

EINGEGANGEN

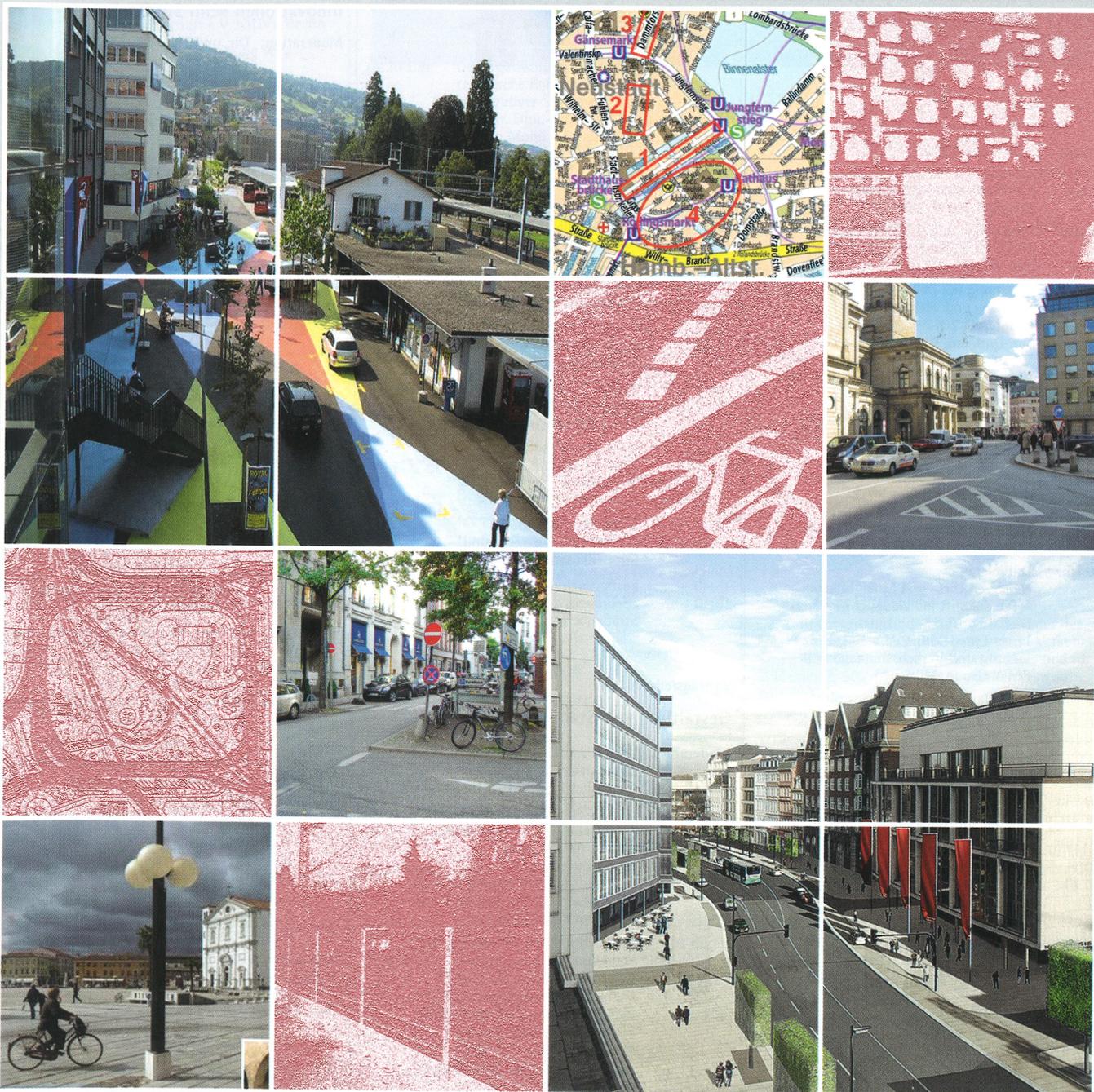
03. AUG. 2012

Ein Exemplar zur
Information für Sie.
Bitte Seite 434 beachten.
Mit freundlicher Empfehlung
Kirschbaum Verlag, Bonn

56. Jahrgang Juli 2012

Straßen- verkehrstechnik

7



www.strassenverkehrstechnik-online.de

Verkehrszeichenpläne selber erstellen!

