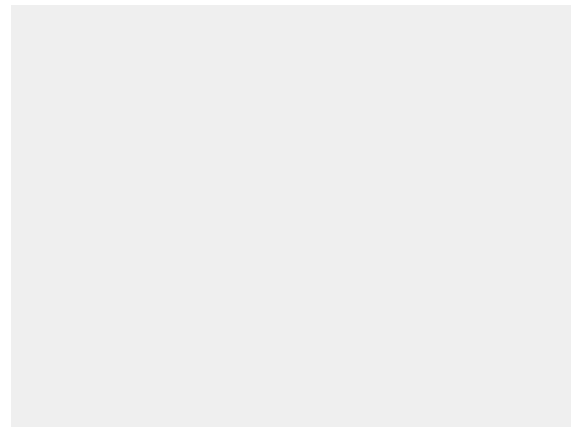
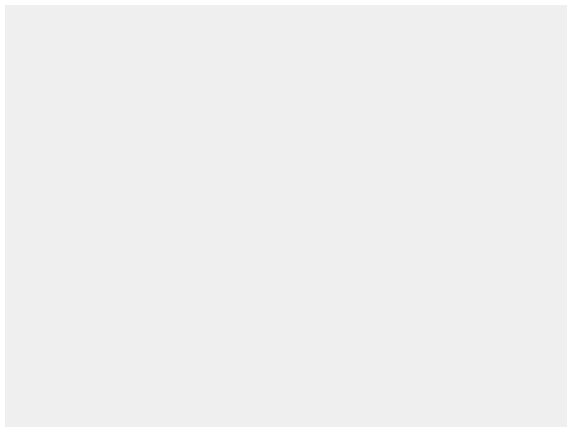


Spandauer Vorstadt: Für die Spandauer Vorstadt ist ein neues Verkehrs- und Gestaltungskonzept entwickelt worden. Ausgehend von der bereits bestehenden Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung sieht das Verkehrskonzept ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept vor: Hauptverkehrsstraßen (teilweise mit Strab) mit 30 km/h, kleine Wohnstraßen als Tempo 10-Zone. Zwei ausgewählte Achsen sind als Fahrradstraße ausgewiesen. Eine Umgestaltung der Straßen als Mischflächen kommt aus Gründen des Denkmalschutzes nicht in Frage (Hochbord als prägendes Element). In der Diskussion werden die Nicht-Bevorrechtigung der Fahrradstraße (es gilt Rechts-vor Links) und die Sinnfälligkeit von Tempo 10 (statt Tempo 20) vor dem Hintergrund der Akzeptanz angesprochen. Bei Tempo 10 wird erwartet, dass Fußgänger wegen der teilweise sehr schmalen Gehwege auf der Fahrbahn gehen (obwohl dies natürlich nicht erlaubt ist). Dadurch kann sich so etwas wie Shared Space einstellen. Die Regelung ist ganz neu, so dass noch keine Erfahrungen vorliegen. Insgesamt wirkt das Quartier stark verkehrsberuhigt und geradezu ideal zum Radfahren.

Im Rahmen des Konzeptes sind auch bauliche Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt worden, die schrittweise ein Hervorheben der Knotenpunkte, die bauliche Markierung mit einem speziellen Poller (Spandauer-Vorstadt-Poller) sowie Gehwegvorstreckungen vorsehen.



TOP 2: Hinweise zum Protokoll des 3. Treffens in Hannover

Zum Protokoll des 3. Treffens in Hannover gibt es keine Einwände und Ergänzungen

TOP 3: Berichte, Neuigkeiten, Beispiele

Markus Franke zeigt als kleine Videos drei Beispiele für Shared Space:

Osnabrück, Dielinger Straße: Eine Erschließungsschleife mit Busverkehr in der Innenstadt, die an die Fußgängerzone anschließt, wird von einem starken Fußgängerstrom gequert. Der Fahrbahnbelag ist schachbrettartig eingefärbt. Obwohl die Fußgänger faktisch nicht bevorrechtigt sind, verzichten viele Autofahrer auf den Vorrang. Es stellt sich augenscheinlich ein sehr rücksichtsvolles und kooperatives Verhalten im Sinne von Shared Space ein. Der Bereich ist seit etwa 10 Jahren unter Verkehr (Anm.: der Bereich wurde kürzlich neu eingefärbt!).

Hamburg, Mönckebergstraße: Die Haupteinkaufsstraße ist als Kommunaltrasse mit hoher Busfrequenz, Taxis und Radverkehr ausgeschildert (25 km/h) und hat sich grundsätzlich seit etlichen Jahren bewährt. Die Trennwirkung ist trotzdem erheblich und von der Qualität einer richtigen Fußgängerzone deutlich entfernt. Vergleichbare Beispiele mit starkem ÖPNV in der Fußgängerzone sind Karlsruhe und - nutzungsverträglicher – Bremen.

