

# Auto, Mensch, Bus, Rad – wem gehört die Stadt?

Prof. Dr.-Ing. Tobias Volkenhoff / Studierende der FH Kiel



**ADAC VSVI Verkehrsforum 2024**

Miteinander im Verkehrsraum – Flächenkonkurrenz in Städten und Gemeinden

# Übersicht

- Idee & Einleitung
- Grundlagen der Verkehrsplanung
- Vorstellung der Planungsaufgabe
- Praktische Lösungen
- Fazit

# Idee & Einleitung

## Verknüpfung von Verkehrsforum und IDW

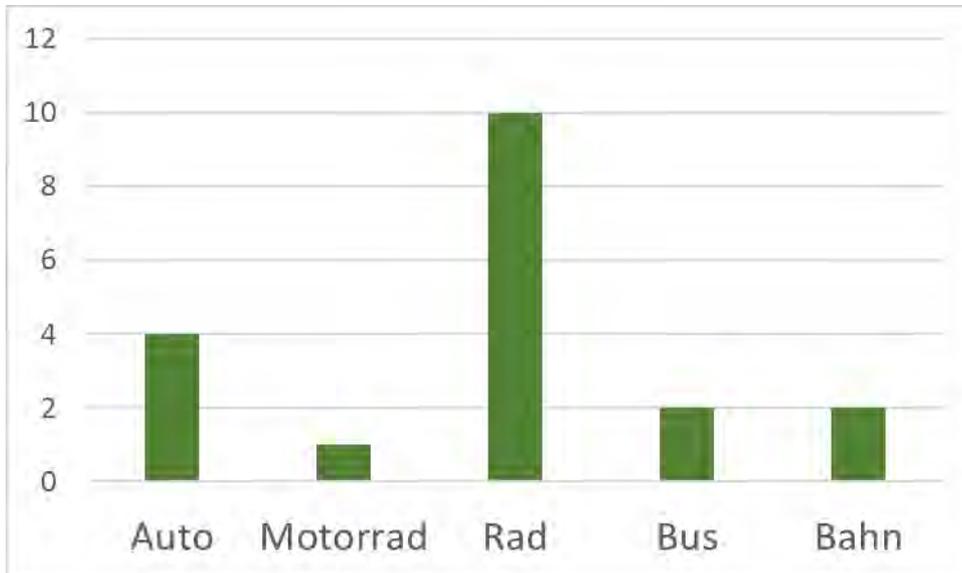
- Interdisziplinäre Wochen der FH Kiel
- Prof. Dr.-Ing. Brigitte Wotha
  
- Projektaufgabe der Stadt Kiel
- Dipl.-Ing. Christian Stamer
  
- Seminarleitung
- Prof. Dr.-Ing. Tobias Volkenhoff



# Idee & Einleitung

## Das Projektteam

- 16 Studierende aus verschiedenen Fachrichtungen
- Lieblingsverkehrsmittel?



