

New York



Bergstraße



Karlsruhe



Was tun mit dem Autoverkehr?

Impulse zur Verkehrsentslastung

8. Juli 2015
Dipl.-Ing. Katalin Saary

VERKEHRSLÖSUNGEN
Blees Eberhardt Saary

Untere Mühlstraße 31
64291 Darmstadt

T + 49 (0) 6151 – 99282-01
F + 49 (0) 6151 – 99282-72

info@verkehrsloesungen.de
www.verkehrsloesungen.de

VERKEHRSLÖSUNGEN BLEES EBERHARDT SAARY PARTNERSCHAFT
VERKEHRSPLANERINNEN UND VERKEHRSPLANER



2

Seit 2005 Beratung und Moderation in Mobilität und Verkehr

Zurzeit acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Unterstützung für Kommunen, Mobilitätsdienstleister und Verkehrserzeuger in über 140 Projekten.

Thematische Schwerpunkte:

- **Verkehrskonzepte:** z.B. Nahverkehrspläne Frankfurt und Offenbach; VEP Karlsruhe, VEP Wiesbaden; Parkraumkonzepte Hanau und Darmstadt, ...
- **Umwelt + Klima:** z.B. Klimaschutzkonzepte Mobilität Kreis Groß-Gerau, Wiesbaden, ...
- **Mobilitätsmanagement:** z.B. Programmkonzeption und -Umsetzung „Süd Hessen effizient mobil“, Fuhrparkanalysen Stadt Darmstadt und Nieder-Ramstädter Diakonie, Schulmobilitätspläne Landkreis Da-Di
- **Prozessbegleitung, Beratung + Moderation:** z.B. Moderation und Begleitung der Einführung von Parkraummanagement in Darmstadt

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung 3

AGENDA

1. **Wie sind wir unterwegs?**
2. Wie viel Kfz-Verkehr ist verträglich?
3. Was tun andere Gemeinden?
4. Was können wir vor Ort tun?



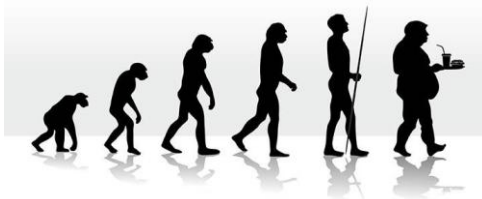
Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Wie sind wir unterwegs? 4

- täglich ca. 1,20 Stunden – unabhängig vom Verkehrsmittel
- Hälfte der Wege mit **dem Auto** kürzer als 5 km
- **Nicht-motorisierte** Wege zu Fuß und mit dem Rad zu ca. 90% < 500 m, zu rund 70% der Wege zwischen 500-1.000m lang
- **Mehr als die Hälfte** aller Wege zum Zweck Einkaufen/ Freizeit

- **Viele der kurzen Wege werden mit dem Auto zurückgelegt**
- **bis 3 km sind für Fuß und Rad geeignete Entfernungen**



- **Auch in Lengfeld, Nieder-Klingen, Ober-Klingen, Habitzheim....**

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung 5

1. Wie sind wir unterwegs?
2. **Wie viel Kfz-Verkehr ist verträglich?**
3. Was tun andere Gemeinden?
4. Was können wir vor Ort tun?

VERKEHRSLÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Der Öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum? 6

Straßenraum ist immer sowohl

... **Verkehrsraum**

als auch

... **Lebensraum**

Was ist zu berücksichtigen?

- Bebauung (Städtebau),
- Randnutzungen wie Wohnen, Einkaufen, Arbeiten oder Kitas und
- Verkehrsteilnehmende zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder dem Bus,

stellen an den **Straßen-Raum** sehr unterschiedliche Anforderungen
z.B. an die Breite und die Gestaltung



VERKEHRSLÖSUNGEN

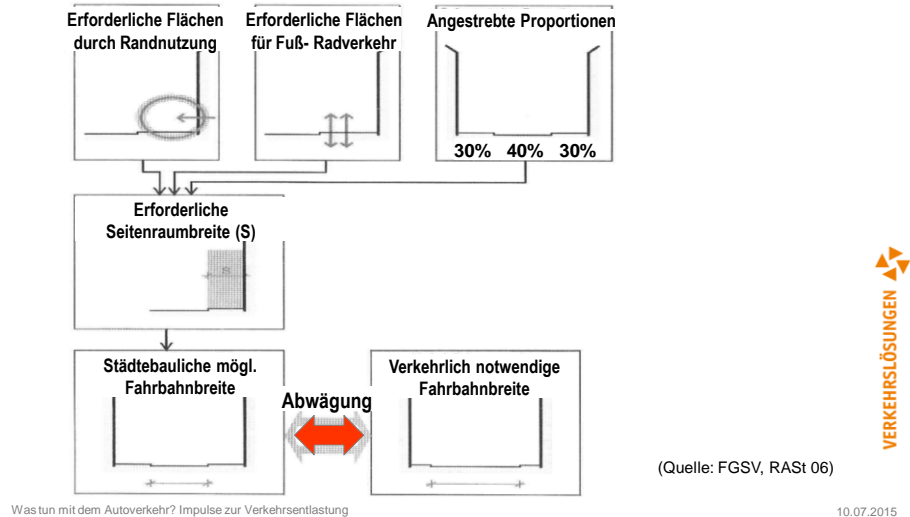
Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Flächen sind nicht beliebig vermehrbar →
Wir müssen Flächen „fair“ teilen

