

Mobilität im Nordend

Ein Semesterprojekt des Lehrgebiets Urban Design der HfG Offenbach zum Thema nachhaltige Quartiersmobilität. Im Rahmen des Projekts »Beweg Dein Quartier« mit Unterstützung von urbanista, dem Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) und der Stadt Offenbach.

Warum? »Beweg Dein Quartier« soll mehr Raum für Menschen, Bewegung und Begegnung schaffen, die Lebensqualität steigern, Mobilitätsprojekte sichtbar machen und gemeinsam mit den Menschen vor Ort ausprobieren, Akteur_innen zusammenbringen und Impulse für klimagerechte Mobilität der Zukunft setzen.

Wo? Das Projekt betrachtet das Gebiet zwischen dem Main im Norden, der Kaiserstraße im Osten, der Berliner Straße im Süden und dem Goethering im Westen. Das dortige Nordend und der Hafen sind zwei innerstädtische Offenbacher Quartiere, die von Urbanität und hoher Dichte geprägt sind. Durch den Nutzungsmix ist ein kompaktes Stadtviertel mit kurzen Wegen entstanden. Kreativpotenzial, ein hoher Anteil an Ein-Personen-Haushalten und Menschen mit Zuwanderungsgeschichte prägen das Nordend.

Was? Während Menschen vor Ort mit urbanista und CURE in Dialog treten, Ideen entwickeln und Visionen für die Zukunft ausprobieren, untersuchen Studentinnen im Rahmen eines Seminars an der Hochschule für Gestaltung das Projektgebiet, um neue Lösungen zu finden. In diesem Semester-

projekt haben wir an grundsätzlichen, systematisch gedachten Projekten gearbeitet, die den urbanen Raum als Ort des Zusammenkommens, des Mobil- und Aktiv-Seins, des Aufhaltens und Erlebens gestalten. Priorisiert haben wir dabei das Zuzußgehen und Radfahren sowie die Verbindung mit dem ÖPNV. Dabei spielen ergonomische, barrierefreie Wege, eine intuitive Wegführung und Orientierung sowie emotionale Sicherheit und Wohlbefinden eine große Rolle, um verschiedene Routen, Straßen und Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen.

Wie? Begonnen haben wir unser Seminar mit Vorträgen und Diskussionen:

- Einführung in das Vorhaben »Beweg dein Quartier« von Tobias Hoss und Birge von Engelhardt, urbanista
- Verkehr, Infrastruktur und Umwelt im Offenbacher Nordend von Tobias Kurtz, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement der Stadt Offenbach
- Partizipation und Transformation von Dr. Björn Ahaus und Jana Wegener, Ruhr-Universität Bochum
- Stadt beobachten, analysieren und gestalten von Dipl.-Ing. Marianne Halblaub Miranda, Technische Universität Darmstadt, Urban Health Games

Anschließend gab es gemeinsame Begehungen zu Fuß und Befahrungen mit dem Fahrrad, um die Wahrnehmung des öffentlichen Raums zu schärfen, Beobachtungen zu diskutieren und Besonderheiten vor Ort zu analysieren, siehe Seite 2-5 und 10-13. Dabei fiel immer wieder auf, was auch der Anlass des Projekts ist: Der motorisierte Verkehr hat den größten Flächenverbrauch unter den Fortbewegungsmitteln – ob im fahrenden oder parkenden Zustand. Durch die Priorisierung des Autoverkehrs sind andere Formen der Fortbewegung oft benachteiligt oder sogar gefährlich. Sich aufhalten oder Spielen ist selten möglich. Die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor steigen und die großen asphaltierten Flächen haben viele ökologische Nachteile.

Nachdem die Untersuchungen im Offenbacher Nordend und Hafen abgeschlossen waren, widmeten wir uns einer Recherche zu Mobilität und Mobilitätsdesign, definierten Orte für neue Entwürfe und bestimmten die gestaltungsrelevanten Fragen. Bei den gezeigten Gestaltungsprojekten bildete die geplante Flächenverteilung des öffentlichen Raums, die im Konflikt zur tatsächlichen Nutzung der Flächen und ihrer Potenziale steht, den Ausgangspunkt.

Inhalt

Ludwigstraße &
Goetheplatz
von Zhu Zhu

Seite 2

Mainuferplatz
/ Carl-Ulrich-Brücke
von Jun Jin

Seite 4

Kaiserstraße:
Re-Imagined
von Qianyi Cheng

Seite 10

Übersichtsplan

Impressum

Seite 16

Ludwigstraße & Goetheplatz von Zhu Zhu

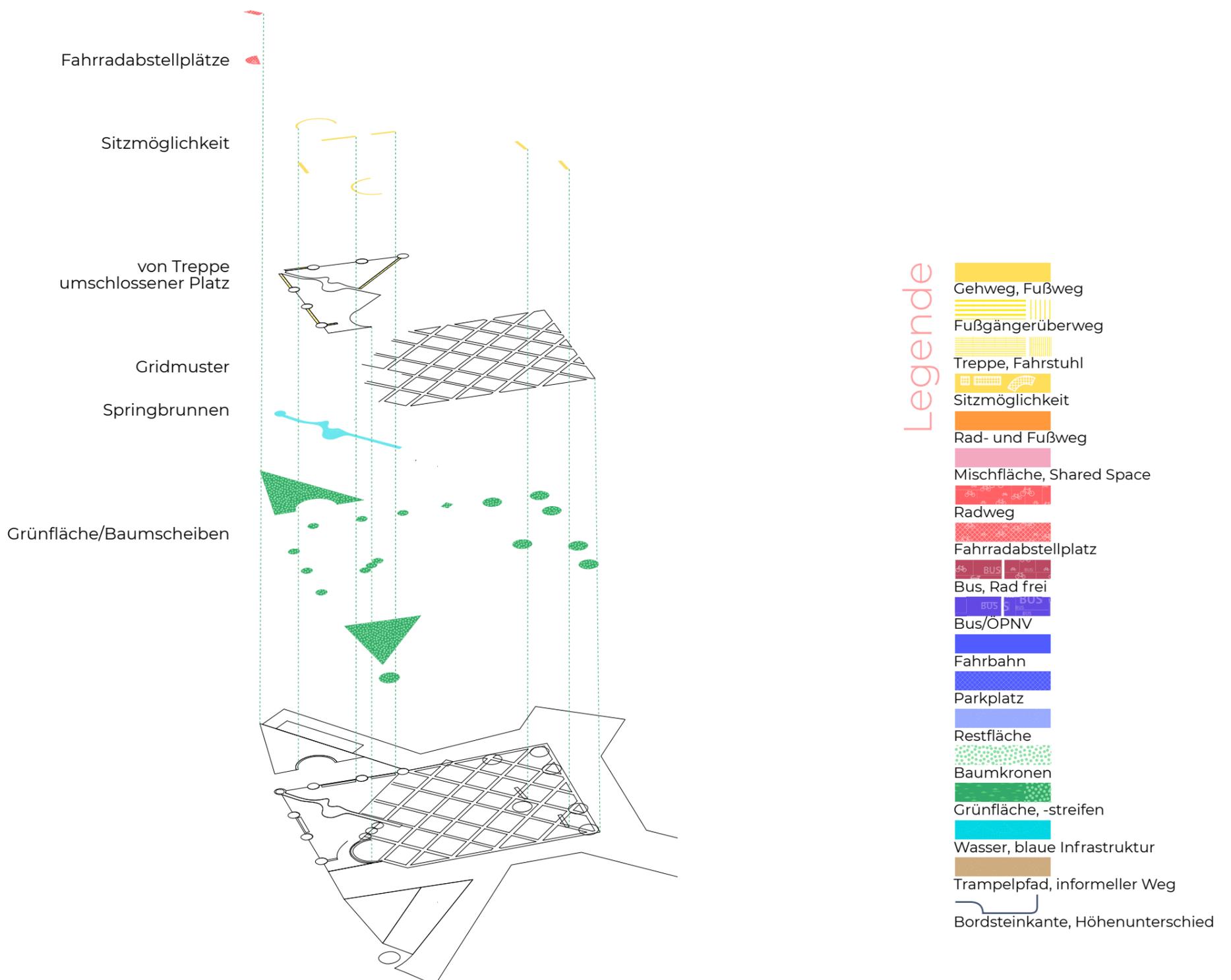
Der gezeigte Abschnitt der Ludwigstraße bildet mit dem Goetheplatz ein Tor ins Nordend: Zu Fuß, mit der S-Bahn und mit dem Fahrrad kommt man aus vielen Richtungen an dieser Stelle ins Quartier. Der Platz geht über in die verkehrsberuhigte Bernardstraße und diese wiederum trifft auf die Fahrradstraße Taunusstraße.

