

DVR-Beispielsammlung Gute Straßen in Stadt und Dorf



Funktion Gestaltung Sicherheit | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

Zielgruppen | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: www.dvr.de/gutestrassen

Schlossplatz | Schwetzingen

Historischer Platz mit integrierten Fahrbereichen



Bild 1 | Der Schlossplatz nach der Umgestaltung: Repräsentativer Stadtplatz mit integrierten Fahrbereichen schafft Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten und Nutzergruppen

Projektdaten

- Mittelstadt mit rd. 21.000 Einwohnern in Baden-Württemberg
- 10.000 qm große Platzfläche mit ca. 250 m langen, integrierten Fahrbereichen
- Verkehrsstärken werktags:
 - Rd. 7.200 Kfz/24h
 - Rd. 2.200 Zufußgehende und Radfahrende/12h (7-19 Uhr)
 - Rd. 150 Linienbusse/24h
- Planung: Mann Landschaftsarchitektur, Fulda (Entwurf), BS Ingenieure, Ludwigsburg (Verkehrsplanung), Licht Raum Stadt, Wuppertal (Lichtplanung), Stadtbaumeister Dipl.-Ing. Mathias Welle (Planung/Projektleitung/strategische Koordination)
- Baukosten: ca. 6 Mio. €
- Verkehrsfreigabe Januar 2011

**Erstfassung 03/2017
Update 11/2022**

Die in der Erstfassung im Jahr 2017 genannten Verkehrsstärken gelten nach Auskunft der zuständigen Verwaltung (siehe „Kontakt“ im Impressum) 2022 unverändert.

Lage und städtebauliches Umfeld

Der rund 10.000 qm große Schlossplatz liegt in der historischen Altstadt von Schwetzingen (Bild 2) und stellt den Abschluss der am Bahnhof beginnenden „Barockachse“, die direkt auf das Schloss zuführt, dar. Städtebaulich handelt es sich um eine klar strukturierte barocke Anlage aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, die als einheitlich geplantes Ensemble erhalten ist und dadurch eine besondere räumliche Wirkung erzeugt. Die in den Platz integrierten Fahrbahnen haben Erschließungsfunktion für die Altstadt im Hinblick auf alle Verkehrsarten.

Schloss, Schlossplatz und Barockachse stehen unter Ensembleschutz nach dem Denkmalschutzgesetz.

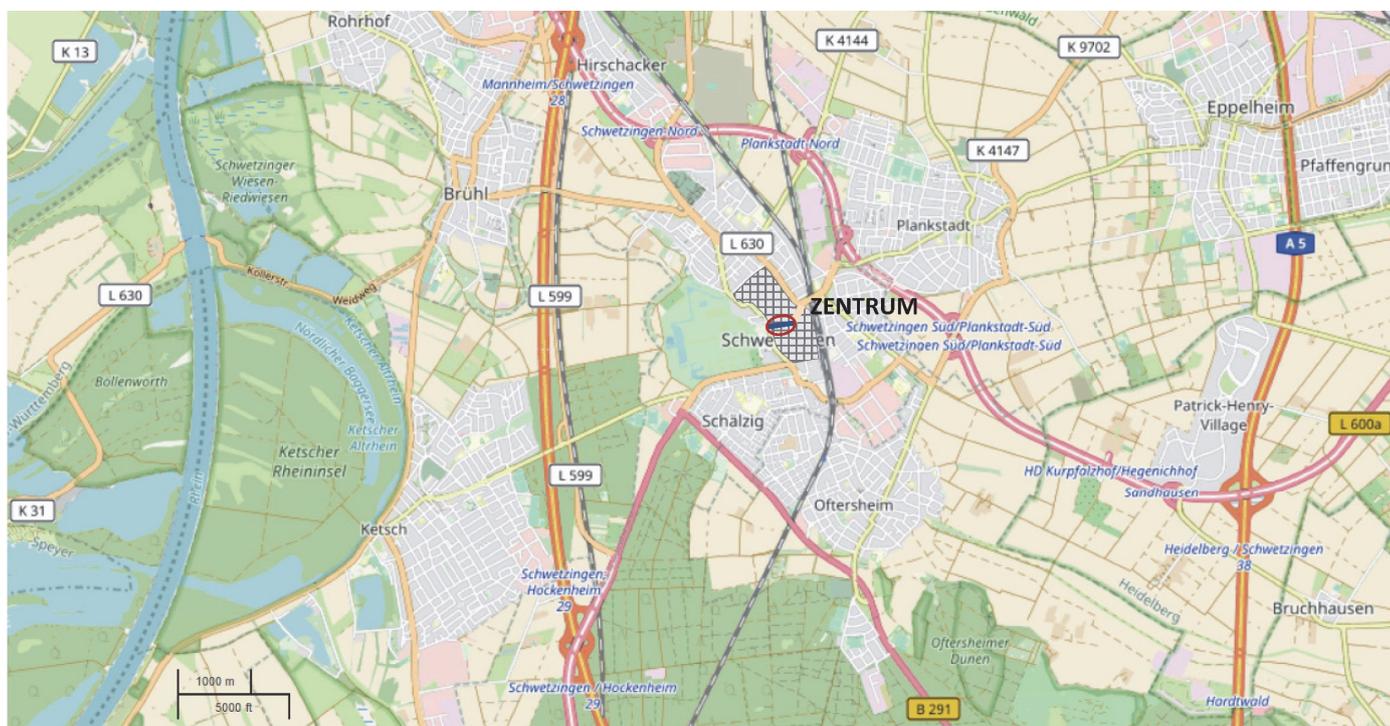


Bild 2 | Lage im Straßennetz: Zentraler Platz mit integrierten Erschließungsstraßen und besonderer Aufenthaltsfunktion im historischen Zentrum von Schwetzingen direkt vor dem Schloss (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Planerische Rahmensetzungen

