

---

## Kurzzusammenfassung

---

Darmstadt sieht sich diversen Problemen in der Stadtplanung ausgesetzt, deren Hintergrund teilweise eine autogerechte Stadtplanung in der Nachkriegszeit ist (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: S.3). Durch immer intensiven Pkw-Verkehr auf den Straßen Darmstadts sind emissionsbedingten Umweltbelastungen und die Gesundheits- und Lärmbelastungen der Anwohner hoch, sodass die Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs geschmälert wird (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: S.56). Neben der städtischen Belastung durch schwer zu bewältigende Verkehrszahlen, wird die Stadtplanung durch steigende Flächenknappheit bei gleichzeitig anhaltendem Zuzug nach Darmstadt weiter erschwert (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: S.19 und S.27). Die Stadtplaner sehen sich daher gezwungen immer häufiger auf Innenentwicklung statt Inanspruchnahme weiterer Flächen zu setzen und somit ein Zusammenrücken des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit zu erzielen (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2017: S.29). Durch diese gewollte Erhöhung der Bevölkerungsdichte steigt jedoch auch die Zahl der durch das Verkehrsnetz zu bewältigenden Verkehrsteilnehmer. Dieser Paradigmenwechsel in der Stadtplanung soll durch eine Verbesserung der Qualität des Fußgänger-, Radverkehrs und öffentlichen Personenverkehrs und einer geringeren Fokussierung des Verkehrsablaufs auf den motorisierten Individualverkehr unterstützt werden. Um diese Neuausrichtung der Mobilität innerhalb von Städten umsetzen zu können, müssen zunächst Mängel und Qualitäten des bisher vorhandenen Verkehrsnetzes bestimmt werden.

Hierfür werden in dieser Arbeit die durch die historische Entwicklung der Straßenraumgestaltung entstandenen Probleme exemplarisch an der „Funktionalen Stadt“, der „Autogerechten Stadt“ und der „Autofreien Stadt“ dargestellt und diskutiert. Die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer an die Straßenraumgestaltung und die baulichen Umsetzung dieser werden anhand ausgewählter Literaturwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bestimmt und zusammengefasst.

Ziel dieser Arbeit ist das Erstellen und Anwenden eines Bewertungsschemas zur Bestimmung der Qualität des Fußgängerverkehrs in Darmstadt an ausgewählten Straßen des Verkehrswegenetzes der Stadt. Die Anwendung soll dabei die Plausibilität und die praktische Anwendbarkeit des Bewertungsschemas zeigen und gleichzeitig die Qualität des Fußgängerverkehrs in Darmstadt exemplarisch darstellen. Das Bewertungsschema soll dabei die einzelnen Funktionen der verschiedenen Straßen und die daraus resultierenden Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

Durch das Anwenden des Bewertungsschemas wurde die Komplexität der Straßenraumgestaltung und die zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern herrschenden Wechselwirkungen und Interessenskonflikte aufgezeigt. Die Qualität des Fußgängerverkehrs in Darmstadt wurde punktuell bestimmt und es wurden Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Qualität an den ausgewählten Straßenabschnitten ausgesprochen. Des Weiteren wurde ersichtlich, dass eine Bestimmung der Qualität des Fußgängerverkehrs ohne Berücksichtigung der Nutzerinteressen anderer Verkehrsteilnehmer kaum zu rechtfertigen oder umzusetzen ist. Mobilitätskonzepte müssen als „stadtplanerische Gesamtaufgabe“ angesehen und entwickelt werden, sodass eine nachhaltige Entwicklung der städtischen Mobilität erfolgen kann (FGSV 2006: S.17).

---