



Rückeroberung des öffentlichen Raumes

Seminar FfM 2021

Heiner Monheim

Teil I

wo kommen wir her?

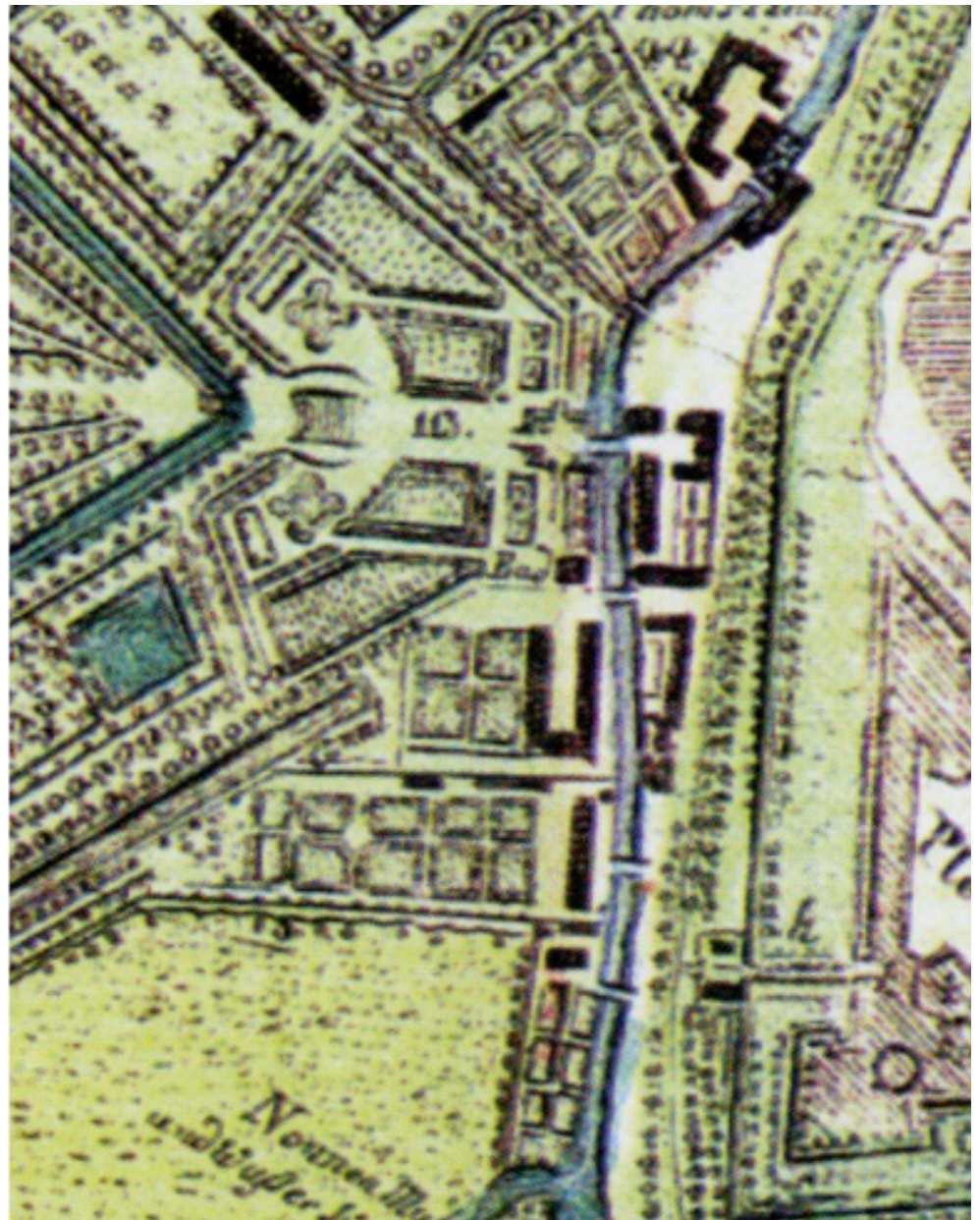
historische Plätze, mal klein, mal groß, mal gigantisch

- funktionale Vielfalt der Plätze (Korn/Brotmarkt, Fleischmarkt, Pferdemarkt, Fischmarkt....)
- viele verschiedene Größen und Formen je nach Stadtgrundriß, Größe, Dichte und Stadttyp (Residenz oder Bürgerstadt, Garnisonsstadt, Hafenstadt....)



Stadterweiterung früher...

- immer mit Grünstrukturen
- alte Mauern geschleift, statt dessen Alleen, Grünräume
- Wasser als Element
- Bebauungspläne immer mit landschaftsplanerischer und gärtnerischer Ambition
- seit dem Barock mit städtebaulichen Ambitionen (nicht mehr „wild“ gewachsen)



Im Altstadtumfeld sind Plätze heute (wenn sie nicht komplett zugeparkt sind) Inseln der Glückseligkeit“ - Öffentlicher Raum als Lebensraum



„Geparkte“ Fußgänger = ruhender Fußverkehr = Aufenthalt-
Stadt zum Laufen, Stehen, Sitzen, Stadt zum Leben .-
machen wir dafür Konzepte?



