

Hartmut Topp

Planungsbüro R+T, Darmstadt
imove TU Kaiserslautern

Die Verkehrsberuhigung geht weiter!

ADAC/UVD-Fachveranstaltung
*Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen,
Shared Space in der kommunalen Praxis*
in Frankfurt am Main am 1. März 2011

- 1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre
- 2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre
- 3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?

1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre

1.1 Die Anfänge der Verkehrsberuhigung

1.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

1.3 Ortsdurchfahrten nach Berner Modell

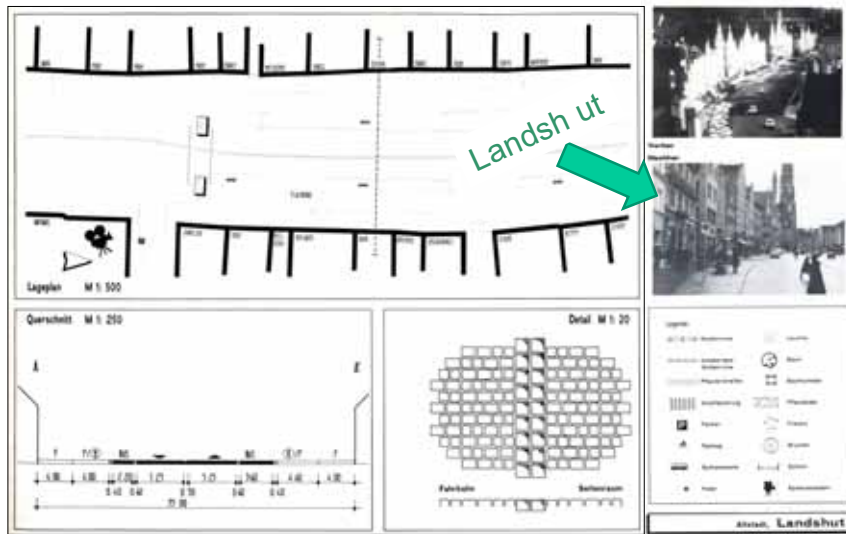
2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre

3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?

Institut für Mobilität & Verkehr

imove





Weiche Trennung an Hauptverkehrsstraßen (Schweig, 1991)



Lüneburg: Am Sande (eigenes Foto)





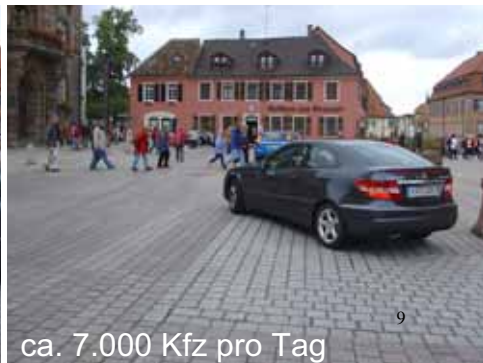
Speyer: Am Museum



ca. 10.000 Kfz pro Tag



Speyer: Domplatz



ca. 7.000 Kfz pro Tag

9

Ortsdurchfahrten / Hauptstraßen
Berner Modell *Koexistenz statt Dominanz*

Ortsdurchfahrten / Hauptstraßen
Berner Modell *Koexistenz statt Dominanz*

Merkmale

- bis zu 20.000 Kfz pro Tag
- partizipativer Planungsprozess
- *lernende* Wirkungsanalyse der Bauetappen
- Weiterentwicklung von Projekt zu Projekt

Ortsdurchfahrten / Hauptstraßen
Berner Modell *Koexistenz statt Dominanz*

Merkmale

- bis zu 20.000 Kfz pro Tag
- partizipativer Planungsprozess
- *lernende* Wirkungsanalyse der Bauetappen
- Weiterentwicklung von Projekt zu Projekt

Entwurfselemente

- Kreisel statt Ampeln
- Mehrzweck-Mittelstreifen zum Abbiegen und Queren
- Geschwindigkeit wichtiger als Verkehrsmenge



vorher

Ortszentrum Köniz

(Fotos: Verkehrsteiner)

nachher



Hauptstraße in Köniz
mit ca. 17.000 Kfz pro Tag (Foto: Verkehrsteiner)

1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre

- 1.1 Die Anfänge der Verkehrsberuhigung
- 1.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- 1.3 Ortsdurchfahrten nach Berner Modell

2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre

- 2.1 Begegnungszonen und Shared Space
- 2.2 Bewertung der neuen Ansätze
- 2.3 Städtebauliche Bemessung von Straßen
- 2.4 Weitere Ansätze: SimplyCity, neue Straßen, ...
- 2.5 Aktuelle Beispiele: Hamburg und Konstanz

3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?