7

Die ‚städtebauliche Bemessung des öffentlichen Raums‘ ...
... um das Gleichgewicht bei der Straßenraumgestaltung zu verbessern



Wie ist das mit dem Kfz-Verkehr?

8

Ortsdurchfahrten der Gemeinde Otzberg sind angebaute Hauptverkehrs- oder Erschließungsstraßen mit regionaler (Bundes- und Landesstraße) oder nähräumiger (Kreis- und Gemeindestraße) Verbindungsfunktion, der Straßenkategorien „dörfliche Hauptstraße“ und „örtliche Einfahrtstraße“.
(Quelle RAST 06)

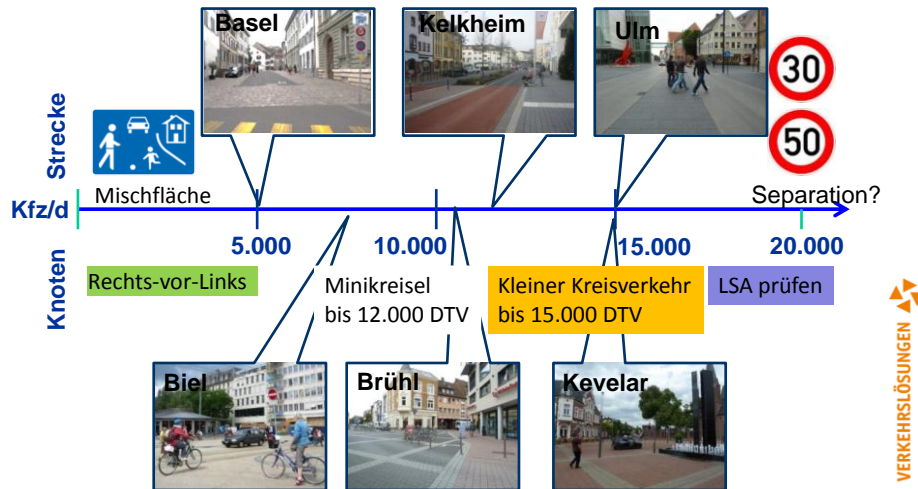
Straßenkategorie	ÖPNV	Verkehrsbelastung [Kfz/h]	Straßenraumbreite [m]
Dörfliche Hauptstraße	Ohne ÖPNV	<400	8,50 – 12,50
		400 – 1000	12,50 - >14,00
	Linienbusverkehr	<400	> 14,50
		400 – 1000	11,5 – 19,50
Örtliche Einfahrtsstraße	Linienbusverkehr	400 – 1000	12,50 – 17,50
		800 - 1.800	15,50 – 21,20

Straßenraum- und Fahrbahnbreite mit verträglicher Verkehrsbelastung

Was ist möglich?

9

Entscheidungskriterium Kfz-Verkehr: Zusammenhang
Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10

1. Wer ist wie unterwegs in Deutschland, im Landkreis und in Otzberg
2. Wie viel Kfz-Verkehr ist verträglich?
3. **Was tun andere Gemeinden?**
4. Was können wir vor Ort tun?



VERKEHRSLÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

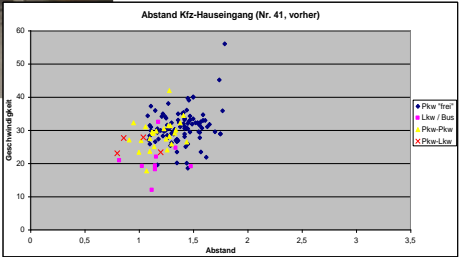
10.07.2015

KA-Wolfartsweier: Situation vorher

11



Verkehrsbelastung 7.500 Kfz/24h



VERKEHRSLÖSUNGEN

Quelle: Jan Riehl

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

KA-Wolfartsweier: Situation nach Umbau

12



Quelle: Jan Riehl

Verkehrsbelastung 5.900 Kfz/24h

VERKEHRSLÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Mit Umbau: Keitum (Sylt), Gurstig mit ca. 5.000 Kfz/24h

13



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Mit langem Atem: Rudersberg – Ortsdurchfahrt L 1080 vorher

14



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Rudersberg – Ortsdurchfahrt L 1080 heute

15



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

VERKEHRS
LÖSUNGEN

Mit einfachen Mitteln: Begrünen

16



Quelle: Dorte Meyer-Marquart

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

VERKEHRS
LÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung 17

1. Wer ist wie unterwegs in Deutschland, im Landkreis und in Oetzberg
2. Wie viel Kfz-Verkehr ist verträglich?
3. Was tun andere Gemeinden?
4. **Was können wir vor Ort tun?**



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Was können wir selbst tun?

