

SRL-Fachgruppe Forum Mensch und Verkehr - Arbeitskreis Straßenraumgestaltung

Wo stehen wir? – ein Zwischenfazit

Katalin Saary, Markus Franke, Siegfried Dittrich, Arndt Schwab

Anmerkungen aus dem AK-Treffen vom 15.09.2010

Überarbeitet 02.03.2011

1	Ausgangspunkt Shared Space und Begegnungszonen	2
2	Diskussionsstand des AK's.....	3
2.1	Halten wir den Ansatz „Shared Space“ für umsetzbar und fortschrittlich? ...	3
2.2	Unter welchen Voraussetzungen kann Shared Space zum Einsatz kommen?	4
3	Themen und Aktivitäten des AK.....	5
3.1	Straßenverkehrsrecht - Begegnungszone in Deutschland	8
3.2	Das Umfeld der Erfolgsfaktor!	5
3.3	Die Anforderungen von Kindern sowie Seniorinnen und Senioren	5
3.4	Der Stolperstein der Barrierefreiheit	5
3.5	Das Politikum „Parken“	6
3.6	ÖPNV wird integriert.....	6
3.7	Verkehrsstärken.....	6
3.8	Anlieferung	7
3.9	Mit welchen Methoden kann die Wirksamkeit weiter untersucht werden? ...	8
3.10	Welche Aspekte scheinen zukünftig maßgeblich zu werden?.....	7
3.11	Öffentliche Wahrnehmung.....	7

1 AUSGANGSPUNKT SHARED SPACE UND BEGEGNUNGZONEN

Die Anwendung des Shared-Space-Prinzips bzw. die Gestaltung von Stadt- und Straßenräumen als Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild in Deutschland bestimmt die Diskussion des Arbeitskreises. Zu Beginn noch eher emotional geführt, ist diese inzwischen "pragmatischer" geworden:

Ist eine Umsetzung der "reinen Form" (keine Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen, Mischungsprinzip, niveaugleiche Umgestaltung) überhaupt überall möglich und notwendig? Was ist im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen in Deutschland möglich bzw. welche vorhandenen, rechtlichen Instrumente ermöglichen entsprechende Lösungen? Gibt es nicht schon diverse Beispiele aus den letzten zwanzig Jahren in Deutschland, die ähnliche Prinzipien angewandt haben und den oben genannten Maßnahmen sehr nahe kommen? Was lässt sich daraus lernen?

Der Blick in die Niederlande zu den oft zitierten Shared-Space-Projekten zeigt, dass dort nicht die "reine Lehre" umgesetzt wurde, sondern mit den Problemen pragmatisch umgegangen wurde: es wurden Zebrastreifen und Haltestelleninseln installiert, manchmal auch eine deutliche Separation zwischen Fahrbahn und Seitenräumen mittels Gittern, wie in Haren / NL, vorgenommen.

Die aktuelle Diskussion dreht sich daher nun um die dem Ansatz zu Grunde liegenden **Prinzipien** und mit welchen **Gestaltungs- und Regelungselementen** sich diese Prinzipien dem jeweiligen Ort angepasst, am besten umsetzen lassen.

So sind Elemente eines Shared Space - Prinzips, insbesondere des Mischungsprinzips schon in früheren gebauten Straßenraumgestaltungen sichtbar:

Bei der Aufwertung innerstädtischer Altstadtbereiche in Deutschland wurden die oben genannten Elemente bereits angewandt um eine **Abfolge von Stadträumen** zu schaffen, in denen bereichsspezifisch unterschiedliche Verkehrsregelungen zur Anwendung kamen (Thiemann-Linden). Somit kann bei kluger Anwendung eine sinnvolle Integration von Stadt- und Verkehrsraum gelingen. Auch bei den guten Beispielen von **Bahnhofsvorplätzen** erfolgte eine erkennbare Einheit von Gestaltung und Verkehrsfunktion (Fußgänger, Fahrradverkehr, ÖV, Taxis).