Shared Space
Holland

Begegnungszonen
Schweiz

Gemeinschaftsstraßen
Hamburg

Voiries pour Tous

Frankreich

SimplyCity
Nordrhein-Westfalen

Zones de Rencontre
Belgien

Woonerf Verkehrsberuhigter Bereich	Anlieger- und Erschließungsstraßen	bis ca. 2.000 Kfz/d
Winkelerf Verkehrsber. Geschäftsbereich	Geschäftsstraßen	3.000 bis 4.000 Kfz/d
Begegnungszonen Voiries pour tous	höher belastete Erschließungsstraßen	bis ca. 6.000 Kfz/d
Weiche Trennung partielle Nutzungsmischung	Verkehrsstraßen	punktuell bis ca. 10.000 Kfz/d
Shared Space Begegnungszonen	Geschäftsstraßen Ortsdurchfahrten Verkehrsstraßen	bis ca. 15.000 Kfz/d plus starkem Radverkehr

Vorläufer von Shared Space und Begegnungszonen
- Einsatzbereiche des Mischprinzips (eigene Darstellung)

Sozialverhalten

- bis max. 30 km/h
- eigenverantwortlich
- Blickkontakt
- Verständigung
- vielfältig
- intuitiv
- langsam, gelassen
- *grau*
- Selbstorganisation
- **Mischprinzip**

Verkehrsverhalten

- um & über 50 km/h
- kodifiziert mit Regeln
- anonym
- Rechthaberei
- uniform
- geregelt
- tempo-orientiert
- *schwarz-weiß*
- Regulierung
- **Trennprinzip**

- Mischprinzip Sozialverhalten
- Trennprinzip Verkehrsverhalten

stehen für verschiedene Verkehrswelten und Verhaltensweisen:

- Straßen und Plätze des Miteinanders,
- das schnellere Netz des Verkehrs.

- Mischprinzip Sozialverhalten
- Trennprinzip Verkehrsverhalten

stehen für verschiedene Verkehrswelten und Verhaltensweisen:

- Straßen und Plätze des Miteinanders,
- das schnellere Netz des Verkehrs.

Beide „Welten“ sind Teil der Stadt, ablesbar in Straßengestalt & Regelwerk.

Gute Straßen erklären sich selbst!



Drachten, Holland: Rechts-vor-Links statt Ampel-Kreuzung mit 15.000 Kfz, 7.000 Radfahrern pro Tag (eigenes Foto)

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate



Zentralplatz Biel – 12.000 Kfz pro Tag (Foto: Fussverkehr Schweiz)

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate



Hamborner Altmarkt in Duisburg mit ca. 13.000 Kfz/Tag

<p>bis 2010</p>	<p>Hamborner Altmarkt in Duisburg</p>
<p>(Foto: Stadt Duisburg)</p>	<p>ca. 13.000 Kfz/Tag</p> <p>vorher / nachher</p> <p>seit 2010 (eigenes Foto)</p>

Verträgliches, sicheres Miteinander

Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer
Kinder, Erwachsene, Alte, Behinderte

- _ Fußgänger- und Radfahrerfrequenzen
- _ bis zu 15.000 Kraftfahrzeuge pro Tag,
durch Erfahrungen abgesichert. Mehr?
- _ bis Kapazität einer 2-spurigen Straße

Institut für Mobilität & Verkehr

innoVATE

Verträgliches, sicheres Miteinander

Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer
Kinder, Erwachsene, Alte, Behinderte

- _ Fußgänger- und Radfahrerfrequenzen
- _ bis zu 15.000 Kraftfahrzeuge pro Tag,
durch Erfahrungen abgesichert. Mehr?
- _ bis Kapazität einer 2-spurigen Straße
- _ FGSV: pro Spitzenstunde < 1.800 Kfz,
< 80 Lkw+Busse, > 200 FG+Radfahrer

Institut für Mobilität & Verkehr

innoVATE

Verträgliches, sicheres Miteinander

Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer
Kinder, Erwachsene, Alte, Behinderte

- _ Fußgänger- und Radfahrerfrequenzen
- _ bis zu 15.000 Kraftfahrzeuge pro Tag, durch Erfahrungen abgesichert. Mehr?
- _ bis Kapazität einer 2-spurigen Straße
- _ FGSV: pro Spitzenstunde < 1.800 Kfz, < 80 Lkw+Busse, > 200 FG+Radfahrer
- _ **Entscheidend ist die Mischung!**

Institut für Mobilität & Verkehr

innovec



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

Bewertungskriterien

- Stellt sich Sozialverhalten ein? ...
- ... für mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit?

