

---

# Von der Ortsmitte bis ins Wohnquartier.

4. Planungswerkstatt der AGFK BW am 04./05.02.2025 in Stuttgart-Vaihingen



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiele Köln, Leipzig, Kerpen und Baunatal ([www.dvr.de/gutestrassen](http://www.dvr.de/gutestrassen) / Köln und Baunatal noch unveröffentlicht)

## Impulsreferat Planerische Anforderungen, Rahmenbedingungen, gute Beispiele

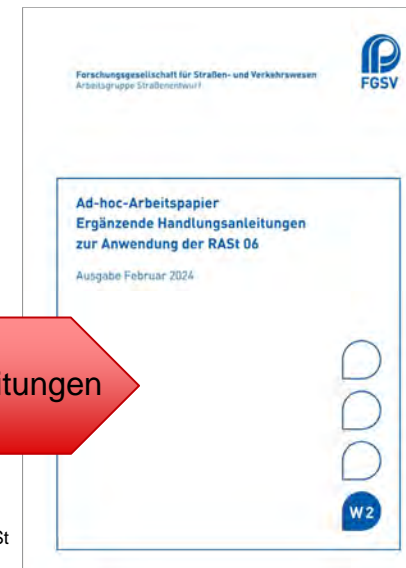
Prof. Dipl.-Ing. Karl Heinz Schäfer | TH Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | Verkehrsplanung Verkehrstechnik Straßenentwurf

## Grundlegende Zusammenhänge

### Funktionale Anforderungen

- Stadtstraßen liegen im Spannungsfeld zwischen
  - überörtlicher **Verbindungsfunktion** mit Anforderungen an Reisezeit und Fahrkomfort
  - örtlicher **Erschließungsfunktion** im Hinblick auf angrenzende Quartiere und Grundstücke
  - umfeldorientierter **Aufenthaltsfunktion** im jeweiligen städtebaulichen Zusammenhang

Kategoriengruppe		Verbindungsfunktionsstufe				
		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

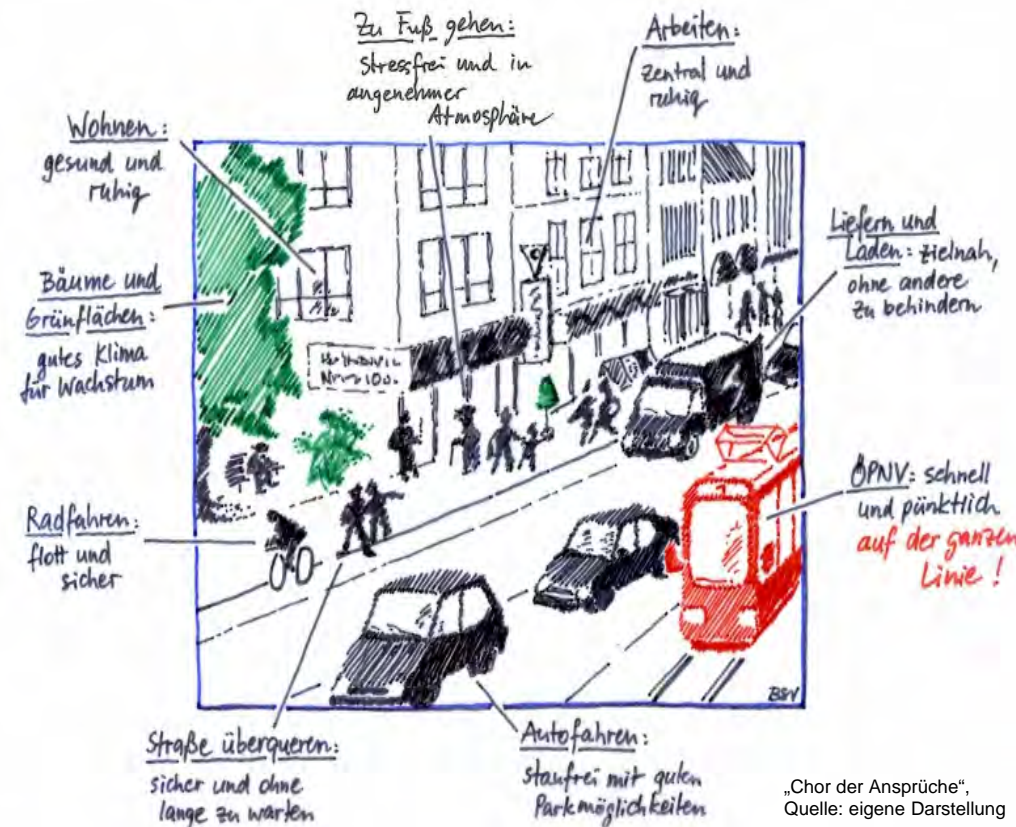


Aktuelle Handlungsanleitungen zur RASSt 06

Strassenkategorien nach RIN mit Geltungsbereich der RASSt  
Quelle: FGSV, 2006/2008

### Nutzungsansprüche an den Straßenraum

- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus und Straßenbahn
- Fließender Kraftfahrzeugverkehr
- Liefern und Laden, Parken (auch Zweiräder)
- Radverkehr einschl. neuer Mobilitätsformate v.a. im Mikrobereich (Roller etc.)
- Zufußgehende längs/quer
- Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität
- Begrünung, Kleinklima
- Ver- und Entsorgung
- Soziale Ansprüche an Sicherheit und Barrierefreiheit (inklusives Verkehrssystem)
- Immissionsschutz
- (Orts)Spezifische Nutzungsansprüche



„Chor der Ansprüche“,  
Quelle: eigene Darstellung

### Neuere entwurfsrelevante Entwicklungen

- **Breiten- und Längenzunahmen von motorisierten Fahrzeugen**  
bei Kraftfahrzeugen (Stichwort SUV) und ÖPNV-Fahrzeugen (Gelenk-/Doppelgelenkbusse, Mehrfach-Traktion bei Stadt- und Straßenbahnen)
- **Diversifizierung der Fahrzeugformen im Radverkehr**  
mit größeren Unterschieden bei Längen, Breiten und Geschwindigkeiten (Lastenfahrräder, Kinder- und Lastenanhänger, Pedelecs/E-Bikes)
- **Folgen des demografischen Wandels**  
Zunahme der Nutzung von Gehhilfen, der Zeitbedarfe bei der Verkehrsteilnahme, der Kfz- und Fahrradnutzung im höheren Alter
- **Diversifizierung von Mobilitätsformen**  
Car- und Bike-Sharing, neue Fahrzeuge für die Nahmobilität im nicht- und E-motorisierten Segment
- **Digitalisierung im Verkehr**  
Erleichterung des Zugangs zu sowie Steuerung, Vernetzung und Automatisierung von Mobilitätsangeboten unterschiedlichster Art

Quelle: Agora Verkehrswende: 12 Thesen zur Verkehrswende, 2017  
(www.agora-verkehrswende.de)



