

Nahmobilitäts-Check Oberursel

1. Workshop

PGV-Alrutz

Dipl. Ing. Heike Prahlow

plan & rat

Dipl. Ing. Juliane Krause

ABLAUF

17.30 Uhr	Begrüßung/ Vorstellungsrunde
17.45 Uhr	Einführung: Vorstellung Projekt Nahmobilitätscheck
17.50 Uhr	Nahmobilität – Was ist das?
18.20 Uhr	Arbeitsphase- Teil I: Wo wollen wir hin?
18.45-19.00 Uhr	PAUSE
19.00 Uhr	Arbeitsphase Teil II: Status-Quo und erste Projektideen
20.30 Uhr	Präsentation der Ergebnisse
20.45 Uhr	Fazit, Ausblick
21.00 Uhr	Verabschiedung

Kurze Vorstellung der Büros

PGV-Alrutz GbR

Dipl.-Ing. Heike Prahlow

- Projektleitung, Koordination
- Federführung Radverkehr, Nahmobilität, Verknüpfung ÖPNV, Verkehrssicherheit

plan&rat

Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause

- Moderation Workshops
- Federführung Fußverkehr, Schulwege, Barrierefreiheit



Vorstellung und Vorgehen Nahmobilitäts-Check

Grundlegende Arbeitsschritte:

1. Zielsetzung
 - Gesamtes Stadtgebiet
 - Fokus auf Fußverkehr
2. Bestandsaufnahme und Bewertung
 - Sichtung vorhandener Daten
 - Ortsbesichtigung
 - Fragebogen Status Quo
3. Maßnahmenableitung
 - Gemeinsam mit den zuständigen Akteuren
 - 2 Workshops
 - 1 Stadtteilspaziergang
4. Nahmobilitätsplan



Nahmobilität – was ist das?

- Nahmobilität bedeutet
 - „unterwegs sein im Quartier“ – eher kurze Distanzen
 - Förderung von Fuß- und Radverkehr
 - Mobilität für alle bzw. aktive Mobilität
 - Stadtraum als Lebensraum neu begreifen
 - Nahversorgung gewährleisten
- Nahmobilität ist mehr als Verkehr und erfordert qualitativ ansprechende Angebote für alle Menschen
 - Steigert die Lebensqualität im Quartier
 - Ist Gesundheitsvorsorge
 - Heißt: „Wege neu denken“

Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?

Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Parks) ist das Gesicht einer Stadt:

- Dient zum Durchqueren, zum Verharren, Verweilen
- Hat wichtige soziale und sozialisierende Funktion
- Ist Teil des täglichen Lebens



Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?

Der öffentliche Raum ist nicht fair verteilt

- Straßenräume sind häufig reine Verkehrsräume, unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert
- Funktionen Aufenthalt und Kommunikation sind zurückgedrängt
 - Schmale zugeparkte Gehwege
 - Plätze sind Parkplätze
 - Geringe Aufenthaltsqualität



Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?

Zu Fuß die Welt „erfahren“ – Lebensräume unserer Kinder sichern

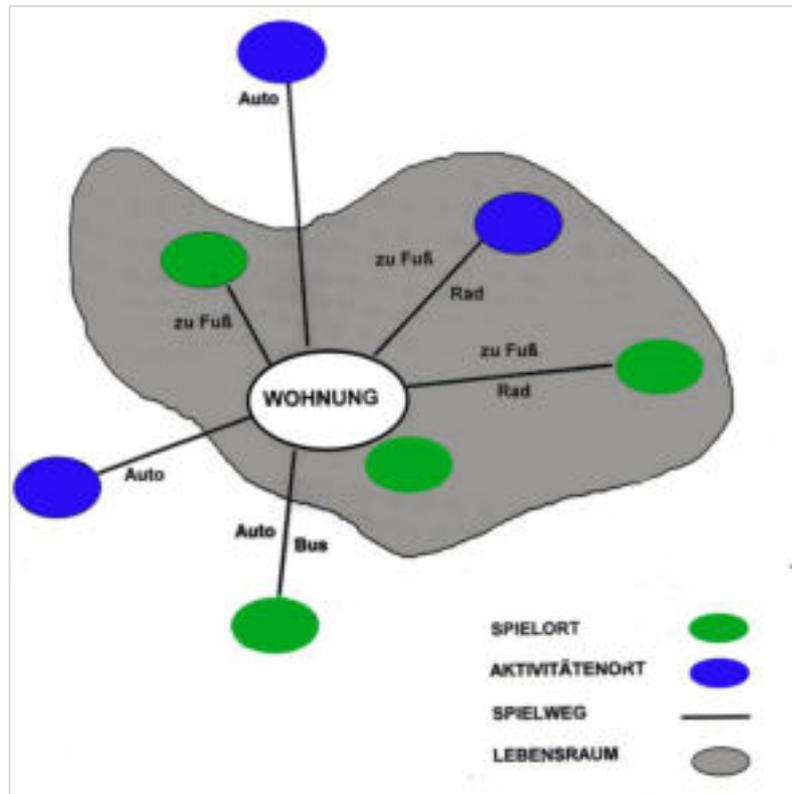


Abb. Schulwegbilder von Sandra (oben) und William (unten) (Quelle: Marco Hüttenmoser, Muri AG; www.kinmdundumwelt.ch) (Quelle: Difu)

Was macht eine fußgängerfreundliche Stadt aus?

