



KOMMUNALPOLITISCHE ONLINE-SEMINARE: ZUKUNFT DER MOBILITÄT

SGK HESSEN
Sozialdemokratische Gemeinschaft
für Kommunalpolitik e.V.

IBB
KPV
Informations-, Bildungs-,
und Beratungswerk e.V.

GAK.
Grüne und Alternative
in den Kommunalvertretungen Hessen e.V.





KOMMUNALPOLITISCHE ONLINE-SEMINARE: ZUKUNFT DER MOBILITÄT



- 30.11.2020, 18.00 – 19.30 Uhr:
„Mobilität im Ländlichen Raum – Herausforderungen, Chancen, Lösungen“
- 18.01.2021, 18.00 – 19.30 Uhr:
„Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten“
- 09.02.2021, 18.00 – 19.30 Uhr:
„Nahmobilität fördern - per Fuß und Rad zur Mobilitätswende“



IMPACT RHEINMAIN TEILPROJEKT ‚AUSTAUSCH VERWALTUNG‘

- Ziel: Aufbau einer regionalen Austausch- und Wissensplattform kommunaler Akteure im Themenfeld Smart Mobility, Nahverkehr und nachhaltige Mobilität
- Projektlaufzeit: 01/2018 – 12/2022
- Gefördert im Rahmen der Initiative "Innovative Hochschule" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK)

NAHMOBILITÄT FÖRDERN - PER FUß UND RAD ZUR MOBILITÄTSWENDE

Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier
09.02.2021



„NAHMOBILITÄT FÖRDERN - PER FUß UND RAD ZUR MOBILITÄTSWENDE“

Entwurfsgundsätze

AGENDA

2



⇒ ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



⇒ Gesetze und Regelwerke



⇒ Entwurfsansätze

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Auswertung der aktuellen Haushaltsbefragung 2017 – MiD

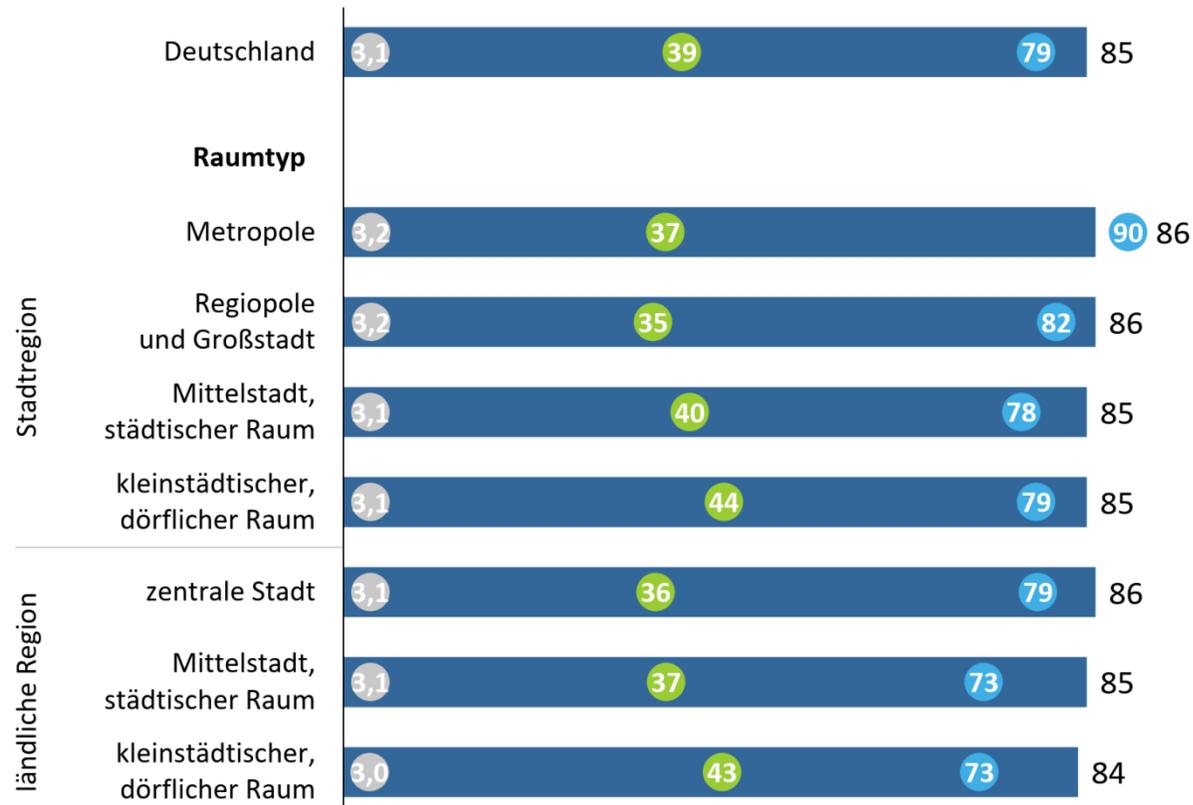
Auswertung der Unfallstatistik 2019 – Destatis



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Mobilitätskennzahlen nach Raumtyp

85 Prozent der Bevölkerung sind täglich unterwegs



Personen

- mittlere Unterwegszeit (Min.)
- mittlere Tagesstrecke (km)
- mittlere Anzahl Wege pro Tag
- Anteil mobiler Personen (%)

