

## 1. Übungsaufgabe Infrastrukturplanung

Gruppe:

Johanna Kolb, Antonia Etscher, Johannes Trost, Leonie Heß, Luise Seewald

A,

1. Kernerkenntnisse der Gruppe: Häufig ist das Zufußgehen ein Zwischenweg, um von der Quelle zu den ÖPNV Haltestellen zu kommen oder zuerst mit dem Rad zum nahen Ziel zu fahren und dann erst den Rest zu laufen. Das Zufußgehen beansprucht im Alltag zu viel Zeit, da die zurückzulegenden Strecken im Alltag häufig die Fußläufigkeit überschreiten. Das Zufußgehen ist in dieser Gruppe keines der ausschlaggebenden Fortbewegungsmittel, sondern reine Fußwege werden zurückgelegt für bewusste Spaziergänge. Beispiel einer Tabelle. Bei Gruppenmitgliedern relativ identisch und nur kleine Abweichungen vorhanden. Deutlicher Vorrang ÖPNV und Fahrrad. Abwechselnd Winter/Sommer wichtiger.

**Wie oft haben Sie die folgenden Verkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten im Allgemeinen genutzt?**

*Bitte wählen Sie die zutreffende Antwort für jeden Punkt aus.*

	Täglich oder fast täglich	An 3 bis 4 Tagen pro Woche	An 1 bis 2 Tagen pro Woche	An 1 bis 3 Tagen pro Monat	An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	Seltener	Nie
Zu Fuß (reiner Fußweg)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pkw (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad (klassisch)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrofahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastenrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Leih-/Mietfahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Carsharing-Fahrzeug (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B,

Thesen zu Anforderungen städtischen Netz mit Bezug auf Alltagsverkehr diskutieren

1. Verbindung zwischen wichtigen städtischen Quellen für Radfahrende und Zufußgehende ist gleich wichtig.

Es hängt davon ab, wie weit die wichtigen städtischen Quellen voneinander entfernt sind. Tendenziell sind die Entfernungen dieser Orte größer als 500 Meter. Daher ist die Verbindung für Radfahrende zu priorisieren. Zufußgehende treten selten einen Weg über 10 min Wegdauer an.

Trotzdem ist der Fußweg wichtig, weil selbst Mobilitätseingeschränkte Personen den Gehweg als Verkehrsweg nutzen können (Rollstuhlfahrer, ältere Menschen). Aber auch hier gilt, wenn die Möglichkeit besteht, steigt dieser Teil auf den ÖPNV um.

Allgemein trifft der Grundsatz: Ansprüche an Geschwindigkeit und Direktheit einer Verbindung steigen mit der Entfernung auf beide Verkehrsarten zu und sollte bei der Planung von Wegen beachtet werden.

2. Die Attraktivität der Verbindungen ist für Radfahrende und Zufußgehende gleich wichtig.

Es soll hier die Aufteilung der Attraktivität in den Zustand der Verkehrsfläche, der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit getroffen werden.

Im Alltag ist der Radverkehr unserer Meinung nach ein Fortbewegungsmittel. Ist es nötig den Weg zurückzulegen, wird dies unabhängig von der Attraktivität vollzogen. Hierbei kann jedoch ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden, falls die Attraktivität der Oberfläche und die Verkehrssicherheit (Fahrradschutzstreifen) der Radverkehrsanlage auf diesem deutlich besser ist.

Durch die Geschwindigkeit sind die Wege des Fußverkehrs limitiert. Wird das Zufußgehen zum flanieren genutzt, ist hier die Aufenthaltsfunktion des Weges von großer Bedeutung. Zwar ist die Oberflächenbeschaffenheit nicht gleich wichtig wie beim Radverkehr, sollte aber auch eine gute Qualität aufweisen, sodass nicht auf den Untergrund geachtet werden muss und keine Unfallgefahr besteht.

Fazit: Ist ein Fußweg sehr wenig attraktiv, wird dieser nicht genutzt, weil er nicht anziehend ist. Bei der Wahl des Fortbewegungsmittels findet eine Abwägung zwischen Zeit – Bequemlichkeit – Umgebung des Weges statt. Ist der Fußweg also attraktiv, nimmt der Benutzer die längere Zeit zum zurücklegen des Weges in Kauf, um die Natur oder Umgebung zu genießen.

Ist ein Radweg wenig attraktiv, aber eine kurze Verbindung, wird dieser trotz alledem genutzt.