- Sichere Wege (auch Schulwege) sowie einfache Querungen von Hauptverkehrsstraßen durch Ampeln mit geringen Wartezeiten
- Ausreichend dimensionierte und durchgängig nutzbare Flächen für den Fußverkehr
- Schutz der Flächen vor Hindernissen (z. B. parkende Autos, Mülltonnen, „Kundenstopper“)
- Hohe Aufenthaltsqualität und qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen (Straßen)raumes
- Möglichkeiten zum Verweilen, für Begegnung und Spiel (Sitzgelegenheiten, Plätze, Spielflächen, schattenspendende Bäume, öffentliche Toiletten)

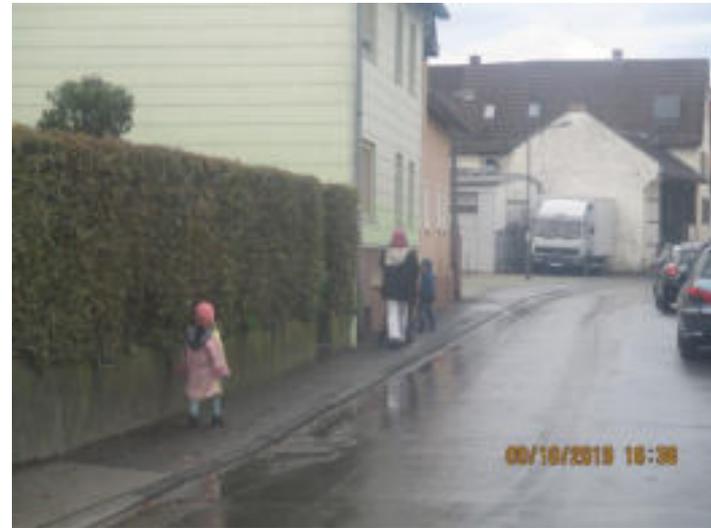
Was macht eine fußgängerfreundliche Stadt aus?

- Trennung vom Radverkehr und somit die Vermeidung von Konflikten
- Verknüpfung von Verkehrsmitteln (z. B. Erreichbarkeit der Haltestellen)
- Gute Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem
- Respektvoller Umgang miteinander
- Politik und Verwaltung nehmen den Fußverkehr als wichtigen Verkehrsträger ernst: Förderung durch personelle und finanzielle Ausstattung



Die Bedeutung des Fußverkehrs wird unterschätzt

- Der Anteil der ausschließlichen Fußwege am Modal Split liegt etwa zwischen 15 % und 40 %, je nach Gebietsstrukturen.
- Werden die Gehetappen zu Haltestellen und anderen Verkehrsmitteln mitgezählt, liegt der Fußwegeanteil bei rund 50 %.
- Menschen zu Fuß unterwegs erhöhen das allgemeine Sicherheitsempfinden und das Wohlempfinden in der Stadt.



Fußverkehrsplanung: Die Ziele

- Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird.
- Umsetzung eines engmaschigen, sozial sicheren Netzes, das größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bietet.



Qualitätskriterien

Leitlinien für den Fußverkehr

Stabilisierung des Fußverkehrs

- Erhaltung bzw. Erhöhung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege
- Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur (z. B. Nahversorgung)

Verbesserung der Qualität

- ausreichend breite und benutzbare Gehwege
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität

Erhöhung der Sicherheit

- Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Individualverkehrs
- Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen
- keine Angsträume

Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren
- Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ bei der Gestaltung im Straßenraum

Qualitätskriterien

Grundlage sind festgelegte Standards/ Qualitätskriterien (Richtlinien, Regelwerke)

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- Durchgängige Fußwegebreite von mind. 2,50 m
- Durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen)
- Hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- Ausschluss des Gehwegparkens
- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV
- Hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelag
- Gute Aufenthaltsqualität
- Möglichst durchgängige Beleuchtung

Maßnahmen: Gute Beispiele



Maßnahmen: Gute Beispiele



Fußverkehrsnetzplanung

Konzeption eines hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes

Fußwege 1. Ordnung:

Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr

Wichtige Ziele:

Bahnhof, Einkaufszentren, Schulzentren, Uni-Standorte



Fußwege 2. Ordnung:

Erschließung wichtiger Einrichtungen / Ziele auf Stadtteilebene

Wichtige Ziele:

Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, kleine Einkaufszentren



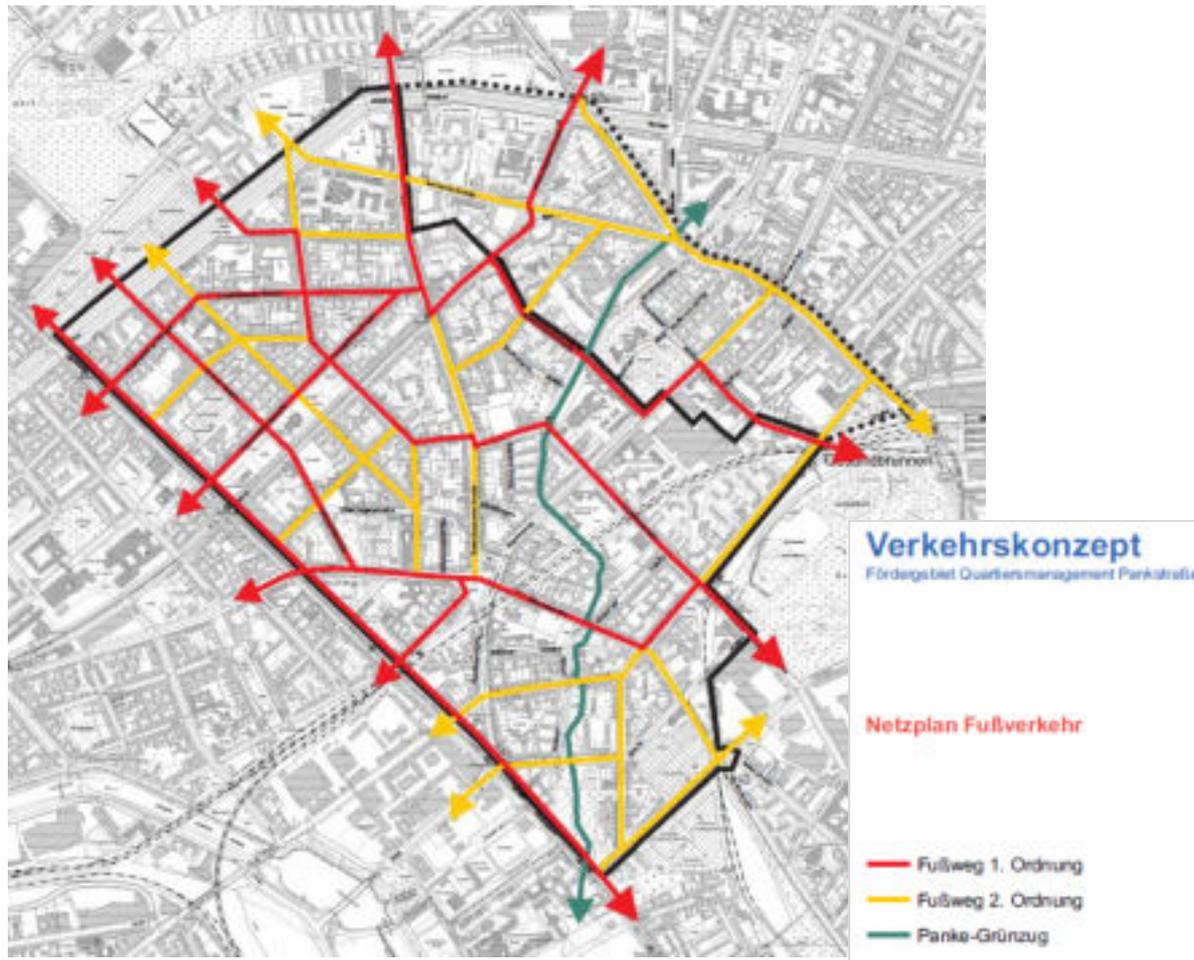
Fußwege 3. Ordnung

Kleinräumige Erschließung

z.B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen zur Wohnanlage, Abkürzungen



Ergebnis: Netzplan Fußverkehr



Beteiligung: Beispiel Stadtspaziergang

Die Methode

- Stadtspaziergänge sind Rundgänge mit Betroffenen durch das entsprechende Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf und Diskussion vor Ort
- Stadtspaziergänge werden von Schlüsselpersonen organisiert
- Die Auswertung liefert Angaben z. B. zu Wegen bestimmter Nutzungsgruppen, Aussagen zu Konfliktbereichen, zu Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen



Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt - Überblick

- **Infrastruktur**

- Radverkehrsnetz und Radrouten
- Radverkehrsanlagen im Straßen- und Wegenetz
- Wegweisung im Verlauf von Radrouten
- Fahrradparken zu Hause und an den Zielen



Wegeinfrastruktur - Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr:
 - Möglichst **durchgängige Radverkehrsführung**
 - **Sichere Querungsmöglichkeiten**
- **Führungskontinuität** verbessert die Nachvollziehbarkeit und die Akzeptanz.
- **Eindeutige Führung** des Radverkehrs in größeren Knotenpunkten.

Ziele:

- **StVO-Konformität**
- **Nachvollziehbare Regelungen**
- **Radverkehr der Zukunft berücksichtigen:
Mehr und schneller !**



Wegeinfrastruktur - Qualitätsstandards

Breitenmaße	<ul style="list-style-type: none"> - Breiten gemäß ERA 2010 - Sicherheitsräume beachten - Keine Kombination von Mindestelementen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> - sichere Befahrbarkeit - keine Treppen / Stufen - befahrbare Umlaufsperrn - durchgängige Befahrbarkeit auch mit Anhänger, Gepäck, Tandem
Oberflächenbeschaffenheit	<ul style="list-style-type: none"> - geringer Rollwiderstand - überwiegend Allwettertauglichkeit - glatte, ebene wassergebundene Decke in gutem Zustand
Bauliche Details	<ul style="list-style-type: none"> - stoßfreie Bordabsenkungen - Durchführung des Radwegbelags an Grundstückszufahrten



Wegeinfrastruktur - Qualitätsstandards

<p>Beleuchtung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - auf Hauptverbindungen möglichst durchgängig
<p>Wegweisung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zielorientierte Wegweisung mit einheitlichem Standard - jährliche Kontrolle der Wegweisung und Pflege des Wegweisungskatasters
<p>Verknüpfung mit dem ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bike+Ride-Anlagen (möglichst überdacht) an Endhaltestellen und wichtigen Umsteigehaltestellen, Fahrradstation am Bahnhof (S-Bahnhof)
<p>Reinigung / Winterdienst</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung in Reinigungs- und Räumplänen des Fuhrbetriebes mit hoher Prioritätseinstufung



Radverkehrsnetz – kurze Erklärung

- Empfohlene Verbindungen
- Möglichst optimaler Fahrkomfort und Sicherheit für Radverkehr
- Soll den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden
- Vorwiegend Alltagsradverkehr
- Grundlage für die Festlegung des Handlungsbedarfes für den Radverkehr
- Nicht jede gut nutzbare Wegebeziehung, nicht jeder Radweg ist automatisch Netzbestandteil



Alltag in vielen Städten

- Minimalmaße für den Radverkehr: Wo es eng wird, trifft es zuerst den Fuß- und Radverkehr.
- Gefährlicher Irrglaube: Besser eine schlechte, als gar keine Radverkehrsanlage.
- **Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen.**



Fahrradparken an der Wohnung

Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung sind ein erheblicher Reiseantrittswiderstand



Fahrradparken

Das Parken ist eine Grundvoraussetzung zur Fahrradnutzung

Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl zu Hause und an den Zielen des Radverkehrs

- vermindern die Diebstahl- und Vandalismusgefahr,
- erleichtern die Nutzung qualitativ guter Fahrräder und dienen damit auch der Verkehrssicherheit.



Verknüpfung ÖPNV und Rad

Win-Win-Situation für Fahrrad und ÖPNV



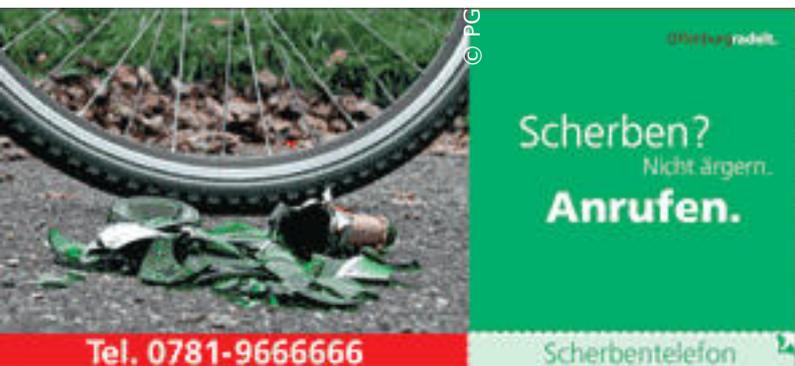
Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

- Infrastruktur
- **Fahrradklima**
 - Öffentlichkeitsarbeit
 - Tue gutes und rede darüber!