### Wesentliche Konfliktaspekte

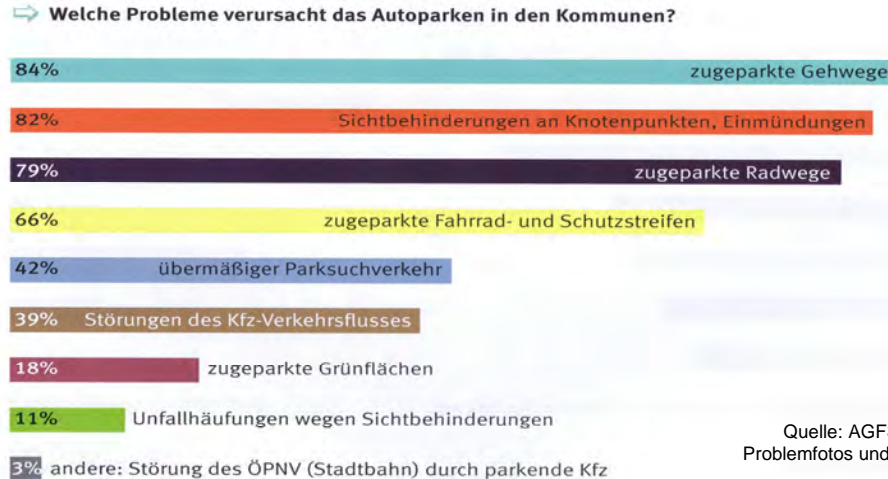
- **Erreichbarkeit**  
der Nutzungen und Adressen bezogen auf alle Formen der Verkehrsteilnahme (z.B. Parken und Liefern mit Kfz und Zweirädern, Grundstückszufahrten, ÖPNV-Haltestellen)
- **Flächenverfügbarkeit**  
in überwiegend bestehenden Straßenräumen, die durch Randbebauung und -nutzungen in ihrer Verkehrsraumbreite teils deutlich eingeschränkt sind
- **Leistungsfähigkeit**  
im ÖPNV, Kfz-Verkehr und zunehmend im Radverkehr (Anlagenbreiten bzgl. Überholen und Begegnen) sowie grundsätzlich im Fußverkehr (Stichworte: nutzbare Gehwegbreiten, Frequenzen auf Haupttrouten)
- **Verkehrssicherheit**  
vor allem der nicht motorisiert am Verkehr Teilnehmenden
- **Aufenthaltsqualität, nicht verkehrliche Nutzungen, Klima-, Umwelt- und Gestaltaspekte**  
Gelegenheiten zum Sitzen, Stehen, Verweilen, Bewegen, Spielen; soziale Sicherheit; Geschäftsauslagen, Außengastronomie, Bepflanzung, Wasserelemente, Kunstobjekte etc.; Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen; Klimaschutz; Raumbildung und -gestaltung



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“,  
Beispiel Hahnenstraße, Kerpen

## Parken als Erreichbarkeitsproblem

- Eingeschränkt nutzbare Gehwege, Radverkehrsanlagen und Einmündungsbereiche
- Behinderung der Sicht auf den fließenden Verkehr
- Eingeschränkte Rettungswege
- Gestörter Verkehrsablauf durch Ein- und Ausparkvorgänge
- Flächenkonkurrenz bzgl. des Abstellens von Zweirädern



Quelle: AGFS NRW, Parken ohne Ende?, 2012; Problemfotos und Ergebnisse einer Umfrage in NRW bei rd. 90 Kommunen



## Problemfeld **Flächenverfügbarkeit**

### Flächenbedarf im Kfz-Verkehr

- Der Marktanteil von längeren, breiteren und höheren Pkw – Stichworte: SUV und Geländewagen – nimmt weiter zu  
mit Auswirkungen auf Parkstandsbreiten, Mindestbreiten von (Kern)Fahrbahnen, Breiten von Rad- und Fußverkehrsanlagen, aber auch auf Verkehrssicherheit (Sichteinschränkung, Wirkung von Kollisionen), Gesundheit (Luftqualität) und Klima
- Fahrbahnen sind auch heute noch häufig überdimensioniert, vor allem in Wohnquartieren der 1960er bis 1980er Jahre

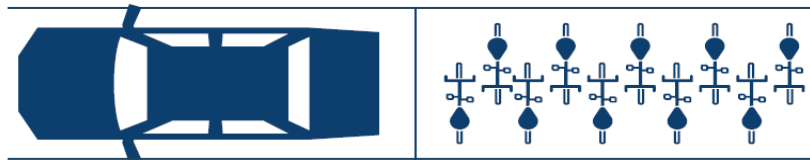
#### Entwicklung der Fahrzeugklassen

bei Pkw-Neuzulassungen in Deutschland, in Prozent der Neuzulassungen



Agora Verkehrswende (03/2023) | Die Kategorie Sonstige umfasst die Segmente Sportwagen, Utilities, Wohnmobile und alle weiteren in der Grafik nicht aufgeführten Pkw-Segmente. Quelle: KBA FZ T1.

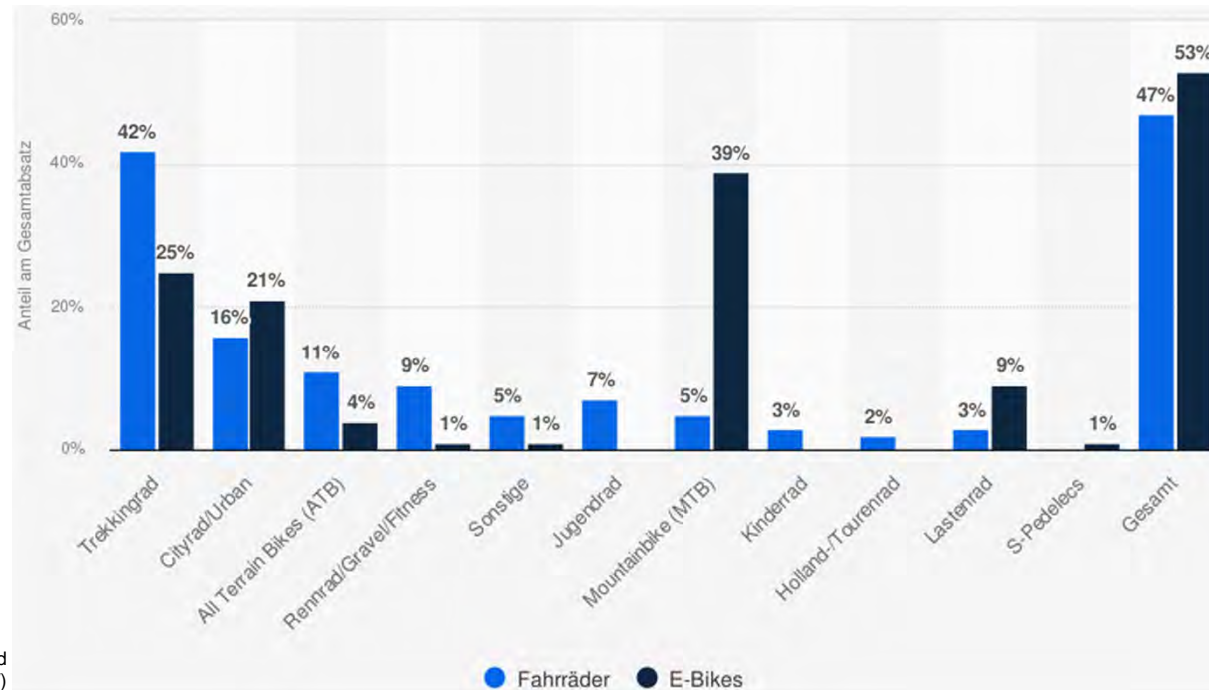
Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.



Quelle links:  
Agora Verkehrswende:  
Umparken – den öffentlichen  
Raum gerechter verteilen,  
2018 (www.agora-  
verkehrswende.de)

## Flächenbedarf im Radverkehr

- Der Marktanteil von Fahrrädern mit Tretunterstützung (E-Bikes) nimmt weiter zu und macht mittlerweile fast die Hälfte aller Neukäufe aus.
- Damit nehmen auch die Fahrgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsdifferenzen im Radverkehr zu. Letztere führen vermehrt zu Überholvorgängen, die notwendige Breiten und den damit verbundenen Flächenbedarf von Radverkehrsanlagen erhöhen.
- Der Flächenbedarf steigt darüber hinaus aufgrund zunehmender Nutzung von Lastenrädern unterschiedlicher Bauweise (E-Bikes oder Fahrräder ohne Tretunterstützung).



