



Shared Space - Philosophie oder praxisorientiertes Planungsinstrument?

MR Dipl.-Ing. S. Scheuer
Oberste Baubehörde
im Bayr. Staatsministerium des Innern



Inhalt

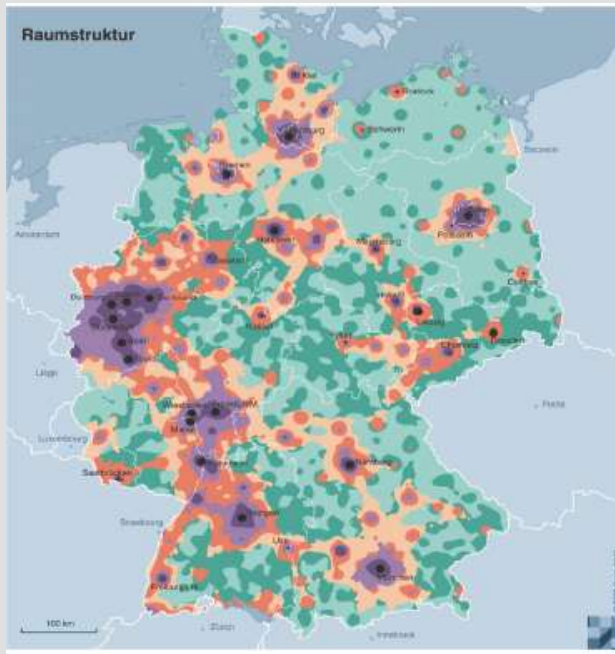
- ▶ Raumplanung
- ▶ Historische Entwicklung
- ▶ Ansprüche an Straßennetz und Straßenraum
- ▶ Ansprüche mobilitätseingeschränkter und sehbehinderte Personen
- ▶ Bestehende Lösungsansätze
- ▶ Neue Planungsphilosophie Shared Space
- ▶ Verkehrssicherheit
- ▶ Wallfahrtsort Bohmte
- ▶ Beiträge von Verkehrsexperten und Stakeholder
- ▶ Folgerungen für die Praxis



Raumplanung in Deutschland

- ▶ ROG: Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen
- ▶ Grundlage für strategische Entwicklung dt. Verkehrsnetze
- ▶ Erreichbarkeit der zentralen Orte

Quelle: RIN



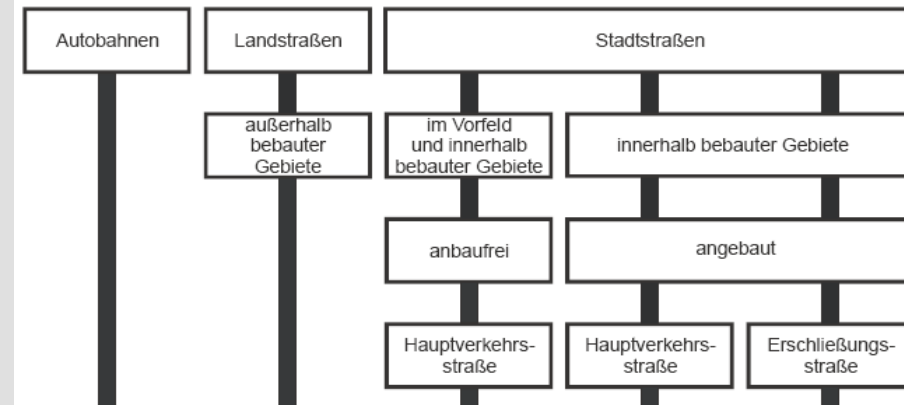
Verbindungs-funktionsstufe		Einstufungskriterien	
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion
0	kontinental	-	MR - MR
I	großräumig	OZ - MR	OZ - OZ
II	überregional	MZ - OZ	MZ - MZ
III	regional	GZ - MZ	GZ - GZ
IV	nahräumig	G - GZ	G - G
V	kleinräumig	Grst - G	-



Ansprüche an ein Straßennetz

- ▶ Grundlage Raumplanung
 - Straßennetz für Fernverkehr
 - Regionalverkehr
 - Ortsverkehr