Die Neugestaltung des Schlossplatzes war Teil der Gesamtumgestaltung der Schwetzinger Barockachse vom Bahnhof zum Schloss, die auf Grundlage eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2000 auf den Weg gebracht wurde. Die beiden anderen Abschnitte Bahnhofanlage und Carl-Theodor-Straße waren bereits 2002 bis 2004 umgestaltet worden.

Verkehrlich betrachtet war die Maßnahme Bestandteil des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplans von Schwetzingen, Plankstadt und Oftersheim aus dem Jahr 2004. Eine 2009 fertiggestellte Umgehungsstraße (B535) führte zu einer deutlichen Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen im Zentrum von Schwetzingen und ermöglichte eine funktionale Herabstufung der über den Schlossplatz führenden B 36. Damit waren wesentliche Rahmenbedingungen für einen Rück- und Umbau der den Schlossplatz durchlaufenden Straßen gegeben. Die Erreichbarkeit im öffentlichen Personennahverkehr – es handelt sich um regional verlaufende Buslinien – sollte gleichzeitig beibehalten werden.

Die verkehrsplanerischen Aktivitäten werden derzeit im Rahmen des Projektes „Mobiles Schwetzingen“ fortgeführt, zu denen im Jahr 2013 im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsverfahrens Leitziele und Maßnahmen für die künftige Verkehrsentwicklung erarbeitet wurden. Gleichzeitig wird mit dem derzeit in Umsetzung befindlichen Konzept „Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege“ eine weitere Stärkung der Nahmobilität, insbesondere des Fußverkehrs und Aufenthalts in der Innenstadt verfolgt (siehe

dazu auch Seiten 12/13). Die Umgestaltung und verkehrsrechtliche Anordnung als Verkehrsberuhigter Bereich passt sich außerdem in den Lärmaktionsplan ein.

Problemdimensionen

Rund 800.000 Tagestouristen besuchen jährlich die Stadt Schwetzingen, um das barocke Schloss und den Schlosspark zu besichtigen. Auch für die städtische Bevölkerung stellt der Schlossplatz mit seinem großen Gastronomieangebot einen beliebten Aufenthaltsbereich dar. Die Platzgestaltung wurde diesem besonderen Nutzungsanspruch allerdings nicht gerecht. Der Platz wurde vielmehr über 30 Jahre lang fast ausschließlich verkehrlich genutzt (Bild 3) und war mit ca. 13.500 Kfz/24h im Jahr 2002 relativ hoch belastet.

Die Verkehrsflächen erzeugten eine deutliche Barrierewirkung und waren in hohem Maße verkehrstechnisch geprägt (Bild 4). Insbesondere im Eingangsbereich zum Schloss wurde die Dimensionierung der Gehbereiche den Anforderungen und der sensiblen städtebaulichen Situation nicht gerecht (Bild 5).

In den drei Jahren vor Baubeginn (2008-2010) wurden zwei Auffahrunfälle im fließenden Kfz-Verkehr polizeilich registriert, bei denen eine Person leicht verletzt wurde. Zufußgehende und Radfahrende waren nicht unfallbeteiligt.



Bilder 3 bis 5 | Vorher-Situation: Verkehrliche Dominanz in den 1970er Jahren durch zentralen Parkplatz und Straßenbahnwendeanlage (oben) und auch 2008 noch durch eine Lichtsignalanlage am Kreuzungspunkt Schlossstraße / Karlsruher Straße und beidseitige Längsparkstreifen neben einer mehrstreifigen Einrichtungsfahrbahn (unten links) sowie stark eingeeengte Gehbereiche und deutliche Trennwirkung der Kfz-Verkehrsflächen unmittelbar vor dem Schloss (unten rechts)

- Herstellung von hochwertigen Oberflächen aus Natursteinplatten und -pflasterbelägen in den Geh- und Aufenthaltsbereichen Abgrenzung der Geh- und Aufenthaltsbereiche vom Fahrbereich durch niedrige Borde und Poller aus Naturstein (Granit)
- Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs (StVO-Zeichen 325)
- Pflanzung einer Lindenallee in zwei Doppelreihen mit insgesamt 52 Bäumen
- Entwicklung und Umsetzung eines differenzierten Licht- bzw. Beleuchtungskonzeptes

Wichtige Gestaltungselemente

■ Geführte Fahrbereiche

Verkehrsrechtlich ist ein Befahren des gesamten Platzes erlaubt. Um den Fahrverkehr im Zuge der ehemaligen, den Platz durchtrennenden Straßenabschnitte gezielt zu führen, wurden deutlich wahrnehmbare „Fahrbereiche“ gestaltet, die sich gegen die übrige Platzfläche absetzen. Die gewählte Form der Gestaltung legt insgesamt nahe, dass ein Befahren der Platzflächen außerhalb der geführten Fahrbereiche nur in begründeten Ausnahmefällen erwünscht ist.

