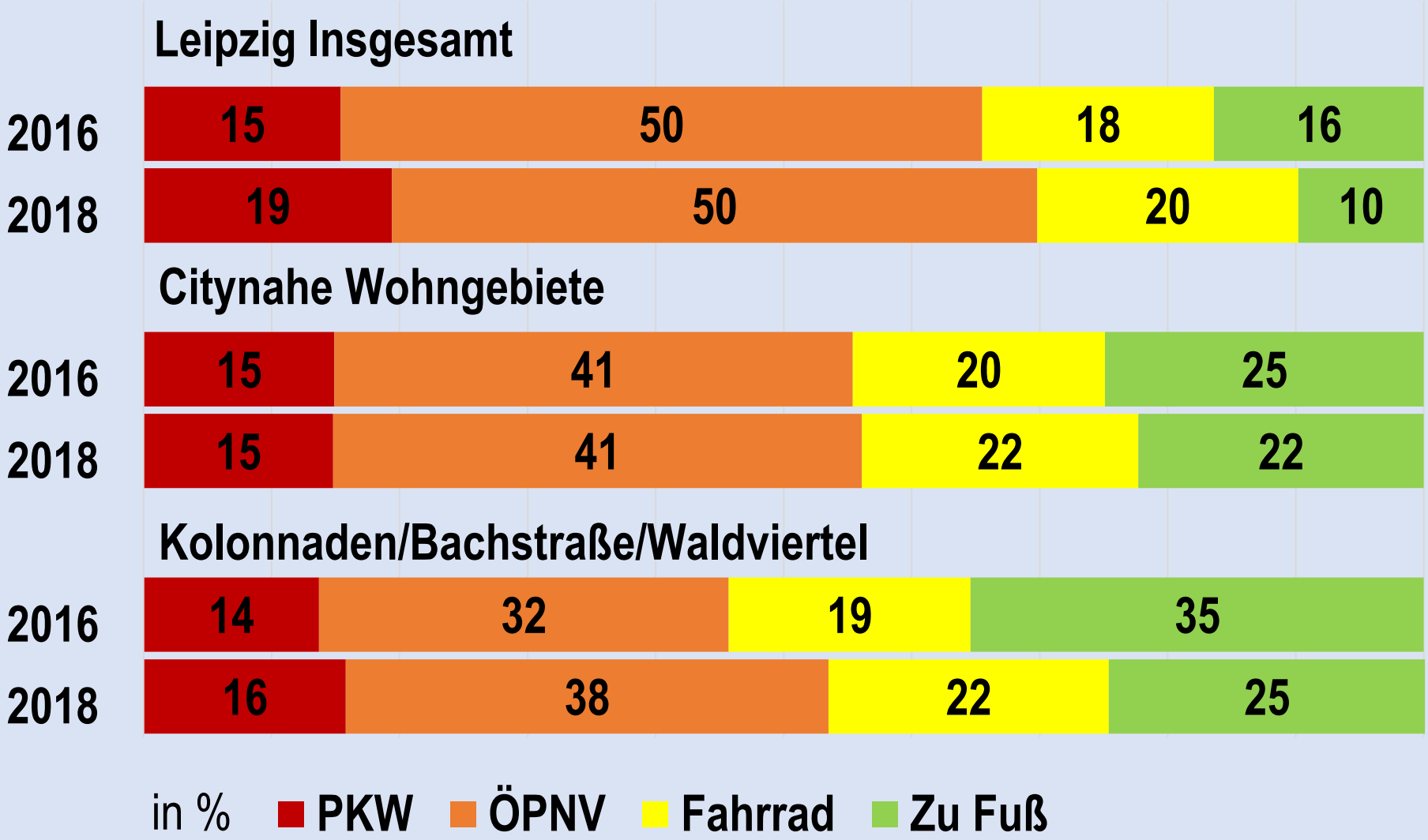
Flaniermeilen für Leipzig

Baustein für eine erfolgversprechende Fußverkehrsstrategie

Prof. Heiner Monheim
Dr. Christian Muschwitz
Prof. Rolf Monheim

Verkehrsmittelwahl beim Weg zur Leipziger Innenstadt nach Wohnort



Modal Split: ambivalenter Befund

Einerseits überall bedauerliche Abnahmen…

- Abnahmen der Fuß-Modal Split Anteile in allen Regionalkategorien
- Stark überdurchschnittliche Fußweganteile in den citynahen Gründerzeitvierteln
- Man kann Trends auch umkehren, durch Verkehrswendestrategien

Mehr Potenziale „heben“…

- Durch konsequente Fußverkehrsförderung
- Ausbau durchgehender Verbindungen =Flaniermeilen)
- Abbau von Barrieren
- Nutzung von stadträumlichen Potenzialen (Plätze und Grünanlagen verbinden)
- Alleen schaffen

