KlimaMobil in der Gemeinde Burgstetten

Kick-Off Workshop

Quelle: Gemeinde Burgstetten

Der heutige Abend

Herausforderungen

Was muss besser werden?
Warum ist das bisher nicht angegangen worden?

Ziele

Wo wollen wir hin?
Wie soll Burgstetten bis 2030 ausschauen?

Leitlinien Maßnahmen

Wie erreichen wir die Ziele?
Was ist notwendig?
An welcher Leitlinie können wir uns orientieren?

Wer wir sind

18 Jahre am Markt

50 Expert:innen

600 Projekte

14 Innovationspreise

Kommunale Verkehrswende.

Mit guten Beispielen in die Zukunft

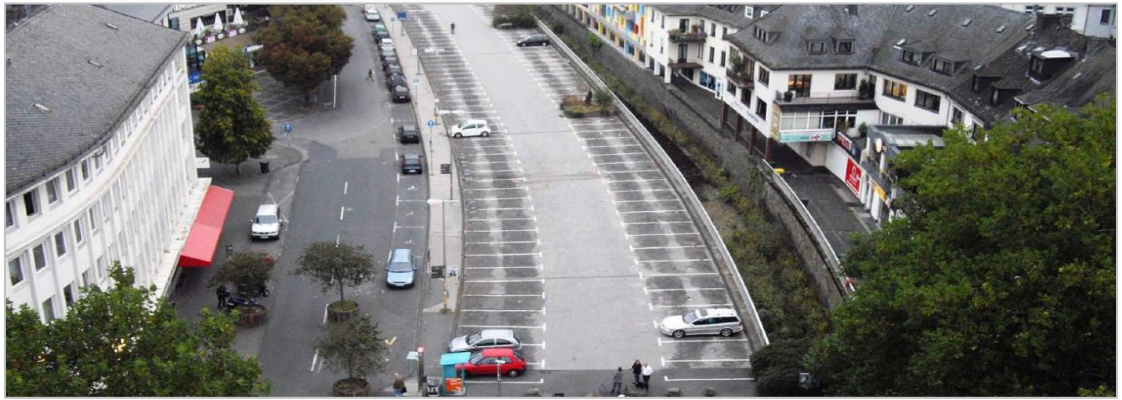
Entschleunigung durch Straßenverengung

Quelle: Heinrich-Böll-Stiftung, Praxis Kommunale Verkehrswende

Schaffung innerstädtischer Boulevards Friedrich-Ebert-Str. in Kassel

Quelle: Heinrich-Böll-Stiftung, Praxis Kommunale Verkehrswende

Aufenthaltsbereiche statt Parkplätze – Beispiel Siegen



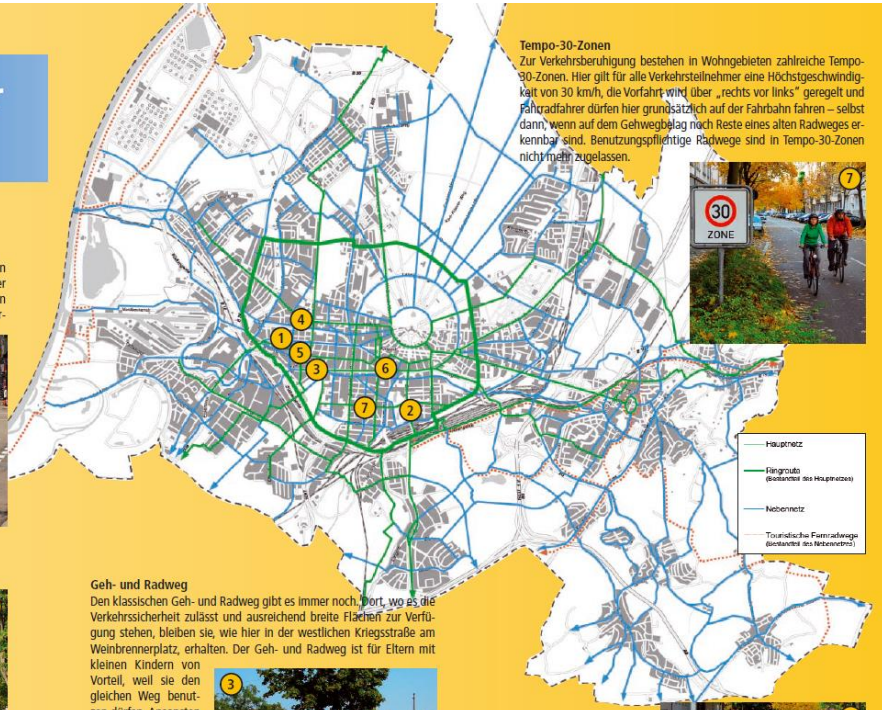
Quelle: Vortrag Stadtbaurat Henrik Schumann, Tagung Kommunal Mobil 2018