# Grundlagen der Verkehrsplanung

## Einflussgrößen auf die Verkehrsplanung

Stadtplanung und  
Stadtgeschichte

Leitbilder

Mobilitätsplanung

Finanzieller,  
technischer und  
rechtlicher  
Rahmen

# Grundlagen der Verkehrsplanung

## Stadtplanung / Stadtgeschichte



Quelle: *viel.Chronik* – das Campusmagazin der FH Kiel

# Grundlagen der Verkehrsplanung

## Leitbilder am Beispiel der Stadt Kiel



2008 – 2020



2018

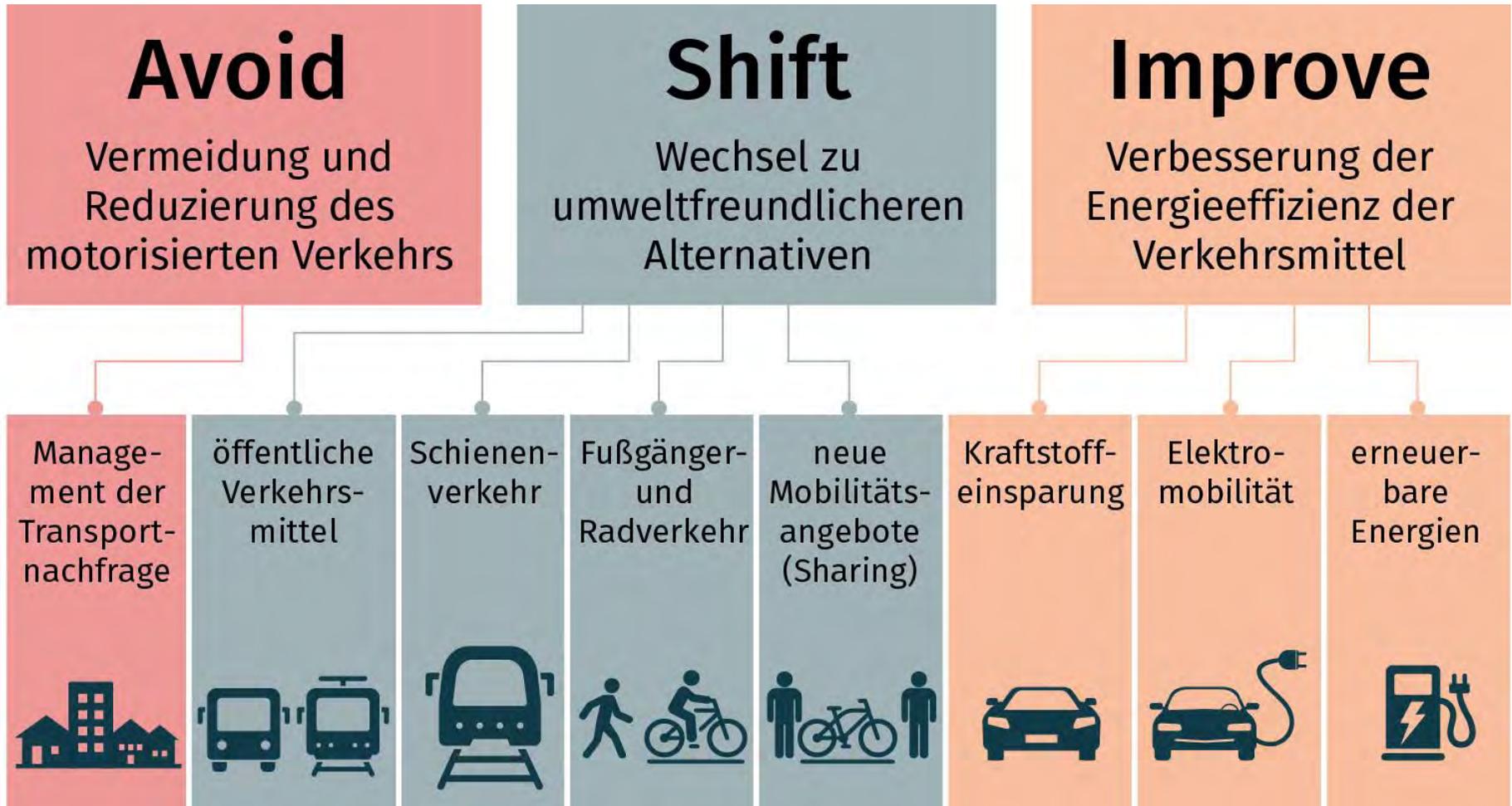


2018

Quelle: LH Kiel

# Grundlagen der Verkehrsplanung

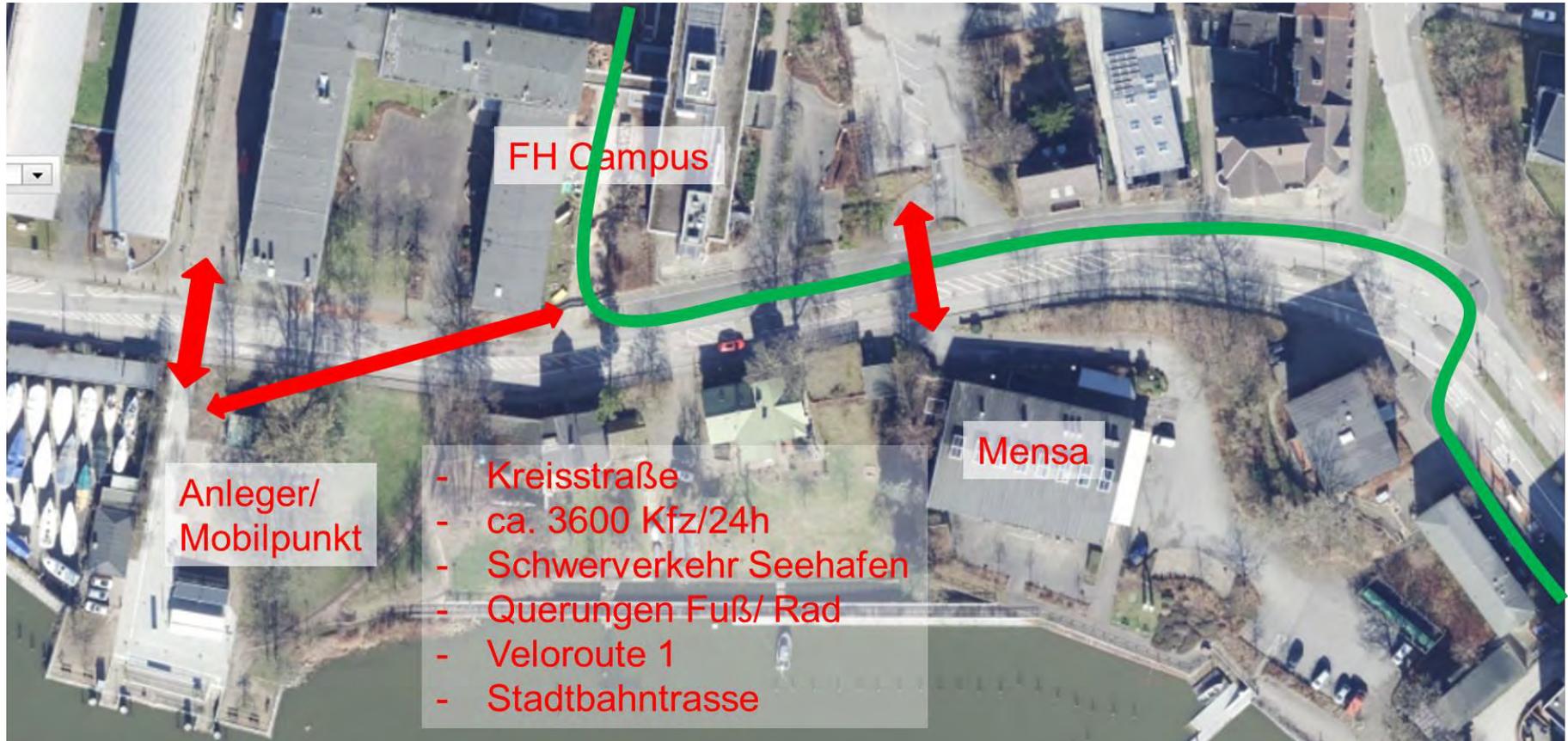
## Mobilitätsplanung



Quelle: übersetzt nach SLOCAT Partnership, 2020.