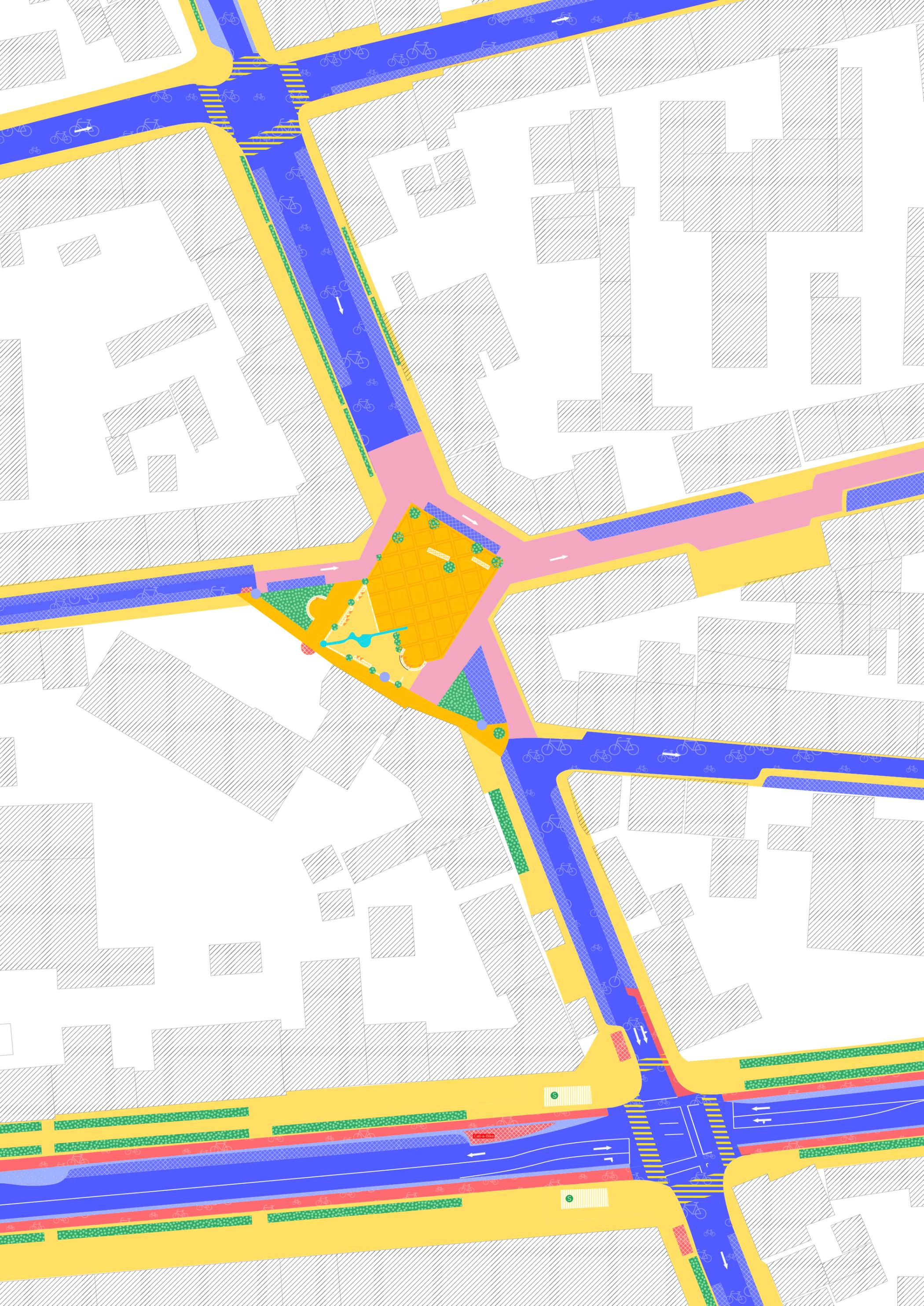
Obwohl der Platz als Aufenthaltsort gedacht ist und auf dem kurzen Abschnitt der Ludwigstraße zur Berliner Straße der Fußverkehr den größten Verkehrsanteil hat, wird der Bereich vom Autoverkehr dominiert. Die Gehsteige in der Ludwigstraße Richtung S-Bahn sind schmal und können die Aussteigenden oft kaum aufnehmen. Durch erhöhte Grünflächen, Bäume und Sträucher sowie parkende Autos auf dem Platz sind

sowohl die Sichtachsen als auch die intuitiven, direkten Wege beschränkt. Der erhöhte Bereich mit seiner Wasserfläche bildet einen guten Ort für Kinder zum Spielen, die Stufen und Bänke sind beliebte Treffpunkte. Auch, weil dort durch die Erhöhung kein Radverkehr durchfließt.

Perspektivisch wäre eine Abschnittsbildung sinnvoll, die ruhenden Verkehr nur entlang der Fahrbahn zulässt und verkehrsberuhigte Bereiche zu echten Spielstraßen ohne parkende und fahrende Autos wandelt. Weitere Mobilitätsangebote könnten mit Radabstellanlagen, Reparaturstation, Bücherschrank, Schließfächern und Packstationen in der Nähe der S-Bahn-Station kombiniert werden.

Schichtenmodell





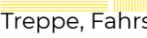
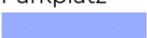
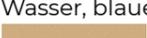
Mainuferplatz / Carl-Ulrich-Brücke von Jun Jin

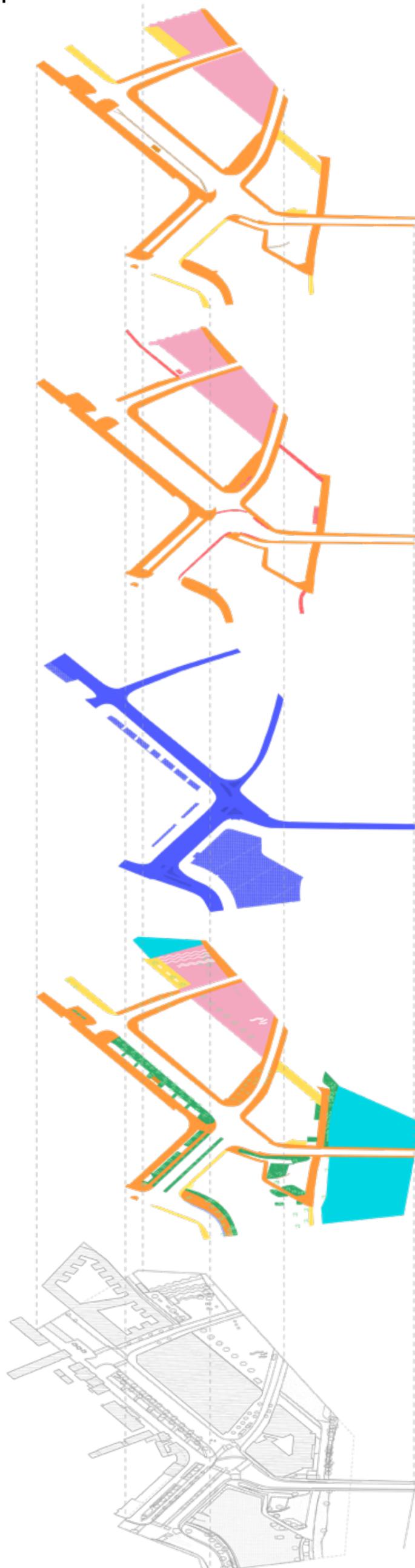
Schichtenmodell

Aus den verschiedenen Ebenen des Schichtenmodells geht die geplante Flächenverteilung und tatsächliche Flächennutzung des Projektgebiets hervor.

In dem gewählten Bereich dominiert der Autoverkehr, Fahrbahnen und Parkplätze nehmen einen großen Teil des Bereichs ein. Und es gibt sehr viele gemeinsame und getrennte Wege für Radfahrende und Fußgänger_innen. Die vorgeschriebene Nutzungsart des Weges ändert sich jedoch häufig, ohne dass es intuitiv erkennbar ist. Das Projektgebiet liegt am Fluss und enthält einen Teil des Main-Radweges.

Legende

-  Gehweg, Fußweg
-  Fußgängerüberweg
-  Treppe, Fahrstuhl
-  Sitzmöglichkeit
-  Rad- und Fußweg
-  Mischfläche, Shared Space
-  Radweg
-  Fahrradabstellplatz
-  Bus, Rad frei
-  Bus/ÖPNV
-  Fahrbahn
-  Parkplatz
-  Restfläche
-  Baumkronen
-  Grünfläche, -streifen
-  Wasser, blaue Infrastruktur
-  Trampelpfad, informeller Weg
-  Bordsteinkante, Höhenunterschied



Fußverkehr

Radverkehr

Die Fahrradwege sind durch Straßen, Fußgängerwege und gemeinsam genutzte Flächen in kleine Abschnitte unterteilt.

Motorisierter Verkehr

Fahrbahn und Parkplätze nehmen einen großen Teil dieser Fläche ein.