- ▶ Unterschiedliche Ansprüche
 - Schnelles Netz - Außerortsstraßen
 - Langsameres Netz- OD und Hauptverkehrsstraßen
 - Straßen für Mehrfach-Nutzung



Quellen: RIN



Straßengesetze in Deutschland

- ▶ Bundesfernstraßen gem §1 Abs 1
 - Bilden ein zusammenhängendes Netz
 - Dienen dem Fernverkehr oder sind dazu bestimmt
 - Aufnahme des Verkehrs im Ortsnetz – OD

- ▶ Staatsstraßen gem Art 3 Abs 1
 - Bilden mit BFStr ein zusammenhängendes Netz
 - Sind bestimmt, dem Durchgangsverkehr zu dienen



Grenzen infolge des Verkehrsrechts

- ▶ Grundsatz des weitgehenden Verzichts auf Verkehrsregeln mit dt. Recht nicht vereinbar
- ▶ Übertragung VZ 325 StVO für Mischflächen auf höher belastete Hauptverkehrsstraßen bedeutet, dass Kinder dort spielen, FG die ganze Breite nutzen können und FZ-Fhr Schritttempo fahren
 - Folge: Einsatz nur auf schwach belasteten Straßen mit vorrangiger Aufenthaltsfunktion denkbar
- ▶ Anwendung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 10/20 - Zone) mit Separation in Fahrbahnen und Seitenräume
 - Folge: Kraftfahrzeuge haben Vorrang
- ▶ Tempo 30 Zone

Abhilfe durch Erscheinungsbild des umgestalteten Straßenraums?



Mehrfachansprüche an den Straßenraum

- ▶ Straßen sind Voraussetzung für
 - Wohlstand
 - Handel,
 - Mobilität der Bevölkerung
- ▶ Siedlungen schon immer von Straßen geprägt
- ▶ Straßen besitzen Verbindungs-, Erschließungs-, Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion
- ▶ Daraus ergeben sich unterschiedlichste Nutzungsansprüche
 - Lebens-, Kommunikationsraum und Geschäftsraum



Konflikte zwischen fließendem und ruhendem Verkehr



Zielgruppen barrierefreier Verkehrsanlagen

- ▶ **Mobilitätseingeschränkte Personen im engeren Sinne**
 - Gehbehinderte (Rollis, Rollatorführende, Verletzte, Kranke)
 - Sehgeschädigte (Sehbehinderte, Blinde)
 - Hörbehinderte (Schwerhörige, Gehörlose)
 - Kognitiv Eingeschränkte
Lernbehinderte, geistige Behinderte)
 - Psychisch Eingeschränkte



Quelle HBVA 2011



Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne

- temporär eingeschränkt
(Kinderwagen, Fahrräder, Gepäck,
Einkaufswagen, Tiere)
- Besondere persönliche Situation
(Schwangere, Übergewichtige,
Ortsunkundige)
- Altersbedingt (ältere Senioren, Kleinere
Kinder)



Quelle HBVA 2011



Anzahl an behinderter Menschen in Deutschland

- ▶ In 2005 8,6 Mio offiziell Schwerbehinderte
- ▶ Ca 33 % der Bevölkerung mobilitätseingeschränkt dauerhaft oder temporär



Quelle HBVA 2011



Beeinträchtigungen im Alter

- ▶ 11-12% Schwerbehinderte der Bevölkerung in D derzeit
- ▶ 30 bis 40 % dauerhaft oder temporär eingeschränkt
- ▶ Sensorisch, körperlich oder kognitiv

- ▶ 78.000 Blinde in 2007
- ▶ 270.000 Sehbehinderte
- ▶ 900.000 im Rollstuhl
- ▶ 500.000 Rollatoren als Gehhilfe jährlich durch Krankenkassen

Quelle: Boenke/ Gerlach in
Straßenverkehrstechnik 8.2011



Folgerungen aus der demografischen Entwicklung

- ▶ Langsamere Fortbewegung:
von 1,5 – 1,2 m/s auf 1,0 m/s
bzw 0,6 m/s bei Rollstuhlfahrern
→ längere Querungszeiten,
→ längere Räumzeiten bei
FG-Ampeln
- ▶ Überquerung absenken auf Null in
Teilbereichen
- ▶ Überquerungshilfen in Form von
Mittelinseln





Gestaltung von Verkehrsräumen- Alter Wein in neuen Schläuchen?