# Vorstellung der Planungsaufgabe

## Anforderungen an den Straßenraum



Quelle: LH Kiel

# Vorstellung der Planungsaufgabe

## Aufgabe

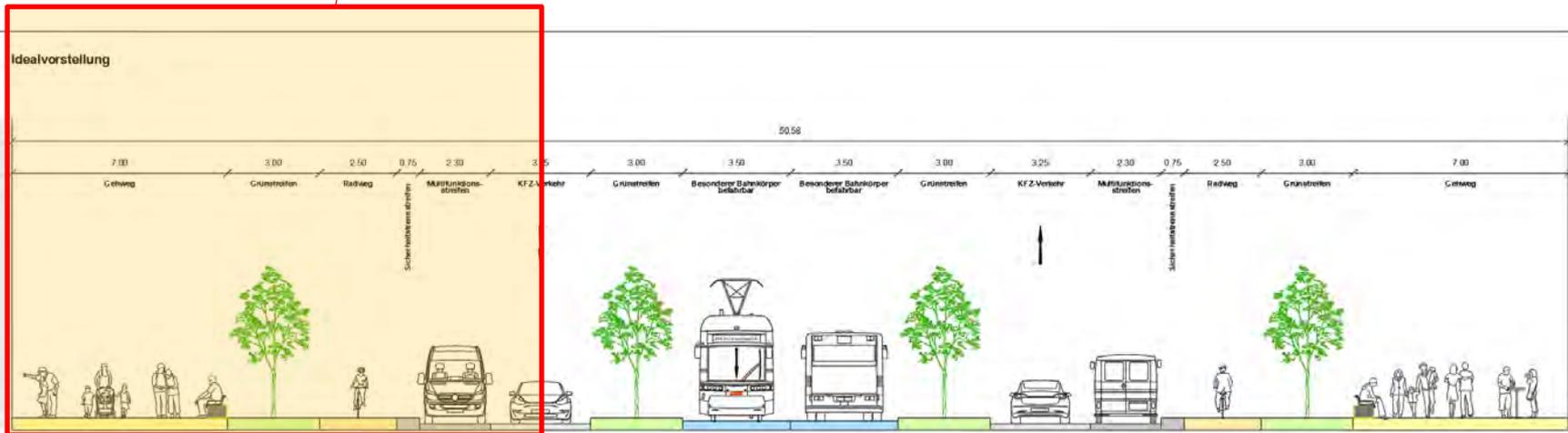
- Umplanung des Straßenraums in der Grenzstraße in Form von Querschnittsentwurf und Lageplanskizze
- Besonderheit: Einteilung in Gruppen, die ihre jeweilige Sicht konsequent bevorzugen
  - Gruppe 1: Auto, Schwerverkehr Parken
  - Gruppe 2: ÖPNV, Stadtbahn
  - Gruppe 3: Fußgänger, Radfahrer, Mikromobilität
  - Gruppe 4: Möglichst geringe Flächenversiegelung, viel Grün