Aufenthaltsfläche

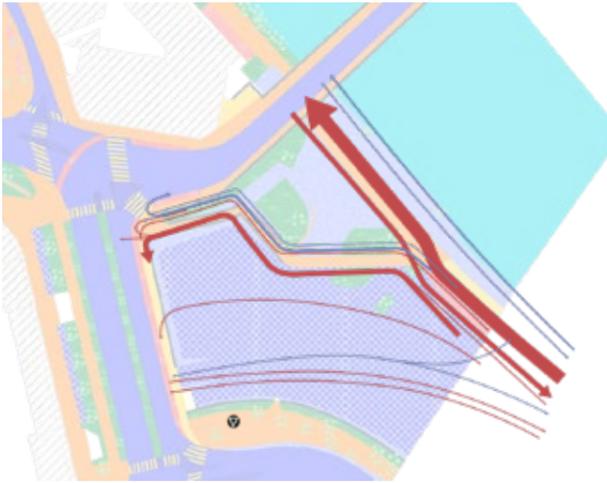
Die Landschaft hier ist schön, aber es fehlt an Orten, an denen Bürger_innen verweilen können. Es spazieren Fußgänger_innen langsam auf den Straßen, dort können Radfahrende in die Quere kommen.

Wegeanalyse

Um die tatsächliche Nutzung zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie die Aufenthaltsorte besser zu verstehen, wurden die Orte beobachtet.

Legende

-  rot = Fahrrad
-  blau = Fuß
-  Beobachtungspunkt



Datum 07. Juni 2021
Uhrzeit 8.30 - 9.00 Uhr

Der Verkehrsströme variieren stark mit der Lauf der Tageszeit, wobei tagsüber der Radverkehr dominiert.

Eine größere Anzahl von Radfahrer_innen fahren von Ost nach West.

Morgens sind weniger Zufußgehende unterwegs, nur einige wenige morgendliche Jogger_innen oder Hundebesitzer_innen.



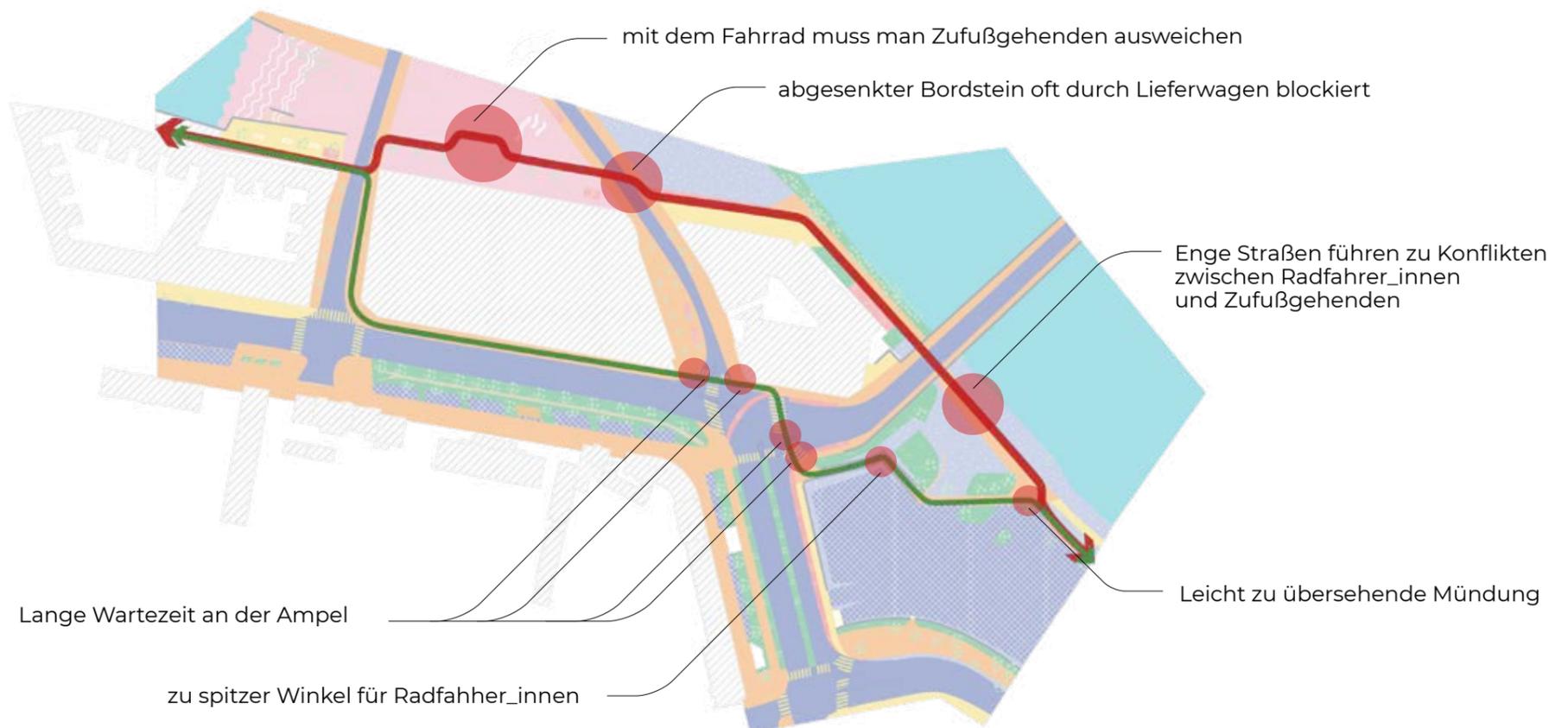
Datum 09. Juni 2021
Uhrzeit 17.30 - 18.00 Uhr

Abends nimmt die Zahl der Spaziergänger_innen deutlich zu, oft in kleinen Gruppen und in einem langsameren Tempo.

Die Zahl der Radfahrenden, die von West nach Ost fahren, nimmt zu.

Dies führt leicht zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger_innen in den Abendstunden.

Analyse der Radroute



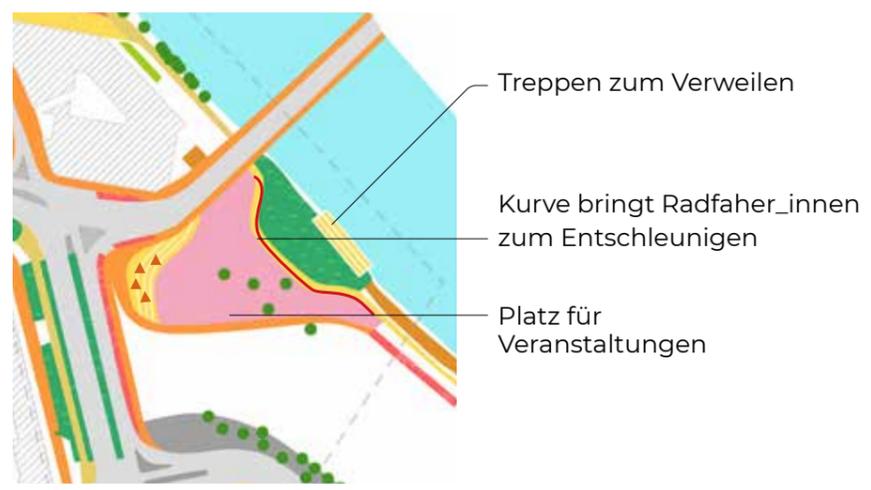
Es gibt zwei Routen, wenn man mit dem Fahrrad zwischen Ost und West unterwegs ist. Die rote Route wird häufig benutzt, die grüne ist die Route, die durch den Entwurf

verbessert werden soll. Obwohl die rote Route auf den ersten Blick direkter zu sein scheint, gibt es viele potenzielle Probleme. Mit einer Neugestaltung des Gebiets kann

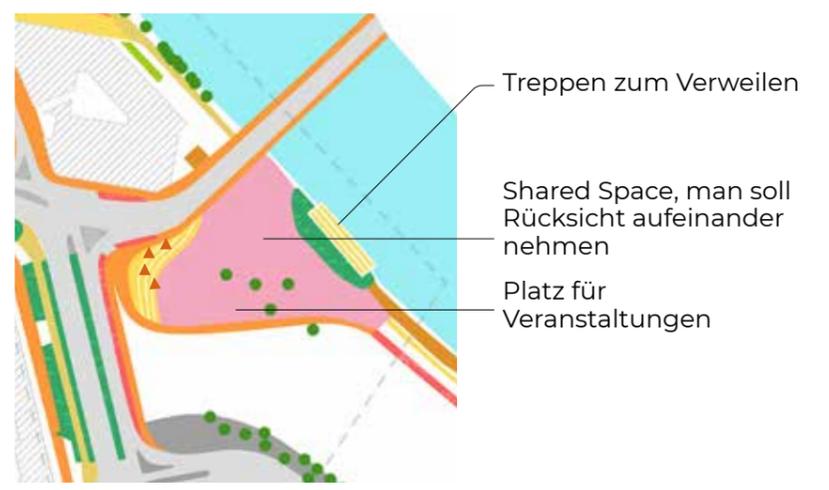
die grüne Route attraktiver gemacht werden und Konflikte zwischen Fußgänger_innen und Radfahrenden können vermieden werden.