Intermodal und multimodal:

Wir können entscheiden, welches Verkehrsmittel wir wann nutzen

Zu Fuß zur Schule oder zum Bäcker, zum Arzt oder in die Kirche.....

Mit dem Rad zur Arbeit – ganz oder nur bis zum Bahnhof oder zum Bus

Mit dem Auto dahin, wohin es keine Alternativen gibt



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

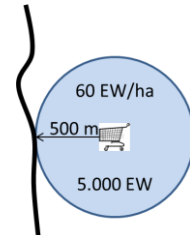
Was kann die Gemeinde tun?

Rahmenbedingung + Voraussetzung schaffen:

Nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur
Nutzungsmischung als Voraussetzung für
 Nahmobilität Steuerung und Beeinflussung
 durch informelle Planungen und Festsetzungen
 in Bauleitplanungen

Bürgerinformation und Beteiligung für gute
 Akzeptanz und aktive Unterstützung

Verkehrsinfrastruktur mit attraktiven, sicheren
 und barrierefreien Wegenetzen für den Fuß-
 und Radverkehr als Angebot



19


 VERKEHRS
 LÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Neuaufteilung von Flächen am Beispiel Ortsdurchfahrt Lengfeld heute

20

Straßenraumbreite: 12,35 m

Geschwindigkeit: Tempo 50

Parken:

Westseite: geregelt (Parken teilweise auf Gehweg)

Ostseite: absolutes Haltverbot

Querungsmöglichkeiten: Fußgängerampel (FSA)

ÖPNV: Bus-Linie K64

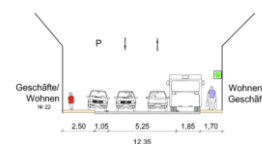
Straßenkategorie Dörfliche Hauptstraße (HSIV)

Verkehrsbelastung (2008):

DTV 3.608Kfz → 361 Kfz/h

Schwerverkehrsanteil $DTV_{SV} = 230 \text{ Kfz} \rightarrow 6 \%$

Radverkehr $DTV_{Rad} = 69$


 VERKEHRS
 LÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Neuaufteilung von Flächen am Beispiel Ortsdurchfahrt Lengfeld

21

Bewertung

Verträgliche Verkehrsbelastung

400 – 1.000 Kfz/h → ca. 4.000 – 10.000 Kfz/24 h

Fahrbahnbreite soll: 6,50 m → Ist: 5,25 m

Gehwegbreite Soll: 2,50 m → Ist: 1,70 m

Handlungsansatz:

Verringerung der Geschwindigkeit und

Unterbinden von Gehwegparken



Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Denn Straßen sind auch Orte zum Feiern,...

22



Foto: Meyer-Marquardt

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015



... zum Bewegen und Ausruhen und...

23



VERKEHRS
LÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

... zum Spielen und Schauen

24



VERKEHRS
LÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Erst wenn man den Menschen als die wichtigste Komponente in der Stadtplanung sieht, bekäme man eine lebenswertere, sichere, nachhaltigere und gesündere Stadt
Jan Gehl



Beispiel: Broadway+Times Square in NY

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

VERKEHRSLÖSUNGEN

Was tun mit dem Autoverkehr? Impulse zur Verkehrsentslastung

10.07.2015

Das NETZWERK shared space...



...wird getragen von Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL), dem Fachverband Fußverkehr (FUSS e.V.) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC).

Es bietet Verbänden, Kommunen, Planer_innen und Interessierten eine bundesweite Plattform für Austausch und Information.

Wir treten ein für ...

... für ein besseres Miteinander im öffentlichen Raum,

... für eine bessere Stadtgestaltung,

... für eine Mobilitätskultur, die die Bedürfnisse aller Nutzer_innen in den Mittelpunkt stellt.

Konzepte für eine individuelle Gestaltung unserer Städte und Gemeinden wie Shared Space, Begegnungszonen und verkehrsberuhigte Bereiche sollen diskutiert und weiter verbreitet werden.