Innerstädtische Fahrradnetze – Beispiel Karlsruhe

Angebote für Radler auf einen Blick

Schutzstreifen (Angebotsstreifen)
Seit 1997 lässt die Straßenverkehrsordnung die Einrichtung von „Schutzstreifen" (oder auch „Angebotsstreifen" genannt) zu. Der Schutzstreifen kann zur Führung der Radverkehrs bei relativ geringen Kfz-Verkehrsmengen und geringen Fahrbahnbreiten eingesetzt werden. Im Gegensatz zum Radfahrstreifen darf er von Autofahrern in Ausnahmefällen mitbenutzt werden. Daher wird er auch nur mit einem unterbrochenen schmalen Strich markiert. In der Rheinstraße findet der Angebotsstreifen auch bei größeren Kfz-Mengen Anwendung, weil hier den Autofahrern mit einem überbreiten Fahrstreifen ausreichend Platz zur Verfügung steht. Übrigens: Auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden.

Radverkehr in Gegenrichtung
Auch für den Radverkehr gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot, er muss also auf der rechten Straßenseite bleiben. Das unerlaubte Radfahren auf der linken Seite führt vor allem an Straßeneinmündungen zu Unfällen und ist eine der häufigsten Unfallursachen in Karlsruhe. An ausgewählten Streckenabschnitten, wie hier in der Ettlinger Straße zwischen „Am Stadtgarten" und der Nebeniusstraße, kann der Radverkehr auf der „falschen" Seite freigegeben werden, um einen Lückenschluss im Radnetz herzustellen.



Tempo-30-Zonen
Zur Verkehrsberuhigung bestehen in Wohngebieten zahlreiche Tempo-30-Zonen. Hier gilt für alle Verkehrsteilnehmer eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die Vorfahrt wird über „rechts vor links" geregelt und Fahrradfahrer dürfen hier grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren – selbst dann, wenn auf dem Gehwegbelag noch Reste eines alten Radweges erkennbar sind. Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht mehr zugelassen.

Geh- und Radweg
Den klassischen Geh- und Radweg gibt es immer noch dort, wo es die Verkehrssicherheit zulässt und ausreichend breite Flächen zur Verfügung stehen, bleiben sie, wie hier in der westlichen Kriegsstraße am Weinbrennerplatz, erhalten. Der Geh- und Radweg ist für Eltern mit kleinen Kindern von Vorteil, weil sie den gleichen Weg benutzen dürfen. Ansonsten gilt: Kinder bis 8 Jahre müssen und Kinder bis 10 Jahre dürfen den Gehweg benutzen, während die begleitenden Eltern auf der Straße fahren müssen.

Einbahnstraßen, Radfahrer in beiden Richtungen frei
Radfahrer sind sehr umwegeempfindlich. Daher können Einbahnstraßen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und ab einer vertretbaren Mindeststraßenbreite für das Radfahren in beide Richtungen freigegeben werden. Das verbessert die Qualität des Radverkehrs in den Quartieren, Umwege werden vermieden. Auch auf den Hauptrouten des Radnetzes, wie hier in der Herrenstraße, findet diese Führungsform des Radverkehrs Anwendung.

Fahrradstraßen
Die Straßenverkehrsordnung lässt seit 1997 die Einrichtung von Fahrradstraßen zu. Hier ist der Radverkehr die bestimmende Verkehrsart, der Autoverkehr muss sich in seiner Geschwindigkeit an ihm orientieren und Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Sind in einer Straße mehr Radfahrer als Autofahrer unterwegs, ist die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Inzwischen gibt es fünf Fahrradstraßen mit zusammen etwa 2 km Länge. Das bekannteste Beispiel ist die Sophienstraße, weitere sind die Herrenstraße, Erbprinzenstraße, Zirkel und die Hagsfelder Allee.

Radfahrstreifen
Die Moltkestraße ist Bestandteil der Radroute von Knielingen in die Karlsruher Innenstadt. Früher wurde hier der Radverkehr stadteinwärts auf einem relativ schmalen Geh- und Radweg geführt. Hierbei gab es Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern. Außerdem ereigneten sich an den Straßeneinmündungen zahlreiche Unfälle zwischen Fahrrad- und Autofahrern, weil die Sichtbeziehungen zwischen diesen Verkehrsteilnehmern durch parkende Autos gestört waren. Daher wurde hier der Radverkehr auf die Fahrbahn und auf einen eigenen Radfahrstreifen verlegt. Jetzt ist der Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer und wird nicht mehr so leicht übersehen. Den Radfahrstreifen erkennt man am durchgezogenen, weißen Breitstrich. Autos dürfen auf ihm nicht parken.