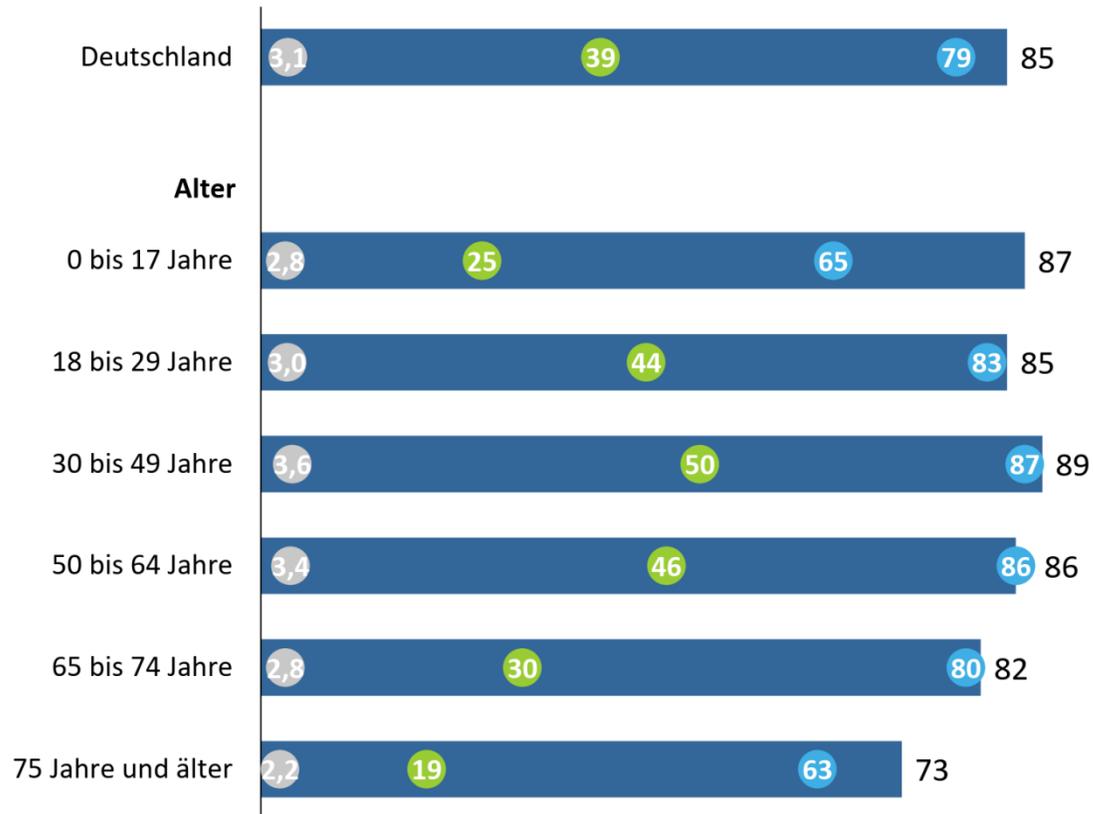
“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Mobilitätskennzahlen nach Alter

höchste Werte in den Gruppen zwischen 18 und 64 Jahren



Personen

- mittlere Unterwegszeit (Min.)
- mittlere Tagesstrecke (km)
- mittlere Anzahl Wege pro Tag
- Anteil mobiler Personen (%)

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”



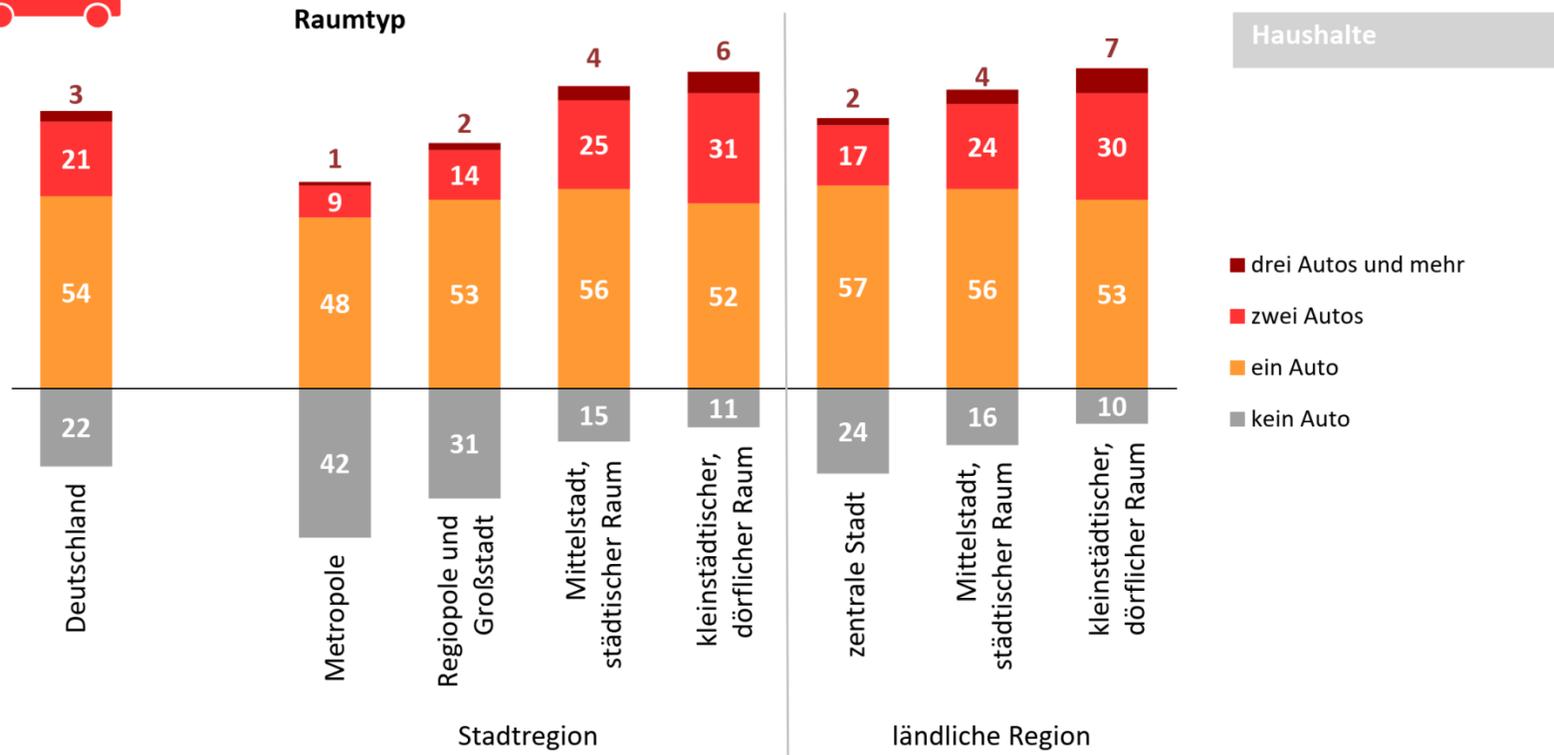
ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Pkw-Besitz nach Raumtypen