Lienen NRW 1984



**Meckenheim bei Bonn
1984**

Quellen: BSVI



Gestaltung von Verkehrsräumen Aufenthalt – Gastronomie – Handel – Verkehr Stadt Straubing 1985

Entscheidend ist das
richtige Maß

Voraussetzung: kein
Durchgangsverkehr



Quelle: OBB 1990



Shared Space – Neue Planungsphilosophie

► Projekte im engeren Sinne:

- Besondere Gestaltung in dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen mit Mischprinzip
- Mischprinzip umfasst möglichst alle Verkehrsarten auf nicht separierten Flächen
- Der Raum wird von allen genutzt
- Ruhender Verkehr wird möglichst verbannt
- Auf Beschilderung wird weitgehend verzichtet





Shared Space - Projekte in Holland

- ▶ Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen, z.B. KVP Laweiplan in Drachten
- ▶ Straßengestaltung – FB mit Asphalt, Gehweg Pflaster, Absenkung Bordstein, Querungsstellen für GF und RF - Drachten
- ▶ Knotenpunktumgestaltung – Pflaster mit Moblierung und Bäumen – z.B. De Drift/Torenstraat/Kaden dabei FGÜ mit Zebrastreifen



Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden



Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen

Quelle:
Gerlach/Ortlepp/Voß
in Shared Space Hsg:GDV



Shared Space – Grundsätze

- ▶ „Selbsterklärende“
Straßenräume – ohne Regeln
- ▶ „Sicherheit durch Verunsicherung“ und
Kommunikation
- ▶ Spezielle Gestaltung des Verkehrsraums
- ▶ Reduzierung der Komplexität der
Verkehrssituationen
- ▶ Verbesserung der Sichtverhältnisse durch
Parkverbot
- ▶ Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf \leq
30km/h

- ▶ Absicht: Verkehrsteilnehmer „umzuerziehen“
- ▶ Theorie der Förderung des sozialen
Miteinanders





Verkehrsrecht in Deutschland

- ▶ Grundsätzliche Verankerung in StVO gegeben – allerdings keine spezielle Beschilderung - selbsterklärende Straße
- ▶ Anwendung auf innerstädtischen Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich möglich als
 - Verkehrsberuhigte Bereiche– Z 325 StVO damit Mischfunktion mit Aufenthaltsfunktion
 - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich – Z 274.1 – damit Mischfunktion
- ▶ Derzeit keine Absicht Shared Space in StVO zu verankern
- ▶ Vermutlich erst wieder Rechtsentwicklung durch Gerichte