Shuttleverkehre als neue ÖPNV-Komponente

Quelle Berliner Zeitung, MOIA, IOKI, CleverShuttle, SSB

Die Welt der Mobilität wird bunter

Strategien europäischer Städte im Oktober 2020

stern

Panorama Politik Kultur Lifestyle Digital Wirtschaft Sport Gesundheit Genuss Reise Familie Gutscheine

Auto > Service > Pariser Bürgermeisterin wirft alle Autos raus und will die Stadt komplett umbauen

VERKEHRSWENDE

Pariser Bürgermeisterin verbannt die Autos und will die Stadt komplett umbauen

Dutzende Autos verstopfen die Champs-Elysees unweit des Arc de Triomphe – ein Bild, das es in Zukunft nicht mehr g
Bürgermeisterin geht

stern

Panorama Politik Kultur Lifestyle Digital Wirtschaft Sport Gesundheit Genuss Reise Familie Gutscheine

Auto > Barcelona schmeißt die Autos aus der Stadt - so radikal plant die Stadt

Die Nissan 0%-Wochen!
Profitieren Sie den ganzen September von 0% Mehrwertsteuer, 0% Finanzierung und 0% Anzahlung!
› Jetzt entdecken

Die neue Allianz Lebensversiche
Wenn es um Deine
geht, sind wir da. P
Finanzstark.
› Mehr erfahren

EXPERIMENT SUPERBLOCKS

Barcelona schmeißt die Autos aus der Stadt, um die Stadt vor dem Kollaps zu retten

Mehr Bäume, mehr Bänke, mehr Platz: Barcelona setzt auf autofreie Superblocks.
© Ajuntament de Barcelona

stern

Panorama Politik Kultur Lifestyle Digital Wirtschaft Sport Gesundheit Genuss Reise Familie Gutscheine

Welche Versicherung

Auto > Service > Oslo zeigt, wie liebenswert die Stadt ohne Autos sein könnte

VERKEHRSWENDE

Wie wäre eine Stadt ohne Autos? In Oslo kennt man schon die Antwort

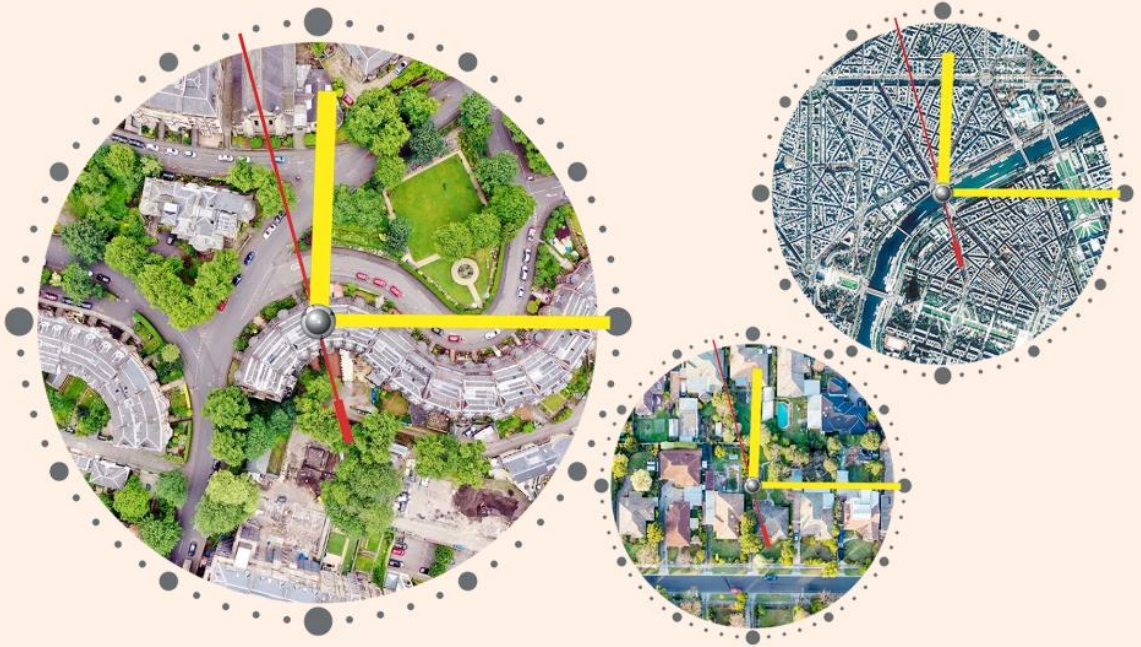
Oslo: Wer die Stadt den Menschen zurückgeben will, muss sie dem Auto zuerst wegnehmen