Bildquelle: Statista - Verteilung des Fahrradabsatzes in Deutschland nach Modellgruppen, 2023 (<https://de.statista.com/statistik/daten/>)



## Flächenkonkurrenzen

- Breite Fahrbahnen, überdimensionierte Knotenpunkte und großzügig zur Verfügung gestellte öffentliche Parkstände schränken die nutzbaren Flächen für Gehen und Aufenthalt, Fahrradfahren und -parken, Anlieferung, Bäume/Grün etc. teilweise erheblich ein



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, oben: Beispiel Severinstraße, Köln, unten: Goethestraße/Germaniastraße, Kassel (© Andreas Schmitz, Kassel), beides vor der Umgestaltung

### Zeitbedarf von Zufußgehenden an signalisierten Furten

- **Geschwindigkeiten von Zufußgehenden**

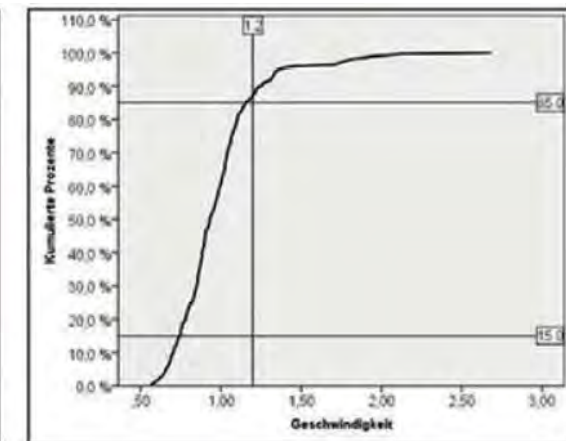
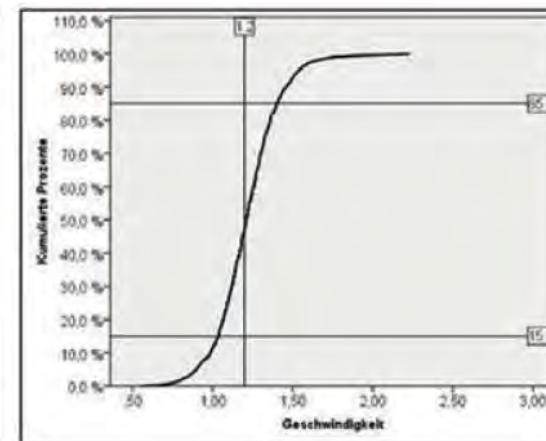
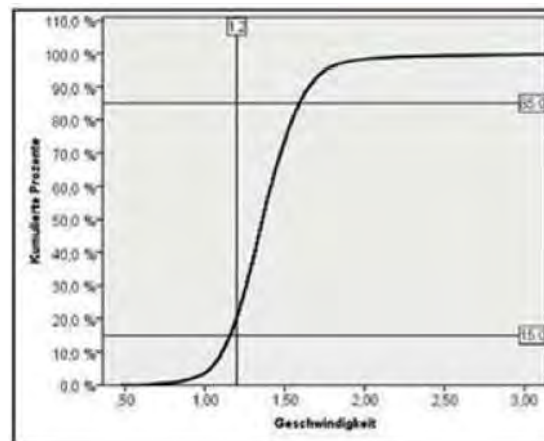
15 % aller zu Fuß Querenden, rd. 50 % der Senior\*innen und über 85 % der Mobilitätsbeeinträchtigten sind langsamer als 1,2 m/s (Regelwert nach RiLSA)

15 % der Senior\*innen und 50 % der Mobilitätsbeeinträchtigten unterschreiten sogar die Mindest-Zufuß-Geschwindigkeit von 1,0 m/s nach RiLSA (15% < 0,8 m/s)

- **Reaktionszeit von Zufußgehenden**

Beim Umschalten auf „Grün“ werden Ø 2,4 s bis zum Losgehen benötigt bei einer Spanne von 0,9 bis 6,8 s – die RiLSA setzt bei Zufußgehenden 0 s, d. h. Sofortreaktion voraus

Ermittelte Gehgeschwindigkeiten:  
links alle (n=14.204), mittig Senior\*innen (n=1.613), rechts Mobilitätsbeeinträchtigte (n=275);  
Quelle: Alrutz et.al.: Signalisierung des Fußverkehrs. In: Straßenverkehrstechnik 10/2017