Mit dieser CD-ROM können Sie **Verkehrszeichenpläne selber erstellen**. Kernstück sind die in PowerPoint angelegten **über 30 Regel- und Musterpläne**, mit denen Sie eine **beliebige Anzahl von Varianten erstellen können**. Alle Verkehrszeichen und -einrichtungen, Maßangaben, Markierungen, Sicherungsfahrzeuge, Warnwinkebakken, die Arbeitsstelle selbst usw. sind als frei skalierbare Grafiken hinterlegt, sodass sie durch bloßes Anklicken mit der Maus vergrößert, verkleinert, gedreht oder gelöscht und durch andere Zeichen ersetzt werden können. Insgesamt enthält die CD-ROM ca. 270 Zeichen, Symbole und Objekte.

Als Besonderheit – da nicht in den RSA aufgeführt – sind zwei Musterpläne für Arbeitsstellen im Kreisverkehr (längerer und kürzerer Dauer) und einer für Wartungsarbeiten an Brunnen hinterlegt sowie ein Musterplan Straße mit Kreuzung, Kurve und zusätzlicher Einmündung. Hinzu kommen zwei noch nicht in den RSA enthaltene Regelpläne für Nachtbaustellen kürzerer Dauer auf BAB. Mit diesen Werkzeugen können Sie alle gängigen Situationen innerorts und außerorts darstellen – insbesondere kurzzeitige Arbeitsstellen sind kein Problem, auch nicht für BAB.

CD-ROM Baustellensicherung an Straßen
Erstellen von Verkehrszeichenplänen nach RSA
125,- € zzgl. MwSt., inkl. Inlandversand
ISBN 978-3-7812-1863-5



Weitere Infos unter www.kirschbaum.de

Straßen- verkehrstechnik

FACHBEITRÄGE/PROFESSIONAL ARTICLES

Güterverkehr

Integrationszenario oder unvereinbare Zielkonflikte? – Ein Diskussionsbeitrag zur Gestaltung des Güterverkehrs im Übergang in die Nacherdölzeit

Univ.-Prof. Dr.-Ing. B. Leerkamp, Wuppertal

Integration of Objectives or inconsistent Conflicts? – A Contribution to the Debate on Future of Freight Transport

409

Stadtplanung

Verändert die Einrichtung von Business Improvement Districts den Planungsprozess im Bereich der städtischen Verkehrsplanung?

Dipl.-Ing. K. Rothfuchs, Dipl.-Ing. U. Wilma, Hamburg

Will Business Improvement Districts change Processes of Planning in Municipal Traffic Design?

419

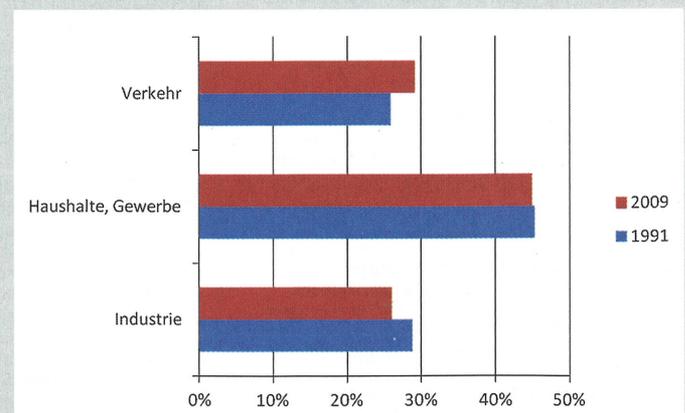
E-Mobility

Sozialwissenschaftliche Begleitforschung zur Elektromobilität in der Modellregion Rhein-Main

