

AK STRASSENRAUM

SRL-FACHGRUPPE FORUM MENSCH UND VERKEHR

Ergebnisprotokoll des 2. Treffens am 20. Februar 2009 in Hamburg

Astrid Tschann, Markus Franke, Michael Frehn, Wolfgang Haller, Andreas Schmitz, Diana Domke, Siegfried Dittrich, Jörg Thiemann-Linden (Protokoll)

TOP 1: Protokoll vom Frankfurter AK-Treffen, AK-Sprecher, weitere Treffen

Die Runde dankt für das anschauliche Protokoll des ersten Treffens beim Planungsverband Frankfurt mit Besuch der Begegnungszonen im Nordend. Ein Zwischenstand der SRL-Aktivitäten zu innovativen Straßenraumgestaltungen ist in der aktuellen Planerin 1_09 (Verkehr und Siedlung) zusammengefasst (auch auf der SRL-Homepage verfügbar).

Als Namen für den neuen AK wird künftig kurz „AK Straßenraum“ verwendet. Bisher noch ohne Sprecher bestätigt die Runde Katalin Saary (in Abwesenheit) und Markus Franke als Sprecherin / Sprecher des AK.

Seit der ersten Veranstaltung in Bohmte und dem ersten AK-Treffen in Frankfurt am Main wächst der Email-Verteiler stetig. Der AK ist offen für alle SRL-Mitglieder und andere fachlich Interessierte. Noch ist unklar, wann und wie auf der SRL-Homepage das SRL-Diskussionsforum für den AK als Fallsammlung nutzbar ist. Jörg Thiemann kümmert sich drum.

Als Workshop / Klausurtagung zum Thema Shared Space wird die Zusammenarbeit mit einer entsprechenden Arbeitsgruppe im BSVI diskutiert. Markus Franke kontaktiert den BSVI, Jörg Thiemann-Linden klärt SRL-intern die finanziellen Spielräume einer nicht kostendeckenden Tagung, bei grundsätzlicher Zustimmung koordiniert Michael Frehn einen geeigneten Termin per Internetabfrage.

Als nächstes Treffen wird der **25. Mai 2009 ab 14:00 Uhr in Hannover** im Büro SHP Ingenieure (Wolfgang Haller) vereinbart.

TOP 2: Bewertung des besuchten Hamburger Falls und Neuigkeiten / Beispiele

Das **Hamburger Beispiel „Lange Reihe“** im Bezirk Mitte wird für eine Umgestaltung als „Gemeinschaftsstraße“ diskutiert. Die vorgesehene Information durch einen Vertreter des planungsverantwortlichen Bezirks kam zwar nicht zustande, die Rahmenbedingungen sind aber vor Ort ablesbar. Die Umgestaltung der 1970er Jahre hat den sehr belebten Straßenraum (mit „Lattemacchiatisierung“ des Quartiers St. Georg) bei starkem Querungsbedarf bereits strukturiert,

allerdings Busbuchten, Längsparkständen und LSA eine hohe Bedeutung eingeräumt. Diskutiert wird in der Runde die Umgestaltung mit reduzierten Stellplätzen und einem minimalen Mittelstreifen (Kinderwagen?). Für den ÖPNV (Metrobus) werden bei Wegfall der LSA keine wesentlichen Fahrzeitverlängerungen erwartet. Die Senatsverwaltung will mit einem Leitfaden (nicht veröffentlicht), bearbeitet durch Prof. Gerlach, Uni Wuppertal, die Einsatzgrenzen für die Bezirke definieren und Anregungen geben. *(Nachtrag JTL: für Hamburg-Wilhelmsburg liegt inzwischen im Rahmen der IBA 2013 eine an den Prinzipien von Shared-Space orientierte, jedoch nicht so betitelt Planung vor, als Agora zwischen Schulen beiderseits der Krieterstraße, ausgestellt in der nahen IBA-Ausstellung im Einkaufszentrum am S-Bf. Wilhelmsburg)*

Die im Oktober 2008 gemeinsam besuchten Begegnungszonen im **Frankfurter Nordend**, (im Rahmen des ExWoSt-Programms als VB-Bereich mit weiterer Tafel „Begegnungszone“ ausgeschrieben) werden noch einmal diskutiert, v.a. die Beibehaltung der Stellplatzzahl und die begrenzte Aufenthaltsqualität auf den farbigen Fahrbahnflächen bei häufigen und teilweise noch schnellen Kfz. Weitere Infos: Michael Frehn.

Markus Franke berichtet von einer VSVI-Fachveranstaltung im Februar 2009 in **Bremen**, die u.a. gegensätzliche Bewertungen des Modellprojektes in Bohmte aus Sicht der Versicherungswirtschaft und aus Sicht der Gemeinde selbst brachte (Unfallauswertungen). Über Geschwindigkeitsmessungen und Zufriedenheitsbefragungen kann in einiger Zeit berichtet werden. Die Runde ist sich einig, dass die Verkürzung auf den Fall Bohmte keine adäquate Fachdiskussion erlaubt.