Historisch: Flanieren, Promenieren, Bummeln, Prachtstraßen, Hauptachsen-wo wird heute so was wieder geplant?



Teil II

Was ist da schief gelaufen?

Perfekte „Ingenieurkunst“ – der öffentliche Raum als Verkehrsmaschine- Cityring Bonn am Rand der FGZ



Das Schneebild zeigt die Platzverschwendung – natürlich könnten hier auch 50 Bäume stehen, der Platz wäre da, nur die Idee fehlte



Stadtautobahn total: Stadtzerstörung durch Straßenbau in Saarbrücken



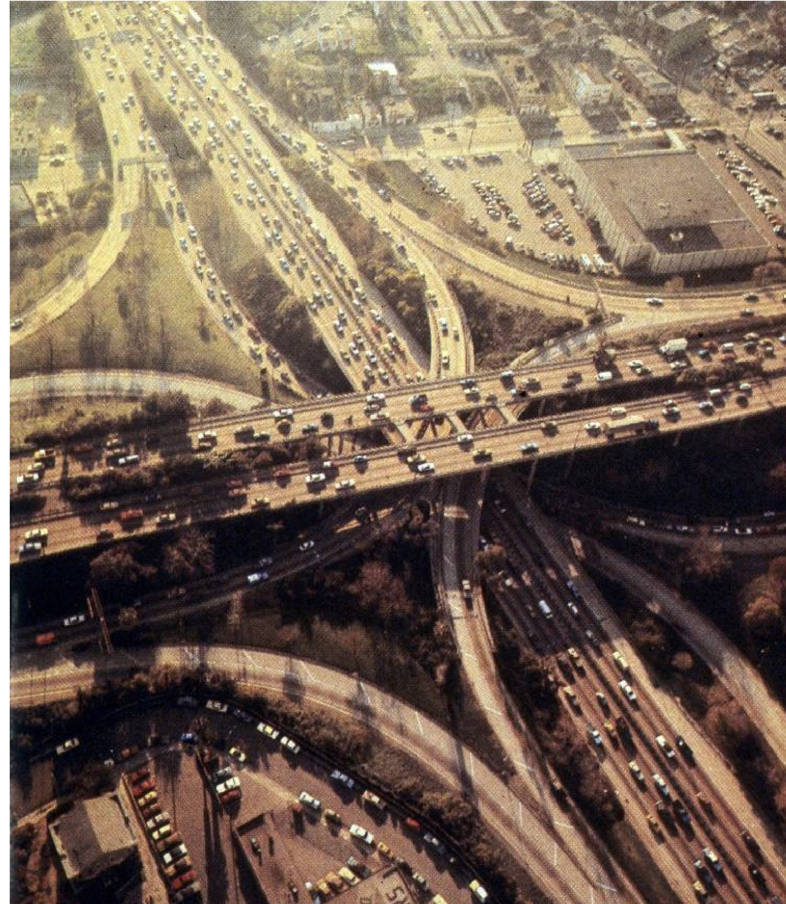
- **Beliebte Reservefläche für Stadtautobahnen: die Flußufer**
 - Wo früher aus den alten Leinpfaden liebevoll gestaltete Promenaden entwickelt wurden...
 - ...zog der Autobahnmaßstab ein, mit riesigen Knoten.
 - Parallel dazu etablierte sich typische „Hochgeschwindigkeitsarchitektur“ mit monotonen Rasterfassaden.
- Das ganze nannte man zynisch „Bündelungsprinzip“

Suburbane Autostadt mit Hochgeschwindigkeitsarchitektur, wozu braucht man noch Differenzierung und Qualität im Detail, bei dem Tempo?



Der gesprengte Maßstab

- ohne jede städtebauliche und stadträumliche Integration
- eine riesige Barriere
- scheinbar konfliktfrei fahrverkehrsoptimiert, aber trotzdem voller Stau



Die klassische Kreuzung als monofunktionale Verkehrsmaschine

- dominiert von Fahrspurmarkierungen
- keinerlei stadträumliche Ambition
- „tote“ Fläche ohne jede Aufenthaltsqualität
- vertikale Elemente allenfalls Masten für Ampeln und Schilder



Teil III

städtebauliche Integration und Rückeroberung
des öffentlichen Raums als Aufgabe

Es geht auch anders: städtebaulich integrierte Verkehrsflächen – als Einheit gestaltet und flexibel nutzbar



warum Integration nur in der Mitte (FGZ und VB) , warum der klassische City-Ring ohne jede Integrationsbemühung? Und damit massive städtebauliche und verkehrliche Zäsur

- meistens wurden die alten Wallanlagen für breite City-Ringe genutzt
- zeitweise hat man die Fußgänger unter die Erde geschickt
- an dieser Nahstelle enden abrupt die FGZ der 60-70er Jahre
- unverträgliche Geschwindigkeiten und viele Unfälle
- Parkhäuser entlang der Ringe



Trends der Rückeroberung

- Erst Fußgängerzonen (meist klein und nicht netzintegriert, am Cityring endend)
- Dann Verkehrsberuhigung (punktuell, ohne quartiersübergreifende Netzbildung)
- T 30 ohne straßenräumliche Verbesserungen und unter Aussparung der Hauptverkehrsstraßen
- Aufenthalt (=ruhender Fußverkehr) politisch marginalisiert
- Shared Space als Option
- **Aktueller Relevanzgewinn durch Corona**
- Pop up Bike Lanes
- Umwandlung von Parkstreifen für Außengastronomie
- Verbreiterung von Gehwegen
- temporäre Spielstraßen
- Flaniermeilen als neues lineares Element
- Flanierzonen und Fahrradzonen als flächiges Konzept
- Verkehrsberuhigung an Hauptverkehrsstraßen
- ÖPNV stärker auf Nahmobilität ausrichten

Gehen und Autofahren....