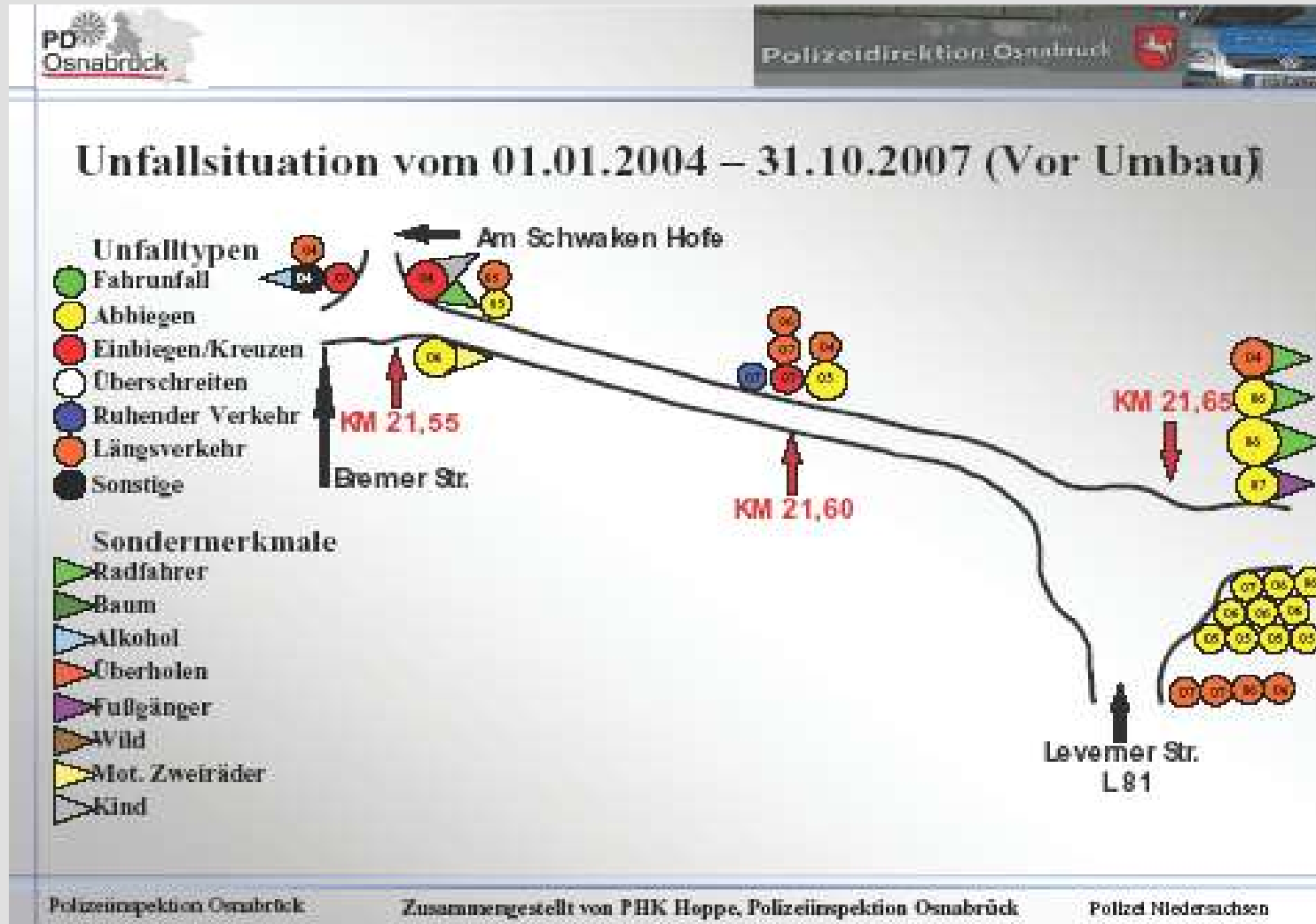


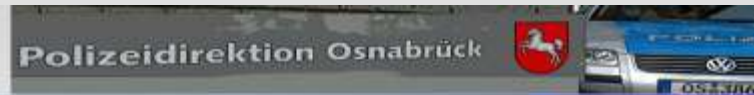
Sicherheit durch Verunsicherung? – eine Fehleinschätzung

- ▶ Änderung von Raumsituation und Verkehrslage erhöht lediglich kurzfristig Konzentration – weniger Unfälle
- ▶ Spanne hoher Aufmerksamkeit max. 10 bis 15 min bei Erwachsenen aufrecht zu halten – nur kurze Abschnitte sinnvoll
- ▶ Keine Erhöhung der Verkehrssicherheit bei flächenhafter Verunsicherung – verstärkte Unfallgefahr