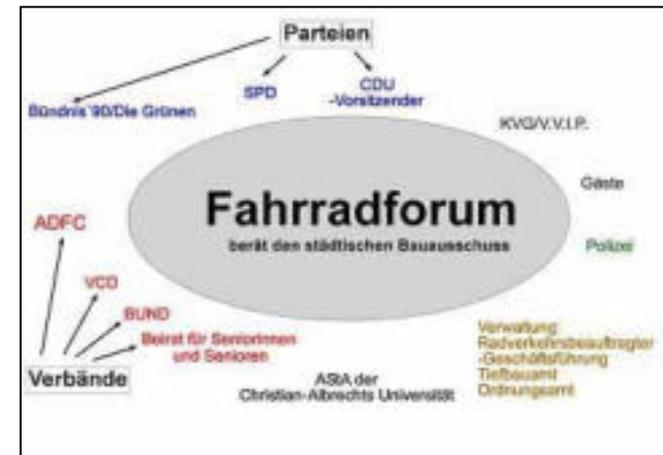
Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

- Infrastruktur
- **Fahrradklima**
 - Service rund um's Rad



Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

- Infrastruktur
- Fahrradklima
- **Administrative Rahmenbedingungen**
 - Rechtliche Grundlagen
 - Finanzierungsbestimmungen
 - Kommunikation der Handlungsträger



ABLAUF

17.30 Uhr	Begrüßung/ Vorstellungsrunde
17.45 Uhr	Einführung: Vorstellung Projekt Nahmobilitätscheck
17.50 Uhr	Nahmobilität – Was ist das?
18.20 Uhr	Arbeitsphase- Teil I: Wo wollen wir hin?
18.45-19.00 Uhr	PAUSE
19.00 Uhr	Arbeitsphase Teil II: Status-Quo und erste Projektideen
20.30 Uhr	Präsentation der Ergebnisse
20.45 Uhr	Fazit, Ausblick
21.00 Uhr	Verabschiedung

Ziele und Leitlinien

Oberziel

Stärkung von Oberursel als lebens- und liebenswerte Stadt
Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen
Mobilitätskultur

Leitziele

- Priorität der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte zu Fuß und mit dem Rad (auch in den Stadtteilen)
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

Ziele und Leitlinien

Leitziele

- Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche
- Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen/Mobilitätseinschränkungen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure

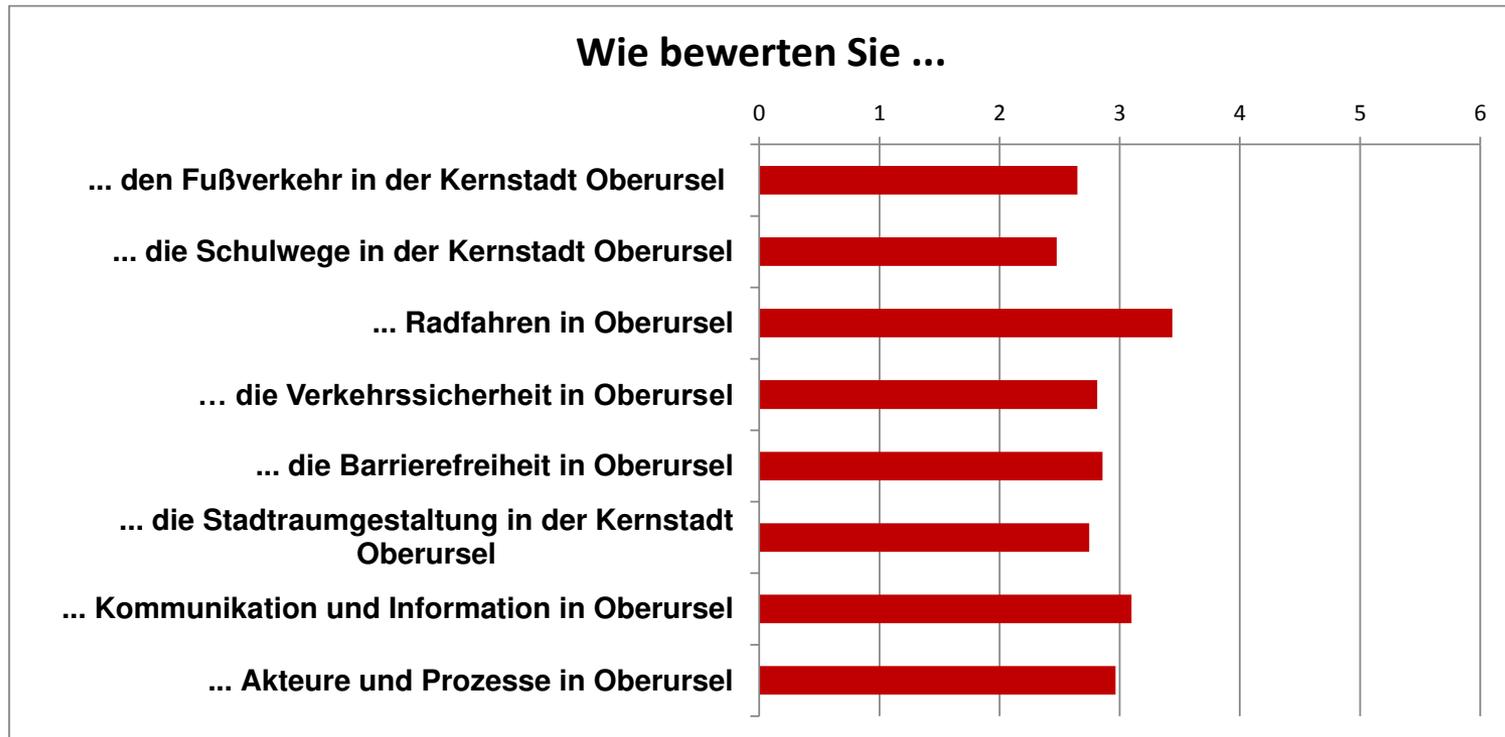


ABLAUF

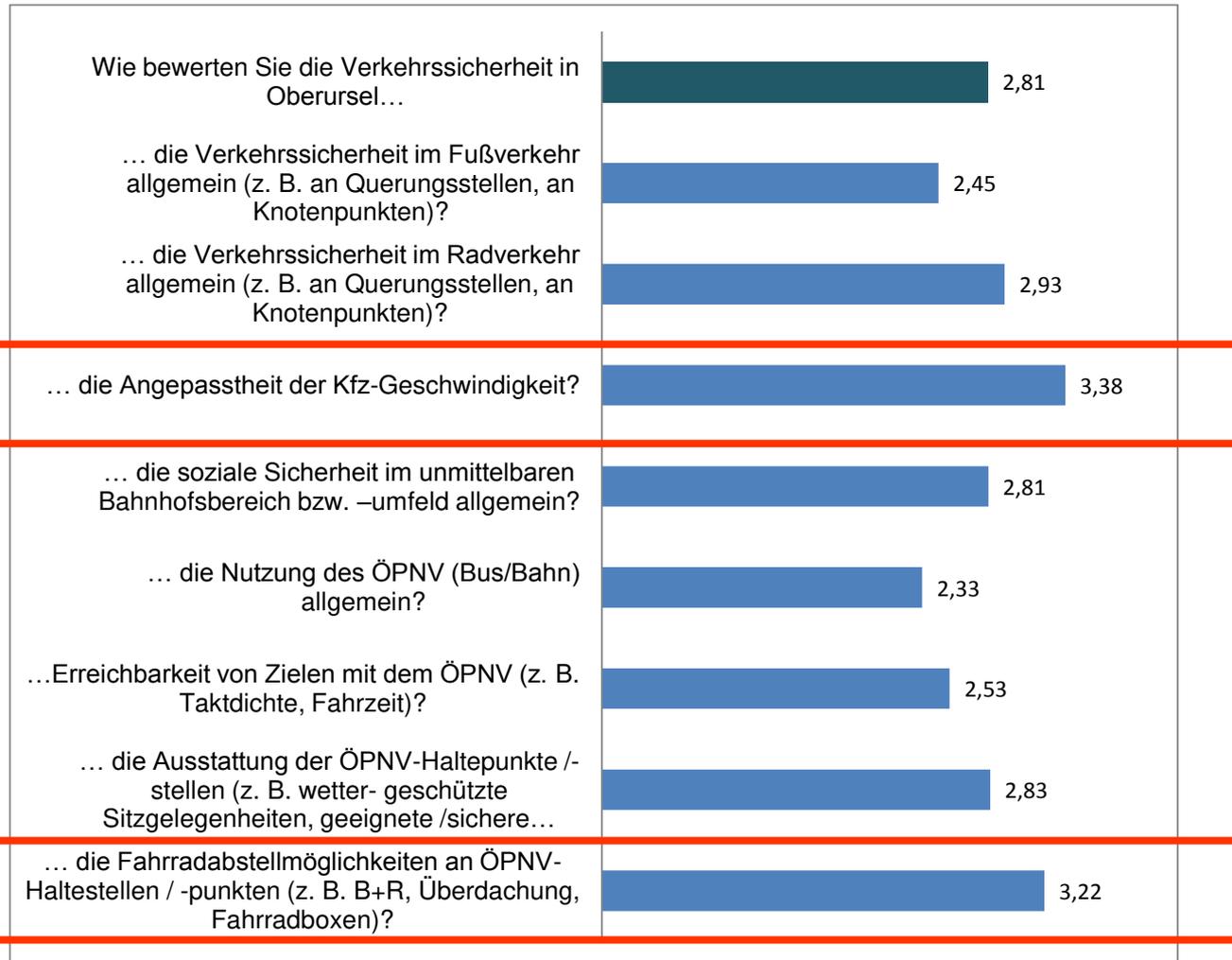
17.30 Uhr	Begrüßung/ Vorstellungsrunde
17.45 Uhr	Einführung: Vorstellung Projekt Nahmobilitätscheck
17.50 Uhr	Nahmobilität – Was ist das?
18.20 Uhr	Arbeitsphase- Teil I: Wo wollen wir hin?
18.45-19.00 Uhr	PAUSE
19.00 Uhr	Arbeitsphase Teil II: Status-Quo und erste Projektideen
20.30 Uhr	Präsentation der Ergebnisse
20.45 Uhr	Fazit, Ausblick
21.00 Uhr	Verabschiedung

Ergebnisse der Fragebogen-Erfassung

- Erfassungsbogen Status Quo - 22 Rückläufe (Teilnehmende Workshop)
- Weitere Bewertungen der Einzelthemen bei der Europäische Mobilitätswoche (16.-22. September)
- Bewertung in Schulnoten:



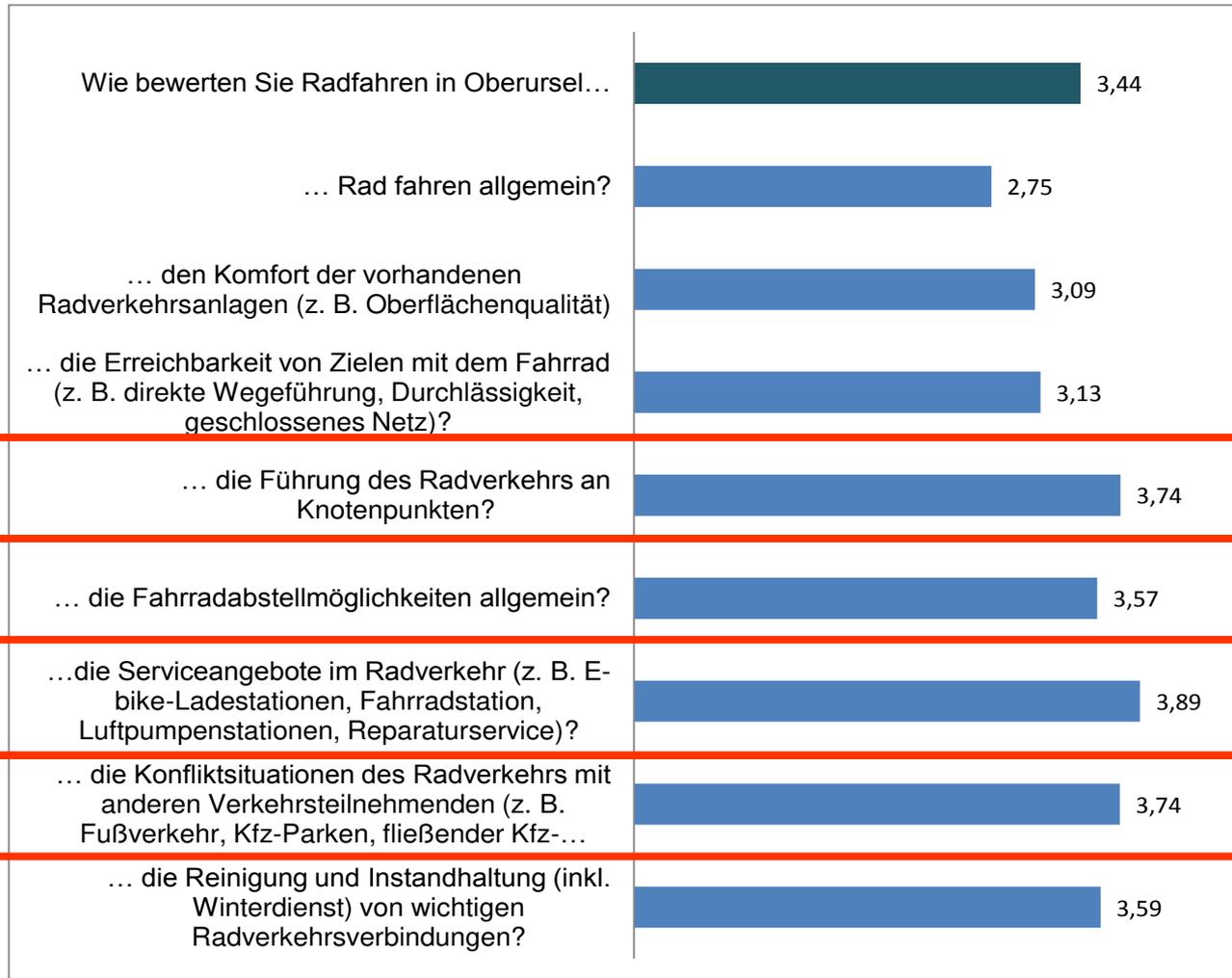
Bewertung Verkehrssicherheit generell



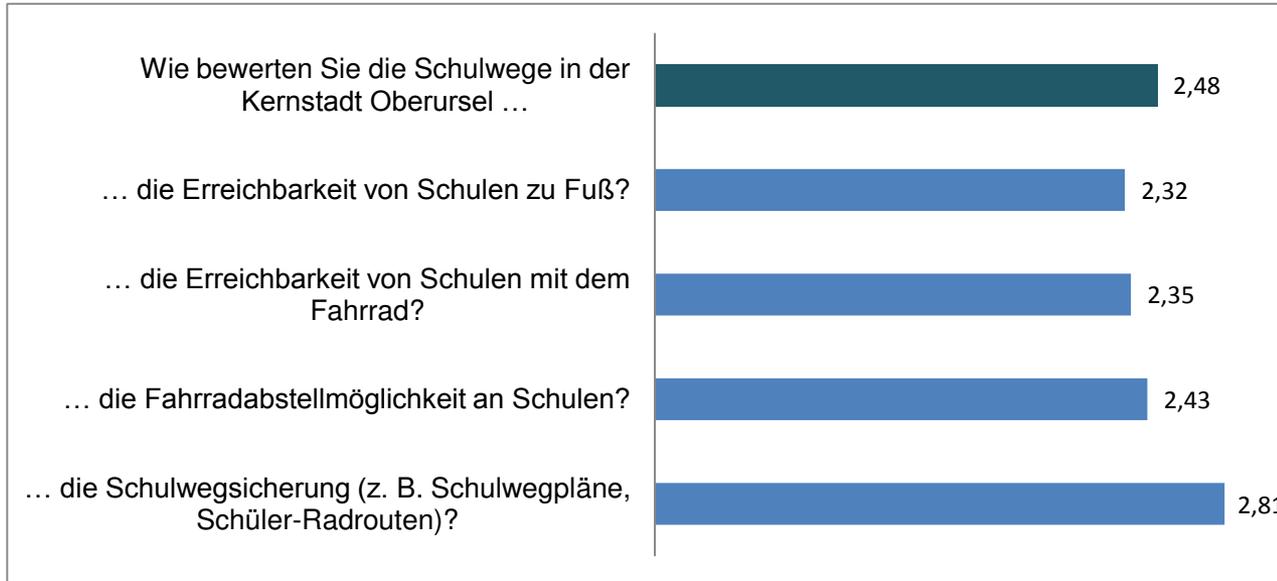
Bewertung Fußverkehr



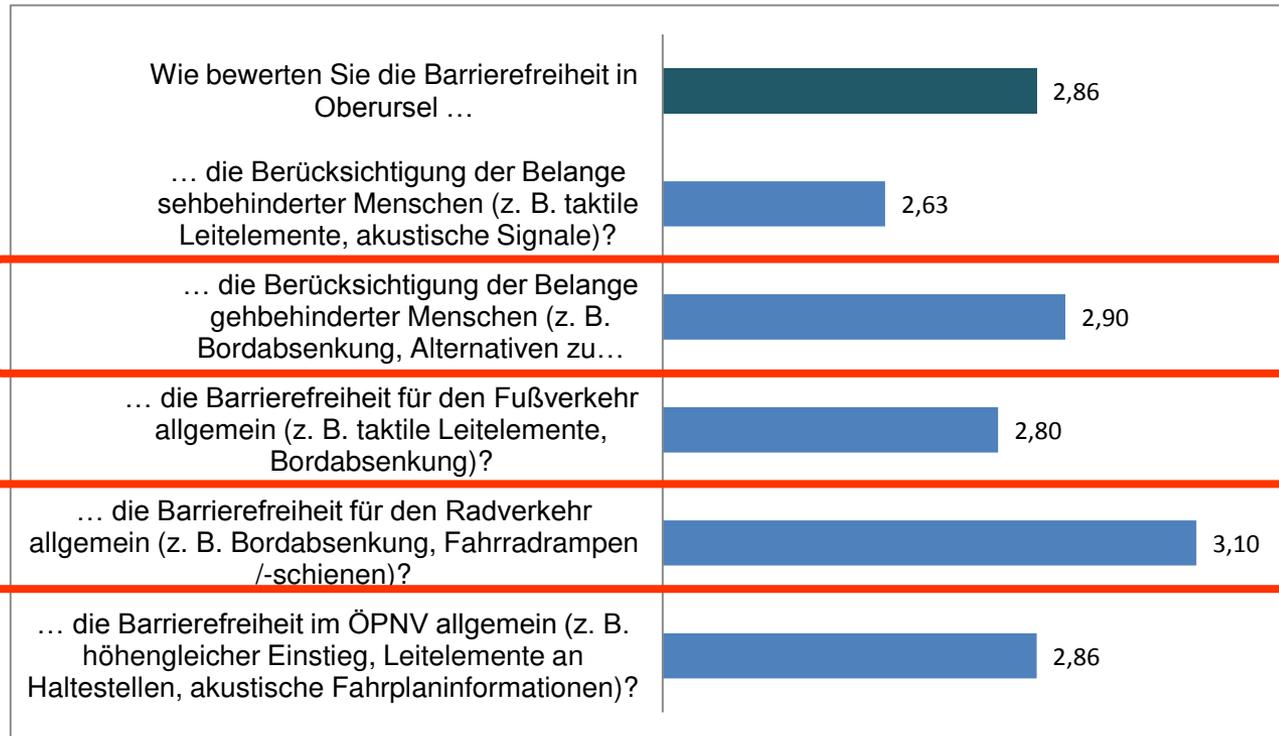
Bewertung Radverkehr



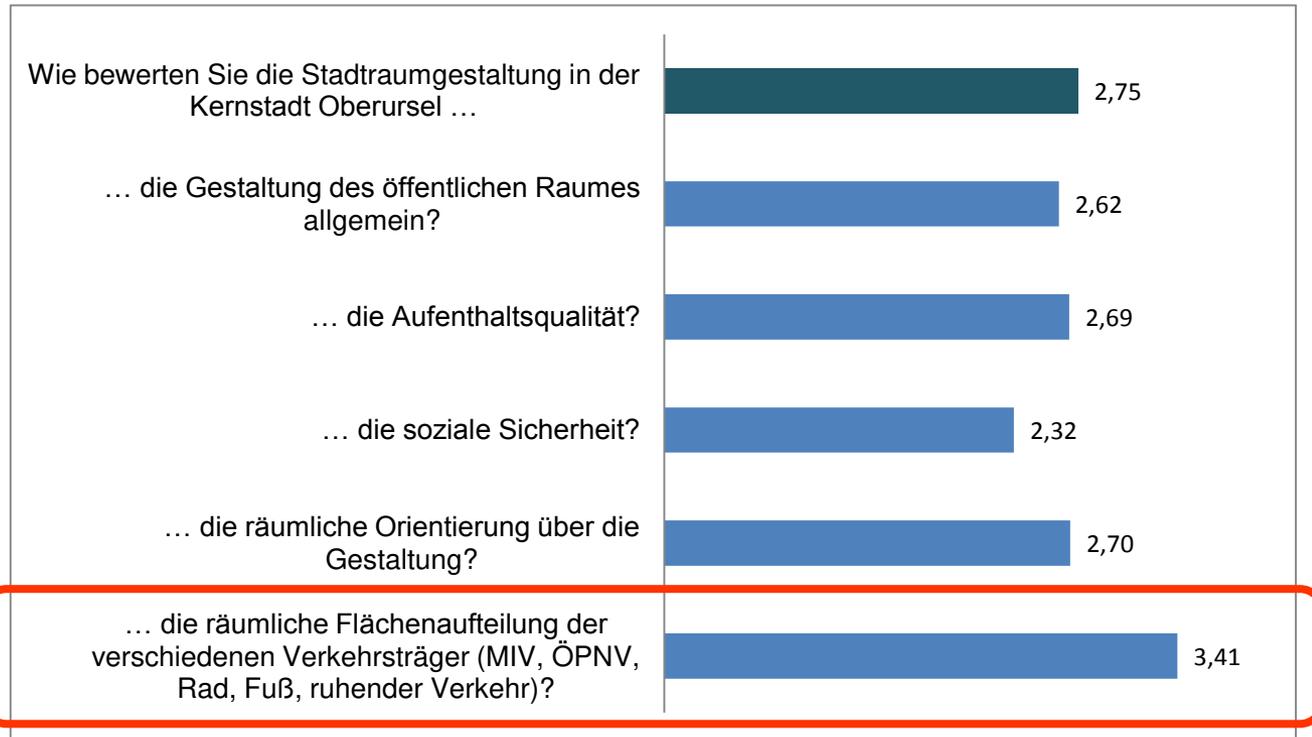
Bewertung Schulverkehre



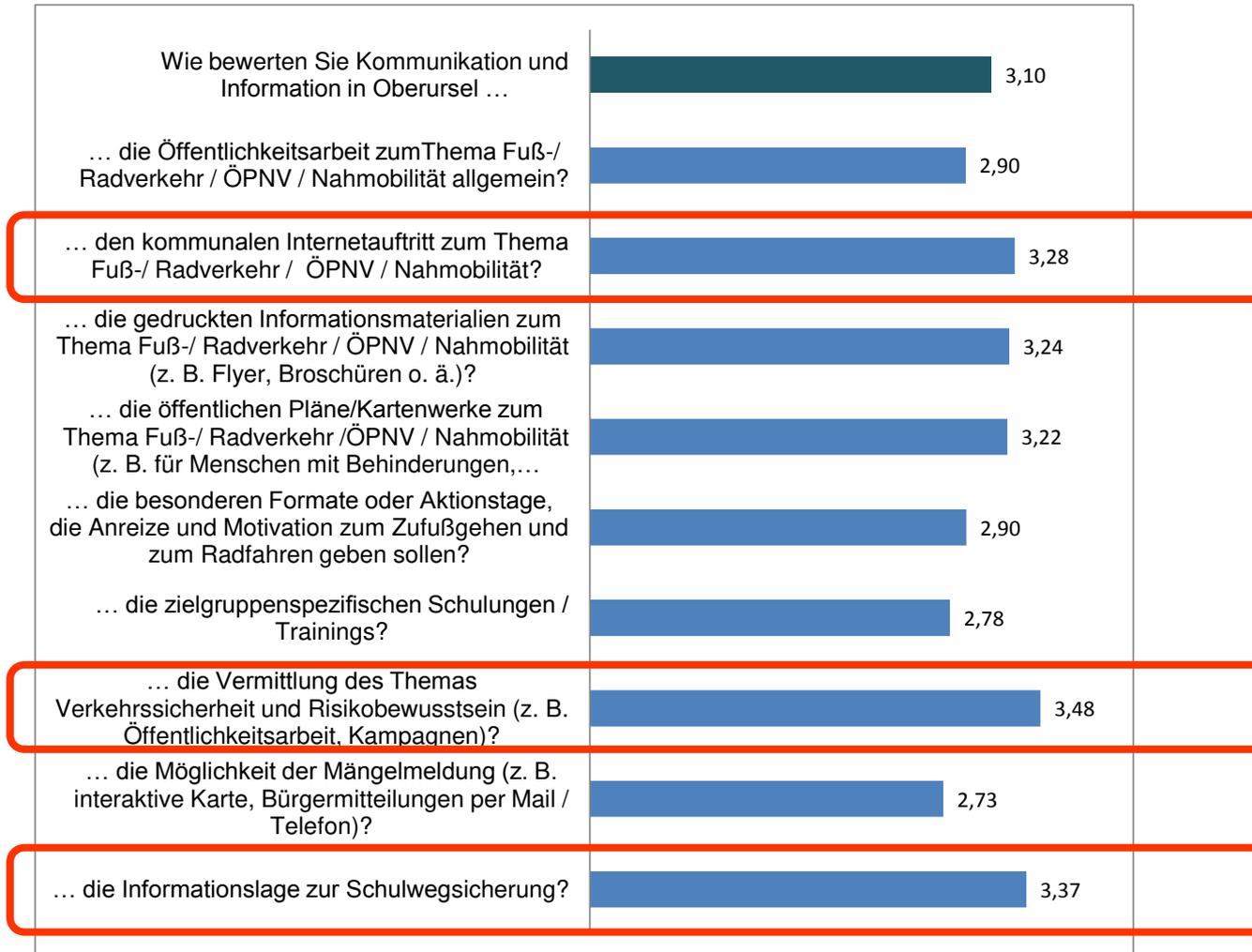
Bewertung Barrierefreiheit



