

PLANERIN

MITGLIEDERFACHZEITSCHRIFT FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



PLANERIN HEFT 5_17 | OKTOBER 2017

Mensch & Verkehr

Vom Tempolimit zur E-Mobilität

weitere Themen:

Fußverkehrsförderung initiieren

Neuausrichtung der Wohnungs- und Bodenpolitik

Wie arbeiten wir in Zukunft transnational zusammen

10 Jahre Leipzig-Charta – Verhältnis zu Urban Agenda und Territorial Agenda

TTIP und Verwandtes – Gefährdung für Bodenrecht und Stadtplanung

Urbanes Gebiet – Die Gebietskategorie in der planungsrechtlichen Diskussion

SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

Schwerpunkt	3	Mensch & Verkehr – Vom Tempolimit zur E-Mobilität Dieter Apel, Elke Gertz, Conny Louen
	5	30 Jahre Forum Mensch und Verkehr der SRL – Versuch einer Bilanz Oliver Schwedes
	8	Mobilitätsmanagement Volker Blee, André Bruns, Mechtild Stiewe
	11	Evaluation im Kontext integrierter Verkehrsplanung Alexander Rammert
	14	Shared Space – was war und was wird – Der Paradigmenwechsel Markus Franke, Wolfgang Haller, Katalin Saary, Michael Volpert
	17	Radfahren, Zufußgehen & die Politik der Stadtstraße Annika Levels
	20	Nahmobilität – ein Gewinn für alle Michael Frehn
	23	Integration von Mobilität und Stadtentwicklung – Fachexkursionen des FMV Siegfried Dittrich
	27	Helsinki auf dem Weg in das 21. Jahrhundert Friedemann Kunst
	30	Wie sieht die Zukunft der Mobilität aus Thomas J. Mager
	33	Und plötzlich ist man alt... – Mobilität erhalten und Teilhabe sichern Susanne Elfferding, Jörg Thiemann-Linden
	36	Wenn Autos autonom werden Michael Glotz-Richter
	40	Rückblick aus der Zukunft – Herausforderungen der Verkehrsplanung in Bremen Gunnar Polzin
	43	Klimaschonender Verkehr in Stadt und Region Oscar Reutter
	47	Elektromobilität in Stadt und Land Bernd Wolfgang Hawel
	50	Elektromobilität mit unliebsamen Nebenwirkungen Rainer Hamann
	53	Den richtigen Standort finden – öffentliche E-Ladeinfrastruktur Konrad Rothfuchs, Christian Scheler

Beiträge	56	Fußverkehrsförderung initiieren – Gedanken für einen strategischen Ansatz in Thüringen Raphael Domin
	58	Nehmt Platz – Stadtraum neu erleben und mitgestalten Franziska Briese, Tim Schneider
	60	Neuausrichtung der Wohnungs- und Bodenpolitik – Status quo und Herausforderungen Eva Maria Niemeyer, Hilmar von Lojewski
	63	10 Jahre Leipzig-Charta – Die Charta im Verhältnis zu Urban Agenda und Territorial Agenda Daniel Zerweck
	65	Utopie und Vision – Ein Plädoyer für mehr Klarheit in der Sprache Harald Ringler
Europa/ Internationales	67	Wie arbeiten wir in Zukunft transnational zusammen – Umbrüche und Visionen Katharina Erdmenger
Nachruf	69	Nachruf auf Prof. Albert Speer Torsten Becker, Xenia Diehl, Martin Rumberg
Planungsrecht	71	TTIP und Verwandtes – Gefährdung für Bodenrecht und Stadtplanung in Deutschland Peter Zerweck
	73	Urbanes Gebiet – Die Gebietskategorie in der planungsrechtlichen Diskussion Eckhard Bock
	77	Zum Urbanen Gebiet – Kommentar zum Artikel „Das Urbane Gebiet“ in der PLANERIN 2/17 Malte Arndt

78 **Veröffentlichungen, Veranstaltungen**

83 **Impressum**

Shared Space – was war und was wird

Der Paradigmenwechsel

14

SRL

SCHWERPUNKT · PLANERIN 5_17

Mit Beginn dieses Jahrhunderts ließ der holländische Verkehrsplaner Hans Mondermann mit dem als „Shared Space“ bekannt gewordenen Konzept die Fachwelt und darüber

folgte in einer zweiten Welle eine gewisse Ernüchterung. Teils durch Beobachtungen gespeist: wie immer noch hohe Geschwindigkeiten oder das augenscheinliche Verwecheln



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Frankfurter Straße, Bad Rothenfelde (Foto: SHP Ingenieure)

hinaus die gesamte interessierte Öffentlichkeit aufhorchen, indem er das Jahrzehnte lang gepflegte Trennungsprinzip in der Straßengestaltung quasi auf den Kopf stellte. Nicht die Separation von Verkehrsarten bringe Sicherheit, sondern die Mischung, die die Aufmerksamkeit für einander überhaupt erst ermögliche. Es folgte eine intensive, vielschichtige Diskussion über den Begriff, den Sinn oder Unsinn und schließlich über Einsatzbereiche und Abwandlungen.