Es wird von vielen Verbänden ein eigenes Verkehrszeichen für Shared-Space-Bereiche / Begegnungszonen in der StVO vorgeschlagen, das sich an dem Schweizer Begegnungszonenschild und dem deutschen Verkehrsberuhigungsschild orientiert. So lange hier noch keine Neuregelung erfolgt ist, werden von vielen Experten im Rahmen des **vorhandenen rechtlichen Instrumentariums** für Straßenräume nach dem Shared-Space-Prinzip bzw. als Begegnungszone im engeren Sinne, je nach Bedeutung des Kfz-Verkehrs und des Charakters des Straßenraums, folgende zwei Möglichkeiten empfohlen:

- verkehrsberuhigter Bereich (**Zeichen 325 / 326**)
- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Tempo 10 / 20 (**Zeichen 274.1**)

2 DISKUSSIONSSTAND DES AK'S

Begonnen hat die Diskussion 2008 im Arbeitskreis nach einer Exkursion in die Schweiz und der Einweihung des Shared Space in Bohmte.

Ziel des Arbeitskreis ist eine Auseinandersetzungen mit den Chancen und Grenzen einer Förderung von Nahmobilität durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung. Dazu gehört:

- Straßenraum als Stadtraum begreifen
- Straßenraum "selbsterklärend" / weniger Regelungen notwendig
- Regelungen + Gestaltungen für den ruhenden Verkehr und schwächere Verkehrsteilnehmer notwendig

Zum Verständnis der Zusammenhänge zwischen Gestaltung und Nutzung wird die fachübergreifende Diskussion gesucht.

Die Diskussion hat ein besonderes Augenmerk auf:

- ⇒ Straßenräume mit wichtiger Funktion für Aufenthalt und Querung
- ⇒ Mischverkehrsflächen insbesondere auf Straßen mit Verbindungsfunktionen
- ⇒ Umgestaltungen mit der Rückgewinnung von Freiräumen und Nutzungsmöglichkeiten
- ⇒ Straßen mit sozialen Verhaltensregulierungen

Ausgang der inhaltlichen Arbeit ist das Thema Shared Space. Das Paradoxon, unsicher sei sicher, wird zwar mit Skepsis gesehen, wenn es allzu pauschal verwendet wird. Aber es wird die Behauptung anerkannt, dass der Verzicht auf Beschilderung, LSA, Markierungen etc. zu mehr Achtsamkeit beim Kfz-Verkehr führt. Begrüßt wird das Sichtbar-Machen potenzieller Konflikte im Rahmen des Planungsprozesses. Offen ist - aufgrund fehlender Langzeitbeobachtungen, inwieweit nach einer Umgestaltung eine gezielte Verunsicherung langfristig zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens führt.

Die Definition des Shared Space Instituts, die den Partizipationsprozess in den Mittelpunkt rückt, sehen wir differenzierter. So ist z.B. im Rahmen von Planungen eine Beteiligung sinnvoll und wünschenswert, u.E. können aber auch Fachplanende Bereiche im Sinne von Shared Space entwerfen.

Ein Ergebnis ist: Trotz der gegebenen Unschärfe, Vieldeutigkeit und Streitbarkeit verwenden wir den Begriff „Shared Space“ weiterhin für Straßenräume, die auch bei einer hohen Kfz-Belastung neben der Verbindungsfunktion eine gleichwertige Aufenthaltsfunktion wahrnehmen.

2.1 Halten wir den Ansatz „Shared Space“ für umsetzbar und fortschrittlich?

Generell kann in Anbetracht der gesammelten Erkenntnisse bei aller angebrachten Vorsicht gesagt werden, dass Chancen und Risiken für das Ziel der nachhaltigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Shared Space auch in höher belasteten Straßenräumen in einem günstigen Verhältnis zu einander stehen.