Parken ist auf der gesamten Platzfläche ausgeschlossen. Für den Lieferverkehr gelten Sonderregelungen.

Bei der Gestaltung der Fahrbereiche wurde auf Markierungen oder andere verkehrstechnische Elemente gänzlich verzichtet. Die Lichtsignalanlage (vgl. Bild 4) wurde entfernt, sie ist aufgrund der heutigen verkehrlichen Bedingungen auch nicht mehr erforderlich. Übrig bleiben einige wenige Verkehrsschilder, die beispielsweise die Einbahnrichtung auf der zentralen Fahrachse verdeutlichen.

Die Breite der Fahrbereiche von 6,50 m – gegenüber einer Fahrbahnbreite von 9,70 m vor dem Umbau – ist am Linienbusverkehr (Begegnungsfall Bus/Bus) ausgerichtet und verkürzt damit den Zeitaufwand für das fußläufige Überqueren um rund ein Drittel auf je nach Gehgeschwindigkeit 5-8 Sekunden.

Der Asphalt ist beige eingefärbt und weist eine leicht strukturierte Oberfläche auf. Er ist damit farbtechnisch auf die beigefarbenen Granite der Gehweg- und Platzflächen abgestimmt und hinterlässt die optische Wirkung einer „zu Stein gewordenen wassergebundenen Fahrbahndecke“. Das entstehende Nutzungsbild entspricht qualitativ weitgehend dem „Shared Space“-Prinzip (Bild 7).



Bild 7 | Integrierte Gestaltung von Fahrbereichen und übriger Platzfläche: einheitliche Gesamterscheinung durch Verzicht auf verkehrstechnische Elemente und angepasste Farbgebung, Nutzung ähnlich dem „Shared Space“-Prinzip

Bordsteine mit geringer Bauhöhe von 2-3 cm trennen die Fahrbereiche von der übrigen Platzfläche. Sie bieten damit Sehbeeinträchtigten mit Langstock eine deutlich wahrnehmbare Kante und lassen sich gleich-

zeitig von Rollstuhl oder Rollator Nutzenden noch gut überwinden. Die Natursteinpoller auf der zentralen Fahrbereichsachse wirken aus der Sicht der Kraftfahrenden dicht und sind damit ebenfalls deutlich als Abgrenzungselement zur übrigen Platzfläche wahrnehmbar (Bild 8).



Bild 8 | Übergänge zwischen Fahrbereich und übriger Platzfläche: niedrige Borde in Verbindung mit Pollerreihen schaffen hohe Durchlässigkeit, weitgehende Barrierefreiheit und zugleich eine deutlich wahrnehmbare Führung und Abgrenzung des Fahrverkehrs

Im Zusammenwirken der genannten Elemente mit den geringen Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ist ein Überschreiten der Fahrbereiche in allen Teilbereichen der Platzanlage sicher und leicht möglich. Von den Seitenräumen aus betrachtet wirken die abgrenzenden Elemente durchlässig und transparent.

■ Seitenräume

Das Verschwenken des Fahrbereichs vor dem Schloss führt zu einer Aufweitung der Geh- und Aufenthaltsfläche von vorher 1,80 m (vgl. Bild 5) auf heute 8,50 m. Der unmittelbare Eingangsbereich zu Schloss und Schlossgarten erhält damit eine angemessene Dimensionierung und ermöglicht auch größeren Besucherguppen einen sicheren, vom fließenden Verkehr ungestörten Aufenthalt (Bild 9).



Bild 9 | Verschwenkung des Fahrbereichs vor dem Schloss: Gehbereiche nahe den Regularien für Gehwege nach RAS (Breiten: 2,00-2,50 m) weiten sich im Vorbereich am Hauptportal zu Schloss und Schlossgarten deutlich auf

Die Verschwenkung unterstützt geringe Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Sie gleicht außerdem die Winkel zwischen den drei hier aufeinanderstoßenden Fahrbereichen weitgehend an, was die Sichtbeziehungen im Fahrverkehr deutlich verbessert.

■ Platzflächen mit vorrangiger Aufenthaltsfunktion

Trotz großzügiger Dimensionierung und einheitlicher Gesamtwirkung weist die Platzfläche funktional unterschiedliche Nutzungsbereiche auf. Ausgehend vom zentralen Fahrbereich in Alleemitte untergliedern sie sich zu beiden Seiten in:

- einen „Distanzstreifen“, der in kleinformatigem Granitpflaster ausgeführt wurde und neben den Pollerreihen zur Fassung des Fahrbereichs Sitzbänke, Müllbehälter, Schildermasten etc., die innere Baumreihe der doppelreihigen Allee sowie auf der Nordseite auch die Bushaltestelle aufnimmt (Bild 10),
- eine fußläufige Promenade, in großformatigen Granitplatten ausgeführt, die in 5,40 m Breite zwischen innerer und äußerer Baumreihe verläuft und dadurch im Sommer ausreichend Schatten spendet (Bilder 10 und 11) sowie darüber hinaus
- eine weitläufige, offene, multifunktional nutzbare Platzfläche zwischen äußerer Baumreihe und Hausfasaden, die in gebundener Bauweise mit gleichem Pflastermaterial wie der fahrbahnseitige Streifen ausgeführt wurde und neben großzügigen außergastronomischen Bereichen zum Flanieren, Verweilen wie auch für unterschiedliche Eventnutzungen geeignet ist (Bilder 11 bis 13).