Prof. Dr.-Ing. P.K. Schäfer, Dipl.-Ing. K. Schmidt, Frankfurt am Main

Social-Scientific Accompanying Research on Electric Mobility in the Model Region Rhine-Main

424



409

Anteile am Endenergieverbrauch der Bereiche Industrie, Haushalte/Gewerbe und Verkehr (eigene Darstellung)

Zeitschrift für Verkehrsplanung,
Verkehrsmanagement, Verkehrs-
sicherheit, Verkehrstechnik



7

Betriebsdienst

Betriebswirtschaftliche Optimierung des Straßenbetriebsdienstes beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Dr.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. H. Rethage, Koblenz

Review of a Business Optimization Case Study at the Service Unit Road-Operations as Part of the State Enterprise Mobility Rheinland-Pfalz (LBM) **429**

FACHINFORMATIONEN

Kurzberichte

Shared Space – von einer Modeerscheinung zum anerkannten Straßenraumkonzept
Dipl.-Ing. M. Franke, Hamburg
Dipl.-Ing. K. Saary, Reinheim **434**

Der rasende Mensch
Prof. Dr.-Ing. H.H. Topp, Kaiserslautern **437**

Straßenverkehrsforschung **445**

Technische Regelwerke **448**

Bekanntmachungen **450**

Veranstaltungskalender **452**

Literaturbesprechungen **452**

Literaturschau **466**

MARKT UND PRAXIS

Special: Mobile Schutzwände **440**

Verkehrstechnik aktuell **459**

Impressum **454**

FSV-aktuell

Mitteilungen der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr **455**

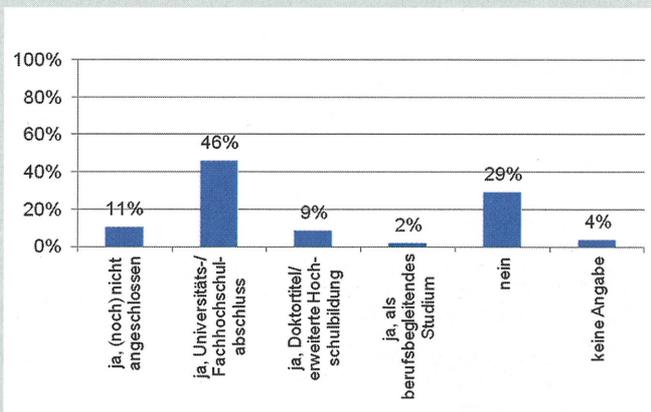
Wissenschaftlicher Beirat der Fachzeitschrift „Straßenverkehrstechnik“

- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze, Darmstadt
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Fritz Busch, München
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Bernhard Friedrich, Braunschweig
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich, Stuttgart
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Wuppertal
- Univ.-Prof. Dr. Ing. Gerd Sammer, Wien



419

BID Hohe Bleichen/Heuberg nach den baulichen Maßnahmen (Breimann & Bruun)



424

Hochschulbesuch der befragten Nutzer (n = 399)

KURZBERICHTE

Shared Space – von einer Modeerscheinung zum anerkannten Straßenraumkonzept

Markus Franke und Katalin Saary

Eine Tagung der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) und der Petra Kelly Stiftung zeigte aktuelle Perspektiven auf. Experten und Praktiker der kommunalen Verkehrsplanung diskutierten über Machbarkeit, Wirkungen und Anwendungsbereiche in deutschen und westeuropäischen Städten und Gemeinden.

Gutes Leben mit Verkehr?

Seit dem Abschluss des von der Europäischen Union unter der Überschrift „Shared Space“ durchgeführten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens im Jahr 2008 hat es intensive Diskussionen über das Wohl und Wehe des Ansatzes gegeben, die weit über Fachkreise hinausgingen. Inzwischen sind mehrere Jahre vergangen, die zu neuen Erkenntnissen geführt haben.