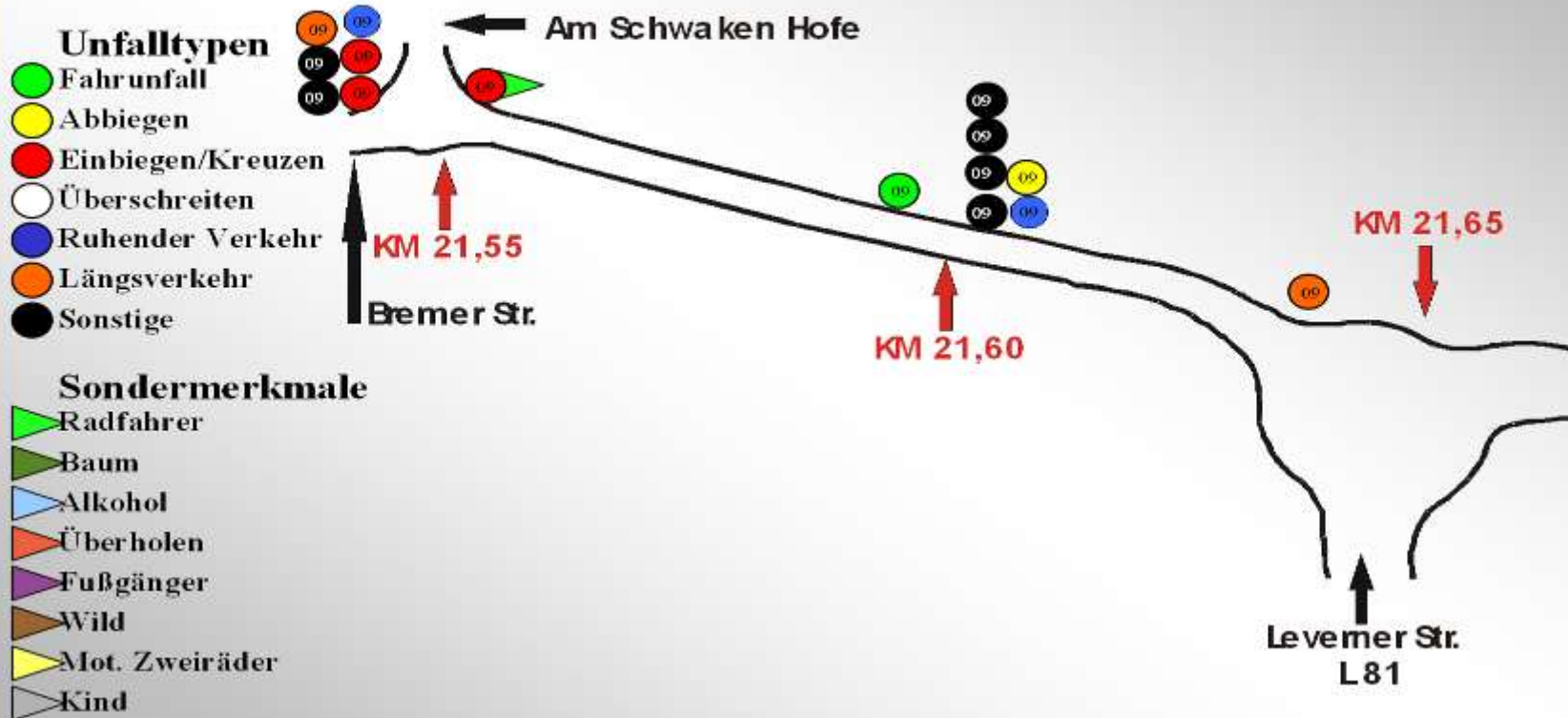


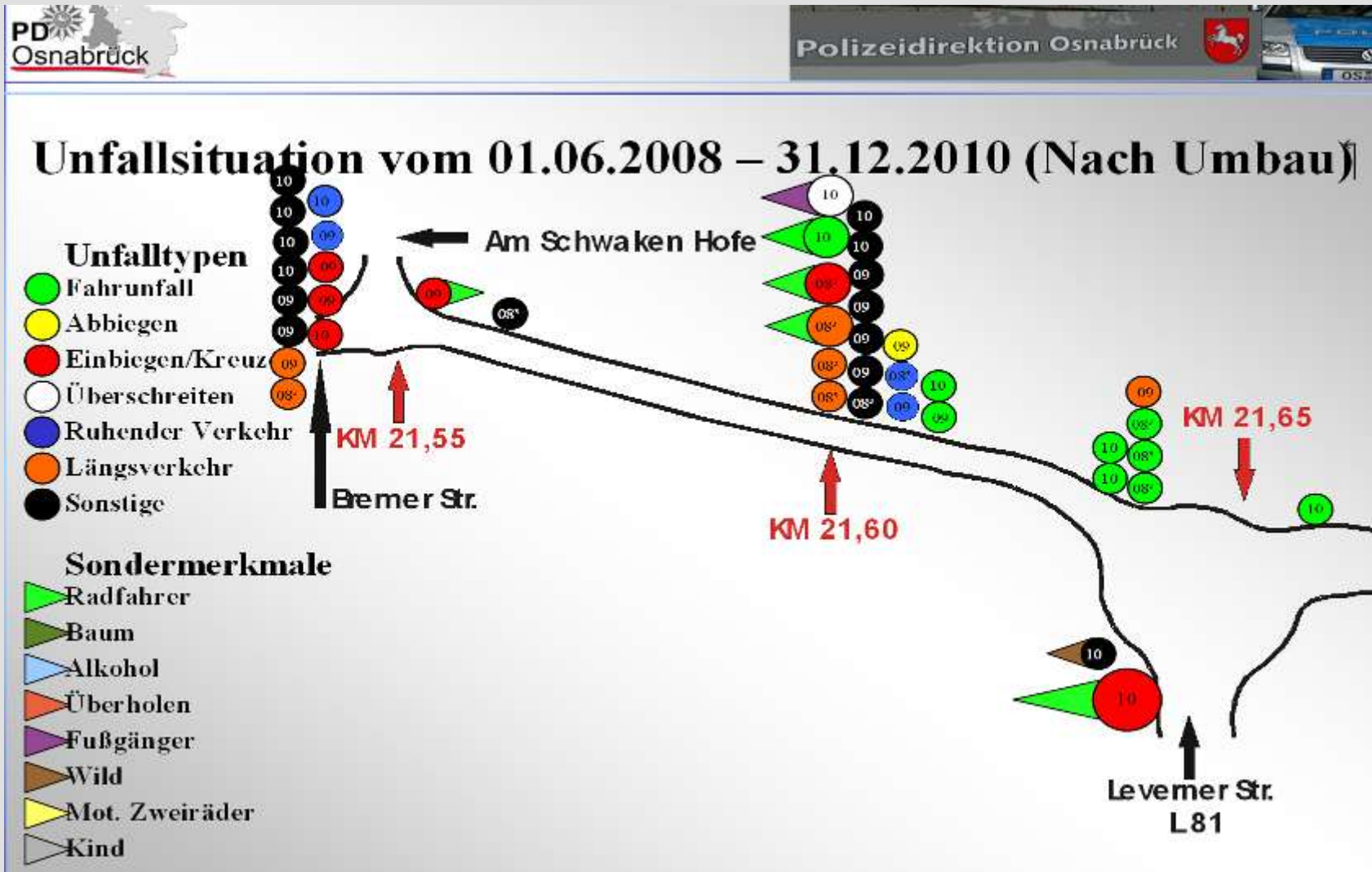
Bohnte - Unfallsituation





Unfallsituation vom 01.01.2009 – 31.12.2009 (Nach Umbau)







Unfallzahlenvergleich - Bohmte

Konfliktpunkt Nr.		* = bis einschließlich 31.08.2009							
UHS-Kategorie		2008 ² = Bauphase Oktober 2007 bis einschl. Mai 2008							
		2008 ³ = ab Juni 2008							
		2004	2005	2006	2007	2008 ²	2008 ³	2009 *	
Gesamt		5	7	11	8	2	11	12	
davon mit	Toten								
davon mit	SV			1					
davon mit	LV	2	1	2	1		2		
davon mit	SS	1							
davon mit	LS	2	6	8	7	2	9	12	
Jährliche Unfallkosten		44,5	51,5	237	58	13	83,5	79	
Unfalltypen									
Fahrunfall	Typ 1						3	1	
Abbiegeunfall	Typ 2		6	8	2			1	
Einbiegen/Kreuzen	Typ 3	1			2	1	1	1	
Überschreiten	Typ 4								
Ruhender Verkehr	Typ 5				1		1	1	
Längsverkehr	Typ 6	3	1	3	3		4	2	
Sonstiger Unfall	Typ 7	1				1	2	6	
Bohmte, l.g.O., L 81, km 21,55 - 21,65									
Polizeiinspektion Osnabrück		Zusammengestellt von PHK Hoppe, Polizeiinspektion Osnabrück					Polizei Niedersachsen		