Bild 10 | „Distanzstreifen“ neben dem Fahrbereich auf der zentralen Achse: Platz für Poller, Sitzbänke, Schildermasten, Sitzgelegenheiten und „innere“ Baumreihe der doppelreihigen Allee; unmittelbar angrenzend die fußläufige Promenade



Bild 11 | Repräsentative Promenade im Zuge der „Barockachse“: breiter Gehbereich unter schattenspendenden Linden, in großformatigen Granitplatten ausgeführt



Bilder 12 und 13 | Aufenthaltsbereiche zwischen Allee und Hausfassaden: großzügig dimensionierte multifunktionale Fläche zum Flanieren, Verweilen, für Außengastronomie und Veranstaltungen mit Eventcharakter, Bild 12 (oben) im Jahr 2011 kurz nach der Fertigstellung, Bild 13 (unten) im Jahr 2022

Die gesägte und gestockte Granitoberfläche ergibt auch bei feuchter Witterung auf der gesamten Platzfläche eine einwandfreie Begehbarkeit.

Ein auffälliges Detail der in den Bildern 12 und 13 deutlich werdenden Nutzungen: Fahrräder und motorisierte Zweiräder werden weitgehend geordnet abgestellt und passen sich damit gut in das wünschenswerte Gesamtbild ein. Radfahrende akzeptieren offenbar den Vorrang für Zufußgehen und Aufenthalt.

■ Zentrale Bushaltestelle

Die Bushaltestelle ist einerseits gestalterisch in das übrige Design integriert, andererseits funktional barrierefrei und optimal anfahrbar (Bild 14).

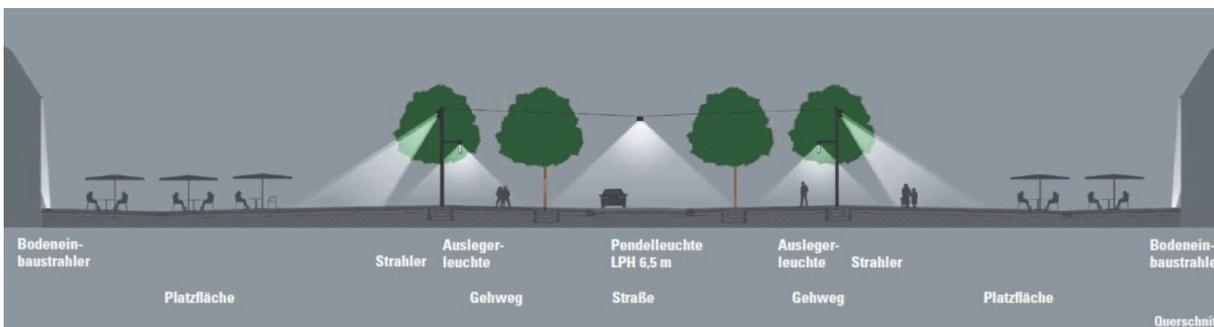
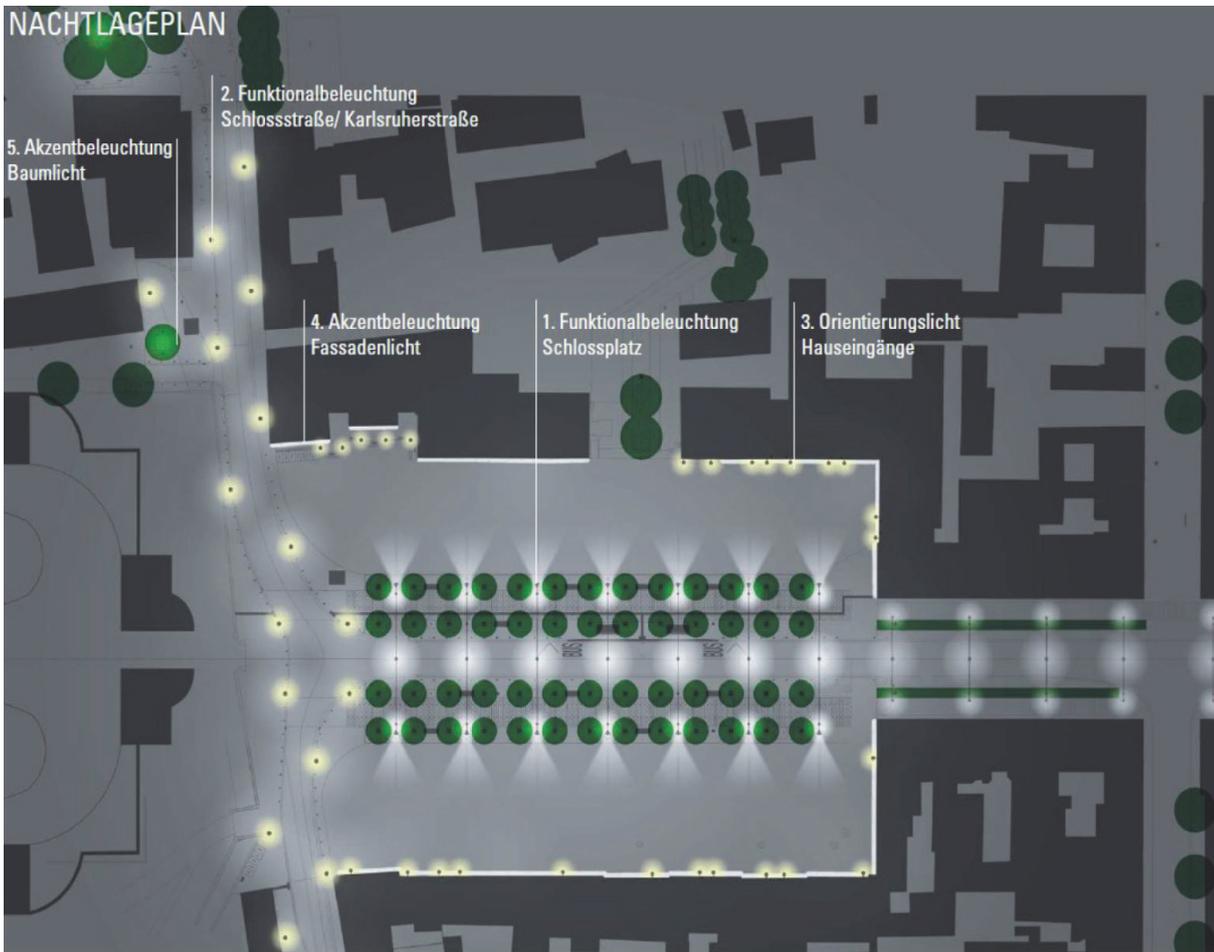


