

Martin Schmidt

# Straßenbahnen in Fußgängerzonen

Verträglichkeit und Gestaltung

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Kurzfassung.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Abstract.....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>1. Grundlagen.....</b>   | <b>13</b> |
| <b>1.1 Entwicklung des innerstädtischen schienengebundenen ÖPNV.....</b>  | <b>13</b> |
| Die Anfänge: Wachstum von Städten und Schienennetzen.....   | 13        |
| Die Nachkriegszeit: Straßenbahnen werden durch Busverkehr ersetzt.....  | 13        |
| Modernisierung und Rationalisierung setzen ein.....   | 14        |
| Ausbau auf hohem technischem Niveau.....  | 15        |
| Umgang mit den verbliebenen Straßenbahnnetzen.....  | 16        |
| Die Renaissance der Straßenbahn und ihre Auswirkungen auf die Innenstädte.....                                  | 17        |
| Zur Verwendung des Begriffs „Straßenbahn“ .....   | 18        |
| <b>1.2 Entstehung und Entwicklung der Fußgängerzonen.....</b>   | <b>19</b> |
| Veränderung der Stadtstraßen durch Aufkommen des motorisierten Verkehrs.....                                    | 19        |
| Entstehung der ersten Fußgängerzonen.....   | 19        |
| Die 1970er Jahre: Durchbruch der Fußgängerzone.....   | 20        |
| Einsetzende Akzeptanz des Miteinander von Fußgängern und Straßenbahnen.....                                     | 21        |
| Renaissance der Flaniermeilen?.....   | 24        |
| <b>1.3 Flächenkonkurrenz zwischen MIV, ÖPNV und Langsamverkehr<br/>        im öffentlichen Straßenraum.....</b> | <b>26</b> |
| Die Stadtstraße als öffentlicher Raum.....  | 26        |
| Der motorisierte Verkehr verdrängt den Langsamverkehr.....  | 27        |
| Kapazitätsvergleiche.....   | 28        |
| Die Wiederentdeckung der Straße als Lebensraum.....   | 29        |
| Offene Fragestellungen.....   | 31        |
| <b>2. Situationsbeschreibungen in Beispielstädten.....</b>  | <b>32</b> |
| <b>2.1 Methodik.....</b>  | <b>32</b> |
| Auswahl der Städte.....   | 32        |
| Erfasste Parameter.....   | 32        |
| <b>2.2 Mannheim.....</b>  | <b>33</b> |
| <b>2.3 Würzburg.....</b>  | <b>36</b> |
| <b>2.4 Freiburg.....</b>  | <b>41</b> |
| <b>2.5 Erfurt.....</b>  | <b>45</b> |
| <b>2.6 Gera.....</b>  | <b>51</b> |
| <b>2.7 Karlsruhe.....</b>   | <b>55</b> |
| <b>2.8 Neuss.....</b>   | <b>59</b> |
| <b>2.9 Braunschweig.....</b>  | <b>64</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>3. Quantifizierung der Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Nahverkehr und Fußgängern.....</b>                  | <b>68</b>  |
| <b>3.1 Auswertung der Erhebungen.....</b>  | <b>69</b>  |
| Effektive Sperrzeit.....   | 71         |
| Anzahl der Raumnutzer.....   | 72         |
| Querungsbedarf.....  | 73         |
| Wartende Fußgänger und wartende Raumnutzer.....  | 74         |
| Zufriedenheit.....   | 75         |
| Querschnittsbezogene Zufriedenheit.....  | 76         |
| <b>3.2 Grenzen der Quantifizierung.....</b>  | <b>77</b>  |
| <br>   |            |
| <b>4. Leitfaden zur Optimierung von Straßenbahnverkehr in Fußgängerzonen.....</b>                                    | <b>78</b>  |
| 4.1 Zugfrequenz.....   | 78         |
| 4.2 Fahrplangestaltung.....  | 80         |
| 4.3 Ausbau der Fußgängerzone und gestalterische Fragen.....  | 80         |
| 4.4 Haltestellenanlagen.....   | 83         |
| 4.5 Kfz- und Fahrradverkehr.....   | 88         |
| <br>   |            |
| <b>5. Planungsbeispiele.....</b>   | <b>89</b>  |
| 5.1 Nürnberg.....  | 89         |
| 5.2 Braunschweig.....  | 101        |
| <br>   |            |
| <b>Ausblick.....</b>   | <b>106</b> |
| Ist es wünschenswert, eine Fußgängerzone für öffentlichen Verkehr zu nutzen? - ein Plädoyer für die Straßenbahn..... | 106        |
| <br>   |            |
| <b>Anhang.....</b>   | <b>107</b> |
| Verwendete und weiterführende Literatur.....   | 107        |
| Abbildungen.....   | 109        |