Unfälle
an

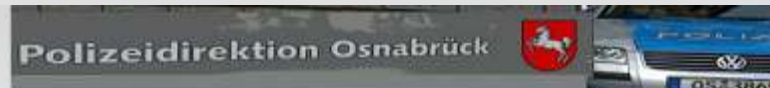
schwere
Verletzte

Verkehr
sachliche
Unfälle

Verkehr
sachliche
Unfälle



Bohnte Situation 2011



Konfliktpunkt Nr. 101
UHS-Kategorie

2008² = Bauphase Oktober 2007 bis einschl. Mai 2008
2008³ = ab Juni 2008

		2004	2005	2006	2007	2008 ²	2008 ³	2009	2010
Gesamt		5	7	11	8	2	11	15	16
davon mit	Toten								
davon mit	SV			1					1
davon mit	LV	2	1	2	1		2		2
davon mit	SS	1							
davon mit	LS	2	6	8	7	2	9	15	5
Jährliche Unfallkosten		44,5	51,5	237	58	13	83,5	97,5	190
Unfalltypen									
Fahrerunfall	Typ 1						3	1	5
Abbiegeunfall	Typ 2		6	8	2			1	
Einbiegen/Kreuzen	Typ 3	1			2	1	1	3	2
Überschreiten	Typ 4								1
Ruhender Verkehr	Typ 5				1		1	2	1
Längsverkehr	Typ 6	3	1	3	3		4	2	
Sonstiger Unfall	Typ 7	1				1	2	6	7

2011
Bisher
6 Unfälle

Bohnte: Längsverkehr, km 21,55 - 21,65



Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der dt. Versicherer (GDV) in 2009

- ▶ Keine Nachweise für Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Bisher keine aussagekräftigen Untersuchungen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Shared Space bestätigen.
- ▶ Behauptete Verbesserungen im Rahmen der einschlägig bekannten niederländischen Projekte halten einer vertieften Betrachtung nicht Stand
- ▶ Besorgniserregend in Bohmte sind Radfahrerunfälle



Quelle: www.udv.de



Gesamtverband der Versicherer (GDV)

- ▶ Diskussion über Shared Space versachlichen
- ▶ Ziel: städtebauliche Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche
- ▶ Shared Space ist Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen
 - Aber kein Allheilmittel
 - Keine Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Bis Ende 2009 keine aussagekräftige Untersuchungen über die Wirksamkeit bez. Verkehrssicherheit

Quelle: GDV-Jahresbericht 2009



Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) 2008

- ▶ Nur anzuwenden bei:
 - Straßen mit geringer Verkehrsbelastung (DTV unter 3000 KTZ/d)
 - Straßen mit geringem D-Verkehr und geringem SV- Anteil
 - Parksituation geklärt
- ▶ Prinzip Sicherheit durch Verunsicherung – Nischenlösung
 - Im Umfeld keine Schulen und Kindergärten
 - Straßen mit geringem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen
- ▶ Voraussetzung: Einbeziehen der örtl. Unfallkommission
 - genaue Analyse des Unfallgeschehens
 - Evaluierung der Maßnahmen

Quelle: DVR- Beschluss 2008 – www.dvr.de



ADAC zu Studien in Holland und Deutschland

- ▶ Umgestaltete Maßnahme vor Maßnahme keine Unfallhäufungspunkte
- ▶ Verkehrsflächen können als sicher gelten
- ▶ In Haaren NL Forderung nach Radwegen von 90% der Bevölkerung
- ▶ In Drachten NL: 45% der Befragten stufen KVP als unsicher ein
- ▶ 66 % betrachten den Verkehrsablauf und -fluss als schlechter