Angesichts der örtlichen Kräfteverhältnisse, bei denen Fußverkehr eine eher marginale Rolle spielt, ist die Vorbildhaftigkeit des berühmt gewordenen deutschen Pionierbeispiels in Böhme nicht unumstritten. Das Projekt verdient jedoch in jedem Fall Anerkennung für den Mut, dass sich eine Kommune getraut hat, völlig neue Wege zu beschreiten und so auch für andere Städte und Gemeinden einen Erkenntnisgewinn erzielt hat, der zur modifizierten Nachahmung angeregt hat.

Die Frage nach der Definition von Shared Space lässt sich auf einer grundsätzlichen Ebene mit „Lernprozess“ beantworten. Auf der praktischen Seite definiert der „Erfolg“ das Konzept – d.h. insbesondere Rücksichtnahme, Bewegungsfreiheit sowie direkte (nonverbale) Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden prägen

Verfasserschriften:
Dipl.-Ing. M. Franke,
Stadt- und Verkehrsplanung, Schartor 1,
20459 Hamburg, m.franke@argus-hh.de;
Dipl.-Ing. K. Saary,
Verkehrsplanerin SRL – Moderatorin,
Martin-Niemöller-Str. 17, 64354 Reinheim,
kontakt@saary.de

die Verkehrsabläufe und die Nutzung durch Aufenthalt und Begegnung nimmt zu. Voraussetzungen dafür sind niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und eine „kritische Masse“ von Nicht-Motorisierten. Eigenverantwortlichkeit der Nutzenden ist zwar gefragt, doch die gestalterische Aufgabe der Stadtplanung besteht darin, diese Anforderung zu verantwortungsbewusstem, sozialem Verhalten zu vermitteln. Dafür gibt es kein Patentrezept, individuelle Lösungen sind vor Ort mit allen Beteiligten zu entwickeln. Hier ist die Kenntnis der Ziele – städtebaulich verkehrlich, gesellschaftlich – relevant, um einen gelungenen Stadtraum zu erhalten.

Dabei kommen auch alle „konventionellen“ Elemente zur Minderung der Geschwindigkeit zum Einsatz, wie z.B. geringe Fahrgassenbreiten, Mittelstreifen oder Materialwechsel. Die bloße Anlage von Mischflächen führt nicht automatisch zum Ziel.

Die Gemeinde Rudersberg (BW) zeigt, dass Shared Space für Ortsdurchfahrten in kleineren Gemeinden als Ausweg vor zermürbenden Umgehungsstraßenplanungen in Betracht gezogen werden kann. Die mit ca. 10.000 Kfz/Tag als Landesstraße klassifizierte Straße durch das Gemeindezentrum soll nach Wunsch der Gemeinde so umgestaltet werden, dass der Kfz-Verkehr verträglich abgewickelt werden kann. Kennzeichnend hierfür sind niedrigere Geschwindigkeiten, verbesserte Überquerbarkeit und Stärkung der Aufenthaltsqualität,

wodurch das Ortsleben gefördert wird. Der konventionelle Ausbau der OD als reine Kfz-Trasse erhöht dagegen die Trennwirkung, mindert die Aufenthaltsqualität und bringt damit das Leben in der Straße zum Erliegen. Der Durchsetzungsprozess macht deutlich, dass ein starker Wille, argumentatives Geschick und Kompromissfähigkeit nötig sind, um derartige Lösungen voranzubringen. Hier bietet die Lärmminde- rungsplanung eine willkommene Anknüpfungsmöglichkeit: durch ein verringertes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs und eine Verstetigung des Verkehrsflusses kann die Belastung durch den Kfz-Verkehr spürbar gedämpft werden.