Bild 14 | Zentrale Bushaltestelle: transparenter Witterungsschutz erhöht soziale Sicherheit, dunkle Leitelemente auf hellem Pflaster schaffen den nötigen Kontrast für Sehbeeinträchtigte, der Kapbordstein ermöglicht einen barrierefreien Ein- und Ausstieg

Die Leiteinrichtungen für Sehbeeinträchtigte sind in anthrazitfarbenem Material angelegt, um einen deutlichen Kontrast gegenüber dem hellen Granit zu erzeugen. Die Anlage weist insgesamt eine hohe Transparenz auf, die die verkehrliche Grundfunktion zugunsten einer homogenen städtebaulichen Gesamtwirkung deutlich zurücknimmt. Die Transparenz dient auch der sozialen Sicherheit von wartenden Fahrgästen in den Abendstunden.

■ Besonderheit: Beleuchtung und Nachtdesign

Das entwickelte Beleuchtungskonzept passt sich einerseits maßstäblich an die grundlegenden Funktionszuweisungen von Fahrbereichen, Promenade und Aufenthaltsbereichen innerhalb der Platzfläche an und betont andererseits in unaufdringlicher Weise die historischen Fassaden und hier insbesondere auch die vorhandenen Hauseingänge (Bilder 15 und 16).



Bilder 15 und 16 | Lichtkonzept im Lageplan und Querschnitt: Differenzierte Ausleuchtung von Fahrbereich, Promenade, Aufenthaltsbereichen und platzbegrenzenden Fassaden

Die Beleuchtungsmasten sind im Zuge der äußeren Baumreihen platziert und wirken dort eher wie solitäre Stelen. Sie tragen drei Beleuchtungselemente:

- die hoch über den Fahrbereichen aufgehängten Pendelleuchten (Leuchtpunkthöhe: 6,50 m),
- in gleicher Höhe angebrachte Strahler, die nach außen auf die seitlichen Platzflächen gerichtet sind sowie
- Auslegerleuchten (Leuchtpunkthöhe rd. 4,50 m) zur Ausleuchtung der Gehbereiche entlang der Promenade unter den Bäumen.

Die Fassaden werden durch Bodenstrahler atmosphärisch angestrahlt, mit besonderen Lichtakzenten an ausgewählten Fassadenteilen. Für die Fahrbereiche im Zuge der Schlossstraße vor dem Schloss wurden klassische Altstadtleuchten ausgewählt. Das ausgeführte Lichtdesign steigert und verlängert damit die Aufenthaltsqualität bis in die späten Nachtstunden, geht weit über eine funktionale Fahrbereichsbeleuchtung hinaus, bewirkt vielmehr ein einheitliches Gesamtbild und eine besondere Gesamtatmosphäre, die dem städtebaulichen Ensemble angemessen ist (Bild 17).



