

Kurzfassung

Eine Förderung des Fuß- und Radverkehr ist essenziell für die Planung von Stadtstraßen. Lebenswerte Straßen, Steigerung der Attraktivität, Begegnungen und Kommunikation sind für die zwischenmenschliche Beziehung von höchster Bedeutung. Dennoch findet der Autoverkehr Dominanz und drängt die verkehrsschwachen Teilnehmer*innen in den Hintergrund. Es erfordert eine Reorganisation der Straßenräume. Einer der Straßen die reorganisiert werden müssen ist die Talstraße in Langenfeld (Rheinland). Problematiken wie Kfz- orientierte und unsichere Straßenräume sind zu beheben.

Dazu wird die Talstraße im Ist- Zustand beschrieben. Inhalte der Beschreibung sind die Aufteilung der Straßenraumproportionen, Betrachtung der Führung im Längs- und Querverkehr, Knotenpunktgestaltungen, Erschließungsbeziehungen, Auswertung der Unfallstatistik und Schilderung der Verkehrsbelastung. Der Schwerpunkt liegt dabei im Fuß- und Radverkehr. Besonders wichtig ist die Betrachtung der Gehwege. Aufgrund von Bildungseinrichtungen in unmittelbarer Umgebung wird der Straßenquerschnitt vermehrt von Kindern und Schüler*innen benutzt. Es ist sicherzustellen, dass genug Platz für Begegnungen und gesicherte Überquerungsvorgänge vorhanden sind.

Die Ermittlung bestehender Defizite erfolgt mittels einer Vor- Ort Begehung. Die Defizite werden anhand einer Foto- und Videodokumentation anschaulich darstellt. Herausgestellt werden unübersichtliche Straßen und risikoreiche Situationen. Um diese Situationen zu verbessern und eine verkehrssichere Führung zu schaffen sind drei Umgestaltungskonzepte entstanden. Die Umgestaltungskonzepte werden mittels festgelegter Kriterien wie Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Umwelt und Wirtschaftlichkeit bewertet. Im Rahmen des Bewertungskonzeptes wird für die aufgeführten Qualitätskriterien eine Punkteverteilung aufgestellt. Die maximal zu erreichbare Punktzahl sind 100 Punkte. Am Ende wird das Umgestaltungskonzept mit der höchsten Punktzahl gewählt und rechnergestützt mit Vorentwurfscharakter in AutoCAD dargestellt. Das Resultat ist eine gerechte Verteilung des Straßenraums mit geringen Konfliktpotenzialen und Förderung des Fuß- und Radverkehr.

Abstract

A significant factor is to keep the pedestrians and bicycle as the main criteria in the urban street planning. Livable streets, increased attractiveness, meetings with others and communication are important for interpersonal relationships. In spite of that motor vehicles dominate the traffic on streets and keep out the low traffic participants such as pedestrians and cyclist aside. In order to keep the pedestrians and cyclist on the top, the streets require a change of design. One of the streets that need to be reorganized is Talstraße in Langenfeld (Rheinland). Problems of car-oriented and unsafe street spaces have to be solved.

For this purpose, the Talstraße is described in its actual state. Contents of the description are the division of the road space proportions, consideration of the guidance in the longitudinal and transverse traffic, intersection designs, development relations, evaluation of the accident statistics and description of the traffic load. The focus is on pedestrian and bicycle traffic. The importance of the pedestrians' paths is considered as one of the main priorities of the plan. Due to educational institutions in the immediate vicinity, the street cross-section is frequently used by children and schoolchildren. It must be ensured that there is enough space for encounters and safe crossing procedures.

Existing deficits are identified by means of an on-site inspection. The evidence was presented in a photo and video documentation. Highly risk parts of the street are highlighted in the thesis. Three redesign concepts were developed in order to improve these situations and to create traffic-safe guidance. The redesign concepts were evaluated by means of defined indicators such as traffic safety, traffic quality, environment and economic efficiency. For this purpose, points were allocated and the previously defined indicators were weighted. The concept with the maximum number of points that can be achieved is 100. In the end, the redesign concept with the highest number of points is chosen and presented in a computer-aided manner with preliminary design character in AutoCAD. The result is a fair distribution of road space with low conflict potential and promotion of pedestrian and bicycle traffic.