Variantenbildung

„Treppenkinno“

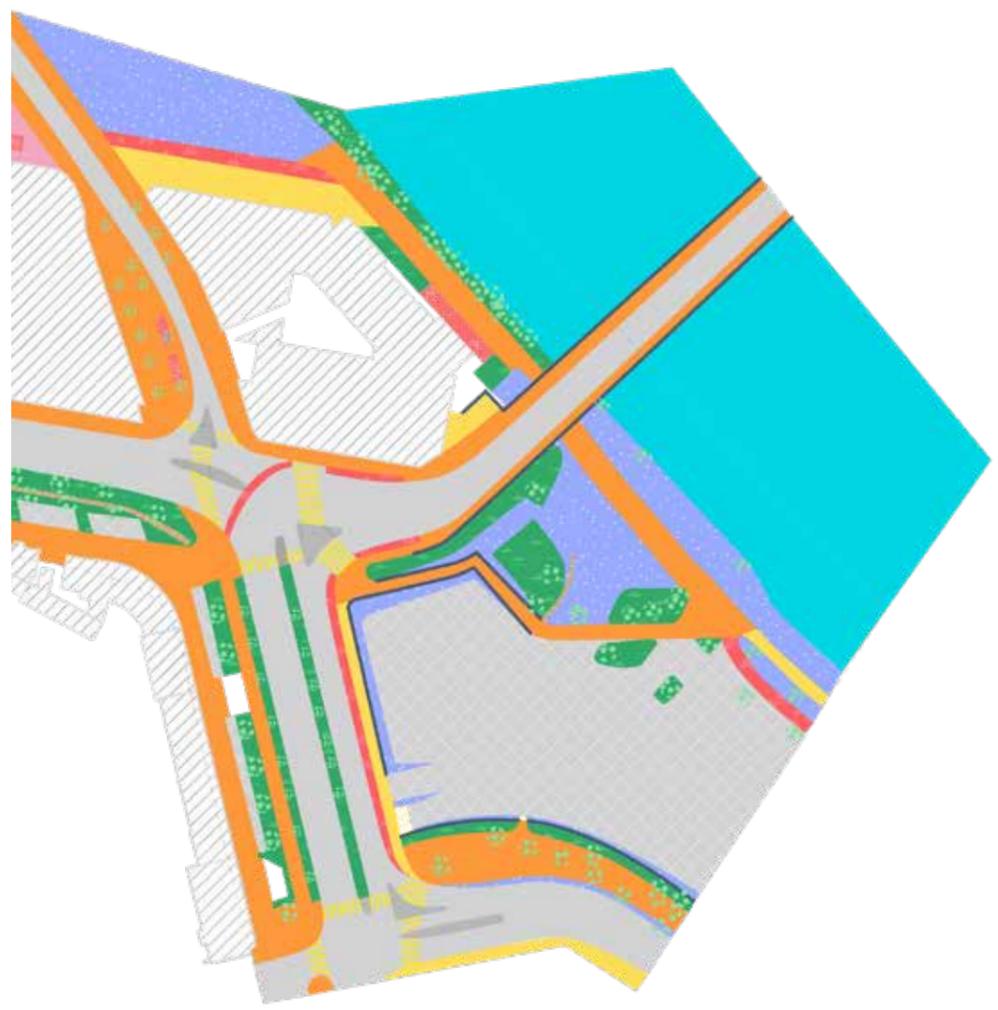


„Mainuferplatz“



Ausarbeitung

Vorher



Konzept 1



Ziele:

- Erleichterung des Radfahrens von der und auf die Brücke
- Trennung von Rad- und Fußwegen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

„Bikeline“



Shared Space, man soll Rücksicht aufeinander nehmen

Sitzmöglichkeit auf verschiedenen Ebenen

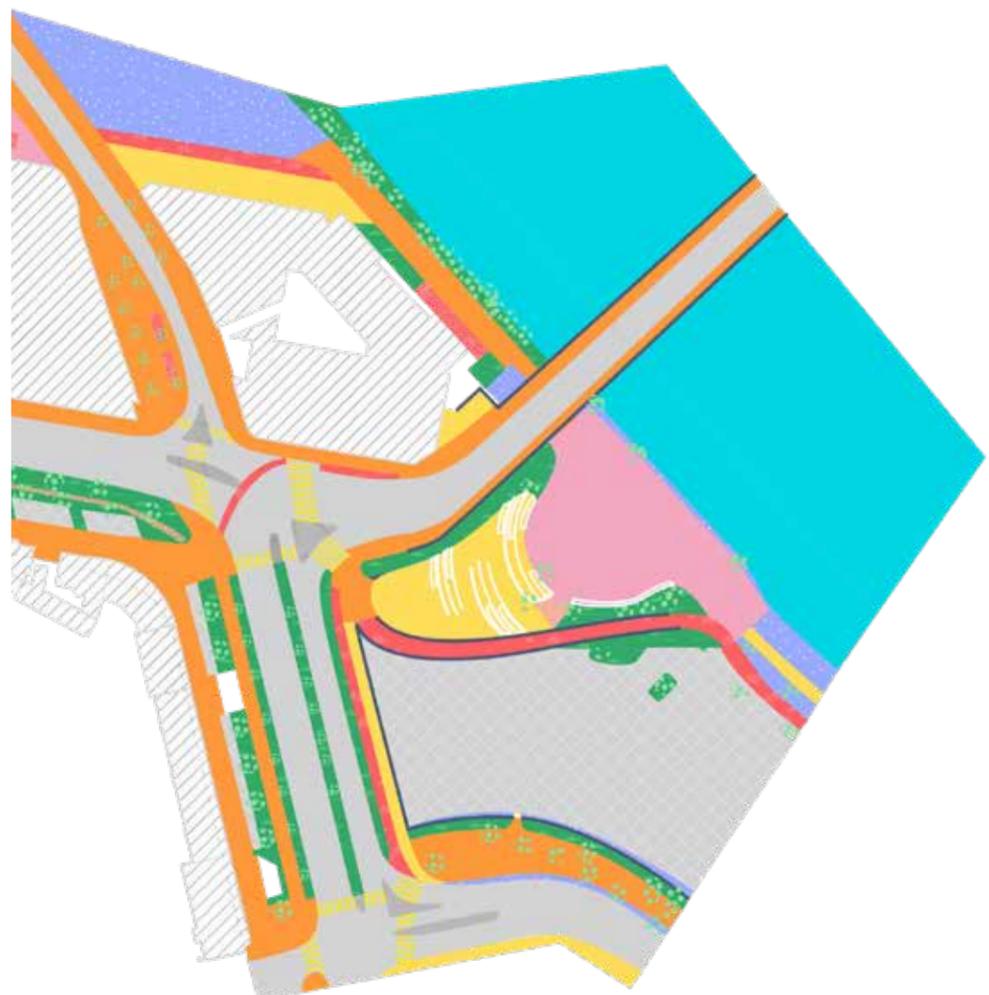
Kurvige Aufgänge für Radfahrer_innen

„Aussichtsplattform“



Shared Space, man soll Rücksicht aufeinander nehmen

Treppen zum Verweilen Aufenthaltsmöglichkeit, Schutz vor Hochwasser



Konzept 2

Die Rampen für Radfahrende werden neu gestaltet, um das Auf- und Abfahren zu erleichtern. Die freie Fläche in der Nähe des Parkplatzes wird mit einer Treppe und einem offenen Platz gestaltet. Die Rampen zwischen den Treppen ermöglichen einen leichten Zugang für Personen, die mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind.

