

Bolsward, Friesland, NL



Charakteristik

- Kleinstadt mit 9.500 Einwohner (EW)

Maßnahmen

- weitgehendes Entfernen von Schildern
- niveaufreie Aufpflasterung
- verschiedene Farben suggerieren Gehbereich, Fahrbahn, Kreisel

Ergebnisse

- ↓ Geschwindigkeitssenkung
- ↑ Verbesserung Verkehrsfluss

Borehamwood, Shenley Road, GB



Charakteristik

- 31.600 EW; Hauptdurchgangsstraße > 1.000 Kfz/h
- Durchfahrtsstraße = Haupteinkaufsstraße
- wenig Aufenthaltscharakter

Maßnahmen

- Ersatz Fußgängerampel durch höhengleiche Querung mit farblich abgesetzter Aufpflasterung
- durchgängig abgesenkte Bordsteine (Straßenniveau)
- Verbesserung Straßenbeleuchtung

Ergebnisse

- ↓ Geschwindigkeit
- ↑ Fahrzeuge lassen i. d. R. Fußgänger queren
- => Erfolge führten zur Ausweitung der Maßnahmen

Christiansfeld, DK



Charakteristik

- 9.600 EW

Maßnahmen

- Aufhebung räumlich-bauliche Trennung
- Entfernung Schilder, Fahrbahnmarkierungen
- Höhengleichheit Fahrbahn / Gehbereich
- Einsatz verschiedener Pflasterformen, -farben

Ergebnisse

- ↓ keine tödlichen Unfälle mehr
- ↓ kein Rückstau an Hauptkreuzungen in HVZ
- ↑ Aufenthaltsqualität (Platzcharakter Knotenpunkte)

Drachten, NL



Charakteristik

- Mittelstadt 30.000 EW; 22.000 DTV, 5.000 Radler
- „Mekka“ von Shared Space (Beginn vor 25 Jahren)

Maßnahmen

- von 15 Hauptkreuzungen wurden 13 umgestaltet
- Entfernen 50% aller Schilder; Kreisel statt LSA
- Landmarken, architektonische Akzente

Ergebnisse

- ↓ Unfälle - 71%
- ↓ Geschwindigkeit < 30 km/h
- ↑ Reisegeschwindigkeit im IV verdoppelt
- ↑ Infrastrukturkapazität, kein Rückstau mehr
- ↑ Aufenthaltsqualität, Platzcharakter Hauptkreuzungen

Haren, Groningen, NL



Charakteristik

- 19.200 EW; 12.000 DTV; 12.000 Fuß+Rad
- Vorort Groningens

Maßnahmen

- Höhengleichheit Fahrbahn / Gehbereich
- farbliche „Trennung“ statt baulicher
- Kreisel statt LSA
- shared space im Rahmen des Dorfentwicklungsplans

Ergebnisse

- ↓ Geschwindigkeit < 30km/h
- ↑ Aufenthaltsqualität, urbaner Charakter

Henef, Frankfurter Straße, D



Charakteristik

- Mittelstadt 40.000 EW
- ehemals 4-spurige Hauptdurchfahrtsstraße (1.200 /h)
- Haupteinkaufsstraße

Maßnahmen

- Straßenrückbau auf 2 Spuren,
- mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer
- aufgepflasterter Mittelbereich als Querungshilfe
- buchtartige Pflasterungen in die Fahrbahn hinein für einen „sicheren 1. Schritt“ vom „Gehwegbereich“

Ergebnisse

- ↑ Umkehr des Niedergangs des lokalen Einzelhandels
- ↑ mehr Fußgänger und Radfahrer

London, Kensington Street, GB



Charakteristik

- 4-spurige Hauptverkehrsstraße
- Einkaufsstraße, Durchfahrtsstraße zur Innenstadt
- 2.200 Kfz/h; 120.000 Fußgänger / d (10-16h)
- => großstädtisches Beispiel!

Maßnahmen

- Entfernung Fahrbahnmarkierungen, Poller, Schilder
- Entfernung spezifischer Fußgängerüberwege
- Straßenbeleuchtung

Ergebnisse

- ↑ stärkere Belebung + 500 Fußgänger/h
- ↑ Kfz-Kapazität: + 2.800/h
- ↓ Unfälle: -69% Fußgängerunfälle, - 61% gesamt

Makkinga, nördliches Friesland, NL



Charakteristik

- Dorf mit 1.050 EW

Maßnahmen

- KEINE Schilder, Fahrbahnmarkierung entfernt
- „Fußgängerfurten“: höhengleich zum Gehbereich, erhöht gegenüber der Fahrbahn
- suggestive Fahrbahn (Material, Farbe)
- selbsterklärende Stadt

Ergebnisse

- ↓ Unfälle: - 10%
- ↓ Geschwindigkeit < 30km/h

Oosterwolde, Groningen, NL



Charakteristik

- Mittelstadt: 26.500 EW; 4.500 DTV

Maßnahmen

- Entfernung Schilder, Fahrbahnmarkierung
- Fahrbahn/Gehweg höhengleich farblich abgesetzt
- keine baulich abgetrennten Gehwege
- Erweiterung Außenbereiche Straßencafés
- Kreuzungen als Plätze gestaltet
- Einsatz von Beleuchtung, Begrünung

Ergebnisse

- ↓ Geschwindigkeit, Unfälle
- ↑ Aufenthaltsqualität, Platzcharakter der Straße

Opeinde, NL



Charakteristik

- Dorf mit 1.800 EW

Maßnahmen

- Entfernung aller Verkehrsschilder
- Aufhebung baulicher Trennungen
- Dorfeingang durch Torbogen und Belagwechsel markiert (Landmarke)

Ergebnisse

- ↓ Geschwindigkeit

Weitere Bildimpressionen



Lund SE



Drachten NL



Rijsvijk NL



