

New York



Bern



Karlsruhe



Mehr Platz für Menschen & Räder: verkehrspolitische Handlungsmöglichkeiten für urbane Raumqualität

16. Juni 2016
Dipl.-Ing. Katalin Saary

VERKEHRSLÖSUNGEN
Blees Eberhardt Saary

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

T + 49 (0) 6151 – 99282-01
F + 49 (0) 6151 – 99282-72

info@verkehrsloesungen.de
www.verkehrsloesungen.de



**Wenn du mit anderen ein Schiff bauen willst,
so beginne nicht mit Ihnen Holz zu sammeln,
sondern wecke in Ihnen die Sehnsucht nach dem großen weiten Meer !
Antoine de Saint- Exupery**

Situation heute: Platz für Menschen & Räder am Rand



Umdenken erforderlich: Der Öffentliche Raum ist mehr!

Straßen sind aber mehr als nur Flächen für Autos, Busse

Sie bieten Platz zum

- Spielen
- Unterhalten
- Malen
- Tanzen
- Warten
- Sitzen
- Sich darstellen
- Radeln.....



Verfasser unbekannt

Straßen sind Verkehrs-und Lebensraum für Menschen!

Straßen sind Orte zum Bewegen und Ausruhen



Foto Katalin Saary

Straßen sind Orte zum Spielen und Schauen



Foto Katalin Saary

Mehr Platz für Menschen & Räder: verkehrspolitische Handlungsmöglichkeiten für urbane Raumqualität

- Mobilität heute und in Zukunft
- Urbane Raumqualität
- Verkehrspolitische Handlungsansätze
- Lebenswerte, sichere Orte - Beispiele

Mobilität heute und in Zukunft

Einige Rahmenbedingungen

- **Demographischer Wandel:** Mehr Ältere, bis. 2030 ca. 35% > 60 J.
→ sind öfters zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV unterwegs
- **Klimawandel und Klimaschutz auch bei uns:** Heißen Sommer und Starkregen können wir durch Stadtgestaltung begegnen
- **Peak Oil und Energiekosten:** Alternativen entwickeln und Multimodalität fördern
- **Urbanität, Nahmobilität:** Lebensqualität steigt in einer Stadt der kurzen Wege
- **Gesundheit:** aktive Mobilität hilft gesund zu bleiben und Gesundheitskosten einzusparen

Rolle der Verkehrsplanung

Verkehrsplanung

... ist die vorausschauende systematische Vorbereitung von Entscheidungen, welche das Ziel haben, die Ortsveränderungen von Personen und Gütern durch bauliche, betriebliche und sonstige Maßnahmen in Richtung größtmöglicher Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit zu beeinflussen.

[H.-G. Retzko, 1970]

Nachhaltige Mobilität + Nahmobilität: Argumente

Mehr Platz für Menschen + Räder durch Nahmobilität

Ermöglicht.....

- das Ausüben von Aktivitäten in der Nähe
- konzentriert sich auf kurze Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV



Nahmobilität ist auch

...Voraussetzung für lebendige Orte und stärkt die lokale Wirtschaft,

...eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs,

...effizient und bezahlbar, einfach umzusetzen

...und sozial, gesund und klimafreundlich.



Nachhaltige Mobilität + Nahmobilität: Wie?

Nahmobilitätsfreundliche Siedlungsstrukturen fördern

- **Planungsspielraum nutzen**

Nutzungsmischung ist Voraussetzung für Nahmobilität

➔ Steuerung und Beeinflussung durch **informelle Planungen**

(Schulwegpläne, Fuß- und Radverkehrspläne..)

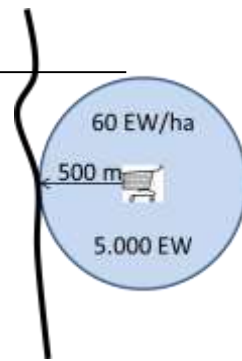
und **Festsetzungen in Bauleitplanungen**

- **Attraktives Angebot schaffen**

Verkehrsinfrastruktur mit attraktiven, sicheren und barrierefreien Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr

- **Verbündete finden**

durch Bürgerinformation und Beteiligung
gute Akzeptanz und aktive Unterstützung erhalten



Nachhaltige Mobilität + Nahmobilität: Was ist möglich?

