

New York



Bergstraße



Karlsruhe



Shared Space und Begegnungszonen: lebenswerte und barrierearme Straßenräume

Nahmobilitätsfreundliche Planungsprinzipien für eine nachhaltige Mobilität

7. Juli 2015
Dipl.-Ing. Katalin Saary

Straßen bieten oft viel Platz für den Autoverkehr,



...aber Straßen sind auch Orte zum Feiern



... sind Orte zum Bewegen und Ausruhen, ...



.... und zum Spielen und Schauen



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

AGENDA

- **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?

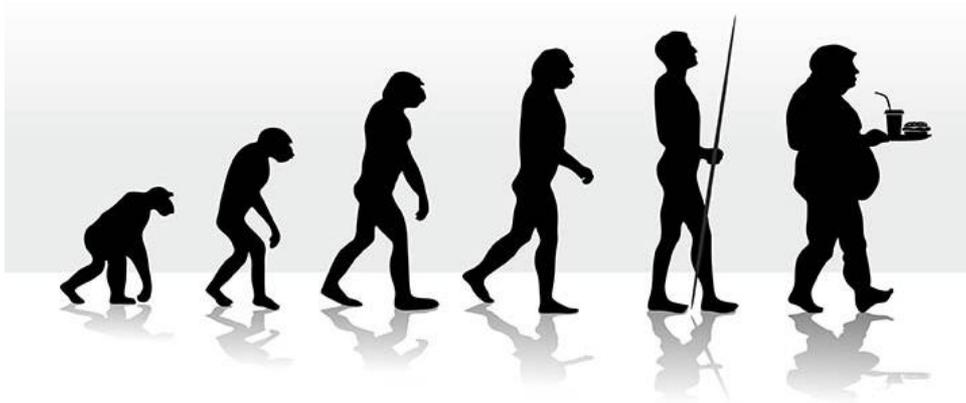
Mobilität neu denken? Mobilität heute und in Zukunft



➔ **Viele Faktoren sprechen für eine Mobilität der Nähe**

Wie sind wir unterwegs?

- 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 sind zu rund 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**



➔ **Wir brauchen eine nachhaltige Mobilitätskultur**

Quelle: Mobilität in Deutschland MiD 2008, Mobilität in Städten SrV 2008

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

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

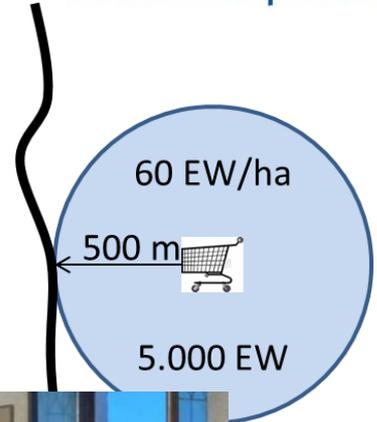


Rahmenbedingung + Voraussetzung: Nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur

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



Griesheim bewegt .



- 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?

Straßenraum als Teil der Stadt ist sowohl

... **Verkehrsraum**

als auch

... **Lebensraum**

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



Verfasser unbekannt)

Rechtliche Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FG

Richtlinien
für die Anlage von Stadtstraßen
RASt 06

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

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

Ausgabe 2010

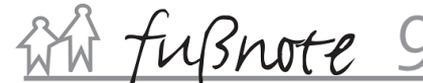
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWES
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF

Empfehlungen für Radverkehrsana
ERA

Hessische Straßen- und
Verkehrsverwaltung

Leitfaden

Unbehinderte Mobilität



Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. - Ausgabe Februar 2012

Shared Space und Verkehrsberuhigte Bereiche

Während Wohnstraßen in der 1980er und 90er Jahren häufig verkehrsberuhigt ausgebaut wurden, besteht für Geschäftsstraßen und Plätze mit hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und linienhaftem Querungsbedarf großer Handlungsbedarf und städtebaulicher Aufwertung auch weiterhin, und stärker befahrene Straßen in Altstädten und Dörfern, in denen schmal sind oder ganz fehlen.

In den letzten Jahren hat die Diskussion um Shared Space neue Perspektiven eröffnet. Angesprochen wurde sie durch ein Projekt der EU, das in verschiedenen europäischen Städten umgesetzt wurde, in Deutschland im niedersächsischen Dorf Bohnten.
Parallel wurde in der Schweiz die Regelung „Wohnstraßen“ zur „Begegnungszone“ weiterentwickelt, die sich bezüglich der Einseitigkeit außerhalb von Wohngebieten am deutschen Pendant des Verkehrsberuhigten Bereichs orientiert,

- gleich, dass
- eine höhere Kfz-Verkehrsbelastung vorhanden ist (meistens bis etwa 8.000 Kfz/24h, teilweise sogar bis zu 18.000 Kfz/24h) und
 - möglichst wenige Verkehrszeichen und straßenverkehrsrechtliche Markierungen eingesetzt werden.

Shared Space als Planungsphilosophie
Shared Space ist eine Planungsphilosophie.

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWES
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF



Shared Space

Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?
Beispiele und Empfehlungen für die Praxis

Jürgen Gerlach
Jörg Ortlepp
Heiko Voß

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

12.09.2010

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!



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

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

Statt so:

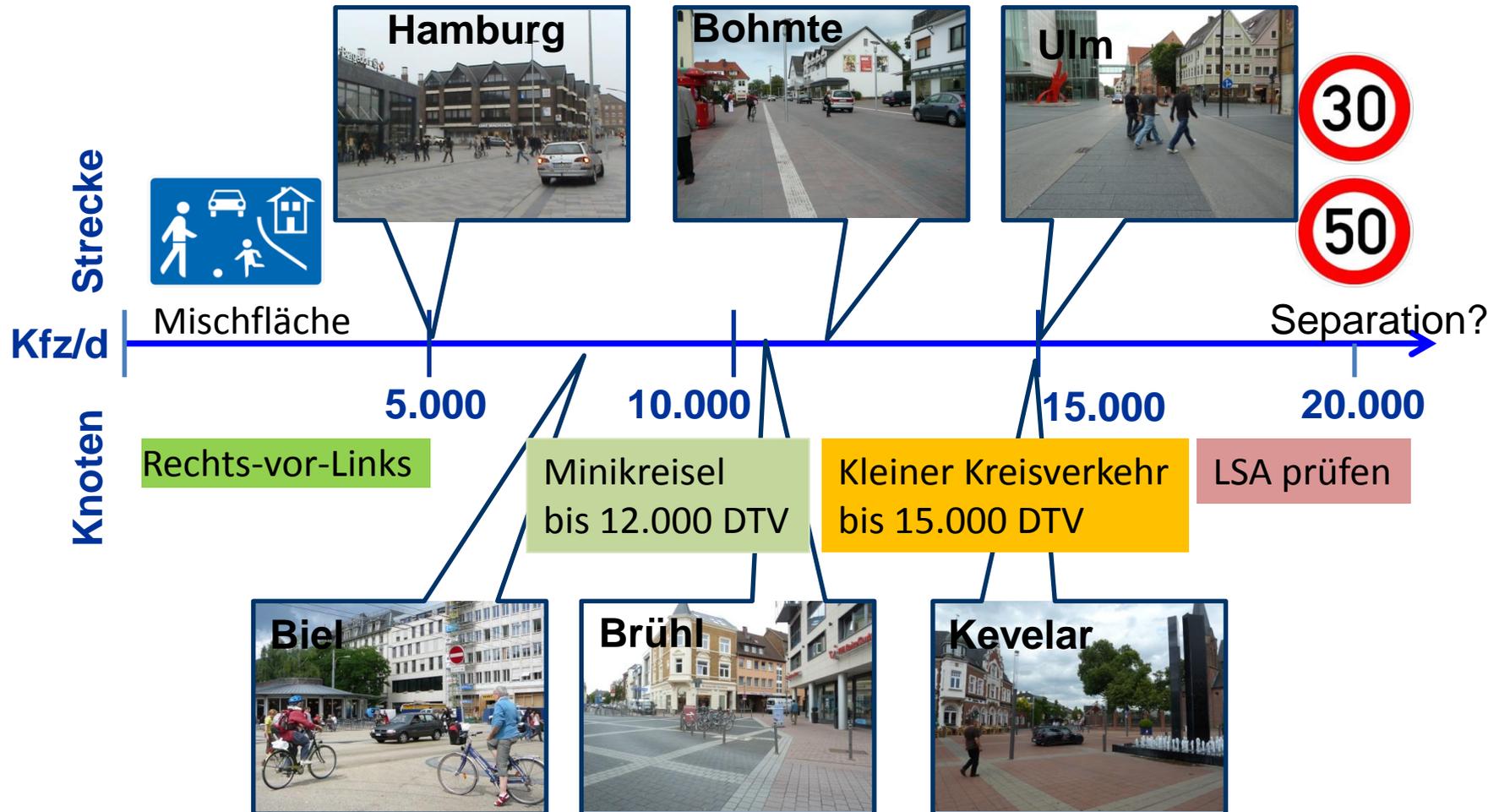


Neue Wege gehen:

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

Wo geht das?

Entscheidungskriterium Kfz-Verkehr: Zusammenhang Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



- 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?

