

Hartmut Topp

*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation  
TU KAISERSLAUTERN *imove*

# *Urbane Straßenräume für faires Miteinander Aller*

*Tempo 30, Shared Space, Begegnungszonen...*

Reihe *Weil am Rhein macht's:*  
*Die mobile Stadt der Zukunft*  
am 10. Oktober 2017 in Weil am Rhein

*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation

*topp.plan*

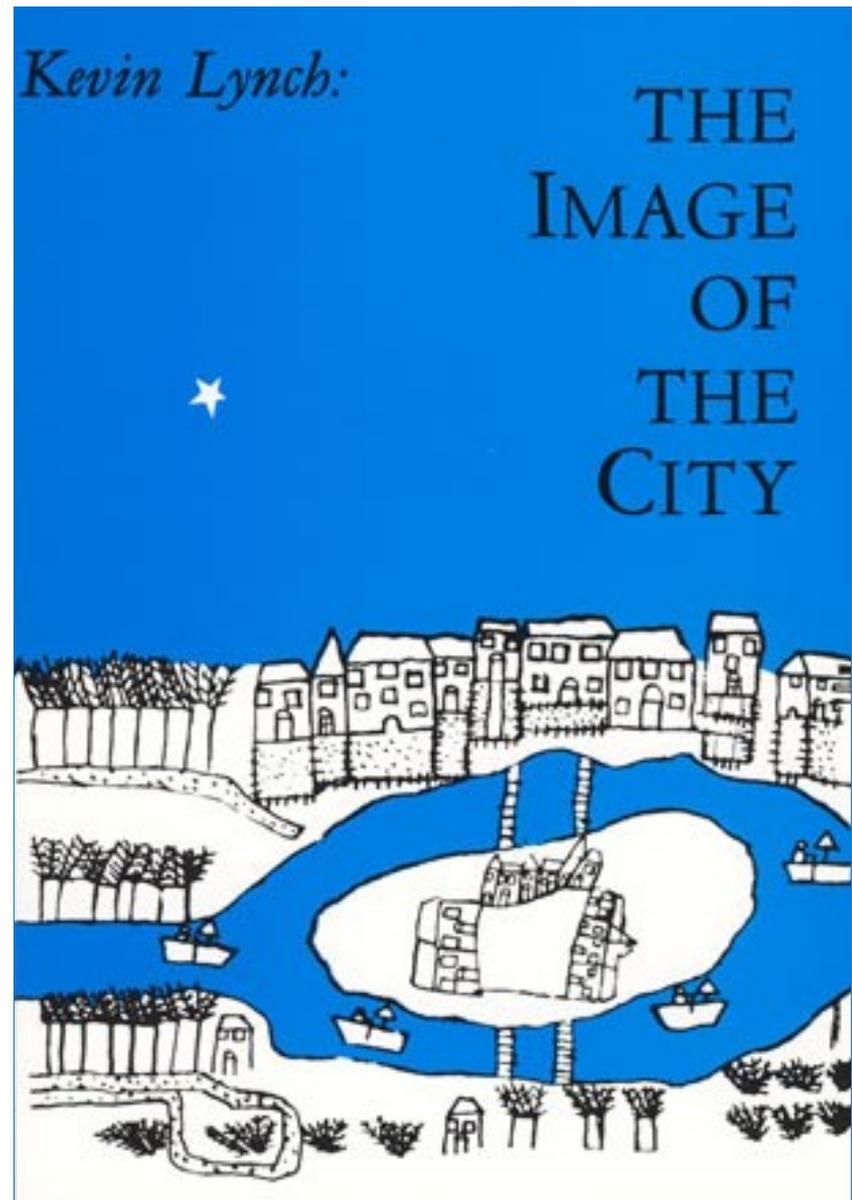
# *Urbane Straßenräume für faires Miteinander Aller*

## Wer sind ‚Alle‘ ?

- **zu Fuß Gehende**
- Fahrrad Fahrende
- Auto Fahrende
- dort Verkehrende
- ÖPNV & seine Fahrgäste
- Liefer- & Gewerbeverkehr
- Frauen und Männer
- **Kinder und Senioren**
- **Behinderte Menschen**
- dort sich Aufhaltende
- **dort Wohnende**
- dort Arbeitende

Kevin Lynch (1962):

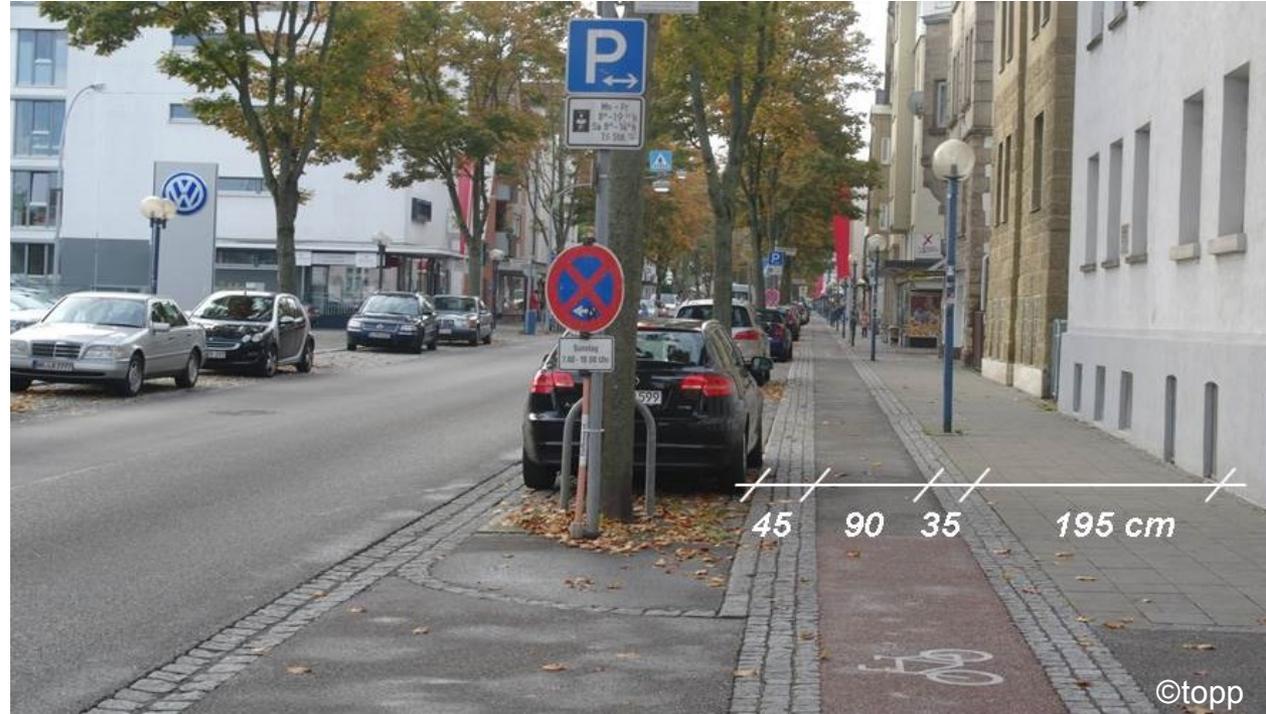
„Wir brauchen  
ohne Zweifel eine Umwelt,  
die nicht nur gut geordnet,  
sondern auch mit Poesie  
& Symbolgehalt gefüllt ist.“





**Der Klassiker**  
Fellbach: südl. Bahnhofstraße

Trennprinzip:  
„Jedem das Seine“





Das Besondere  
Niederlande: Shared Space

Mischprinzip:  
„Geteilte Flächen“



# 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**

# Straßen & Plätze des Miteinanders ...

... Shared Space-Bereiche, Tempo 20/10-Zonen,  
Begegnungszonen, Verkehrsberuhigte Bereiche,  
Wohnstraßen, innovative Tempo 30-Straßen ...

Wie groß können sie sein?

Wo beginnt der Frust beim langsamen Fahren?

400, 500 oder 600m (?) zum **30/50 km/h-Netz  
des Verkehrs**

# Trennprinzip



# Mischprinzip



Es gibt gut & schlecht gestaltete Straßen nach beiden Entwurfsprinzipien  
**Shared Space** führt nicht *automatisch* zur besseren Straße



©topp.plan

*Shared Space* in Drachten, Holland: Kreuzung Torenstraat/Kaden  
15.000 Kfz, 7.000 Radfahrende pro Tag

*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation

***topp.plan***



Frankfurt: Berliner Straße

©topp

# Verkehrstechnischer Entwurf

Autoverkehr bestimmt Fahrbahnbreite

Rest für Seitenräume,  
Geh- und Radwege, Bäume etc.

Verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite

## Alter Ansatz



nach heutigen Richtlinien  
müssten es min. 4 m sein

## Verkehrstechnischer Entwurf

Autoverkehr bestimmt Fahrbahnbreite  
Rest für Seitenräume,  
Geh- und Radwege, Bäume etc.

Verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite

## Städtebauliche Bemessung

*Straßenraumgestaltung vom Rand aus*  
Erforderliche Breite der Seitenräume  
nach Funktionen und Proportionen

Rest für Fahrbahn\*

Städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite

\*Seitenraum: Fahrbahn: Seitenraum 30:40:30

## Alter Ansatz



Neuer Ansatz, seit 2007 in den RASt 06  
(Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen)

# Verkehrstechnischer Entwurf

Autoverkehr bestimmt Fahrbahnbreite  
Rest für Seitenräume,  
Geh- und Radwege, Bäume etc.

Verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite

# Städtebauliche Bemessung

*Straßenraumgestaltung vom Rand aus*  
Erforderliche Breite der Seitenräume  
nach Funktionen und Proportionen

Rest für Fahrbahn

Städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite

Planerische Abwägung / Politische Entscheidung

Alter Ansatz

Neuer Ansatz, seit 2007 in den RASt 06  
(Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen)

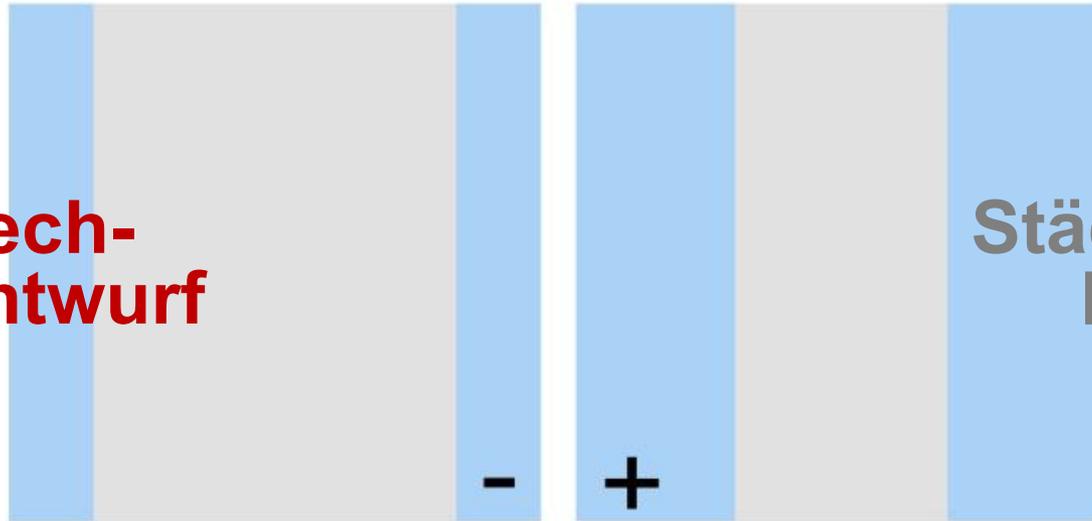




Köln: Kalker Hauptstraße

©topp

**Verkehrstechnischer Entwurf**



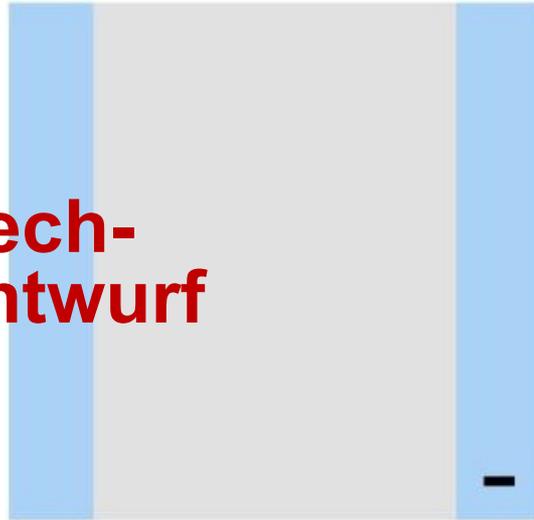
**Städtebauliche Bemessung**



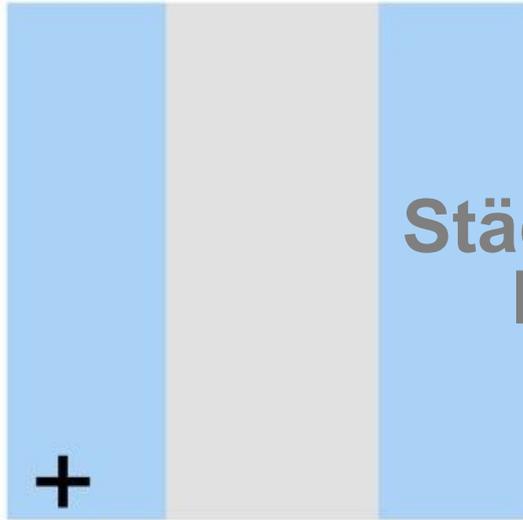
# Shared Space für **Alle**?

## Mehr Sicherheit für **Schwächere**!

**Verkehrstechnischer Entwurf**



-



+

**Städtebauliche Bemessung**

**Shared Space  
Alles für Alle ?**



?



!

**Shared Space  
+ Städtebauliche  
Bemessung !**

FGSV, 2014

# Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016

... innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) ... auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen **Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern**

**Geschwindigkeit** wichtiger als Verkehrsbelastung  
für ein **fares Miteinander Aller**

# Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016

... innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) ... auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern

## Modellprojekt Tempo 30: Runder Tisch legt Eckpunkte für Modellversuch fest

Niedersächsisches Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
15.03.2017

Mehrjähriger Modellversuch

## Projekt in Niedersachsen: Tempo 30 auf Hauptstraßen

30.01.17 

IHK N sieht niedersächsischen Modellversuch skeptisch  
Tempo-30-Modellversuch in der Stadt: Osnabrück  
bewirbt sich

*topp.plan*: Stadt . Verkehr . Moderation

*topp.plan*

An aerial, black and white photograph of the city of Ulm, Germany. The image captures a dense urban area with a mix of traditional European architecture and modern structures. A prominent feature is the tall, dark Gothic spire of the Ulm Minster, which stands out against the lighter-colored buildings. A major road, likely a highway, runs through the center of the city, with several lanes and visible traffic. The surrounding area is filled with residential and commercial buildings, interspersed with trees and green spaces. The overall scene depicts a well-developed city with a rich historical heritage.

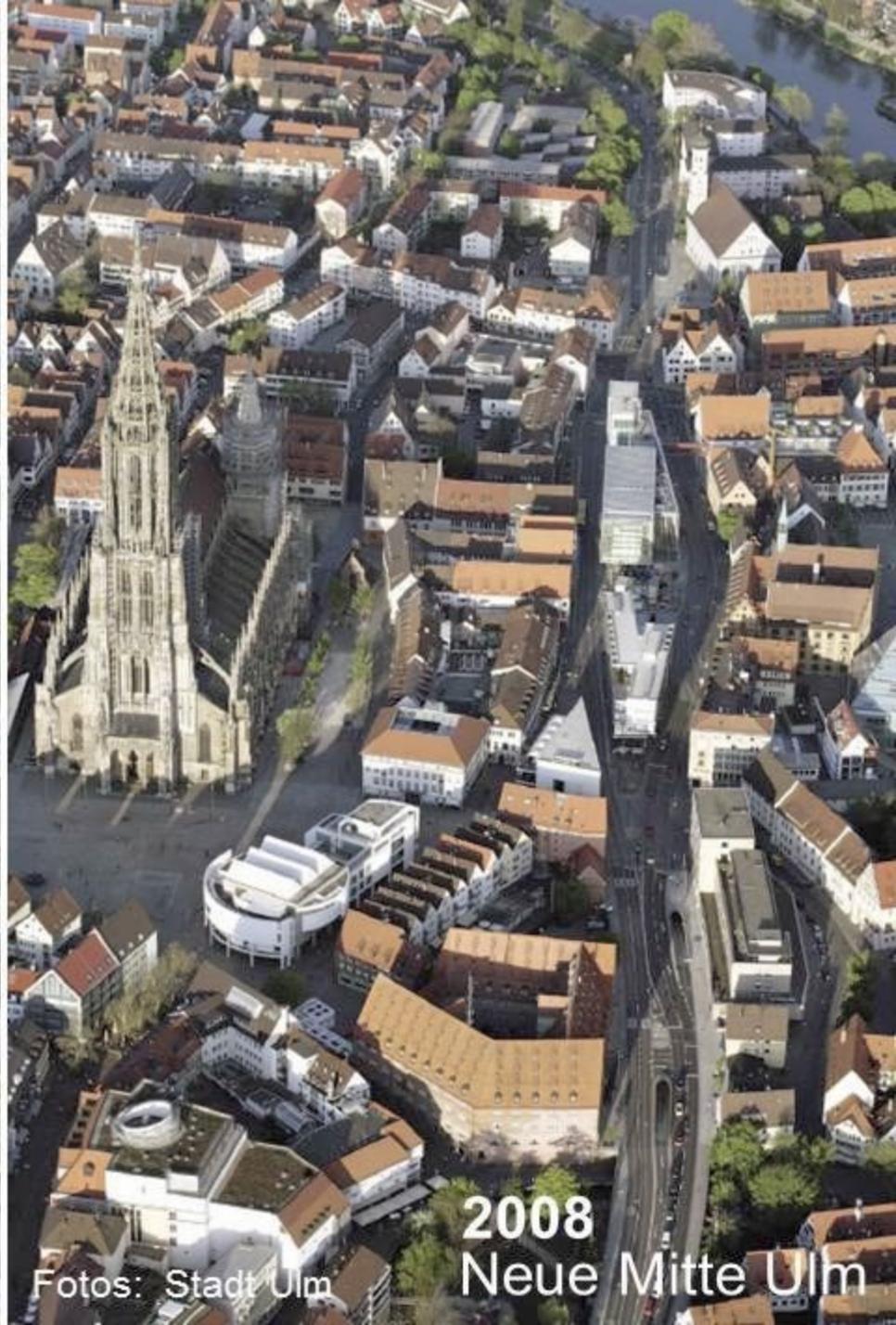
**Ulm**

**2002**

# Ulm



2002



2008

Fotos: Stadt Ulm

Neue Mitte Ulm



*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation

*topp.plan*



Ulm, Neue Straße - *Tempo 20-Straße*



©topp

Auto-kanalisierte Kreuzung als Einfahrt in die Innenstadt,  
Weimar: Sophienstiftsplatz heute, ca. 16.000 Kfz pro Tag