Pilotprojekte und Stimmungsschwankungen

Erste Pilotprojekte wie in Bohmte oder auch in zahlreichen eher kleineren Gemeinden der Niederlande wurden zum gebauten Synonym des neuen Ansatzes. Die baulichen Merkmale, wie insbesondere eine weitgehend höhengleiche Anlage des gesamten Straßenraums, wurden (und werden) vielfach gleichgesetzt mit Shared Space. Demgegenüber stellte das Keuning Institut als „Urheber“ klar, dass nicht das Ergebnis allein, sondern der Prozess relevant für das neue Label sei. Nichtsdestotrotz verselbstständigte sich die Diskussion in den Fachkreisen, die sich mit den Aspekten der Straßengestaltung beschäftigten. Der Euphorie

von Blindenleitstreifen mit Fahrbahnbegrenzungen. In den öffentlichen Diskussionen jedoch vielfach auch begründet durch Angst infolge von Unkenntnis oder infolge von gezielt lancierten, politisch motivierten Horrorszenarien: „Laufen meine Kinder dann vor dem Bus rum?“ Daneben wurden auch vorbildliche Gestaltungen realisiert, wie z. B. die Neue Straße in Ulm oder der Opernplatz in Duisburg, die zwar nicht überdurchschnittlich partizipativ waren, die aber das Mischprinzip auf vormals auto-fixierte Straßen und breite Verkehrsschneisen mit zuvor unvorstellbar großen Verkehrsmengen anwandten. Und das Prinzip funktioniert! „Funktionieren“ heißt in diesem Zusammenhang, dass langsam gefahren wird, zu Fuß Gehende beliebig und ohne Wartezwang queren können und die Aufmerksamkeit groß ist. Auch die Sichtkontaktaufnahme zwischen Querenden und Fahrenden findet regelmäßig statt. Gepusht wurde dieses Verhalten nicht nur durch den gestalterisch erzeugten Druck, sondern auch durch Verkehrszeichen, wie im Beispiel Duisburg durch den „Verkehrsberuhigten Bereich“ (Z. 325 StVO). Was ist also der Schlüssel zum Erfolg? Doch wieder „nur“ ein Verkehrszeichen? Nein, der

Schlüssel liegt in einer gestalterischen Ausrichtung, die den Aufenthalt betont, dem Fußverkehr eine hohe Priorität gibt und langsames Fahren nahelegt sowie in der Anwendung auf den geeigneten Ort! Es müssen Orte sein, in denen der Ansatz passt. Lebendige Orte, Orte mit hohem Aufkommen von Gehenden und Radfahrenden, insbesondere quer zur Fahrbahn – zumindest potenziell.

Die Verknüpfung einer entsprechenden Gestaltung mit der Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs, der ja sehr langsames Fahren vorschreibt und dem Fußverkehr Vorrang einräumt, dürfte zwar keine zwingende Voraus-

Unterstützung in der Bevölkerung wurden zahlreiche Begegnungszonen in den Schweizer Städten geschaffen. Häufig mit sehr individuellen Gestaltungen, was Fluch oder Segen werden kann. Fluch häufig dann, wenn auf die bloße Neubeschilderung ohne entsprechende Anpassungen des gebauten Raumes gesetzt wurde. Gerade die Beibehaltung baulicher Trennungen scheint das gewünschte Verkehrsbild, das wesentlich auf Selbsterklärung des Straßenraums basiert, zu konterkarieren. Insgesamt überwiegen die gelungenen, teilweise radikal verändernden Umgestaltungen jedoch ganz offensichtlich.



Tempo-30-Abschnitt Neue Straße, Ulm (Foto: SHP Ingenieure)



Landfermannstraße in Duisburg (Foto: SHP Ingenieure)



Begegnungszone Rathausstraße in Bregenz (Foto: SHP Ingenieure)



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Hornberg (Foto: SHP Ing.)

setzung dafür sein, dass die Verkehrsabläufe „funktionieren“. Die Möglichkeit eines straßenverkehrsrechtlich ausgewiesenen Vorrangs für den querenden Fußverkehr könnte die Durchsetzbarkeit bzw. Zustimmung jedoch entscheidend befördern. Gerade wenn die Anwendung auf Straßen erfolgen soll, die bis zur Umgestaltung hoch vom Kfz-Verkehr belastet waren, denn das Vertrauen in ein vollkommen neues Prinzip ist nicht so einfach zu bekommen. Und genau in diesen Fällen ist „Shared Space“ (so wie es inzwischen interpretiert wird) ja der Quantensprung – in Hauptverkehrsstraßen, nicht in Erschließungsstraßen!

Die Schweiz ist schneller

Die Schweiz macht vor, dass es die ideologisch aufgeheizten Debatten nicht braucht. Die Einführung der „Begegnungszone“ kombiniert Vorrang für querenden Fußverkehr, Tempo 20 und Straßenraumgestaltungen mit integrierten Fahrbahnen. Sie ist Verkehrszeichen, Marke und ein Erfolgsmodell. In sehr kurzer Zeit und mit sehr breiter



Begegnungszone Mariahilfer Straße in Wien (Foto: SHP Ing.)

