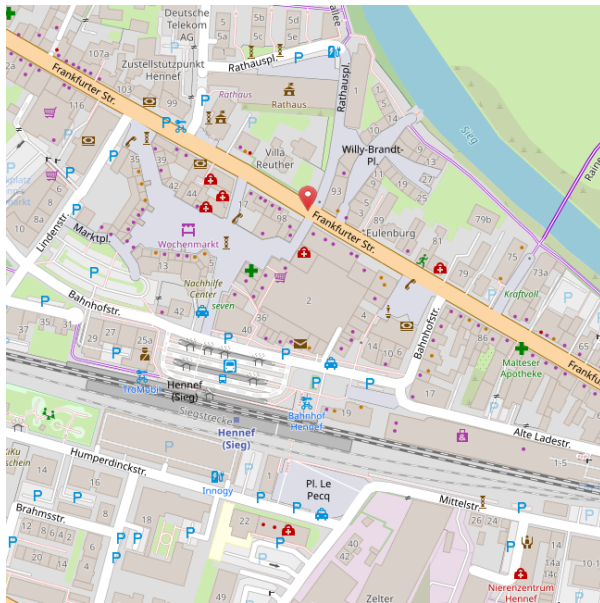


Foto; Netzwerk Innenstadt NRW

Aus den beschriebenen Maßnahmen ist der heutige Opernplatz entstanden. Seit dem Umbau ist das Verkehrsaufkommen um ca. ein Drittel auf 14.000 Fahrzeuge täglich gesunken und auch Staus sind seltener geworden. Besonders auffallend ist, dass der Kfz-Verkehr tatsächlich nur Schritttempo fährt

Die Frankfurter Straße in Hennef (Sieg)

16:45 Besichtigung der Frankfurter Straße



Die Frankfurter Straße in Hennef sieht auf den ersten Blick nicht aus wie ein klassischer Shared Space, wird aber wegen der fußverkehrsfreundlichen Gestaltung noch als solcher betrachtet.



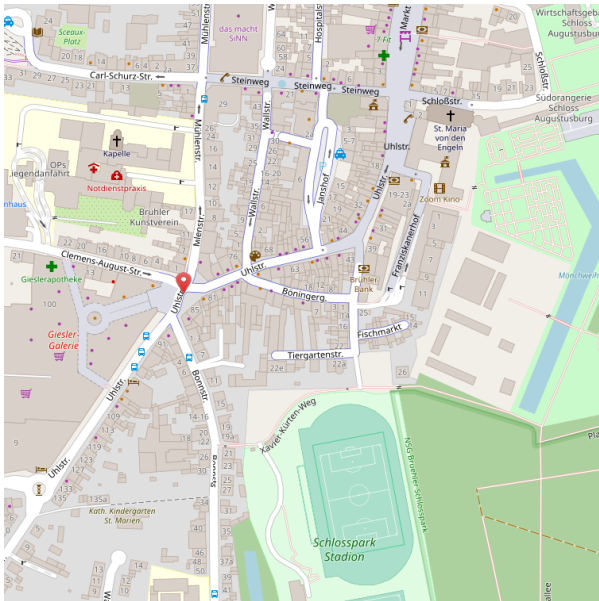
Foto: SPD Hennef

Die klassische bauliche Aufteilung des Straßenraums in Fahrbahn, Parkstreifen und Gehweg ist geblieben. Die gegenüberliegenden Fahrbahnen der Frankfurter Straße wurde durch einen schmalen Streifen mit Kopfsteinpflaster voneinander getrennt, sodass in jede Richtung der Frankfurter Straße nur noch eine Spur für den motorisierten Verkehr bleibt. Zudem stehen die Straßenlaternen als Trennelement in der Mitte der Fahrbahn und kreieren so einen „virtuellen Mittelstreifen“, der zusätzlich Fußgänger*innen bei der Querung der Straße helfen kann. Diese Maßnahmen entstanden bereits 1989/90.

Ursprünglich durften Radfahrer*innen den Seitenraum nutzen, hierbei kam es aber häufig zu Konflikten mit dem Fußverkehr und im Bereich von Einmündungen zu Unfällen. Seit 2019 soll auch der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren und durfte zwischenzeitlich nicht von größeren Fahrzeugen überholt werden.