vier Fünftel mit eigenem Auto, aber in den Metropolen deutlich seltener



Mobilität in Deutschland – MiD



Angaben in Prozent

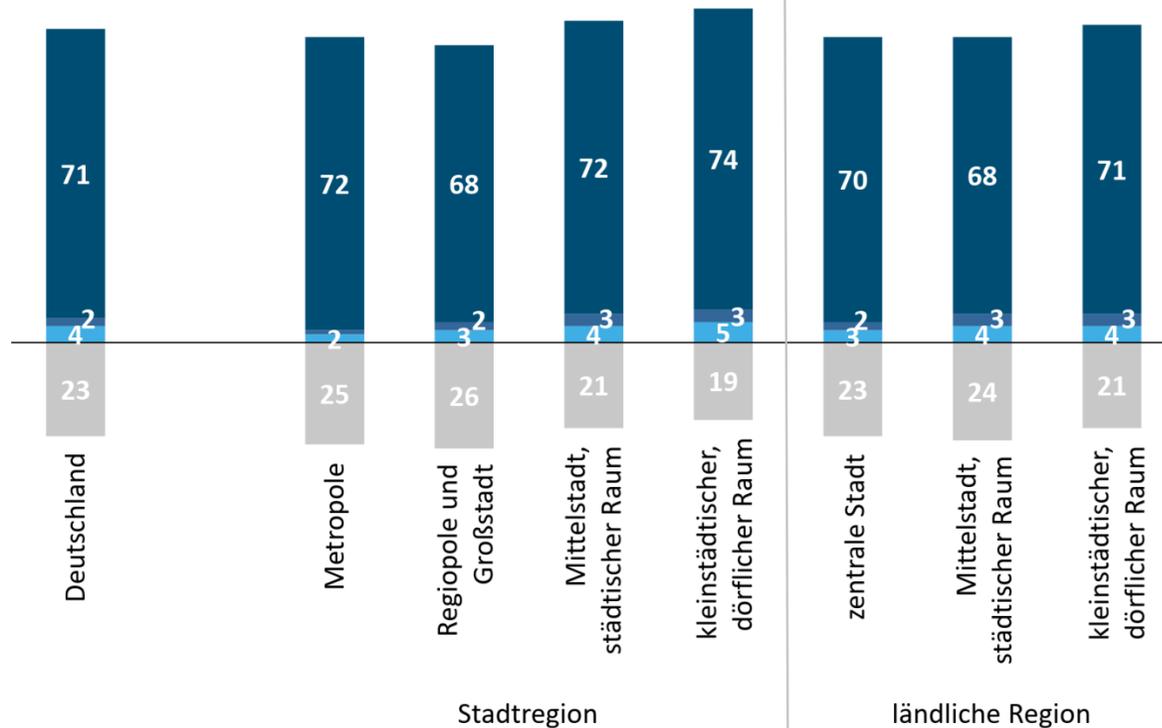


ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Besitz von Fahrrad und Pedelec/Elektrofahrrad
weniger deutliche Unterschiede als beim Auto-Besitz



Raumtyp



Personen ab 14 Jahren

- Fahrrad
- Elektrofahrrad/Pedelec
- sowohl als auch
- weder noch

Angaben in Prozent

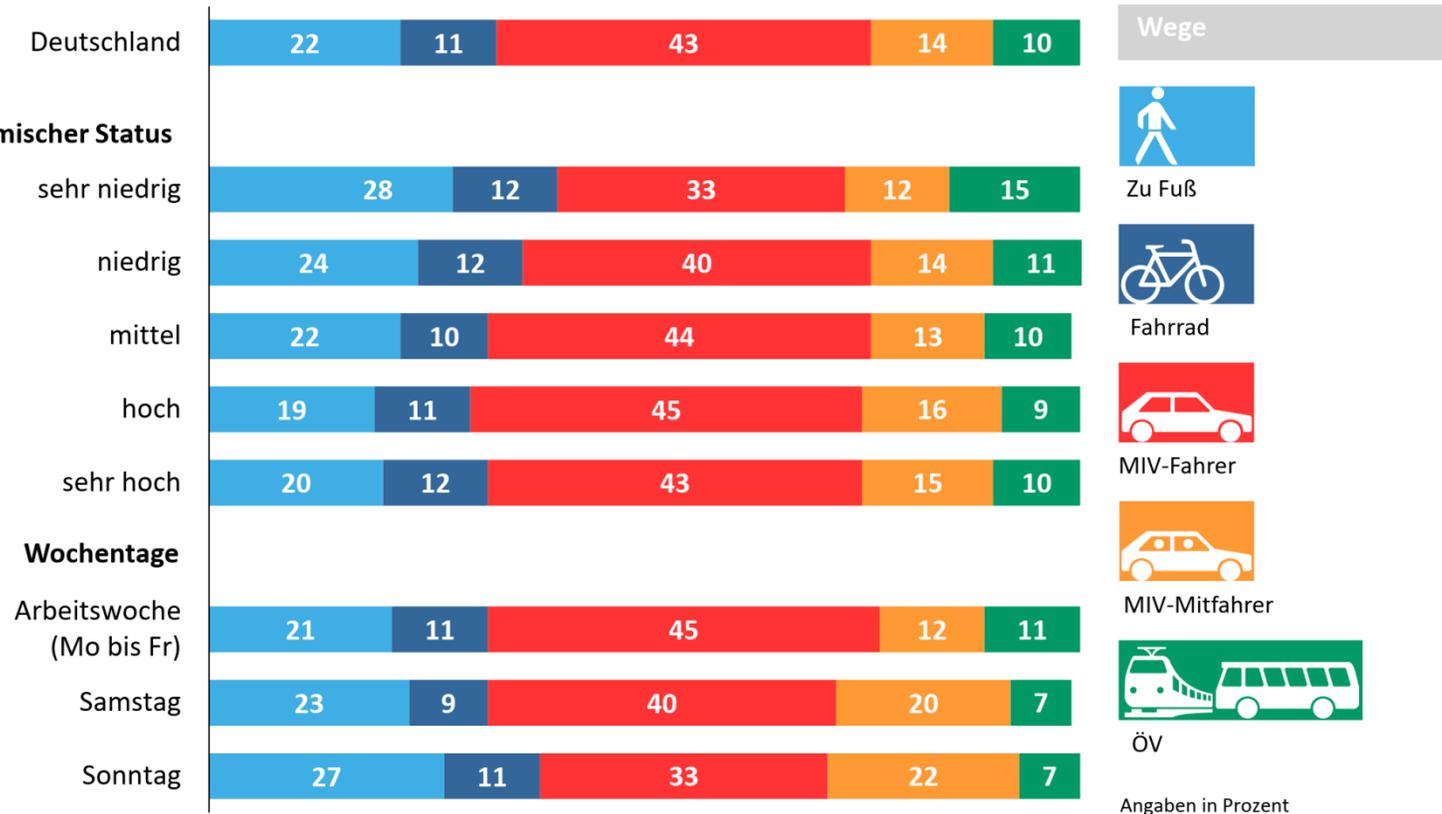
“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Modal Split Verkehrsaufkommen