Reaktionen im deutschen Regelwerk

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die die Richtlinien in Deutschland verfasst, hat das Thema „Shared Space“ ungewöhnlich schnell und mutig aufgegriffen. Mit dem Erscheinen eines Hinweispä-

piers bereits im Jahr 2011 wurde die Machbarkeit platzartig gestalteter Straßen(-abschnitte) bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 1.800 Kfz/Spitzenstunde grundsätzlich für möglich erklärt – wenn diverse Randbedingungen stimmen. Dabei scheint die Betonung des Querungsbedarfs als ausschlaggebendes Merkmal genau richtig zu sein. Zu einer Empfehlung eines neuen Verkehrszeichens im Sinne



Hauptstraße in Sulzbach a. Ts. (Foto: Katalin Saary)



Markt Schönebeck (Foto: Tim Schneider)

des Schweizer Vorbilds konnte sich die FGSV jedoch nicht durchringen. Auch der Verkehrsgerichtstag hat die Möglichkeiten, die ein neues Verkehrszeichen „Begegnungszone“ in Deutschland mit sich bringen würde, bisher nicht erkannt. Als praktikable Lösung hat sich inzwischen die Beschilderung als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Z. 274.1 StVO) mit Tempo-20-Regelung herausgestellt. Auch wenn faktisch der Kfz-Verkehr Vorrang hat, stellt sich bei einer Gestaltung, die die Aufenthaltsfunktion

betont, ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmenden ein. Eine ganz wichtige Erkenntnis ist, dass die so gestalteten und beschilderten Straßenabschnitte sehr sicher sind – für alle Verkehrsteilnehmenden.

Neue Grundzüge der Straßenraumgestaltung

Welche gestalterischen Merkmale prägen einen „funktionierenden“ Stadtraum nach dem Shared-Space-Gedanken? Neben der bereits erwähnten Bedeutung eines weitgehend höhengleichen Querschnitts ist und bleibt das Parken ein entscheidender Faktor. In Anbetracht der großen Bedeutung von Sichtbarkeit und Sicht-Kontaktaufnahme sowie der Hervorhebung des Aufenthalts in der Wahrnehmbarkeit des Raumes spricht vieles für einen weitgehenden Verzicht auf Parkmöglichkeiten in den betreffenden Straßenräumen. Im Sinne von Machbarkeit und Durchsetzbarkeit sind jedoch Kompromisse realistischer, wie z. B. regelmäßige und eng getaktete Unterbrechungen von Parkreihen. Auch eine geringfügige Überbreite könnte hilfreich sein, wenn es Querenden dadurch möglich wird, zwischen Parkreihe und Fahrbahn zu stehen und vor dem Queren gut zu sehen und gesehen zu werden. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken wird vermehrt eine mittige Querungshilfe im Sinne eines Multifunktionsstreifens eingesetzt, eine Art Mittelstreifen, der das Queren erleichtert und durch die optisch schmalen einstreifigen Fahrgassen mit dazu beiträgt, dass die Geschwindigkeiten gering bleiben.

Ein weiteres Highlight in der noch kurzen deutschen Geschichte von Shared Space setzte die Stadt Schönebeck, in dem sie 2016 die Straße auf dem Marktplatz so umgestaltete, dass die Fahrbahn quasi voll im Platzbereich aufgelöst wurde. So weit war bisher noch keine Kommune in Deutschland gegangen.

Ausblick

Shared Space wird in den kommenden Jahren ein Thema der Stadtverkehrsplanung bleiben! Immer mit dem erweiterten Begriffsverständnis, dass es sich um ein Straßengestaltungsprinzip handelt. Die inzwischen recht zahlreichen Beispiele in deutschen Städten zeigen, welche Faktoren an welchen Orten wirksam sind, sodass die Hinweise zur Straßenraumgestaltung nochmals fortgeschrieben werden können.

Die Erfahrungen werden auch dafür sorgen, dass Planungen qualifizierter diskutiert werden können. Es ist bereits heute deutlich, dass es an vielen Orten den Wunsch gibt, Stadträume als Lebensräume zurückzugewinnen, ohne den Autoverkehr herauszunehmen, dessen Ansprüche jedoch unterzuordnen. Genau dieser Wunsch wird die Debatte weiter vorantreiben. Von „oben“ wird in absehbarer Zeit keine Initiative zu erwarten sein, dieser Entwicklung durch die Einführung von Begegnungszonen im Sinne eines neuen Verkehrszeichens einen Schub zu geben.

Markus Franke, Dipl.-Ing. Raumplanung, SRL, ARGUS Stadt und Verkehrsplanung, Hamburg

Wolfgang Haller, Dr.-Ing., Verkehrsplaner, SRL, SHP Ingenieure, Hannover

Katalin Saary, Dipl.-Ing., SRL, Mobilitätslösung, Darmstadt

Michael Volpert, Dipl. Ing. Stadt- und Verkehrsplanung, ASKH, SRL, LK

Argus, Kassel