Bewertungskriterien

- Stellt sich Sozialverhalten ein? ...
- ... für mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit?
- Wie kommen Kinder, Alte und behinderte Menschen damit klar?
- Visuell-städtebauliche Qualität der umgebauten Straßenräume

Aufenthaltsqualität

- Gleichberechtigte Partner mit ...
- ... Sozialverhalten, das ist möglich

Aufenthaltsqualität

- Gleichberechtigte Partner mit ...
- ... Sozialverhalten, das ist möglich

Verkehrssicherheit

- Unfälle mal etwas mehr, mal weniger,
statistisch nicht signifikant
- Bereiche auch vorher nicht auffällig



Bordstein/Sichtlinie in der Verkehrserziehung
(Foto: imove)

„Neun von zehn Autofahrern
halten für mich an;
mein Problem ist,
den zehnten zu erkennen.“

(blinder Fußgänger, 2008)



Begegnungszone am Schulzentrum Môle-Berne,
Genf (2004)

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate

Visuell-städtebauliche Qualität

- _ ... ist nicht von Trennprinzip oder Mischprinzip abhängig
- _ Shared Space oder Begegnungszone führen nicht per se zum besseren Straßenentwurf

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate

Visuell-städtebauliche Qualität

- _ ... ist nicht von Trennprinzip oder Mischprinzip abhängig
- _ Shared Space oder Begegnungszone führen nicht per se zum besseren Straßenentwurf
- _ große, wenig gegliederte Pflasterflächen sind eintönig
- _ gute Straßenraumgestaltung als zentrales Anliegen im Trennprinzip und im Mischprinzip

Institut für Mobilität & Verkehr

innoVe



Bohmte:
Kreisverkehr
Richtung Süden
vorher/nachher
(Gemeinde Bohmte, 2008)

Institut für Mobilität & Verkehr

innoVe



Bohmte:
Bremer Straße
mit 12.500 Kfz/Tag
vorher/nachher
(Gemeinde Bohmte, 2008)

Institut für Mobilität & Verkehr

innovec



Haren, Niederlande: Tempo 30, 8.000 Kfz/Tag (Foto:
Leven)