Konsequenz – Flaniermeilen schaffen

Definition

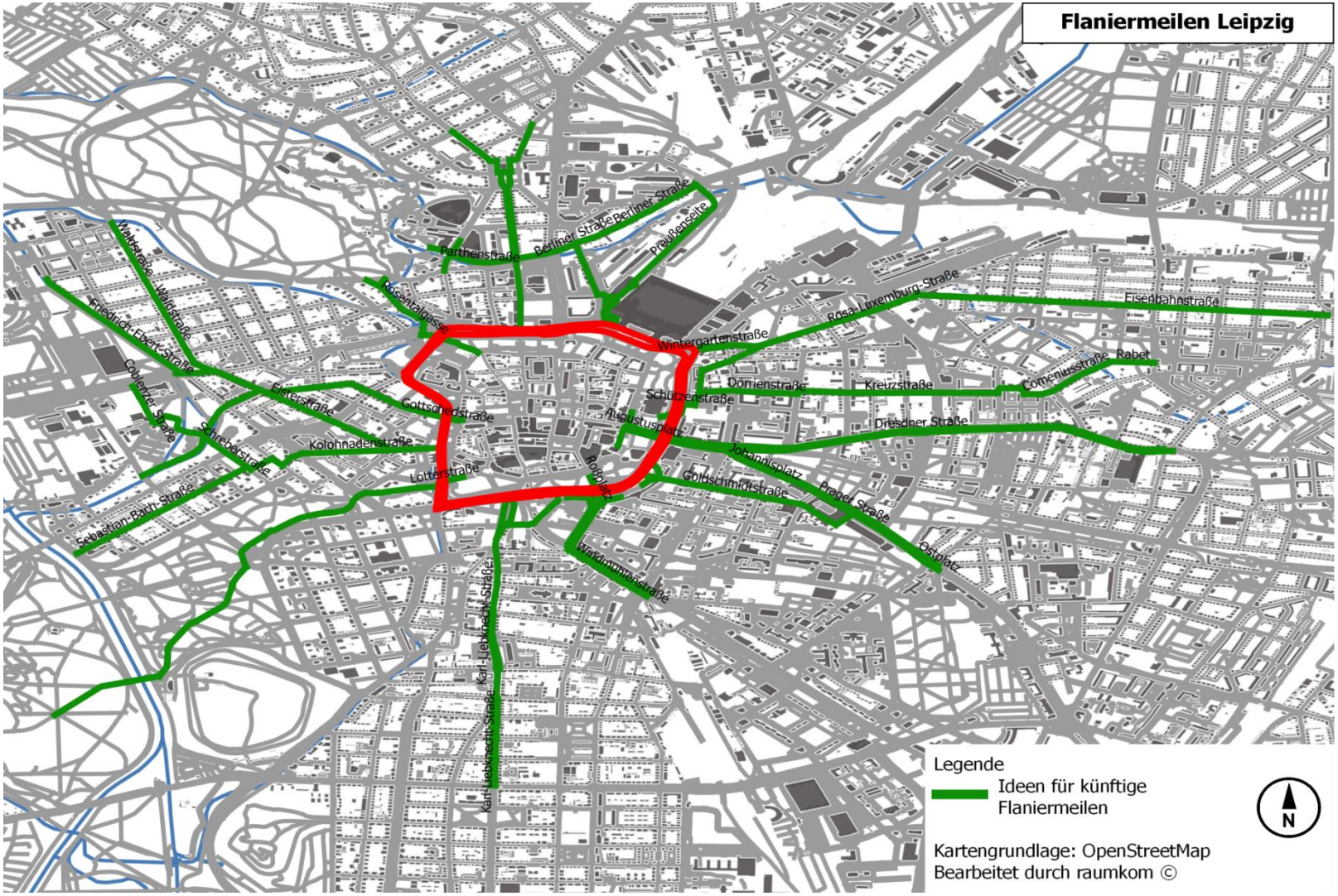
- Attraktive Verbindung (Breite, Gestaltung, Direktheit)
- Durchgehende Verbindung (ohne Unterbrechungen)
- Leistungsfähige Verbindung (man muss vorwärts kommen)
- Aber man braucht auch Platz für Pausen und Aufenthalt
- Plausible Verbindung (sie muss aufkommensrelevante Punkte/Bereiche verbinden)
- Gut identifizierbare Verbindungen (Orientierung)
- Haltestellen für intermodale Verknüpfungen

Ideale Merkmale

- Ausreichend lang
- Hohe verkehrstechnische Qualität (Breite, Belag, Umwegefreiheit, Durchgängigkeit)
- Hohe städtebauliche Qualität (interessante Umgebung, anregende Nutzungen, Bäume, Bänke….)
- Sowohl „Verbindung“ als auch „Erschließung“
- Gute ÖPNV-Qualität
- Keine (gefühlte) Dominanz des Autoverkehrs

Historisch: Flanieren, Promenieren, Bummeln, Prachtstraßen

Erste Ideenskizze für Flaniermeilen



Mögliche Weiterentwicklung

Methodisch

- intuitiver Entwurf nach stadträumlicher Plausibilität
- Keine genaue Analyse der aktuellen Nutzungen und Relationen
- Pragmatische Konzentration auf Teilausschnitt zwischen Tangentenviereck und Promenadenring
- noch nicht gesamtstädtisch

Weiterentwicklung für nächste Schritte

- Durchmesserlinien Dank FGZ optional möglich
- Primär radial, wo könnten Tangenten ergänzen?
- Teilw. breite Sektoren, wo könnten weitere Flaniermeilen sektorale Lücken schließen?
- Wo liegen Fortsetzungen jenseits des Tangentenvierecks nahe?
- Welche Nebenzentren brauchen ähnliche „Strahlenkränze“

Mögliche Ergänzungen

Querverbindungen

- Fußverkehr braucht hohe Netzdichte
- Ziele sind nicht nur radial aufgereiht
- ÖPNV strahlt von H in die Quartiere aus

Höhere Sektorendichte

- Geringe Umwegeakzeptanz, um Flaniermeile zu erreichen (abhängig von geplanter Weglänge)

Mehr grüne Bänder, Wasserbänder und Platzfolgen

- Grünanlagen und Parks und Alleen miteinander verbinden (=ruhige Flaniermeile)
- Wasserläufe nutzen
- Plätze als Ankerpunkte etablieren
- Neue „Mini-Plätze“ schaffen durch abgehängte Seitenstraßen und Kreuzungsaufpflasterungen