*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation

***topp.plan***



# Biel, Schweiz Zentralplatz



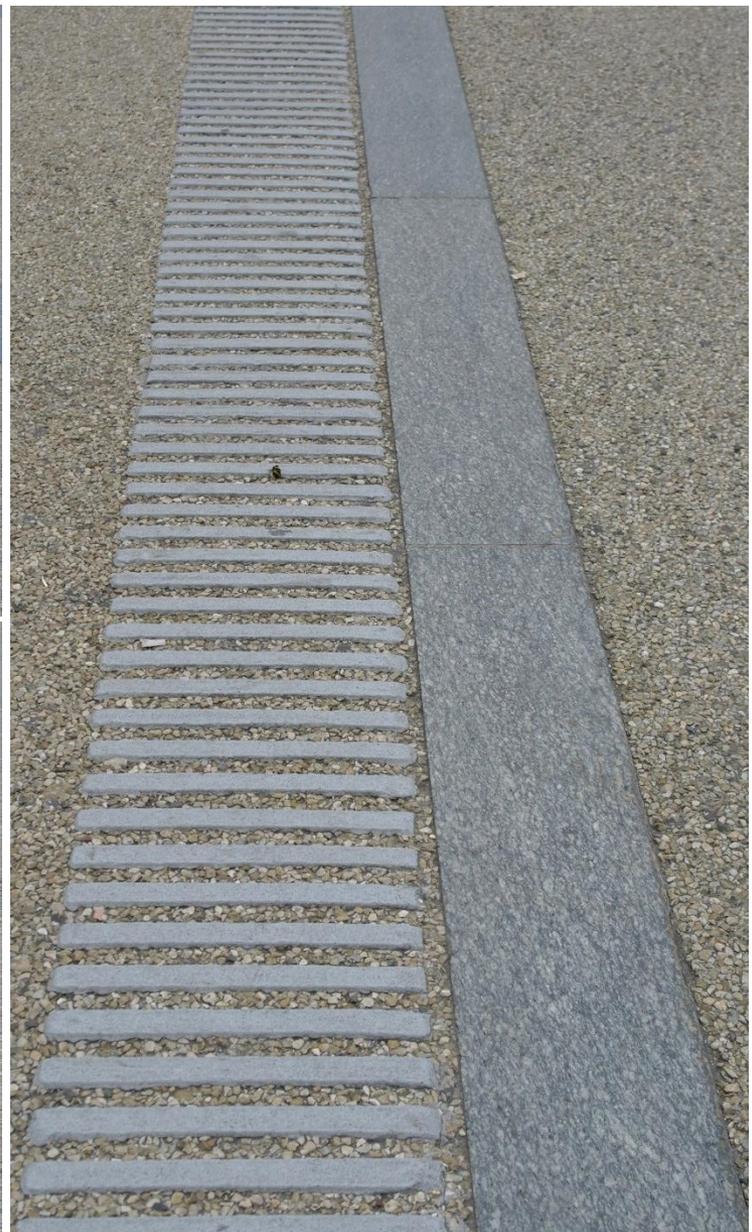
Begegnungszone

ca 12.000 Kfz pro Tag,  
davon ca 1.000 Busse  
  
5.500 Velos pro Tag





Biel, Begegnungszone Zentralplatz



# Schweiz:

## Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen von 2002

- (Begegnungszonen in Wohnbereichen)
- Begegnungszonen in **Geschäftsbereichen**  
- auch auf Straßen mit ‚verkehrsorientierter Ausrichtung‘
- Tempo 20
- **Vortritt** für Fußgänger, aber **Tram** hat Vorrang





Biel: Zentralplatz

©Stadt Biel

*topp.plan*: cities.transport.moderating

***topp.plan***

# Verkehrsanlagen beeinflussen Verkehrsverhalten

(siehe auch: Gibson, James J. (1982): Wahrnehmung und Umwelt. München: Urban & Scharzenberg)



Hässliche, nicht integrierte ...  
fördern Stress und Aggression



Gut gestaltete, integrierte ...  
entspannen

# Deutschland:

## StVO §45 seit 1990

### ▪ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Tempo **20**, 15 oder 10
- **Kein** Vortritt für Fußgänger
- Rechts-vor-Links etc.  
wie in Tempo-30-Zonen



# Verträgliches und sicheres Miteinander

bis zu ca. **15.000 Kfz pro Tag** möglich, wenn ...

- Frequenzen der **Fußgänger & Radfahrer** hoch sind
- die **Geschwindigkeiten** bis etwa **30 km/h** betragen

Zu achten ist auf

- breite Seitenräume, Proportionalität und Gliederung
- trotz Gliederung einheitliches Erscheinungsbild
- optische Gliederung: z.B. Flachbord statt Hochbord
- Freihalten der Seitenräume vom Parken
- Ordnung des Parkens, Laden und Lieferns
- „unauffällige“ Barrierefreiheit

# Begegnungszone

# Shared Space-Bereich

Verkehrsberuhigung auch auf **Hauptverkehrsstraßen**  
mit 12.000 bis 15.000 Kfz pro Tag

20 km/h Tempolimit

Schild *Verkehrsberuhigung*

Vorrang für Fußgänger

fast ganz ohne Regeln

kein Tempolimit

kein Schild

kein Vorrang für Fußgänger

weitgehend **Mischflächen** als *Shared Surface*  
mit Flachborden oder nur Belag-/ Farbwechsel

Parken in gekenn-  
zeichneten Bereichen

kein Parken  
(außer Behinderte)

# Deutschland:

StVO seit 1980

- Verkehrsberuhigter Bereich

- Schrittgeschwindigkeit
- Fußgänger und Kfz gleichberechtigt
- Kinderspiel erlaubt



bis 2010



Duisburg  
Hamborner  
Altmarkt

vorher / nachher

© Stadt Duisburg

ca. 18.000 Kfz pro Tag  
4 Fahrspuren



2 Fahrspuren  
ca. 13.000 Kfz pro Tag

seit 2010

©topp.plan



Hamborner Altmarkt in Duisburg mit ca. 13.000 Kfz / Tag



Bedeutung des Bordsteins!

Hamborner Altmarkt in Duisburg mit ca. 13.000 Kfz / Tag



7



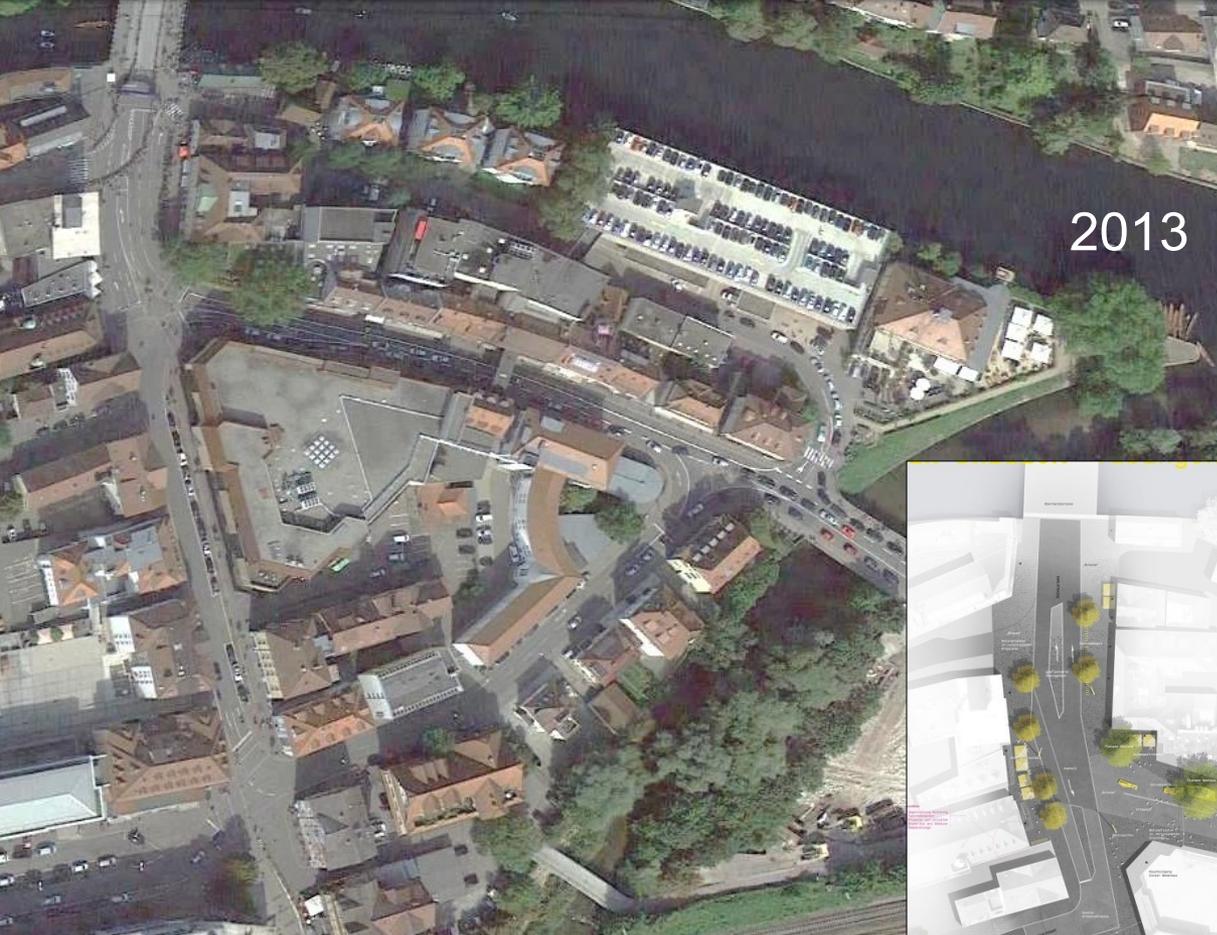
- Vorrang für Fußgänger!
- Schrittgeschwindigkeit!
- Parkflächen beachten!