Der Brühler Stern

18:45 Uhr Besichtigung des „Sterns“



Der Stern ist ein Knotenpunkt der Brühler Innenstadt, insgesamt fünf Straßen treffen hier leicht versetzt aufeinander. Circa 7.500 Fahrzeuge passieren den Platz täglich, darunter befinden sich auch viele Linienbusse. Zudem wird der Stern als zentraler Punkt im Radverkehrsnetz auch von Radfahrer*innen stark frequentiert.

In den 1980ern wurde erstmals beschlossen, den Straßenraum umzugestalten und zunächst mit einem Kreisverkehr für besseren Verkehrsfluss und mehr Sicherheit zu sorgen. Motorisierte Fahrzeuge blieben jedoch das dominante Verkehrsmittel. 2006 sorgte der Bau des stark frequentierten und unmittelbar anliegenden Einkaufszentrums für stark zunehmenden Fußverkehr auf dem Brühler Stern. Die „Giesler Galerie“ sollte attraktiv für Zufußgehende an die Einkaufsstraßen im Stadtkern angebunden werden, aufgrund der Lage des Knotenpunktes war eine komplette Verlagerung des Kfz-Verkehrs und ÖPNV aber nicht möglich. Die Entscheidung fiel auf einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) nach dem Kölner Beispiel der Zeppelinstraße/Am Alten Posthof. Das hieß ab sofort Fußverkehrsvor-rang (Fahrzeugwartepflicht), Schritttempo, Parkverbot etc.

Herausgekommen ist ein Platz mit mehrfarbigem Pflaster statt Asphalt, die Fahrbahn wird gesäumt von Pollern und Abstellplätzen für Fahrräder. Der Fußverkehr bekam den Vorrang und Autos mussten fortan Schrittgeschwindigkeit fahren. Auf dem Gehweg gibt es Aufenthaltsmöglichkeiten und viel Außengastronomie, die auch bei hohem Verkehrsaufkommen gut ausgelastet ist. Einzig durch die Abschaffung der Absperrgitter hätte für eine noch fußverkehrsfreundlichere Lösung gesorgt werden können. Fußgänger*innen können sich auf dem gesamten Platz frei aufhalten, die Gitter und der rote Verlauf der Gehwege bestimmen aber häufig die Laufwege, wodurch sich der Fußverkehr weniger frei bewegt als in anderen beobachteten Konzepten. Der rote Gehweg umrandet den gesamten Raum und gibt gemeinsam mit den Gittern Stellen vor, die als markiert interpretiert werden und an denen die Fahrbahn häufiger gequert wird. Da dieser Bereiche sich direkt an der Einfahrt zum Shared Space befinden, müssen Autos zunächst stark abbremsen, auf dem Stern selbst sind aber weniger querende Fußgänger*innen zu erwarten.



Foto: Land NRW/Rhein-Erft-Kreis

Ulrich Kalle, Fachbereichsleiter für Mobilität und Verkehr der Stadt Brühl, ist der Meinung, der Shared Space funktioniere, brauche aber mutige Fußgehende, die sich durchsetzen können. Nach seiner Meinung sei die Verkehrsberuhigung hier gut gelungen, Menschen würden spüren, wie sie sich zu verhalten haben. Die Unfallzahlen seien im Vergleich zum Kreisverkehr-Umbau noch einmal deutlich zurückgegangen. Dass alle umliegenden Straßen Tempo 30 haben, trage hier zum Erfolg bei. Es wird geprüft, die Absperrgitter dauerhaft zu entfernen und an den Ein-/Ausfahrten Verschmälerungen der Fahrgassen vorzunehmen, um den Fahrverkehr zu verlangsamen.

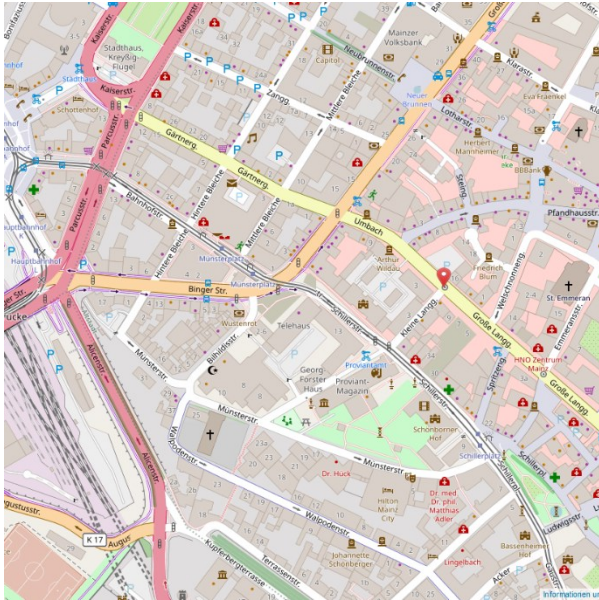
Was ist Ihre Meinung dazu?