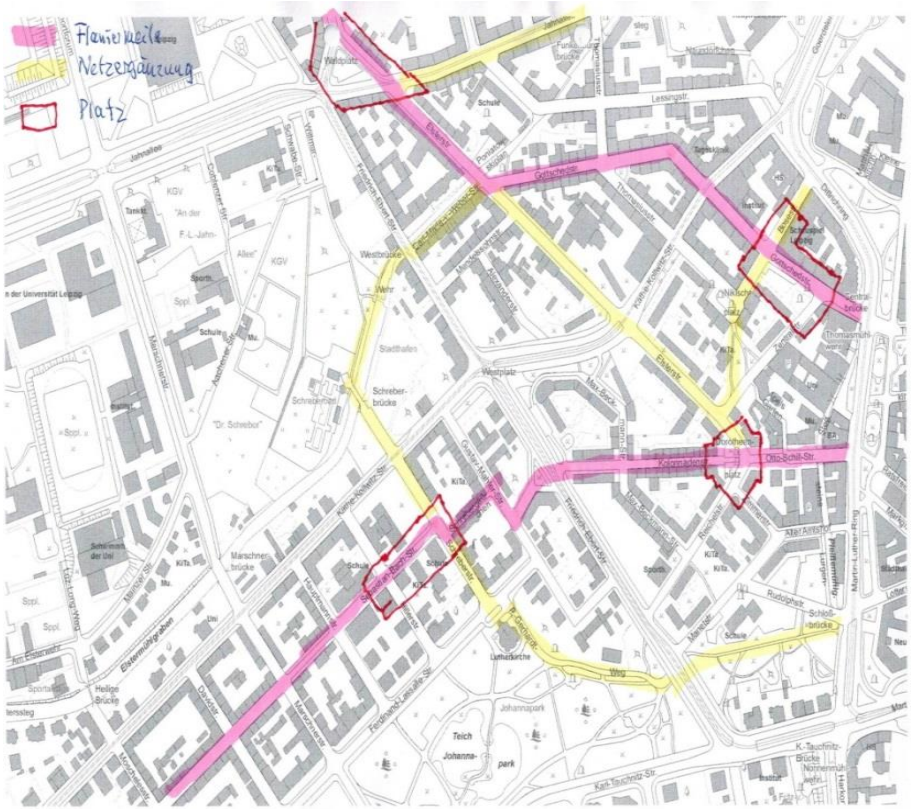
Gesamtstädtische Perspektive

- Nebenzentren brauchen vergleichbare Zuführungen
- Auch der Stadtrand braucht qualitätsvolle Fußverkehrsnetze
- Es geht auch um peripher ausstrahlende Freizeitverkehre „ins Grüne“ (hier besonders wichtig das „grüne Band“)
- Wasserläufe nutzen
- Die Überlagerung diverser Strahlenkränze (auf Zentren und Nebenzentren gerichtet) sorgt für wachsende Netzdichte
- Belebte und ruhige Flaniermeilen bedienen differenzierte Bedürfnisse
- Hohe Netzdichte erlaubt mehr Differenzierung

Typ Querverbindung

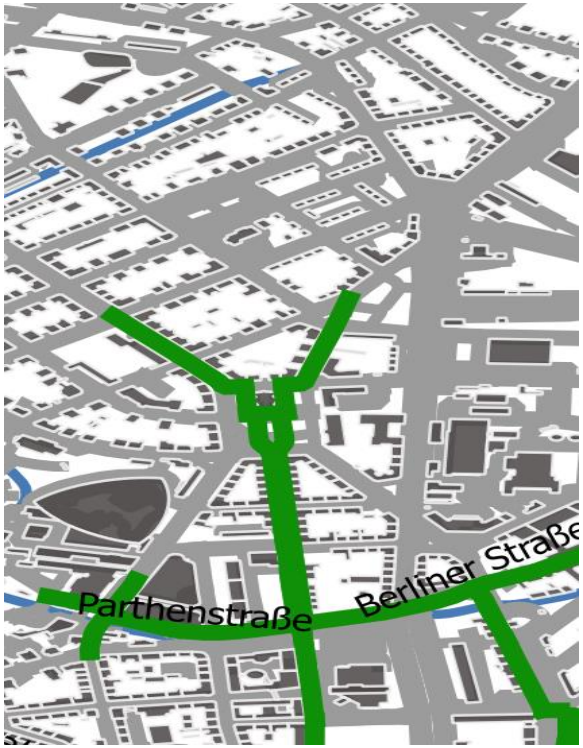
Beispiel Querverbindungen West

Elsterstraße-Bosestraße, Carl-Maria-von-Weberstraße- Stadthafen-Schreberbad-Schreberstraße- Johanna-Park



