



Zentrum Bremen-Osterholz – Modellprojekt Gemeinsamer Verkehrsraum St.-Gotthard-Straße

- Auditbericht -

Univ.- Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal

Zwischenpräsentation
im Zentrum Osterholz am 26. Juni 2013



Vorbemerkungen

- Sicherheitsaudit ist ein **formaler Prozess**, um auf Sicherheitsdefizite **im Detail** hinzuweisen
- Gesamteindruck einer **soliden und umsetzbaren Planung**
- aus Sicherheitserwägungen **keine Vorzugsvariante** unter den drei auditierten Varianten
- nachfolgende Empfehlungen dienen als **Anregung**, als Diskussionsgrundlage, der Überprüfung im Detail und der Weiterentwicklung der Varianten im **späteren Planungsprozess**



Auditpunkte - Generelles

- Fahrflächen in allen drei Varianten mit rd. 7,00m und 14,00m breit gewählt
- Für den Begegnungsfall Bus-Bus 6,50m erforderlich
- hohe Geschwindigkeiten und/oder Halten und Parken in „überschüssigen“ Flächen zu erwarten
- Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen
- lange Wege beim Überqueren der Straße
- Empfehlung, die Fahrflächenbreiten zu verschmälern





Auditpunkte - Generelles

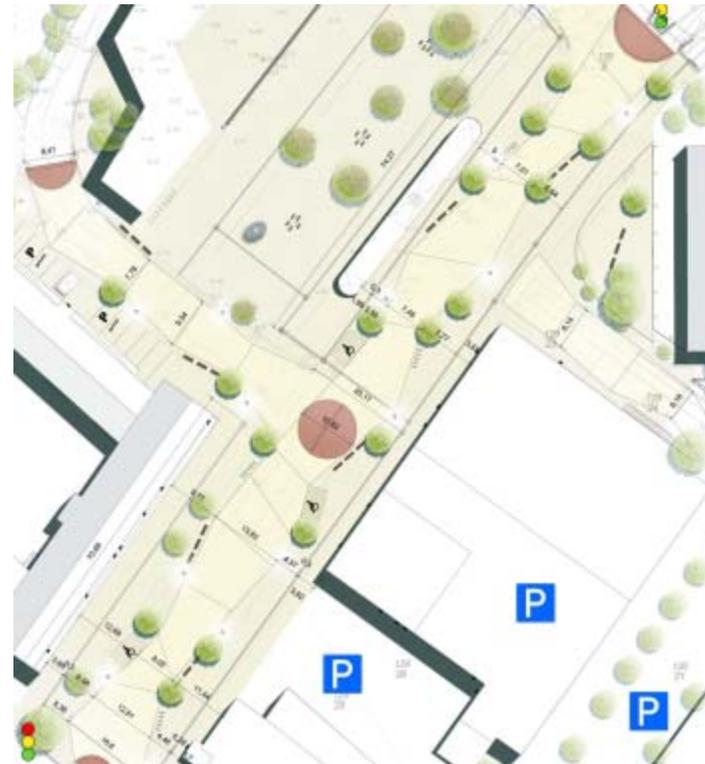
- Fahrflächenbreiten reduzieren
- ggf. mit Pollern Halten und Parken verhindern
- Erfordernis einer kontinuierlichen Überwachung und Ahndung von Halte- und Parkvorgängen





Auditpunkte - Generelles

- In unbelebten Zeiten sind tatsächliche Geschwindigkeiten zu erwarten, die über den im Modellraum angestrebten Geschwindigkeiten von rd. 20km/h liegen
- Ausweisung einer zulässigen Geschwindigkeit von 20km/h, vorzugsweise als Tempo-20-Zone
- Geschwindigkeiten sollten direkt nach der Umbauphase und dann kontinuierlich evaluiert und kontrolliert werden





Auditpunkte - Streckenabschnitt

- Lage und Ausbildung der Leitstreifen und Bodenindikatoren im Rahmen der weiteren Planung im Detail diskutieren
- Leitstreifen mit 3,50m Abstand von der Bebauung unüblich weit weg von den Gebäudekanten
- teils sehr nah an Parkständen und Fahrflächen
- Führung des Leitstreifens im nordwestlichen Bereich nicht durchgehend
- genaue Ausbildung der Bodenindikatoren noch zu klären, auf ausreichende Kontraste achten





Auditpunkte - Streckenabschnitt

- Behindertenparkstände liegen in allen drei Planungsvarianten sehr nah am zentralen Knotenpunkt
- Verwechslung der Absicht des Parkens mit der Absicht von Abbiegevorgängen möglich
- beeinträchtigen Sichtbeziehungen auf wartende Fußgänger vor dem Überqueren der Straße
- Parkstände sollten unter Nachweis der Sichtdreiecke und zur Eindämmung der Verwechslungsgefahr verlegt werden