deutliche Unterschiede nur bei sehr niedrigen Einkommen



“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”



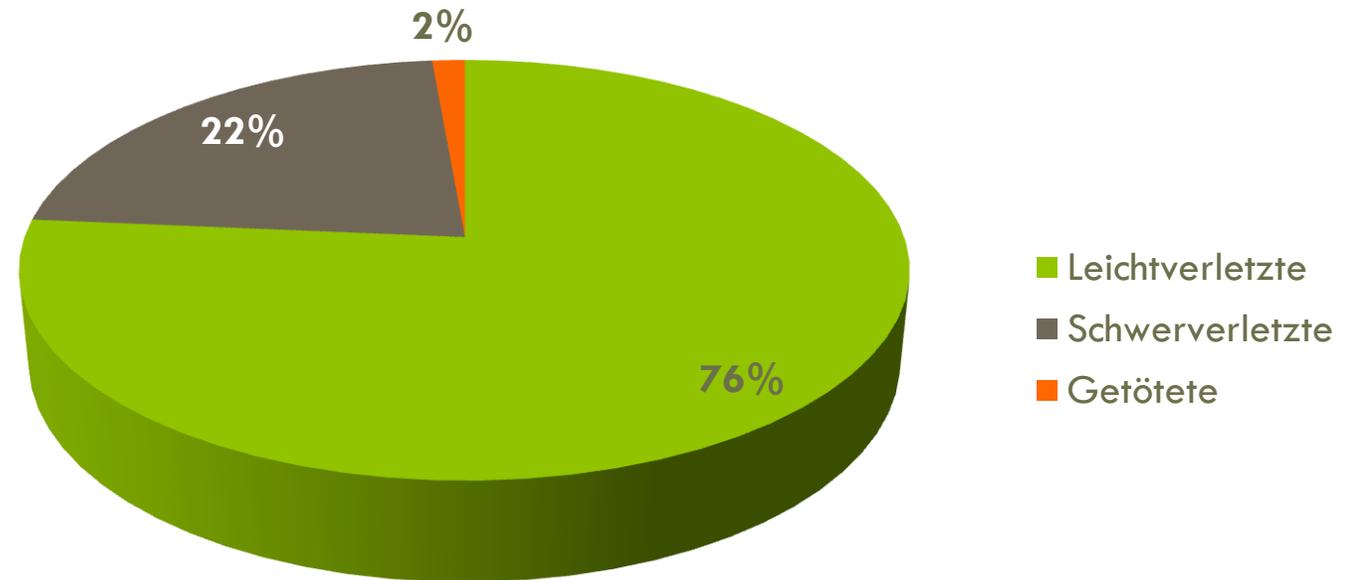
ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

9

Unfallzahlen



□ 2019: 31.312 Unfälle mit Personenschaden





ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

10

Unfallzahlen



- 73,9 % aller getöteten Fußgänger innerorts
- Hauptsächlich an Zebrastreifen und Fußgängerfurten
- Großteil der getöteten Fußgänger in 2019 > 54 Jahre
- Ebenfalls stark gefährdet Kinder zwischen 6 - 14 Jahren
- Nur 3,5 % durch eigenes Fehlverhalten



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

11

Unfallzahlen



Die drei häufigsten Fehler von Fußgängern im Straßenverkehr, die zu Unfällen führten, waren:

- Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
- Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen beim Überschreiten der Fahrbahn
- Fehlerhaftes Überschreiten der Fahrbahn an Orten, an denen der Fußverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt wurde



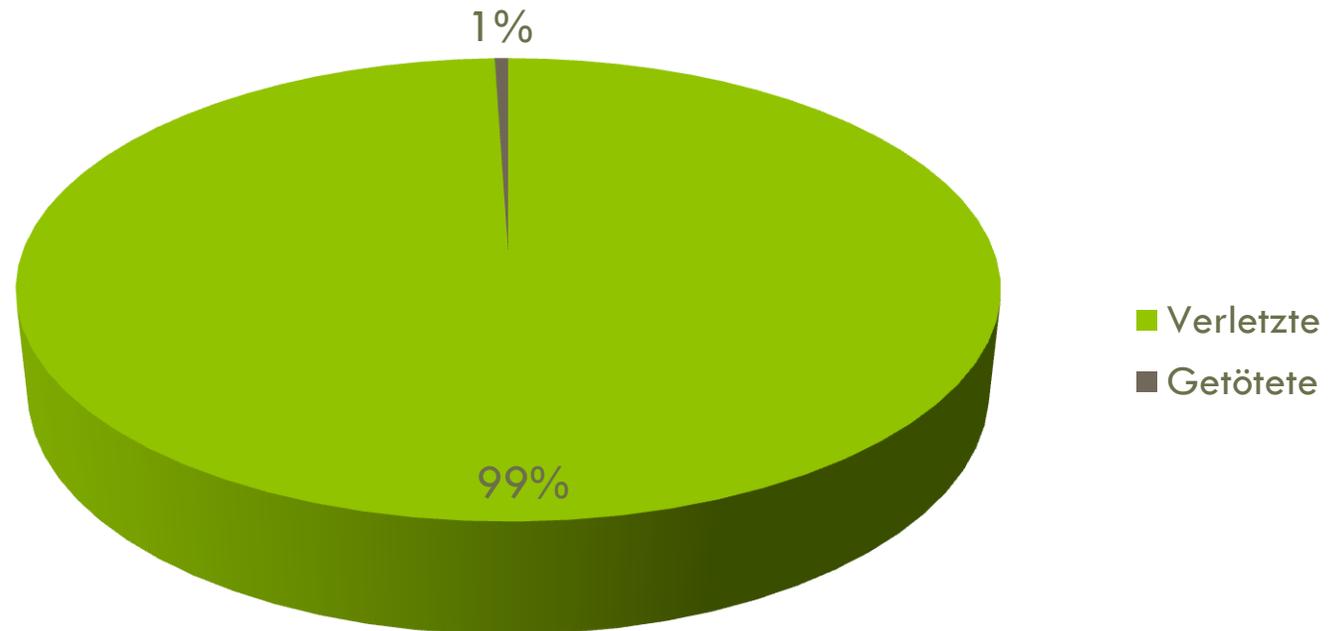
ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

