

D3: Gestaltung von Wohnstraßen optimieren



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung,
Straßenraum-
gestaltung &
Verkehrslenkung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

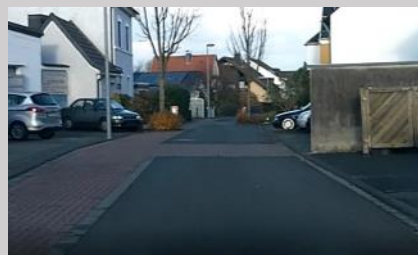
Problemstellung

Zahlreiche Straßen im Gemeindegebiet Alfter entsprechen noch den Planungs- bzw. Gestaltungsphilosophien der 1960er bis 1980er Jahren und sind auf den MIV ausgerichtet; die Belange der Nahmobilität werden dementsprechend häufig nicht ausreichend berücksichtigt. Für die Förderung der Nahmobilität ist gerade die fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung der, in Alfter zum Großteil sehr schmalen, Wohnstraßen erforderlich.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Für eine nahmobilitätsfördernde Gestaltung der Wohnstraßen werden folgende Richtlinien vorgeschlagen:

- Wohnstraßen sollten nach Möglichkeit als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden, ist dies nicht möglich sollte auf eine Tempo 30 Zone hingewirkt werden (in bestehender Bebauung bereits erfolgt, siehe Analysekarte *Fließender Kfz-Verkehr*).
- Gestalterisch zielt die Gemeinde Alfter bei Neuplanungen bereits auf eine niveaugleiche Straßenraumgestaltung ab. Dieser Ansatz ist fortzuführen, da er die Anforderungen an die Barrierefreiheit am besten erfüllt.
- Fahrbahnbreiten sollten lediglich den Mindestmaßen entsprechen, um eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch den Fahrverkehr zu unterstützen; bei seltenen Begegnungsfällen (z.B. Pkw/Lkw) kann temporär bzw. notfalls auf den niveaugleichen Gehweg ausgewichen werden.
- Zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender und Radfahrender in Wohnstraßen sollte das Parken auch in der Tempo 30 Zone nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden.
- Zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs sollten die straßenbegleitenden Gehwege wenn möglich eine Breite von 2,50 m aufweisen, um so ein Nebeneinandergehen von Personen mit und ohne Hilfsmittel zu ermöglichen. Ist dies aufgrund der geringen Straßenbreiten nicht möglich, sollte dies zumindest einseitig angestrebt werden oder die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft werden.
- In regelmäßigen Abständen sollten Aufpflasterungen oder andere gestalterische Elemente (z.B. Änderung des Oberflächenbelags) vorgenommen werden, um Geschwindigkeitsreduktionen zu bewirken und um von zu Fuß Gehenden als Querung genutzt werden zu können.



Aufpflasterungen im Landgraben, Alfter Ort (Eigenes Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Beispielbilder für das Handlungsfeld Planung
- Analysekarte *Fließender Kfz-Verkehr* und Analysekarte *Fußverkehr*

Vorgehen

- Festlegung der Richtlinien für die verschiedenen Gegebenheiten
- Integration der Richtlinien in das Straßensanierungsprogramm der Gemeinde Alfter
- Priorisierung der Straßenzüge entsprechend Maßnahme A1 *Gehwege und Querungen optimieren*

Akteure

Gemeinde Alfter

Weiterführende Informationen

FGSV 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)

Kosten Eigenanteil

€ € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

A1, A4,
B2, B3,
D2, D6