Bild 17 | Wirkung des Lichtkonzeptes bei Nacht: Reduzierung der Schattenwirkung von Bäumen und Schaffung einer besonderen nächtlichen Gesamtatmosphäre, die dem städtebaulichen Ensemble angemessen ist

■ Besonderheit: Verkehrsversuch zur Einrichtung des Verkehrsberuhigten Bereichs

Die geplante Ausweisung des Schlossplatzes als Verkehrsberuhigter Bereich (StVO-Zeichen 325) schien zunächst aufgrund der verbleibenden Kfz-Verkehrsbelastung von über 7.000 Kfz/Tag nicht umsetzbar. Auch Akzeptanzprobleme vor Ort hinsichtlich einer derart deutlichen Geschwindigkeitsbeschränkung – ein örtlicher Pressebeitrag im März 2011 war mit „Lösung erscheint unrealistisch“ überschrieben – gaben in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg den Anlass zu einem mehrjährigen Verkehrsversuch gemäß StVO § 45, Satz 1 („... 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“).

Neben einer kontinuierlichen Beobachtung des Verkehrsgeschehens wurden u.a. Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbeobachtungen sowie Analysen zum Unfallgeschehen durchgeführt (siehe dazu auch die Erläuterungen im nachfolgenden Abschnitt „Verkehrssicherheit“). Das durchweg positive Ergebnis des fast dreijährigen Modellversuchs führte im März 2014 schließlich zur Genehmigung der Bezirksregierung für eine dauerhafte Anordnung des Verkehrsberuhigten Bereichs.

Als weitreichende positive Erkenntnis aus dem erfolgreichen versuchsweisen Vorgehen formuliert eine Projektdokumentation von Ende 2015: „Verwaltung und Politik wurden letztlich darin gestärkt, dass trotz größter Widerstände und immenser Widrigkeiten eine fachlich fundierte Vision zur gelebten Realität werden kann und Beharrlichkeit, Mut und Überzeugungskraft am Ende die Faktoren für die Zukunftsfähigkeit ihrer Stadt sind.“

Abstimmung und Beteiligung

Die Planung wurde durch Informationsmaßnahmen begleitet, wie sie in vielen vergleichbaren Fällen zum Tragen kommen. Die Abstimmung und Entscheidungsfindung vor Ort war wesentlich getragen durch die eindeutig befürwortende Position der Verwaltungsspitzen.

Ein Baustellenbeauftragter fungierte während der Bauphase als Ansprechpartner für ansässiger Gastronomiebetriebe, Eigentümerinnen, Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten

Die polizeiliche Unfallstatistik kommt zu dem Ergebnis, dass vom Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe des umgestalteten Schlossplatzes im Januar 2011 bis Oktober 2022, also in einem Zeitraum von über 11 Jahren dort lediglich sechs Verkehrsunfälle zu verzeichnen waren, davon zwei Unfälle mit leichtem Sachschaden im Jahr 2013 und vier Unfälle mit je einer leichtverletzten Person in den Jahren 2018, 2019 und 2022. Drei Unfälle mit Personenschaden fanden durch Kollision von Pkw mit Zufußgehenden statt, wobei jeweils andere Unfallursachen festgestellt wurden:

- „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen“ (Ursache Nr. 40),
- „Mangelnde Sicherung ... von Schulbussen, bei denen Kinder ein- und aussteigen“ (Ursache Nr. 44) sowie
- „Ungenügender Sicherheitsabstand“ (Ursache Nr. 14) in Kombination mit „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ (Ursache Nr. 13), d.h. ohne gleichzeitige Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Bei dem vierten Unfall mit Personenschaden handelte es sich um einen Alleinunfall einer Radfahrerin bei nasser Fahrbahnoberfläche (Unfallursache Nr. 49 „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“), bei dem sie sich durch den Sturz leicht verletzte.

Im Drei-Jahres-Zeitraum von 2008 bis 2010, also unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten, waren zwei Auffahrunfälle im Längsverkehr registriert worden, bei denen eine Person im Auto leicht verletzt wurde und im zweiten Fall lediglich Sachschaden entstand.

Das geringe Unfallgeschehen – in Bezug auf die Gesamtlänge der in den Platz integrierten Fahrbereiche ergibt sich ein Kennwert von 0,1 Unfällen mit Personenschaden pro Jahr je 100 m Straßenlänge – lässt sich auf das niedrige Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr zurückführen, welches „fehlerverzeihend“ wirkt, das heißt in Konfliktsituationen unfallvermeidende oder den Schaden auf ein Minimum reduzierende Reaktionen der am Verkehr Teilnehmenden zulässt. Nachher-Untersuchungen zu den Auswirkungen der Umgestaltung auf den Verkehrsablauf im Jahre 2013 ergaben eine mittlere Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr von rund 15 km/h. Verkehrsbeobachtungen machten darüber hinaus deutlich, dass Kraftfahrende querenden Fußgängerinnen und Fußgängern in rund zwei Drittel der Fälle Vorrang ließen. Auch in dieser Hinsicht zeigt sich also eine breite Akzeptanz der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung (Verkehrsberuhigter Bereich) in Verbindung mit der gestalterischen Integration der Fahrbereiche in den Platz bei den Kraftfahrenden trotz der vergleichsweise noch hohen Kfz-Verkehrsstärke.