Gehen...

- Offen für Alle
- Auch längere Strecken
- Auch als Zu- und Abgang für ÖPNV und Pkw
- Oft mit Gepäck (Rucksack, Taschen, Rollkoffer)
- Abhängig von Umfeldqualitäten
- Zweckgehen (Arbeit, Einkauf, Besorgung, Schule) und Genußgehen (Flanieren, Spazieren, Hund Gassi...)

Auto Fahren....

- Selektiver Zugang (Faktor Autoverfügbarkeit)
- Nicht nur lange Fahrten, sondern hoher Kurzstreckenanteil (1/4 unter 1 km, 1/3 unter 3 km, 1/2 unter 5 km)
- Parken wird oft zum Problem
- Oft stressig und hektisch
- Offen für Modal Shift, wenn es „Anstöße“ gibt

Teil IV

Netze neu ordnen-
auch Fuß- und Radverkehr brauchen
Hauptachsen

Flaniermeilen = Hauptachsen des Fußverkehrs

Definition

- Attraktive Verbindung (Breite, Gestaltung, Direktheit)
- Durchgehend ohne Unterbrechungen
- Leistungsfähig, man muss vorwärts kommen
- Platz für Aufenthalt
- Verbindung aufkommensstarker Bereiche
- Gut identifizierbar

Ideale Merkmale

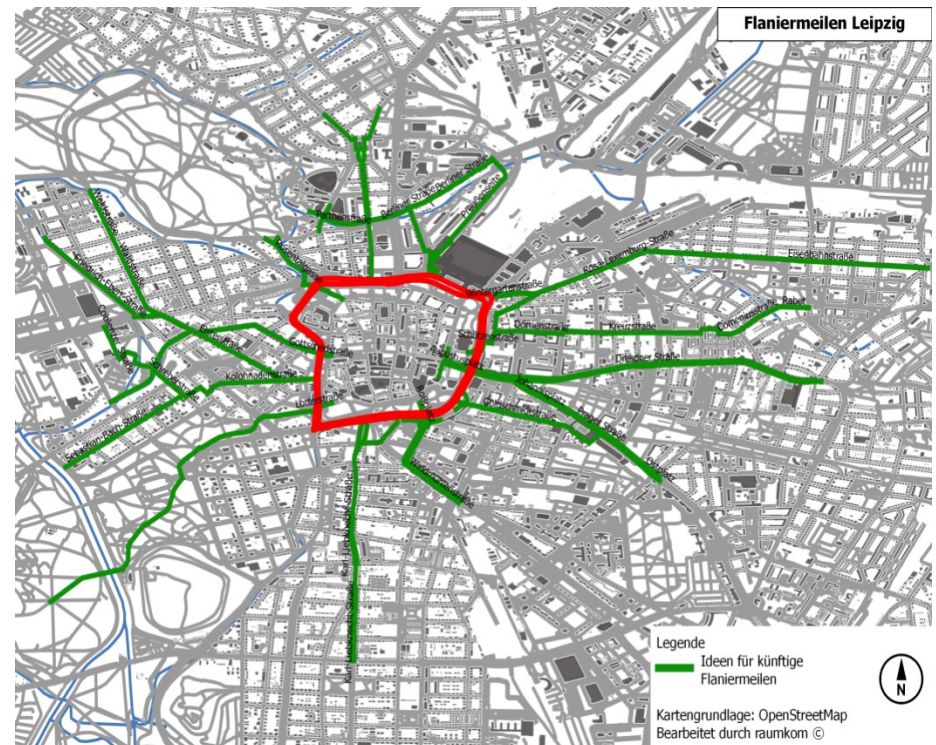
- Ausreichend lang
- Hohe Verkehrsqualität
- Hohe städtebauliche Qualität (interessante Umgebung, anregende Nutzungen, Bäume, Bänke....)
- Verbindung u. Erschließung
- Gute ÖPNV-Qualität
- Keine Dominanz des Autoverkehrs

„Leipziger Strahlenkranz“ als Netz

für alle Verkehrszwecke

- Vorwärts gehen.... für
 - Einkaufswege
 - Arbeitswege
 - Schulwege
 - Freizeitwege
 - ÖPNV-Haltestellenwege
- Aber auch Verweilen, Aufenthalt, Stehen, Sitzen, Treffen, Kommunikation...