DUISBURG

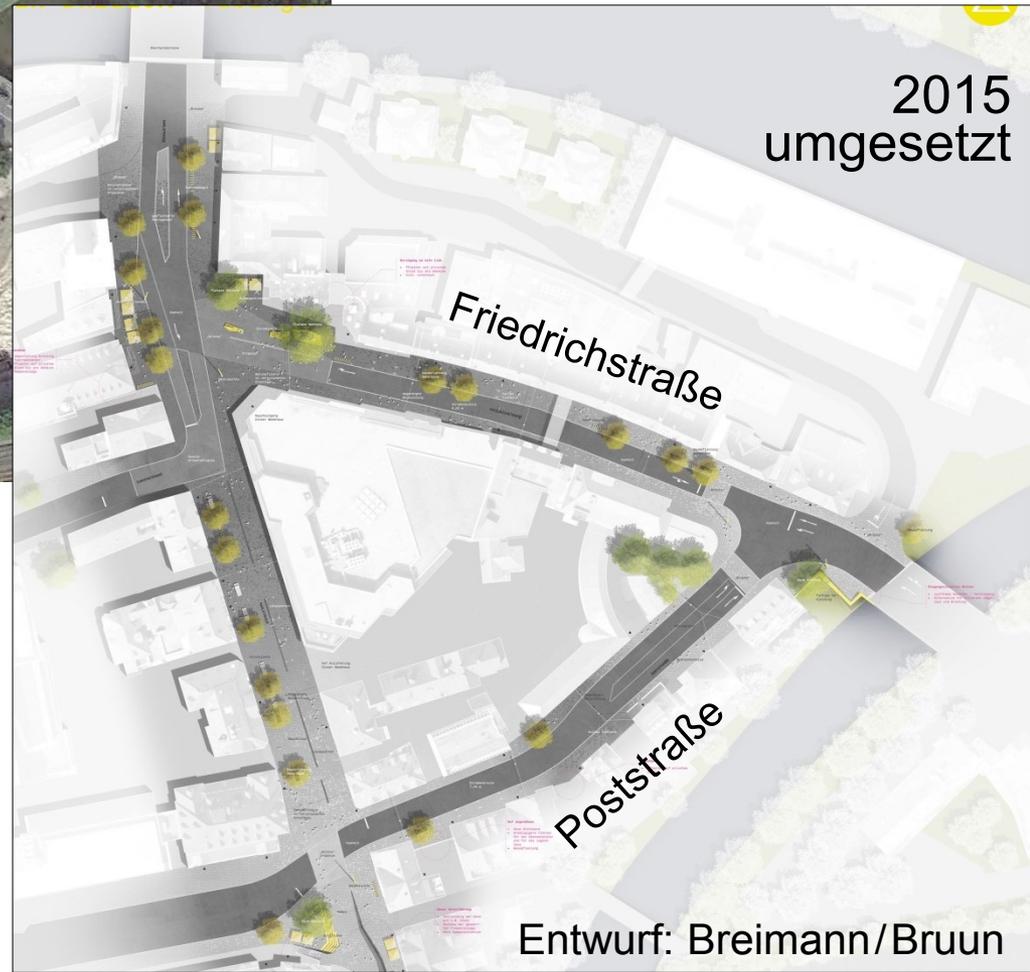
Duisburg, Opernplatz: ca. 13.000 Kfz/d

©topp.plan

# Tübingen Zinser-Dreieck



2013



2015  
umgesetzt

2013:  
Friedrichstraße 14.300 Kfz / Tag  
Poststraße 10.100 Kfz / Tag

Entwurf: Breimann/Bruun



2011

# Tübingen Friedrichstraße

Entwurf: Bruun & Möllers

Südliche Innenstadt  
Geschäftsstraße  
12.000 Kfz pro Tag  
Umbau 2014/15



2015



# Tübingen: Zinser-Dreieck

Entwurf & Foto: Bruun & Möllers

*topp.plan*: Stadt . Verkehr . Moderation

***topp.plan***



# Tübingen: Zinser-Dreieck

©Bruun & Möllers

*topp.plan*: Stadt .Verkehr. Moderation

***topp.plan***

9:30



Entwurf: Bruun & Möllers

# Tübingen Friedrichstraße

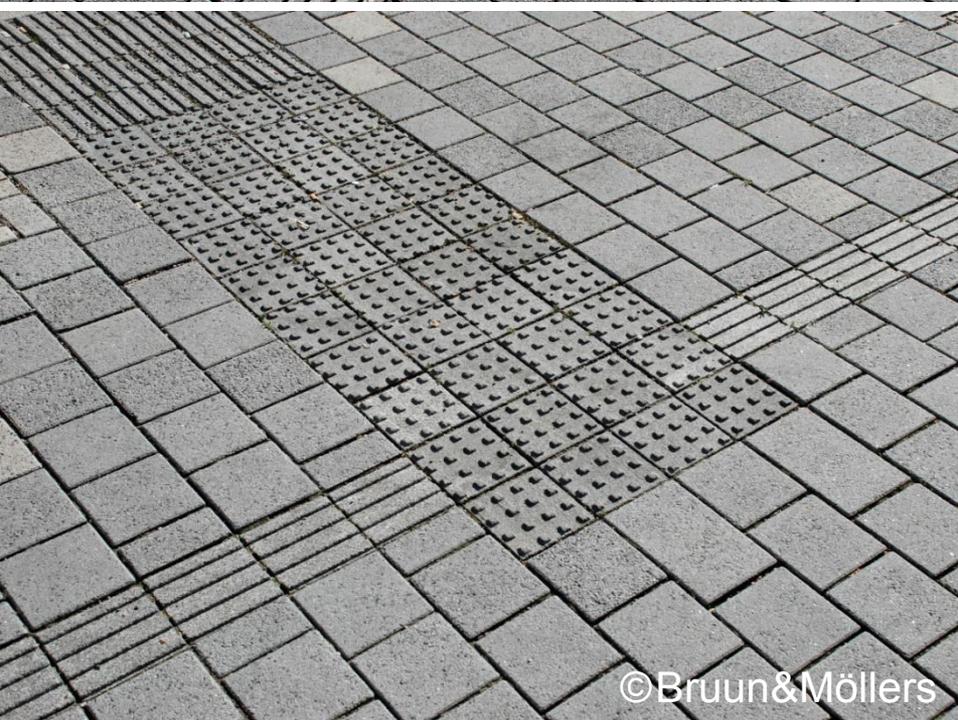
entspannter Aufenthalt  
bei 12.000 Kfz pro Tag