Lyon, Rue de la Republique: Die Fußgängerzone wird von einer Erschließungsschleife gequert. Das Ganze ist als Mischfläche gestaltet, wobei Poller eine deutliche Zonierung bewirken. Die Geschwindigkeiten sind augenscheinlich ziemlich groß. Ein Minibeispiel für Shared Space.

Michael Volpert zeigt die Verkehrsuntersuchung zum Humboldtforum in Berlin:

Unter den Linden: Angestrebt wird eine bessere Verbindung zwischen dem Schloss und der Museumsinsel. Da weiterhin von ca. 40.000 Kfz/24 h ausgegangen wird, kommt Shared Space vermutlich nicht in Betracht. Vorgeschlagen werden zwei Signalanlagen, abschnittsweise 30 km/h und ein Mittelstreifen, der auch freies Queren möglich machen soll.

Schloßplatz: Die rückwärtige Umfahrung des Schlosses weist ca. 15.000 Kfz/24 h auf. Der Entwurfsvorschlag sieht einen Mittelstreifen und 30 km/h vor. Bei einer entsprechenden Materialisierung wäre Shared Space möglich, bislang ist jedoch Asphalt vorgesehen. Kritisch diskutiert wird die Frage, warum die Straßen nicht in den freiraumplanerischen Wettbewerb einbezogen werden.

Andreas Schmitz berichtet über die Neuregelung der StVO bzw. der VwV-StVO.

Die VwV-StVO sieht engere Einsatzkriterien für Verkehrsberuhigte Bereiche vor, allerdings kann die VwV länderspezifisch interpretiert werden.

Begegnungszonen im Sinne der Schweizer Regelung sind bis jetzt nicht möglich (als Modellvorhaben schon!) Angeregt wird eine Weiterentwicklung des Zeichens 325 StVO, evtl. mit dem Einsatz 20 km/h für zentrale Bereiche und dem Einsatz 10 km/h für „normale“ Wohnbereiche. Zuständig für Initiativen ist der Bund-Länder Fachausschuss. Anzustreben ist ein europaweit einheitliche Regelung.

Wolfgang Haller berichtet über Aktivitäten in der FGSV.

Der AA 2.3 Stadtstraßen beschäftigt sich mit „Aktuellen Hinweisen zum Entwurf von Straßen in zentralen Bereichen – Shared Space und andere Ansätze (Arbeitstitel). Die Gliederung und Textteile liegen bereits vor, angestrebt wird eine Veröffentlichung Mitte 2010.

Der BSVI hat im Entwurf einen Flyer erstellt: „Shared Space, Gemeinschaftsstraßen, Simply City, Verkehrsberuhigte Bereiche oder Begegnungszonen – was brauchen wir in unseren

Städten oder Gemeinden?“. Der Text ist knapp und deckt sich weitgehend mit den Ansichten des AK.

Tina Wagner berichtet über den Stand der Shared Space-Projekte in Hamburg.

Auf der Grundlage des Gutachtens „Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg“ (Autor: Gerlach, als pdf-download unter www.hamburg.de) erfolgt die Auswahl von 7 als „Gemeinschaftsstraßen“ geeigneten Straßen. Die von den Autoren für zweckmäßig erachtete Ausschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) wird derzeit als straßenverkehrsrechtlich nicht möglich bewertet, wenn die Straße nicht überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion aufweist

TOP 4: Umgang mit Online-Beispielsammlung

Der TOP entfällt aus Zeitmangel

TOP 5/6: SRL-Klausurtagung, weiteres Vorgehen

Es ist deutlich geworden, dass es derzeit viele Aktivitäten gibt, die durchaus in die gleiche Richtung zielen (was bei der Personalunion nicht wundert!). Trotzdem erscheint ein stärkerer Austausch notwendig. Inwieweit eine engere Zusammenarbeit mit der BSVI zweckmäßig ist, wird unterschiedlich eingeschätzt. Möglicherweise ist das Thema Shared Space nach dem Flyer für die BSVI erledigt. Eine Abstimmung mit Prof. Gerlach wird hingegen als wichtig erachtet, weil er bzw. sein Büro/Institut an den meisten Aktivitäten beteiligt ist (FGSV, BSVI, GDV, Hamburg). Wolfgang Haller wird den Kontakt herstellen.

Eine eigene Fachveranstaltung wird zunächst zurückgestellt, möglich wäre auch ein Zusammenarbeit mit der Hamburger Fachveranstaltung im 2. Quartal 2010.

Angeregt wird eine längere (2-tägige) Sitzung, auf der nochmals die von SRL zu verfolgende Gesamtstrategie besprochen werden soll.

Mit Prof. Gerlach bereits vorabgestimmt ist der 10. Februar 2010. Diesen Termin bitten wir vorzumerken.

Hannover/Reinheim, den 10.11.2009

Wolfgang Haller/ Katalin Saary