■ Nutzungsaspekte und weitergehende Wirkungen

2016 wurde der umgestaltete Schlossplatz mit dem baden-württembergischen Staatspreis für Baukultur in der Kategorie „Öffentliche Räume und Freiräume“ ausgezeichnet. In diesem Zusammenhang wurden in einer Projektdokumentation wesentliche Wirkungen zusammengefasst:

- Die Einheit der barocken Stadtanlage mit Schloss, Schlossgarten und Schlossplatz wird für alle sichtbar, erlebbar, spürbar und in gesamter Fläche begehbar.

- Die durch die realisierte Umgehungsstraße und eine daran angepasste veränderte innere Erschließung erzielte Reduktion des Kfz-Verkehrs konnte durch die Gestaltung und Anordnung des Verkehrsberuhigten Bereichs noch verstärkt werden.
- Die geringen Fahrgeschwindigkeiten bewirken einen deutlich gleichmäßigeren und damit besseren Verkehrsfluss. Der Schlossplatz wirkt nunmehr „entschleunigt“ und bietet damit eine besondere Qualität für Aufenthaltsnutzungen und eine hohe Sicherheit für alle am Verkehr Teilnehmenden.
- Zufußgehende erfahren Bewegungsfreiheit und Barrierefreiheit auf der gesamten Platzfläche, insbesondere auch mit der Möglichkeit, Fahrbereiche sicher und ohne Wartezeit an jeder Stelle überqueren zu können.
- Die gewachsene Attraktivität des Schlossplatzes kommt auch darin zum Ausdruck, dass ansässige Gastronomiebetriebe nach der Umgestaltung deutliche Umsatzsteigerungen verzeichneten.
- Die veränderte verkehrliche Situation führte schließlich zu einer merklichen Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung über 11 Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Januar 2011:

- Das Amt für Stadtentwicklung, die Verkehrsbehörde und das Polizeirevier Schwetzingen bewerten die Umgestaltung gleichermaßen „weiterhin sehr positiv“.
- Das Amt für Stadtentwicklung gibt hierzu eine ausführliche Erläuterung, die nachfolgend in Auszügen zitiert wird: „Die Umstellung von der reinen Durchfahrtsstraße mit Ampeln zum verkehrlichen Miteinander auf dem Schlossplatz war ein grundlegender Systemwechsel. Das langsame Fahren und die Rücksichtnahme auf querende Fußgänger und die Berechtigung der Fußgänger zum Queren der Fahrbahn sind in einer zentralen Innenstadtlage neu. Dies erforderte ein Umdenken und eine Zeit der Umstellung. Dennoch verlief die Probephase erstaunlich gut. Es fällt auf, dass die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer langsam über den Platz fährt. Fußgänger können gefahrlos queren, sie müssen allerdings lernen, sich dieses Recht auch zu nehmen. Rückstaus durch die Ampel vor dem Schloss oder durch Linienbusse gehören der Vergangenheit an. Durch das langsame Fahren ist es auf dem Platz und für die Anwohner sehr viel leiser geworden und die Aufenthaltsqualität hat sich enorm gesteigert.“
- Die Verkehrsbehörde der Stadt macht keine weitergehenden Aussagen.
- Die Polizei ergänzt, dass sich das Unfallgeschehen im Platzbereich zwischenzeitlich „eher positiv“ entwickelt hat und verweist dabei auf die weiter oben dargelegten Unfalldaten. Präventive polizeiliche Maßnahmen wurden dementsprechend zwischenzeitlich nicht umgesetzt.

Als Empfehlung für andere Kommunen formuliert das Amt für Stadtentwicklung, „dass die Umstellung auf mehr Miteinander im Verkehrsraum – der ‚Shared Space‘ – Zeit braucht, aber sich für Gemeinden und Städte Perspektiven bieten, dass die Innenstädte und Plätze wieder zu öffentlichen Räumen mit Aufenthalts- und Lebensqualität für Menschen werden.“ Hinsichtlich der Verpflichtung zum langsamen Fahren im Verkehrsberuhigten Bereich gebe es zwar immer wieder kritische Äußerungen einzelner Bürgerinnen und Bürger in der örtlichen Tageszeitung, aber viele andere Einheimische und vor allem fast alle auswärtigen Besucher*innen würden das neue Platzkonzept als etwas Neues, sehr Positives erleben.

Das auf dem Schlossplatz umgesetzte Grundprinzip einer Priorisierung des Fußverkehrs wurde 2012 von der Kommunalpolitik als Leitziel für die Schwetzingener Innenstadt beschlossen. Auf dieser Grundlage entwickelte die Verwaltung 2014 das Konzept „Stadt der Plätze und kurzen Wege“ (Bild 18), welches 2016 vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossen wurde. Wesentliche Aufgabe des Konzeptes ist es, Plätze zu ‚Shared Spaces‘ und Straßenräume zu integriert gestalteten Flächen mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 20 km/h umzubauen und gleichzeitig neue, durchgängige Fußwegeverbindungen innerhalb der Innenstadt und zwischen den Quartieren zu schaffen. Die Innenstadt soll künftig ein als städtebauliche Einheit erlebbarer, möglichst barrierefreier Stadtraum mit höchsten Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten sein.