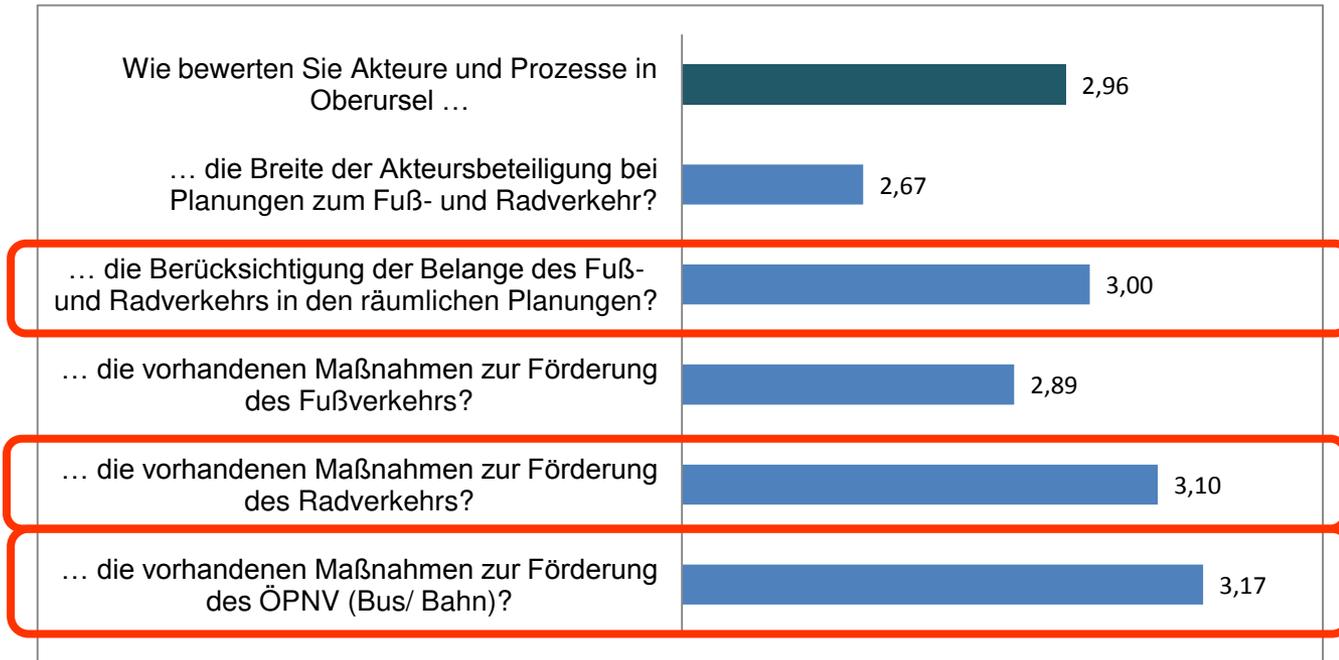
Bewertung Stadtraumgestaltung



Bewertung Kommunikation und Information



Bewertung Akteure und Prozesse



Arbeit an den Thementischen

Radverkehr



Frau Prahlow

Fußverkehr



Frau Krause

Nahmobilität & ÖPNV



Herr Dr. Molten

Ausblick

Weiteres Vorgehen Planerinnen:

- Auswertung heutiger Ergebnisse
- Weitere Bestandserfassungen
- Ableitung erster Lösungsansätze

Weitere Beteiligungen/Termine

- **Stadtspaziergang** am 09. November 2019
- **2. Workshop** am 04. Februar 2020
 - Diskussion genereller Lösungsansätze
 - Abstimmung erster konkreter Maßnahmen
 - „Welche Maßnahmen werden für welchen Zeitraum mit welchem Budget und welchen Verantwortlichkeiten vorgeschlagen?“

Vielen Dank für Ihr Interesse!