Beispiel Querverbindungen Nord

Hbf- Kurt Schumacher-Straße-Parthenstraße-Zoo

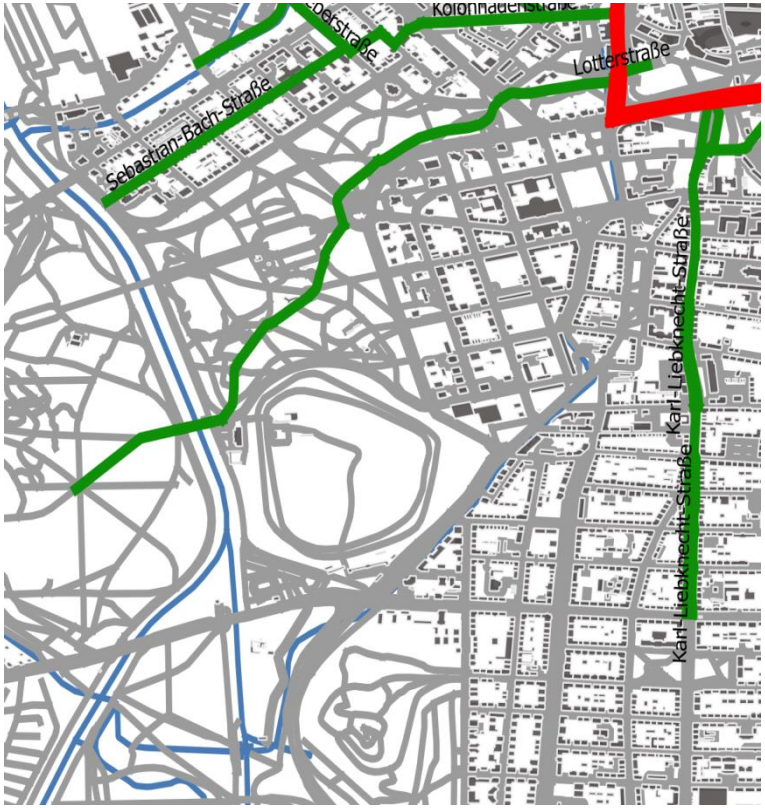


Typ Grünes Band

Merkmale „grünes Band“

- z.B. Verbindung von Johanna-Park und Clara-Zetkin-Park und Nonnenwiese
- Ruhige, autofreie Bereiche
- Querungen in größeren Abständen
- Flexible Wegewahl in oft mäandrierendem Wegenetz
- Teilweise mit Radverkehr überlagert, aber meist ohne massive Raumkonflikte
- Umgebung von Freizeit, Sport und Spiel geprägt

Beispiel „grünes Band“

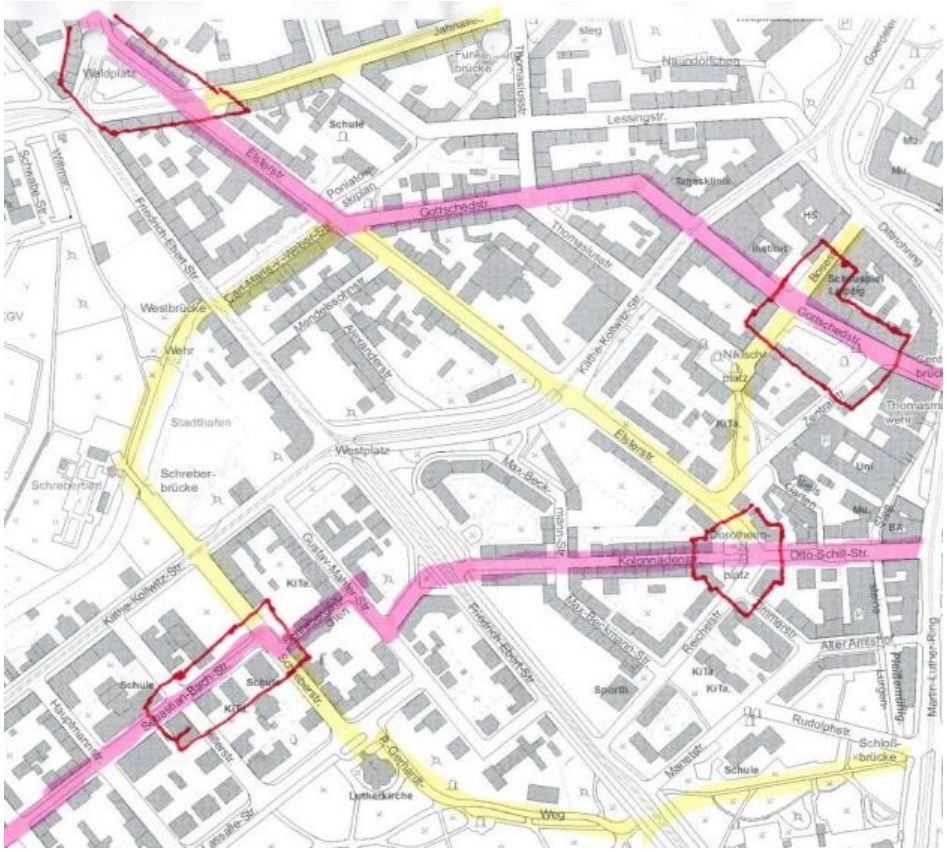


Typ „mit Plätzen“

Merkmale Platzfolgen

- Stärkerer Aufenthaltsbezug
- Rhythmisierung punktuell aufgeweitet und linear
- Plätze meist markante Baustrukturen
- Viele Plätze mit historischen Bezügen
- Plätze bieten mehr Spielraum für individuelle Gestaltung (Identität/Ortsbezug)