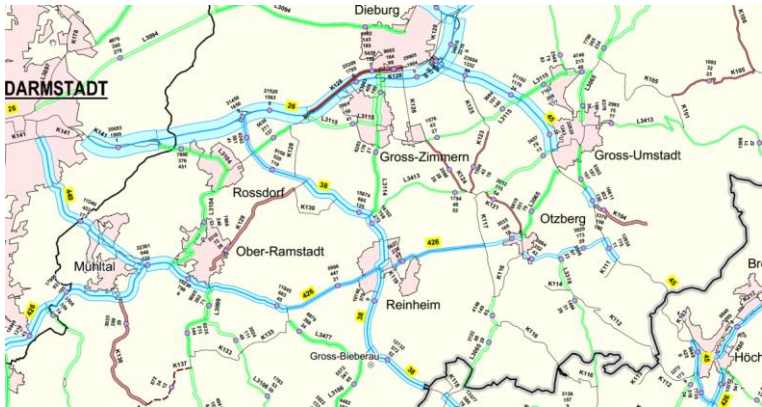
Weitere Informationen: www.netzwerk-sharedspace.de

VERKEHRSLÖSUNGEN



VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

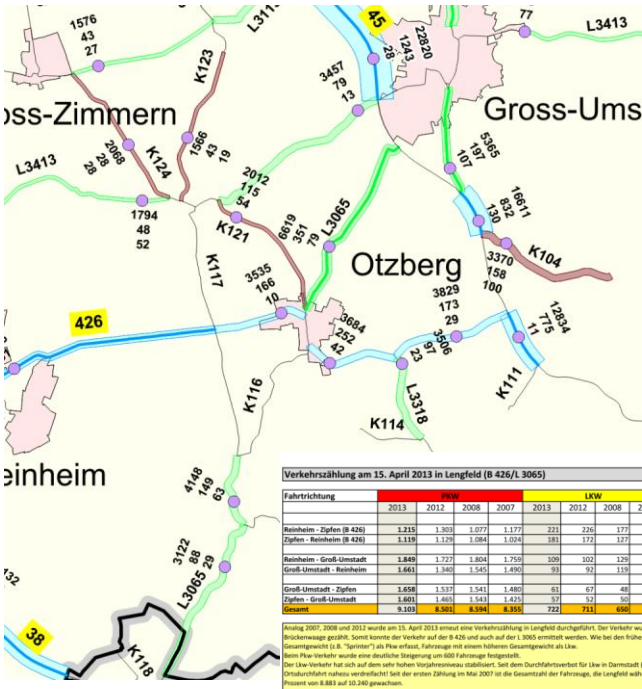




VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 27

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 28

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

- Warum das alles: Nahmobilität = Mobilität in der Nähe = unterwegs zu Fuß und mit dem Rad
- Wie geht das heute: Der öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?
- Was bedeutet ‚Shared Space‘? Was sind ‚Begegnungszonen‘?
- Beispiele: Lebenswerte Orte, auch barrierefrei – für wen?

VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 29

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Mobilität neu denken? Mobilität heute und in Zukunft



VERKEHRSLÖSUNGEN

➔ Viele Faktoren sprechen für eine Mobilität der Nähe

10.07.2015 / 30

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Nachhaltige Mobilität + Nahmobilität



Nahmobilität ermöglicht.....

- das Ausüben von Aktivitäten in der Nähe
- konzentriert sich auf kurze Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV



Nahmobilität ist

- Voraussetzung für lebendige Orte und stärkt die lokale Wirtschaft,
- eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs,
- effizient und bezahlbar, einfach umzusetzen
- sozial, gesund und klimafreundlich



VERKEHRSLÖSUNGEN

➔ **Nachhaltige Mobilität: Durch die Stärkung der Nahmobilität kann der innerörtliche Kfz-Verkehr und die damit verbundenen Belastungen (Lärm, CO₂) reduziert werden**

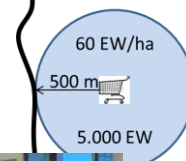
10.07.2015 / 31

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Rahmenbedingung + Voraussetzung: Nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur



Nutzungsmischung als Voraussetzung für Nahmobilität Steuerung und Beeinflussung durch informelle Planungen und Festsetzungen in Bauleitplanungen



Bürgerinformation und Beteiligung für gute Akzeptanz und aktive Unterstützung



Verkehrsinfrastruktur mit attraktiven, sicheren und barrierefreien Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr als Angebot



VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 32

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

- Warum das alles: Nahmobilität = Mobilität in der Nähe = unterwegs zu Fuß und mit dem Rad
- **Wie geht das heute: Der öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?**
- Was bedeutet ‚Shared Space‘? Was sind ‚Begegnungszonen‘
- Beispiele: Lebenswerte Orte, auch barrierefrei – für wen?

VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 33

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Der Öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?