12:30



14:00





## Gestaltqualität im Detail





vor 1990

# Speyer Domplatz Am Museum

Verkehrsberuhigter Bereich

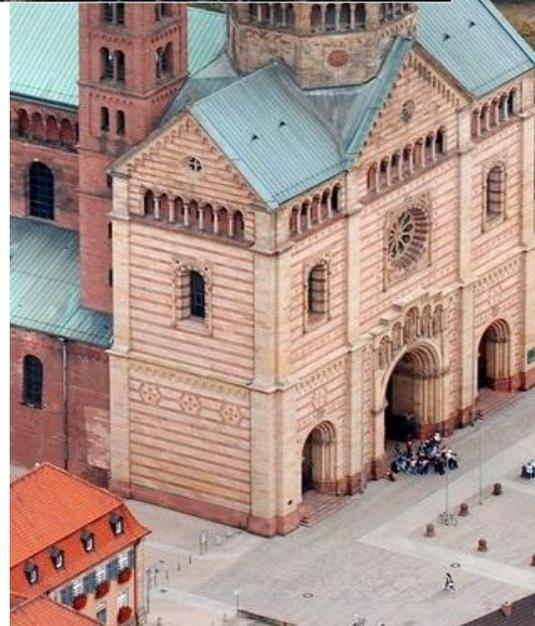
nach 1990



Foto: Stadt Speyer

1990: 2000 Jahre  
Stadtjubiläum

Entwurf: Ungers. Foto: Landry





**Am Museum**

**Domplatz**



ca. 10.000 Kfz pro Tag



ca. 7.000 Kfz pro Tag

©topp

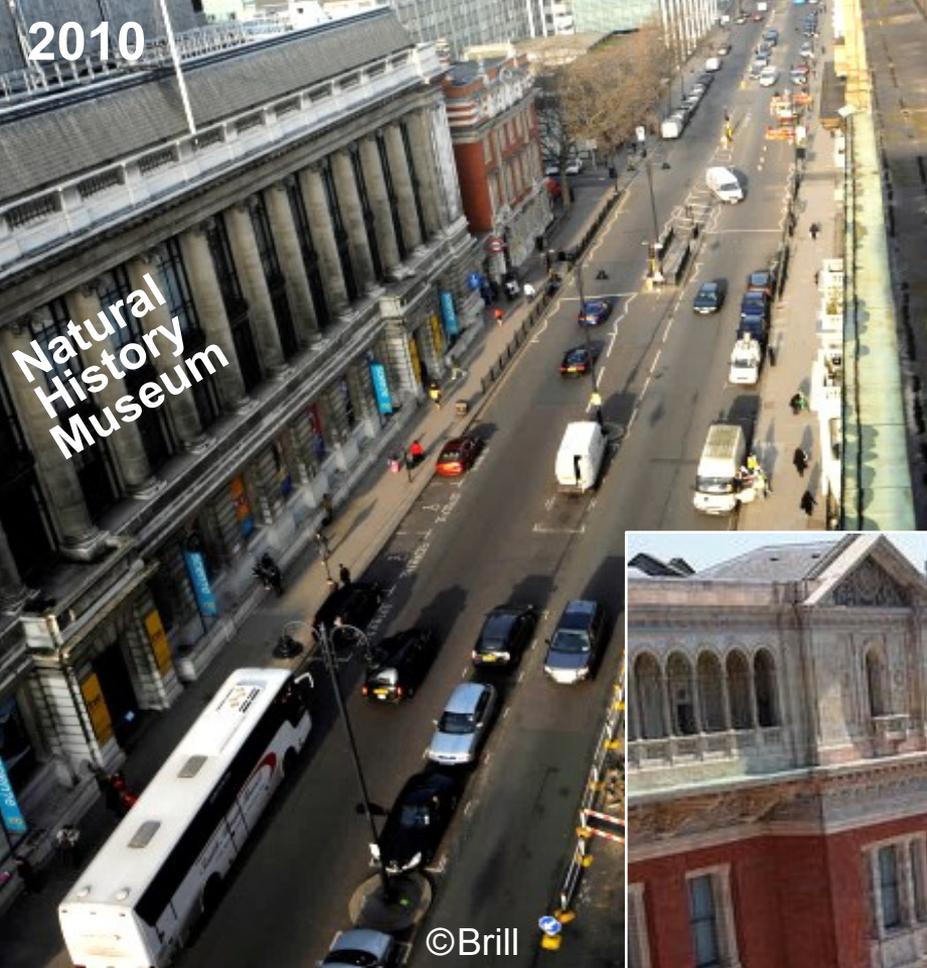




Victoria & Albert Museum

Natural History Museum

London, **Exhibition Road**: über 20.000 Kfz pro Tag, 48 km/h  
bis 2010 11 Mio Besucher pro Jahr



2010

Natural  
History  
Museum

©Brill

# London Exhibition Road

ca. 9.000 **Kfz** / d, 32 km/h  
30.000 **zu Fuß**  
ca. 6.000 querend  
seit 2012