Institut für Mobilität & Verkehr

innovec

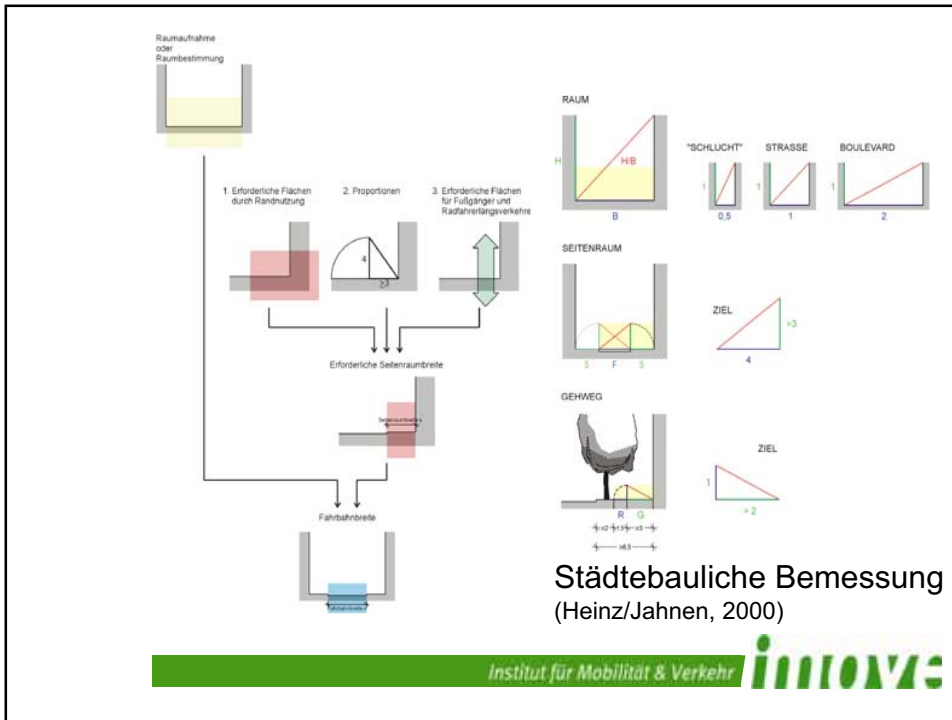


Duisburg, Opernplatz: vorher ca. 20.000 Kfz pro Tag, jetzt ca. 13.000 (eigenes Foto)

Institut für Mobilität & Verkehr **innovec**



Hamborner Altmarkt in Duisburg mit ca. 15.000 Kfz/Tag



- 1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre
 - 1.1 Die Anfänge der Verkehrsberuhigung
 - 1.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung
 - 1.3 Ortsdurchfahrten nach Berner Modell
- 2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre
 - 2.1 Begegnungszonen und Shared Space
 - 2.2 Bewertung der neuen Ansätze
 - 2.3 Städtebauliche Bemessung von Straßen
 - 2.4 Weitere Ansätze: SimplyCity, neue Straßen, ...
 - 2.5 Aktuelle Beispiele: Hamburg und Konstanz
- 3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?

Institut für Mobilität & Verkehr

imove

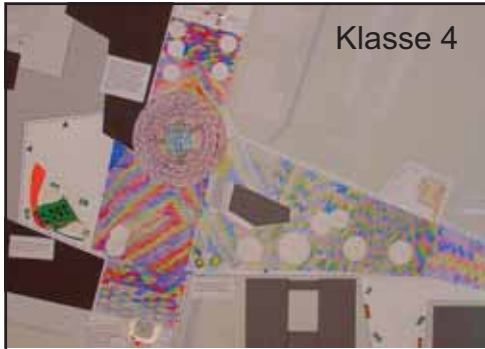


ca. 3.500 Kfz pro Tag, davon 5 % Lkw, Veloroute



Bildungszentrum
Tor zur Welt

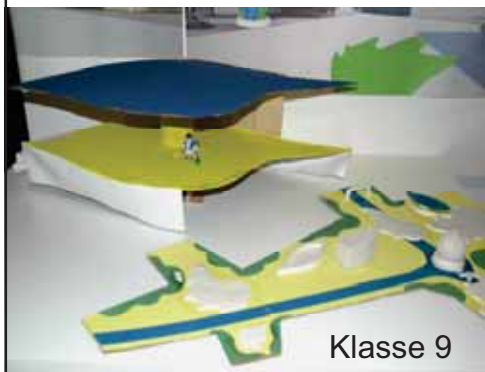




Klasse 4



Klasse 6d



Klasse 9



Klasse 6c



Übersetzter Entwurf Menschen und Kulturen
(Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten, Hamburg)

Argumente pro Begegnungszone oder verkehrsberuhigter Bereich

- hohe Fußgänger- und Radlerfrequenz
- Mischfläche und Übergänge klar erkennbar
- Flachborde markieren Fahrbahn
und leiten Blinde
- 3.500 Kfz/Tag unter Grenzwert von 4.000
- 100 m Länge unter Empfehlung von 400 m
- *kein Parken* sorgt für Übersichtlichkeit
- überwiegend Schüler (>12 Jahre) queren
- ca. 2.000 Querungen linienhaft verteilt

Institut für Mobilität & Verkehr

innovec



Genf: Begegnungszonen vor Schulen (Stadt Genf)

Interdisziplinäre Planungswerkstatt mit Verkehrspsychologen

Schnelle Einigung bei

- weiche Separation mit 3 cm-Flachborden
- Pflasterrinnen zur optischen Einengung
- Einengung und Anrampung der Einfahrten

Interdisziplinäre Planungswerkstatt mit Verkehrspsychologen

Schnelle Einigung bei

- weiche Separation mit 3 cm-Flachborden
- Pflasterrinnen zur optischen Einengung
- Einengung und Anrampung der Einfahrten