Neuplanung der urbanen Welt

Life & Arts + Add to myFT

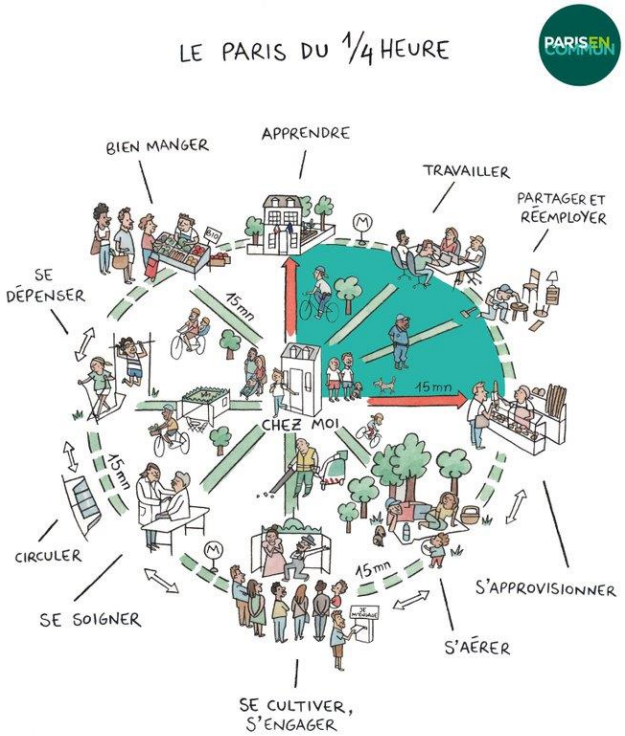
Welcome to the 15-minute city

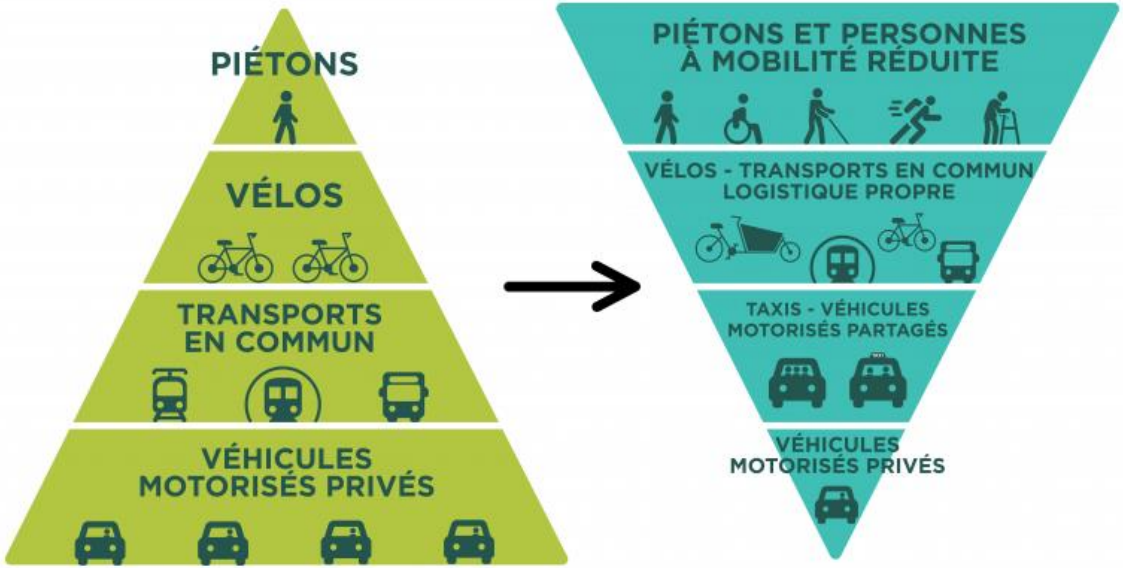
As the switch to home working makes us balk at the back-and-forth of commuting, a new vision of urban living is emerging



Quelle: https://www.ft.com/content/c1a53744-90d5-4560-9e3f-17ce06aba69a

Paris – Masterplan *» La Ville Du Quart d'Heure »*





Quelle: https://www.smartcitylab.com/blog/governance-finance/paris-15-minute-city/

Vielen Dank | Thank you | Merci

team red Deutschland GmbH
Almstadtstr. 7, 10119 Berlin, Germany

Tel +49 30.138 986-35
Fax +49 30.138 986-36

info@team-red.net
www.team-red.net