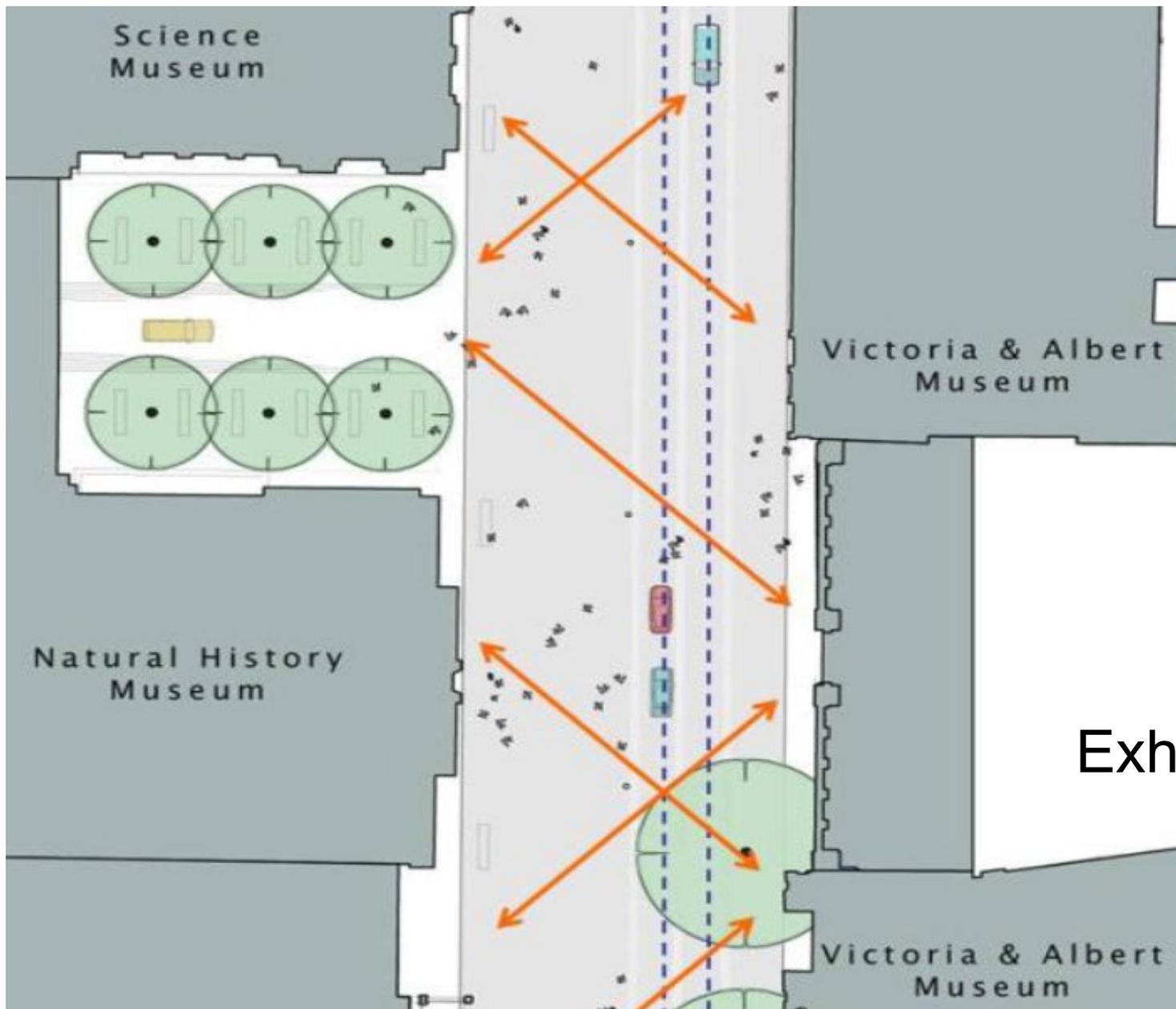
ca. 20.000 **Kfz** / d  
48 km/h



Victoria  
& Albert  
Museum

Natural History Museum

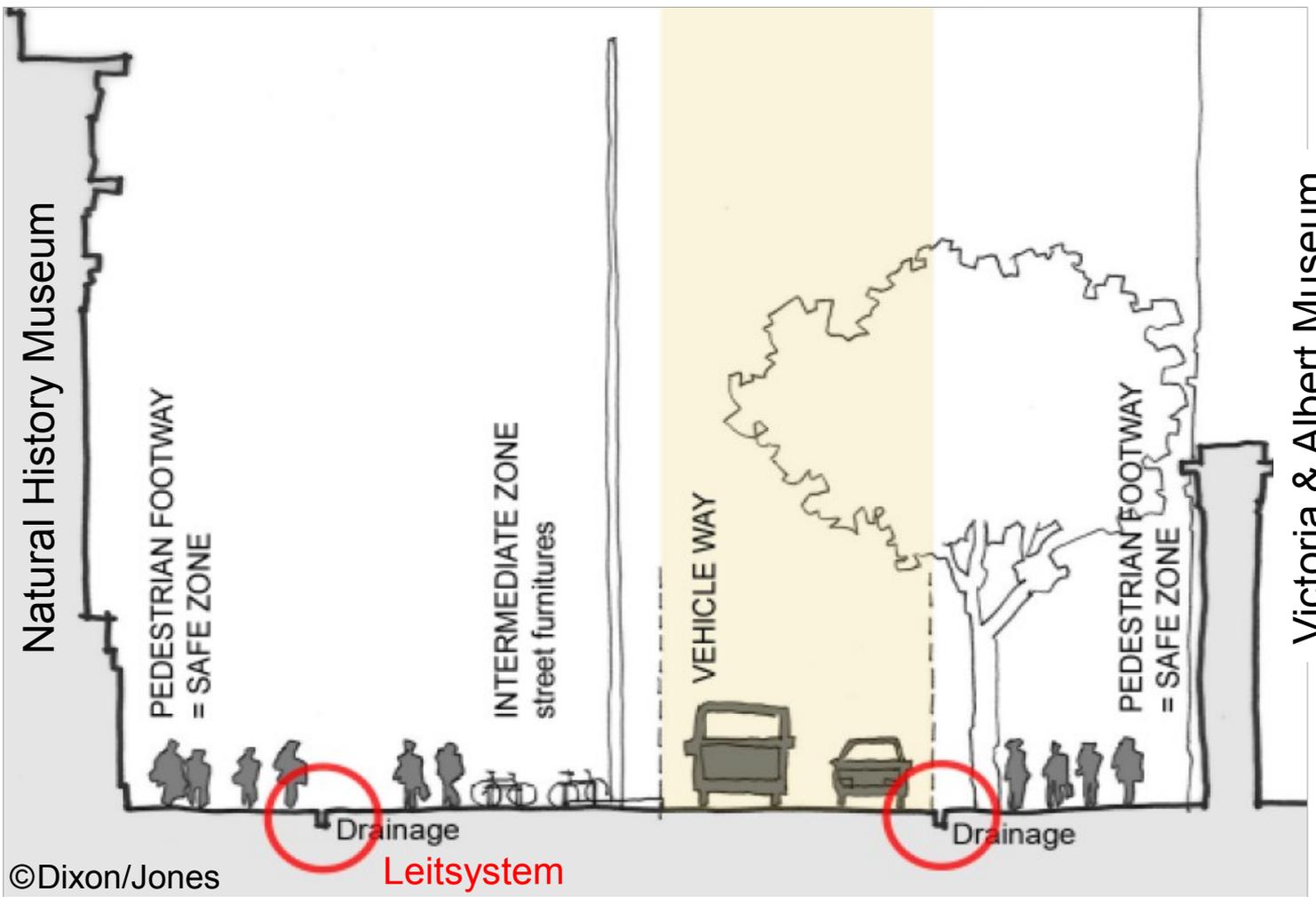
©Freeman



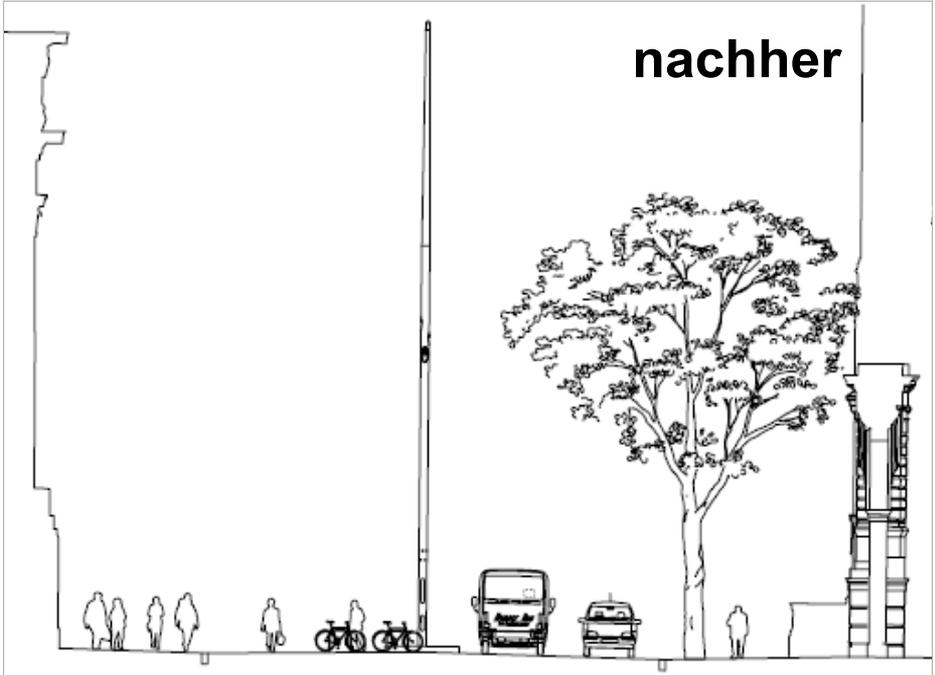
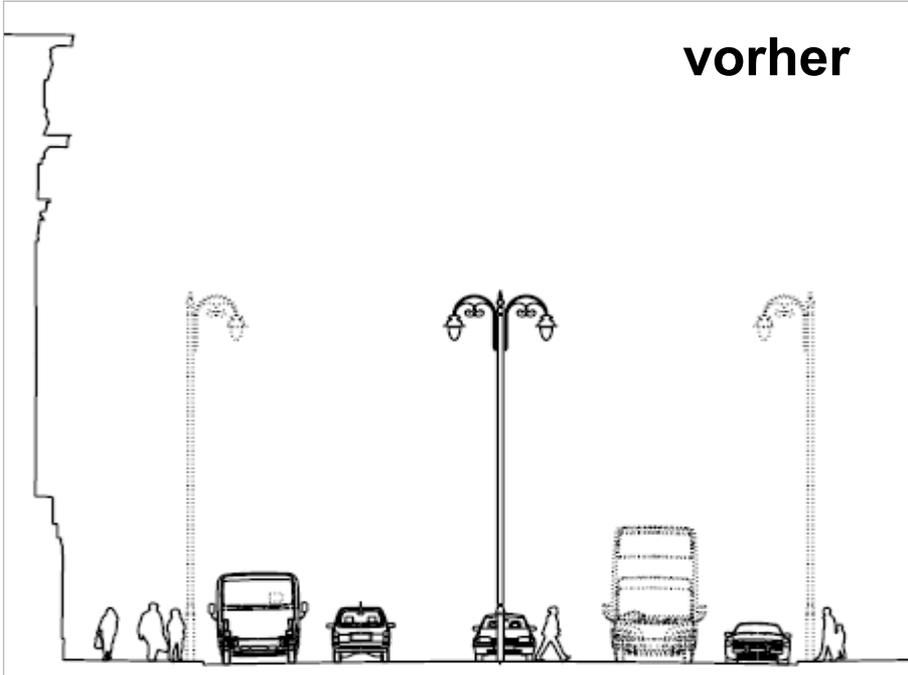
London  
Exhibition Road  
(Dixon/Jones, 2003)

# London Exhibition Road

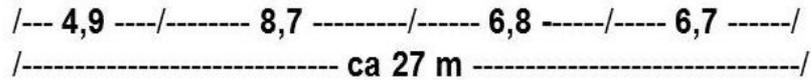




/--- 4,9 ---/----- 8,7 -----/----- 6,8 -----/----- 6,7 -----/  
 /----- ca 27 m -----/



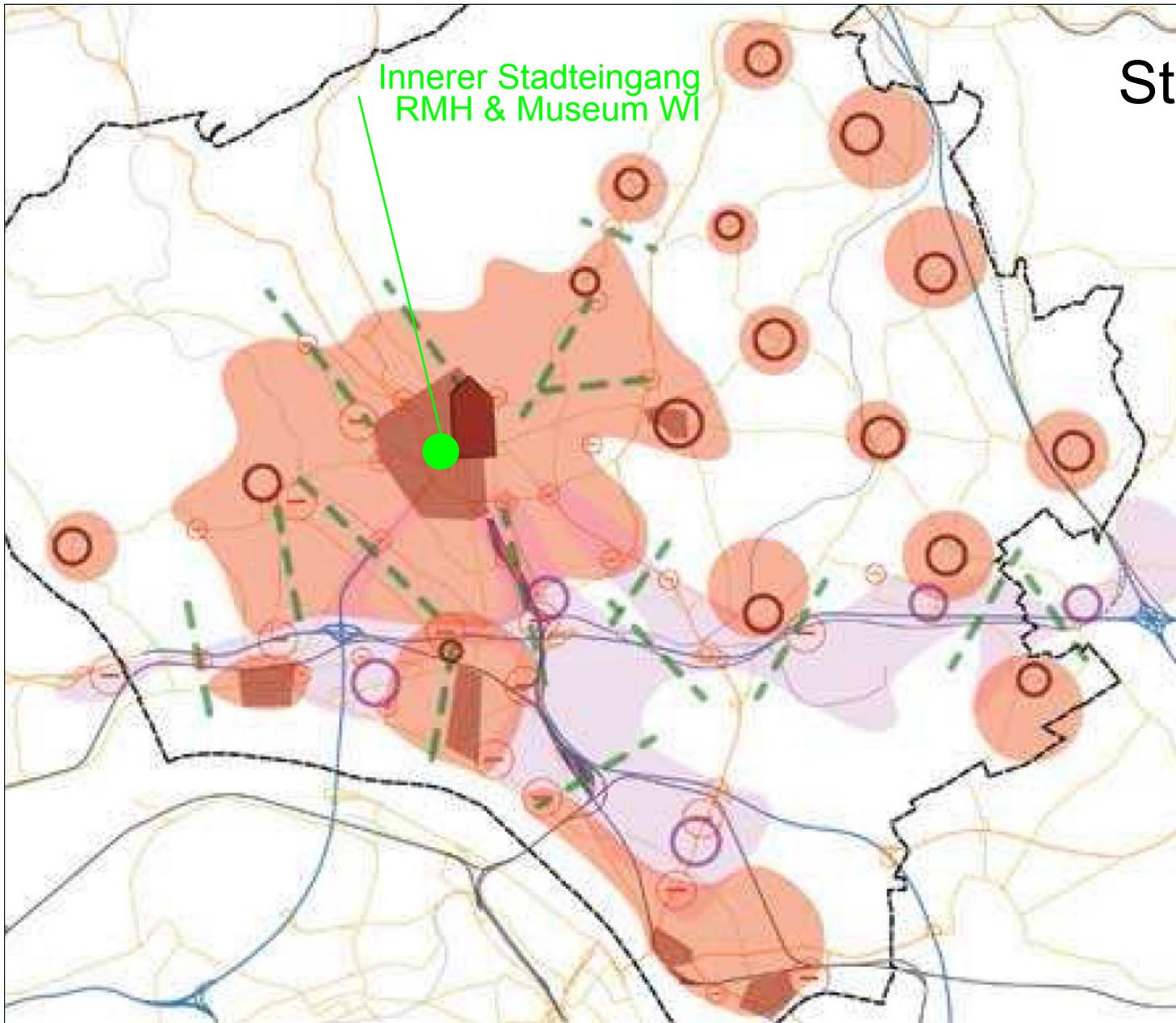
- Fahrbahn**
- Mehrzweckfläche**
- Gehwege**