Verbindung von 4-5 (potenziellen) Platzbereichen “



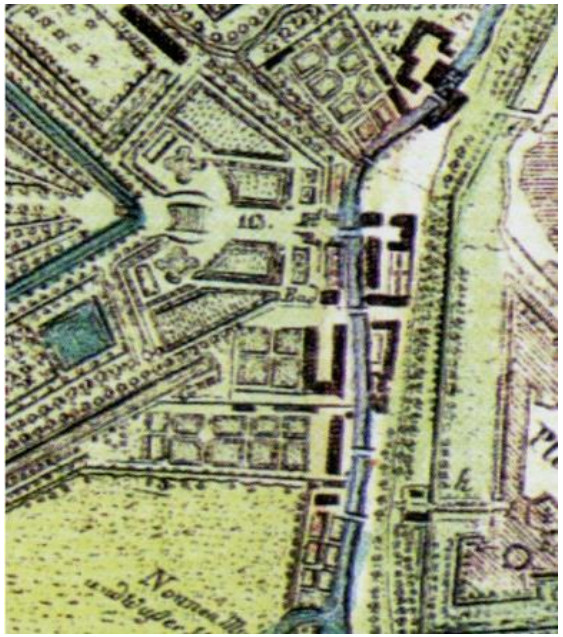
Beispiele verbundene Plätze

Dorotheenplatz

„Synagogenplatz“

Waldplatz

Reichels Garten 1788

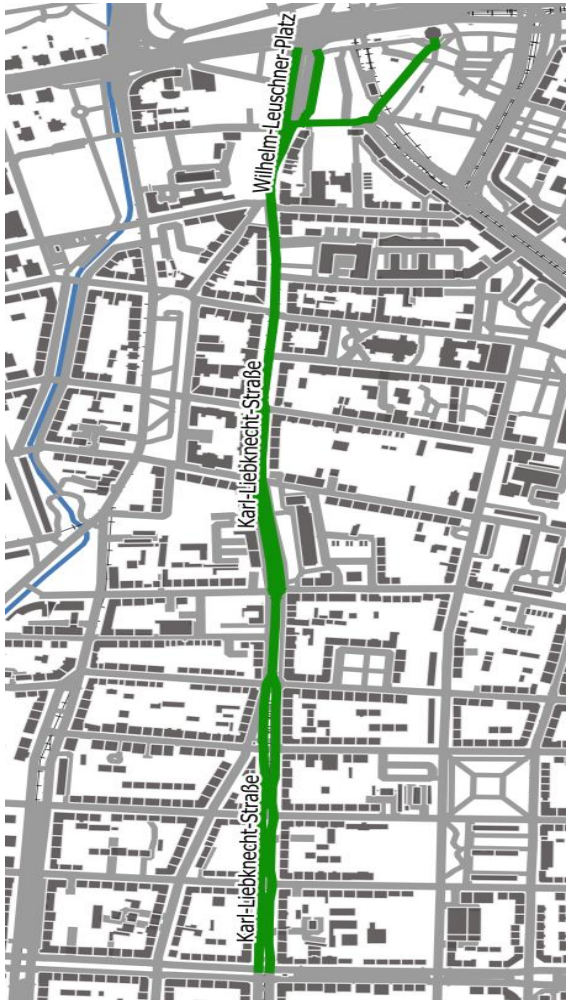


„Schauspielplatz“

Thomasforum

Flaniermeile mit linearem Nebenzentrum

„Karli“ als typische Nebenzentrenflaniermeile



Probleme

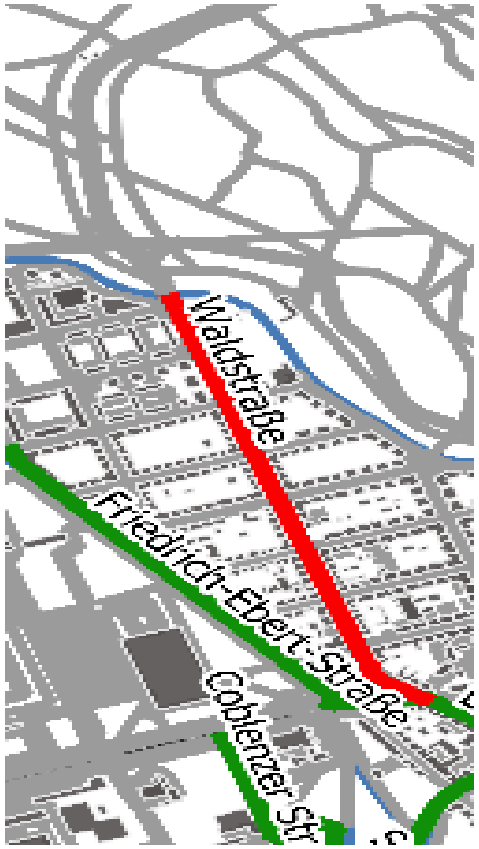
- Viele Querstraßen
- Geschäfte, Gastronomie, Auslagen und Freisitze beanspruchen viel Platz
- Große Verkehrsmengen Kfz, Rad und ÖPNV, weil radiale Ausfallstraßen, daher schlechte Überquerbarkeit
- Konflikte Fuß-Rad
- Wenig Platz im Seitenraum wegen eigenem Gleiskörper und breiten Fahrbahnen
- Wenig Platz für Bäume

Merkmale

- Mit Straßenbahn
- Historische Achsen
- Hohe Bau- und Passantendichten
- Dichter Besatz mit Läden/Gastronomie
- Außengastronomie und Geschäftsauslagen engen Geh- und Stehraum ein
- Kritische Kfz-Verkehrsmengen
- Teilw. kritische Radverkehrsführungen
- Beengte Gehwegmaße

Typ Flaniermeile Quartiersachse mit überlagertem Durchgansverkehr

Option mittig oder randlich zum Quartier?