12

Unfallzahlen



□ 2019: 87.253 Unfälle mit Personenschaden





ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

13

Unfallzahlen



- 90 % aller Unfälle mit Verletzten innerorts
- Schwerwiegendste Folgen bei Unfällen mit Lastkraftwagen
- Kinder verunglücken besonders häufig
 - Fahrrad zumeist das erste Verkehrsmittel
 - Mit 10 Jahren können sie noch nicht alle komplexen Verkehrssituationen und Gefahren richtig einschätzen



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

14

Unfallzahlen



Die drei häufigsten Fehler von Radfahrern im Straßenverkehr, die zu Unfällen führten, waren:

- Falsche Straßenbenutzung
- Fehlverhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren
- Fehlverhalten beim Gewähren von Vorfahrt/Vorrang



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

15



Was können wir beitragen?

- Milderung von Unfallfolgen
- Konsequente Verwendung von Verkehrszeichen
- Kontrolle und Ahndung von Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer

- Entwurf der selbsterklärenden Straße!

Gesetze und Regelwerke



GESETZE UND REGELWERKE

17

StVO –
Straßenverkehrsord-
nung

+ zugehörige
Verwaltungsvor-
schriften

- § 5 – Überholen
 - Es ist links zu überholen.
 - Das Überholen ist unzulässig:
 - 1. bei unklarer Verkehrslage oder
 - 2. wenn es durch ein angeordnetes Verkehrszeichen untersagt ist.
 - Ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern ist einzuhalten
 - Innerorts mindestens 1,5 m
 - Außerorts mindestens 2 m
 - Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.



GESETZE UND REGELWERKE

18

StVO –
Straßenverkehrsord-
nung

+ zugehörige
Verwaltungsvor-
schriften

- § 25 – Fußgänger
 - Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen.
 - Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden.
 - Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten.
 - Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.



GESETZE UND REGELWERKE

19

StVO –
Straßenverkehrsord-
nung

+ zugehörige
Verwaltungsvor-
schriften

- § 45 – Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
 - ▣ Regelt Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf klassifizierten Straßen
 - ▣ Regelt Beschilderungen/Anordnungen zum Ruhenden Verkehr
 - ▣ Regelt nutzbare Räume und Benutzungspflichten für die Verkehrsteilnehmer
 - ▣ Regelt indirekt Verhaltensgebote durch Beschilderung



GESETZE UND REGELWERKE

20



Quelle: FGSV

+ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021

Entwurfsansätze

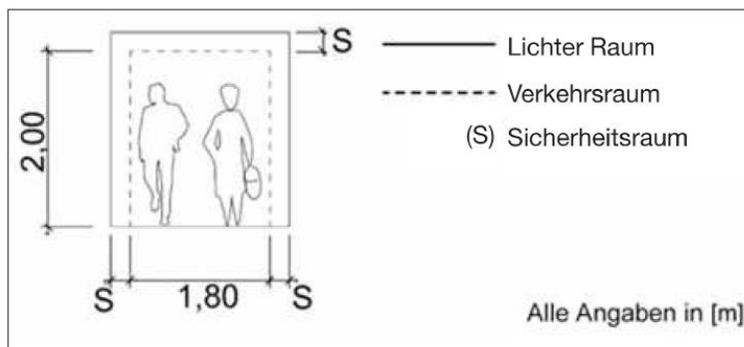
Grundlagen

Neue Ansätze in der Erprobung



ENTWURFSANSÄTZE

Anforderung an die Führungsform



Quelle: RASt 06, ERA 2010

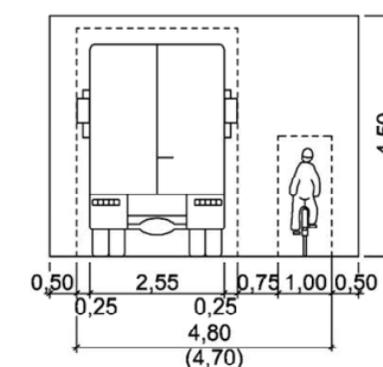
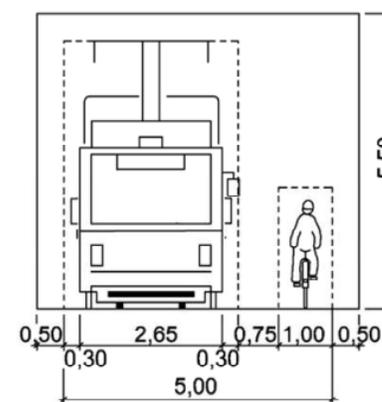
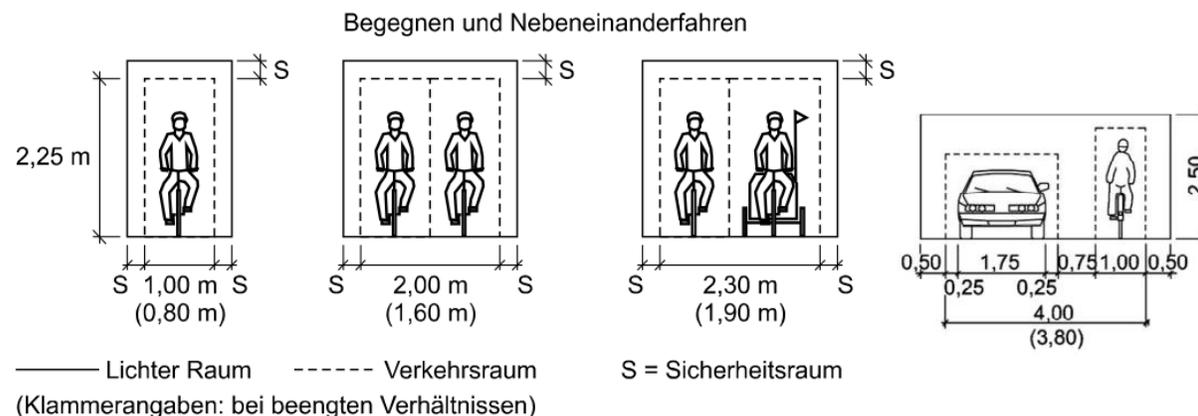
Bild 20: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume des Fußgängerverkehrs