Ziele wie vor allem

- ⇒ die Verkehrsberuhigung im übergeordneten Straßennetz,
- ⇒ die Verbesserung der Verkehrskultur,
- ⇒ die Aufwertung von öffentlichem Raum oder
- ⇒ die Förderung von Nahmobilität

sind unserer Meinung nach grundsätzlich erreichbar.

Konsens ist, dass der Straßenraum (Lage, Randnutzungen, Verkehre aller Art) dafür geeignet und im Sinne von Shared Space gut gestaltet sein muss!

Zu klären, sich anzunähern, durch was sich diese Eignung im Detail auszeichnet ist Bestandteil der weiteren Diskussion/ Arbeit des Arbeitskreises.

Dabei steht die „Ansprache“ der Straße an ihre Nutzenden im Vordergrund, so können durch die Betonung des lokalen Mikrokosmos oder der Durchgangsfunktion (Linearität der Gestaltung und an den Nutzungsstrukturen im Umfeld) die Nutzenden z.B. Autofahrende auf unterschiedliche Weise angesprochen werden zu den einzelnen Gestaltungsmerkmalen weiter unten).

2.2 Unter welchen Voraussetzungen kann Shared Space zum Einsatz kommen?

Die Zustimmung durch Kommunen, Bevölkerung und Planenden zu dem neuen Ansatz wird sich deutlich erhöhen, wenn passende Rahmenbedingungen geschaffen werden, insbesondere im Straßenverkehrsrecht.

Hilfreich ist unseres Erachtens die Einführung eines neuen Verkehrszeichens: „Begegnungszone“. Vor der entsprechenden Einführung in deutsches Recht, die Perspektiven für eine breite Anwendung eröffnen würde, steht jedoch vermutlich noch eine längere politische Diskussion. Dabei gibt es den Bedarf nach einem passgenauen Instrument in der StVO zwischen verkehrsberuhigtem Bereich (VZ 325) und der Tempo-30-Zone bzw. dem verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich in der Praxis ständig. Das betrifft den eindeutigen Umgang mit dem Parken und die Rechte der Fußgängerinnen und Fußgänger im Hinblick auf ihre Bewegungsfreiheit. Ob dadurch andere Zeichen komplett ersetzt werden können, ist auch im AK nicht abschließend diskutiert.

Exkurs Begegnungszonen

Begegnungszonen unterscheiden sich von verkehrsberuhigten Bereichen vor allem dadurch, dass Spielen nicht explizit erlaubt wird und die Höchstgeschwindigkeit Tempo 20 beträgt. Es gilt Fußgängervortritt.

Wie beim verkehrsberuhigten Bereich hat der Fußverkehr Geh- und Aufenthaltsrechte, Kfz verkehr darf nicht unnötig behindert werden.

Durch die Erweiterung der StVO um das Zeichen „Begegnungszone“ können entsprechende Projekte vor Ort gestützt, die Umsetzung von Shared Spaces erleichtert werden

Vorbild sind die Schweizer Städte, in denen das Instrument Begegnungszone entwickelt und in einigen hundert Fällen erprobt worden ist, sowie Frankreich, das vor kurzem den Bereich

der langsamen Mobilität der kurzen Wege in der französischen StVO grundlegend neu geordnet hat und die Begegnungszone übernommen hat.

3 THEMEN

Welche Faktoren sind für die Umsetzung/ Einrichtung von Shared Space relevant und / oder schwierig?

3.1 Das Umfeld der Erfolgsfaktor!

Anliegende Nutzungen und das unmittelbare Umfeld eines Straßenraumes sind maßgeblich für die Machbarkeit und Wirksamkeit von Shared Space. Der Städtebau kann die Gesamtphilosophie der angestrebten Raumnutzung fördern. Der Anspruch querender Fußgängerinnen und Fußgänger und aufenthaltsbezogener Nutzerinnen und Nutzer sollte spürbar oder ableitbar sein von vielfältigen Angeboten auf beiden Straßenseiten. Wichtig ist die Öffnung der Erdgeschosszonen zur Straße hin, die eine Art „Verantwortlichkeit“ für den Straßenraum ausdrückt.