Strahlenkranz rund um die Innenstadt



Fahrradstraßen und Radschnellwege = Hauptachsen des Radverkehrs

Definition

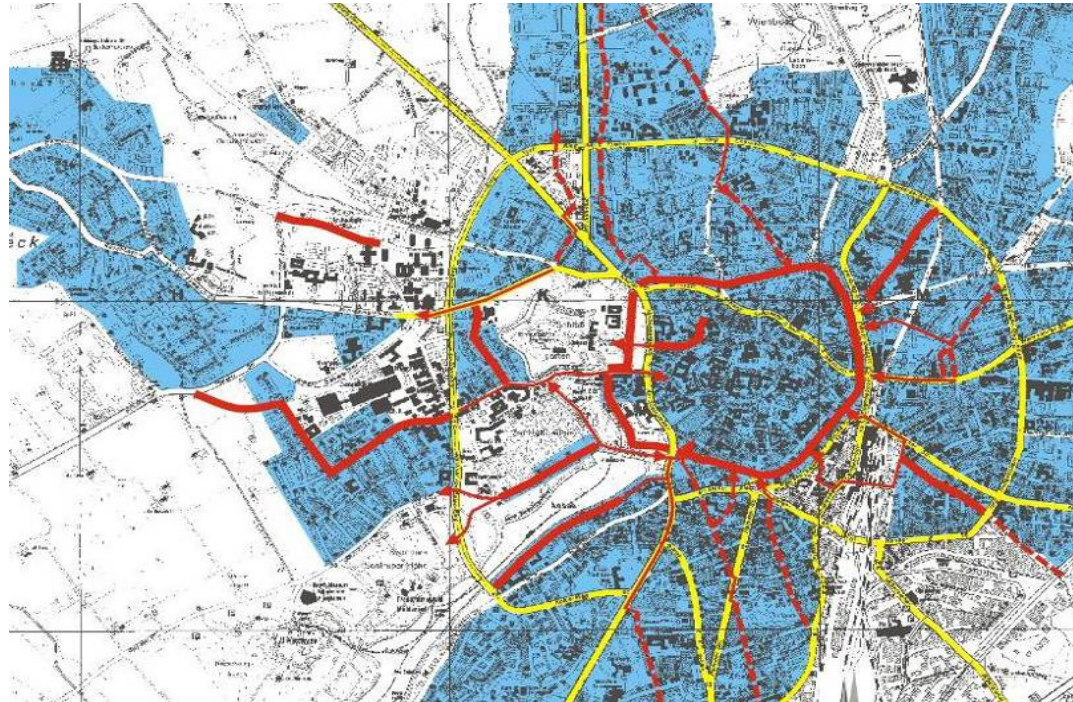
- Attraktive Radverkehrsverbindung quer durch die Quartiere mit Fahrradpriorität
- ohne schnellen und massierten Kfz-Verkehr
- offen für „Rudelradeln“
- soll Schulen und andere Radverkehrsziele anbinden
- Durchgehende Verbindung
- Leistungsfähige Verbindung

Ideale Merkmale

- Ausreichend lang
- Gut identifizierbar (Orientierung)
- Hohe Verkehrsqualität (Breite, Belag, Umwegfreiheit, Durchgängigkeit)
- Hohe städtebauliche Qualität (interessante Umgebung, anregende Nutzungen, Bäume, Bänke....)
- Sowohl „Verbindung“ als auch „Erschließung“
- Keine (gefühlte) Dominanz des Autoverkehrs

Netzplanung mit System

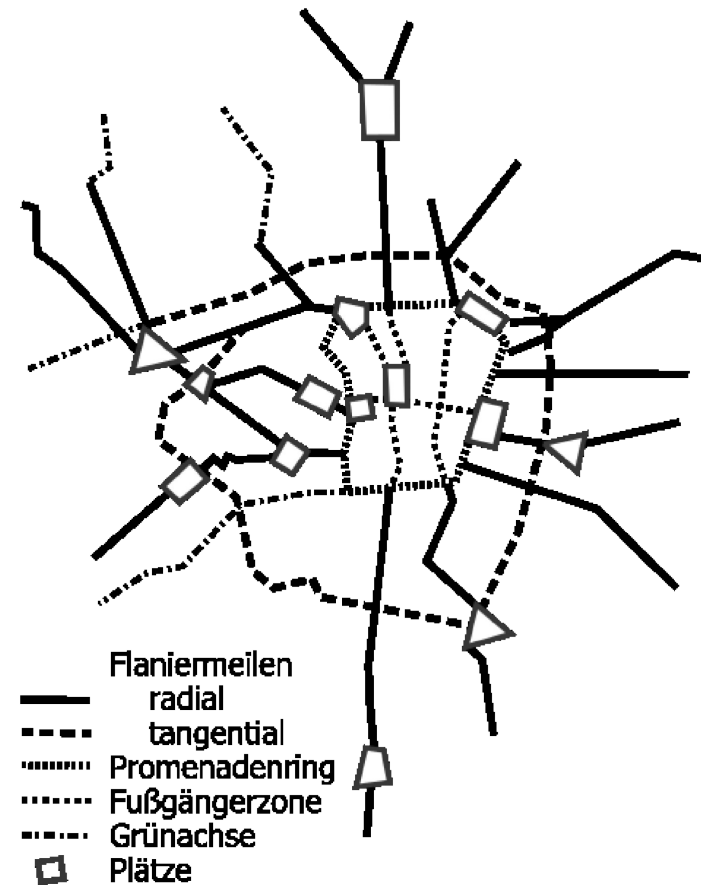
Fahrradstraße nicht als Alibi sondern mit System und Netzkonsistenz, quer durch alle T 30 Zonen und parallel zu Straßen mit viel Autoverkehr



Plätze miteinander verbinden. Aus Knoten Plätze machen (Beispiel Leipzig) .