Tabelle 4: Übersicht über Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte

Mobilitätsbehinderte	Breite	Länge
blinde Person mit Langstock	1,20 m	-
blinde Person mit Föhrhund	1,20 m	-
blinde Person mit Begleitperson	1,30 m	-
Person mit Stock	0,85 m	-
Person mit Armstützen	1,00 m	-
Person mit Rollstuhl	1,10 m	-
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

Anforderung an die Führungsform





ENTWURFSANSÄTZE

23



1. Schritt – Vorauswahl

- Kriterien: Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

2. Schritt – Prüfung der Realisierbarkeit

- Kriterien: Flächenbedarf, Ausschlusskriterien

3. Schritt – abschließender Vergleich geeigneter Führungsformen

- Kriterien: Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Schwerverkehrsanteil, Flächenverfügbarkeit, Ruhender Verkehr, Anschlussknoten, Längsneigung





ENTWURFSANSÄTZE

24



Schutzstreifen

Schmalstrichmarkierung (0,12 m breit, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke, Lage mittig zwischen den Verkehrsflächen)

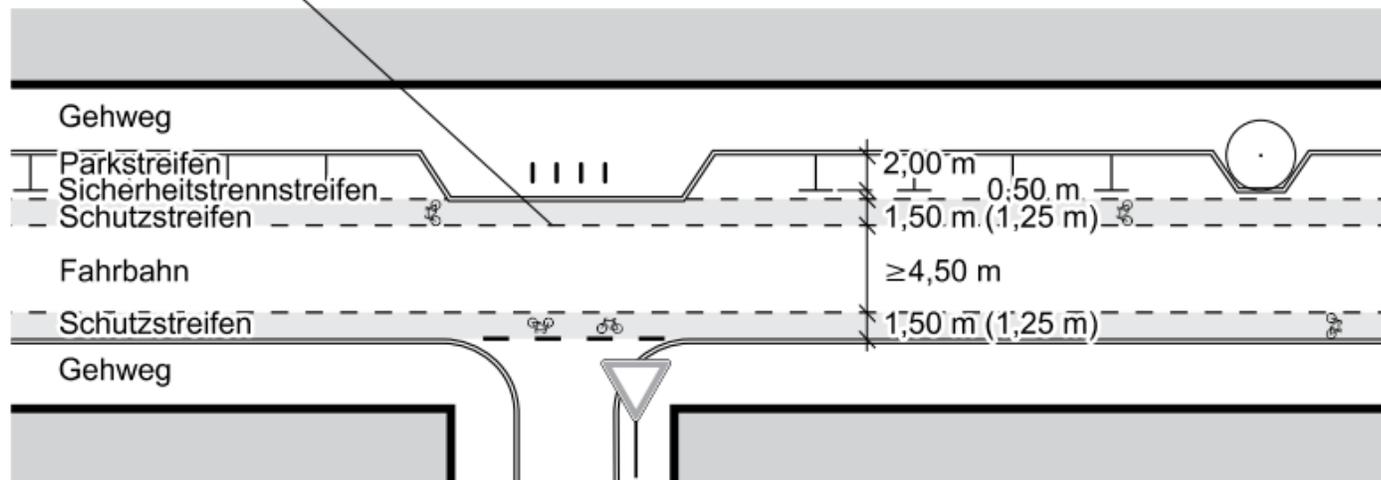
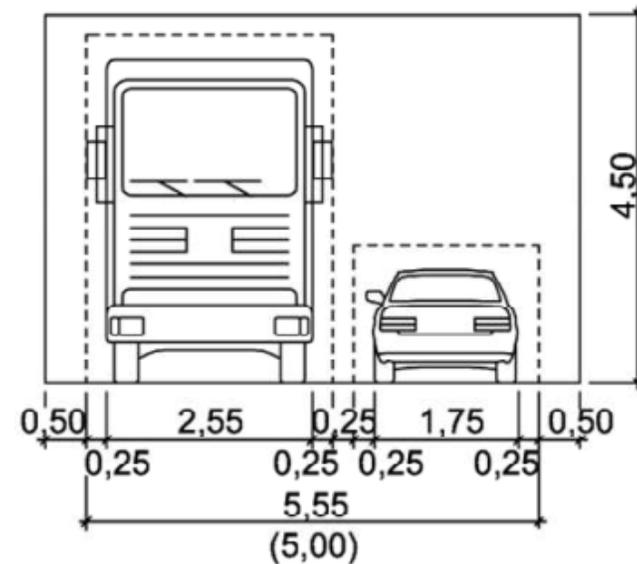
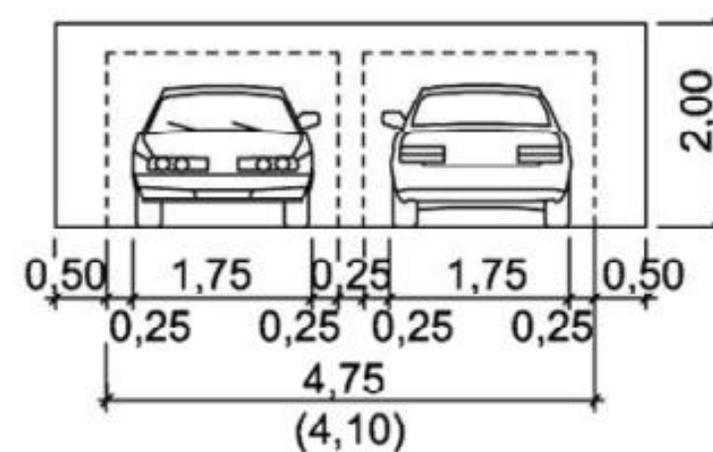