©Dixon/Jones

# Stadteingänge Wiesbaden

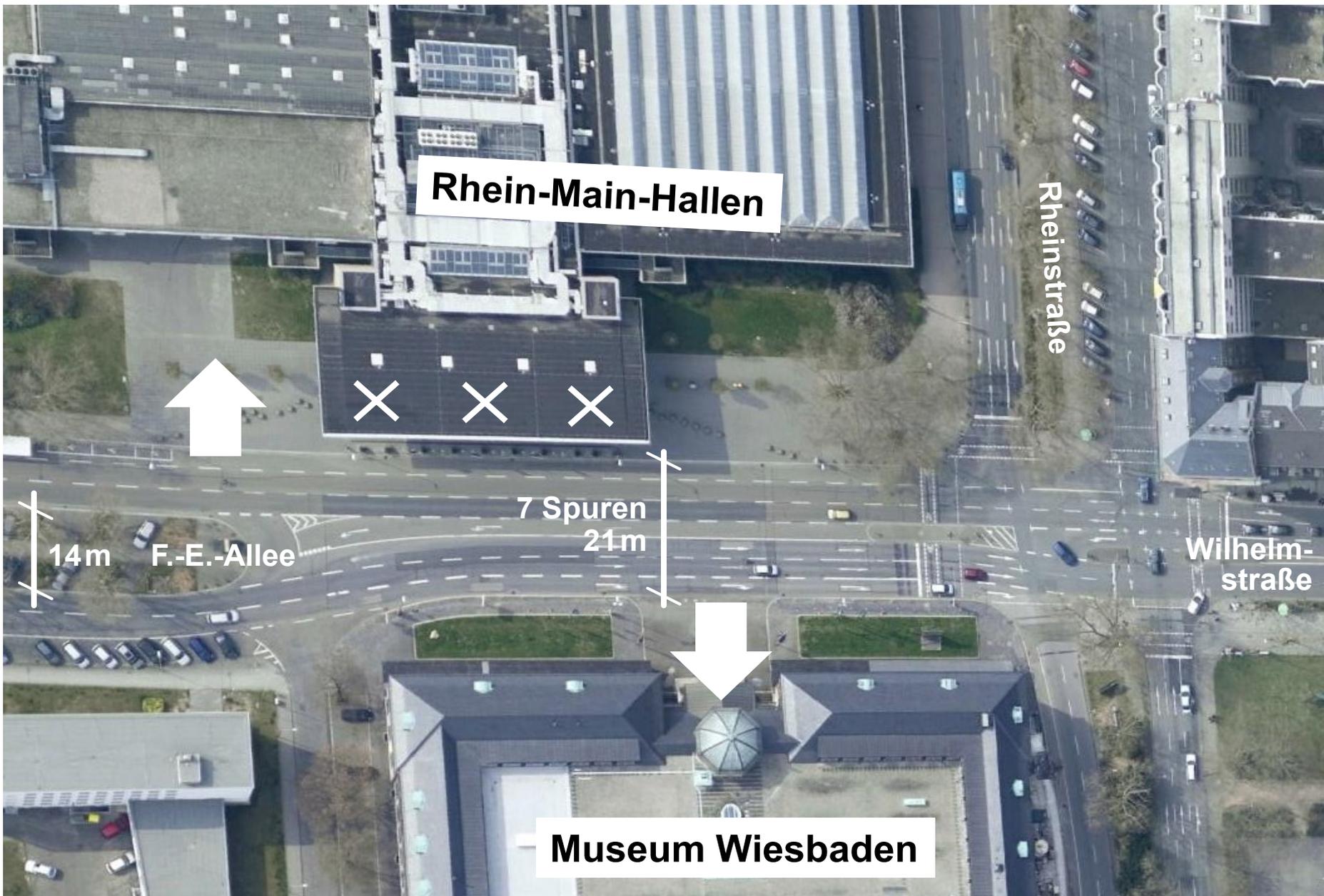
BS+ Städtebau und  
Architektur, 2010



# Wiesbaden



Innerer Stadteingang, Rhein-Main-Hallen und Museum  
Friedrich-Ebert-Allee mit ca. 18.000 Kfz pro Werktag







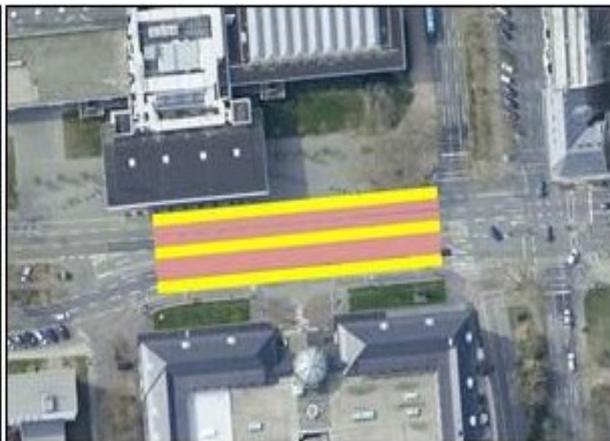
plus fünf weitere Varianten



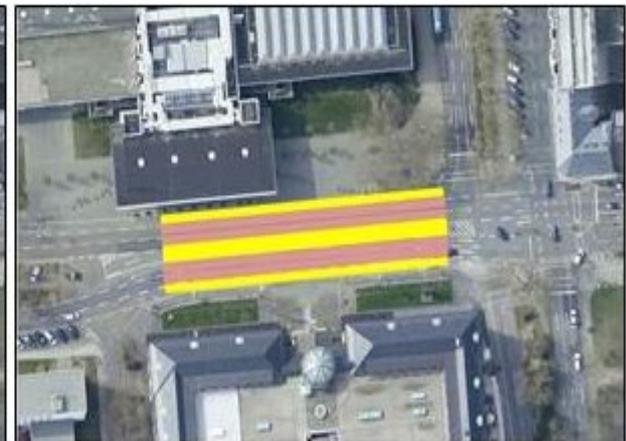
4 Fahrspuren à 3,25 m (**braun**), breiter Mittelstreifen ca. 4,50 m (**gelb**), geringer Flächengewinn beidseits (**gelb**)