- Bestehende Plätze zu einem System verbinden
- neue Plätze schaffen durch Umgestaltung von Knoten (z.B. „Abhängen“ eines Teils der einmündenden Straßen)
- Boulevards als „lienare Plätze“ gestalten

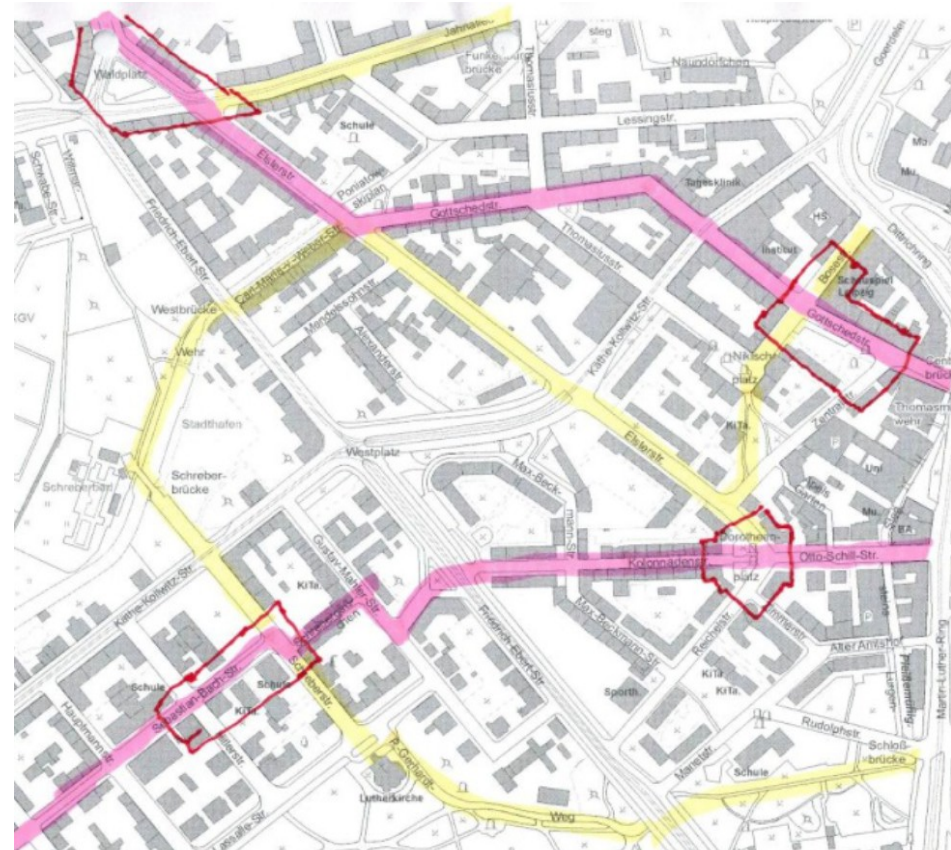
Flaniermeilen-Gesamtsystem



Aus Knoten Plätzen machen

Merkmale Platzfolgen

- Stärkerer Aufenthaltsbezug
- Rhythmisierung punktuell aufgeweitet und linear
- Plätze meist markante Baustrukturen
- Viele Plätze mit historischen Bezügen
- Spielraum für individuelle Gestaltung



Teil V

Das neue Denken

Verkehrsberuhigung und Shared Space als Antithese zum Separationsprinzip

- **Separationsprinzip** zerteilt den öffentlichen Raum in Streifen mit Herrschaftsanspruch (Konkurrenzprinzip mit Macht des Stärkeren)
- **Shared Space** und Verkehrsberuhigung („Mischfläche“) lassen die Überlagerung aller Funktionen zu und basieren auf dem **Koexistenzprinzip**



Relevanz der „Ecken“

- Ecken besonders interessant wegen meistens mindestens vier Richtungen, die sich dort treffen
- Früher bevorzugter Standort für Läden, Gaststätten
- Heute oft Platz für Außen-gastronomie
- Aber wo bleiben die Fußgänger?
- Kreuzung als Mischfläche schafft Platz für alle



Querbarkeit verbessern

An Kreuzungen und Einmündungen....