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens



Quelle: RASt 06,
ERA 2010

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

26



Quelle: eigenes Foto

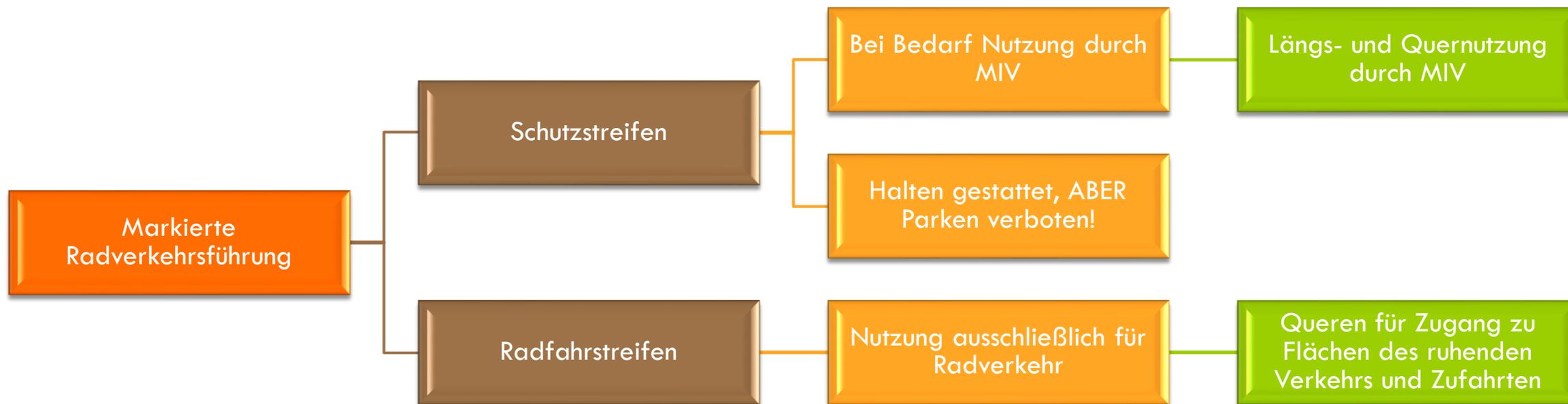
“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

27



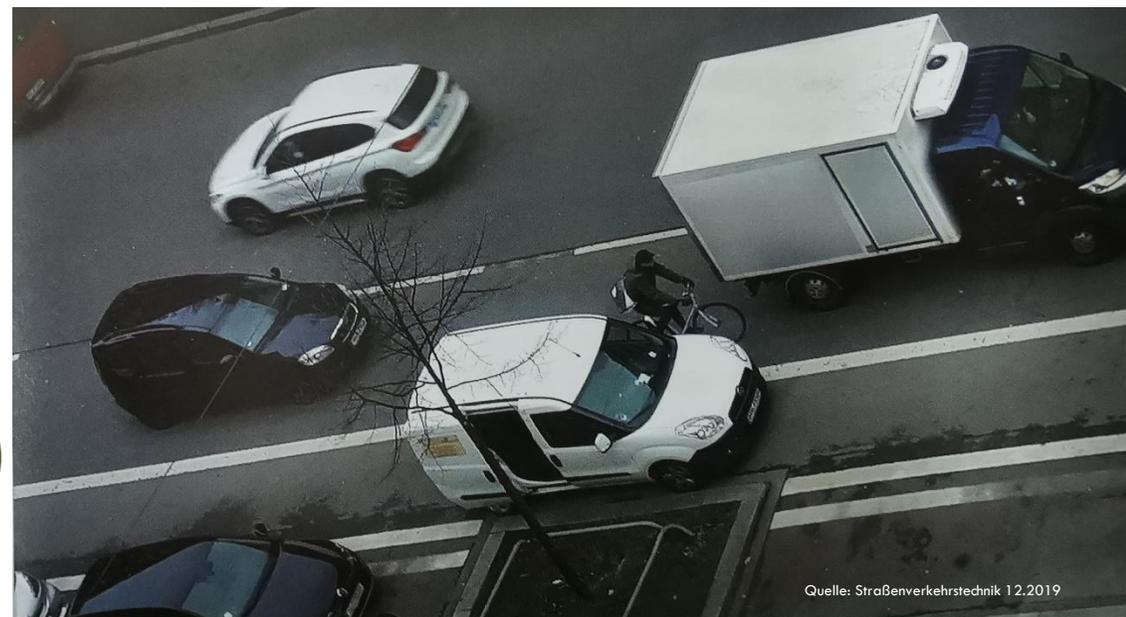


ENTWURFSANSÄTZE

28



- Häufig eher Schutzstreifen
- Kommunen empfinden die Anlagen als sicher
- Nutzerakzeptanz nicht gut, dadurch Fehlverhalten der Radfahrer
- Häufige Behinderungen durch ruhenden Verkehr oder Haltevorgänge (39 % der Radfahrer auf Schutzstreifen und jeder vierte Radfahrer auf Radfahrstreifen)



Quelle: Straßenverkehrstechnik 12.2019



ENTWURFSANSÄTZE

29



Fahrradstraßen



Zeichen 244.1 StVO
Beginn einer
Fahrradstraße
mit zugelassenem
Kraftfahrzeugverkehr



Zeichen 244.2 StVO
Ende einer
Fahrradstraße

Bild 67: Beschilderung von Fahrradstraßen
(hier mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr)