Ansätze, um die **Stadtverträglichkeit des Auto-Verkehrs** zu verbessern

- **Reduzieren der Geschwindigkeit:** Tempo 30 auch an HVS, verkehrsberuhigter(Geschäfts-)Bereich mit T20 auch z.B. im Schulumfeld
- Umsetzen von **Parkraumkonzepten**
- Umsetzen von **Fuß- und Radverkehrskonzepten**
- **Gestalten** von attraktive Straßenräumen



Rechtliche Rahmenbedingungen, Richtlinien und Empfehlungen (Auswahl)



Shared Space: Die Idee



Der Straßenraum als selbsterklärende Straße

Aus Sicht der Verkehrspsychologie:

Durch die Gestaltung besteht ein Aufforderungscharakter d.h. ein bestimmtes Verhalten, eine bestimmte Nutzung wird nahegelegt:

- Alle nehmen aufeinander Rücksicht (§ 1 StVO)
- Autofahrer*innen fahren langsam
- Fußgänger*innen nutzen Straße für Aufenthalt und Bewegung

§1 StVO:

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

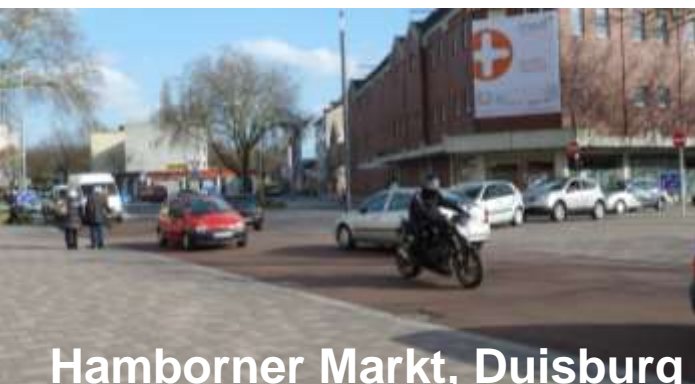
Shared Space: Planungsziele und Prinzipien

- Aufwerten von Verkehrsräumen zu städtischen Lebensräumen
- Individuelle Gestaltung des Straßenraums mit lokalem Bezug
- Abbau/ Minimierung von Schildern und Markierungen
- Entschleunigung und Verlangsamung des Kfz-Verkehr für Flächen für andere Nutzungen und Aufenthalt.
- Abbau der räumlichen Trennungen der Verkehrsarten und die Verlangsamung ermöglicht die intuitive Kommunikation durch Augenkontakt und stärkt die gegenseitige Rücksichtnahme



Entscheidungskriterien Nutzungen und Nutzende

- Randnutzungen mit Bedarf an Auslage- und Aufenthaltsflächen wie Haltestelle, Geschäfte, öffentliche Einrichtungen wie Schule, Kita, Rathaus etc.
- Starkes Fußverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Starkes Radverkehrsaufkommen im Längsverkehr
- Hohe Bedarf an Querungen wg. z.B. Randnutzungen, kreuzender Fuß- und Radwegverbindungen
- Kfz-Verkehrsaufkommen verträglich (<18.000 Kfz/d)