Straßenraum als Teil der Stadt ist sowohl

... **Verkehrsraum**

als auch

... **Lebensraum**

- Städtebau,
 - Randnutzungen und
 - Verkehrsteilnehmende
- stellen an den **Straßen-Raum** sehr unterschiedliche Anforderungen



VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 34

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Rechtliche Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FG

Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

Ausgabe 2010

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FG

Unbehinderte Mobilität

Leitfaden

Shared Space und Verkehrsberuhigte Bereiche

fußnote 9

Handlungsempfehlungen für die Umsetzung von Shared Space und Verkehrsberuhigten Bereichen

Shared Space als Planungsoption

Handlungsempfehlungen für die Umsetzung von Shared Space und Verkehrsberuhigten Bereichen

12.09.2010

Shared Space

Eine neue Gestaltungsoption für Innenstädte?
Regelungen und Empfehlungen für die Praxis

Jürgen Grottel
Jörg Grottel
Hedwig Wolf

Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
VGV

VERKEHRSLSÖSUNGEN

10.07.2015 / 35

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Der Öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?



Ziel: Gleichgewicht zwischen Verkehrsraum und Lebensraum herstellen

Wie: Berücksichtigen der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig, ob mit dem Auto-, zu Fuß oder dem Rad unterwegs, ob als Kind oder Mobilitätsteingeschränkt

Das Dilemma:

Die Flächen im öffentlichen Raum der bebauten Stadt sind begrenzt und nicht beliebig erweiterbar.

→ **Flächen müssen „fair“ geteilt werden!**



VERKEHRSLSÖSUNGEN

10.07.2015 / 36

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Ein Ansatz: Flächen „fair“ teilen, ...

... das heißt, die **Stadtverträglichkeit des Auto-Verkehrs** zu verbessern.

Statt so:



Neue Wege gehen:

- Reduzieren der Geschwindigkeit z.B. auf Tempo 30 oder weniger
- Umsetzen von Fuß- und Radverkehrskonzepten
- Gestalten von attraktiven, barrierefreien Straßenräumen und Plätzen

10.07.2015 / 37

Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

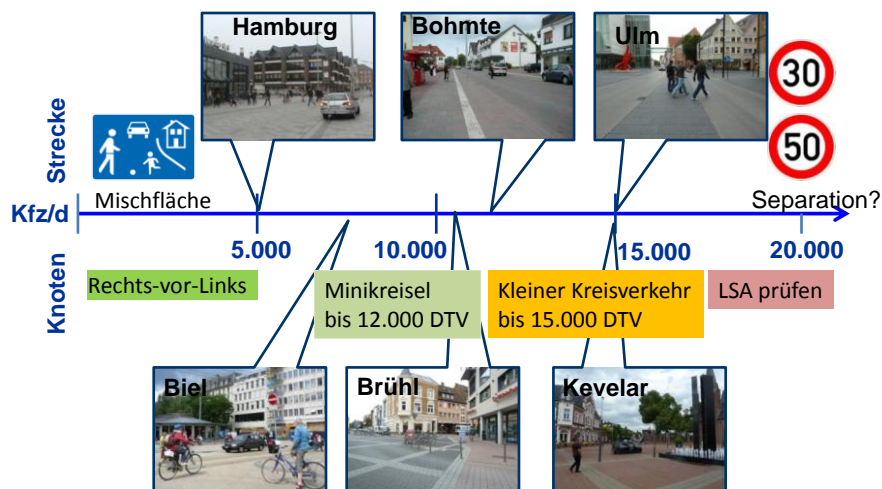


VERKEHRS-LÖSUNGEN



Wo geht das?

Entscheidungskriterium Kfz-Verkehr: Zusammenhang Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



10.07.2015 / 38

Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume



VERKEHRS-LÖSUNGEN



Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

- Warum das alles: Nahmobilität = Mobilität in der Nähe = unterwegs zu Fuß und mit dem Rad
- Wie geht das heute: Der öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?
- **Was bedeutet ‚Shared Space‘? Was sind ‚Begegnungszonen‘**
- Beispiele: Lebenswerte Orte, auch barrierefrei – für wen?



10.07.2015 / 39

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Was bedeutet ‚Shared Space‘? Was sind ‚Begegnungszonen‘

Planungsziele und Prinzipien von Shared Space sind

- Umwandlung von Verkehrsräumen in städtische Lebensräume,
- individuelle Gestaltung des Straßenraums mit lokalem Bezug,
- Abbau der räumlichen Trennungen der Verkehrsarten,
- und Abbau/ Minimierung von Schildern und Markierungen

werden mit Beteiligung der Betroffenen erreicht: Kommunikative Planungsprozesse sind ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes



10.07.2015 / 40

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Entscheidungskriterien für Shared Space

- Randnutzungen mit Bedarf an Auslage- und Aufenthaltsflächen wie Haltestelle, Geschäfte, öffentliche Einrichtungen wie Schule, Kita, Rathaus etc.
- Starkes Fußverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Starkes Radverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Hohe Bedarf an Querungen wg. z.B. Randnutzungen, kreuzender Fuß- und Radwegverbindungen
- Kfz-Verkehrsaufkommen verträglich (<18.000 Kfz/d)



10.07.2015 / 41

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Shared Spaces und die Barrierfreiheit

Gibt es nicht schon Shared Space bei uns?