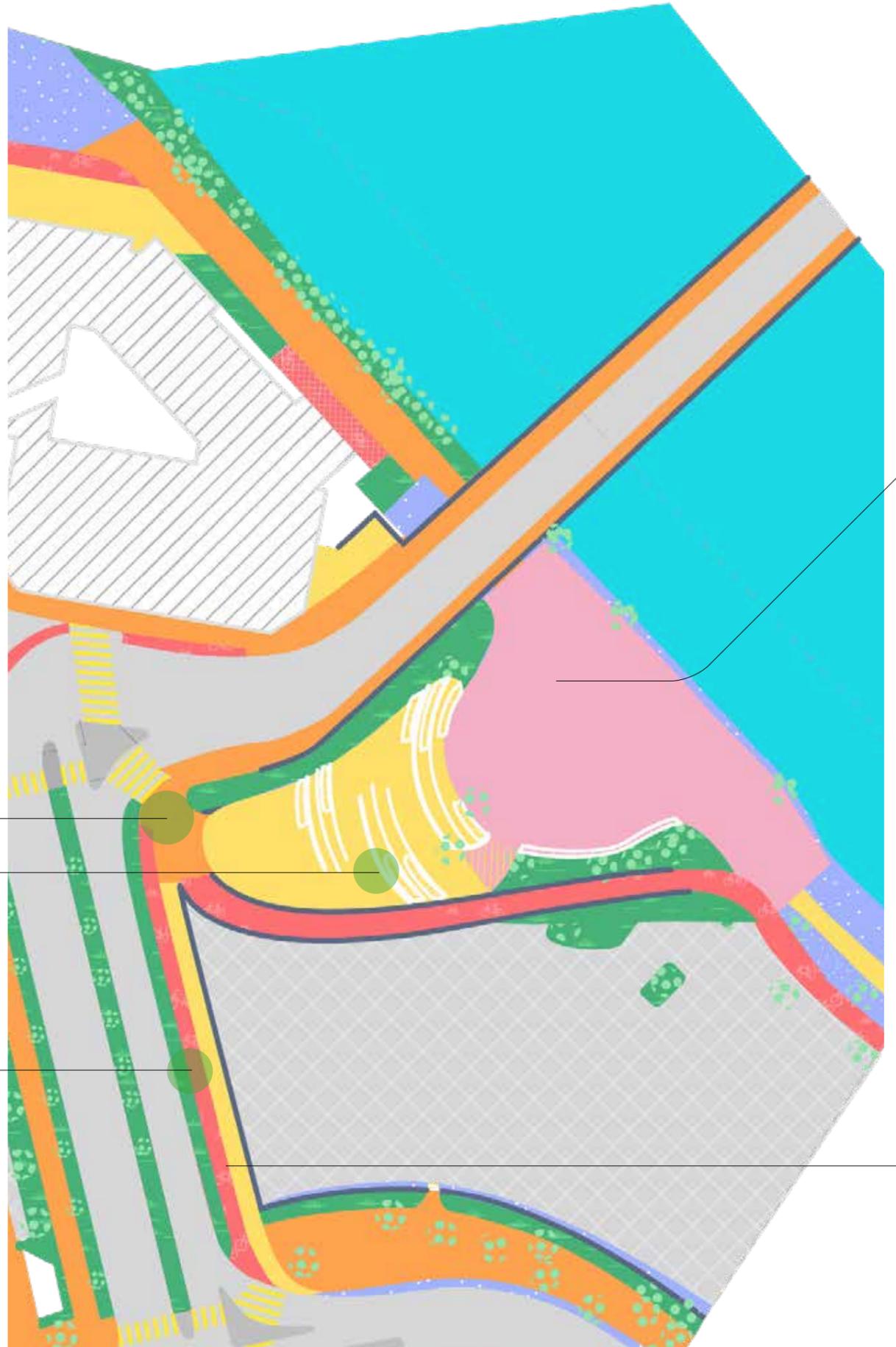
An den Treppen sind Sitzgelegenheiten angebracht, damit alle die Landschaft genießen können. Es gibt auch Sitzgelegenheiten unter den Bäumen, um im Sommer einen schattigen Platz zu bieten.

Die runde Form des Platzes ermöglicht es, Veranstaltungen wie Open-Air-Kinos und Konzerte abzuhalten. Der Platz ist ein typischer Shared Space und zeigt den Radfahrer_innen intuitiv auch, dass sie auf andere Rücksicht nehmen müssen.

Mehr Platz zum Ausweichen

Rampe für Rollstühle

Grünstreifen





Mainuferplatz

Der Ort bildet das neue Offenbacher Tor aus Richtung Frankfurt, die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich wird dadurch deutlich verbessert.



Kaiserstraße

Die ursprünglich abgewinkelte Mauer zum Parkplatz wird begradigt, wodurch mehr Platz geschaffen wird. Ein neuer Grünstreifen kann hinzugefügt werden, um die Fahrbahn vom Radweg zu trennen. Das macht den Weg sicherer und schöner.

Kaiserstraße: Re-Imagined von Qianyi Cheng

In erster Linie wird die Situation von Fußgänger_innen, Fahrradfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln in der Kaiserstraße analysiert.

Die zentrale Insel ist ein Grüngürtel mit wertvollem Baumbestand, darunter ein gepflasterter Weg in der Mitte, der unter Denkmalschutz steht. Die Kaiserstraße, die Hauptverbindung zwischen Nordend und Berliner Straße, weist eine komplexe Verkehrssituation auf, insbesondere im Bereich der Mit-

telinsel, wo es häufig zu Konflikten zwischen Fußgänger_innen und Radfahrenden kommt, u.a. weil es dort keine sicheren Radwege gibt. Durch fehlende Querungsmöglichkeiten leidet die Qualität des Grünstreifens. Außerdem ist die Kaiserstraße mit ihren zahlreichen inoffiziellen Fußwegen nicht barrierefrei.

Schichtenmodell

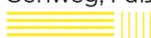
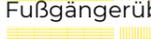
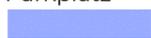
Grünflächen, Trampelpfade

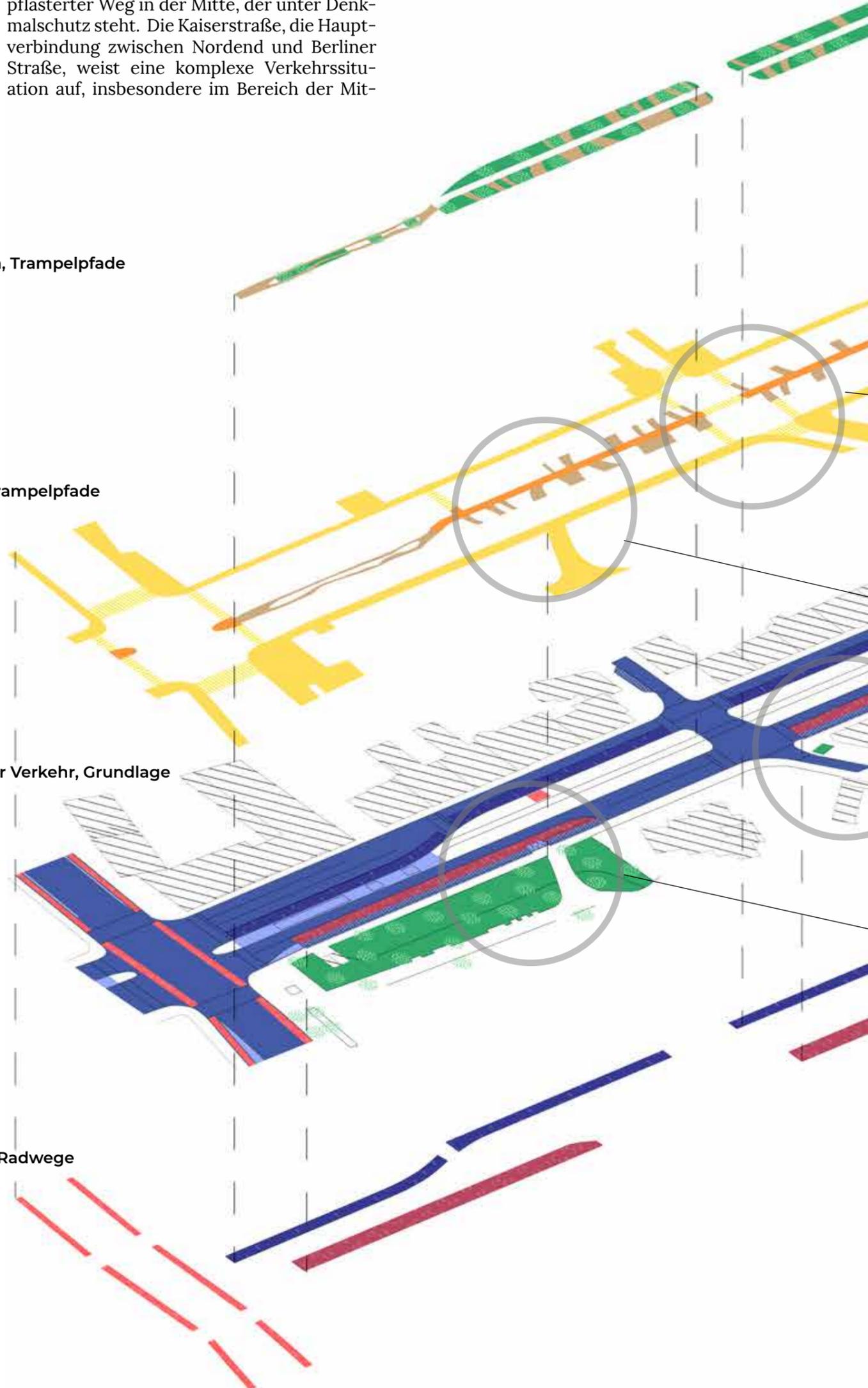
Fußwege, Trampelpfade

Motorisierter Verkehr, Grundlage

Busspuren, Radwege

Legende

-  Gehweg, Fußweg
-  Fußgängerüberweg
-  Treppe, Fahrstuhl
-  Sitzmöglichkeit
-  Rad- und Fußweg
-  Mischfläche, Shared Space
-  Radweg
-  Fahrradabstellplatz
-  Bus, Rad frei
-  Bus/ÖPNV
-  Fahrbahn
-  Parkplatz
-  Restfläche
-  Baumkronen
-  Grünfläche, -streifen
-  Wasser, blaue Infrastruktur
-  Trampelpfad, informeller Weg
-  Bordsteinkante, Höhenunterschied





Trampelpfad

Da viele Menschen die Straße überqueren, zerstören die Trampelpfade die Grünfläche. Diese Wege sind außerdem nur bei trockenem Wetter angenehm nutzbar und nicht barrierefrei.