3. Die Ausstattung und Gestaltung der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr, um sich aufzuhalten, ist für beide gleich wichtig.

Die Ausstattung und Gestaltung ist bei Zufußgehenden wichtiger. Hier kann durch Abstand zum Verkehr und Bänke zum Hinsetzen die Anlage aufgewertet werden. Da der Radweg mit fließendem Radverkehr zu tun hat und meist bis zum Ziel durchgefahren wird oder sich gezielt als Pausenort ein Park oder Café gesucht wird, ist die Gestaltung an der Strecke nicht so relevant. Lediglich können an geeigneten Orten Fahrradständer eine hohe Aufwertung bringen. Diese Aussage bezieht sich auf innerstädtischen Rad- und Fußverkehr. Für Radwege über Land ist auch die Ausgestaltung des Radweges entscheidend.

### C, Zusammenfassung Tabelle der diskutierten Gemeinsamkeiten und Unterschiede

#### Gemeinsamkeiten:

- Verkehrssicherheit sehr wichtig, weil schwacher Verkehrsteilnehmer
- Direktheit der Wege ist wichtig
- Einzelne Führung für Fortbewegungsmittel bzw. entfernt von motorisiertem Verkehr starke Aufwertung

#### Unterschiede:

- Verhältnis Zeit zu zurückgelegter Strecke
- Durchschnittlich zurückgelegte Streckenlänge
- Häufigkeit der Nutzung (öfter Fahrrad)

## 2.1 Thema: Konzipierung von Fußverkehrsnetzen am Beispiel Blasewitz-Loschwitz

Gruppe 09:

Leonie Heß

Johanna Kolb

Luise Seewald

Johannes Trost

Antonia Etscher

Der Netzplan des Fußverkehrs wurde aus folgenden Einflussbereichen konzipiert:

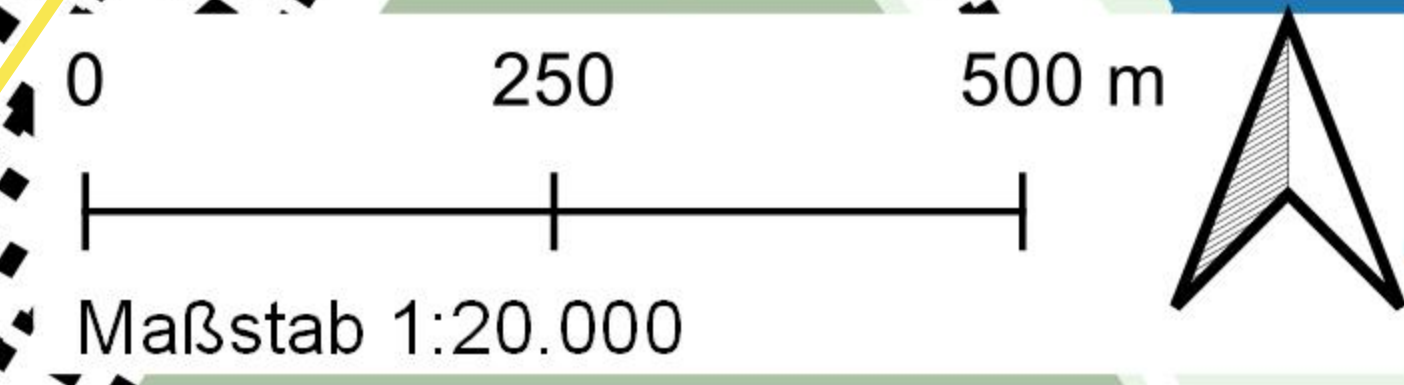
Gruppe	Klasse	Einflussbereich
Bildungseinrichtungen / Soziales	Kindergärten Grundschulen weiterführende Schulen Hochschulen	200 m
Dienstleistungen, Einzelhandel & Gastronomie	Geschäfte großflächiger Einzelhandel Gastronomie	200 m
Versammlungsstätten, Sport- & Freizeit	Sportanlagen Spielplätze Bäder Großveranstaltungen Hotels, Pensionen Museen, gebäude mit überörtlicher Bedeutung	200 m
Haltestellen des ÖPNV	Bushaltestelle Straßenbahnhaltestelle	200 m
Grünraumstrukturen	Friedhof Grünflächen Kleingartenanlage Brücke Wasserflächen	500 m

Vorgehensweise:

- Anschauen der überlappenden Karte der Einflussbereiche
- an überlappenden Bereichen an Hauptverkehrsachsen Linien zeichnen
- in einzelne Einflussbereiche, die Überlappungen zueinander haben Verbindungen zu schon bestehenden Linien zeichnen
- Lücken genauer anschauen, wie sinnvoll Verbindung zu nächster Linie ist



- Legende:**
- Gebäude
  - Grünraumstruktur
    - Friedhof
    - Grünflächen
    - Kleingartenanlage
  - Brücke "Blaues Wunder"
  - Wasserflächen (Fluss Elbe)
  - Verkehrswegenetz**
    - Fuß



# **Beleg Verkehrs- und Infrastrukturplanung und Städtebau**

## Gruppe 09:

Leonie Heß

Johanna Kolb

Luise Seewald

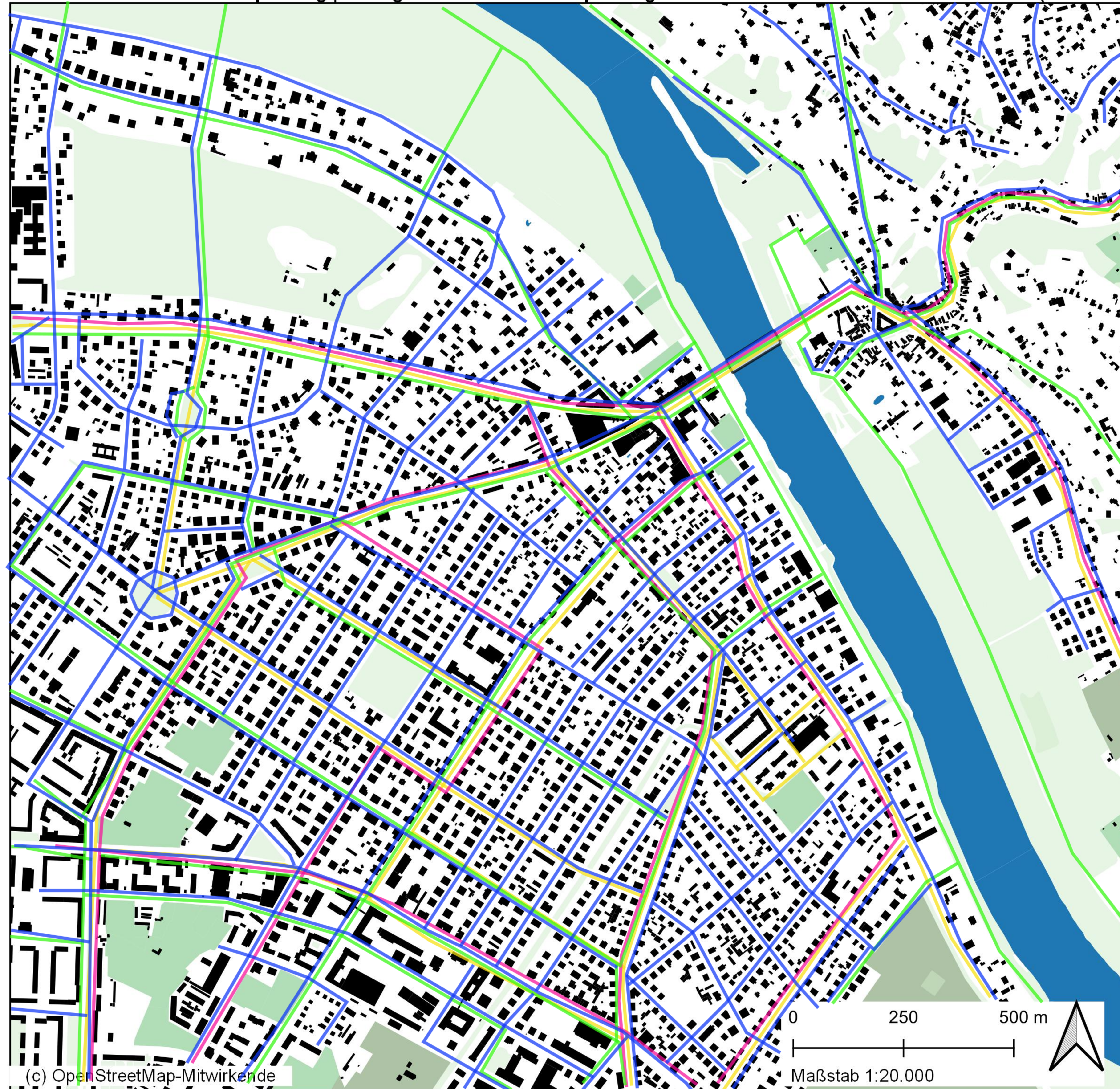
Johannes Trost

Antonia Etscher

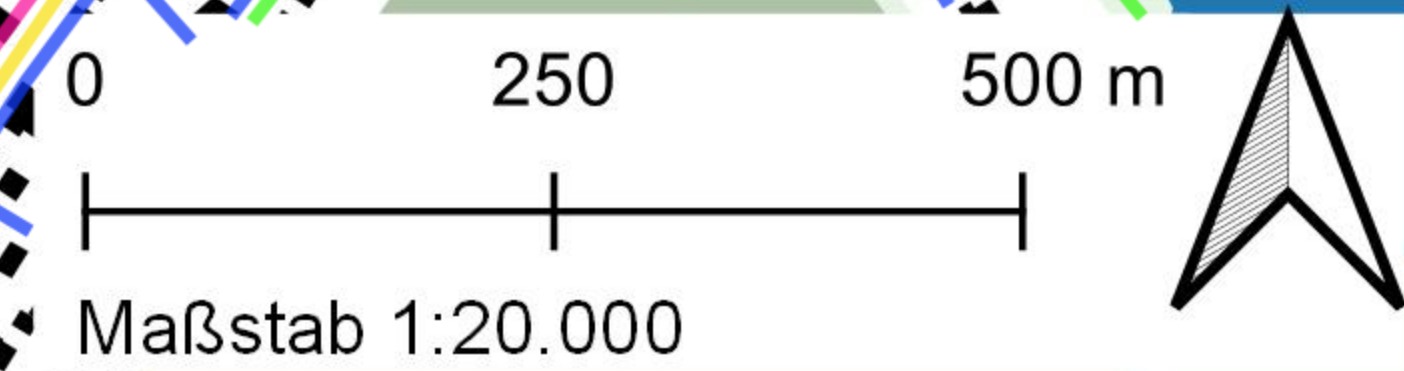
## **2.2 Thema: Überlagerung mit anderen Verkehrsnetzen**

Durch die Überlagerung mit den anderen Verkehrsnetzen wird deutlich, dass sie zu großen Teilen identisch sind bzw. sich alle mit dem Kfz-Verkehrswegenetz decken. Nur im Bereich des Kreuzgymnasiums verläuft das Fußverkehrsnetz eigenständig.

Anhand der Überlagerung ist zu erkennen, dass nicht eine Verkehrsart allein für ein Verkehrskonzept betrachtet werden kann. Es sind immer alle Verkehrsarten zu berücksichtigen. Die vorhandenen Räume müssen bei der Gestaltung der Straßenquerschnitte in eine bestmögliche Führungsform für aller Verkehrsarten aufgeteilt werden.



- Legende:**
- Gebäude
  - Grünraumstruktur
    - Friedhof
    - Grünflächen
    - Kleingartenanlage
  - Brücke "Blaues Wunder"
  - Wasserflächen (Fluss Elbe)
- Verkehrswegenetz**
- Fuß
  - Rad
  - ÖPNV
  - Kfz



# Beleg Verkehrs- und Infrastrukturplanung und Städtebau

## Gruppenmitglieder:

Kolb, Johanna  
Etscher, Antonia  
Trost, Johannes  
Heß, Leonie  
Seewald, Luise Christina Désirée