Notizen:

Mainz Umbach und Große Langgasse

8:45 Uhr Treffpunkt Bahnhofsplatz Mainz

Anschließende Besichtigung der Große Langgasse/Umbach



Eines der jüngeren Projekte von Mainz ist Umbach und die Große Langgasse - ein Shared-Space-Konzept, das Ende 2019 fertig gestellt wurde. Dieser vielbefahrene Straßenabschnitt im Zentrum der Stadt wurde lange vom Motorisierten Verkehr auf vier Fahrstreifen dominiert. Ursprünglich wurde der Verkehr mit einem durchschnittlichen Tagesaufkommen von 14.000 Fahrzeugen von zwei Lichtsignalanlagen geregelt. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ließ zusätzlich wenig Aufenthaltsqualität zu und sorgte für eine hohe Luft- und Lärmbelastung für Anwohner*innen.



Foto: Robbi (Deutsches Architekturforum)

Seither hat sich in der Langgasse einiges getan. Zunächst wurde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h, zum Teil 30 km/h herabgesetzt. Seit Frühjahr 2020 hat die Straße zudem den Status eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo 20 und zum Teil Tempo 30 bekommen. Die beiden Lichtsignalanlagen wurden jeweils durch einen Minikreislauf ersetzt. Bei der Einfahrt in den



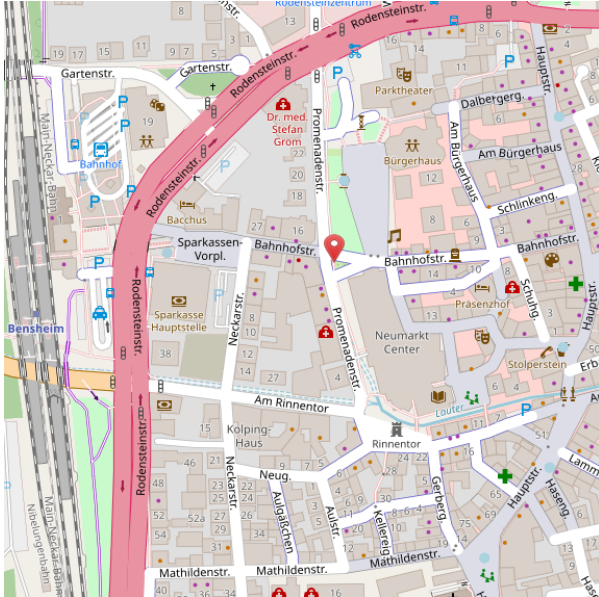
Foto: FUSS e.V.

Shared Space ändert sich der Belag von dunklem zu einem deutlich helleren rot-braunen Asphalt. Insgesamt sind zwei Fahrstreifen übriggeblieben, die mit einem multifunktionalen Mittelstreifen voneinander getrennt werden. Dieser hebt sich optisch durch einen anderen Straßenbelag ab und kann beispielsweise als Querungshilfe genutzt werden. Die Bordsteine an den Gehwegen wurden zusätzlich abgesenkt zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Trotz eines hohen Verkehrsaufkommens ist die Fahrbahn

Die Kreuzung Bahnhof-/ Promenadenstraße in Bensheim

11:15 Uhr Treffpunkt Bahnhofsvorplatz

Anschließende Besichtigung der Bahnhofstraße/Promenadenstraße



Die Stadt Bensheim liegt im Südhessischen Kreis Bergstraße zwischen den Metropolregionen Frankfurt-Rhein-Main und Rhein-Neckar. In der Kleinstadt leben ca. 41.000 Einwohner*innen.

Die Bahnhofstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1) beschildert, wobei dieser auch über die kreuzende Promenadenstraße hinweg verläuft. Somit ist dort der Fußverkehr bevorzugt. Exkursionsleiter Schwab nennt dies einen „unsichtbaren Zebrastrifen“. Diese Regelung wird durch eine leichte Anhebung der Bahnhofstraße mit Rundbord gegenüber dem übrigen Niveau der Promenadenstraße unterstützt. Etwas ungünstig ist die Führung einer Radhauptroute entlang der Promenadenstraße auf dem straßenbegleitenden Gehweg, der entsprechend freigegeben ist. Der Radverkehr ist im Durchschnitt weniger bereit, dem Fußverkehr Vorrang zu gewähren, als der Kfz-Verkehr.