Hamborner Markt, Duisburg

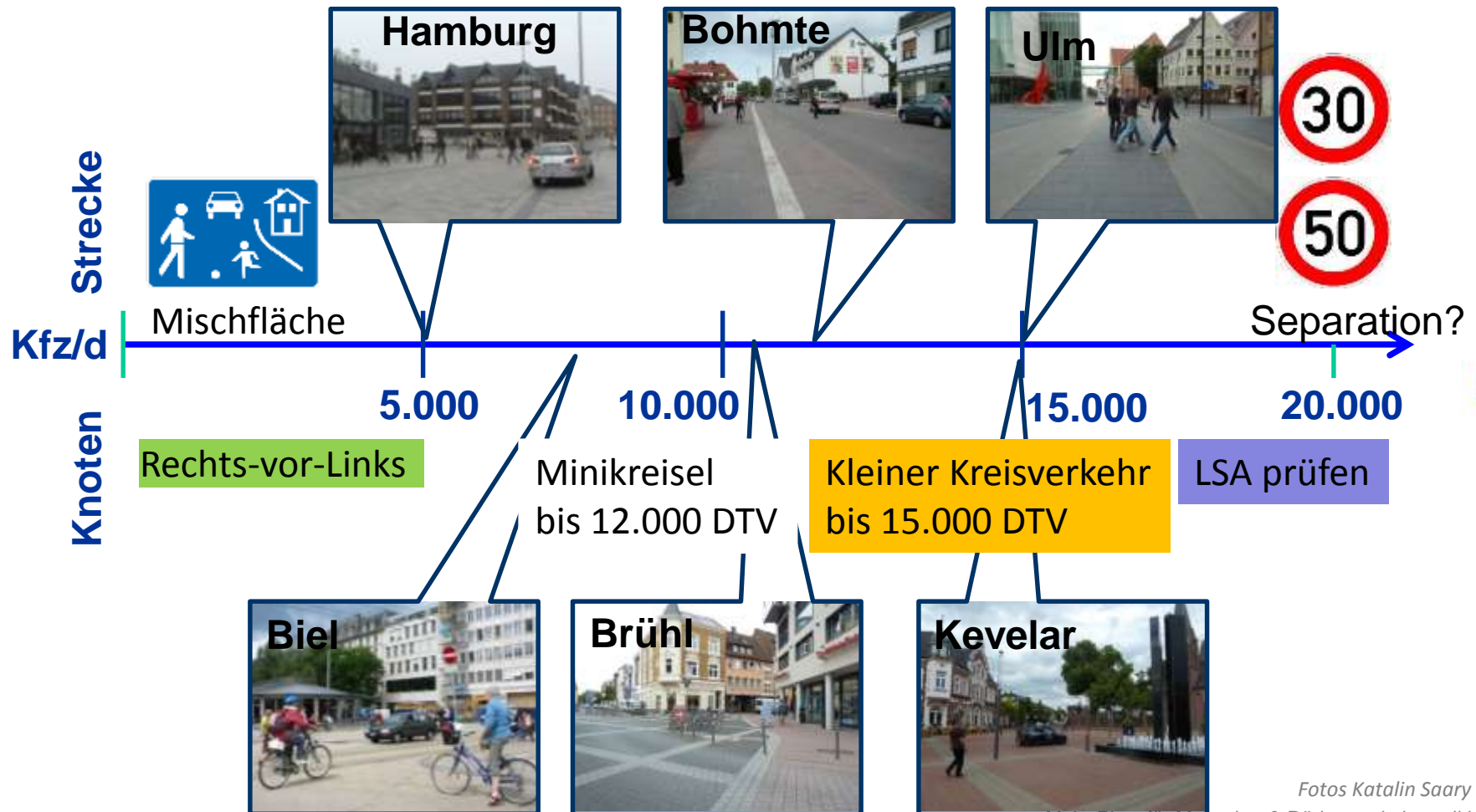


Brühler Stern

Fotos Katalin Saary

Entscheidungskriterium: Kfz-Verkehr

Zusammenhang Verkehrsbelastung, Geschwindigkeit und Gestaltungsoptionen



(1) Mehr Platz für alle!

- Gestaltung als Mischfläche bedeutet **mehr Platz** für den Fußverkehr zum Laufen, Verweilen und Queren
- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums



(2) Mehr Platz für alle!

Mehr **Sicherheit** für den **Radverkehr** durch

- Fahren im Fahrbahnbereich bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten
- bessere Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radverkehr
- weniger Konflikte mit ruhendem Verkehr

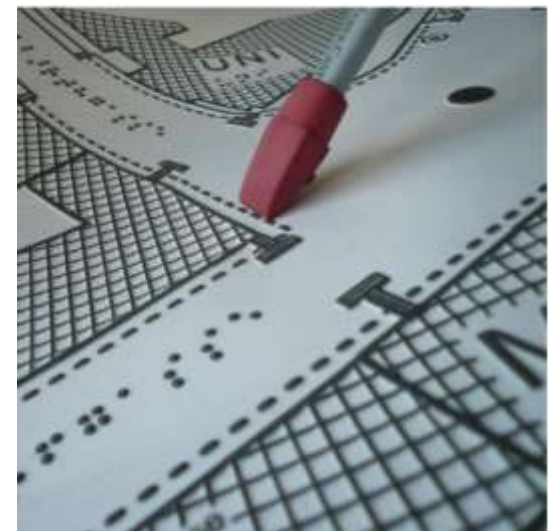


(3) Mehr Platz für alle!

Wichtig: unterschiedliche Bedürfnisse berücksichtigen

- **Motorisch eingeschränkte Menschen:**
Querung wird erleichtert durch niveaugleiche Gestaltung (keine Bordsteinkante) und geringere Kfz-Geschwindigkeiten
- **Blinde und Sehbehinderte** benötigen zur Orientierung eine tastbare Kante oder einen visuellen Kontrast der Fahrbahn.

➔ **Verständliche Gesamtgestaltung mit weicher Separation**



(4) Mehr Platz für alle!

Vorteile für den Einzelhandel

- Eine qualitätsvolle Gestaltung führt zu einer Belebung des Straßenraums
- Aufenthaltsflächen erhöhen die Verweildauer
- Die linienhafte Querung verbessert die Erreichbarkeit der Geschäfte
- Und **zu guter Letzt**: eine anspruchsvolle Gestaltung erhöht auch den Marktwert der anliegenden Immobilien



Shared Space: Verkehrsrechtliche Situation



In **Deutschland** besteht eine **Regelungslücke** für Innerortstraßen in zentralen städtischen oder dörflichen Situationen z.B. Geschäftsstraßen, Straßen vor Schulen, Bahnhofs- und andere Plätze sowie Straßen in historischen Kernen ohne ausreichende Gehwegbreiten



→ Durch die Aufnahme der „**Begegnungszonen**“ in die StVO wie in der **Schweiz, Österreich und Frankreich** könnten entsprechende Projekte vor Ort gestützt und die Umsetzung erleichtert werden, da den Kommunen dann künftig ein rechtssicheres Instrument zur Verfügung stünde.

(M)Ein Fazit

- **Verbindliche und informelle Rahmenplanungen geben den Rahmen für eine zukunftsfähige Gestaltung von Straßen und Städten**
- Sie berücksichtigen, dass
 - Straßen als **Verkehrsräume** für das Funktionieren von Städten und Gemeinden wichtig sind,
 - Straßen und Plätze als **Lebensräume mit einer hohen Nutzungsvielfalt** für das soziale Gefüge wichtig und Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sind.
- ➔ Stadtraum und Straßenraum = zwei Seiten einer Medaille und **integriert** behandelt werden.
- **Im Detail: Nahmobilitätskonzepte und eine gute Gestaltung von Straßen und Plätzen helfen „die Menschen wieder auf die Füße“ zu bekommen**

(M)Ein Fazit

Soziales Verhalten, Commonsense und Kommunikation sind eine vernachlässigte Ressource in der Verkehrsplanung

- **Durch intensive Beteiligung und Berücksichtigung der Belange aller Betroffenen werden tragfähige Lösungen gefunden**
 - ➔ Alle Nutzungsansprüche und Anforderungen zu befriedigen nicht immer und überall möglich
 - ➔ **Prioritätensetzung** ist nötig, um zu einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten zu gelangen.
- ➔ **Dazu braucht es politischen Mut der Gemeinde, des Stadtbezirks für alte (+ bequeme) Wege zu verlassen und Veränderungen zu wagen**



VERKEHRSLÖSUNGEN

24. April 2013

Begegnungszone ist ein Zukunftsmodell

Grüne: „Hoffen auf weitere Projekte!“

Die Grazer Grünen freuen sich, dass der Shared Space am Sonnenfelsplatz nun endlich rechtlich solide Beine gestellt werden kann. „Als wir den Shared Space in Graz als Pilot-

17.04.2013

Erfolge- und Wirkungskontrolle Begegnungszone Untere Altstadt:

Gemeinderat will Begegnungszone Untere Altstadt optimieren

Eine von der Stadt Wien durchgeführte Erfolgskontrolle hat gezeigt, dass die 2005 eingeführte Begegnungszone Untere Altstadt auf breite Akzeptanz stößt und ihren Zweck erfüllt. Trotzdem besteht Optimierungspotenzial, wobei insbesondere der verbreiteten illegalen Parkierung ein besonderes Augenmerk gilt. Der Gemeinderat hat zusammen mit einer Vertretung der Vereinigten Altstadtbewohner beschlossen, weitere Massnahmen zur Verbesserung der Situation umzusetzen.

Shared Space: Der Weg in Kirchhatten Folge 2

Von Karl-Heinz Wesemann Foto Gisela Wesemann 20.4.2013



Video zwei der Serienreportage über die geplante Umgestaltungsplanung der Ortsdurchfahrt Kirchhatten.

Erst wenn man den Menschen als die wichtigste Komponente in der Stadtplanung sieht, bekäme man eine lebenswertere, sichere, nachhaltigere und gesündere Stadt *Jan Gehl*



Foto Katalin Saary

VERKEHRLÖSUNGEN
Blees Eberhardt Saary

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

T + 49 (0) 6151 – 99282-01
F + 49 (0) 6151 – 99282-72

info@verkehrsloesungen.de
www.verkehrsloesungen.de