



Shared Space, SimplyCity, Gemeinschaftsstraßen, Begegnungszonen

- Überblick zu modernen Verkehrskonzepten -

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

**Bremer Modellprojekt zur Gestaltung eines Verkehrsraums für alle
im Zentrum Osterholz am 26. November 2012**



EINFÜHRUNG

Definition Shared Space – Keuning Instituut

Shared Space umfasst alle Maßnahmen,

- mit denen ein **rücksichtsvolles Verhalten** erreicht wird,
- die **mit den Bürgern gemeinsam** geplant und umgesetzt werden,
- die **mit dem Shared Space Instituut geplant** werden.
(Gründung in Drachten Ende 2008,
Shared Space als Begriff rechtlich geschützt)



EINFÜHRUNG

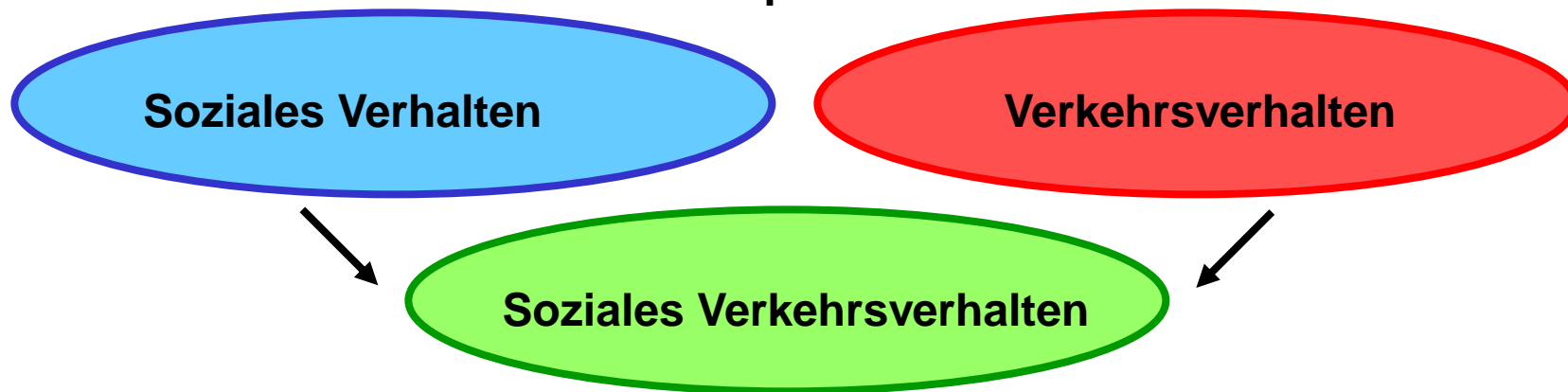
Definition Shared Space – Keuning Instituut

Shared Space

- ist primär **kein** Verkehrs- oder Gestaltungskonzept,
- setzt eine freiwillige Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger voraus,
- soll Bürgerinnen und Bürger „befähigen“, eigenständig zu planen,
- ist ergebnisoffen,
- soll zu gemeinsam genutzten Plätzen und Knotenpunkten mit mehr Lebensqualität führen



Grundidee von Shared Space:



Grundidee SimplyCity

Reduzierung der Komplexität im Straßenverkehr

SimplyCity

Quelle: Franz Linder, P3 Agentur, Köln



Grundidee SimplyCity

„Über-markiert“

„Über-beschildert“



Source: Franz Linder, P3 Agentur, Cologne



Hamburg: Gemeinschaftsstraßen als „Weiterentwicklung“ von Shared Space

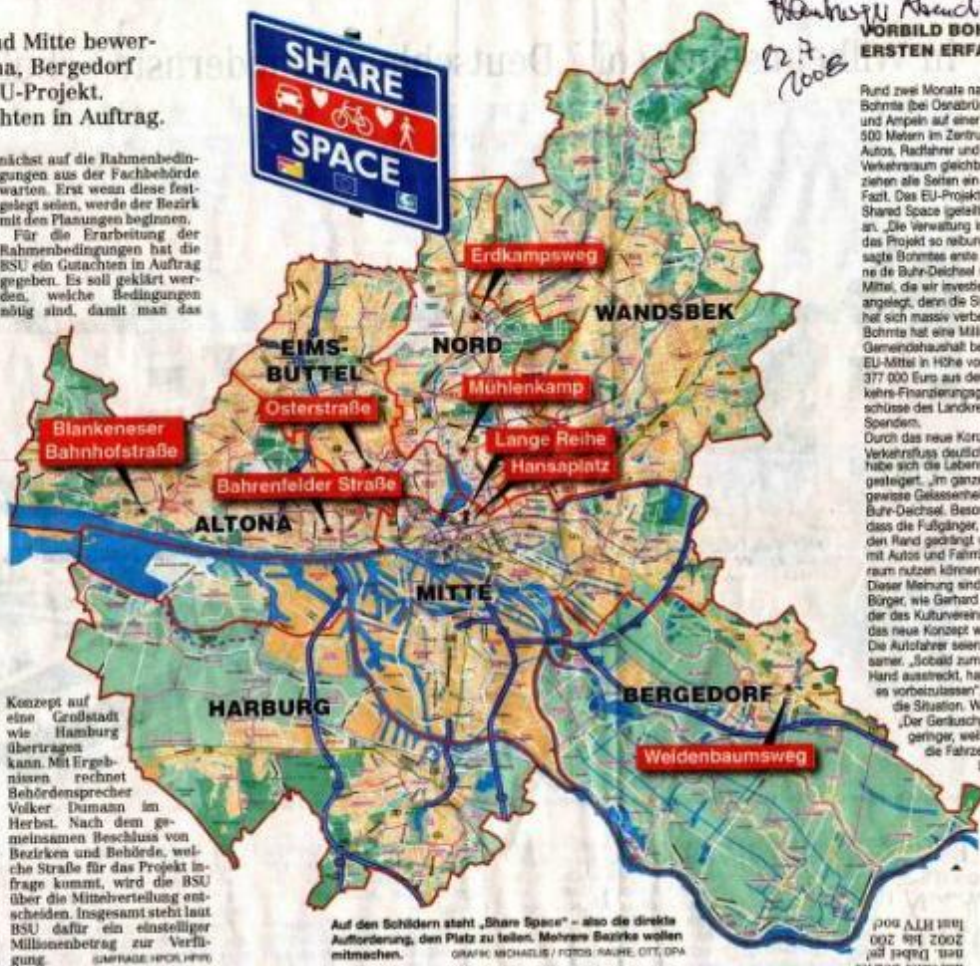
Fünf Bezirke wollen die „Straße für alle“

Nach Eimsbüttel und Mitte bewerben sich auch Altona, Bergedorf und Nord für das EU-Projekt. Behörde gibt Gutachten in Auftrag.

Hanna Kresse
Hamburg ist im Shared-Space-Fieber. Nachdem Eimsbüttel und Mitte angekündigt haben, die Osterstraße beziehungsweise die Lange Reihe als EU-Verkehrsprojekte zu beantragen, ziehen jetzt die anderen Bezirke nach. Das von den Niederlanden stammende Konzept sieht einen gemeinsamen Verkehrsraum ohne Ampeln vor. Dafür sollen Bürgerinnen und Bürger abgefragt werden. Altona hat dafür bereits die Blankeneser Bahnhofstraße, die Bahrenfelder Straße und die Wartenberg-Platz sowie die Erbsenplatz/Erbsenstraße bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) angemeldet. In Nord ist es ein Beschluss der Bezirksversammlung für den Mühlkamp in Winterhude. In Bergedorf ist der Weidenbaumweg angedacht. In Harburg ist eine neue Platz vor dem Altonaer Bahnhof soll nach einem neuen Prinzip angelegt werden. Da sich dieser Bereich derzeit im Bau befindet, sei mit einer möglichen Umsetzung aber nicht vor dem Jahr 2010 zu rechnen. Es sei aus dem Bezirksamt für Harburg und Wandsbek ist man noch nicht so weit. Wandsbek gebe es wieder einen konkreten Vorschlag, doch habe das Thema bereits bei der Tagungsordnung der Bezirksversammlung gestanden, die Bezirksamtspräsidentin Maria Fessel. Harburg will zu-

nächst auf die Rahmenbedingungen aus der Fachbehörde warten. Erst wenn diese festgelegt seien, werde der Bezirk mit den Planungen beginnen. Für die Erarbeitung der Rahmenbedingungen hat die BSU ein Gutachten in Auftrag gegeben. Es soll geklärt werden, welche Bedingungen nötig sind, damit man das

Konzept auf eine Großstadt wie Hamburg übertragen kann. Mit Ergebnissen rechnet Behördensprecher Volker Dumann im Herbst. Nach dem gemeinsamen Beschluss von Bezirken und Behörden, welche Straße für das Projekt infrage kommt, wird die BSU über die Mittelverteilung entscheiden. Insgesamt steht laut BSU dafür ein einstelliger Millionenbetrag zur Verfügung.



Auf den Schildern steht „Share Space“ – also die direkte Aufforderung, den Platz zu teilen. Mehrere Bezirke wollen mitmachen. GRAFIK: MICHAELIS / FOTO: RAINE, CITY, DPA

Hamburger Abendblatt
22.7.2008
VORBILD BOHMTA: DIE ERSTEN ERFAHRUNGEN

Rund zwei Monate nachdem die Gemeindeförderung (bei Osterstraße) sämtliche Schichten und Ampeln auf einer Strecke von rund 500 Metern im Zentrum abgeschafft hat, Autos, Radfahrer und Fußgänger sich den Verkehrsraum gleichberechtigt teilen. Das EU-Projekt mit dem Namen Shared Space (geteilter Raum) kommt an. „Die Verwaltung ist sehr glücklich, das Projekt so reibungslos funktioniert“, sagte Bohmtes erste Gemeindeförderungsinne die Buhr-Deichsel dem Abendblatt. Mittel, die wir investiert haben, sind gut angelegt, denn die Situation für den Ort hat sich massiv verbessert.“ Die Gemeindeförderung hat eine Million Euro aus dem Gemeindeförderungshaushalt bezahlt, dazu kommen EU-Mittel in Höhe von 576 000 Euro, 377 000 Euro aus dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz sowie Zuschüsse des Landkreises und von privaten Spendern. Durch das neue Konzept habe sich die Verkehrssituation deutlich verbessert. Zudem habe sich die Lebensqualität der Anwohner gesteigert. „Im ganzen Bereich ist eine gewisse Gelassenheit zu spüren“, so die Buhr-Deichsel. Besonders gut findet er, dass die Fußgänger, die bisher „an den Rand gedrängt waren“, gemeinsam mit Autos und Fahrrädern den Verkehrsraum nutzen können. Dieser Meinung sind auch die Bohmtes Bürger, wie Gerhard Wesselski, Vorsitz des Kulturvereins, bestätigt. „Ich finde das neue Konzept wunderbar“, sagte die Autofahrerinnen seien sehr viel aufmerksamer. Sobald zum Beispiel ein Kind Hand ausstreckt, halten die Fahrer an und es vorbeilassen“, beschreibt Wess die Situation. Was ihn besonders: „Der Geräuschpegel ist deutlich geringer, weil der Verkehr fließt“, die Fahrzeuge, darunter viele Lastwagen, sind deutlich vorerwartungsfähiger und halten sich an den Verkehrsregeln. Auf dem Foto sind die Fahrzeuge, darunter viele Lastwagen, sind deutlich vorerwartungsfähiger und halten sich an den Verkehrsregeln. Auf dem Foto sind die Fahrzeuge, darunter viele Lastwagen, sind deutlich vorerwartungsfähiger und halten sich an den Verkehrsregeln.



Begegnungszonen als Teil der Geschichte zur Verkehrsberuhigung

(Quelle: Schwab)

1969/70 Woonerf-Versuche Emmenhoud + Delft

1976 Woonerf in NL

1979 Wohnstrasse in CH

1980 Verkehrsberuhigte Bereiche in D

1980 Aires Piétonnes in Chambéry (F)

2002 Begegnungszone in CH





Begegnungszone Burgdorf



(Quelle: Schwab)

Fuß- und Rad-
verkehrsmodellstadt

(1996)

DTV 6.000





Zielvorstellungen der „Berliner Begegnungszonen“ (Arbeitstitel)

- Förderung des Fußgängerverkehrs
- Umsetzung von „Low-Cost-Maßnahmen“
- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Förderung der Nahmobilität
- Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten
- Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen, zusätzliche Rücksichtnahme
- Städtebauliche Stärkung der Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Haupt- und Hauptgeschäftsstraßen
- Partizipation der Bürger/innen
- Schwerpunkt auf hervorragenden Sichtbeziehungen (Verlagerung des ruhenden Verkehrs)



EINFÜHRUNG

**Ziel Shared Space / SimplyCity / Gemeinschaftsstraßen /
Begegnungszonen**

Straßenverkehrsordnung 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.**



PRAXISBEISPIELE

Ausgewählte Beispiele

- 1) **Smalingerland, Drachten, Laweiplein** Niederlande (EU S Sp)
- 2) **Smalingerland, Drachten, De Drift/Torenstraat/Kaden**, Niederlande (EU S Sp)
- 3) **Haren, Rijkstraatweg**, Niederlande (EU S Sp)
- 4) **Kevelaer, Roermonder Platz**, Deutschland (verkehrsüb. Bereich)
- 5) **Bohmte, Bremer Straße**, Deutschland (EU S Sp)
- 6) **Duisburg, Opernplatz**, Deutschland (verkehrsüb. Bereich)
- 7) **Bern-Köniz**, Schweiz (Tempo-30-Zone)
- 8) **Biel, Zentralplatz**, Schweiz (Begegnungszone)
- 9) **Gleinstätten**, Österreich
- 10) **Graz, Sonnenfelsplatz**, Österreich



PRAXISBEISPIEL 1

Smalingerland, Drachten (NL), Kreisverkehr Laweiplein

- 44.000 Einwohner
- ca. 18.000 Kfz/24h
- 5.000 Radfahrer/Tag
- Jahr 2001 (Umbau)
- Hauptgeschäftsstraße (HS IV)
- 4-5 Vollgeschosse (§ 7 Kerngebiet)
- kleiner Kreisverkehr (215 StVO)
- viele Markierungen, „Haifischzähne“
- Parkverbot
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
- keine Bushaltestelle, geringer LkW- und Lieferverkehr



PRAXISBEISPIEL 2

Smalingerland, Drachten (NL), Knotenpunkt De Drift / Kaden

- 44.000 Einwohner
- 15.000 Kfz/24h
- 7.000 Radfahrer/Tag
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
- Jahr 1998 (Umbau)
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße (HS IV)
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- Halteverbotszone (291 StVO)
- beschilderte FGÜ (350 StVO)
- keine Bushaltestelle, wenig LKW- und Lieferverkehr



PRAXISBEISPIEL 2

Smalingerland, Drachten (NL), Knotenpunkt De Drift / Kaden





Videsequenz: Drachten, De Drift Torenstraat Kaden 26.06.2007

PRAXISBEISPIEL 3

Haren (NL), Rijksstraatweg

- 19.200 Einwohner
- 8.000 Kfz/24h
- $V_{zul} = 50$ km/h
- Jahr 2003 (Umbau)
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- geringer LKW-Verkehr
- Linienbusverkehr
- überwiegend Mischungsprinzip, weiche Separation, niveaugleich
- vereinzelt Sonderwege für Fußgänger (239 StVO)





PRAXISBEISPIEL 3

Haren (NL), Rijksweg



- deutliche Separation von Fahrbahn und Seitenraum zwischen den Knotenpunkten durch Gitter
- FGÜ ohne Beschilderung, Nullabsenkung, keine Leit- und Auffangstreifen

PRAXISBEISPIEL 3

Haren (NL), Rijksweg



PRAXISBEISPIEL 3

Haren (NL), Rijksstraatweg



Videsequenzen: Haren Rijkstraatweg 26.06.2007

PRAXISBEISPIEL 4

Kevelaer (D), Roermonder Platz

- 28.200 Einwohner
- ca. 10.500 Kfz/24h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Jahr 2003 (Umbau)
- zahlreiche FG und Radfahrer
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße (HS IV)
- 3-4 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- vorgeschriebene Fahrtrichtungen beschildert (209 StVO)
- Separation durch Poller, niveaugleich, keine Leitstreifen
- Busverkehr möglich, geringer LKW- und Lieferverkehr



PRAXISBEISPIEL 4

Kevelaer (D), Roermonder Platz



PRAXISBEISPIEL 5

Bohnte (D), Bremer Straße

- 13.000 Einwohner
- 12.600 Kfz/24h
- 1.000 Lkw/24h
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$, 30 km/h für Lkw
- Jahr 2008 (Umbau)
- geringer FG- und Radverkehr
- Rechts-vor-Links
- Mischfläche, niveaugleich
- Leitstreifen, keine Beschilderung
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- Hauptverkehrsstraße, Linienbusverkehr



PRAXISBEISPIEL 5

Bohmte (D), Bremer Straße





PRAXISBEISPIEL 6

Duisburg (D), Opernplatz

- rd. 500.000 Einwohner
- ca. 14.000 Kfz/24h
- geringer Lkw-Anteil
- Verkehrsberuhigter Bereich (325 StVO)
- Jahr 2007 (Umbau)
- viele FG und Radverkehr
- Rechts-vor-Links
- Mischfläche, 3 cm Kante
- keine Leitstreifen, weiche Separation
- ca. 4 Vollgeschosse (§ 7 Kerngebiet)
- Hauptgeschäftsstraße, starker Linienbusverkehr





PRAXISBEISPIEL 6 **Duisburg (D), Opernplatz**





PRAXISBEISPIEL 7

Bern – Köniz (CH)

(Quelle: Haller)

- **Ortsdurchfahrt** mit zentralem Geschäftsbereich
- **Verkehrsstärken:** 20.000 Kfz/d, Linienbusse, viele querende Fußgänger und Radfahrer





PRAXISBEISPIEL 7 **Bern – Köniz (CH)**





PRAXISBEISPIEL 8

Biel- Zentralplatz (CH)

(Quelle: Haller)

- Einheitliche Gestaltung mit Asphalt, Zonierung mit flachen Borden
- „Begegnungszone“ (entspricht etwa Z 325 StVO mit 20 km/h)



PRAXISBEISPIEL 8

Biel- Zentralplatz (CH)

(Quelle: Haller)

Verkehrsstärken:

10.000 Kfz/d

1.200 Busse/d

5.000 Radfahrer/d

bis zu 20.000 Fußgänger/d



PRAXISBEISPIEL 9: Gleinstätten, Österreich



Quelle:







PRAXISBEISPIEL 10: **Graz, Sonnenfelsplatz, Österreich**





PRAXISBEISPIEL 10: **Graz, Sonnenfelsplatz, Österreich**

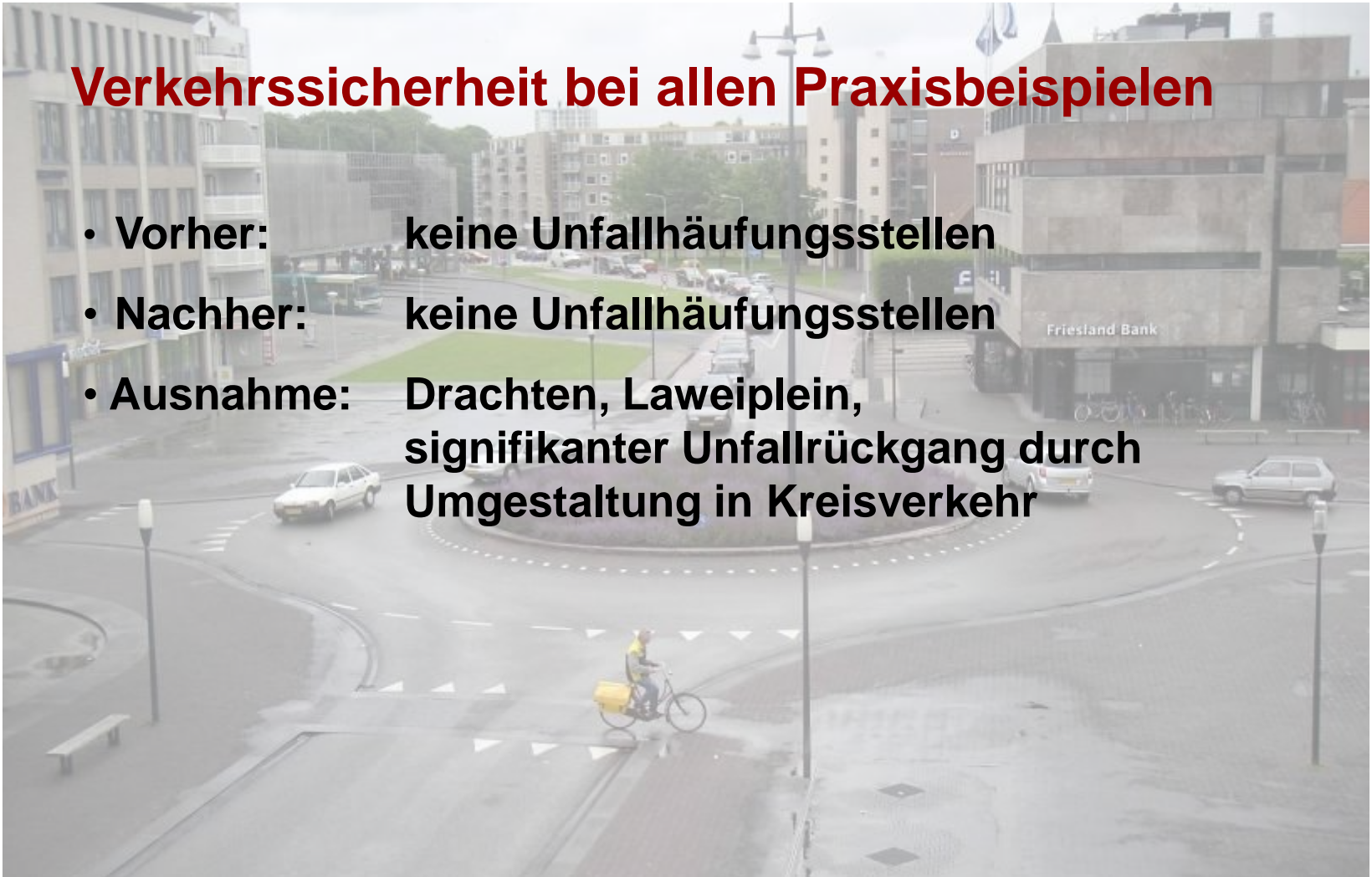




WIRKUNGEN

Verkehrssicherheit bei allen Praxisbeispielen

- Vorher: keine Unfallhäufungsstellen
- Nachher: keine Unfallhäufungsstellen
- Ausnahme: Drachten, Laweiplein, signifikanter Unfallrückgang durch Umgestaltung in Kreisverkehr



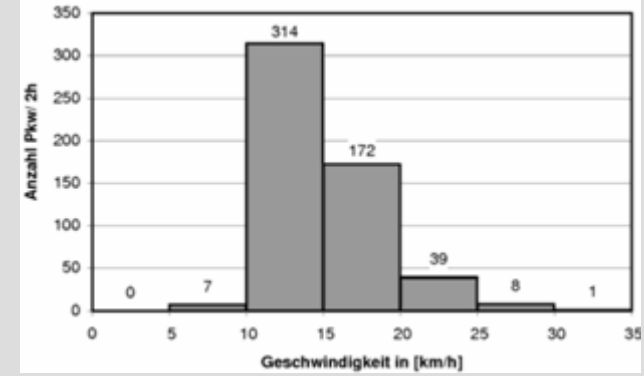


WIRKUNGEN

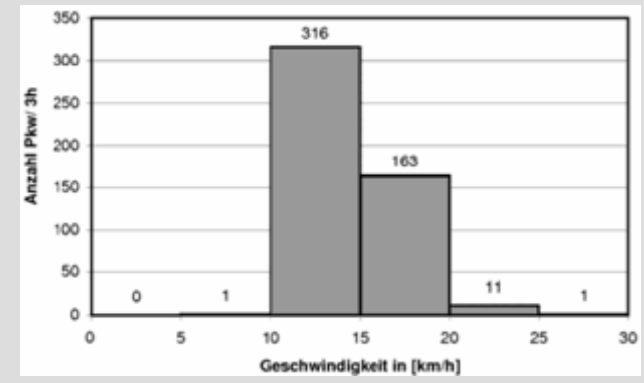
Motorisierter Individualverkehr

- **Rücksichtsvolle Verhaltensweisen**
- Überwiegend **geringes Geschwindigkeitsniveau** (< 30 km/h)
- Problem bei **längeren Abschnitten** (rund 800 m): vereinzelt **hohe Geschwindigkeiten** und **riskante Fahrweise**

Kevelaer



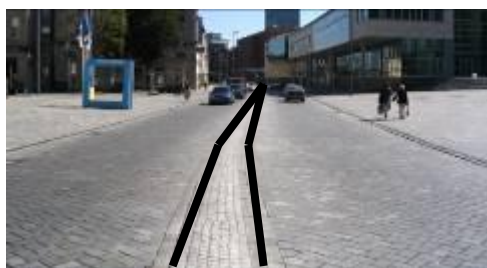
Brühl



LERNEFFEKTE

Gemeinsamkeiten bei allen Praxisbeispielen

- **Leitelemente** für den Kfz-Verkehr
- **Attraktiver Aufenthalt** im Seitenraum
- **Angepasste Oberflächengestaltung**
- Sichtkontakt durch **Verzicht auf Parken**
- Klare **Erkennbarkeit** im Übergang
- **Wenig Markierung und Beschilderung**
- **Mittiger Schutzraum** bei hohen Verkehrsbelastungen



Quelle: Baier; Heinz

WIRKUNGEN

Kinder als Fußgänger

- **Positiv:** Gute Übersichtlichkeit, gute Sichtbeziehungen auf querende Kinder.
- **Negativ:** Fehlende Schutzräume für Kinder und teils unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten.





WIRKUNGEN

Senioren als Fußgänger

- Differenziertes Bild.
- Viele Senioren bewerten die Straßenräume **eher positiv** (keine Stolperfallen, verbesserte Aufenthaltsqualität).
- **Subjektive Unsicherheit** z.B. am Laweiplein ist aus der Sicht älterer Menschen gestiegen (38 % empfanden den Bereich vor, 47 % nach der Umgestaltung als unsicher).
- In Drachten wurden **nachträglich Fußgängerüberwege** angelegt
- In Bohmte wurde gemeinsam mit DBSV der **Leitstreifen** entwickelt

WIRKUNGEN

Ruhender Verkehr

- **Weitgehend zu verlagern!**
(Kommunikation ist überall zu gewährleisten)
- Hohem Parkdruck mit **Pollern oder Rahmen** entgegen treten.
- **Liefer- und Ladeverkehr** berücksichtigen.





WIRKUNGEN

Aufenthaltsqualität

- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** war maßgebendes Ziel der Umgestaltungen in den Beispielräumen (keine Unfallhäufungsstellen oder überlastete Bereiche)
- **Gesteigerte Attraktivität** erzielt.
- Gutes Konzept zur **Aufwertung von Straßenräumen** in Ortslagen und Innenstadtbereichen.

VORAUSSETZUNGEN

Wahrnehmbares Fußgängeraufkommen!



Quelle:
Baier; Heinz



ZUSAMMENFASSENDE EMPFEHLUNGEN

- **Kommunikation und Partizipation** als Prinzip immens wichtig in Planung und Umsetzung; **bürgerorientierte Planung**
- Aufgeräumte Straßenzüge = **Gute Sichtbeziehungen notwendig**
- **Ruhender Verkehr** ist aus den Bereichen weitgehend **zu verlagern**
- **Begrenzung auf kurze Abschnitte** (zunächst 350m, max. 800 m)
- **Leistungsfähigkeit** muss gegeben sein
- **barrierefreie Gestaltung** (auch für Blinde und Sehbehinderte)
- Ausweisung als **Tempo-20-Zone** empfehlenswert

**Ihre Teilnahme an den Planungswerkstätten
wird sich lohnen!**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



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