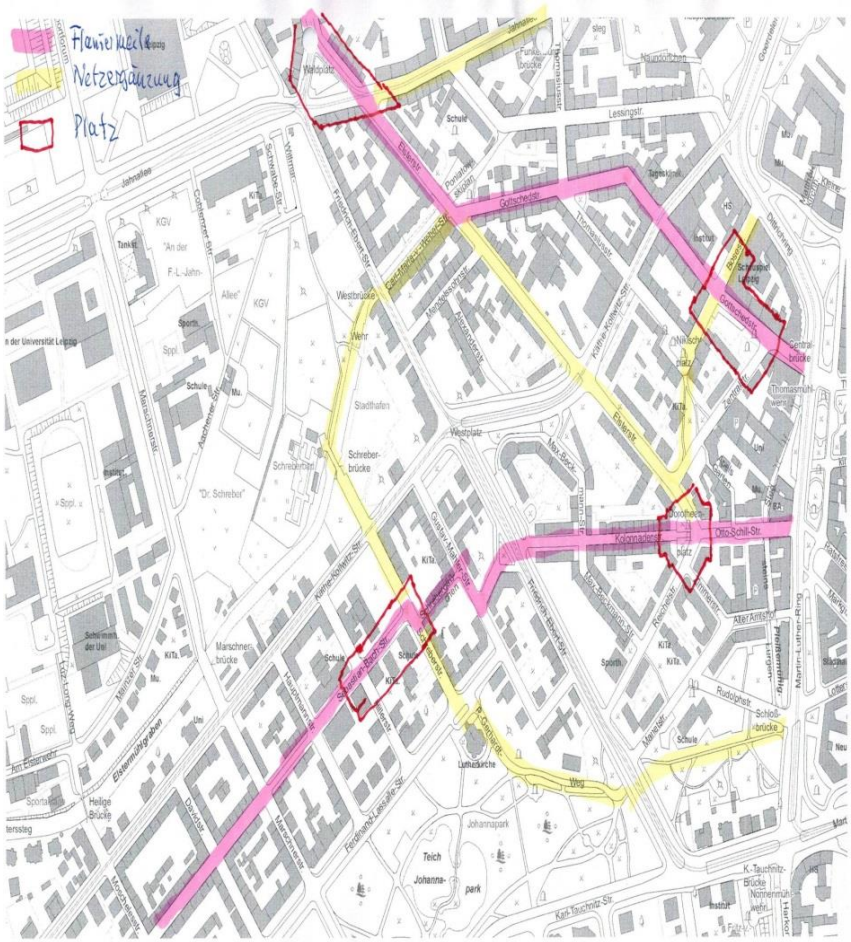
Beispiel Waldstraße

Merkmale

- Teilw. mit, teilw. ohne ÖPNV
- Geschäfte und Außengastronomie allenfalls punktuell
- Geringere Kfz-Verkehrsbelastungen
- Viel Straßenrandparken
- Geringere Fahrgeschwindigkeiten
- Mehr Platz im Seitenraum
- Teilw. mehr Alleecharakter
- Bessere Querbarkeit

Typ „ruhige“Flaniermeile

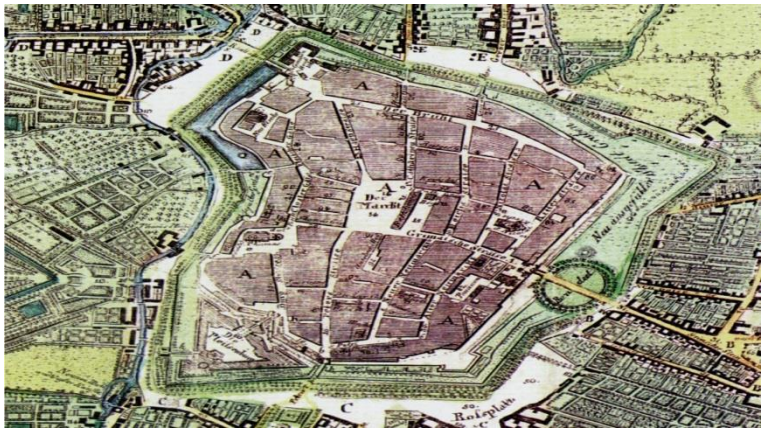
- Keine Straßenbahn und kein Bus
- Geringe Kfz-Verkehrsmengen
- Stark überparkt
- Überwiegend Wohnfunktion plus öffentliche Einrichtungen
- Nur punktuell Gastronomie und Handel
- Mäßige Straßenraumbreiten
- Barrieren durch querende Hauptverkehrsstraßen (Friedrich Ebert Straße oder Waldplatz/ Jahnallee)
- Wenig Baumbestand, kein Alleecharakter
- Geeignet für Verkehrsberuhigte Bereiche



Promenadenring als „umlaufende“ Flaniermeile

Historisch….

- Schnittstelle zur Stadterweiterung
- Bastionen mit selektiven Durchlässen
- Umgebendes Garten- und Parkland



Aktuell…

- Barriere wegen starker Kfz- und Straßenbahnverkehre
- Schlechte Querbarkeit
- Innen Entree zur FGZ, außen Entree zu radialen Flaniermeilen

Künftig…

- Umlaufende Flaniermeile
- Verteiler zu den radialen Flaniermeilen
- Anker für Durchmesser-Flaniermeilen durch die Innenstadt

Beginn und Ende der Flaniermeilen

Innen….

- Verzweigung als „Mündungsdelta“ (gegabelte Enden kurz vor dem Promenadenring)
- Jenseits des Promenadenrings teilw. auch gegabelte Fortführung in die FGZ
- Eingangssituationen besonders gestalten

Außen…

- Verzweigte „Zuflüsse“ von außen
- Sammel- und Bündelungsfunktion
- Kein frühes Ende, Langstreckengeher sollen auch bedient werden
- Es geht nicht nur um die Relation zur Innenstadt. Auch die Peripherie braucht zuführende Flaniermeilen

Anbindung Promenadenring

Doppelte „Deltasituation“

- Mehrere Endstücke verzweigen sich
- Dazwischen das breite Kfz- und Straßenbahnverkehrsband mit hoher Trennwirkung
- In der Innenstadt gibt es mehrere weiterführende Optionen
- Zu beiden Seiten braucht man ein einladendes „Entree“
- Promenadenring als eigene umlaufende Flaniermeile, auch zur Verknüpfung der radialen Flaniermeilen

Zuführung und Weiterführung am Promenadenring?