Ja, es gibt bereits viele nach dem Prinzip ‚Shared Space‘ gestaltete Straßenabschnitte und Plätze.

Können Mischverkehrsflächen barrierefrei gestaltet werden?

Ja, neben verschiedenen Planungshandbüchern geben das Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen und die DIN 18040-3: 2014-12 "Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum,, entsprechende Hilfestellung. Durch geeignete beteiligungsverfahren kann sichergestellt werden, dass auch die ortsspezifischen Belange berücksichtigt werden.

Kann auch eine barrierefrei Haltestelle in einem Shared Space sein?

Ein Shared Space sollte eine Länge von 300 - 400 m nicht überschreiten, da sonst Akzeptanz bei den Autofahrenden nachlässt. Die Haltestellen können also nach Möglichkeit an den Rand eines Shared Space angeordnet werden.

Was ist der unterschied zwischen einer Begegnungszone und einem Shared Space?

Eine Begegnungszone ist die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung in der Schweiz. Shared Space meint ein Gestaltungsprinzip. Wünschenswert ist die Einführung der Begegnungszone auch in Deutschland!

10.07.2015 / 42

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland vs. Nachbarn



Heute besteht eine **Regelungslücke** für Innerortstraßen in zentralen städtischen oder dörflichen Situationen
z.B. Geschäftsstraßen, Straßen vor Schulen, Bahnhofs- und andere Plätze sowie Straßen in historischen Kernen ohne ausreichende Gehwegbreiten



→ Durch die Aufnahme der „**Begegnungszonen**“ wie in der Schweiz, Österreich und Frankreich könnten entsprechende Projekte vor Ort gestützt und die Umsetzung erleichtert werden, da den Kommunen dann künftig ein rechtssicheres Instrument zur Verfügung stünde.



10.07.2015 / 43

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

- Warum das alles: Nahmobilität = Mobilität in der Nähe = unterwegs zu Fuß und mit dem Rad
- Wie geht das: Der öffentliche Raum: Verkehrsraum oder Lebensraum?
- Was bedeutet ‚Shared Space‘? Was sind ‚Begegnungszonen‘
- **Beispiele: Lebenswerte Orte, auch barrierefrei – für alle?**



10.07.2015 / 44

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Straßen sind Orte zum Umsteigen



Beispiel Coburg,
Theaterplatz 2008 zum Shared Space umgebaut

10.07.2015 / 45

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

VERKEHRS
LÖSUNGEN



Straßen sind Orte zum Queren



Beispiel Schwetzingen, Schloßplatz mit ca. 8.000 Kfz/24h

10.07.2015 / 46

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

VERKEHRS
LÖSUNGEN



Straßen sind Orte zum Fair-kehren



Beispiel Ditzingen,
Marktstraße mit 7.000 Kfz/24h



VERKEHRS
LÖSUNGEN

10.07.2015 / 47

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Shared Space



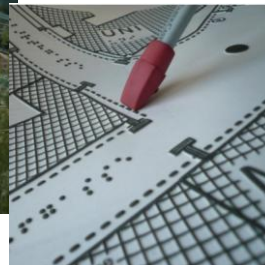
Straßen sind Orte für Alle!



Beispiel: der Sonnenfelsplatz in Graz

Mehr Beispiele auf www.netzwerk-sharedspace.de

10.07.2015 / 48



VERKEHRS
LÖSUNGEN

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Das möchte ich Ihnen mitgeben

- Straßen als **Verkehrsräume** sind wichtig für das Funktionieren von Städten und Gemeinden.
- Straßen und Plätze als **Lebensräume mit einer hohen Nutzungsvielfalt** sind der Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden.
- Die Anforderungen an den Stadtraum und Straßenraum müssen als zwei Seiten einer Medaille begriffen und **integriert** behandelt werden.
- Alle Nutzungsansprüche und Anforderungen zu befriedigen, wird nicht immer und überall möglich sein. Eine **Prioritätensetzung** ist nötig, um zu einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten zu gelangen.
- **Nahmobilitätskonzepte** und die **Gestaltung von Straßen und Plätzen nach dem Prinzip „Shared Space“** mit einer hohen Nutzungs- und Aufenthaltsqualität auch für den nicht-motorisierten Verkehr helfen „**die Menschen wieder auf die Füße**“ zu bekommen.