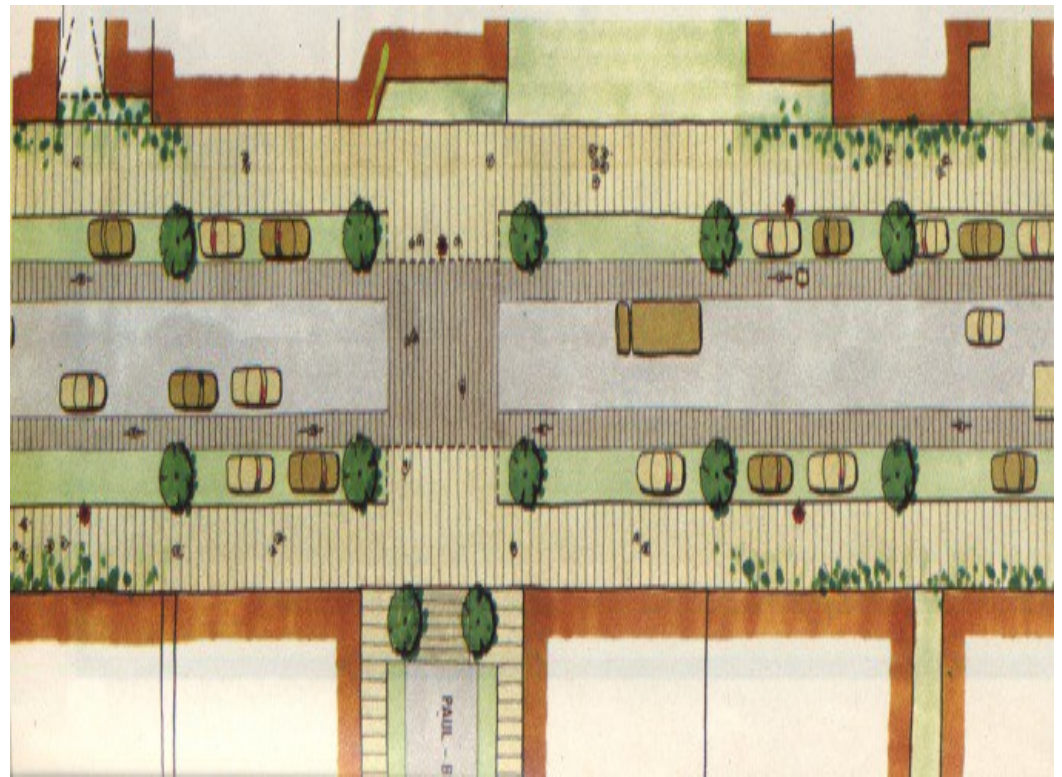
... durch vorgezogene Gehwegnasen

- Sperrflächenmarkierungen sind suboptimal, bauliche Lösung ist besser
- Kann Ecken freihalten vom Parken
- Verkürzt Querungsstrecke
- Verbessert Sichtbarkeit
- Bietet Platz für Bäume

Integrierte Straßenraumgestaltung

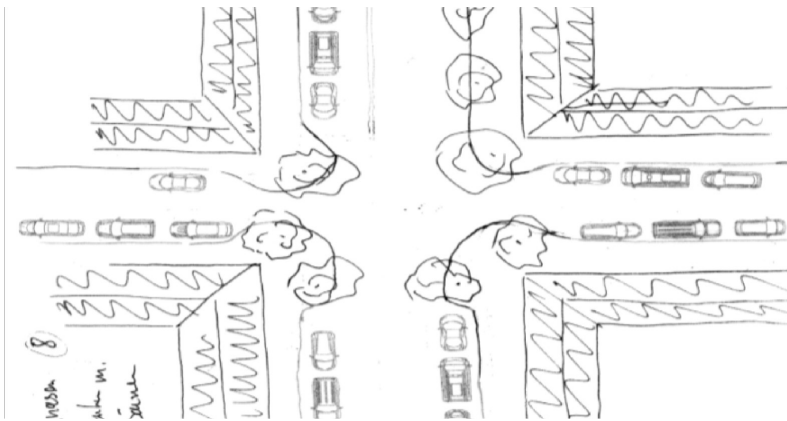
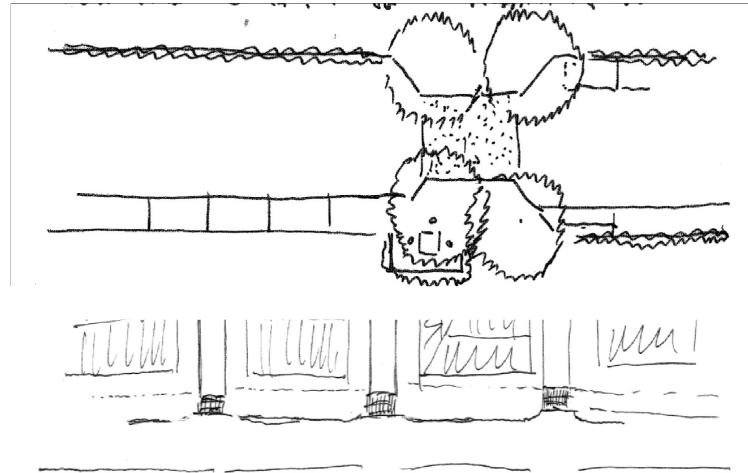
Zusammenspiel von Elementen...