# Vorstellung der Planungsaufgabe

## Ideale Gestaltung

- Maximal mögliche Querschnittsbreite

Ca. 18 m zur Verfügung stehende Querschnittsbreite in der Grenzstraße



Quelle: LH Kiel, Ramboll

# Praktische Lösungen

## Vor-Ort-Begehung

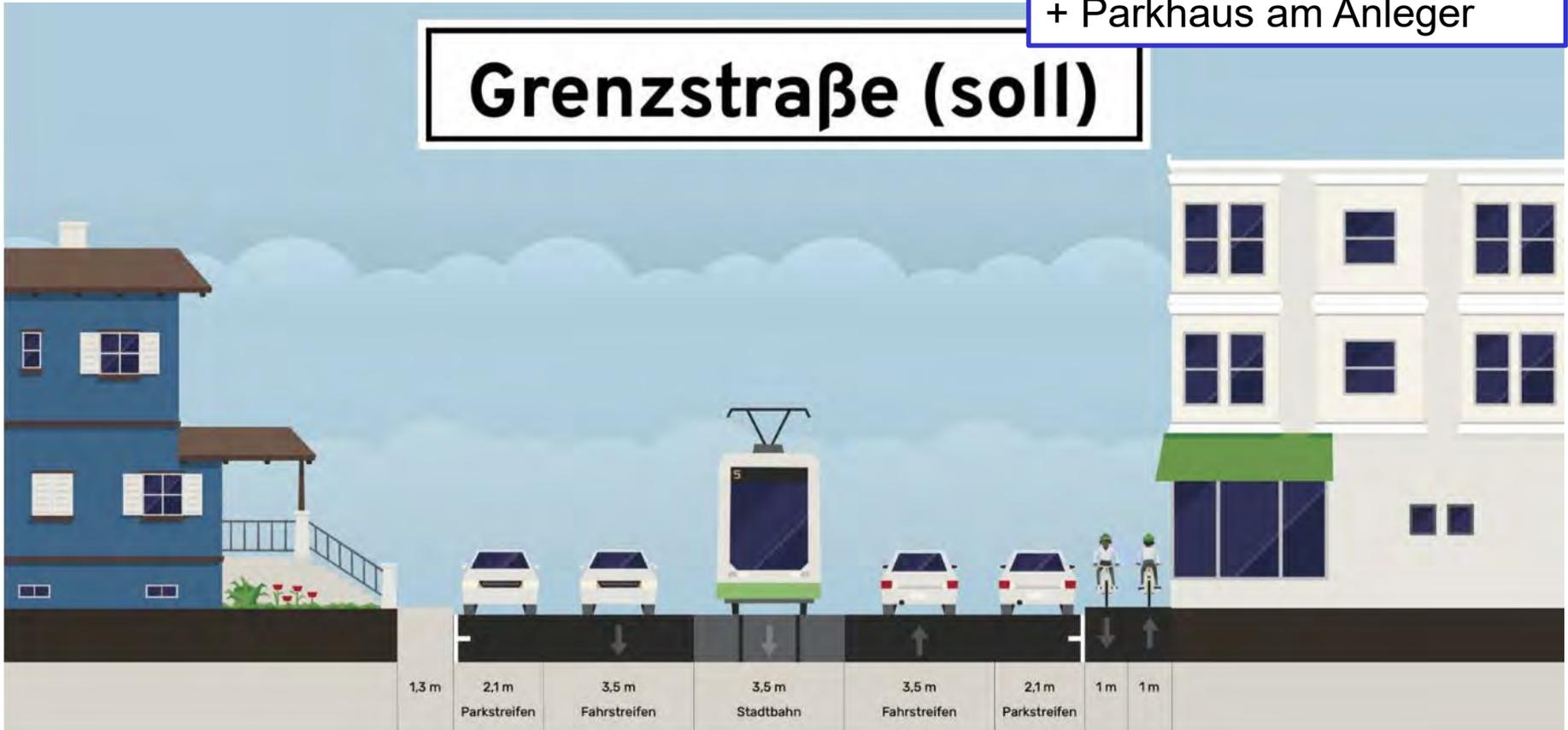