Innovative Lösungen unter Einbeziehung aller Akteure sind gefragt!

Entstehenden Zielkonflikte müssen (politisch) ausgehalten werden

VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 49

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Die Idee Shared Space



Der Straßenraum als selbsterklärende Straße

Aus Sicht der Verkehrspsychologie:

es besteht ein Aufforderungscharakter d.h. ein Gegenstand legt ein bestimmtes Verhalten, eine bestimmte Nutzung nahe:

FOTO

- Alle nehmen aufeinander Rücksicht (§ 1 StVO)
- Autofahrende fahren langsam
- Fußgänger_innen nutzen Straße für Aufenthalt und Bewegung

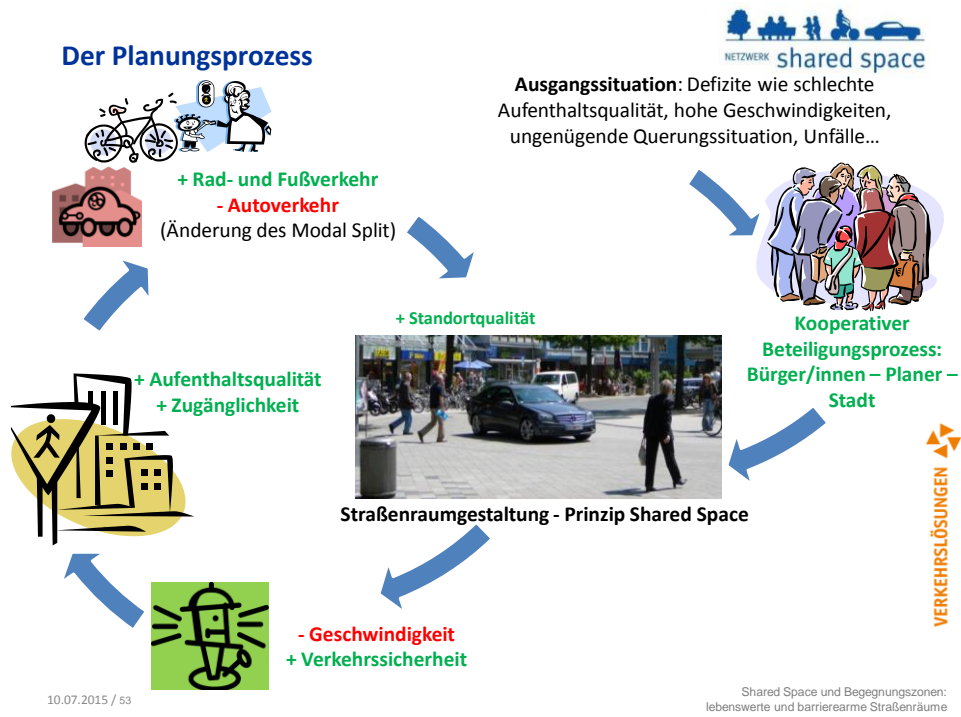
§1 StVO:

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 52

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



10.07.2015 / 56

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Katalin Saary

- Studium des Bauingenieurwesens an der TU Darmstadt, Fortbildung zur Moderatorin
- Seit 1992 tätig als Verkehrsplanerin, seit 2014 Partnerin im Büro VERKEHRLÖSUNGEN in Darmstadt
- Aktives Mitglied in der SRL, Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung und im FGSV-AK1.1.10 – Hinweise zur Nahmobilität
- Mit-Initiatorin des 2013 gegründeten bundesweiten Netzwerks Shared Space



Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

VERKEHRLÖSUNGEN

Blees Eberhardt Saary Partnerschaft
Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner

- Seit 2005 Beratung und Moderation in Mobilität und Verkehr
- Unterstützung für Kommunen, Mobilitätsdienstleister und Verkehrserzeuger (Verkehrskonzepte, Umwelt + Klima, Mobilitätsmanagement, Prozessbegleitung)
- Zurzeit sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

10.07.2015 / 57

VERKEHRLÖSUNGEN



Was tun mit dem Parken?

- Gute Sichtbeziehungen sind nötig für ein gutes Miteinander der Verkehrsarten
- Das Parkraumangebot muss entsprechend angepasst, günstigenfalls im umgestalteten Straßenraum entfallen
 - ➔ Akzeptanz erhöhen durch eine plausible Gestaltung, möglichst nur geringen Einsatz von Pollern, besser regelmäßige Kontrollen



Ortsdurchfahrt Köniz (CH)

10.07.2015 / 59



Hamborner Markt, Duisburg

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

VERKEHRLÖSUNGEN

Berücksichtigung der Barrierefreiheit



Unterschiedliche Bedürfnisse:

- **Motorisch eingeschränkte Menschen:**
Querung wird erleichtert durch niveaugleiche Gestaltung (keine Bordsteinkante) und geringere Kfz-Geschwindigkeiten
- **Blinde und Sehbehinderte** benötigen zur Orientierung eine tastbare Kante oder einen visuellen Kontrast der Fahrbahn.