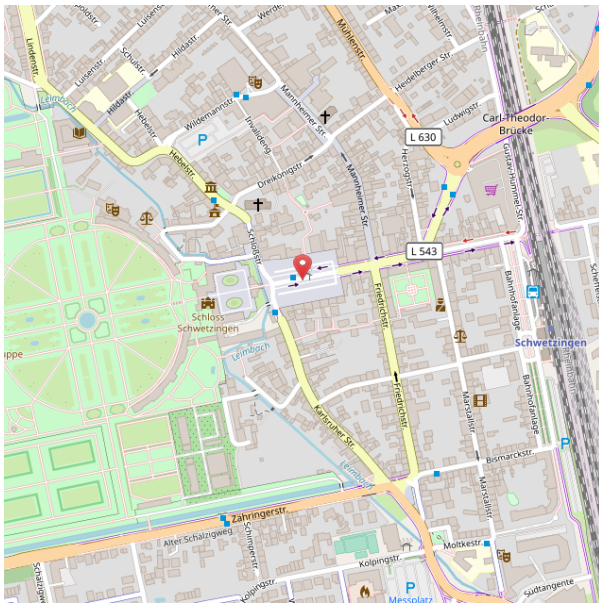
Foto: Arndt Schwab

Der durchschnittliche tägliche Verkehr zählt an dieser Stelle noch über 3.000 Fahrzeuge täglich. Der „Masterplan 100% Klimaschutz“ der Stadt Bensheim von 2014 besagt, dass sich der Modal Split stärker zum Umweltverbund hin entwickeln soll, für eine „Familienfreundlichere Stadt“ sollen mehr Verkehrsberuhigte Bereiche entstehen. So hat die Stadt bereits 10 – 15 Verkehrsberuhigte Bereiche mitsamt der zentralen autofreien Fußgängerzone, es sind aber noch sinnvolle Ergänzungen und Ausweitungen möglich und angestrebt.

Was ist Ihre Meinung dazu?

Der Schlossplatz Schwetzingen

13:00 Uhr Besichtigung des Schlossplatzes



Die Kreisstadt Schwetzingen ist Teil der Metropolregion Rhein-Neckar und zählt ca. 110.000 Einwohner*innen, dazu gesellen sich jährlich ca. 700.000 Tagesbesucher*innen. Touristisches und urbanes Zentrum ist hierbei das Schloss Schwetzingen mitsamt Garten und Schlossplatz. Über viele Jahre wurde der Platz von der mehrspurigen Bundesstraße B 36 in 3 Teile geteilt, was sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Wahrnehmung der barocken Stadtanlage erheblich beeinträchtigte.



Vorher: LSA und Trennprinzip

(Foto: Tobias Mann)

Erste Visionen eines Umbaus wurden realistisch, als 2009 die Umgehungsstraße B 535 den Verkehr umleitete, was die Anzahl an täglich durchfahrenden Kfz auf 7.000 senkte. Mit einem Shared-Space-Konzept sollte die Aufenthaltsqualität für Besucher*innen und soziale Brauchbarkeit für Anwohner*innen erhöht sowie die Außengastronomie gefördert werden. Der motorisierte Verkehr wurde auf eine Spur reduziert, wobei der gesamte Platz verkehrsberuhigt werden sollte. Die Beschilderung weist mit Zeichen 325.1 einen verkehrsberuhigten Bereich aus. Die zum Schloss führende zweispurige Fahrgasse wird von den Fahrzeugen nur in einer Richtung befahren. Dadurch und durch die bauliche Ausprägung (Asphaltierung hebt sich vom Straßenbelag des Platzes ab) ist sie weniger durchlässig für den querenden Fußverkehr als geplant, obwohl dieser eigentlich bevorrechtigt sein sollte. In dem Einmündungsbereich vorm Schloss ist das Queren hingegen tatsächlich frei und in der Regel ohne Wartezeit für selbstbewusste Fußgänger*innen möglich.

Das Projekt wurde 2011 zunächst als „Modellversuch Schlossplatz“ begonnen und auf zwei Jahre angesetzt, wegen hemmender rechtlicher Grundlagen und den unkonventionellen Maßnahmen kam anfangs Widerstand aus der Bevölkerung, wo das Schwetzingener Wählerforum 2011 eine Initiative zu

Domstadt Speyer

15:15 Uhr Besichtigung des Domplatzes.