Das Raumnutzungsverhalten ist in den bisherigen Gesprächen des Arbeitskreises noch nicht systematisch betrachtet worden. Klar ist, dass eine Zurücknahme der Auto-Dominanz in Straßenräumen immer dann besonders sinnvoll ist, wenn andere Nutzungsansprüche offensichtlich zu kurz kommen.

- Welchen aktuellen Ansprüchen an den öffentlichen Raum soll eigentlich Platz gegeben werden und wie?
- Mononutzung oder gemischt, wer bekommt die Fläche nach einer Umverteilung, Wie ist der Umgang mit Sondernutzungen von Car Sharing bis E-Tankstellen
- Was ist Gemeingebrauch, was ist Sondernutzung? Parken?

3.2 Die Anforderungen von Kindern sowie Seniorinnen und Senioren

Hinsichtlich der besonderen Verhaltensdispositionen von Kindern unterschiedlichen Alters standen bislang die Fragen der Lesbarkeit sowie die dem Prinzip entgegenlaufende Einrichtung von Querungshilfen im Mittelpunkt. Aber warum nicht bewährte Elemente integrieren, wie beispielsweise höhengleiche Mittelstreifen? Für Seniorinnen und Senioren mit eingeschränkten Wahrnehmungs- und Orientierungsmöglichkeiten gelten die gleichgerichteten Überlegungen.

Ein geschützter Seitenbereich scheint unter diesem Blickwinkel „gesetzt“ zu sein.

Neu ist die Aufgabe der Planenden, auch das Training mit diesen Gruppen nach einer Umsetzung zu gestalten und nicht die Arbeit mit der baulichen Fertigstellung zu beenden.

3.3 Der Stolperstein der Barrierefreiheit

Von Seiten der Gehbehinderten wird Shared Space durchgängig begrüßt. Die grundsätzliche Kritik am Mischungsprinzip von einzelnen Blinden- und Sehbehindertenverbänden hat sich in Deutschland inzwischen versachlicht, nachdem die Gestaltung z.B. in Bohmte ausdrücklich mit dem Einbau eines durchgängigen taktilen und kontrastierenden Leitstreifens reagierte. Dies stellt jedoch eine gestalterisch unbefriedigende Lösung dar. Während taktile Elemente

von Seiten der Stadtgestaltung meist (als Notlösung) akzeptiert sind, kann der visuelle Kontrast für Sehbehinderte zudem von anderen Verkehrsteilnehmern missverstanden werden – z.B. wie in Bohmte zu beobachten als Fahrbahnbegrenzung.

Die taktil erfassbare Fahrgassenbegrenzung durch 3 cm Kantenhöhe schränkt die freie Gestaltbarkeit des Straßenbildes ein, zeigt jedoch einen möglichen Kompromiss auf.

Das Thema der guten Nutzbarkeit für alle Menschen mit Behinderung bleibt aktuell, wobei aufgeräumte Straßenräume und geringe Kfz-Geschwindigkeit schon eine deutliche Verbesserung darstellen.

3.4 Das Politikum „Parken“

Die Praxis des Parkens ist in Deutschland das zentrale kommunalpolitische Hindernis für Shared Space. Dabei ist freie Sicht ohne Parken eine Voraussetzung für einfache Interaktion. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW geht ohnehin davon aus, dass es eine zumindest partielle Verlagerung von Parken aus dem Straßenraum geben muss, um Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen. Daher sind Prioritätensetzungen gefordert.

Alternativen, die auf Kompromisse zwischen den betroffenen Interessen abzielen, sind weiterhin offen zu diskutieren. Beispiele aus Köniz (CH) und Hamburg deuten an, wie einseitige, unterbrochene Parkreihen mit einer geringfügigen Überbreite einen verträglichen Kompromiss darstellen können. Durch die Überbreite wird ein „Aufstellstreifen“ für Fußgänger/innen geschaffen, der die Sichtkontaktaufnahme vor dem Eintritt in die Fahrgasse ermöglicht.