- ▶ Nachbesserungen in Holland erfolgt –
- ▶ Probleme von Kindern, älteren Menschen und Behinderten
- ▶ Dt. Umbauten ins. von Knotenpunkten sind sicher. Brühl, Kavelaer, Mönchengladbach
- ▶ Verständigung der Verkehrsteilnehmer untereinander schwierig
günstig: Schrittgeschwindigkeit bis max. 20 km/h

Quelle ADAC- Verkehrsforum 2008
24.9.2008 Düsseldorf



Allg. Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

- ▶ Öffentliche Räume zu Verkehrsräume degeniert
- ▶ Überregulierungen überfordern Akzeptanz V-Regeln
- ▶ Separation verhindert Kommunikation
- ▶ Keine Tabu-Bereiche in der Planung – keine Einsatzgrenzen, keine Regeln
- ▶ Bes. geeignet Kreuzungen, Straßenräume mit hohem Querungsbedarf von FG , RF

Verkehrsklima und Aufenthaltsqualität

Rechthaberisches Verhalten oder „Tunnelblick“ auf die Fahrbahn, ohne links und rechts zu schauen, werden nicht mehr durch die Gestaltung unterstützt. Dadurch treten folgende Effekte ein:

- Verbesserung der Mobilitätskultur, mehr Lebensqualität
- mehr Platz für alle, Aufhebung der Autozentrierung im Stadtbild
- einfachere Querung, Aufhebung der Barrierewirkung von Verkehrsflächen
- höhere Qualität des öffentlichen Raumes, positive Einzelhandelsentwicklung
- mehr gegenseitige Anerkennung, mehr Respekt, weniger Aggressivität
- Selbstbewusstsein „schwächerer“ Verkehrsteilnehmer
- geringere Höchstgeschwindigkeit Kfz
- mehr Kommunikation

Quelle: ADFC- Position Stand 07/2008 –
Neun Fragen zu Shared Space



Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) mit Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV) in 2009

Anforderungen an Shared Space

- ▶ Für sehbehinderte Menschen keine Verschlechterung
- ▶ Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 20 km/h
- ▶ Vorrang für Fußgänger
- ▶ Markierte Querungsstellen wie z.B. Zebrastreifen
- ▶ Querungsstellen visuell und taktil
- ▶ völlig unstrukturierte Gestaltung inakzeptabel

Quelle: www.dbsv.org/dbsv



Folgerungen für die Praxis

- ▶ Shared Space – ja aber ohne ideologische Scheuklappen
- ▶ Problematik des Fern- und Durchgangsverkehr beachten – derzeit Mehrfachnutzung des Verkehrsraumes in OD von BStr und StStr nicht umsetzbar
- ▶ Shared Space kein Allheilmittel für alle Verkehrsprobleme
- ▶ Weiterentwicklung bestehender Ansätze „verkehrsberuhigte Zone“ und „verkehrsberuhigte Geschäftsstraße“ sinnvoll
- ▶ Planung mit Verstand statt mit Bauchgefühl
- ▶ Pilotprojekte zum Ausloten von Einsatzgrenzen überlegenswert
- ▶ Höhere Verkehrsbelastungen in städtischen Hauptverkehrsstraßen als Test möglich



Folgerungen für die Praxis

- ▶ Rahmen: nur als Pilotvorhaben
 - Berücksichtigung der Netzhierarchie
 - Wenig Durchgangs- und Schwerverkehr
 - Verkehrszahlen im Regelfall bis ca. DTV 4000 = 300 bis 400 Kfz/Spitzen-h
 - Alternativen für verdrängten Verkehr
 - Komplette Umgestaltung des Verkehrsraums
 - Rechts-vor-Linkslösungen oder KVP
 - Lösungen für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen
 - Geschwindigkeitsbeschränkung max. 20 bis 30 Km/h,
 - Länge max. 300 bis 500 m