4 Fahrspuren à 3,25 m, minimaler Mittelstreifen ca. 1,50 m, mittlerer Flächengewinn beidseits



4 Fahrspuren à 3,25 m, mittlerer Mittelstreifen ca. 3 m, mittlerer Flächengewinn beidseits



4 Fahrspuren à 3,25 m, breiter Mittelstreifen ca. 4,50 m, geringer Flächengewinn beidseits



4 Fahrspuren à 3,25 m, überbreiter Mittelstreifen ca. 9 m, beidseits kein Flächengewinn

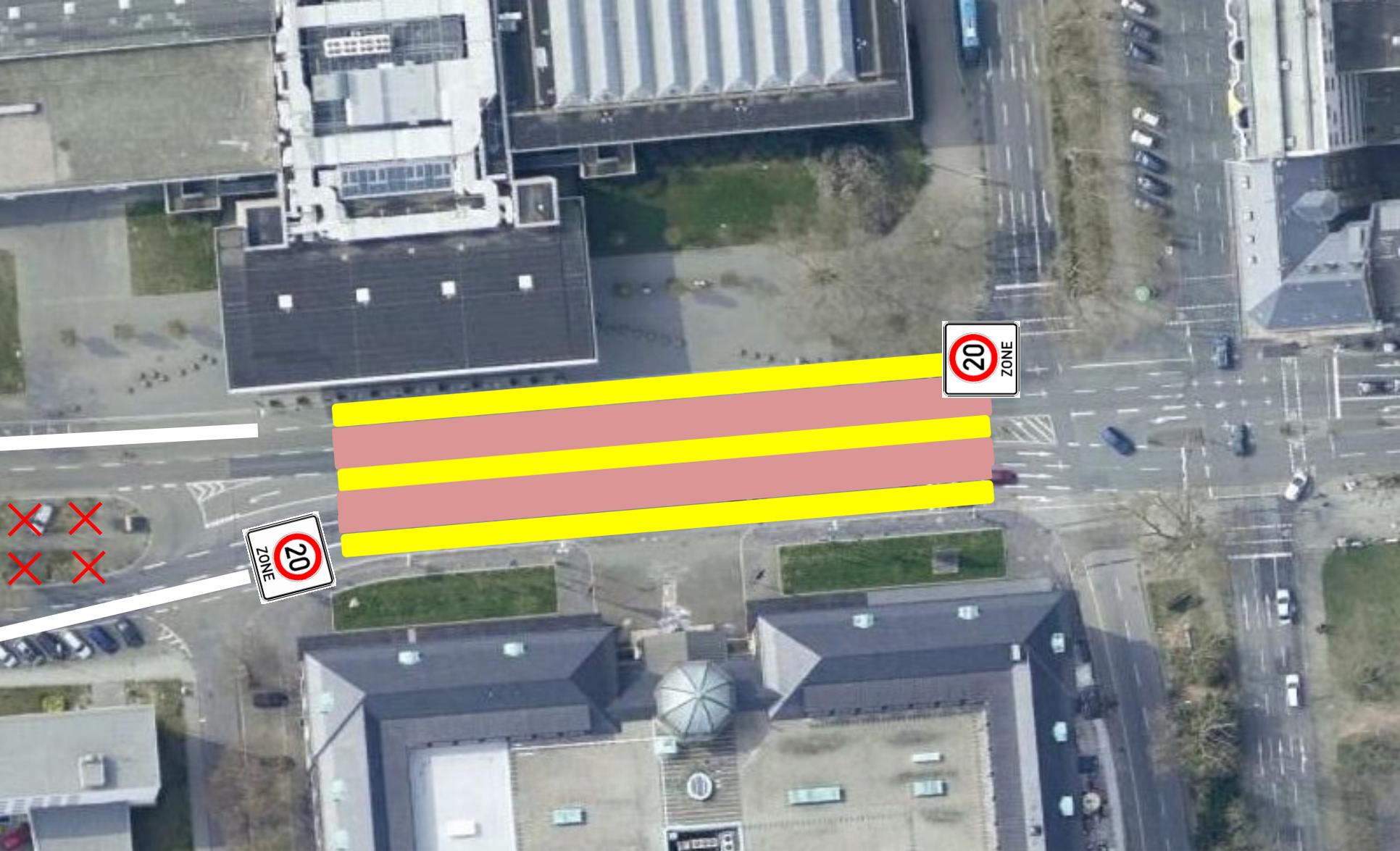


2 Fahrspuren à 3,50 m, breiter Mittelstreifen ca. 5 m, großer Flächengewinn beidseits

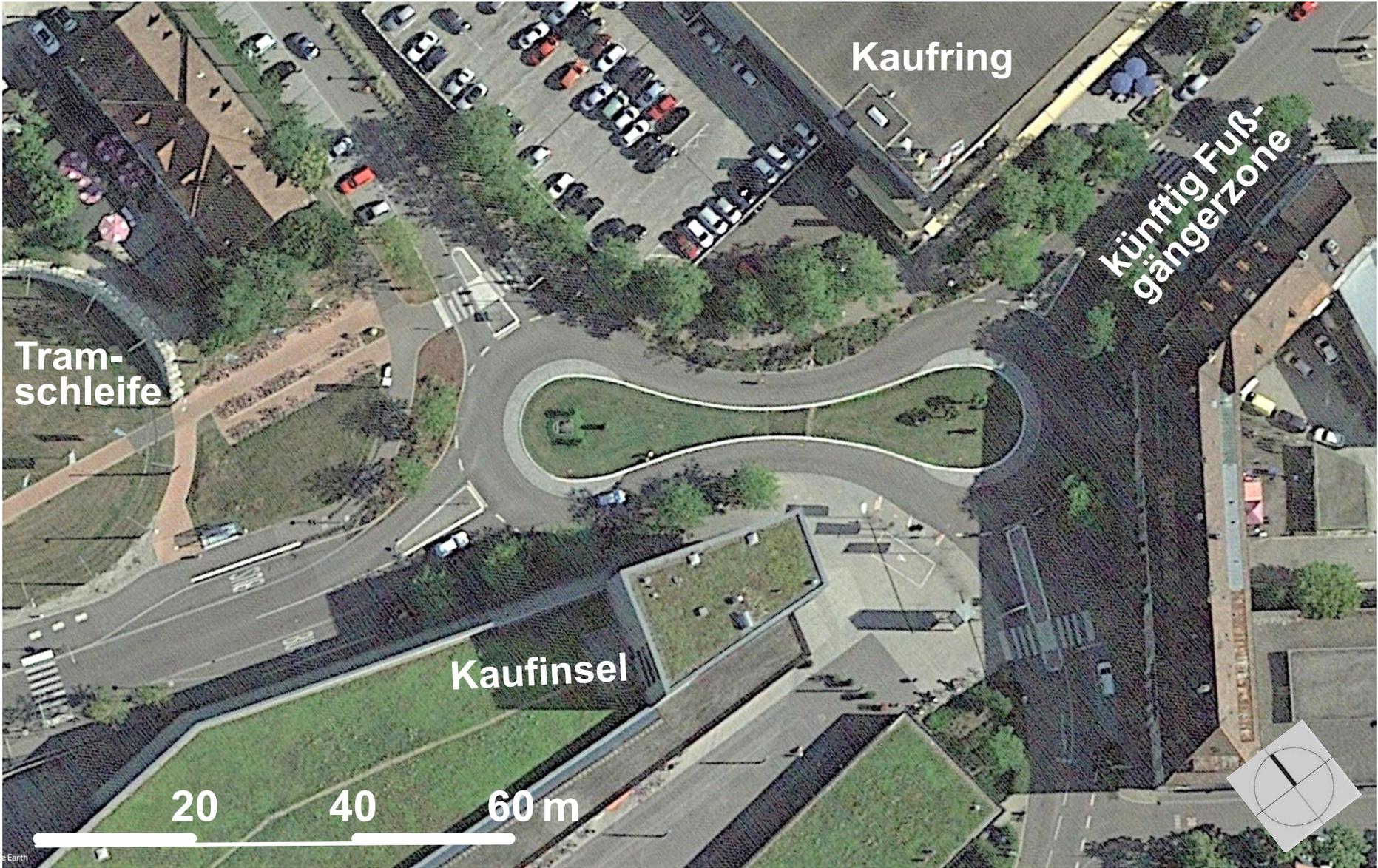


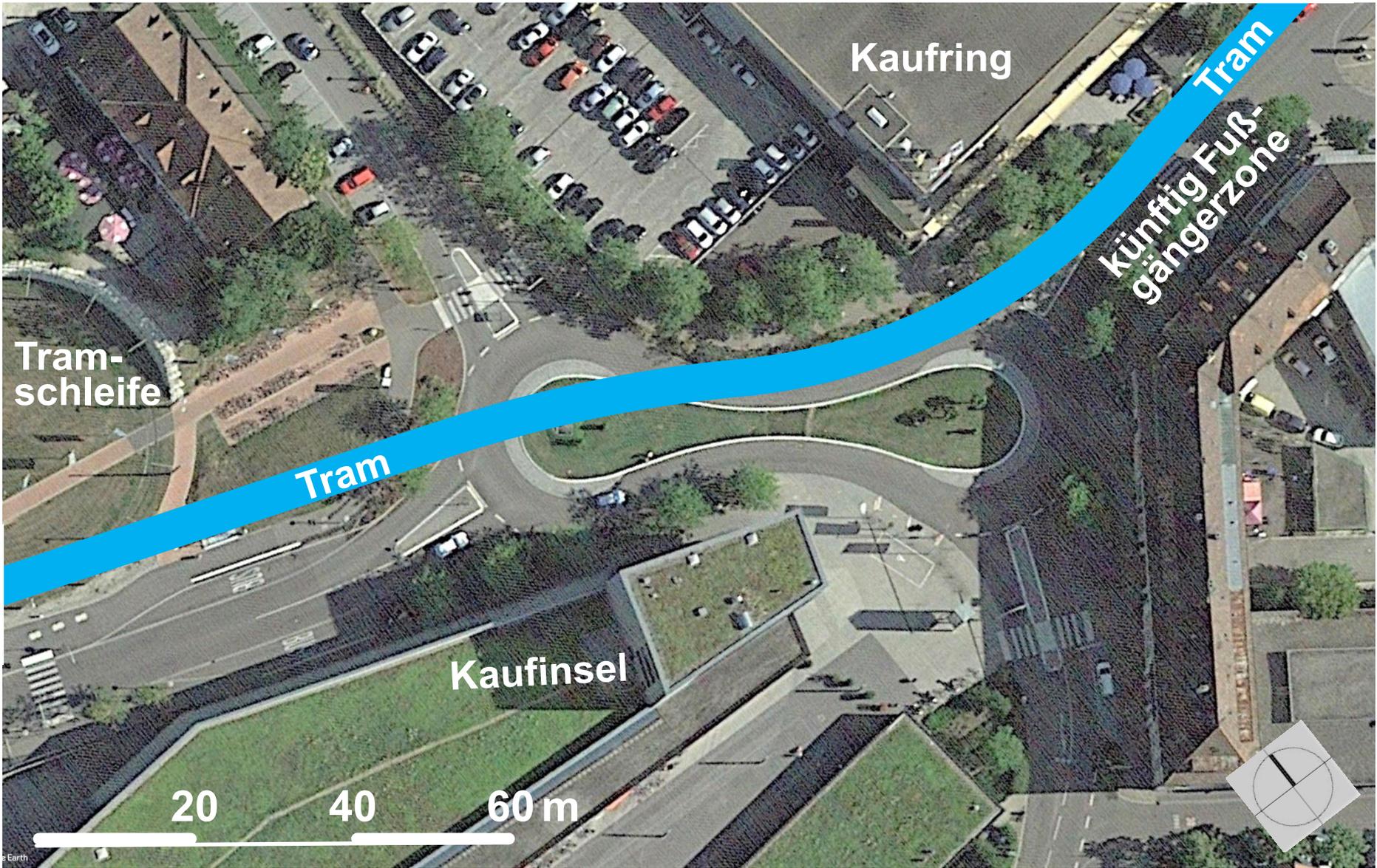
2 überbreite Fahrspuren à 4,50 m (Modell Biebricher Allee), breiter Mittelstreifen ca. 5,50 m, Flächengewinn beidseits

Wiesbaden: Innerer Stadteingang  
Fahrstreifen (**braun**), Mittelstreifen & Seitenräume (**gelb**)



4 Fahrspuren à 3,00 m, Mittelstreifen 3 m, Tempo 20/30, keine Radfahrstreifen, mittlerer Flächengewinn beidseits







Kaufring

Tram

künftig Fuß-  
gängerzone

Tram-  
schleife

Tram

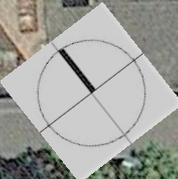
Wie soll dieser innere **Stadt-  
eingang** künftig aussehen ?

Kaufinsel

20

40

60 m



Hartmut Topp

Das war

# *Urbane Straßenräume für faires Miteinander Aller*

ich danke für`s Zuhören und  
freue mich auf`s Diskutieren