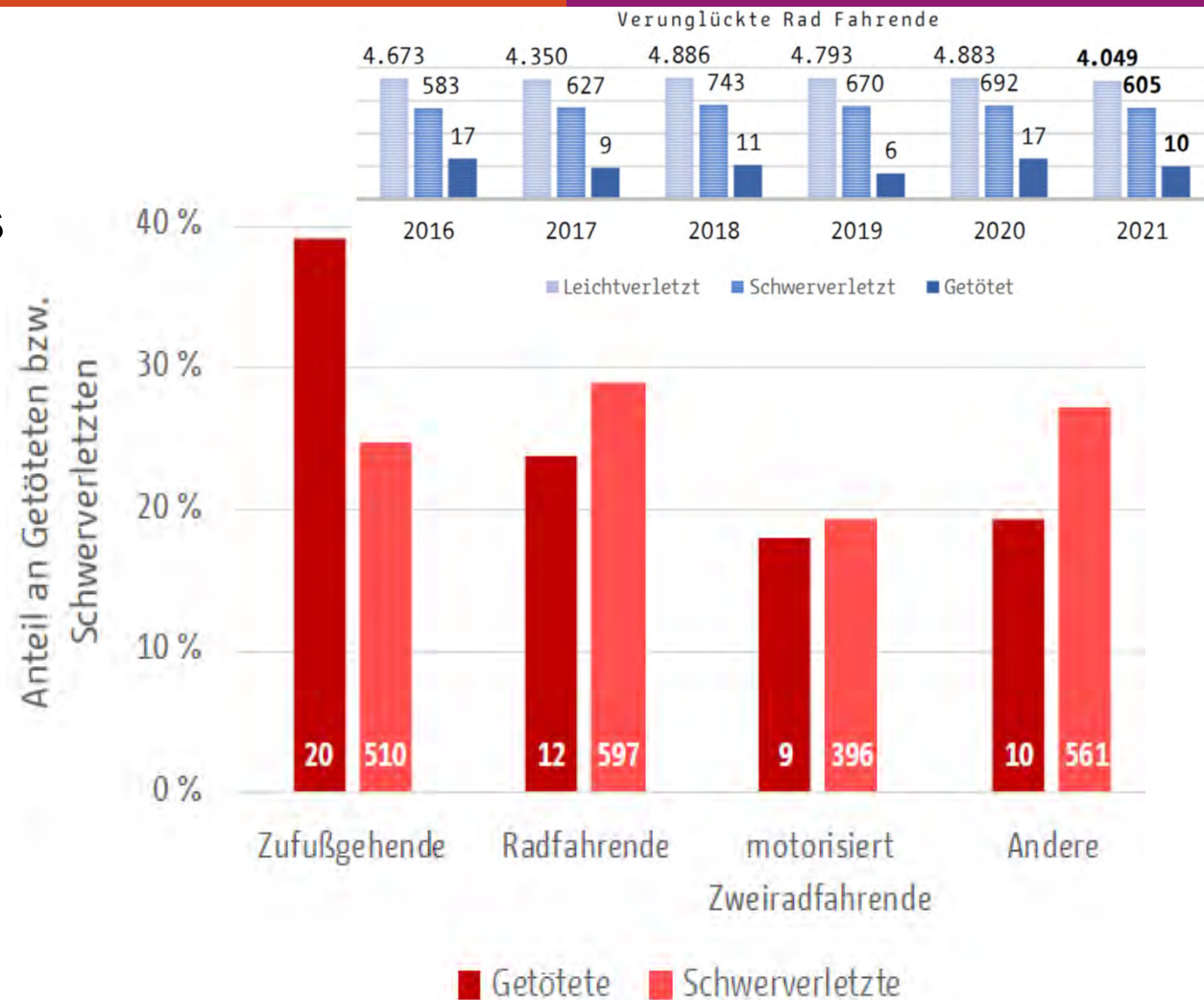


## Problemfeld **Verkehrssicherheit**

### Hauptrisikogruppen der Verkehrsteilnahme innerorts

- Zufußgehende,
  - Radfahrende und
  - Motorisiert Zweiradfahrende
- machen innerorts zusammen eine deutliche Mehrheit der Getöteten und Schwerverletzten aus. Fahrgeschwindigkeiten, Fahrverhalten und Fahrzeugtypen im Kfz-Verkehr sind mitentscheidend für die Verletzungsschwere der Beteiligten und Geschädigten.

Hauptunfallorte sind die Hauptverkehrsstraßen.



Quelle oben: Polizei Berlin, Verkehrssicherheitslage in Berlin 2021; unten: Getötete und Schwerverletzte nach Verkehrsbeteiligung auf Berliner Straßen im Mittel der Jahre 2014 bis 2016; aus: Verkehrssicherheitsbericht Berlin 2017

## Problemfeld **Verkehrssicherheit**

### Hauptrisikogruppen nach Alter und Verkehrsteilnahme

- Zu Fuß gehende Schulkinder, Jugendliche und alte Menschen
- Radfahrende Jugendliche und Erwachsene jungen und mittleren Alters, aber auch ältere Schulkinder nach der „Radfahrprüfung“
- Autofahrende und motorisiert zweiradfahrende junge Erwachsene
- E-Bike-Fahrende mittleren und höheren Alters



Altersgruppen	Zufußgehen	Radfahren	motorisiert Zweiradfahren	Pkw fahren
Kleinkinder unter 6 Jahre				
Grundschul Kinder 6-10 Jahre	●	□		
Ältere Kinder 11-14 Jahre	●	●		
Jugendliche 15-17 Jahre	●	●	□	
Junge Erwachsene 18-24 Jahre	●	●	●	●
Mittleres Alter 25-64 Jahre		●		
Ältere Menschen 65-74 Jahre		●		□
Alte Menschen ab 75 Jahre	●	□		□

Legende: ● Stärkste Risikogruppe   ● Erhöhtes Risikopotenzial   □ Prophylaxe

Quelle links: [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/03/PD24\\_N014\\_46241.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/03/PD24_N014_46241.html)  
 Oben: Risikogruppen des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin 2020; Quelle: Verkehrssicherheitsbericht Berlin 2017  
 Ermittlungsbasis: auf den Bevölkerungsanteil bezogen gewichtete Verunglücktenzahlen mit zusätzlich gewichteter Berücksichtigung von Leicht- und Schwerverletzten in Anlehnung an die aktuellen volkswirtschaftlichen Unfallkosten-sätze in Deutschland (Datenquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen 04/2015)

## Typische Konfliktkonstellationen

Quelle: eigene Zusammenstellung

Konstellation	Relevante Konfliktaspekte (in Klammern: hauptsächlich Betroffene)
Fließender Kfz-Verkehr vs. Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ungesicherte Fahrbahnüberquerungen (Fuß, Rad)</li> <li>– Nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten bei geringen Abständen (Rad)</li> <li>– Gefährdungen an Grundstückszufahrten (Fuß, Rad)</li> <li>– Erzwungene Umwege auf Geh- und Fahrrouten (Fuß, Rad)</li> <li>– Gesundheitsgefährdende Immissionen (Fuß, Rad, Aufenthalt)</li> </ul>
Parken/Liefern vs. Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschränkung der nutzbaren Breite von Verkehrsanlagen (Fuß, Rad)</li> <li>– Gefährdungen beim Ein- und Ausparken, Ein- und Aussteigen (Fuß, Rad)</li> <li>– Mangelnde Sichtbeziehungen beim Überqueren der Fahrbahn (v.a. Fuß)</li> </ul>
ÖPNV vs. Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mangelnde Breiten und Flächen an Haltestellen (Fuß, Rad, Wartende)</li> <li>– Gefährdung bei der Befahrung von Gleisanlagen (Rad)</li> <li>– Mangelnde Überquerbarkeit von Gleisanlagen (v.a. Fuß)</li> </ul>
Aufenthalt vs. Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschränkung der nutzbaren Breiten durch Einbauten und gewerbliche Seitenraumnutzungen (v.a. Fuß)</li> <li>– Unklare Orientierung und Führung in Platzbereichen (Fuß, Rad)</li> </ul>
Fuß vs. Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Radfahren auf Gehwegen und in Aufenthaltsbereichen (Fuß)</li> <li>– Fehlnutzung von Radwegen (Fuß, Rad)</li> <li>– Knappe/überschneidende Wartebereiche in Knotenpunkten (Fuß, Rad)</li> </ul>

## Hauptunfallursachen von **Zufußgehenden und Radfahrenden**

- Fehler von Zufußgehenden beim Überqueren von Fahrbahnen
- Fehler von Radfahrenden beim Einbiegen und Kreuzen aus Nebenstraßen, Einfahren in den fließenden Verkehr und Benutzen falscher Fahrbahnteile, vor allem im Zusammenhang mit Radwegen im Seitenraum, sowie zunehmend auch nicht angepasste Geschwindigkeit



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Frankendamm, Stralsund nach Umgestaltung (links) und Goethestraße, Kassel (rechts, Vorher-Situation)

## Hauptunfallursachen gegenüber Zufußgehenden und Radfahrenden

- Fehler von Kraftfahrenden gegenüber Zufußgehenden und Radfahrenden beim Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen, auch an signalisierten Furten
- Fehler von Kraftfahrenden gegenüber Radfahrenden beim Parken, Ein- und Aussteigen sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (v.a. Ausparken aus Parkstreifen und Ausfahren aus Grundstücken)



Quelle links: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Goethestraße, Kassel nach der Umgestaltung; rechts: AGFS NRW, Parken ohne Ende?, 2012



## Besondere Gefahrenquellen bei Entwurf und Signalisierung von Knotenpunkten

- „Bedingt verträgliche“ Signalisierung von Abbiegeströmen mit Fuß- und Radverkehrsströmen im parallel laufenden Längsverkehr, insbesondere bei mehrstreifigen (Links-)Abbiegestreifen
- Progressive Ampelschaltungen im Zuge von Fuß- und Radfurten
- „Freifließendes“ Rechtsabbiegen auf nicht-signalisiertem Fahrstreifen