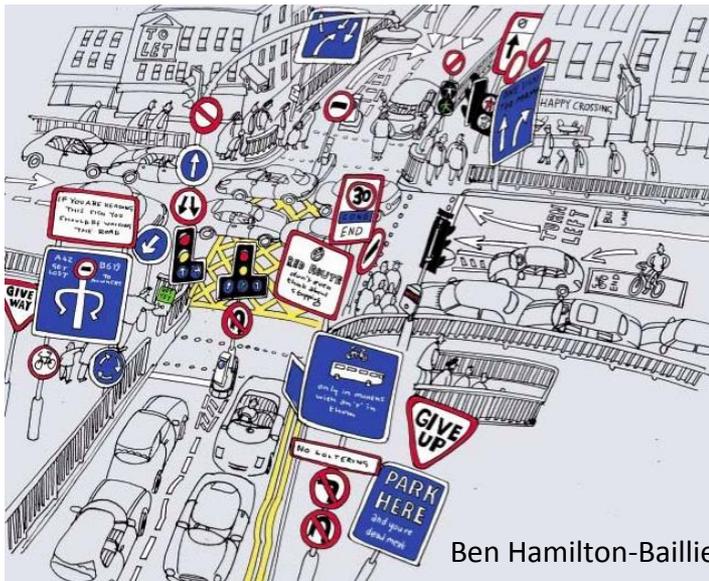
Was bedeutet ‚Shared Space‘?

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



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)



Hamborner Markt, Duisburg



Brühler Stern

Shared Spaces in Deutschland

Gibt es nicht schon Shared Space bei uns?

Ja, es gibt bereits viele nach dem Prinzip ‚Shared Space‘ gestaltete Straßenabschnitte und Plätze, wo die gegenseitige Rücksichtnahme gelebt wird.

In Hamburg heißen sie Gemeinschaftsstraßen, in Berlin gibt es im Rahmen der Fußverkehrsstrategie eines Verkehrsversuchs z.B. die „Begegnungszone Maaßenstraße“

Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland

Was ist der Unterschied zwischen einer **Begegnungszone** und einem **Shared Space**?

Eine Begegnungszone ist die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung u.a. in der Schweiz, Österreich, Frankreich, Shared Space meint ein Gestaltungsprinzip.

Wünschenswert ist die Einführung der Begegnungszone auch in Deutschland!



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

Verkehrsrechtliche Situation in Deutschland



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

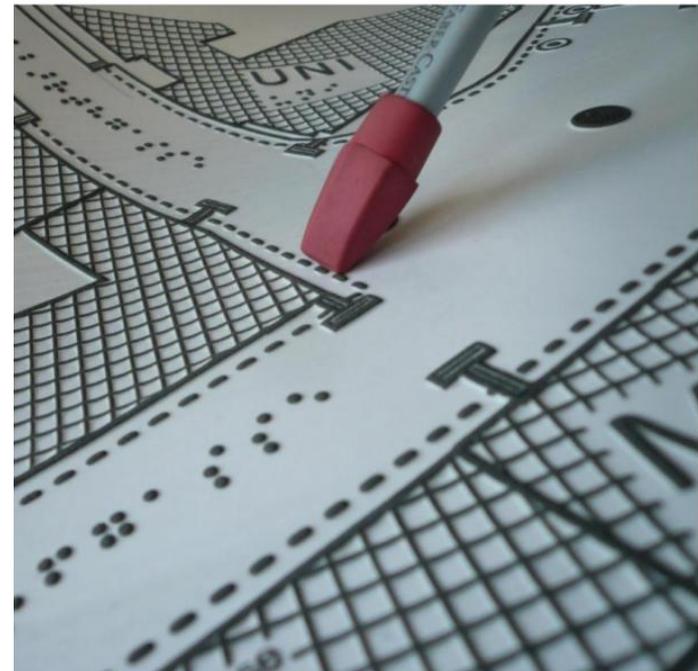


→ Durch die Aufnahme der „**Begegnungszonen**“ wie in der Schweiz, Österreich und Frankreich könnten entsprechende Projekte vor Ort gestützt und die Umsetzung erleichtert werden, da den Kommunen dann künftig ein rechtssicheres Instrument zur Verfügung stünde.

Shared Spaces und die Barrierfreiheit

Können Mischverkehrsflächen barrierefrei gestaltet werden?

Ja, neben verschiedenen Planungshandbüchern geben das Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV 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.



Shared Spaces und die Barrierfreiheit

Kann auch eine barrierefrei Haltestelle in einem Shared Space sein?

„Shared Space“ bestehen nur punktuell in kurzen Abschnitten (max. Länge von 300 - 400 m) oder in Platzbereichen, da sonst Akzeptanz bei den Autofahrenden nachlässt. Barrierefreie Haltestellen können am Rand eines „Shared Space“ realisiert werden.



Beispiel Coburg,
Theaterplatz 2008 zum Shared Space umgebaut

- 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?**

- 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

Straßen sind Orte zum Queren



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

Straßen sind Orte zum Fair-kehren



Straßen sind Orte zum Fair-kehren



Beispiel Ditzingen,
Marktstraße mit 7.000 Kfz/24h



Straßen sind Orte zum Flanieren



Beispiel Keitum (Sylt), Gurstig mit ca. 5.000 Kfz/24h

Straßen sind Orte für Alle!



Beispiel: der Sonnenfelsplatz in Graz



Münsterplatz in Basel



Münsterplatz in Basel

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



Broadway+Times Square in NY

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!