# Praktische Lösungen

## Gruppe 1: Auto, Schwerververkehr, Parken

- + Fußgängerunterführung
- + Parkhaus am Anleger

### Grenzstraße (soll)

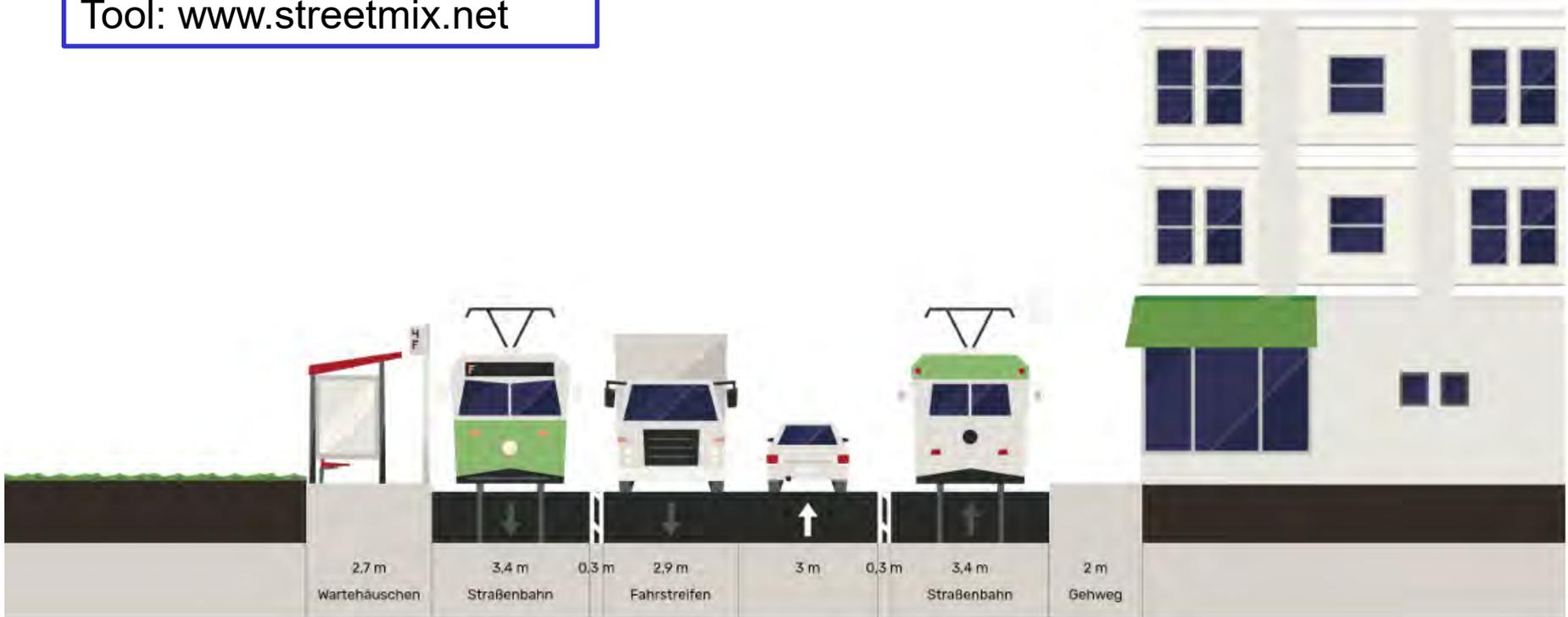


# Praktische Lösungen

## Gruppe 2: ÖPNV, Stadtbahn

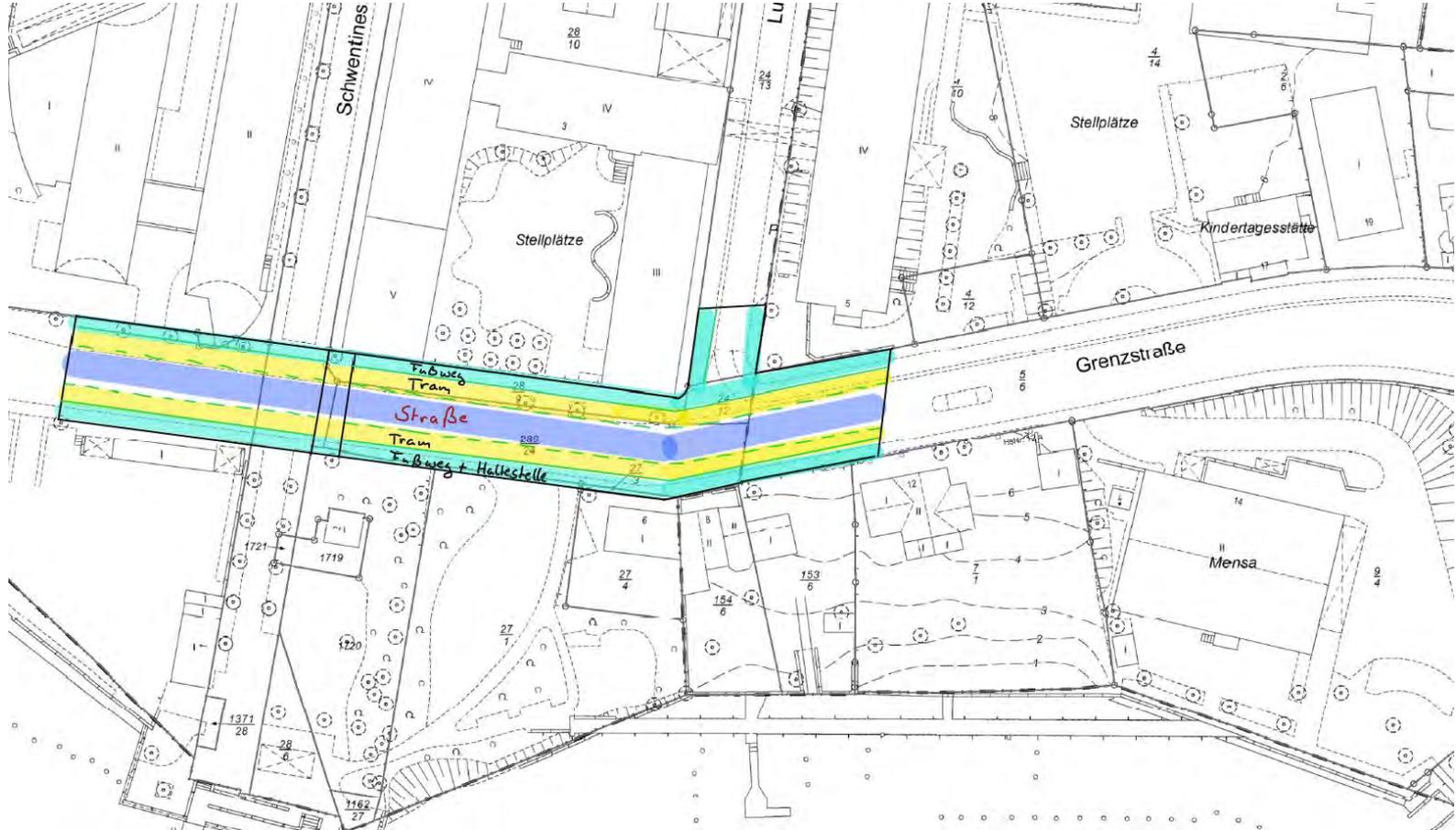
Fehlender Radweg

Tool: [www.streetmix.net](http://www.streetmix.net)