- Gehwegüberfahrt als aufgehöhte Querungsstelle
- Fahrbahnseitiger Radweg
- Baumpflanzungen im Parkstreifen und an Gehwegüberfahrten



Punktuelle Maßnahmen in Serie

- Gehwegnasen an allen Ecken
- Teilaufpflasterungen an allen Quierungsstellen
- Folge von Gehwegüberfahrten



Linienhafte Querungshilfe in der Fahrbahnmitte („Hennefer Modell“)

- verdoppelt Querungschancen
- Gliedert den Straßenraum besser
- verhindert Überholen



„Füllung“ der Knoten mit sinnstiftenden Elementen

- Beispiel „Synagogenplatz“ Leipzig, ähnlich die vielen Kriegerdenkmäler o. Friedensengel
- Häufige Anwendung des Prinzips bei Kreisverkehrsplätzen
- Der Gang in die Archive hilft oft weiter bei der Suche nach Motiven



Eine Baumgruppe, zentriert um ein Denkmal, hilft fast immer (Beispiel Waldplatz Leipzig)

- Minimierung der monofunktionalen Kfz-Verkehrsflächen
- Maximierung der multifunktionalen Aufenthaltsflächen
- Kreuzung als Knoten meist ohne vertikale Ausstrahlung (außer Signalmasten und Verkehrszeichen)
- Kreuzung als Platz mit vertikaler Signifikanz



Teil VI

Probleme und Herausforderungen

Raumkonflikt im Seitenraum

**Bordsteinradwege
nehmen sehr viel Platz
ein**



Lösungsoptionen

- Radverkehr im Fahrbahnbereich mit Radfahrspur unterbringen
- In der Fahrbahn entweder eine Kfz-Spur weniger oder Fahrspuren als Schmalfahrspuren ausbilden
- Fahrradparken im Parkstreifen oder „Mehrzweckstreifen“ unterbringen

Autoorientierte Einfahrt in eine Fußgängerzone, im sensiblen Bereich. Statt dessen wäre ein Eingang als Shared Space/ VB-Bereich sinnvoll

- Muß man eine Zufahrt zu einer TG so gestalten?
- die Kontinuität des Promenadenrings (=“Promenierring“) wird hier und an vielen anderen Stellen unterbrochen
- beide Zulaufstrecken haben nur marginale Kfz-Netzbedeutung



Typ Stadtautobahn mitten in der Stadt?

Relikt aus einer anderen Zeit

- noch im Gründerzeitgürtel eine der sog. Tangenten
- sollen da Kinder sicher zur Schule gehen oder radeln?
- Großer Handlungsbedarf für Redimensionierung und stadtgestalterische Integration
- Rasengleis und Tramallee wäre schon mal ein Fortschritt, und T 30 Limit mit konsequenter Überwachung



Typische City-Ring-Kreuzung am Rand der Innenstadt/FGZ- völlig überdimensioniert und dadurch eine harte Zäsur

- Verkehrsschilder im Autobahnmaßstab
- 6 Fahrspuren, 3 je Richtung + Gleiskörper
- alles auf Tempo ausgerichtet (50 zugel. real oft 70 und mehr)
- was hilf? Komplette Umgestaltung, max. T 30, Schmalfahrspuren, max. 1 1/2 je Richtg.



Teil VII

Wohin mit den Autos? Die Mengenfrage angehen

Das Parken ist der zentrale Knackpunkt

- differenzierte Parkraumanalysen (wer woher wie oft wofür wie lange und wie legal/illegal)
- differenzierte Bewirtschaftung mit Prioritäten für Laden/Liefern, Anwohner
- integrierte und multifunktionale Parkflächengestaltung
- Und was ist mit dem ruhenden Fußverkehr?



Raumkonflikte Außengastronomie und Geschäftsauslagen

Problem: Es bleibt wenig Platz für Fußverkehr



Lösungsoptionen

- Außengastronomie in Parkstreifen verlegen, auf „Podest“
- Mit Geschäftsauslagen schwieriger, weil direkter Bezug zum Laden/ Schaufenster gewünscht
- Oder Außengastronomie und Auslagen räumlich begrenzen