Intensive Diskussion über

Führung der Fahrbahn, Fahrverhalten und
Sicherheit der querenden Fußgänger





Konstanz

(Foto: Stadt Konstanz) heute

Bahnhofplatz
von Norden

12.000 Kfz/Tag
längs:
13.000 zu Fuß
1.200 per Rad
quer:
12.600 zu Fuß
600 per Rad



morgen

Hager/Zweibrücken

- 1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre
 - 1.1 Die Anfänge der Verkehrsberuhigung
 - 1.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung
 - 1.3 Ortsdurchfahrten nach Berner Modell
- 2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre
 - 2.1 Begegnungszonen und Shared Space
 - 2.2 Bewertung der neuen Ansätze
 - 2.3 Städtebauliche Bemessung von Straßen
 - 2.4 Weitere Ansätze: SimplyCity, neue Straßen, ...
 - 2.5 Aktuelle Beispiele: Hamburg und Konstanz
- 3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?
 - 3.1 Begegnungszone in deutsche StVO
 - 3.2 Tempo 30 als Regellimit innerorts
 - 3.3 Vision: Neue Mobilitätskultur

Institut für Mobilität & Verkehr

imove

Vorschlag / Forderung von FUSS e.V.

(März 2009)

Zusätzliche Einführung einer fußverkehrsbevorrechtigten Mischverkehrsfläche m. Tempo 20.

TEMPOANGABE + UMBENENNUNG

Spielstraße



Überall **Aufenthalt**
incl. **Spiel**

Nebenstr. / „geringer“ Kfz-Verkehr

+

NEUEINFÜHRUNG

Begegnungszone



Überall **bevorrechtigte**
Querung

Hauptstr. / „größerer“ Kfz-Verkehr

- ca. 200 Kfz/h +



Speyer, Domplatz *verkehrsberuhigter Bereich*



Hamburg, Neuer Wall *verkehrsber. Geschäftsbereich*



Ulm, Neue Straße *innovative Tempo 30-Straße*



Duisburg, Opernplatz *verkehrsberuhigter Bereich*

SANFTE MOBILITÄT

30 für alle Grazer Wohngebiete

nur auf Vorrangstraßen **50**

30 Weniger Tempo ist mehr **SICHERHEIT** **50**

Grazer Modellversuch Tempo 30/50

Graz
ca. 1.000 km Straßen

80% T30-Nebenstraßen mit 20 % des Verkehrs
20% Vorrangstraßen T50 mit 80% des Verkehrs

**Shared Space und Begegnungszonen,
Städtebauliche Bemessung,
innovative Tempo 30-Straßen**

markieren den Anfang einer neuen Mobilitätskultur.

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate

**Shared Space und Begegnungszonen,
Städtebauliche Bemessung,
innovative Tempo 30-Straßen**

markieren den Anfang einer neuen Mobilitätskultur.

Es gibt **weitere Indizien** dafür:

- Bei jungen Leuten verliert das Auto an Bedeutung
- Car-Sharing hat zweistellige Zuwachsraten
- Auto-Industrie bietet neue Mobilitätsmodelle
- *Vélib* ist Vorbild für immer mehr Fahrrad-Leihsysteme
- *Multimodal unterwegs* statt monomodaler Auto-Mobilität
- Zeitalter fossiler Mobilität geht zu Ende

Institut für Mobilität & Verkehr

innovate

Fazit:
Die Verkehrsberuhigung geht weiter!

Ich danke für's Zuhören.
Hartmut.Topp@imove-kl.de

1 **Gestern:** Verkehrsberuhigung der 1980/90er Jahre

- 1.1 Die Anfänge der Verkehrsberuhigung
- 1.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- 1.3 Ortsdurchfahrten nach Berner Modell

2 **Heute:** Neue Ansätze seit Anfang der 2000er Jahre

- 2.1 Begegnungszonen und Shared Space
- 2.2 Bewertung der neuen Ansätze
- 2.3 Städtebauliche Bemessung von Straßen
- 2.4 Weitere Ansätze: SimplyCity, neue Straßen, ...
- 2.5 Aktuelle Beispiele: Hamburg und Konstanz

3 **Morgen:** Wie geht die Verkehrsberuhigung weiter?

- 3.1 Begegnungszone in deutsche StVO
- 3.2 Tempo 30 als Regellimit innerorts
- 3.3 Vision: Neue Mobilitätskultur