Quelle: Jörg Ortlepp, Unfallforschung  
der Versicherer  
GDV

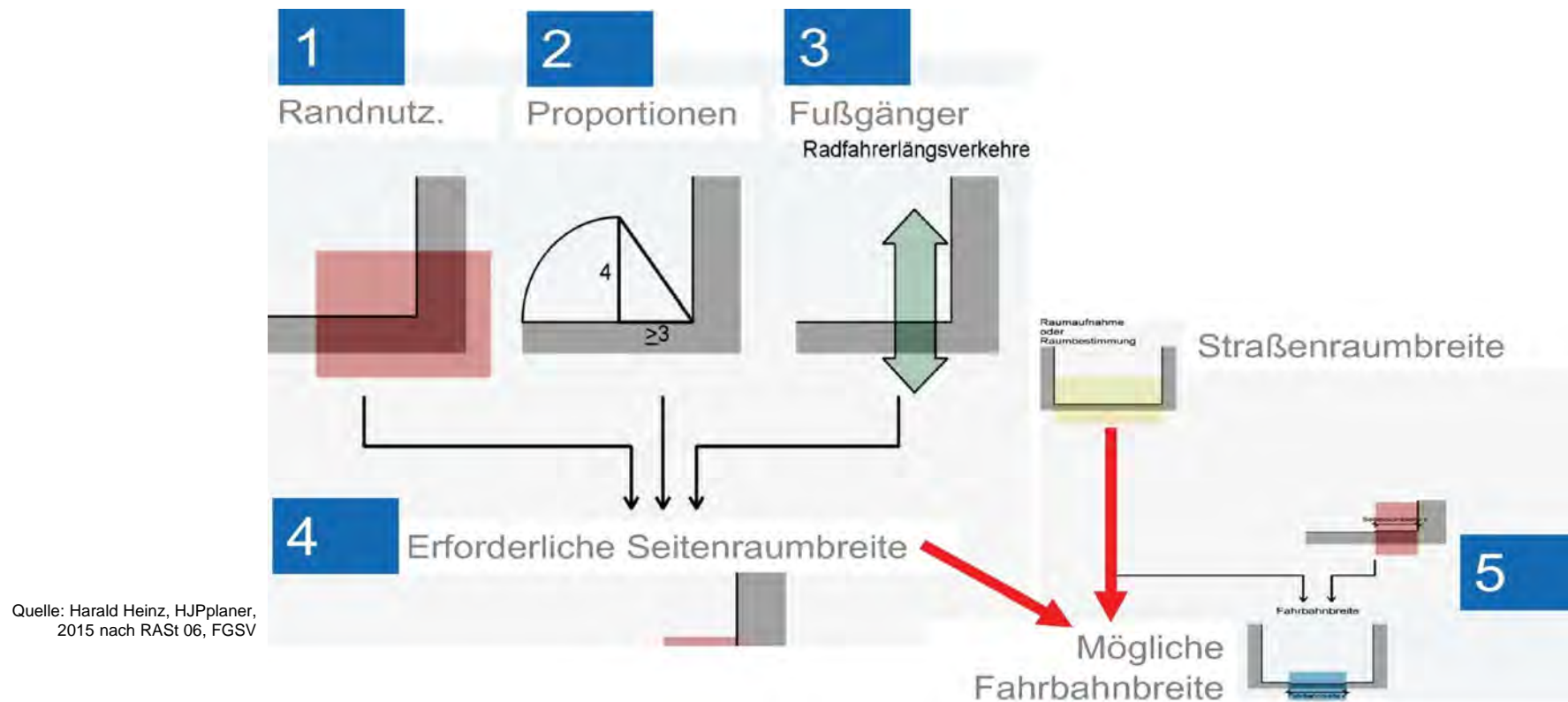


# Zielaspekte und Anforderungen einer „ganzheitlichen“ Verkehrsgestaltung

- Schaffung und Sicherung durchgängig ungestört nutzbarer **Gehbereiche**
- Führung des **Radverkehrs** auf eigenen Anlagen, bevorzugt fahrbahnseitig, oder im Mischverkehr
- Sicherung der **Überquerbarkeit** von Fahrbahnen ohne Umwege für Zufußgehende und Radfahrende
- Sichere Gestaltung von **Haltestellen** des öffentlichen Verkehrs
- Sichere **Abstände** und Übergänge zwischen konflikthaften verkehrlichen Nutzungen
- Gewährleistung einer guten **Sichtbarkeit** und frühzeitigen **Erkennbarkeit** aller am Verkehr Teilnehmenden untereinander, v. a. an Knotenpunkten und frequentierten Grundstückszufahrten
- Abwägender Umgang mit **Pkw-Parken**, zunehmend auch mit **Rad- und Rollerparken**, im Straßenraum
- Sichernde Rahmensetzungen beim **Abbiegen, Einbiegen und Kreuzen** im Fahrverkehr (bei Signalisierung möglichst Vermeidung von „bedingt verträglichen“ Verkehrsströmen)
- Berücksichtigung und Betonung der **städtebaulichen Nutzungen** und ortstypischen Raumelemente
- Intensive **Straßenraumbegrünung** zur Verbesserung von Raumtemperatur und Kleinklima
- Straßenraum- und Verkehrsflächengestaltung nach dem Prinzip der „**Wassersensiblen Stadtplanung**“
- Wünschenswert: eine **Rücksicht**, partnerschaftliches Verhalten und Regeleinhaltung nahe legende und fördernde Gestaltung

# Städtebauliche Bemessung als planerisches „Muss“

- Straßenentwurf nach RASSt 06 in fünf Schritten „von außen nach innen“



### Vorrangrouten für den Fußverkehr auf Netzebene

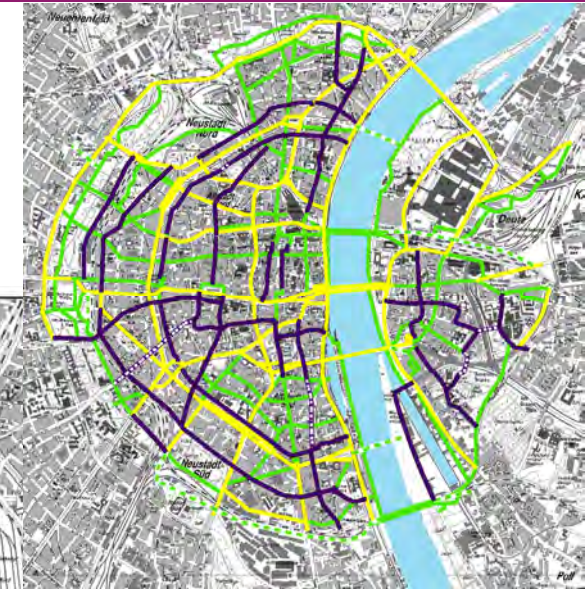
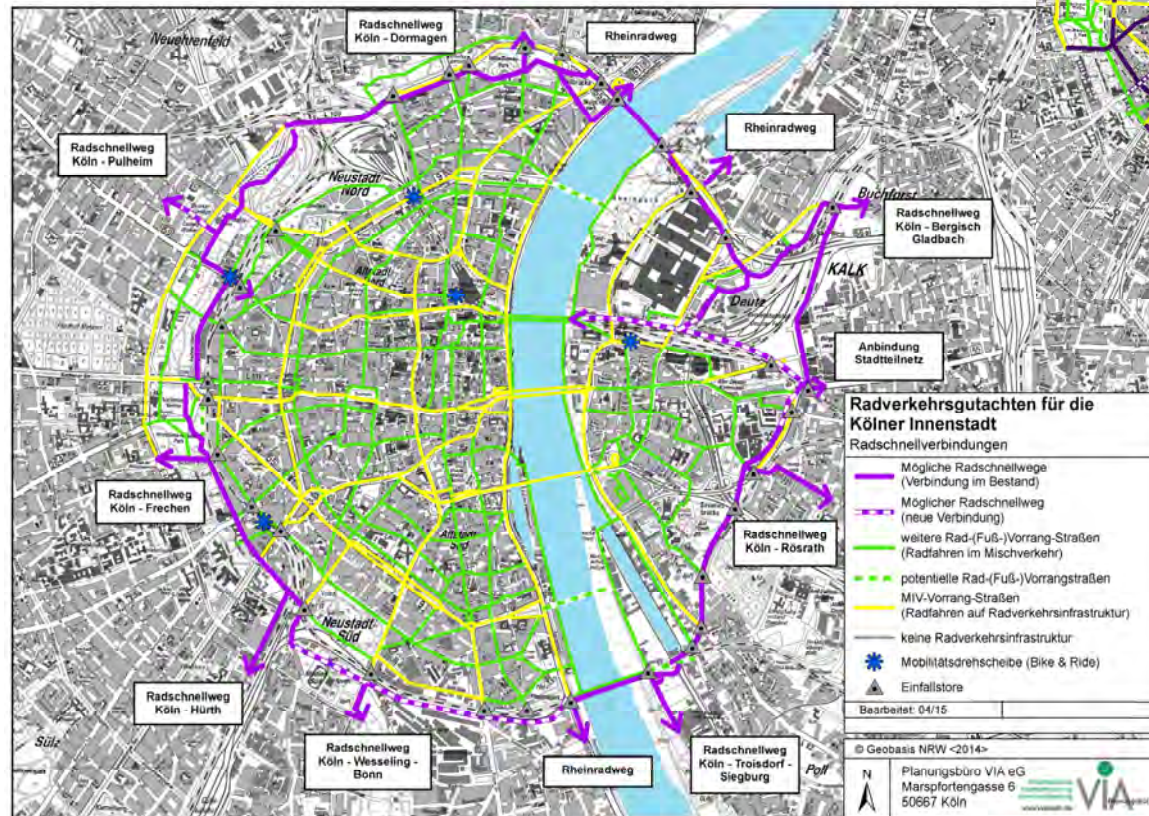
- Funktionale Gliederung des Fußverkehrsnetzes von lokal bis gesamtstädtisch bzw. gesamtgemeindlich, ausgehend von zentralen Siedlungsbereichen und relevanten innerörtlichen Quellen und Zielen
- Funktionale Abstimmung mit den Teilnetzen für MIV, ÖPNV und Radverkehr
- Festlegung typischer Regelungs- und Gestaltungsprinzipien für die einzelnen Netzelemente