Das Duisburger Modell: verkehrsberuhigte Bereiche im Stadtzentrum

Den anfänglichen Besorgnissen zum Trotz hat die Stadt Duisburg die neue Straßenraumphilosophie in eine Großstadt gebracht und bewiesen, dass über Einzelmaßnahmen hinausgehend ein flächenhaftes Vorgehen sinnvoll ist und auch vor großen Verkehrsmengen nicht kapituliert werden muss. Perspektivisch wird die Bevorrechtigung des nicht-motorisierten Verkehrs innerhalb des Innenstadtrings ablesbar werden und für klare Verhältnisse sorgen. Darüber hinaus sind in weiteren Duisburger Stadtteilzentren bereits ähnliche Gestaltungsansätze umgesetzt worden.

Durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich wird der Fußverkehrsvor- rang in den Duisburger Projekten verankert, was dem Gesamtkonzept des entspannten und umwegefreien Flanierens im Stadtzentrum entspricht, mangels Alternativen im deutschen Verkehrsrecht aber auch von den Verantwortlichen als „Krü-



Duisburg, Opernplatz (Fotos Katalin Saary)



Chambéry (F) (Foto: Jörg Thiemann-Linden)



Padua (I) (Foto: Jörg Thiemann-Linden)

cke“ betrachtet wird, da die anderen Verkehrsarten durch die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit unangemessen reglementiert werden.

Ein interessanter Nebeneffekt der Shared-Space-Vorhaben ist eine teilweise umfassende Reduzierung von Verkehrsflächen, die Flächen für andere Nutzungen in zentralen Lagen generiert.

Vorbildlich ist die Landfermannstraße im Bereich des Opernplatzes, die zu Beginn des Umbaus mit ca. 22.000 Kfz/Tag belastet war, und heute (ca. 14.000 Kfz/Tag) sehr gut in eine hoch attraktive städtebauliche Gesamtsituation integriert ist.

Aktuell (Februar 2012) sind die Duisburger Maßnahmen durch Befragungen und Beobachtungen evaluiert worden. Die Befragungen weisen eine große Zustimmung zu den Umgestaltungen in der Duisburger Bevölkerung nach – etwa 80 % wünschen eine Ausdehnung entsprechender Gestaltungen. Problematisch erscheint an einigen Stellen der ruhende Verkehr, der Freiflächen belegt. Insgesamt konnte eine signifikante Steigerung von Fußgängerquerungen als starkes Indiz für eine größere Bewegungsfreiheit der zu Fuß Gehenden beobachtet werden.

Befürchtungen der Verkehrsbetriebe von Fahrzeitverlusten aufgrund der niedrigeren Fahrgeschwindigkeit bestätigten sich nicht. Sie wurden durch die Verstetigung des Verkehrsflusses weitgehend kompensiert.

Europäische Entwicklungen

In ganz Europa ist seit mehreren Jahren ein Umdenken in der Straßenraumgestaltung, vor allem in den Innenstädten, zu beobachten. Besonders England macht durch spektakuläre Umbaumaßnahmen, breite Anwendung des Shared Space Grundgedankens und systematische Aufarbeitung auf sich aufmerksam. Die Exhibition Road in London produziert das

radikalste Bild der kommenden Straßenraumgeneration – trotz und gerade wegen der Verbindungsfunktion, die diese Straße auch für den Kfz-Verkehr hat und behält. Die Straße als Platz, die die Gehlinien der Fußgänger symbolisch aufnimmt und eine Fahrgasse für Fahrzeuge nur noch andeutet.

Das französische Chambéry oder das polnische Krakau beweisen seit längerem, dass eine Fußgängerbevorzugung großflächig möglich und je nach Lage auch anspruchsgerecht sein kann, ohne den Autoverkehr komplett zu verbannen. Das italienische Padua renoviert seine Innenstadtrandbereiche und entdeckt Shared Space dabei als historisches Ordnungsprinzip, zu dem jetzt zurückzukehren ist. Unübersehbar sind die weit fortgeschrittenen Entwicklungen in der Schweiz, das mit der Einführung der Begegnungszone im Jahr 2002 der europäischen Stadtverkehrsplanung einen deutlichen Impuls gegeben hat. Auch hier gab es von Seiten der Autofahrenden starke Befürchtungen hinsichtlich der zu erwartenden Unfälle und der rechtlichen Haftung. Die Umsetzung hat gezeigt, die Ängste bewahrheiteten sich nicht! Damit hielt das Shared Space-Prinzip und die aktive Fußverkehrsförderung im Gewand einer geregelten Situation Einzug in die schweizer Kommunen. Begegnungszonen sind wie folgt definiert:

- Das Parken ist nur auf den durch Beschilderung oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- Zu Fuß Gehende dürfen den ganzen Straßenraum benutzen, ohne unnötig Fahrzeuge zu behindern. Sie achten auf das Verkehrsgeschehen, die Interaktion ist von hoher Relevanz.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt Tempo 20 und ist damit für den Fahrverkehr verträglich.

Es ist wichtig zu verstehen, dass dieser Regelungsrahmen Vertrauen schafft. Dies ist notwendig, um in den betreffenden Kom-

munen Mehrheiten für neue Straßenräume zu erzielen. In der Schweiz gibt es inzwischen deutlich mehr als 500 Begegnungszonen, die in den meisten Fällen im Sinne der verkehrsberuhigenden Ziele genutzt werden.

Die Begegnungszone schuf die Voraussetzung für eine verträgliche, fußgängerfreundliche Straßenraumorganisation weit über reine Wohn- bzw. Erschließungsstraßen hinaus. Gerade in zentralen Geschäftsstraßen konnten so deutliche Gewinne an Lebensqualität verwirklicht werden.

In der Zwischenzeit kommt in der Schweiz ein Forschungsvorhaben zum Abschluss, dass sich mit dem Einsatz von Farbe als kostengünstige Alternative zum Umbau von Begegnungszonen beschäftigt.

Die Niederlande gelten oft als Urheber von Shared Space und verfügen über entsprechend lange Erfahrungen mit diesem Ansatz, die auch Grundlage für kritische Überprüfungen sein können und auf diesem Wege helfen, die Essentials dieser Straßenraumphilosophie herauszufiltern. Eine Wirkungskontrolle in Drachten (NL), Haren (NL), Bohmte (D) und Köniz (CH) legt nahe, dass die Erleichterung der Querung und der frühzeitige Hinweis auf einen Shared Space für die objektive, vor allem aber auch für die subjektive Sicherheit elementar sind. Die subjektive Sicherheit ist wiederum unverzichtbar, um die inten-



Biel, Centralplatz (CH) (Foto: Katalin Saary)

Horgen (CH) (Foto: Thomas Schweizer) mehr unter: http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=4097&tarchive_id=7632



Haren (NL) (Foto Katalin Saary)



sive Nutzung des Raumes durch den Fußverkehr dauerhaft zu gewährleisten und Rückzugsverhalten zu vermeiden. Nicht die gezielte Verunsicherung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ist der Hebel für mehr Verkehrssicherheit. Es ist vielmehr der Wandel von der anonymen Straße hin zu einem lebendigen Raum, wodurch sich mehr Menschen selbstbewusst aufhalten. Diese Belebtheit erhöht die subjektive Sicherheit.

Patentrezept, Scheinlösung oder Modeerscheinung?

Der inzwischen gesammelte Wissensstand rund um das Thema Shared Space ist grundsätzlich ermutigend. Es geht! Aber nicht als Standardlösung. Die Bedingungen für das Funktionieren im Sinne einer verträglichen Integration von Autoverkehr in zentrale Bereiche sind nun weiter eingekreist. Die Kenntnis dieser Voraussetzungen ist für das Gelingen und für die Beurteilung von Shared Space unverzichtbar. Damit hat sich dieses Konzept aus dem Stadium einer kurzzeitigen Modeerscheinung herausentwickelt und etabliert sich allmählich im „Instrumentenbaukasten“ der kommunalen Verkehrsplanung. Unterstützung bietet das Hinweispapier zu Straßen mit hohem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“ – Gedankens von Okt. 2010

der FGSV, das einen Überblick über die Einsatzbereiche gibt und die Sinnhaftigkeit unter geeigneten Umständen bestätigt. Dabei wurden durchaus auch Kompromisse eingegangen.