Verkehrsrechtlich konkretisierte Regelungen wie der Verkehrsberuhigte Bereich oder die Begegnungszonen ordnen den ruhenden Verkehr ohne weitere Beschilderung.

3.5 ÖPNV wird integriert

Aus verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen sind Befürchtungen von Verkehrsbetrieben bekannt geworden, dass die hier erörterten neuen Straßengestaltungsansätze zu Verlusten in der Zielnähe von Linien, Fahrzeitverlusten und zu einer Unberechenbarkeit von Bussen und ggf. Straßenbahnen führen. Andererseits sind gerade die zentralen Situationen besonders im Fokus – mit der dazugehörigen Forderung nach einer guten ÖPNV-Erschließung. Grundsätzlich herrscht die Meinung vor, dass auch der Bus und die Bahn „eigentlich“ integrierbar sein müssen. Trotzdem spricht einiges dafür, diesen Aspekt in Zukunft noch weiter zu vertiefen. Ein besonderes Hemmnis in Fußgängervortrittsbereichen stellt die Haftungsregelung zu Lasten des Fahrpersonals dar.

3.6 Kfz-Verkehrsstärken

In den verschiedenen Publikationen werden Obergrenzen zu Verkehrsstärken angedeutet, die in der Nähe von ca. 20.000 Kfz / Tag liegen. In dieser Größenordnung liegt auch der Bedarf nach einer Zweistreifigkeit pro Richtung aus Leistungsfähigkeitsgründen.

- ⇒ Zu diskutieren: Der AK hat dazu noch keine Meinung gebildet. Fraglich sind in diesem Zusammenhang auch der Einfluss der Fußverkehrsmenge, eine mögliche

Unterscheidung durch die Integration eines Mittelstreifens oder die generelle Überordnung der aufenthaltsbezogenen Ansprüche.

3.7 Anlieferung

Das Halten und somit Laden und Liefern ist grundsätzlich erlaubt, soweit eine ausreichende Fahrgassenbreite zum Vorbeifahren verbleibt. Umstritten ist die Frage, ob eine Sortierung von Funktionen in Shared Spaces sinnvoll ist. Dies betrifft insbesondere die Anlieferung.

3.8 Welche Aspekte scheinen zukünftig maßgeblich zu werden?

3.8.1 Verkehrspsychologie

Noch nicht thematisiert wurde, welche (Mobilitäts-)Maßnahmen für eine „Aneignung“ des öffentlichen Straßenraumes geeignet sind. Dies wird Thema weiterer AK-Treffen sein. Da der weitgehende Mischungsansatz ganz besonders die psychologischen Faktoren einbezieht, die im Verkehrsgeschehen wirken, scheint eine vertiefende Auseinandersetzung mit den entsprechenden „Mechanismen“ in den Vordergrund zu rücken.

Erstes Anschauungsmaterial liefern erste Evaluationen aus Bohmte, die zumindest deutlich machen, dass es auf das Selbstbewusstsein der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ankommen kann und dass ungleiche Kräfteverhältnisse zwischen den Verkehrsarten eine eher ungünstige Voraussetzung für den Einsatz von Mischprinzipien ist. Darüber hinaus ist anhand des wieder ansteigenden Geschwindigkeitsniveaus ein gewisser Gewöhnungseffekt abzuleiten, der die Frage nach einer verkehrlichen Regelung erneut aufwirft.

3.8.2 Öffentliche Wahrnehmung

In der Tagespresse kommen neben zustimmenden Äußerungen auch vielfältige Befürchtungen gegenüber Shared Space zum Ausdruck. Auch darauf wird weiter einzugehen und zu reagieren sein. Insbesondere die vermeintliche Regellosigkeit schürt Ängste vor Chaos und Gefährdungen.