Fehlen von Zebrastreifen für Fußverkehr

An dieser Kreuzung fehlt ein Fußgängerüberweg, es gibt keine Verbindung zwischen den beiden gepflasterten Wegen, die unter Denkmalschutz stehen.

Schlechte Wegequalität

Gullydeckel, stehendes Wasser nach Regen, Schotter... Nachdem die Trampelpfade die Grünfläche ersetzt haben, wurde der Zustand der Wege sehr schlecht, besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen und Fußgänger_innen mit Kinderwagen.

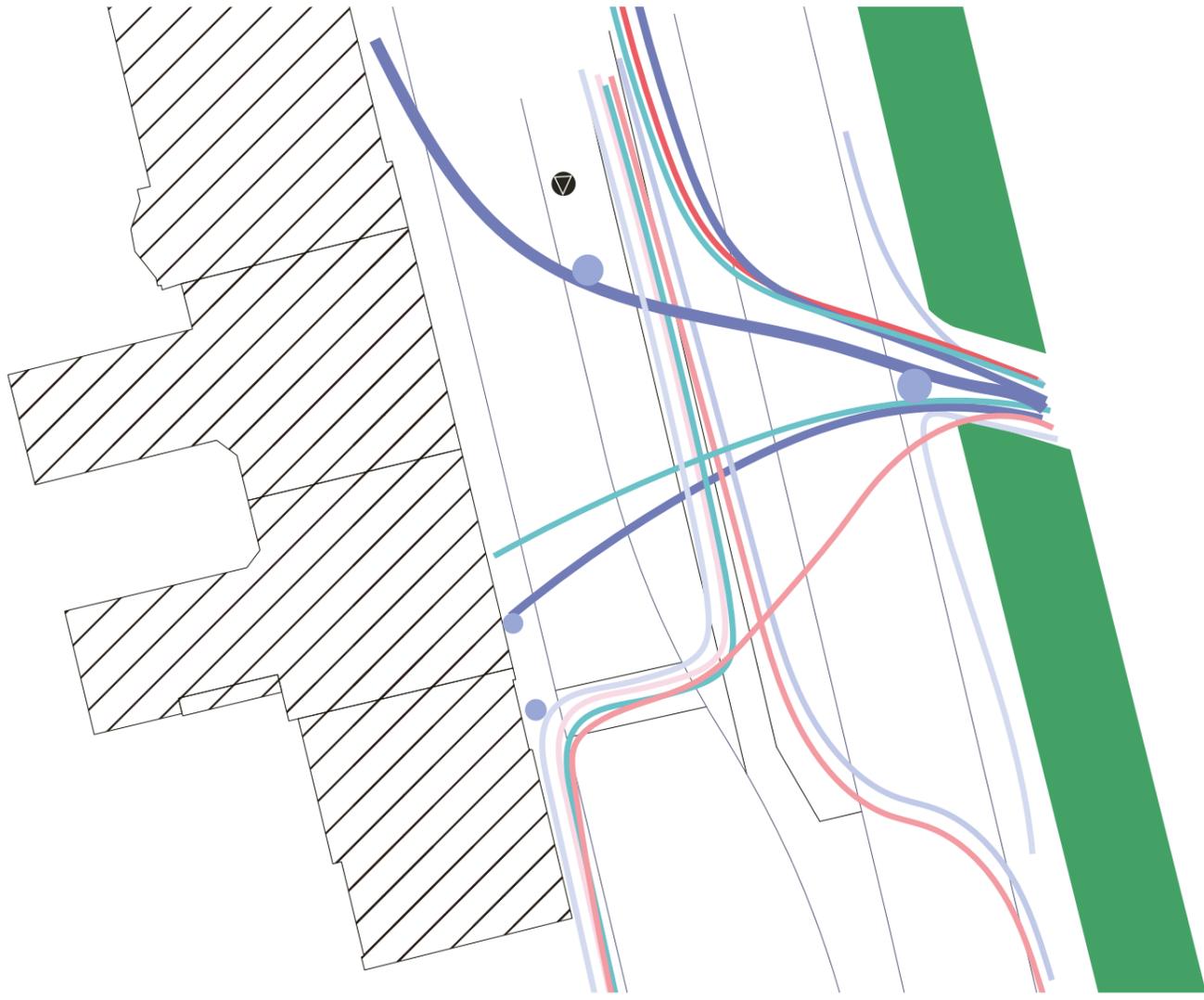
Vor dem Büsingpark

Auf dieser Strecke herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen und viele Fußgänger_innen wollen die Straße überqueren. Deswegen fehlt ein Fußgängerüberweg vor dem Büsingpark, der mit der zentralen Insel verbunden ist.

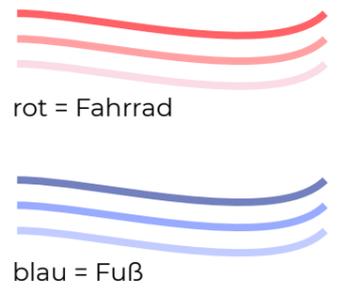
Stellplätze auf der Straße

Parkende Autos bilden für die Fußgänger_innen zwar eine schützende Barriere vor den schnell fahrenden Autos, aber die Autos blockieren auch einen Teil des Fußweges und unachtsam geöffnete Autotüren stellen eine Gefahr für Radfahrer_innen dar.