Auditpunkte - Streckenabschnitt

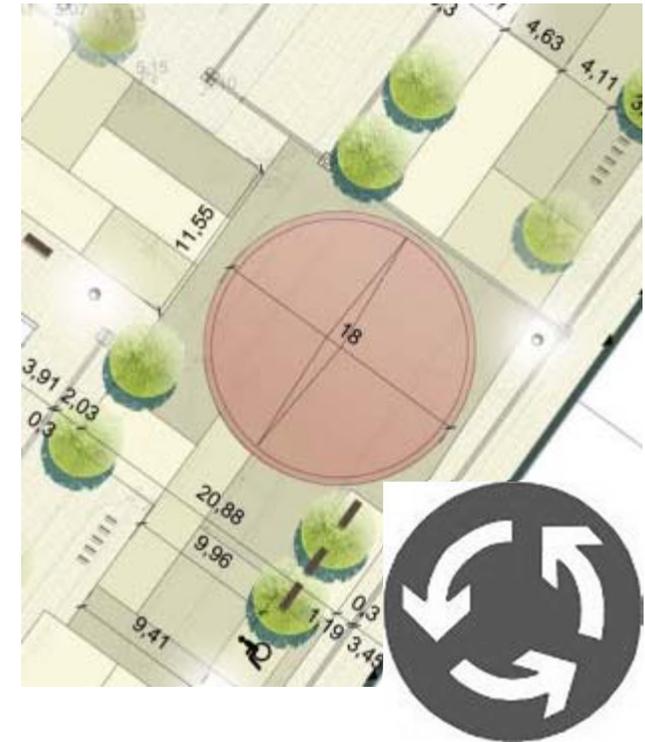
- Im nordwestlichen Planbereich bei allen drei Varianten unklar, ob ausreichende Gehwegflächen von mindestens 2,50m Breite verbleiben
- ist zu klären





Auditpunkte - Knotenpunkte

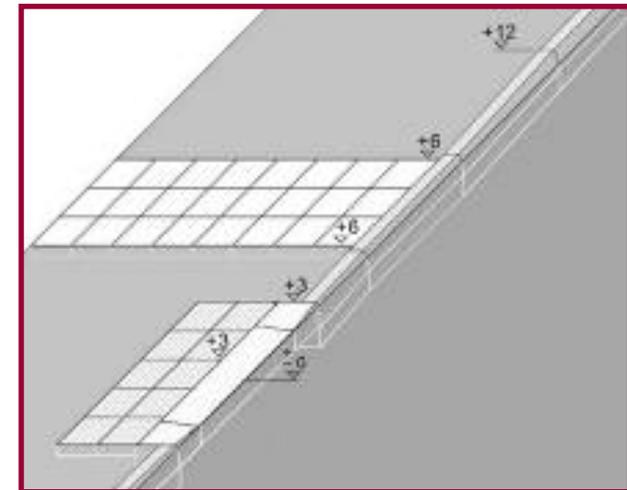
- Hervorheben einer Kreisform durch Material- oder Farbwahl suggeriert Mini-Kreisverkehr oder kleinen Kreisverkehr
- Erwartung, dass der Verkehr in der Kreisfahrbahn – also der von links kommende Verkehr – vorfahrtberechtigt ist
- nur durch eine entsprechende Beschilderung und eine übliche Gestaltung eines Kreisverkehrs zu erreichen
- richtlinien-konformen Gestaltung als Mini-Kreisverkehr oder andere Formen (z.B. ein Quadrat oder ein Rechteck) zur Erhöhung der Aufmerksamkeit wählen





Auditpunkte - Sonstiges

- Fehlen der Kanten von mindestens 3 cm, besser 6 cm, zwischen den Fahrflächen und den Gehbereichen sollte mit Behindertenverbänden eindringlich diskutiert werden
- bei sehr guten Sichtbeziehungen können Blinde und Sehbehinderte hinreichend früh gesehen werden
- werden unter vorgenannten Voraussetzungen tatsächlich geringe Geschwindigkeiten eingehalten und kontrastreiche sowie taktile Leitelemente und Bodenindikatoren eingesetzt, erscheint der Verzicht auf Kanten umsetzbar.





Auditpunkte - Sonstiges

- Gestaltungen der Einfahrtsbereiche in den Modellabschnitten, die den Übergang zum besonderen Bereich verdeutlichen und in den Einmündungen mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind, sind zu begrüßen
- erscheinen mit rd. 11m allerdings sehr breit und wirken voraussichtlich nicht geschwindigkeitsreduzierend
- Anregung, weitere Gestaltungselemente mit Torwirkung unter Verschmälerung der Fahrflächen (z.B. grüne Tordurchfahrten, Steelen) einzuplanen





Auditpunkte - Sonstiges

- Anregung, eine zusätzliche Variante mit Hervorhebung eines Mittelstreifens zu erarbeiten
- Mittelstreifen erscheint bei den gegebenen Breiten als machbar und bietet sich vor allem in Weiterentwicklung der Variante 1 an
- reduziert Komplexität beim Überqueren der Straße und schafft zusätzliche Sicherheit





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



jgerlach@uni-wuppertal.de
www.svpt.de