Durch die selbstverständliche Beteiligung der Nutzenden kann das Verständnis für Planung verbessert werden. Dazu gehört:

- Kommunikation,
- positive Berichterstattung,
- Beteiligungsformen

4 AKTIVITÄTEN DES AK 2011

4.1 Straßenverkehrsrecht - Begegnungszone in Deutschland

Die Einflussnahme auf die Straßenverkehrsordnung zugunsten der Einführung des Reglements „Begegnungszone“ ist und bleibt ein wesentliches Thema des AK. Begonnen hatten wir mit der Überlegung durch ein Standpunktschreiben der SRL die Diskussion im BLFA-StVO zu beleben. In der Zwischenzeit (Nov. 2010) hat die Bundesregierung auf eine ähnlich lautende Anfrage der SPD-Fraktion ablehnend geantwortet.

Zudem erscheint es sinnvoll, diese Initiative zu bündeln mit einer Stellungnahme zum Thema Car Sharing und T30 in Städten als Initiative der Verkehrskommission des Städtetags.

Darüber hinaus sind aktuell die FGSV-Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens erschienen und lösen durch eine fragliche Position zu den Einsatzbereichen von verkehrsberuhigten Bereichen nach heutiger Rechtslage eine Diskussion aus, die in diesen Gesamtzusammenhang gehört.

- Es ist grundsätzlich zu diskutieren, in welcher Form Stellungnahmen sinnvoll kommuniziert werden. Wer sind jeweils geeignete Ansprechpartner?
 - Städtetag, Fachkommission Verkehr (wg. Vorstellung intern Burkhard Horn ansprechen, wir könnten unterstützen, evt. Tim v. Winning)
 - BLFA über Ansprechpartner aus einem Bundesland (Berlin: Burkhard Horn hinsichtlich Vorgehen und Delegiertem des Landes einbinden; Bremen – Senator Loske, → Uwe versucht Ansprechpartner herauszufinden; NRW: Martin Tönnies (Grüner) – Andrea fragt an)
 - Bundestagsabgeordneter (Grüner) Dr. Anton Hofreiter – welche Gedanken gibt es auf Bundesebene
 - Unterzeichner der kleinen Anfrage zur Begegnungszone (SPD)
- Ziel ist, dass Thema aktiv diskutiert wird, am besten in unserem Sinne

4.2 Thematische AK-Treffen

Um ein besseres Verständnis zu den Wirkungen von Gestaltung aus dem Blickwinkel der Verhaltens-/Verkehrspsychologie zu erhalten, werden zu den nächsten Treffen Fachleute eingeladen. Im Februar begann eine Auseinandersetzung mit den psychologischen Hintergründen durch die gezielte Diskussion mit Klaus-Peter Kalwitzki.

4.3 Fallbeispiele

Die bisherigen Treffen hatten meist auch ein umgesetztes Beispiel oder einen laufenden Planungsprozess vor Ort zum Thema. Die vorangegangene SRL-Exkursion in die Schweiz zu den Begegnungszonen lieferte Inspiration und konkrete Beispiele für den AK.

Wichtig erscheint auch, das freie Spekulieren über mögliche psychologische Wirkungen zugunsten von beobachtbarem Verhalten in realen Straßenräumen zurückzustellen. Daher soll durch die systematische Zusammenstellung und die Vertiefung von Beispielstudien, auch im

europäischen Ausland ein Überblick geschaffen werden, um die neue Straßenraumphilosophie zu hinterfragen. Eine Vernetzung mit anderen Einrichtungen, insbesondere dem VCD, mit dem Ziel einer effektiveren Bearbeitung der Themen wurde andiskutiert und soll weiter verfolgt werden.

Für 2011 werden derzeit zwei Exkursionen nach Dänemark und die Niederlande durch den Arbeitskreis vorbereitet.