Raumkonflikte I
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 verbieten oder räumlich eng begrenzen

Raumkonflikt II
Radverkehr im Seitenraum

Problem: 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 „Mehrzwewckstreifen“ unterbringen

Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Schutzstreifen, Radfahrspuren

- Radverkehr = Fahrverkehr
- Durch Furtmarkierungen besser gesichert an Grundstückszufahrten und Querstraßen
- Voraussetzung Verschmälerung der Fahrbahn durch Wegnahme einer Fahrspur oder durch Reduzierung auf Schmalfahrspurmaße

Radfahrstreifen in der Dresdenerstraße

Durchgängigkeit sichern durch Kreuzungs-aufpflasterungen und Gehwegüberfahrten

Die niederländische Verkehrsberuhigungspraxis: Gehwege gehen ohne Unterbrechung durch

Anwendung im Forum Thomanum

Überquerbarkeit verbessern

An Kreuzungen und Einmündungen….

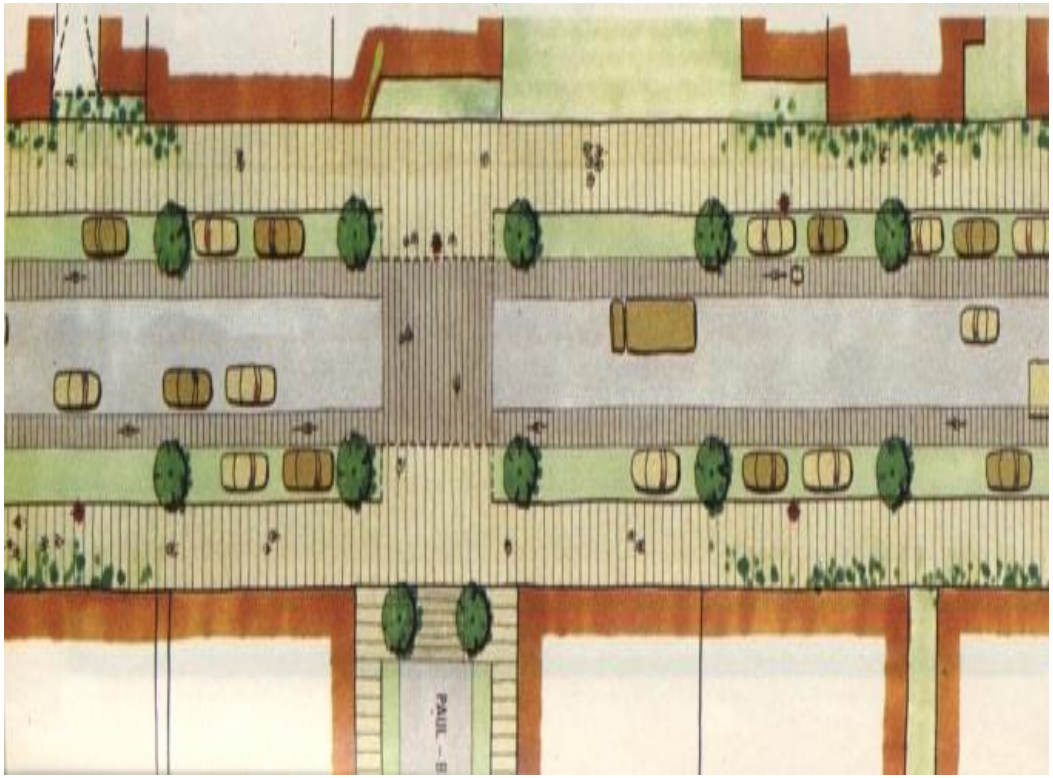
… durch vorgezogene Gehwegnasen

- Ecken freihalten vom Parken
- Querungsstrecke verkürzen
- Durch vorgezogenen „Auftritt“ Sichtbarkeit der Querenden verbessern
- Fläche auch für Bäume nutzen
- Sperrflächenmarkierungen sind suboptimal

Integrierte Straßenraumgestaltung

Zusammenspiel von Elementen…

- Gehwegüberfahrt
- Aufgehöhte Querungsstelle
- Fahrbahnseitiger Radweg
- Baumpflanzungen im Parkstreifen
- Baumpflanzungen an Gehwegüberfahrten