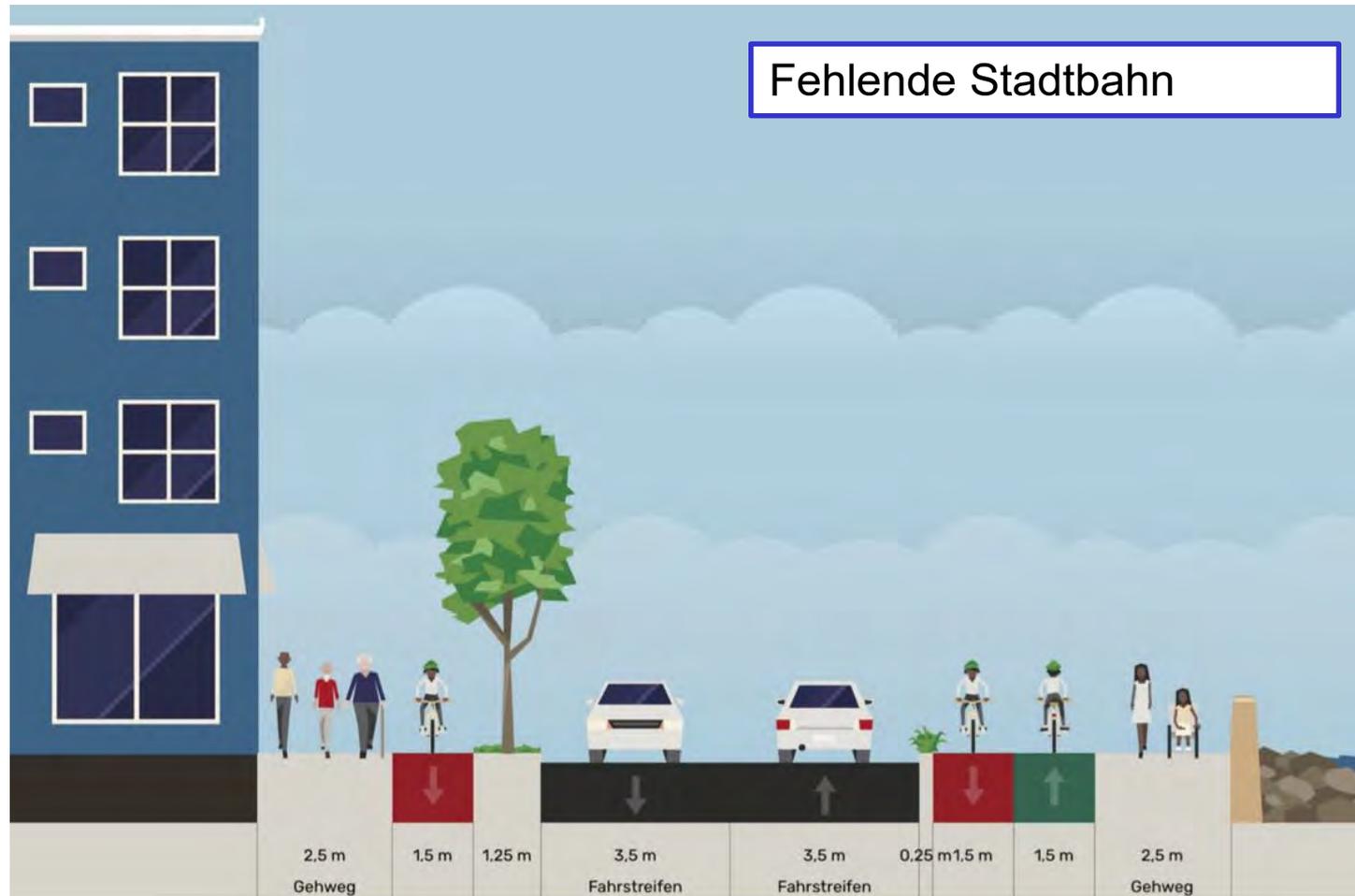
# Praktische Lösungen

## Gruppe 2: ÖPNV, Stadtbahn



# Praktische Lösungen

## Gruppe 3: Fußgänger, Radverkehr, Mikromobilität



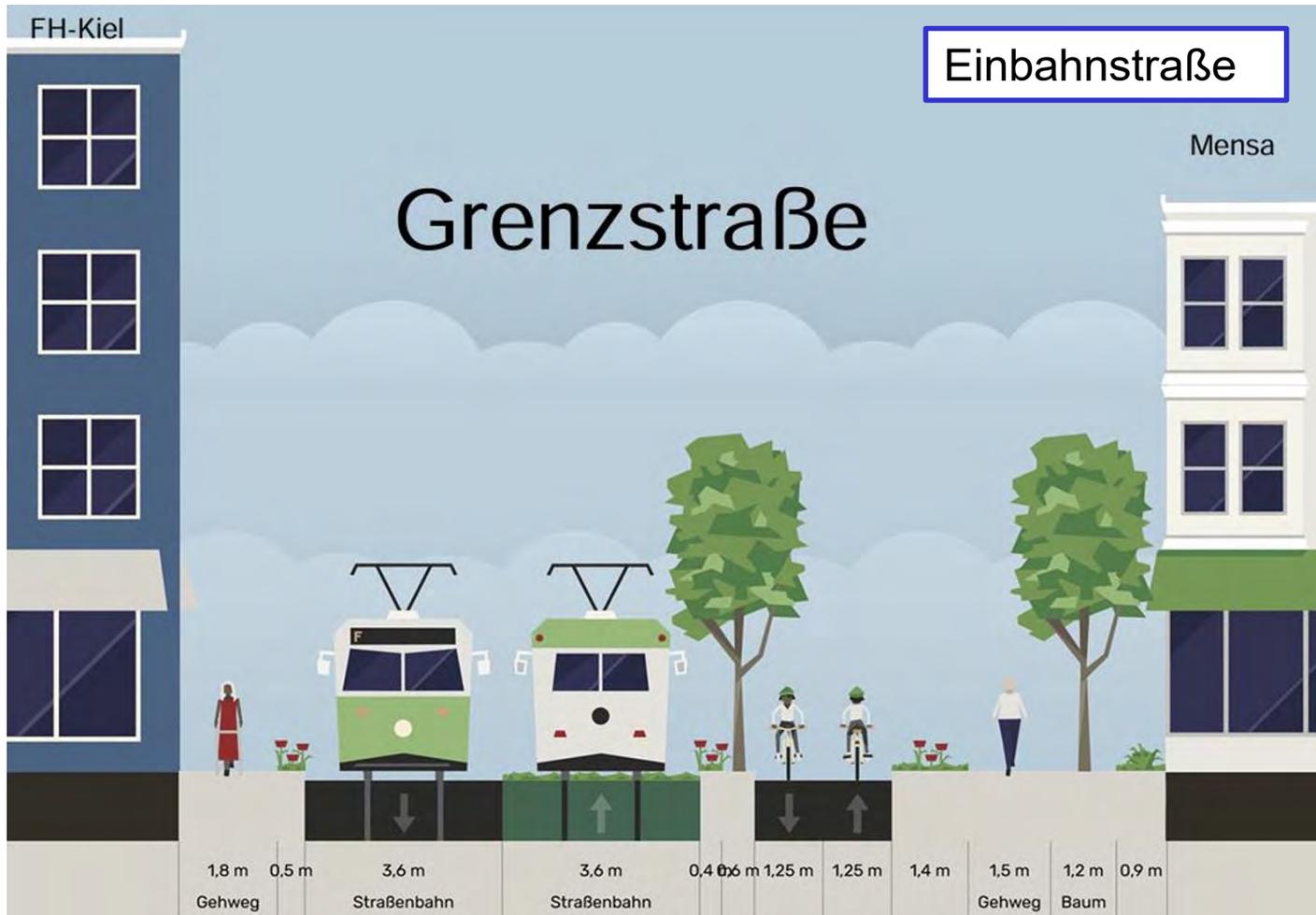
# Praktische Lösungen

## Gruppe 3: Fußgänger, Radverkehr, Mikromobilität



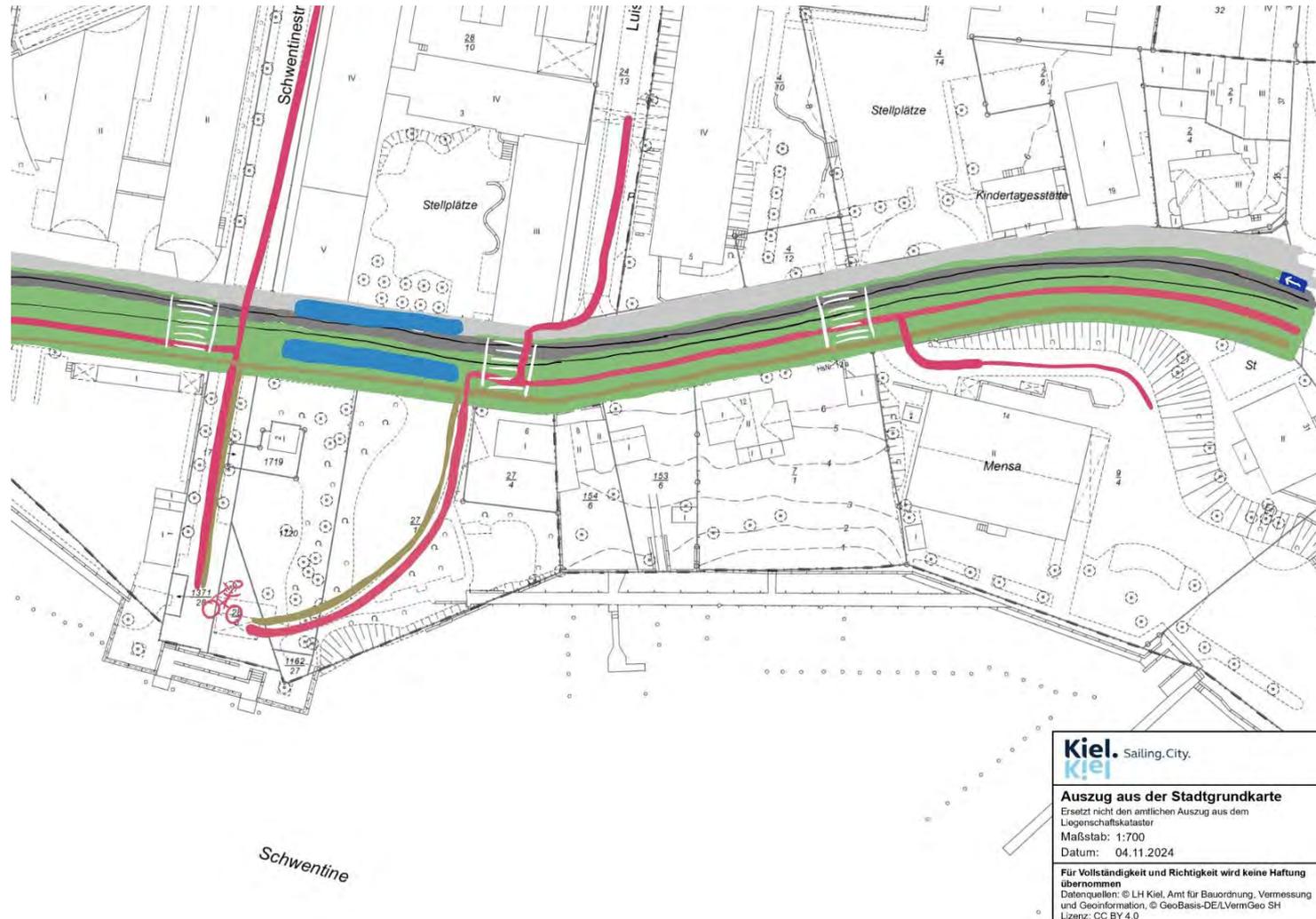