Wegeanalyse



Legende



türkis = Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen

● stehen

▲ sitzen

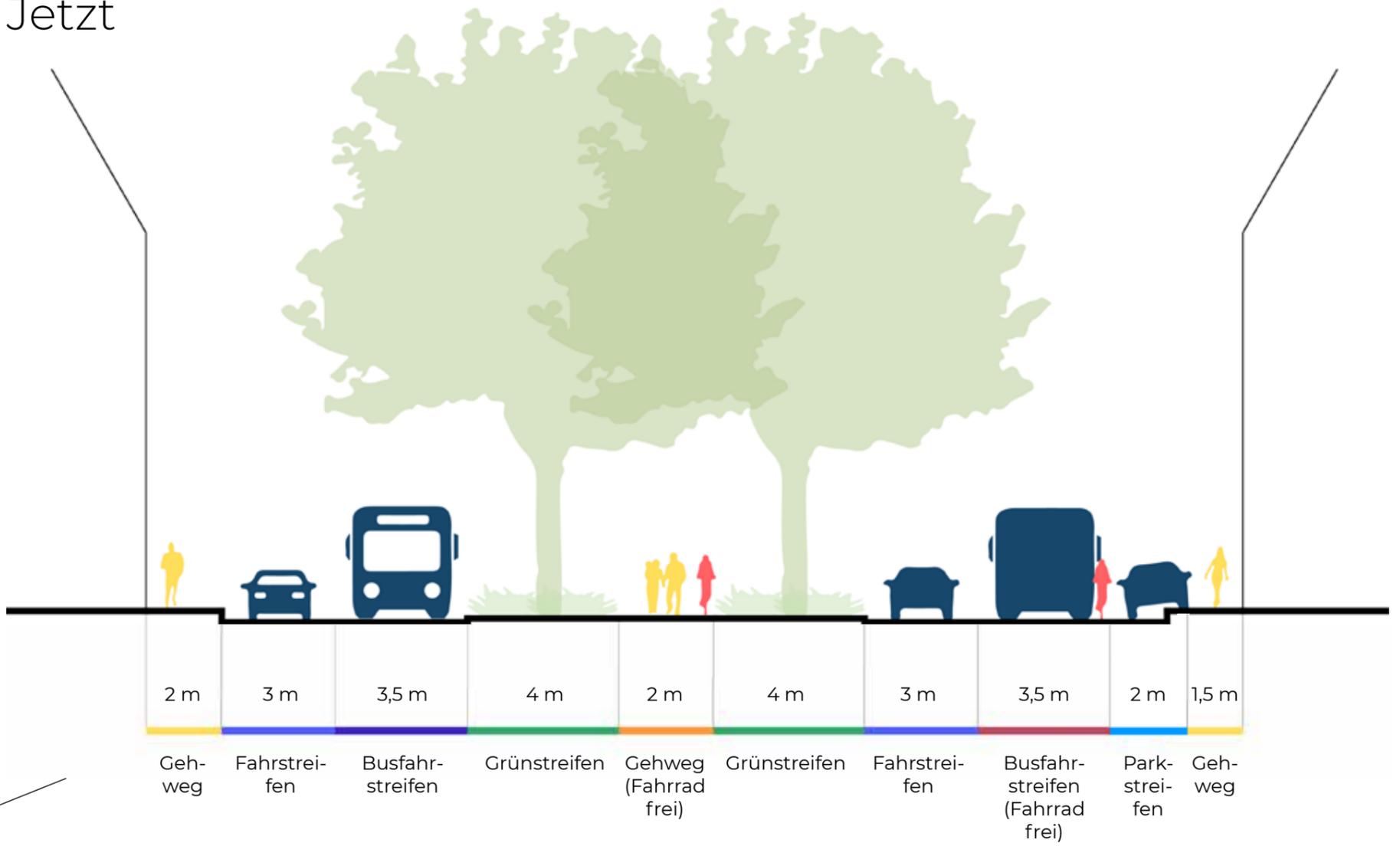
▼ Beobachtungspunkt

Datum 14. Juni 2021
Uhrzeit 17.30 - 18.00 Uhr

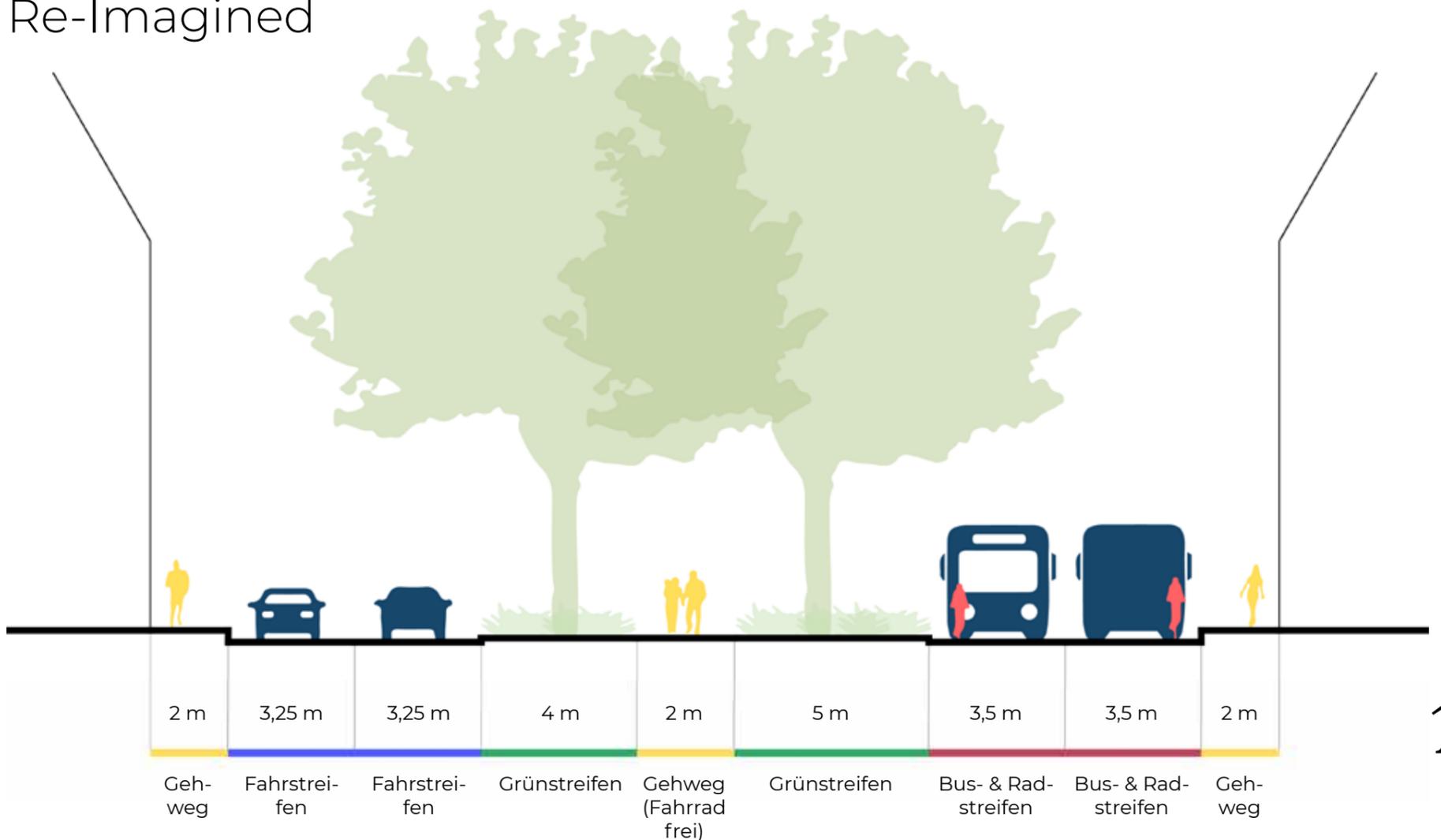


Straßenquerschnitt

Jetzt



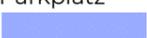
Re-Imagined



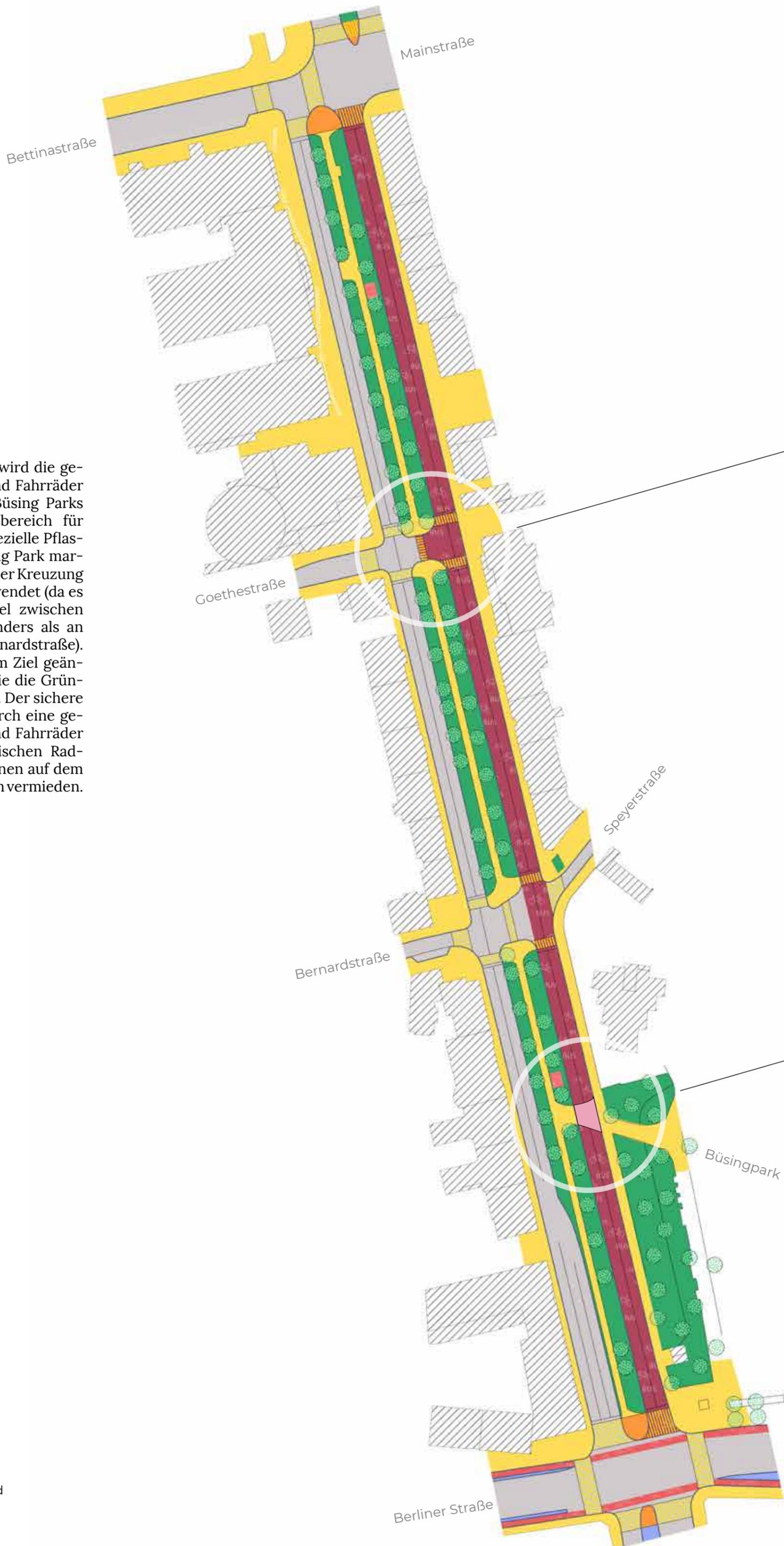
Entwurf

Wie im Vorentwurf vorgesehen, wird die gemeinsame Fahrspur für Busse und Fahrräder auf die Seite in der Nähe des Büsing Parks verlegt und der Überquerungsbereich für Fußgänger_innen wird durch spezielle Pflasterung im Bereich vor dem Büsing Park markiert. Das gleiche Design wird an der Kreuzung Kaiserstraße/Goethestraße verwendet (da es an dieser Kreuzung keine Ampel zwischen den beiden Mittelinseln gibt, anders als an der Kreuzung Kaiserstraße/Bernardstraße). Der Zebrastreifen wurde mit dem Ziel geändert, die Anzahl der Personen, die die Grünfläche überqueren, zu verringern. Der sichere Verkehr von Fahrrädern wird durch eine gemeinsame Fahrspur für Busse und Fahrräder gewährleistet und Konflikte zwischen Radfahrer_innen und Fußgänger_innen auf dem Weg unter Denkmalschutz werden vermieden.