Fußverkehrskonzept Norderstedt; Quelle: [https://www.norderstedt.de/media/custom/1917\\_5080\\_1.PDF?1434007744](https://www.norderstedt.de/media/custom/1917_5080_1.PDF?1434007744)

## Vorrangrouten für den Radverkehr auf Netzebene

- Funktionale Gliederung des Radverkehrsnetzes von lokal bis (über)regional, auch innerorts
- Funktionale Abstimmung mit den Teilnetzen für MIV, ÖPNV und Fußverkehr
- Festlegung typischer Regelungs- und Gestaltungsprinzipien für die einzelnen Netz-elemente



Radverkehrskonzept Innenstadt Köln (Auszüge);  
Quelle: Stadt Köln,  
[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?\\_\\_ktonr=203907](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?__ktonr=203907)

### Zufußgehen im **Seitenraum**

- Lücken im Fußverkehrsnetz schließen
- Regelbreiten herstellen, mit Bezug zu Nutzungsstrukturen und -dichten, Mindestbreiten grundsätzlich einhalten
- Nutzbare Breiten auch im Bereich von Einbauten, Baumpflanzungen und Sondernutzungen sichern
- Begehbarkeit und Barrierefreiheit sicherstellen



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Hauptstraße, Frenshof (Fotos: Göller, H&P Höhen & Partner, Bamberg)

## Überqueren von Fahrbahnen

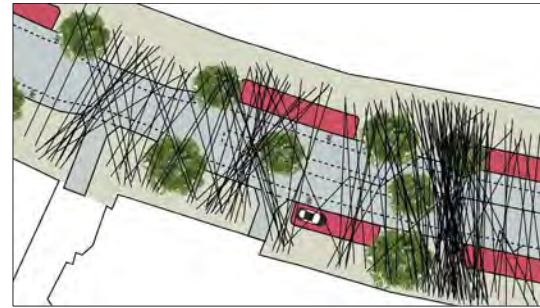
- Verkürzen der Überquerungsbreiten durch Mittelinseln, Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume
- Verdichten des gesicherten oder baulich unterstützten Angebots zum Überqueren der Fahrbahn
- Priorisieren von zu Fuß Querenden durch Fußgängerüberwege, wo es der Bedarf nahelegt
- Geschwindigkeitsbeschränkung erhöht die Zeitlücken für Querungswillige



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Bonner Straße, Köln

## Überqueren von Fahrbahnen

- Linienhaften Überquerungsbedarf durch Mittelstreifen und langgezogene Mittelinseln baulich unterstützen
- Kleinräumigen Überquerungsbedarf durch Mittelinseln wirksam bündeln



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiele Hahnenstraße, Kerpen (links) und Osterstraße, Hamburg (rechts)



### Umgang mit Parken, Liefern, Laden

- Parkraumauslastung überprüfen und alternative Angebote außerhalb des Straßenraums schaffen, um das Gestaltungspotenzial zu erweitern
- Park- und Lieferflächen gestalterisch in den Seitenraum integrieren (statt baulicher Buchten mit Hochbordstein)
- Parkflächen im Seitenraum temporär auch für andere (saisonale, kurzfristige) Nutzungen freigeben



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Severinstraße, Köln





### Schutzstreifen in der Fahrbahn

- Schutzstreifen mit zusätzlichen Sicherheitsstreifen neben Parkstreifen
- „Weich separierte“ Führung des Radverkehrs auf Plätzen und im Zuge von Promenaden als schutzstreifenähnliches Element



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Goethestraße/Germaniastraße, Kassel

### Radfahrstreifen in der Fahrbahn

- Radfahrstreifen mit zusätzlichem Sicherheitsstreifen neben Parkbuchten bzw. (Längs)Parkstreifen
- Abweichende Radverkehrsführung auf kurzem, angehobenem Radweg an der Straßenbahnhaltestelle



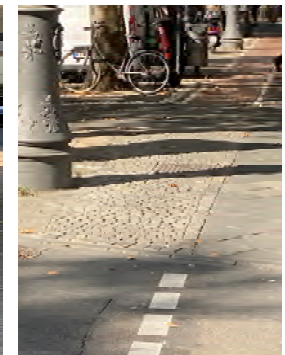
Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Karl-Liebknecht-Straße, Leipzig



## Handlungsfeld Radverkehrsführung

### Breite Radfahrstreifen

- Förderung eines „Radverkehrs in Augenhöhe“, insbesondere durch Wegnahme der äußeren Fahrstreifen bei mehrstreifigen Fahrbahnen



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Innenstadtringe, Köln

### Fahrradstraßen

- Lang laufende Straßenzüge mit radialer oder tangentialer Achsenfunktion, z.B. parallel zu Hauptverkehrsstraßen in Grünanlagen, Naherholungsgebieten oder auch im Zuge von Radschnellwegen
- Besondere Kennzeichnung und geordnetes Kfz- und Fahrradparken (baulich oder markiert)



Quelle: Stadt Köln, links und Mitte: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/70829/index.html>; rechts und oben: <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=734083&type=do>

## Handlungsfeld Radverkehrsführung

### Radwege im Seitenraum

- Lage zwischen (Längs-)Parkständen und multifunktionalen Distanzflächen zum Gehweg (rechts und rechts unten) oder zwischen fahrbahnseitigem Multifunktionsstreifen und gebäudeseitigen Gehflächen (unten links)



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiele Frankendamm, Stralsund (oben und ganz rechts) und Bahnhofstraße, Cottbus (rechts)