# Praktische Lösungen

## Gruppe 4: Minimaler Flächenverbrauch



# Praktische Lösungen

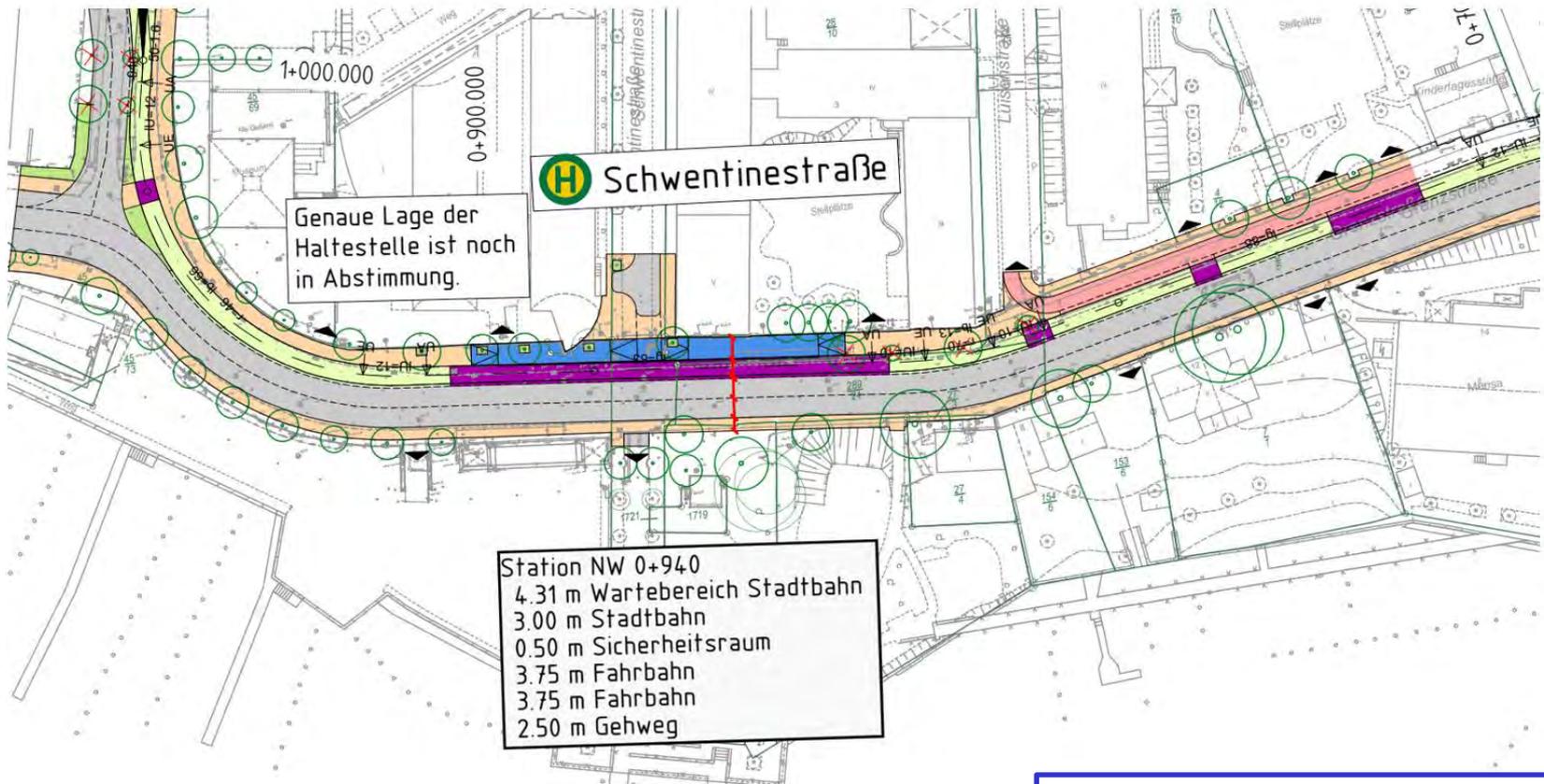
## Gruppe 4: Minimaler Flächenverbrauch



Schwentine

# Fazit

## Vergleich mit Vorentwurf der Stadt (Vorabzug, Arbeitsversion)



Quelle: LH Kiel, Ramboll

# Fazit

## Blick verschiedener Gruppen

- Die Mobilitätsbedürfnisse aller Gruppen sind aufgrund verschiedener Zwangspunkte nicht umzusetzen
- Kompromisse können z.B. in Einbahn-Betrieb oder geteilten Fahrbahnen oder Flächen liegen
- In allen Entwürfen stecken Elemente, die für die weitere Planung interessant sein können, z.B. Parkhaus oder Veloroutenführung
- Finaler Entwurf hätte einer Priorisierung durch Leitlinien oder Planungsprämissen bedurft
- Die „Profis“ stehen vor den gleichen Herausforderungen
- Beteiligung Betroffener lohnt sich