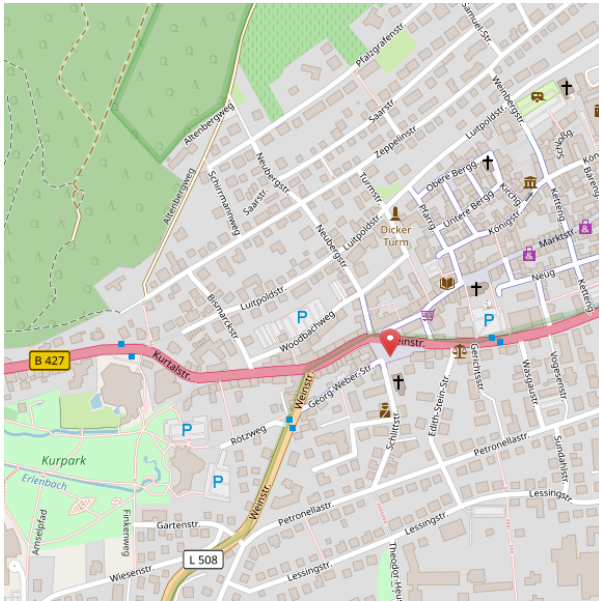
Speyer am Rhein liegt in der Pfalz und zählt ca. 50.000 Einwohner*innen. Bekannt ist die Stadt für ihren großen romanischen Dom, welcher zum Weltkulturerbe gehört. Ziel der Umgestaltung von 1990 war es, zurück zum mittelalterlichen Bild einer idealisierten Gottesstadt zu kommen, in der der Dom bestimmender Bestandteil des räumlichen Gefüges ist. Der Dom sollte wieder stärker in das Stadtgefüge eingebunden werden, indem der Domplatz reaktiviert und zur Stadt hin geöffnet wird. Bei der Gestaltung sollte zudem dem historischen Vorbild gefolgt werden, einzige Änderung war die Rampe neben den Stufen, die den Domgarten und den Domplatz nun auch barrierefrei miteinander verbinden. Auch verkehrsplanerisch wurde die Umgestaltung in Speyer zu einem einflussreichen Pionierprojekt von Shared Spaces und Begegnungszonen in Deutschland. Bereits 1990 wurde hier das Verkehrszeichen 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) eingesetzt, was Wartepflicht, Schrittempo und Parkverbot für Fahrzeuge einführte.



Foto: Unesco-Welterbestätten Deutschland e.V.

Der Ludwigsplatz in Bad Bergzabern

Bonusprogramm: Besichtigung des Ludwigsplatzes



Bad Bergzabern ist eine Kleinstadt in Rheinland-Pfalz mit rund 8.500 Einwohner*innen. Etwa 11.500 Kraftfahrzeuge und 60 Linienbusse fahren täglich durch den Ort über die Ortsdurchfahrt B 427, die genau an den Ludwigsplatz angrenzt. Der Platz wird von der Durchfahrtsstraße tangiert und grenzt auf der anderen Seite wiederum fußläufig an das Stadtzentrum an. Rund um den Platz münden vier Straßen in die Hauptverkehrsstraße ein, die übrige Platzfläche wurde vor allem für Pkw-Parkmöglichkeiten verwendet. Dem Anspruch der sozialen Brauchbarkeit als zentraler Platz wurde der Ludwigsplatz somit in keiner Weise gerecht.



Foto:Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Mit den Umbauarbeiten wollte die Stadt dem Kurstadtcharakter von Bad Bergzabern gerechter werden, zudem sollte der Kurpark auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes für den Fußverkehr besser an das Stadtzentrum angebunden werden, da eine gesicherte Querung bei der dreispurigen vielbefahrenen Straße und den unübersichtlichen Straßenverläufen bis 2009 nicht möglich war. Übrig blieb je eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr in beide Richtungen. Bei der Einfahrt auf den Platz ändert sich der Straßenbelag, wobei es sich hierbei um die Einzige optische Markierung des Platzbereiches handelt. Eine der Zufahrten liegt in einer Kurve hinter einem Zebrastreifen, was die Autos aus westlicher Richtung deutlich effektiver abbremst, denn offiziell beginnt erst hinter dem Zebrastreifen also ab Beginn des Platzes das Tempolimit von 30 km/h.