Markus Franke stellt die Innenstadt von **Westerland** (Elisabethstraße) mit eigenen Videobeobachtungen an der Kreuzung der Fußgängerachse vor. Ein weiterer Fall ist die Nikolaistraße / Richard-Wagner-Straße in **Leipzig** mit relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Michael Frehn berichtet über eigene Planungen in **Duisburg**, dass die Resonanz zur Landfermannstraße (hohe Kfz-Frequenz um 14.000 DTV, letztes Mal vertieft besprochen) insgesamt sehr gut ist, u.a. der Durchgangsverkehr leicht abnimmt. Beim Busverkehr besteht Forschungsbedarf, weil die Busbetreiber Shared-Space-Gestaltungen trotz der faktischen Einsatzbereiche an Busbahnhöfen und trotz der guten Erfahrungen in Biel als zusätzliche Belastung sehen.

Die Planersocietät bearbeitet als eines der drei Brandenburger Pilotvorhaben den Fall in **Potsdam-Babelsberg**, wo die Diskussion um die Anforderung blinder und sehbehinderter Fußgänger zugespitzt geführt wird.

Jörg Thiemann-Linden beleuchtet das Feld zwischen den „**weichen Fußgängerzonen**“ (z.B. Mönckebergstraße in Hamburg, Sand in Lüneburg) und stärker belasteten Geschäftsstraßen, um hieraus häufiger praktizierte Shared-Space-Einsatzbereiche bis hin zum Extremfall in Köniz bei Bern (Tempo 30) abzuleiten. Sehenswerte Fälle sind (neben den bekannten Fällen in Brühl, Rheydt und Kevelaer) die Lange Straße in **Ulm**, der Domvorplatz in **Speyer** und die Abfolge unterschiedlicher Charakteristiken in der verkehrsberuhigten Altstadt von **Ingolstadt**. In mehreren vorgestellten Fällen stellt sich die Frage nach der Relevanz der jeweiligen Beschilderung im Zusammenspiel mit einer guten Gestaltung.

Zu dem **Simplicity**-Vorhaben des Verkehrsministeriums NRW gemeinsam mit dem ADAC (weniger Umbau als Schilderreduzierung für das Stadtbild) gibt es nach der Bewerbungsfrist für die Kommunen noch nichts veröffentlicht Neues.

In **Berlin** gibt es mehrere politische Initiativen und Fachveranstaltungen, nach Siegfried Dittrich noch nicht absehbar in der weiteren Entwicklung.

Der **SRL-AK Fußverkehr** hat sich nach dem Bericht von Andreas Schmitz (ähnlich wie der FGSV-AK zum Fußverkehr) ansatzweise mit den Shared-Space-Prinzipien beschäftigt, kümmert sich bei der „Fußnoten“-Produktion zunächst stärker um Spielstraßen / Begegnungszonen z.B. nach

der Dauerausnahmeregelung für Z 325/326 in Freiburg; FUSS e.V. geht intensiv auf eine Verankerung von Shared-Space und anderen Lösungen in der StVO ein (Positionierung zur Mitgliederversammlung). Dies sollte stärkeren Niederschlag auch im AK Straßenraum finden.

Die 2009er StVO-Novelle bietet zunächst hierzu nichts, außer engen Bedingungen für das Ausweisen von Stellplätzen auf Fußwegen. *(Nachtrag: Anfang April hat der Bundesrat die StVO-Novelle mit mehreren Änderungen zum Fahrradverkehr bestätigt, Einführung zum 1.9.2009.)*

TOP 3: Strukturierungspapier und zentrale inhaltliche Diskussionspunkte

Die Art und Weise eines möglichen öffentlichen Diskussionsbeitrages durch den AK des SRL wird kontrovers diskutiert. Diese Diskussion wurde nicht abgeschlossen.

Ein vorläufiger Konsens wird in Bezug auf ein knappes Strukturierungspapier erzielt, das Erfahrungen zusammenträgt und verdichtet. Beim nächsten Treffen in Hannover am 25.5.2009 sollen die angesprochenen für ein Strukturierungspapier relevanten Punkte ergänzt und möglichst an Beispielen vertieft werden. Jörg Thiemann-Linden und Katalin Saary versuchen eine erste Beispielliste. Vorbild für die SRL könnte demnach die Homepage www.begegnungszonen.ch mit Kurzbeschreibungen und Fotos werden.

Als Punkte für die Grobstruktur wird vorläufig festgehalten:

- Definitionsversuch Shared Space, Partizipationsforderung etc.
- Fußgängerfrequenz als Voraussetzung (d.h. Mindestmaß an „Zentralität“?), bzw. Mischungsverhältnis der Verkehrsmittel
- Orientierung und Sicherheitsgefühl für Blinde und Sehbehinderte
- Zonierung mit geschützten Bereichen für Fußgängern (Leuchten, Gitter, Wasserführung etc., oder Kante?)
- Grenzen und Möglichkeiten eines flächigeren Einsatzes
- Verkehrsstärkendiskussion vs. angepasste Qualitäten
- Berücksichtigung von Kindern und Älteren
- Verkehrsrechtliche Umsetzung (weitere StVO-Novelle?)
- Umbau / Neubau oder Bestandsorientierung
- Umgang mit Parkraumnachfrage
- Umgang mit den Ansprüchen des ÖV

5. Juni 2009, Katalin Saary