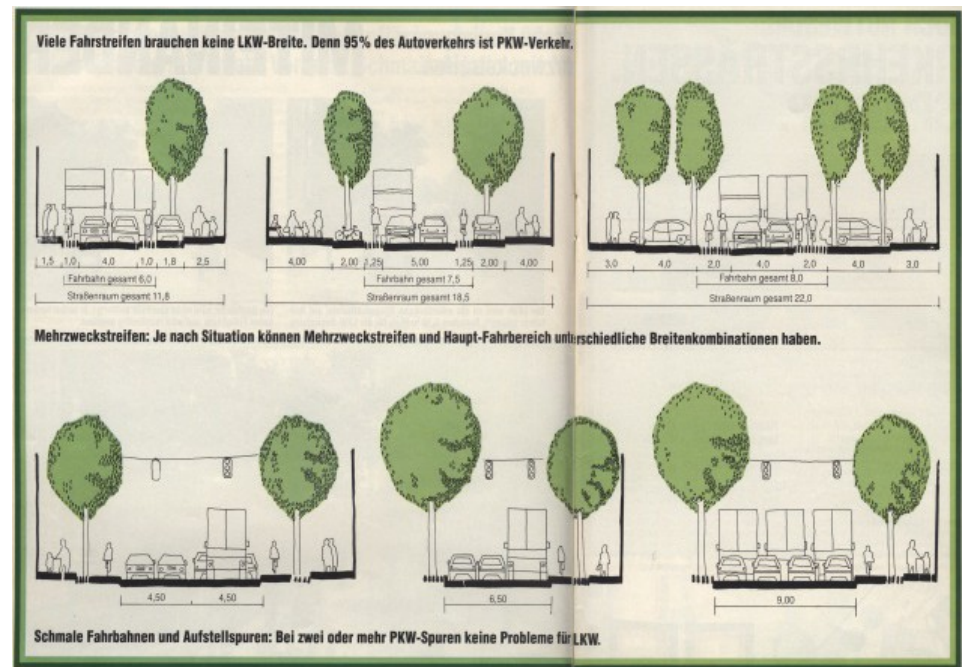
Teil IIX

Bäume als Elexier und Raumbildner

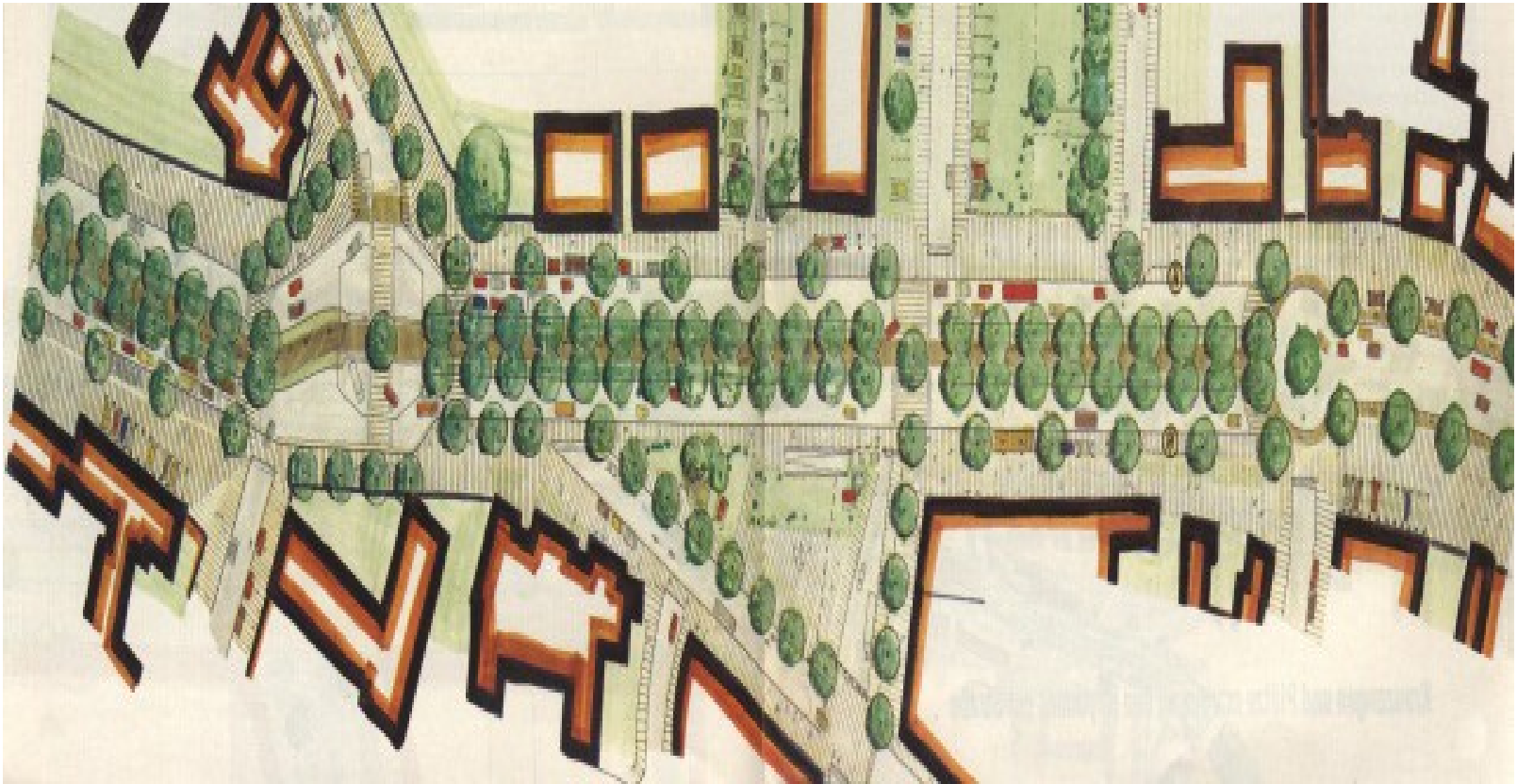
Bäume wichtig für öff. Räume

Warum Bäume?

- Klimaschutz
- Schattenspendender, „Kühlaggregat“
- Orientierungshilfe
- Gliederungselement
- Lebensraum
- Entsiegelungs- und Versickerungshelfer
- Markierungselement (Place Making)



gut gestalteter öffentlicher Raum



***Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!***

raumkom

Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Str. 18
D-54286 Trier

Schweizerstr.56 A
D- 23714 Malente

0170 80 48 154
heinermonheim@yahoo.de
www.raumkom.de