### Zweirichtungsradwege im Seitenraum

- Lage im Seitenraum beiderseits der Fahrbahn zwischen Längsparkständen und breiten Gehflächen
- Radfahren im Zweirichtungsverkehr von Anfang an mitbedacht



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Friedrich-Ebert-Allee / Kirchbaunaer Straße / Heirich-Nordhoff-Straße, Baunatal

## Handlungsfeld **Mehrfachnutzung von Flächen**

### Verkehrliche Mehrfachnutzung der Fahrbahn

- Mittelstreifen für punktuellen oder linienhaften Überquerungsbedarf, zum Abbiegen in Grundstückszufahrten, zur Begrünung u.a. nutzen
- Straßenbahn auf gemeinsamer Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zur „Pulkführerin“ machen
- Haltestellen als Kap am Fahrbahnrand (rechts) oder mit angehobener Fahrbahn (ganz rechts) gestalten

Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“,  
Beispiele Hahnenstraße, Kerpen (oben), Goethestraße/  
Germaniastraße, Kassel (rechts) und Johannesstraße,  
Erfurt (ganz rechts)



### **Multifunktionale Flächen im Seitenraum**

- An den städtebaulichen Umfeldnutzungen orientierte Flächenangebote für verzehrfreien Aufenthalt, Wasserspiele, Objektkunst, Außengastronomie, Fahrradparken, Begrünung, Geschäftsauslagen etc. schaffen
- Temporäre, z.B. jährlich oder anlassbezogen wechselnde Flächennutzungen ermöglichen
- Pkw-Parkstände umnutzen durch „Parklets“ als Spiel- und Sitzgelegenheiten, Außengastronomie und andere nicht-verkehrliche Nutzungen nach dem Konzept der „besitz- und beispielbaren Stadt“

Quellen: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Frankendamm, Stralsund (oben) sowie MOLA Landwirtschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf 2021 (rechts und ganz rechts)





## Shared Space-ähnliche Gestaltung des Straßenraums

- „Weiche Separation“ von Fahr-, Geh- und Aufenthaltsflächen in zentralen Geschäftsbereichen unter Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes
- Verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Elemente auf das für Verkehrssicherheit und Orientierung unbedingt Notwendige reduziert



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Backnanger Straße / Dr. Hockertz-Straße, Rudersberg

## Platzgestaltung mit integrierten Fuß- und Radverkehrsflächen

- Fahrbahnen im Form von gestalterisch eingepassten „Fahrbereichen“
- Radverkehrsführung im Mischverkehr als Verkehrsberuhigter Bereich oder Fahrradstraße bei Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h oder geringer
- Hochwertig gestaltete Flächen für den Fußverkehr und Aufenthaltsnutzungen



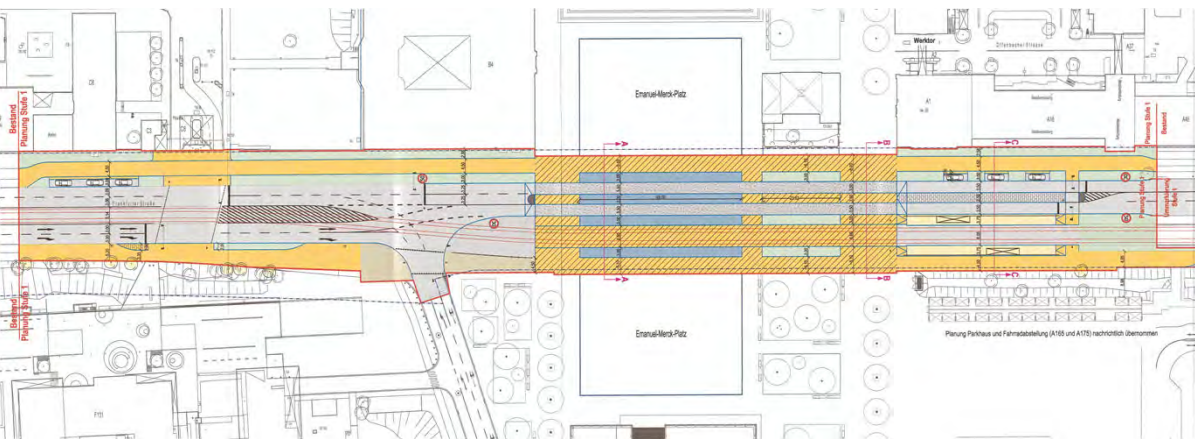
Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Schlossplatz, Schwetzingen



## Handlungsfeld Städtebaulich integrierte Verkehrsflächen und -anlagen

### Platzgestaltung mit integrierter Hauptverkehrsstraße

- Reduktion von 4- auf 2-streifige Fahrbahn mit 3 m breitem Mittelstreifen und ebenso breiten Trennstreifen zu den Seitenräumen
- Radverkehrsführung im Seitenraum auf 4,50 m breitem, gemeinsam genutztem Geh- und Radweg
- Hochwertig gestaltete Platzflächen für unterschiedliche Aufenthaltsnutzungen



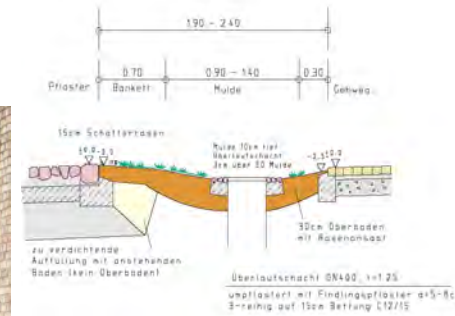
Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Emanuel-Merk-Platz, Darmstadt

## Wassersensible Straßenraumgestaltung

- Oberflächenniederschlagswasser neben den Verkehrsflächen in bepflanzten Mulden oder Mulden-Rigolen-Systemen versickern
- Wasserdurchlässige Bauweisen und Oberflächenmaterialien wählen
- Flächensparsam versiegeln



Quelle: DVR-Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“, Beispiel Dorfstraße, Meseberg



## Multifunktionale Retentions- und Versickerungsanlagen

- Vernetzte Niederschlagswasserbewirtschaftung planen
- Ebenerdige Parkplätze, Spielplätze sowie lediglich temporär genutzte tiefer liegende Grundstücksbereiche als Regenwasserpuffer und Versickerungsfläche nutzen



Quelle: Bildmaterial von HJPplaner | Dr.-Ing. Harald Heinz zu den ehemaligen Stahlwerken Becker, Willich (rechts oben) und zum Baugebiet Adlershof Berlin (übrige Abbildungen), 2014