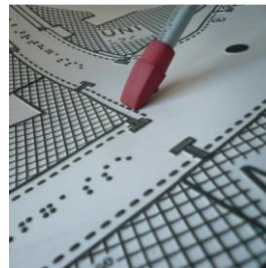
➔ **Verständliche Gesamtgestaltung mit weicher Separation**



10.07.2015 / 60



Bohmte



VERKEHRSLÖSUNGEN

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Vorteile für den Radverkehr



Mehr Sicherheit durch

- Fahren im Fahrbahnbereich bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten
- bessere Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radverkehr
- weniger Konflikte mit ruhendem Verkehr



Neue Straße, Ulm

VERKEHRSLÖSUNGEN

10.07.2015 / 61

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Fazit (2)

- Für den Einsatz von Shared Space gibt es noch wenig gesicherte Erkenntnis aus der Forschung, aber ermutigende Befunde aus einzelnen „Piloten“ (V85 in Bohmte nur 37 km/h bei Tempolimit 50 km/h)
- Allgemeingültige – neue - technische Regelwerke für die Mischflächen wie Shared Space / Begegnungszonen stehen noch aus, aber Lernen aus den zahlreichen Praxiserprobung ist schon heute möglich
- Shared Space als „gebauter §1 der StVO“ funktioniert:
 - (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
 - (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

VERKEHRSLÖSUNGEN

Die entstehenden Zielkonflikte müssen (politisch) ausgehalten werden.

10.07.2015 / 62

 Shared Space und Begegnungszonen:
 lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland



Tempo 30-Zone

Einsatz i.d.R. in Wohngebieten, Separation der Verkehrsflächen, Vorrang für MIV



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Innerörtliche Geschäftsstraßen mit, Separation der Verkehrsflächen, Vorrang für den Autoverkehr

→ Bei guter Gestaltung funktioniert das Miteinander oft gut



Marktstraße, Ditzingen

10.07.2015 / 63

 Shared Space und Begegnungszonen:
 lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland



Verkehrsberuhigter Bereich

i.d.R. einzelne (Wohn)straßen, Gestaltung als Mischfläche, Vorrang für Fußverkehr

→ Derzeit geeignetste Beschilderung, da aber der Einsatzbereich in der StVO unklar geregelt ist, ist die Zustimmung der jeweiligen Straßenverkehrsbehörden einzuholen (z.B. Verkehrsversuch)



Hamborner Markt, Duisburg



Domplatz, Speyer



Opernplatz, Duisburg

10.07.2015 / 64

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume



Erfolgsfaktoren für Shared Space sind:

- Abbau von Schilderwald und Parken zugunsten „aufgeräumter“ Straßenräume
- Angepasstes räumliches Design für intuitiv richtiges Verhalten
- Regulierung oder Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch niedrigere Geschwindigkeiten (Tempo 20)
- Intensive Beteiligung und Berücksichtigung der Belange aller Betroffenen
- politischer Mut der Gemeinde, des Stadtbezirks für Neues

Soziales Verhalten, Commonsense und Kommunikation sind eine vernachlässigte Ressource in der Verkehrsplanung



10.07.2015 / 65

Shared Space. Der Weg in Kirchhatten
Von Karl-Heinz Wesemann Foto Gisela Wesemann



Video zwei der geplanten Umgestaltungsplanung der Ortsdurchfahrt Kirchhatten.

24. April 2013
Begegnungszone ist ein Zukunftsmodell
Grüne: „Hoffen auf weitere Projekte!“

Die Grazer Grünen freuen sich über die rechtlich solide Begegnungszone
Erfolge- und Wirkungskontrolle Begegnungszone Untere Altstadt

Gemeinderat will Begegnungszone Untere Altstadt optimieren

Eine von der Stadt Bern durchgeführte Erfolgskontrolle hat gezeigt, dass die 2005 eingeführte Begegnungszone Untere Altstadt auf breite Akzeptanz stößt und ihren Zweck erfüllt. Trotzdem besteht Optimierungspotential, wobei insbesondere der verbleibende illegale Parkraum ein besonderes Augenmerk gilt. Der Gemeinderat hat zusammen mit einer Vertretung der Vereinigten AnliegerInnen beschlossen, weitere Massnahmen zur Verbesserung der Situation anzufassen.

Shared Space und Begegnungszonen:
lebenswerte und barrierearme Straßenräume

VERKEHRSLÖSUNGEN