Ein wichtiger Beitrag kam auch vom Verband der Versicherer, der eine vermeintlich ausgelöste Gefährdung widerlegt.

Schwierig ist immer noch der Umgang mit Sehbehinderten. Allein aus Rücksichtnahme auf ihre Interessen ist zumindest eine tastbare Kante als weiterhin bestehendes Trennelement zwischen Fahrbahn und Seitenraum sinnvoll. Um dem Gesamteindruck der konkreten Situation keinen technisch durch regulierten Anschein zu geben, ist der Verzicht auf Rillenplatten zugunsten von ausgewählten Pflastermaterialien angemessen.

Demgegenüber gibt es einige Anzeichen dafür, dass der Verzicht auf Parkplätze politisch nicht überschätzt werden sollte, angesichts zahlreicher von lokalen Kaufmannschaften finanzierter Umgestaltungen mit Parkplatzabbau (z.B. diverse Business Improvement Districts in Hamburg). Darüber hinaus erscheinen in dieser Hinsicht Kompromisse möglich, auch wenn es der „reinen Lehre“ widerspricht.

Die Rolle des Bundes auf diesem wichtigen Feld der Stadtverkehrsplanung macht bislang einen eher verzagten Eindruck, verschließt man sich doch weitgehend der Diskussion. Nur auf dem von überwiegender

fachfremden Gruppen besuchten Verkehrsgerichtstag trat das BMVBS in Erscheinung. Die Stellungnahme der entsprechenden Arbeitsgruppe zeugt davon, dass der Sachverstand der Stadt- und Verkehrsplanung fehlte. Dies zeigt sich insbesondere in dem lapidaren Umgang mit dem wichtigen Anliegen eines Begegnungszonenzeichens im deutschen Verkehrsrecht. Das Argument der Kontraproduktivität gegenüber dem Abbau des Schilderwaldes trägt hier nicht, da zonenhaft andere Verkehrszeichen ersetzt werden könnten.

Immerhin ist inzwischen ein Forschungsvorhaben von der Bundesanstalt für Straßenwesen auf den Weg gebracht worden, das möglicherweise in wenigen Jahren auch in Deutschland eine neue Sicht auf den Shared-Space-Ansatz in die Ministerien tragen wird.

Bis dahin ist Mut von Seiten der Kommunalpolitiker bei der Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume erforderlich. Kontinuierliche Beteiligung, Kommunikation und Pressearbeit unterstützen dabei den Imagewandel: Weg von der Kfz-Fläche hin zu lebenswerten Straßenräumen. Den Befürwortern dieser Entwicklung bleibt zu hoffen, dass auch in Deutschland ein wenig mehr Experimentierfreude Einzug hält und den Kommunen zumindest probenhalber neue Handlungsspielräume eröffnet werden.

Vorträge der Tagung unter

<http://www.srl.de/archiv/tagungsdo-kus/1362-dokumentation-shared-space-beispiele-f%C3%BCr-lebenswerte-%C3%B6ffentliche-stra%C3%9Fen-%C3%A4ume.html>

Sabine Lutz: Shared Space – Raum für alle, Shared Space Institut, Drachten

Dr.-Ing. Micheal Frehn: Fußgängerfreundliche Räume: Erfahrungen aus Duisburg, Planersocietät Dortmund

Thomas Schweizer: Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell, Fußverkehr Schweiz

Dr.-Ing. Wolfgang Haller: Aus Sicht der Regelwerke, SHP-Ingenieure Hannover

Bürgermeister Martin Kaufmann: Gut leben mit dem Verkehr in der Gemeinde – Shared Space statt Ortsumfahrung, Rudersberg

Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden: Wie geht es mit Shared Space weiter? Neue Trends und Perspektiven aus In- und Ausland, DiFU, Berlin