## Aufgabe 2.3

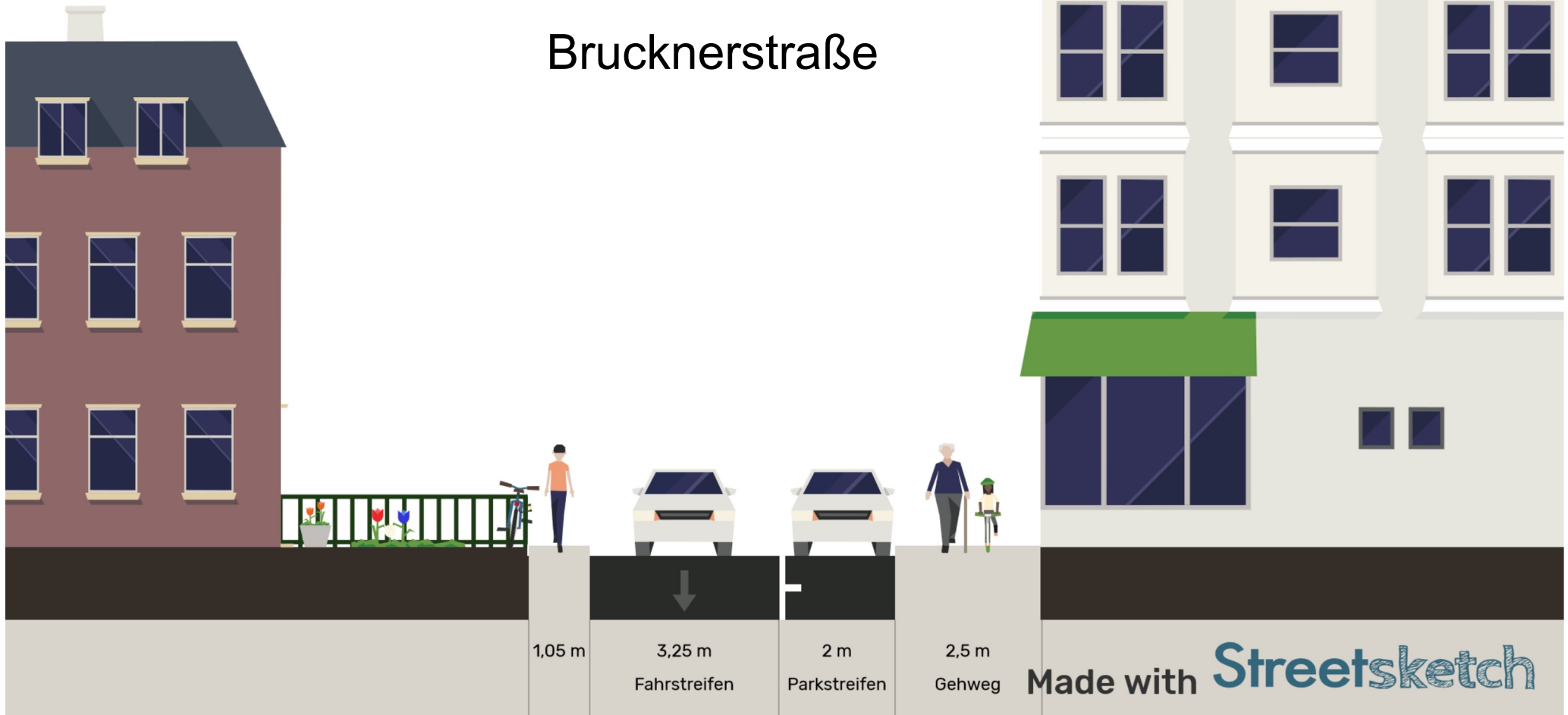
### Querschnitt Brucknerstraße:

- Gehwegbreite von 2,5m auf der Seite A' -> Nutzungsansprüche Fußgängerverkehr nach RASSt 2006
- Parkstreifen 2m breit
- Fahrstreifenbreite 3,25m
- Gehwegbreite von 1,05m auf der Seite A
- Straßenraumbreit nicht ausreichen für eine beidseitige Gehwegbreite von 2,5m -> Reduzierung einseitig notwendig
- Einseitiger Parkstreifen muss erhalten werden, da Wohnraumbebauung angrenzend -> Anwohnerparken
- Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 4m auf 3,25m, um die Erhöhung der Gehwegbreite zu ermöglichen
- 3,25m problematisch im Begegnungsfall (PKW-PKW) -> Ausweichen in Parklücken oder Einfahrten, jedoch selten aufgrund der geringen Kfz/h bzw. Netzfunktion
- 30er Zone und nicht teil des Radverkehr-Konzeptes, keine besondere Berücksichtigung im Querschnitt

### Querschnitt Eisenacher Straße:

- Erhalt des vorhandenen Querschnittes
- Querschnitt erfüllt die Funktionen des MIV-, Rad und Fußgängerverkehres
- Hohe Parkraumnachfrage aufgrund dichter Bebauung in der näheren Umgebung
- Erhaltenswerter Baumbestand auf den Gehwegen
- Kein ÖPNV auf dem Abschnitt, jedoch möglich
- Quartierstraße Regelquerschnitt 4.3 nach RASSt 2006
- Verkehrsstärke 400-1000 Kfz/h

# Brucknerstraße



Made with **Streetsketch**

# Eisenacher Straße