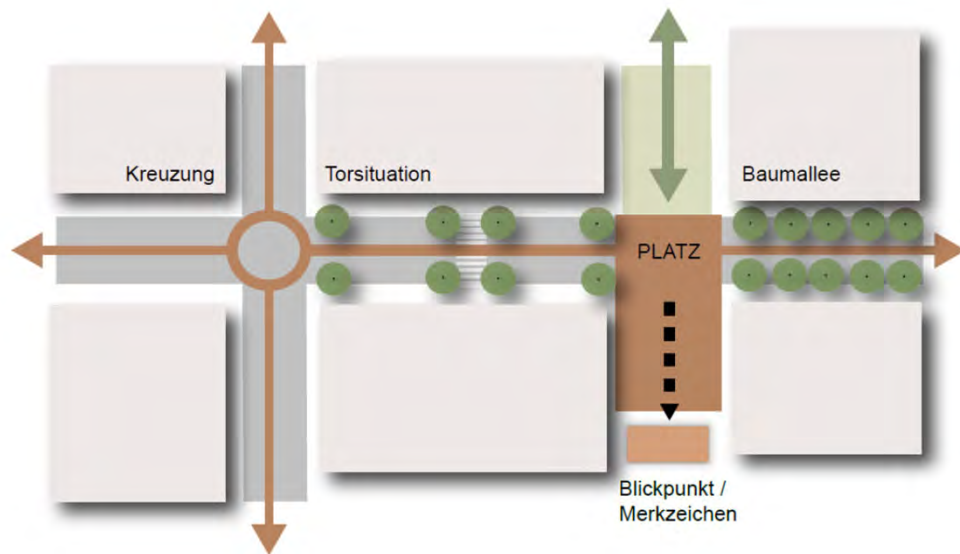
## Flächenhafte Straßenraumbegrünung

- Öffentlich: Straßen- und Platzbegrünung, Begrünung von Parkplätzen und -bauten, Gleisanlagen sowie Verkehrsanlagen allgemein
- Privat: Vorgärten, grüne Innenbereiche, Fassaden-, Balkon- und Dachbegrünung
- Technisch: Retention sowie Wiederverwendung und dezentrale Versickerung von Regenwasser im Rahmen von Begrünungsmaßnahmen

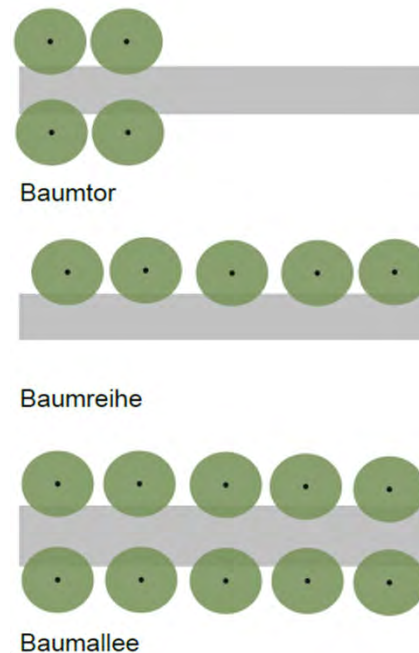


## Funktionen von Baumreihen

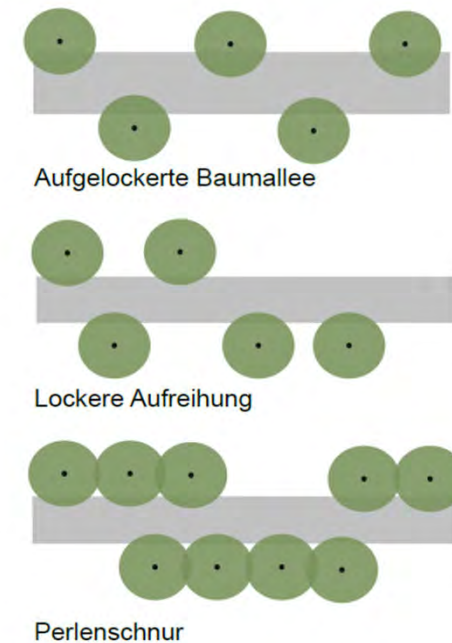
- Mit Bäumen den Querschnitt gliedern, das Kleinklima verbessern und durch Schattenspende den Straßenraum kühlen
- Wechselnde Raumsequenzen durch unterschiedliche Formen der Straßenraumbegrünung abgrenzen und erkennbar machen



Grafikquelle: MOLA Landwirtschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf 2021



Baumanordnungen Straßen



## Nachhaltige Wachstumsbedingungen

- Technische Wurzelbelüftung, Baumrigolen und tiefer liegende Baumbeste zur Sammlung und Retention von Niederschlagswasser verbessern die Lebensbedingungen von Bäumen im Straßenraum



unbefestigte Baumscheiben



befestigte Baumscheiben

System Arboflow Fa. Greenleaf

Quellen: <https://greenleaf.de/jetzt-neu-arborflow> (links und Mitte); <https://www.milford.dk/produkt/kerbcell> (oben rechts); [www.sieker.de/fachinformationen/regenwasserbewirtschaftung/versickerung/article/rigolen-185.html](http://www.sieker.de/fachinformationen/regenwasserbewirtschaftung/versickerung/article/rigolen-185.html) (unten rechts)





### **Gut und sicher entworfene Straßen...**

- werden „von außen nach innen“ entwickelt, ohne Mindestmaße zu kombinieren
- beziehen sich in besonderem Maße auf die Anforderungen aus Nahmobilität und Aufenthalt und auf das städtebauliche Umfeld
- legen dem Kfz-Verkehr angepasste Fahrgeschwindigkeiten und Verhaltensweisen nahe
- weisen durchgängig gute Sichtbeziehungen auf
- bieten gesicherte Überquerungsstellen in dichter Folge, bei hohen Frequenzen im quer gerichteten Fußverkehr auch als lineare Elemente oder Begegnungsflächen in Anlehnung an das Shared Space-Prinzip
- weisen bei Bedarf in Fahrbahn und Seitenräumen multifunktionale Flächen aus, auch für tages- und jahreszeitlich wechselnde Nutzungen
- verzichten zugunsten eines klaren Bezugs zu anliegenden städtebaulichen Nutzungen und wechselnden Nutzungsabschnitten auf „monofunktionales Streifendenken“
- dienen den sozialen und ökologischen Anforderungen eines wassersensiblen, begrünten, besitz- und beispielbaren Stadtraums

### **Prof. Karl Heinz Schäfer**

Dipl.-Ing. Bauwesen, Stadtplaner AKNW, Organisationsberater MZSG (CH), Dipl.-Heilpädagoge

- 02/1981 bis 03/2010: Stadt- und Verkehrsplaner, Projektleiter im Ingenieurbüro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen
- 04/2010 bis 12/2017: Freiberufliche Tätigkeit als Verkehrsplaner in eigenem Büro plan.publik., Köln
- 11/2010 bis 09/2022: Professur an der TH Köln, Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik mit dem Lehr- und Forschungsgebiet Verkehrsplanung, Verkehrstechnik und Straßenentwurf
- Seit 10/2022 im Ruhestand mit ausgewählten freiberuflichen Tätigkeiten

Kontakt: Prof. Karl Heinz Schäfer | Postadresse: Weißdornweg 21, 50827 Köln | Email: karl.heinz.schaefer@netcologne.de

### Erfahrungsbereiche

- Konzeptionelle Verkehrsplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, umwelt- und sicherheitsbezogene Mobilitätskonzepte, Beteiligungsverfahren
- Straßenentwurf mit Schwerpunkt innerorts
- Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsmarketing
- Stadtverkehrs- und Verkehrssicherheitsforschung

### Hinweise

Die dargestellten Inhalte sind aus den oben genannten Erfahrungsbereichen abgeleitet. Maßgebliche Quelle von Beispielen ist die Dokumentation „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, die von mir konzipiert wurde und mit bisher 20 Beispielen (Stand Ende 2024) unter [www.dvr.de/gutestrassen/](http://www.dvr.de/gutestrassen/) online ist. Vor 2022 veröffentlichte Beispiele wurden bereits einmal aktualisiert. Weitere Beispiele sind geplant.

*Wir freuen uns über Hinweise auf weitere geeignete Beispielstraßen für die Online-Dokumentation. Gesucht werden vor allem (weitere) Beispiele für gut gestaltete **dörfliche Hauptstraßen**, klassifizierte **Ortsdurchfahrten in Dörfern und Kleinstädten**, städtebaulich integrierte, innerörtliche **Hochleistungsstraßen** sowie neuere Straßengestaltungen im Zusammenhang mit **wassersensibler Stadtplanung und Klimaschutz**.*