Eine erste Umsetzung des Konzeptes erfolgte in der Karlsruher Straße, die vom Schlossplatz nach Süden zum Bismarckplatz führt. Straßenverkehrsrechtlich als Einbahnstraße und Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Beschränkung der Geschwindigkeit auf 20 km/h sowie der Parkmöglichkeiten auf eigens markierte Bereiche (StVO-Zeichen 274-20 „Tempo 20-Zone“ und 290 „Zonenhaltverbot“) ausgewiesen, wurden hier die ehemals 4,20-4,30 m breite Fahrbahn auf 3,50 m reduziert und ein asymmetrischer Straßenquerschnitt mit deutlich unterschiedlichen Seitenraumbreiten realisiert (Bild 19). Mit hellen Oberflächenbelägen in den Seitenräumen sowie Auswahl der Baumarten und deren Beschnitt in Anlehnung an barocke Gestaltungselemente des Schlossgartens wurde das Gestaltungskonzept des Schlossplatzes hier konsequent fortgeführt. Die Generalsanierung der Karlsruher Straße wurde 2021 fertiggestellt.



Bild 18 | Schwetzingen – Stadt der Plätze und kurzen Wege: zukunftsweisendes Gesamtkonzept zur Priorisierung des Fußverkehrs in der Innenstadt von Schwetzingen, bestärkt vor allem durch die positiven Erfahrungen aus der Umgestaltung des Schlossplatzes 2014 von der Planungsverwaltung entwickelt

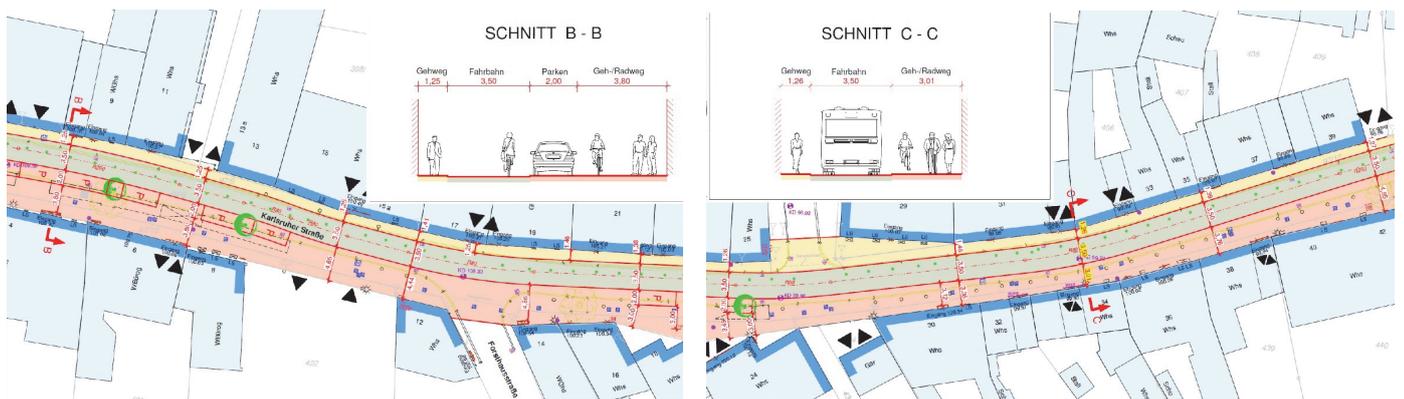


Bild 19 | Umsetzungsbeispiel Karlsruher Straße: Einbahnstraße mit asymmetrischem Straßenquerschnitt, unmittelbar südlich am Schlossplatz beginnend, ähnlich diesem mit hellen Oberflächenbelägen in den Seitenräumen gestaltet und als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (StVO-Zeichen 374) mit Tempo 20 ausgewiesen – hier: Auszüge aus dem Übersichtslageplan der Ausführungsplanung von BIT Ingenieure AG, Karlsruhe / EILING Ingenieure GmbH, Heidelberg

Quellenhinweise

Bild 1: Theo Kyrberg, Schwetzingen; Bilder 11 und 12: Tobias Schwerdt, Schwetzingen; Bild 17: Licht Raum Stadt Planung GmbH, Wuppertal; alle übrigen Abbildungen und weitere Unterlagen wurden vom Amt für Stadtentwicklung der Stadt Schwetzingen, die Unfalldaten vom Polizeirevier Schwetzingen zur Verfügung gestellt. Die Urheberrechte liegen jeweils bei den Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Fachplanungen und Gesamtkoordination

Entwurf: Mann Landschaftsarchitektur, Fulda | Fachplanungen: Stadtbaumeister Dipl.-Ing. Mathias Welle, BS Ingenieure Ludwigsburg, Licht Raum Stadt Planung GmbH, Wuppertal | Projektleitung und strategische Koordination der Gesamtkonzeption aus Gestaltung, Städtebau und Verkehr sowie Initiierung des Modellversuchs zur Verkehrslösung: Stadtbaumeister Dipl.-Ing. Mathias Welle

Kontakt

Stadtverwaltung Schwetzingen, Stadtplanung, Amt für Stadtentwicklung, Hebelstraße 7, 68723 Schwetzingen; www.schwetzingen.de (Email-Kontakt: stadtplanung@schwetzingen.de)

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/Köln 11/2022