Quelle: ERA 2010

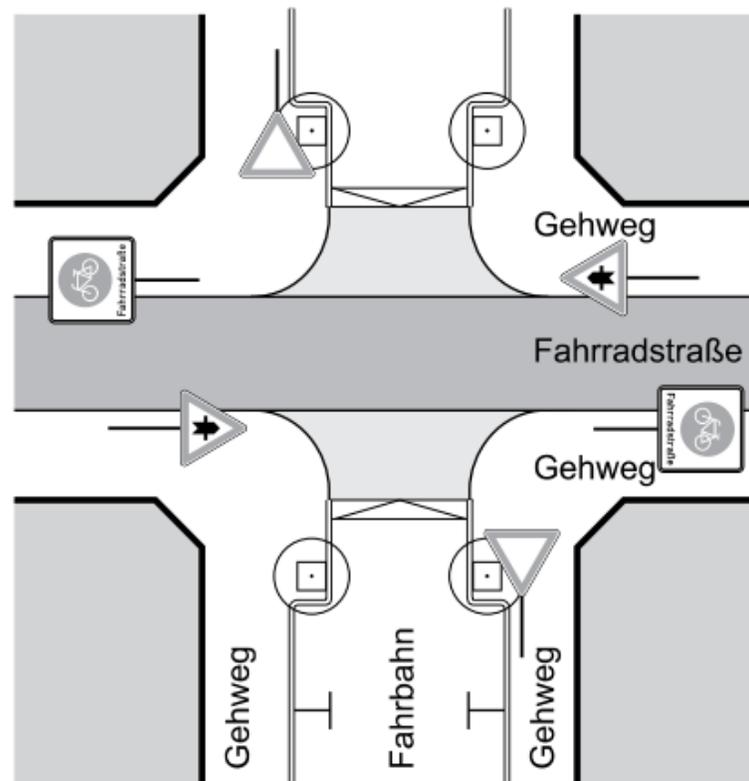


Bild 68: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße

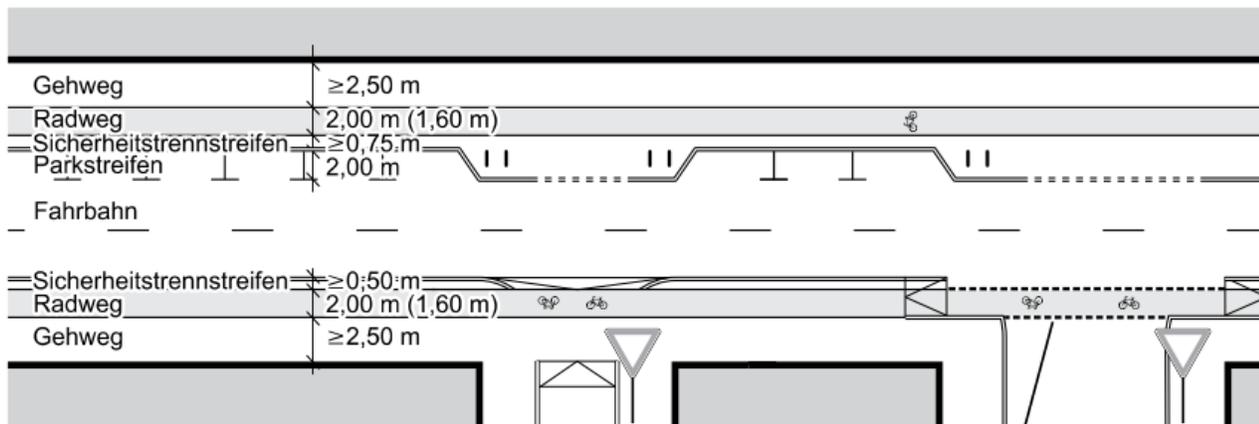


ENTWURFSANSÄTZE

30



Baulicher Radweg



Breitstrichmarkierung (0,25 m breit,
Strichlänge 0,50 m, Lückenlänge 0,25 m)

Bild 11: Baulich angelegter Radweg



Quelle: ERA 2010

Quelle: eigenes Foto

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

31

AKTUELLES THEMA – Gemeinsam genutzte Flächen, Steigerung der Aufenthaltsqualität



Quelle: eigene Fotos

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

32



“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

33

Shared Space – Ortsdurchfahrt Gemeinde Rudersberg im Rems-Murr-Kreis



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

34

Shared Space – Ortsdurchfahrt Gemeinde Rudersberg im Rems-Murr-Kreis



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

35



Shared Space – Marktplatz Schönebeck im Salzlandkreis



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

36

Shared Space – Marktplatz Schönebeck im Salzlandkreis



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

37

Shared Space – Marktplatz Schönebeck im Salzlandkreis



Quelle: Netzwerk-SharedSpace

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

38

Begegnungszonen – Ein neuer Ansatz in der Erprobung



Quelle: Tagesspiegel

➤ Parklets zur Erweiterung der Flächen für zu Fuß Gehende mit besonderem Fokus auf Aufenthalt und Austausch

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

39

Begegnungszonen – Ein neuer Ansatz in der Erprobung



Quelle: Tagesspiegel (Berlin)



Quelle: Flensburg.de

- Hervorheben/Markieren besonderer konflikträchtiger Bereiche, zumeist Knotenpunkte, in denen die Hierarchie aufgehoben wird

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

40



Begegnungszonen – Ein neuer Ansatz in der Erprobung, Bergmannstraße in Berlin



➤ Kombination mit Parklets

Quelle: Tagesspiegel (Berlin)

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

41



Begegnungszonen – Maaßenstraße in Berlin



Quelle: Tagesspiegel (Berlin)

“Nahmobilität fördern – Zu Fuß und per Rad zur Mobilitätswende”

9.2.2021



ENTWURFSANSÄTZE

42



Mehr Infos zu Begegnungszonen unter:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/begegnungszonen/>

<https://www.flensburg.de/Startseite/Begegnungszone.php?object=tx,2306.5&ModID=7&FID=2306.8588.1>

Mehr Infos zu Shared Space unter:

<http://netzwerk-sharedspace.de/>

Fazit

Wer A sagt, muss auch B sagen!

oder

Man kann (leider) nicht auf allen Hochzeiten tanzen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit