

## AK Straßenraum und AK Nahmobilität

### 28. Treffen in Hamburg, 29.11.2019

#### Tagesordnung

1. Tagesordnung, Genehmigung Protokoll
2. Infos aus der SRL (BUVKO, FTT, HJT, JT, MV FMV...)
3. Aktuelles
4. Termine FMV 2019: Exkursion New York+ Stadt.Begegnungen
5. Sonstiges: nächste Termine, neue Themen

#### Anlagen

- TN-Liste
- Eindrücke von der SRL-Exkursion NY 2019

Protokoll: Katalin Saary, Markus Franke 08.02.2020

TOP	Was?	Wer?
1	<b>Tagesordnung, Genehmigung Protokoll</b>	
	Es gibt keine Anmerkungen zum letzten Protokoll. Anschließend folgt eine kurze Vorstellungsrunde.	
2	<b>Infos aus der SRL/FMV</b>	
	<p><b>Bericht aus dem Vorstand</b></p> <p>Die Ausschreibung zum Verkehrsplanungspreis (Thema: Vom Parkraum zum Freiraum) befindet sich in der finalen Abstimmung. Die Verleihung soll im Rahmen der Jahrestagung 19./20.11.2020 stattfinden. Die Optionen einer Kooperation mit dem VCD werden aktuell geklärt. Schwerpunkt der Jahrestagung wird die Verkehrswende sein, wie auch für das entsprechende PLANERIN-Heft. <i>Nachtrag: Der Vorbereitungsgruppe gehören Mechtild Stiewe, Raphael Domin, Jörg Thiemann-Linden, Michael Frehn, Katalin Saary (Vorstand) und Gabi Schmidt (Geschäftsstelle) an. Weitere Personen werden für bestimmte Fragestellungen beteiligt werden.</i></p>	Katalin

#### Kontakt:

**Dipl.-Ing. Markus Franke**  
ARGUS Stadt- und Verkehr  
Admiralitätstraße 59 | 20459 Hamburg  
040-30 97 09-1 35 | [m.franke@argus-hh.de](mailto:m.franke@argus-hh.de)

**Dipl.-Ing. Katalin Saary**  
MOBILITÄTSLÖSUNG  
Robert-Bosch-Straße 7 | 64293 Darmstadt  
Fon 06151-950 94 86 | [katalin.saary@mobilitaetsloesung.de](mailto:katalin.saary@mobilitaetsloesung.de)

TOP	Was?	Wer?
	<p>Die Halbjahrestagung mit dem Oberthema Städtebauförderung findet am 26.6.20 in Kassel statt, das Funktionsträgertreffen am Folgetag. Die Idee ist, durch die Bündelung von Terminen Kosten zu sparen.</p> <p>Themen: Ein Thema der Diskussionen beschäftigt sich mit den Fragen des Berufsstands, es geht dabei nicht nur um die Kammerzugehörigkeit und die HOAI, sondern auch um die Fragen der Ausbildung und der Zusammenarbeit. Hierzu sollte auch das FMV eine Meinung entwickeln. Weiteres Schwerpunktthema wird Klima und Klimafolgeanpassung sein.</p> <p>PLANERIN: Conny verlässt die Redaktion, neue Mitglieder wurden schon berufen. Siegfried Dittrich bietet an, ab 10/2020 die Redaktion zu unterstützen.</p> <p>Die nächsten Themen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1/20 Genossenschaften</li> <li>- 2/20 Städtebauförderung (Heft zur Halbjahrestagung)</li> <li>- 3/20 Rohstoffsicherung</li> <li>- 4/20 Verkehrswende</li> <li>- 5/20 Junge Stadtproduzenten</li> <li>- 6/20 Europa</li> </ul> <p>Beiträge sind mit der Redaktion abzustimmen.</p>	
	<p><b>Exkursion nach New York: Wie war's?</b></p> <p>Sebastian gibt einen kurzen Rückblick auf die erfolgreich verlaufende Exkursion. Siegfried ergänzt verschiedene Aspekte (Anlage).</p> <p>In der anschließenden Austauschrunde werden folgende Frage/Themen angesprochen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gibt es eine Gesamtstrategie? Das wurde nicht deutlich.</li> <li>- Reichen die vielen kleinen Maßnahmen aus, um die bestehenden Problem zu mindern und die Lebensqualität zu erhöhen?</li> <li>- Besonderheit USA: Privates Engagement der Wirtschaft normal.</li> <li>- Auffällig: Es wurde sehr hochwertige Bebauung neu realisiert.</li> </ul>	<p><b>Sebastian, Siegfried</b></p>
	<p><b>„Schutz für den Radverkehr und wie?“</b> - protected bikelanes, protected intersections und die Schutzstreifen-Debatte</p> <p>Markus gibt einen Impulsvortrag, der auch der Frage nach dem subjektiven Sicherheitsgefühl nachspürt. Es gibt bisher wenig belastbare Nachweise darüber, was für das subjektive Sicherheitsgefühl entscheidend ist und in welchem Umfang mit einem Zuwachs an Radfahrenden zu rechnen ist, wenn vermeintlich sicherer wirkende Radverkehrsführungen eingerichtet werden. Die als Lösung recht stark propagierten sogenannten „protected bikelanes“ (zu Deutsch „geschützte</p>	<p><b>Markus</b></p>

TOP	Was?	Wer?
	<p>Radfahrstreifen“) haben verschiedene Vor- und Nachteile, danach kommen sie insbesondere auf breiten Hauptverkehrsstraßen in Betracht. „Protected intersections“ können darüber hinaus auch einen positiven Effekt auf die objektive Verkehrssicherheit haben. Dies machen Betrachtungen der Sichtbeziehungen plausibel, ist jedoch ebenfalls nicht bewiesen. Schutzstreifen geraten im Zuge der allgemeinen Debatte um Sicherheitsgefühle zu Unrecht in Verruf. In vielen schmalen und dennoch stark befahrenen Straßenräumen stellen sie nach wie vor eine wichtige Option dar.</p> <p>Im Anschluss entwickelt sich eine z.T. sehr kontroverse Diskussion darüber, welche Debattenbeiträge in der jüngeren Vergangenheit und in Zukunft hilfreich (gewesen) sind.</p> <p>Konsens besteht, dass nicht von „sicheren Radfahrstreifen“ gesprochen werden darf, was im Umkehrschluss impliziert, dass alle anderen Radführungsformen unsicher sind und zu einer Zunahme an Gehwegradfahrenden führt (Angstnarrativ!).</p> <p>PBL sollten eine mögliche Radverkehrsführung von mehreren sein und immer Ergebnis eines integrierten Abwägungsprozesses.</p> <p>Die Herausforderung besteht darin, sowohl die Wirkungen verschiedener Radverkehrsführungen auf Strecken und in Knotenpunkten hinsichtlich der subjektiven Sicherheitsgefühle als auch hinsichtlich der objektiv feststellbaren Verkehrssicherheit zu erforschen. Dabei sind auch die Möglichkeiten von Kommunikation und Schulung zu berücksichtigen.</p> <p>Solange dies nicht der Fall ist, kann bestenfalls mit Plausibilitäten und Argumenten für die eine oder andere Führung geworben werden.</p> <p>Im Zuge der Neufassung der ERA sollten diese Gedanken aufgenommen und entsprechend formuliert werden.</p>	
	<p><b>Durchfahrtsperren für den Kfz-Verkehr, Durchfahrt für den Radverkehr</b></p> <p>Auf der Quartiersebene gibt es einfache und kostengünstige Möglichkeiten, den Radverkehr wirksam zu fördern, indem der quartiersfremde Kfz-Verkehr von wichtigen Radverkehrsbeziehungen auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz verdrängt wird. Durchfahrt- oder Diagonalsperren, „modale Filter“ u.a. wurden bereits in der Vergangenheit mit dem Oberziel diskutiert, Wohnumfelder lebenswerter zu gestalten. Das dabei in Frage kommende Maßnahmenspektrum ist auch mit dem Ziel der Radverkehrsförderung nutzbar und wird zur Zeit noch viel zu wenig angewendet („Verkehrsberuhigung 2.0“). Gleichwohl</p>	Markus

TOP	Was?	Wer?
	<p>nehmen Projekte der Autofreien Quartiersmobilität – wenn auch sehr allmählich – zu (Beispiel Ottensen).</p> <p>Ein Leitfaden zur Verkehrsberuhigung im Quartier befindet sich in der Erstellung (Agora Verkehrswende?).</p> <p>Fraglich ist, ob und wie dieses Thema in die neue ERA eingehen könnte.</p>	
3	<p><b>E-Scooter</b> – wie läuft das an und was ist / wäre zu tun – kurze Diskussion des Agora-Verkehrswende-Papiers</p> <p>Wolfgang stellt kurz das aktuelle Papier der Agora Verkehrswende vor....</p> <p>So hat Berlin eigenen Parkflächen für E-Scooter ausgewiesen, auch Abstellverbote können ausgewiesen werden. HH testet E-Scooter als Zubringer für S-Bahn und hat dafür das Tarifsystem angepasst (Verlängerung der Mobilitätskette). Rechtsbedarf besteht hinsichtlich der Klärung was ist Sondernutzung, was Gemeinbedarf (Länderstraßenrecht)</p>	<p><b>Wolfgang Aichinger</b></p>
	<p><b>Ausblick 2020: Termine</b></p> <p><b>AK Nahmobilität:</b> Quartiersmobilität, Stadt.Begegnung Ottensen 28.02.20</p> <p><b>AK Straßenraum: nächstes Treffen vrsl. 24.04.20 in Berlin</b>, eventuell im Kontext einer Stadt.Begegnung, hierzu werden gerade die Inhalte abgestimmt. Bitte aber den Termin schon notieren.</p>	