



SHARED SPACE - STRASSEN FÜR ALLE Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Dipl.-Ing. Katalin Saary
30. März 2019

Zukunftskongress
Bayrischer Untermain

Straßen sind Orte zum Feiern



© Foto Katalin Saary

Straßen sind Orte zum Bewegen und Ausruhen



© Foto Katalin Saary

Straßen sind Orte zum Spielen und Schauen



© Foto Katalin Saary

Verkehrsraum oder Lebensraum?

Das bedeutet,
es ist zu entscheiden:
**Ist der öffentliche Raum
Verkehrsraum oder
Lebensraum?**

→ Um neue Qualitäten
zu schaffen,
müssen wir
Flächen „fair“ teilen



© Karl Jilg, Swedish Road Administration

Verkehrsraum oder Lebensraum?



Bad Mergentheim, Härterichstraße

Quelle: <https://gruene-mgh.de/fussverkehr/articles/verpasste-chance.html>

Verkehrsraum oder Lebensraum?



Rudersberg, Ortsdurchfahrt (L1080, L1148), ca. 11.000 Kfz pro Tag vor Umbau

Foto: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Modal Split 2017 (hochgerechnet)



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



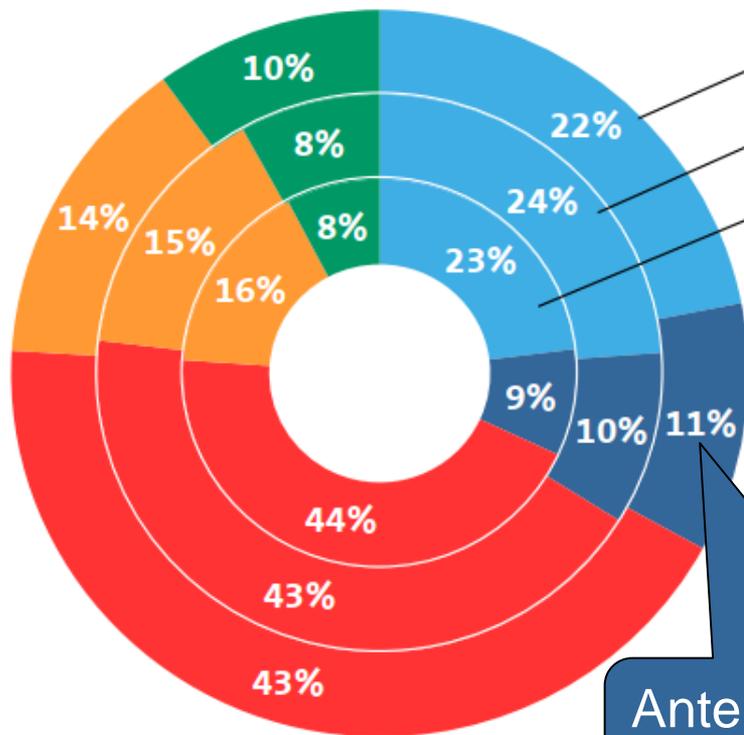
MIV-Mitfahrer



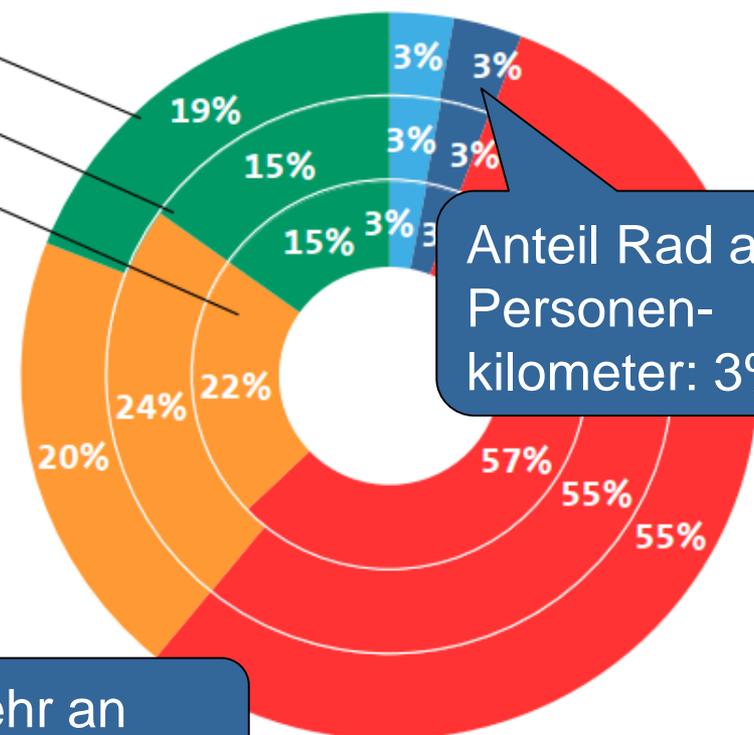
ÖV

Anteile Wege

Anteile Personenkilometer



2017
2008
2002

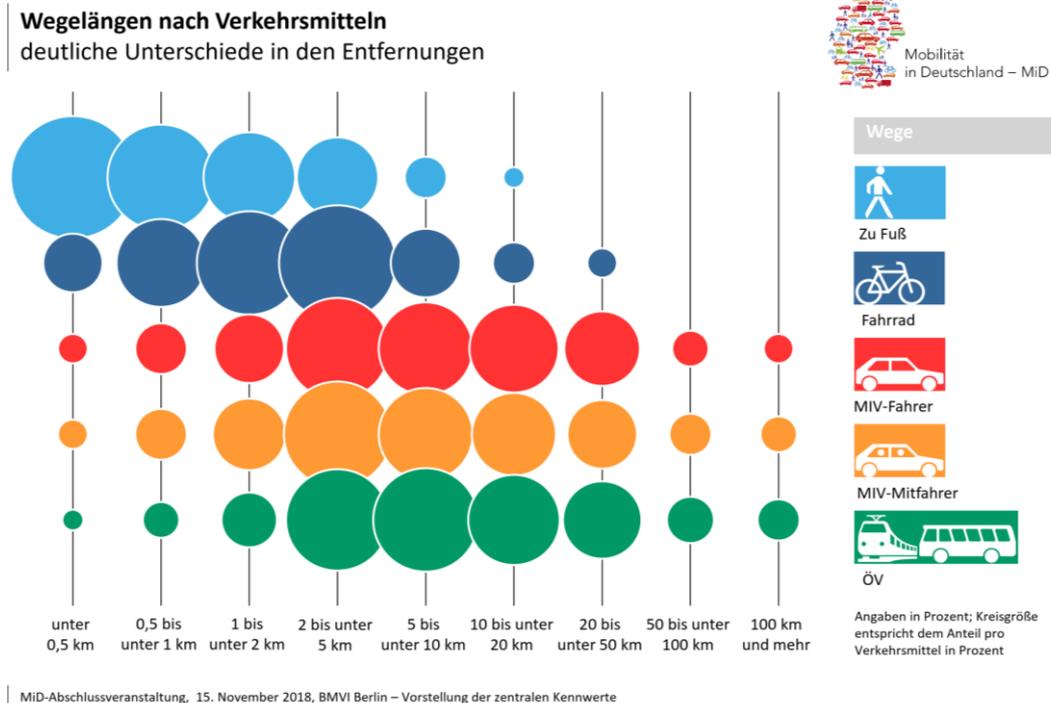


Anteil Rad an Personenkilometer: 3%

Anteil Radverkehr an allen Wegen: 11%

Zahlen & Fakten: Wie sind wir unterwegs?

- 41 % (fast) täglich ausschließlich Fuß-Wege
- 18 % fahren (fast) **täglich** ausschließlich Fahrrad
- 36 % fahren **nie** Fahrrad
- 9 % der Pkw-Fahrten finden im **Nahbereich** bis unter 2 km statt, 20 % im Bereich 2 bis 5 km Kilometer
- 35 % aller Wege sind kürzer als **zwei Kilometer**,
- 23 % aller Wege zw. 2 bis 5 km



Quelle: Mobilität in Deutschland MiD 2017, infas

Warum sind nachhaltige Mobilität und Nahmobilität wichtig?

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
(Kundenrentabilität Rad: 7.500 € /m², Auto 6.625 € /m²)
- eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs
(Verlagerungspotentiale)
- 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, Nox) reduziert werden**

„Stellschrauben“ für eine nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstruktur

Ermöglichen Sie gemischte Strukturen!

Nutzungsmischung ist Voraussetzung für Nahmobilität.

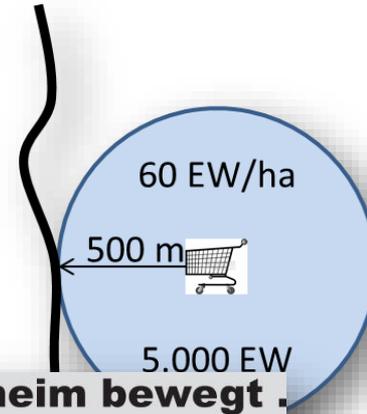
Verankern Sie das Ziel schon früh!

Die **Ausrichtung** erfolgt bereits durch informelle Planungen und Festsetzungen in Bauleitplanungen.

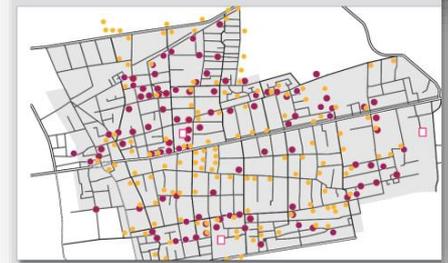
Schaffen Sie eine Verkehrsinfrastruktur mit attraktiven, sicheren und barrierefreien Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr.

Gestalten Sie attraktive und angenehme Straßenräume und Aufenthaltsflächen.

Nehmen Sie alle Mit! Mit Bürgerinformation und Beteiligung für gute Akzeptanz und aktive Unterstützung



Griesheim bewegt .



Das Ziel erreichen!

Gleichgewicht zwischen Verkehrsraum und Lebensraum

Darum geht es: 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!



© Fotos Katalin Saary

Rechtliche Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

Richtlinien
für die Anlage von Stadtstraßen
R 1
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 VERKEHRSWESSEN
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ERA

Hessische Straßen- und
Verkehrsverwaltung

Leitfaden
Unbehinderte Mobilität



Hinweise für barrierefreie
Verkehrsanlagen
HBVA

12.09.2010

fußnote 9
Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSV 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 ein zunehmender Querungsbedarf großer Handlungsbedarf zur Verkehrsmittel-Aufwertung auch weiterhin. Das Gleiche gilt für enge Straßen in Altstädten und Dörfern, in denen die Gehwege zu

...lich, dass eine höhere Kfz-Verkehrsdichte vorhanden ist (jeweils bis etwa 8.000 Kfz/Tag/Nacht) und damit weniger Verkehrsberuhigung und strukturelle Markierungen notwendig sind. ...

Shared Space als Verkehrsphilosophie

... ist eine Planungsphilosophie, die auf der Überwindung von Verkehrsberuhigung beruht. ...

Modellprojekt Bohmete

Das offizielle deutsche Modellprojekt Bohmete realisiert sich durch eine konsequente Ausrichtung auf den ursprünglichen Theorien von Shared Space aus. ...

D ...



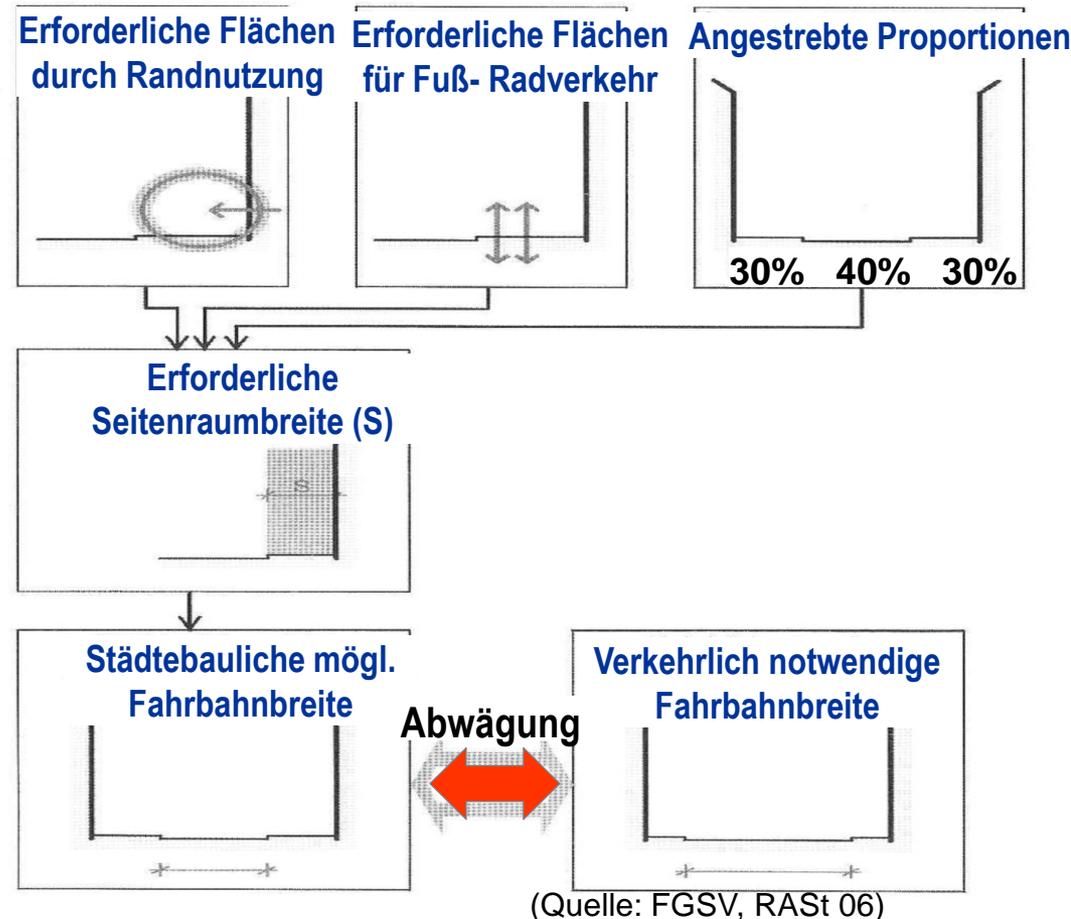
Gute Infrastruktur braucht auch Platz!

Ein Abwägungsprozess: Die Flächen „fair“ teilen

Umsetzung der RASSt 06 = Anwenden der städtebaulichen Bemessung

... um das Gleichgewicht bei der Straßenraumgestaltung zu verbessern

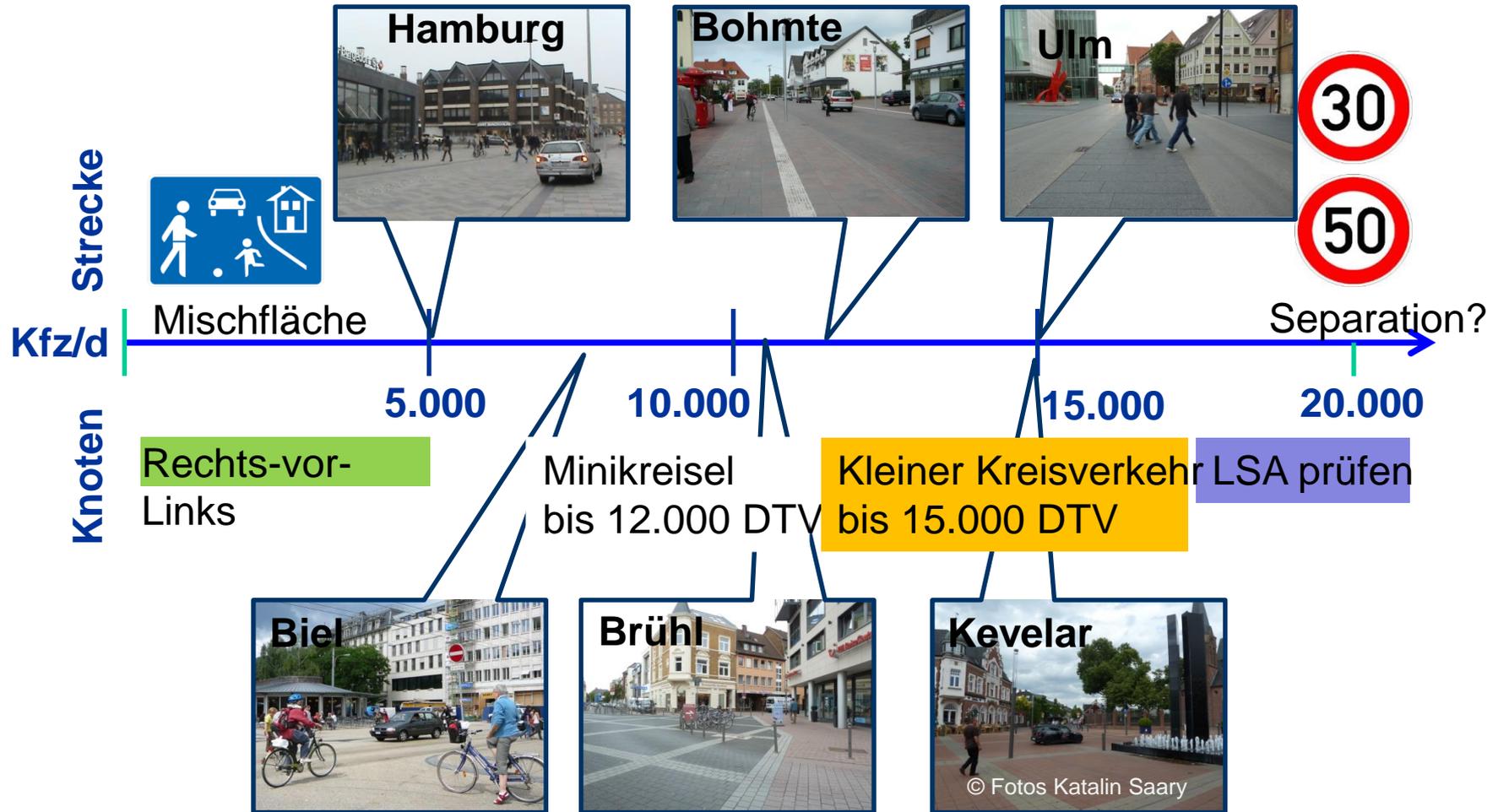
1. **von außen nach innen:**
echten Platzbedarf der
Randnutzungen und
des Fuß- und Radverkehr
bedenken
2. **Proportionen
berücksichtigen**
→ Abwägung, um das
Gleichgewicht bei der
Straßenraumgestaltung zu
verbessern
→ Parken nur dann, wenn noch
Flächen verfügbar!



Gute Infrastruktur braucht auch Platz!

Flächen „fair“ teilen

Entscheidungskriterium Kfz-Verkehr: Zusammenhang Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



Schaffen Sie Aufenthaltsqualität!

Umwandlung von Verkehrsräumen in städtische Lebensräume:

- individuelle Gestaltung des Straßenraums mit lokalem Bezug
- Abbau der räumlichen Trennungen der Verkehrsarten
- Abbau/ Minimierung von Schildern und Markierungen

**... werden mit Beteiligung der Betroffenen erreicht:
Kommunikative Planungsprozesse sind wesentlich für die
Akzeptanz!**



Welche Entscheidungskriterien sprechen für mehr Aufenthaltsflächen?

- 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
- Hoher Bedarf an Querungen, . z.B. wegen Randnutzungen, kreuzender Fuß- und Radwegverbindungen
- Kfz-Verkehrsaufkommen verträglich (< 18.000 Kfz/d)



Hamborner Markt, Duisburg

© Fotos Katalin Saary



Brühler Stern

Das „Plus“ für den Fußverkehr

- Gestaltung als Mischfläche bedeutet mehr Platz für den Fußverkehr zum Laufen, Verweilen und Queren
- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums



Das „Plus“ für den Fußverkehr

- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums
- Aufenthaltsflächen erhöhen die Verweildauer...und den Umsatz
- Die linienhafte Querung verbessert die Erreichbarkeit der Geschäfte
- Und **zu guter Letzt**: eine anspruchsvolle Gestaltung erhöht auch den Marktwert der anliegenden Immobilien



Marktplatz, Schönebeck an der Elbe *Foto Tim Schneider*

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

© Foto Katalin Saary

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 und Öffentlichkeitsarbeit



An die unterschiedliche Bedürfnisse denken:

- **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.

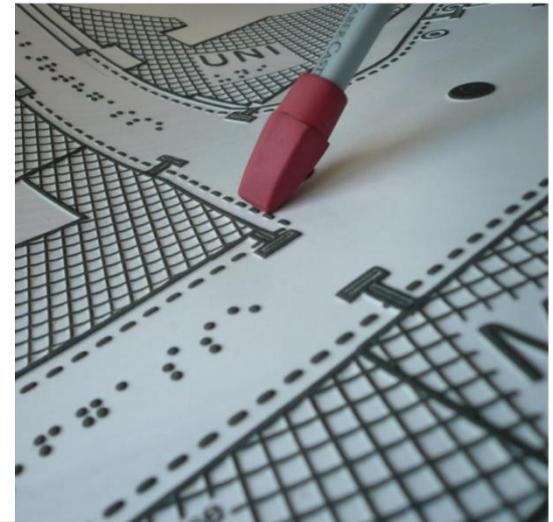
➔ **Verständliche Gesamtgestaltung auch mit weicher Separation**



© Fotos Katalin Saary



Bohmte



Verkehrsrechtliche Situation - Überblick

	Informelle Beschilderung	Begegnungszone (CH)	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Z 274)	Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325)
				
Zulässige Geschwindigkeit	50 km/h	20km/h	20 km/h	4 -15 km/h
Verkehrs- belastung	Keine Vorgabe <i>bis 18.000 DTV</i>	Keine Vorgaben <i>bis 12.000 DTV</i>	4.000 DTV <i>bis 7.000 DTV</i>	4.000 DTV <i>Bsp. >4.000 DTV</i>
Flächen- zuweisung	Mischung der Verkehrsarten	Mischung der Verkehrsarten	Trennung der Verkehrsarten (weiche Trennung)	Mischung der Verkehrsarten
Bevorrechtigung/ Gleichrangigkeit	Gleichrangigkeit aller Verkehrs- teilnehmenden	Bevorrechtigung des Fußverkehrs	Bevorrechtigung des Fahrverkehrs	Bevorrechtigung des Fußverkehrs

Wie beschildern?

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

© Fotos Katalin Saary

Wie beschildern?

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)

© Fotos Katalin Saary



Hamborner Markt, Duisburg



Domplatz, Speyer



Opernplatz, Duisburg

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



Video zwei der Serienreportage über die geplante Umgestaltungsplanung der Ortsdurchfahrt Kirchhatten.



Wie starten?

Alte Gewohnheiten in Frage stellen – offener denken

- Signifikante **Flächenumverteilung** nach Verkehrsmitteln
Bemessung nach RASt 06 (bei Vermeidung des „Streifendenkens“)
- **Flexibel** für lange Lebensdauer der Infrastruktur
Qualität für unterschiedliche Anforderungen
- **Thema Parken**: Re-Privatisieren, Angebote im öffentlichen Raum an der Peripherie, nicht an den schönsten Stellen
- **Thema Temporegelung**: bei Öffentlichkeitsanspruch < 30 km/h
- **Interdisziplinäre Lösungen** statt Auftrag nur an eine Disziplin
(Freiraumplanung allein schwach, Verkehrsplanung allein zu technisch)
- **Förderkulissen-Spielraum** ausreizen; Finanzierungsquellen kombinieren
- **Breite Beteiligung** und öffentliche Konsultation zu Zielen und Gestaltung
- Bereitstellen von konkreten Hilfen in der Baustellenphase



Schwetzingen Schloßplatz, ca. 7.000 Kfz pro Tag

Foto: www.netzwerk-shared-space.de



Rudersberg, Ortsdurchfahrt (L1080, L1148), vor Umbau ca. 14.000 Kfz/d,
2018: ca. 10.000 Kfz pro Tag

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

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

MOBILITÄTSLÖSUNG

Dipl.-Ing. Katalin Saary
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

T + 49 (0) 6151 – 950 94 86
katalin.saary@mobilitaetsloesung.de
www.mobilitaetsloesung.de

Alle Fotos, wenn nicht anders benannt Katalin Saary