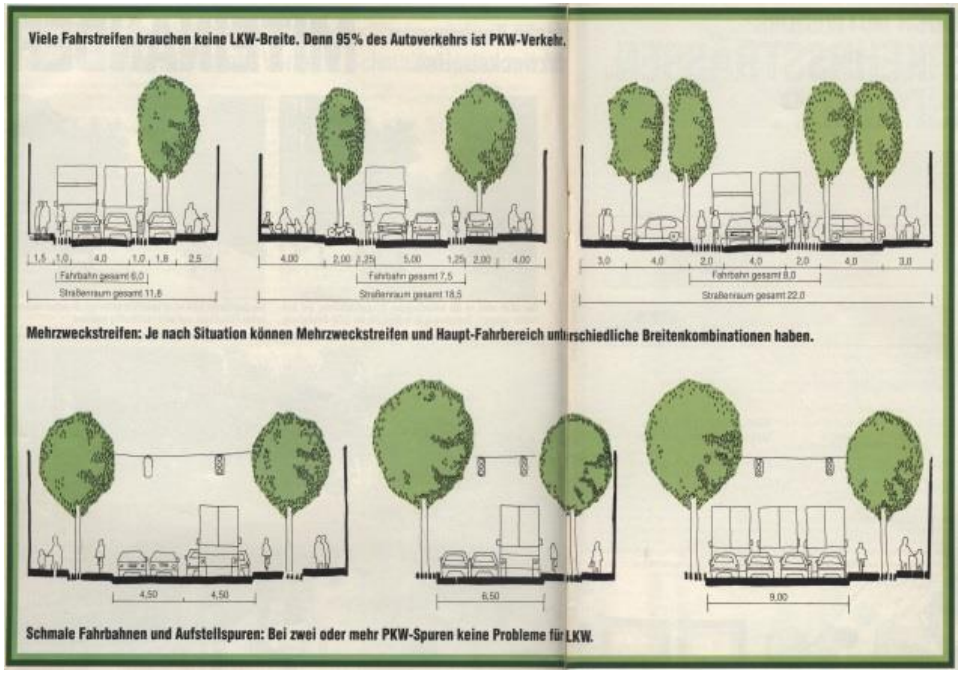


Bäume wichtig für Flaniermeilen

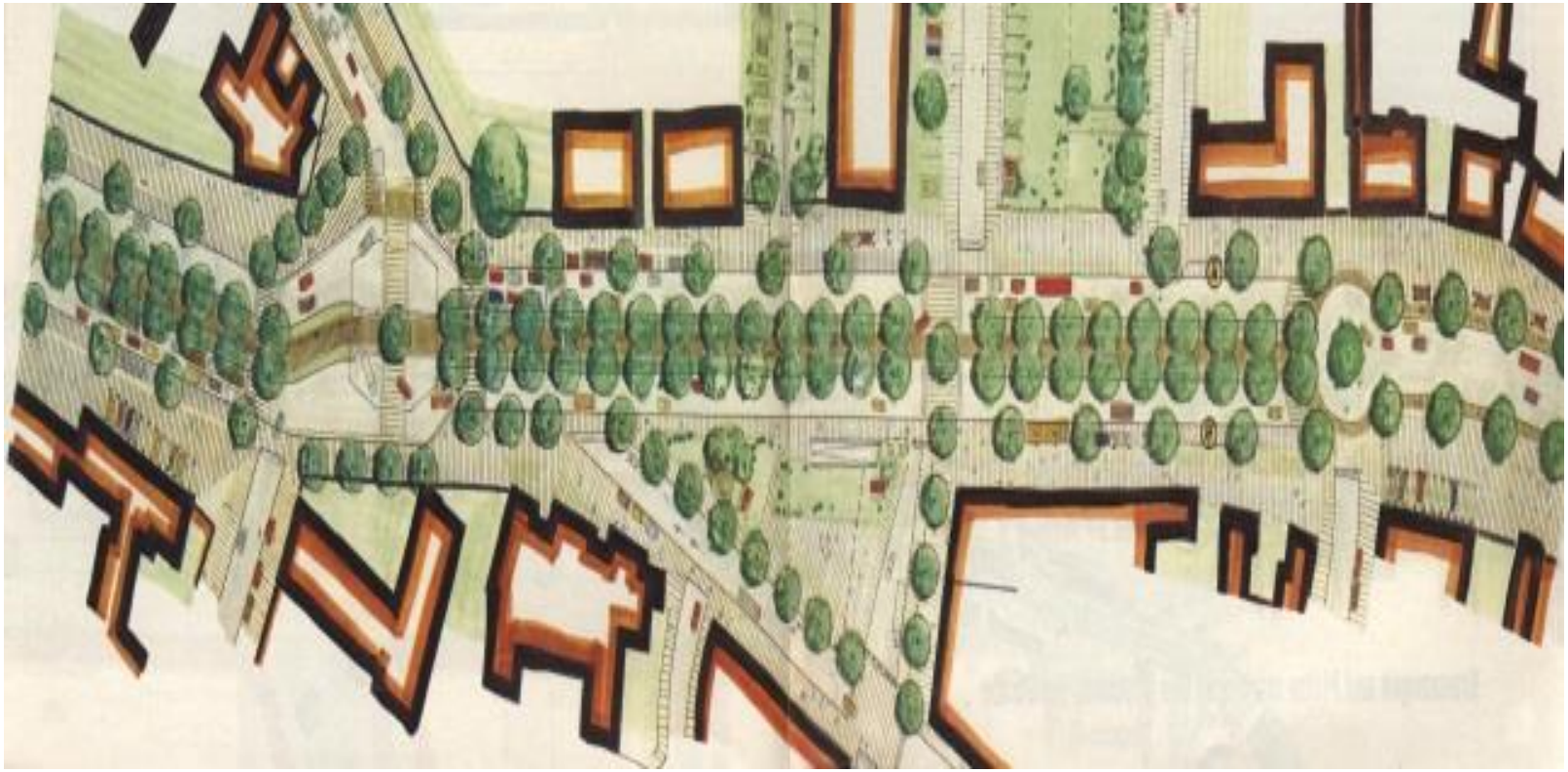
Warum Bäume?

- Klimaschutz
- Schattenspender, „Kühlaggregat“
- Orientierungshilfe
- Gliederungselement
- Lebensraum
- Entsiegelungs- und Versickerungshelfer
- Markierungselement für besondere Bereiche (Plätze)

Je nach Platz 1-4 Baumreichen



Flaniermeile als gut gestalteter öffentlicher Raum



To do!

Systemisch

- Netzkonzept weiter entwickeln
  - Am Rand
  - In der Mitte
  - Mit Ergänzungen
- Netzkonzept beraten und beschließen
- Medien/Öffentlichkeitsarbeit organisieren
- Investitionsbedarf ermitteln und sichern
- Elemente politisch und planerisch absichern
- Fachaustausch suchen

Konkret

- Modellflaniermeilen planen, Partizipation organisieren, umsetzen
- Erfahrungen sammeln
- Erste Beispiele evaluieren, Begleitforschung organisieren
- Stufenkonzept für die folgenden Flaniermeilen beschließen
- Personal und Sachmittel bereitstellen, Routinen entwickeln

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Heiner Monheim und Dr. Christian Muschwitz, raumkom Trier
Prof. Rolf Monheim,
Angewandtte Stadtgeographie Bayreuth