Legende

-  Gehweg, Fußweg
-  Fußgängerüberweg
-  Treppe, Fahrstuhl
-  Sitzmöglichkeit
-  Rad- und Fußweg
-  Mischfläche, Shared Space
-  Radweg
-  Fahrradabstellplatz
-  Bus, Rad frei
-  Bus/ÖPNV
-  Fahrbahn
-  Parkplatz
-  Restfläche
-  Baumkronen
-  Grünfläche, -streifen
-  Wasser, blaue Infrastruktur
-  Trampelpfad, informeller Weg
-  Bordsteinkante, Höhenunterschied

14





Kreuzung Kaiserstraße und Goethestraße
Kennzeichnung des Shared Space durch Pflasterung



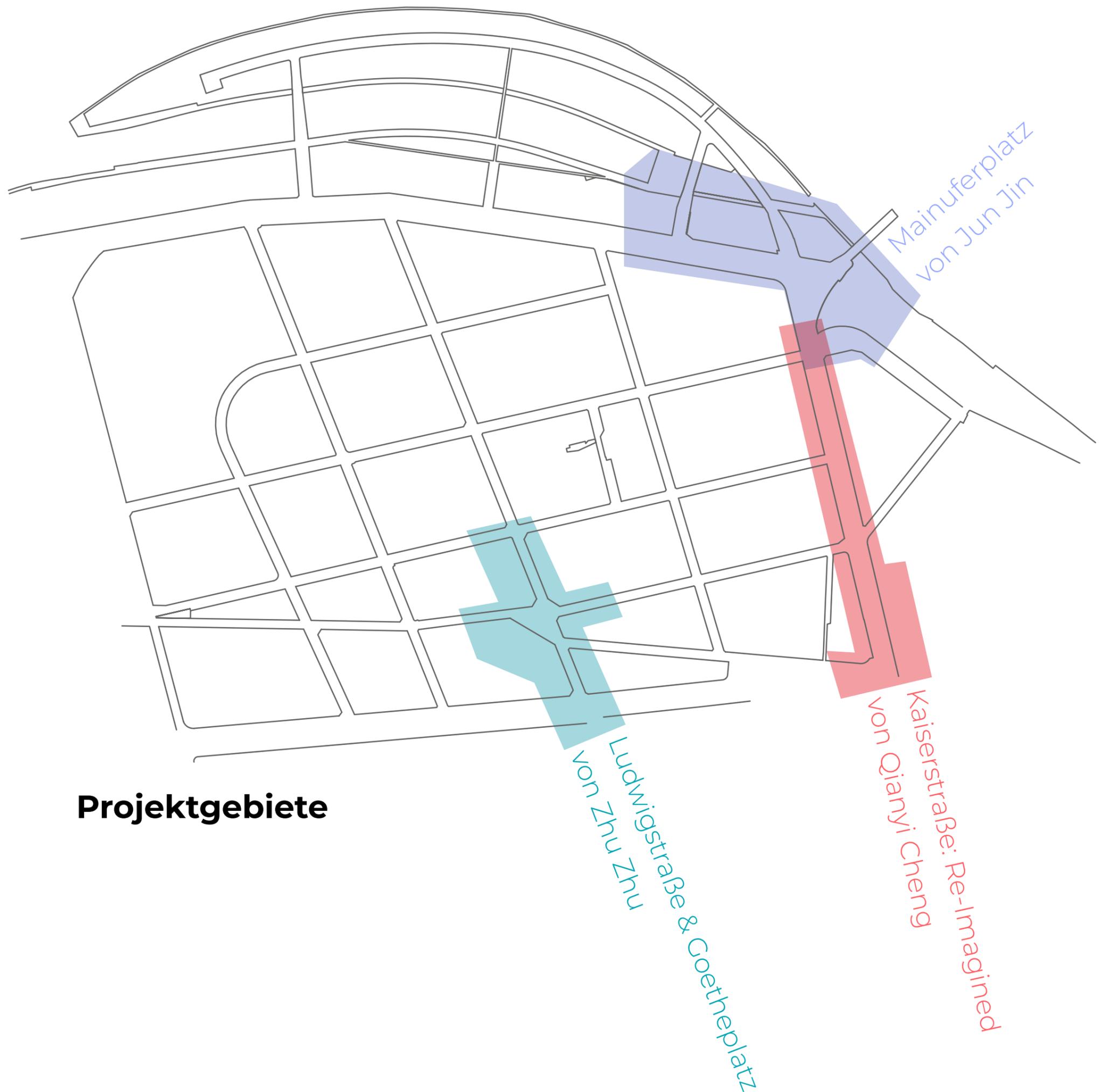
Vor dem Büsing Park
Kennzeichnung des Vorrangs der Fußgänger_innen durch Pflasterung

Die ursprüngliche Idee besteht darin, den Verkehr nicht mehr durch eine Mittelinsel in verschiedene Richtungen zu trennen, sondern so zu gestalten, dass alle öffentlichen Verkehrsmittel und Fahrräder auf der einen Seite und der motorisierte Individualverkehr auf der anderen Seite fahren. Erstens ist der Busverkehr nicht sehr stark und der Radverkehr sehr dynamisch, sodass der Fußgängerüberweg den Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs gerecht wird und die Gefahr des Überquerens der Straße durch Fußgänger_innen verringert. Gleichzeitig fördert die Gestaltung einer gemeinsamen Fahrspur für Busse und Fahrräder auf einer Seite die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern und

damit die umweltfreundliche Mobilität. Gemäß den Empfehlungen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wurde die Breite der Busspur auf 3,5 m festgelegt, um den Busverkehr in beide Richtungen zu gewährleisten und gefährliche Überholvorgänge zu vermeiden. (Gemäß den Empfehlungen sollte die Breite des gemeinsamen Rad- und Busfahrstreifens zwischen 3,00 und 3,50 Metern oder größer oder gleich 4,75 Metern sein). Darüber hinaus wurden auf der Mittelinsel ein barrierefreie Wartebereiche für Fußgänger eingerichtet, die den Übergang zwischen dem Zebrastreifen und dem Weg unter Denkmalschutz bilden. So wird auch die Grünfläche weniger überquert. An Kreuzungen, an

denen es keine Zebrastreifen gibt, werden Übergänge und Fußgängerbereiche durch eine spezielle Pflasterung gekennzeichnet, die die Autofahrer_innen daran erinnern, für Fußgänger_innen langsam zu fahren. Der mittlere Fußweg wird bis zur Berliner Straße verlängert.

Der Buslinienplan der Stadt Offenbach bleibt bestehen, da diese Umverteilung der Flächen keine Auswirkungen auf aktuelle Routen hat.



Projektgebiete

Beweg Dein Quartier wird im Rahmen des Programms Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) umgesetzt und finanziert. Koordiniert wird das Gesamtprojekt von urbanista (<https://urbanista.de>), die langjährige Erfahrung bei der Umsetzung partizipativer Stadtentwicklungsprojekte vorweisen können sowie dem Centrum für Umweltmanagement, Ressourcen und Energie (CURE) der Ruhr-Uni Bochum mit Expert_innen für Partizipation in Klima- und Infrastrukturfragen. Die Stadt Offenbach ist als Praxispartnerin dabei. Die HfG Offenbach hat als Forschungspartnerin mit einem Semesterprojekt diesen eigenständigen Beitrag zum Projekt entwickelt.

Ein Semesterprojekt des Lehrgebiets Urban Design im Fachbereich Design der Hochschule für Gestaltung Offenbach

Betreut von

Prof. Dr. Kai Vöckler
Dipl.-Des. Janina Albrecht

Teilnehmerinnen

Jun Jin
Qianyi Chen
Zhu Zhu

Layout und Legenden

Dipl.-Des. Janina Albrecht

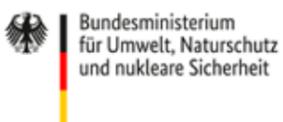
© 2021

Jun Jin, Qianyi Cheng, Zhu Zhu,
Janina Albrecht
Hochschule für Gestaltung Offenbach

Lehrgebiet Urban Design
Leitung Prof. Dr. Kai Vöckler
Fachbereich Design
Hochschule für Gestaltung Offenbach
University of Art and Design
Schlossstraße 31
D-63065 Offenbach am Main

Schrift
Montserrat
Lora

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages