



Shared Space, SimplyCity, Gemeinschaftsstraßen, Begegnungszonen

- Erfahrungen mit modernen Verkehrskonzepten -

Reinheim, 14. Juni 2017

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

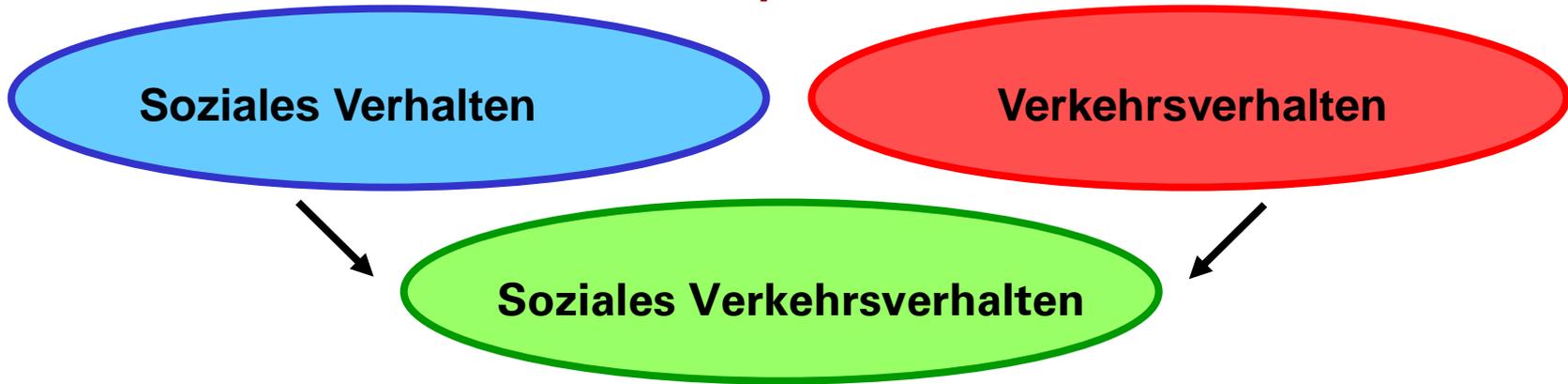
Shared Space

Definition Shared Space – Keuning Instituut

Shared Space

- ist primär **kein** Verkehrs- oder Gestaltungskonzept,
- setzt eine freiwillige Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger voraus,
- soll Bürgerinnen und Bürger „befähigen“, eigenständig zu planen,
- ist ergebnisoffen,
- soll zu gemeinsam genutzten Plätzen und Knotenpunkten mit mehr Lebensqualität führen

Grundidee von Shared Space:





SimplyCity

Grundidee SimplyCity

Reduzierung der Komplexität im Straßenverkehr

SimplyCity

Quelle: Franz Linder, P3 Agentur, Köln





SimplyCity

Grundidee SimplyCity

„Über-markiert“

„Über-beschildert“



Source: Franz Linder, P3 Agentur, Cologne



Begegnungszonen als Teil der Geschichte zur Verkehrsberuhigung

(Quelle: Schwab)

1969/70 Woonerf-Versuche Emmenhoud + Delft

1976 Woonerf in NL

1979 Wohnstrasse in CH

1980 Verkehrsberuhigte Bereiche in D

1980 Aires Piétonnes in Chambéry (F)

2002 Begegnungszone in CH





Begegnungszone Burgdorf



(Quelle: Schwab)

Fuß- und Rad-
verkehrsmodellstadt

(1996)

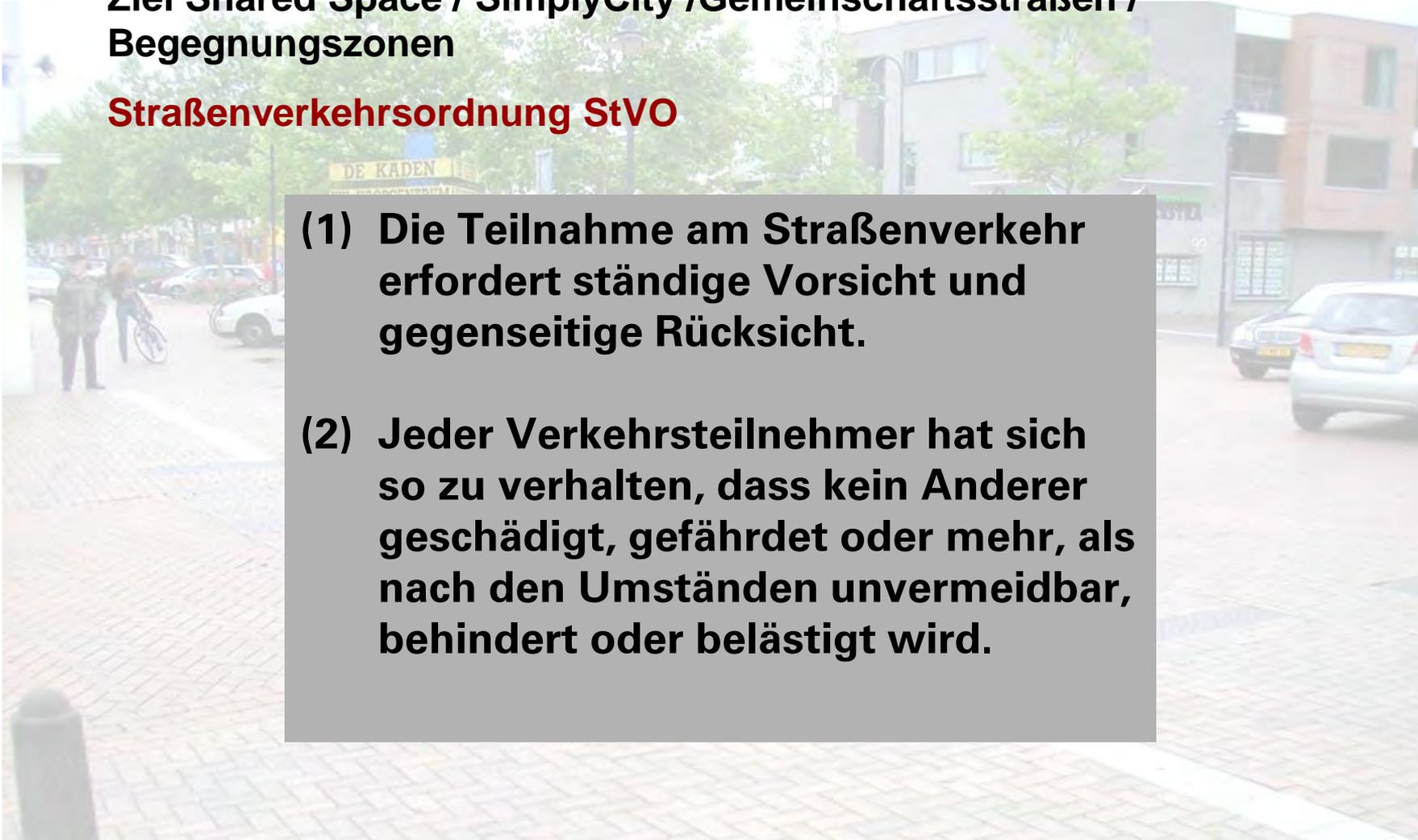
DTV 6.000





Ziel Shared Space / SimplyCity / Gemeinschaftsstraßen / Begegnungszonen

Straßenverkehrsordnung 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.**



Merkmale von Shared Space: Beispielräume aus der Literatur

Beispielraum	besonderer Beteiligungsprozess	mehr Rücksichtnahme erreicht	Hohe Verkehrsbelastung (DTV min. 8.000 Kfz/24h)	Hohes Aufkommen an zu Fuß Gehenden / Radfahrenden	Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen	Verzicht auf hohe Borde („weiche Separation“)	Vortritt/Gleichberechtigung für Fußgänger ausgewiesen
Deutschland							
<u>Bohnte</u> , Bremer Straße	ja	eher ja	ja	nein	ja	ja	nein
<u>Brühl</u> , Am Stern	nein	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<u>Coburg</u> , Theaterplatz	?	?	ja	nein	nein	ja	nein
<u>Duisburg</u> , <u>Großenbaum</u>	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja
<u>Duisburg</u> , Hamborner Altmarkt	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
<u>Duisburg</u> , <u>Hochemmericher Markt</u>	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
<u>Duisburg</u> , Opernplatz	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
<u>Frankfurt</u> , Nordend	?	?	nein	nein	nein	nein	ja
<u>Hamburg</u> , Neuer Wall	nein	?	ja	ja	nein	ja	nein
<u>Hennef</u> , Frankfurter Straße	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein
Legende							
ja/nein Veröffentlichungen ist zu entnehmen, dass das Merkmal eindeutig zutrifft							
eher ja Veröffentlichungen oder eine Einschätzungen des Autors lassen vermuten, dass das Merkmal vermutlich zutrifft							
? aus vorliegenden Informationen lässt es sich nicht ableiten, ob das Merkmal zutrifft							



Merkmale von Shared Space: Beispielräume aus der Literatur

Beispielraum	besonderer Beteiligungsprozess	mehr Rücksichtnahme erreicht	Hohe Verkehrsbelastung (DTV min. 8.000 Kfz/24h)	Hohes Aufkommen an zu Fuß Gehenden / Radfahrenden	Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen	Verzicht auf hohe Borde („weiche Separation“)	Vortritt/Gleichberechtigung für Fußgänger ausgewiesen
Karlsruhe, Steinkreuzstraße	ja	ja	nein	ja	nein	ja	nein
Kevelaer, Roermonder Platz	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
Kiel, Hansastrasse	nein	?	nein	ja	nein	nein	nein
Langenfeld, Hauptstraße	nein	?	ja	nein	nein	ja	nein
Mönchengladbach, Stresemannstraße	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein
Rosenheim, Ludwigplatz	?	ja	ja	ja	nein	ja	nein
Speyer, Domplatz	nein	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Ulm, Neue Straße	?	ja	ja	ja	nein	ja	nein

Legende

- ja/nein Veröffentlichungen ist zu entnehmen, dass das Merkmal eindeutig zutrifft
- eher ja Veröffentlichungen oder eine Einschätzungen des Autors lassen vermuten, dass das Merkmal vermutlich zutrifft
- ? aus vorliegenden Informationen lässt es sich nicht ableiten, ob das Merkmal zutrifft



Merkmale von Shared Space: Beispielräume aus der Literatur

Beispielraum	besonderer Beteiligungsprozess	mehr Rücksichtnahme erreicht	Hohe Verkehrsbelastung (DTV min. 8.000 Kfz/24h)	Hohes Aufkommen an zu Fuß Gehenden / Radfahrenden	Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen	Verzicht auf hohe Borde („weiche Separation“)	Vortritt/Gleichberechtigung für Fußgänger ausgewiesen
Schweiz							
<u>Aarberg, Stadtplatz</u>	?	eher ja	nein	nein	nein	ja	ja
<u>Bern-Köniz, Schwarzenburgstraße</u>	?	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein
<u>Biel, Zentralplatz</u>	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<u>Burgdorf, Bahnhofstraße/Lyssachstraße</u>	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<u>Grenchen-Zentrum</u>	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<u>St. Gallen, Stadtlounge</u>	?	?	nein	ja	nein	ja	ja
Österreich							
<u>Gleinstätten</u>	ja	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<u>Graz, Sonnenfelsplatz</u>	ja	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
<u>Leobersdorf</u>	ja	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja

Legende

- ja/nein Veröffentlichungen ist zu entnehmen, dass das Merkmal eindeutig zutrifft
- eher ja Veröffentlichungen oder eine Einschätzungen des Autors lassen vermuten, dass das Merkmal vermutlich zutrifft
- ? aus vorliegenden Informationen lässt es sich nicht ableiten, ob das Merkmal zutrifft



Merkmale von Shared Space: Beispielräume aus der Literatur

Beispielraum	besonderer Beteiligungsprozess	mehr Rücksichtnahme erreicht	Hohe Verkehrsbelastung (DTV min. 8.000 Kfz/24h)	Hohes Aufkommen an zu Fuß Gehenden / Radfahrenden	Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen	Verzicht auf hohe Borde („weiche Separation“)	Vortritt/Gleichberechtigung für Fußgänger ausgewiesen
Niederlande							
<u>Drachten</u> , Kreisverkehr <u>Laweiplein</u>	ja	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
<u>Drachten</u> (NL), Knotenpunkt <u>De Drift</u> / <u>Kaden</u>	ja	eher ja	ja	ja	ja	ja	nein
<u>Haren</u> , <u>Rijksstraatweg</u>	ja	eher ja	ja	ja	ja	ja	nein
Legende							
ja/nein Veröffentlichungen ist zu entnehmen, dass das Merkmal eindeutig zutrifft							
eher ja Veröffentlichungen oder eine Einschätzungen des Autors lassen vermuten, dass das Merkmal vermutlich zutrifft							
? aus vorliegenden Informationen lässt es sich nicht ableiten, ob das Merkmal zutrifft							

Literaturhinweise zu finden unter:

Gerlach, J: Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, Mischungsprinzipien – wer, wie, was, wieso, weshalb, warum?, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 5/2015 (download des Beitrages: www.svpt.de)



Smalingerland, Drachten (NL), Kreisverkehr Laweiplein

- 44.000 Einwohner
- ca. 18.000 Kfz/24h
- 5.000 Radfahrer/Tag
- Jahr 2001 (Umbau)
- Hauptgeschäftsstraße (HS IV)
- 4-5 Vollgeschosse (§ 7 Kerngebiet)
- kleiner Kreisverkehr (215 StVO)
- viele Markierungen, „Haifischzähne“
- Parkverbot
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
- keine Bushaltestelle, geringer LkW- und Lieferverkehr





Smalingerland, Drachten (NL), Kreisverkehr Laweiplein





Smalingerland, Drachten (NL), Knotenpunkt De Drift / Kaden

- 44.000 Einwohner
- 15.000 Kfz/24h
- 7.000 Radfahrer/Tag
- $V_{zul} = 50$ km/h
- Jahr 1998 (Umbau)
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße (HS IV)
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- Halteverbotszone (291 StVO)
- beschilderte FGÜ (350 StVO)
- keine Bushaltestelle, wenig LKW- und Lieferverkehr





Smalingerland, Drachten (NL), Knotenpunkt De Drift / Kaden





Haren (NL), Rijksstraatweg

- 19.200 Einwohner
- 8.000 Kfz/24h
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
- Jahr 2003 (Umbau)
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- geringer LKW-Verkehr
- Linienbusverkehr
- überwiegend Mischungsprinzip, weiche Separation, niveaugleich
- vereinzelt Sonderwege für Fußgänger (239 StVO)





Haren (NL), Rijksweg





Haren (NL), Rijksweg



Bohmt e (D), Bremer Straße

- 13.000 Einwohner
- 12.600 Kfz/24h
- 1.000 Lkw/24h
- $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$, 30 km/h für Lkw
- Jahr 2008 (Umbau)
- geringer FG- und Radverkehr
- Rechts-vor-Links
- Mischfläche, niveaugleich
- Leitstreifen, keine Beschilderung
- 2-3 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- Hauptverkehrsstraße, Linienbusverkehr





Bohmte (D), Bremer Straße





Kevelaer (D), Roermonder Platz

- 28.200 Einwohner
- ca. 10.500 Kfz/24h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Jahr 2003 (Umbau)
- zahlreiche FG und Radfahrer
- Rechts-vor-Links
- örtliche Geschäftsstraße (HS IV)
- 3-4 Vollgeschosse (§ 6 Mischgebiet)
- vorgeschriebene Fahrtrichtungen beschildert (209 StVO)
- Separation durch Poller, niveaugleich, keine Leitstreifen
- Busverkehr möglich, geringer LKW- und Lieferverkehr



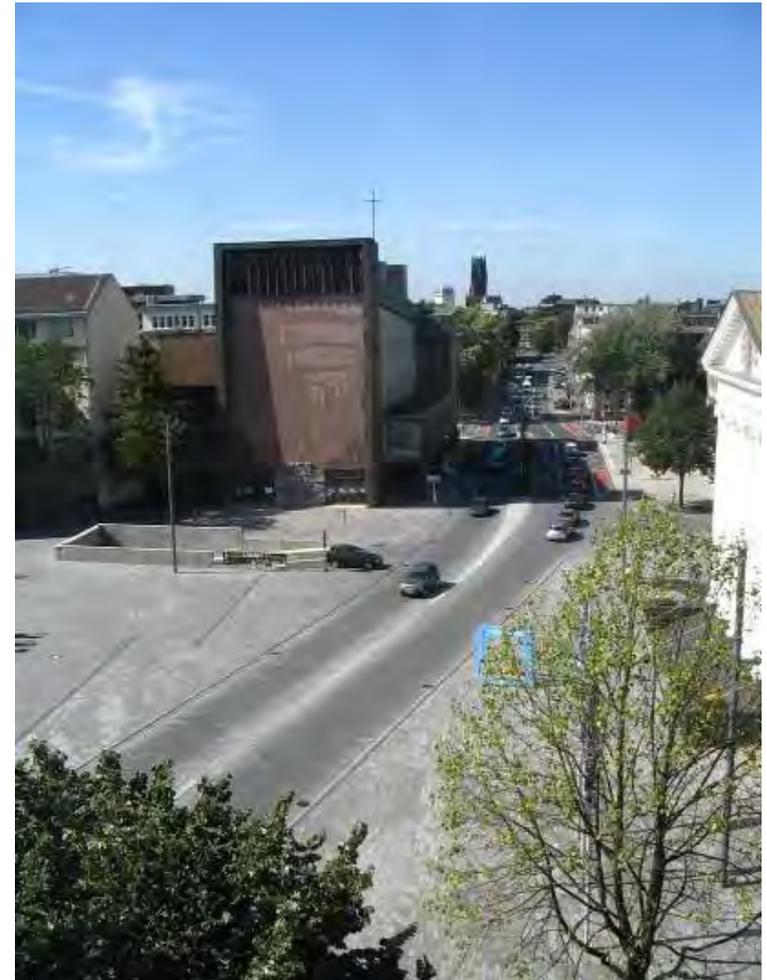


Kevelaer (D), Roermonder Platz



Duisburg (D), Opernplatz

- rd. 500.000 Einwohner
- ca. 14.000 Kfz/24h
- geringer Lkw-Anteil
- Verkehrsberuhigter Bereich (325 StVO)
- Jahr 2007 (Umbau)
- viele FG und Radverkehr
- Rechts-vor-Links
- Mischfläche, 3 cm Kante
- keine Leitstreifen, weiche Separation
- ca. 4 Vollgeschosse (§ 7 Kerngebiet)
- Hauptgeschäftsstraße, starker Linienbusverkehr





Duisburg (D), Opernplatz





Duisburg (D), barrierefrei gestaltete Plätze (z.B. Hamborner Altmarkt, Hochemmericher Markt)





Bern – Köniz (CH)

- **Ortsdurchfahrt** mit zentralem Geschäftsbereich
- **Verkehrsstärken:** 20.000 Kfz/d, Linienbusse, viele querende Fußgänger und Radfahrer







Gleinstätten (Ö)



Quelle:







Graz (Ö), Sonnenfelsplatz







Ried, Österreich

Ried im Innkreis





Ried, Österreich



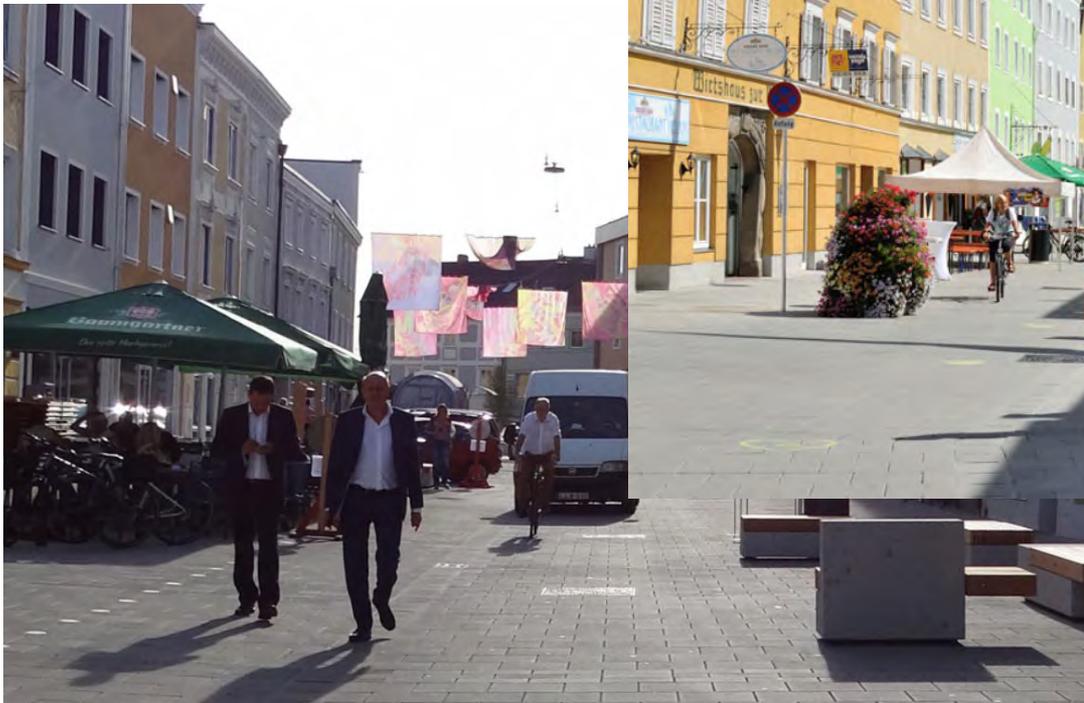


Ried, Österreich



Ried, Österreich

Stadt statt Parken



Quelle: walk-space



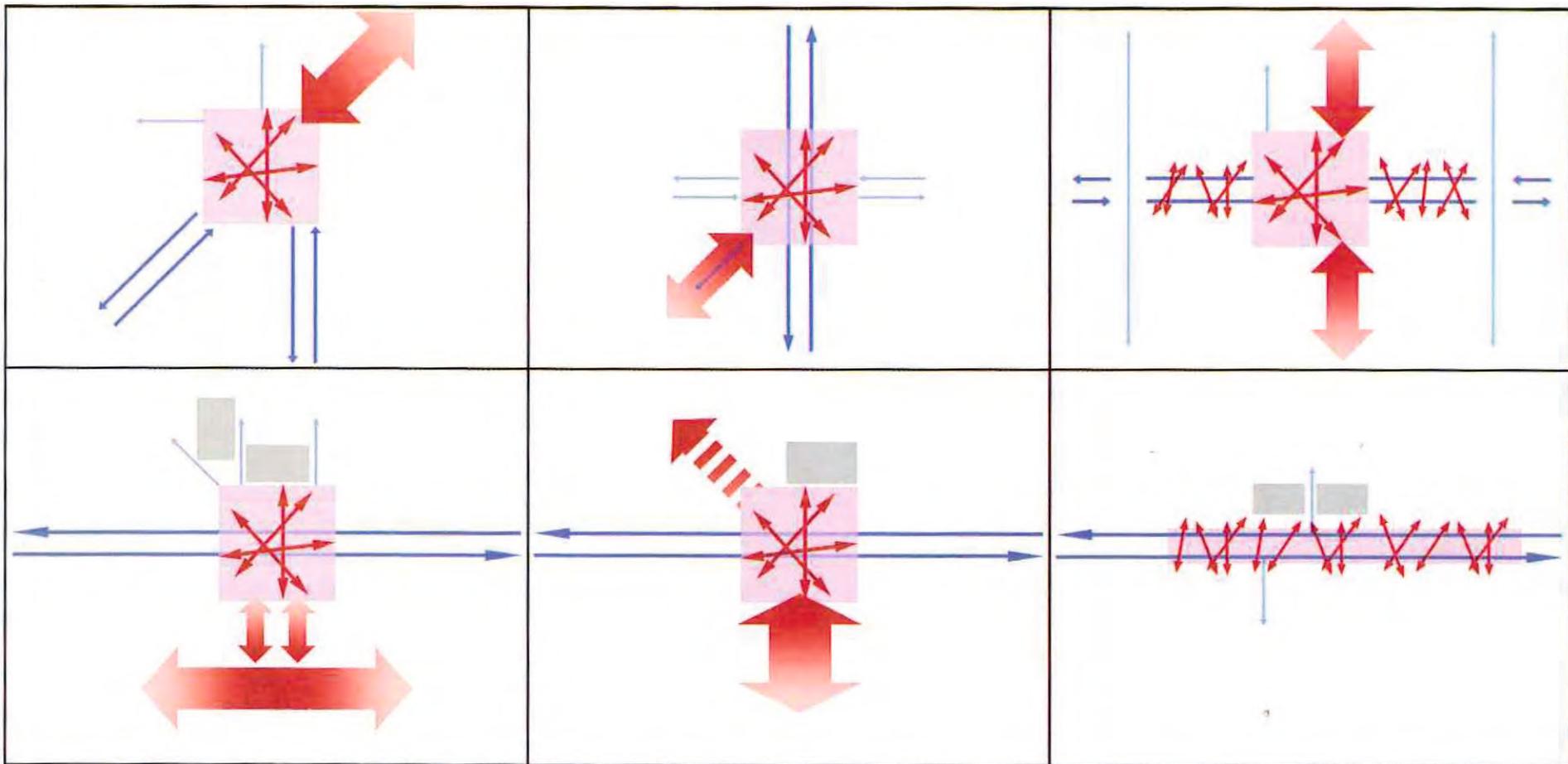
Rudersberg



<http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>



Hinweise zu Shared Space ... H SBÜ 2014

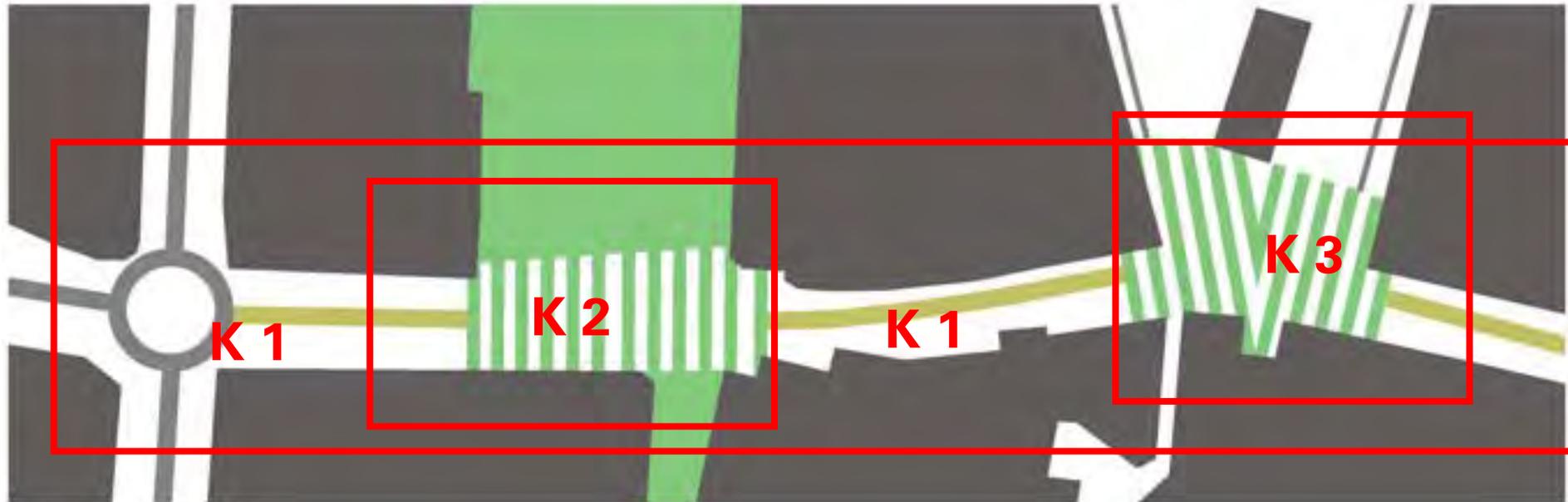


Straßenräume mit besonderem Überquerungsbedarf

Quelle: H SBÜ

Hinweise zu Shared Space ... H SBÜ 2014

- **Shared Space** für max. 500 m
- **Abschnitte unterschiedlicher Komplexität (K 1, K 2, K 3)**
- **Flächenhafter und linearer Überquerungsbedarf**



Quelle: H SBÜ



Hinweise zu Shared Space ... H SBÜ 2014

- **Komplexitätsstufe**
- **Verkehrsstärken (Kfz, Lkw/ÖV, F+R)**
- **Überquerungen**

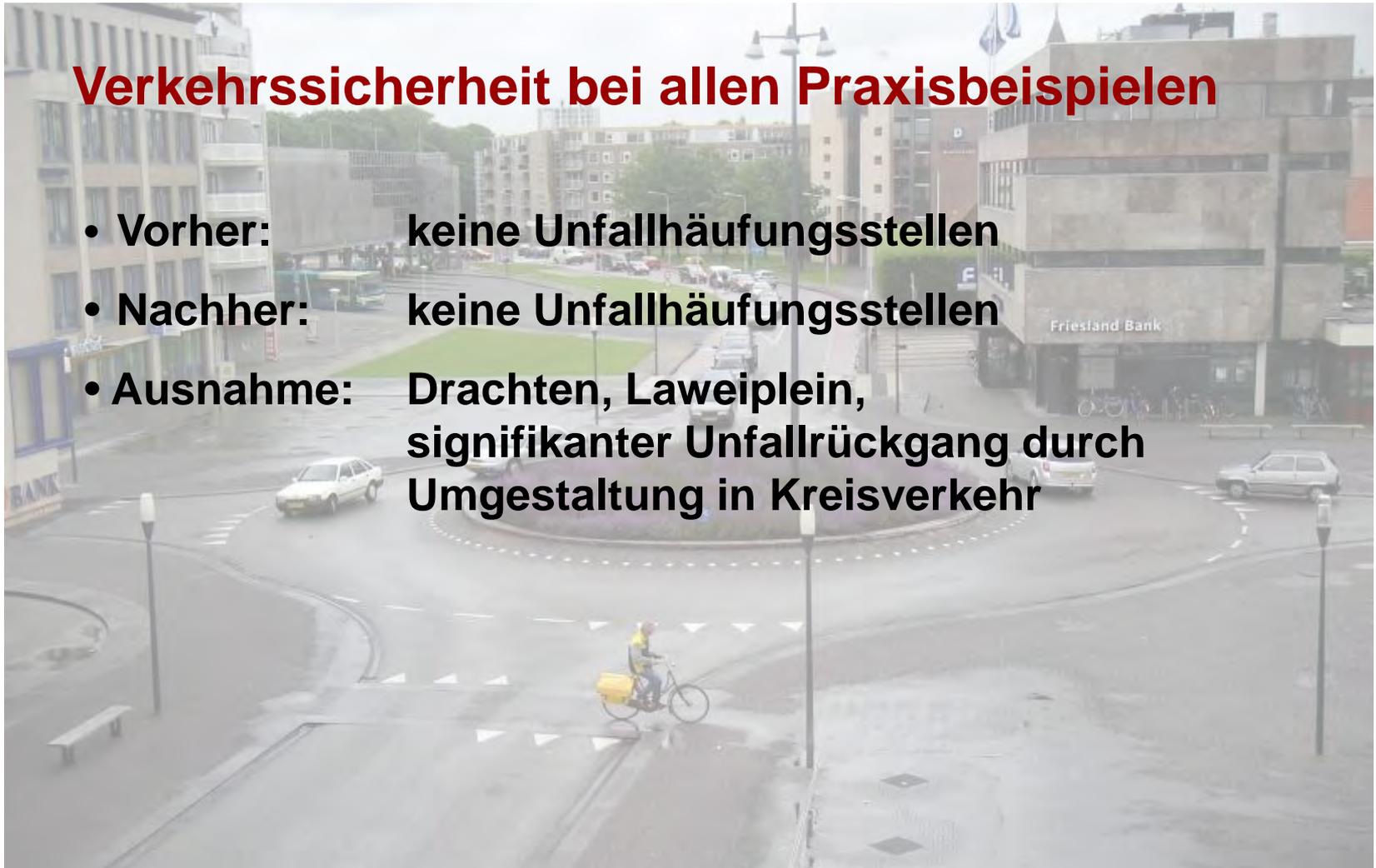
Komplexitätsstufe	Kfz [Kfz/h]	Lkw/ÖV [Lkw/h]	Überquerungen [F+R/h]	Verhältnis quer-/ längs (F+R)	Geschw. [km/h]	Länge [m]
K 1, K 2	< 1.800 ab 1.000 mit mittigem Schutzraum	< 80	> 200	> 0,5	20 – 30	< 500
K 3	< 1.200	< 50				

Orientierungswerte für den Einsatz von Shared Space. Quelle: FGSV Neufassung H SBÜ 2014

Shared Space

Verkehrssicherheit bei allen Praxisbeispielen

- Vorher: keine Unfallhäufungsstellen
- Nachher: keine Unfallhäufungsstellen
- Ausnahme: Drachten, Laweiplein, signifikanter Unfallrückgang durch Umgestaltung in Kreisverkehr





Shared Space

LERNEFFEKTE

Gemeinsamkeiten bei allen Praxisbeispielen

- **Leitelemente** für den Kfz-Verkehr
- **Attraktiver Aufenthalt** im Seitenraum
- **Angepasste Oberflächengestaltung**
- Sichtkontakt durch **Verzicht auf Parken**
- Klare **Erkennbarkeit** im Übergang
- **Wenig Markierung und Beschilderung**
- **Mittiger Schutzraum** bei hohen Verkehrsbelastungen

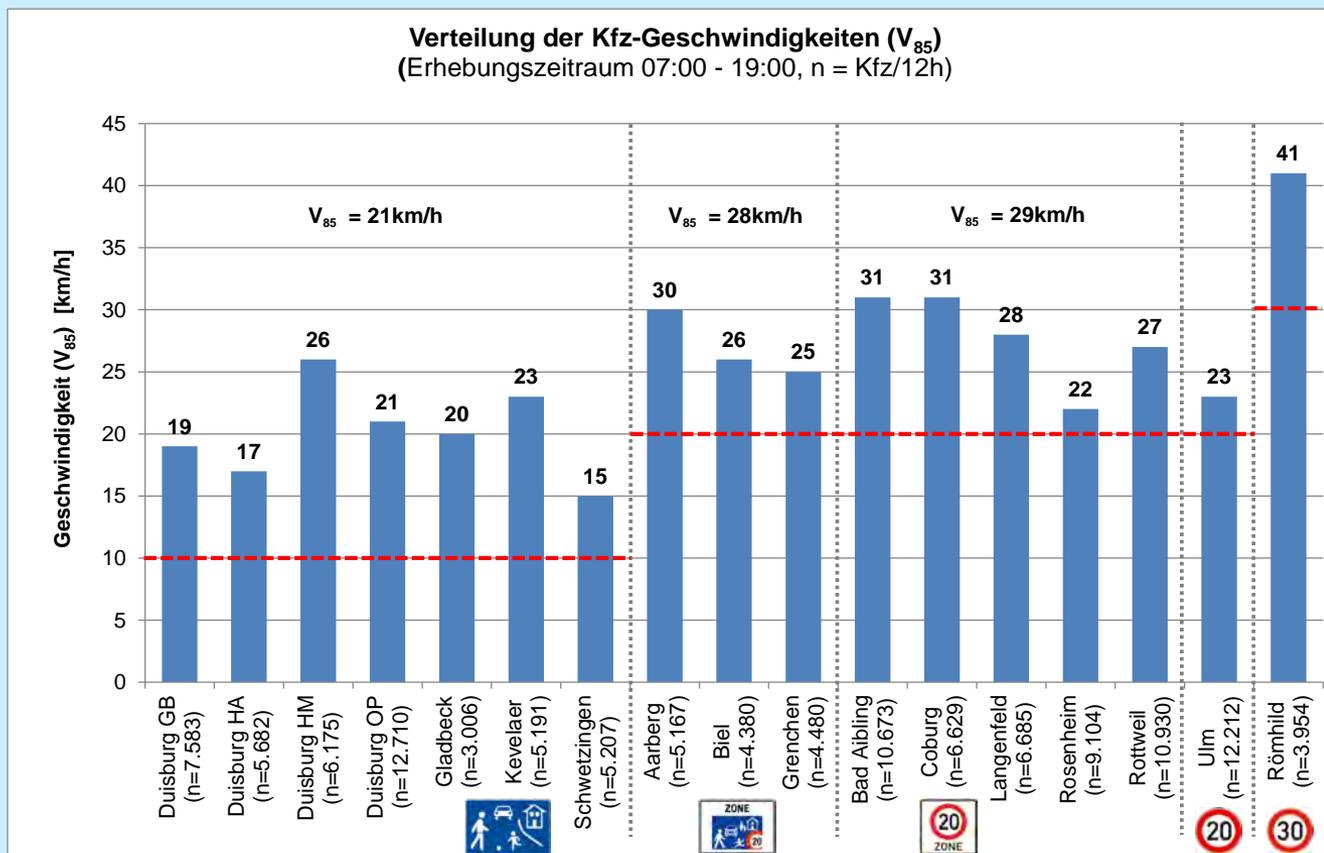


Quelle: Baier; Heinz

Ergebnisse - Geschwindigkeiten

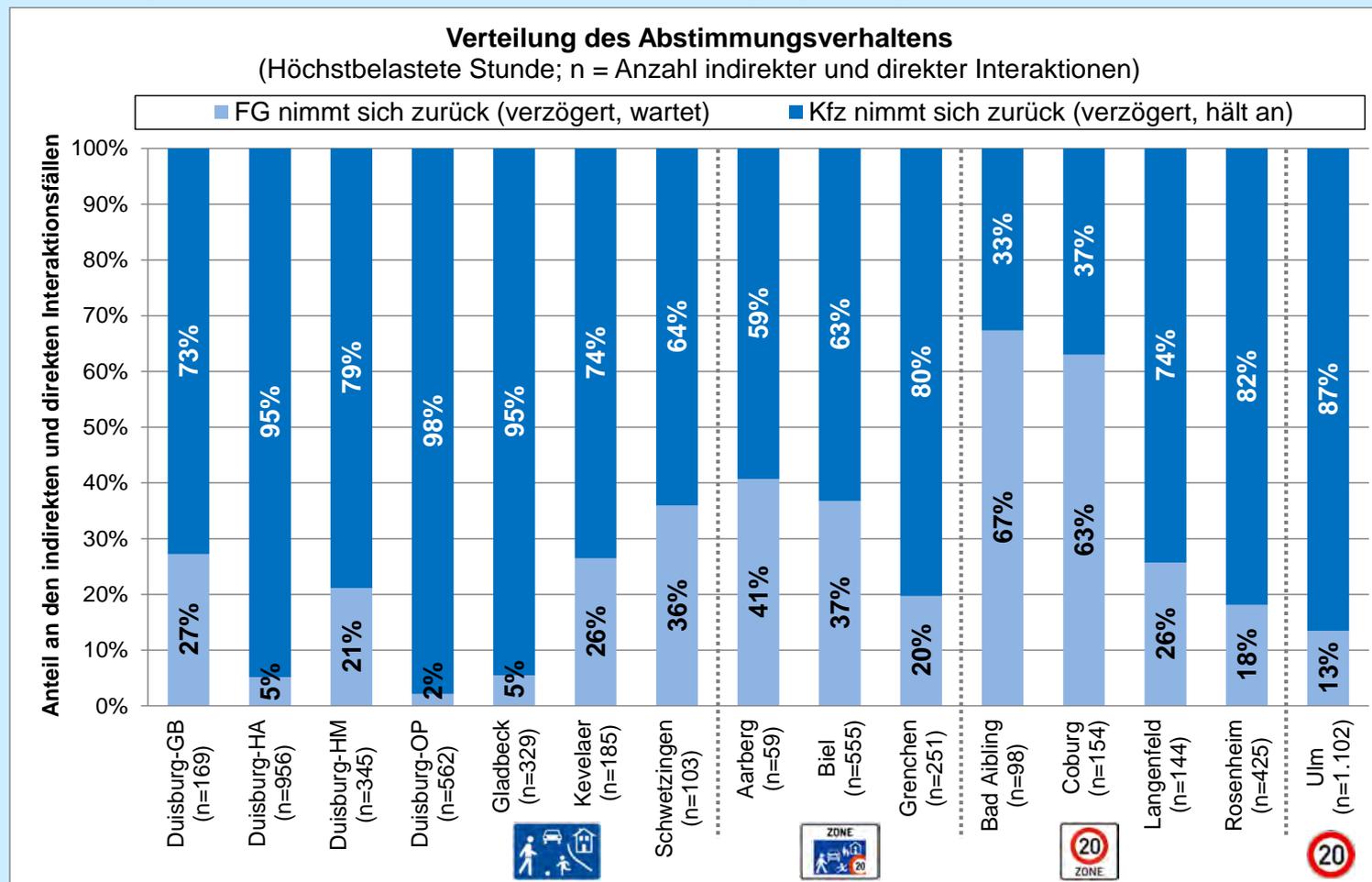
Die verkehrsberuhigten Bereiche weisen – über alles – ein geringeres Geschwindigkeitsniveau auf als „Begegnungszonen“ und T20-Zonen mit nahezu gleichem Niveau.

Einzelne T20-Zonen zeigen ähnliche V_{85} wie verkehrsberuhigte Bereiche und niedrigere als „Begegnungszonen“.



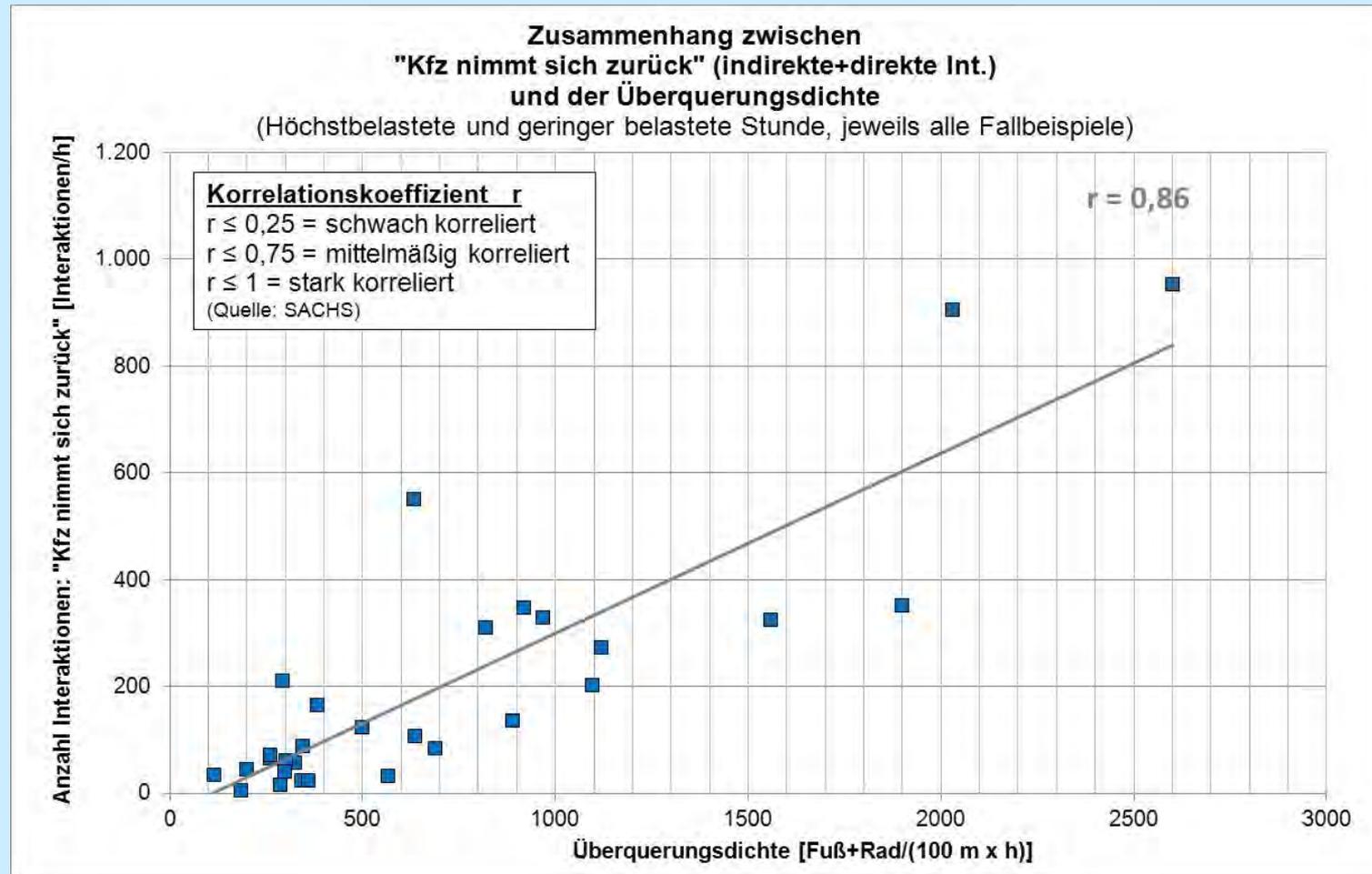
Ergebnisse - Interaktionsverhalten

Kfz-Fahrer nehmen sich mehrheitlich zu Gunsten der Fußgänger zurück, in den verkehrsberuhigten Bereichen am deutlichsten, in den T20-Zonen trotz Kfz-Vorrang z. T. deutlicher als in den „Begegnungszonen“.



Ergebnisse - Interaktionsverhalten

Wichtigster Einflussfaktor für Kfz-Verhalten: Dichte des Querverkehrs

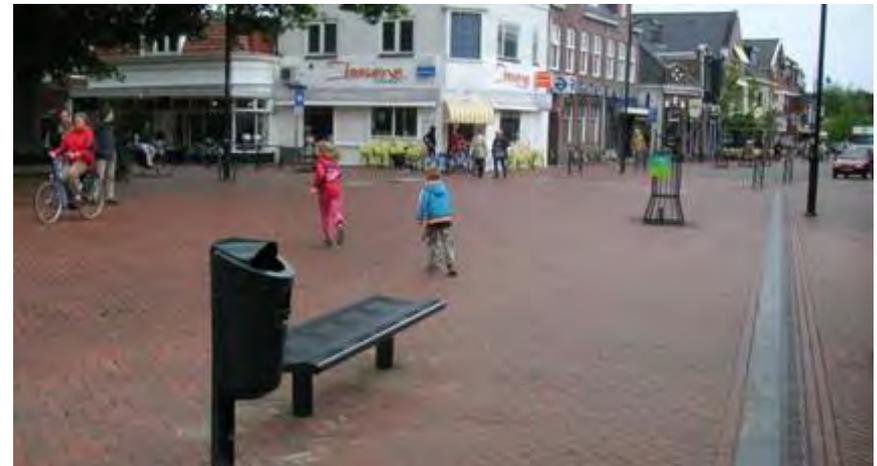


Shared Space

WIRKUNGEN

Kinder als Fußgänger

- **Positiv:** Gute Übersichtlichkeit, gute Sichtbeziehungen auf querende Kinder.
- **Negativ:** Fehlende Schutzräume für Kinder und teils unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten.





Shared Space



**Krieterstraße, Hamburg,
Tempo-30-Zone**

Klare Regelungen erforderlich?



Quelle: Minjoth



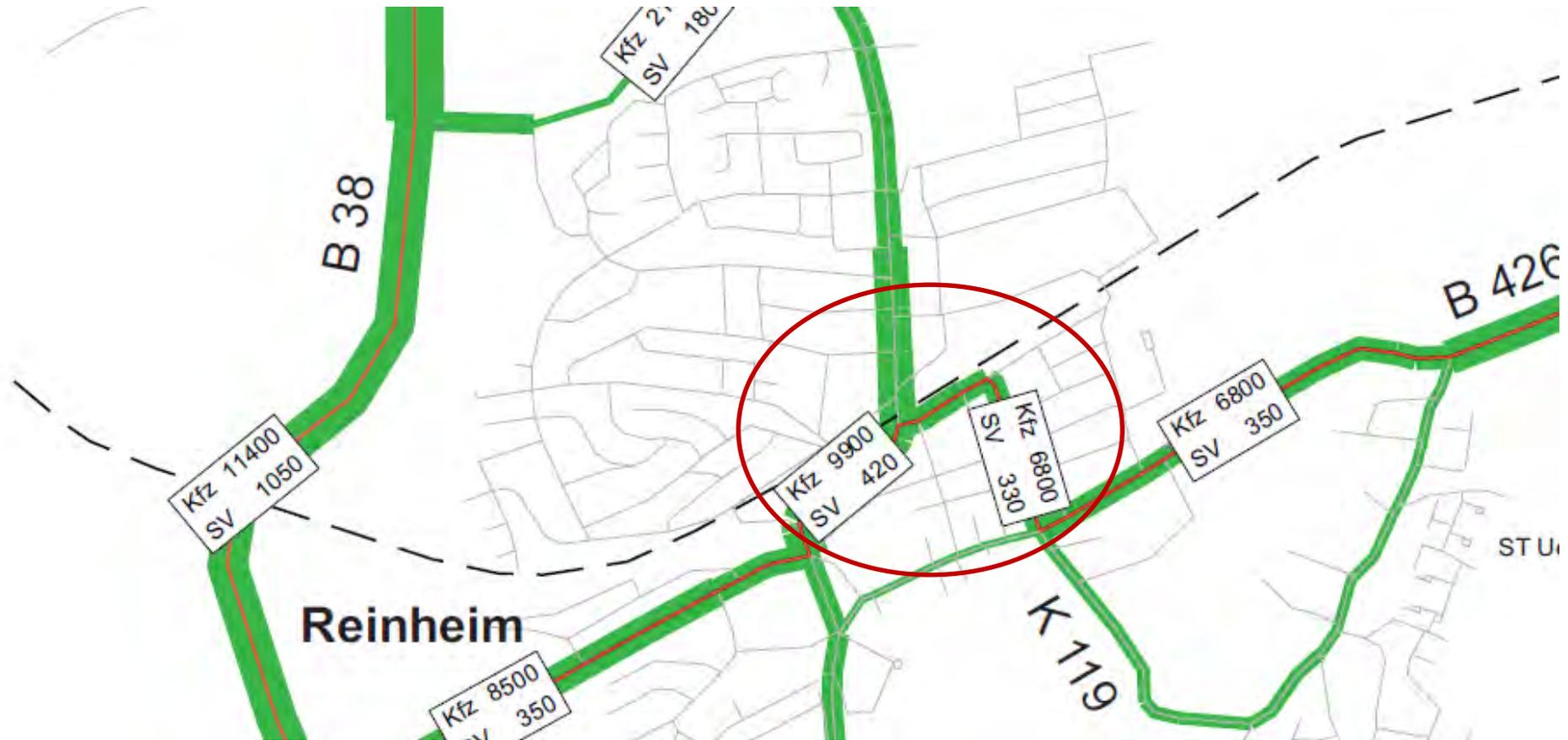
Shared Space – auch in Reinheim?

- **Darmstädter Straße** zwischen dem Bahnübergang und dem Kreisverkehr an der Querspange zur B 38 neu (**ca. 1.000 m**)
- früher: B38, DTV 15-20.000, **heute: teils B 426, teils Gemeindestraße, DTV ca. 10.000 Kfz/24h**, 6% LKW-Anteil
- **Linienbusverkehr**, ca. 5 Fahrten pro Stunde und Richtung
- **Lichtsignalanlagen**, Querungsbedarf, Schulwege zur Dr. Kurt-Schumacher Schule und Gersprenz-Schule





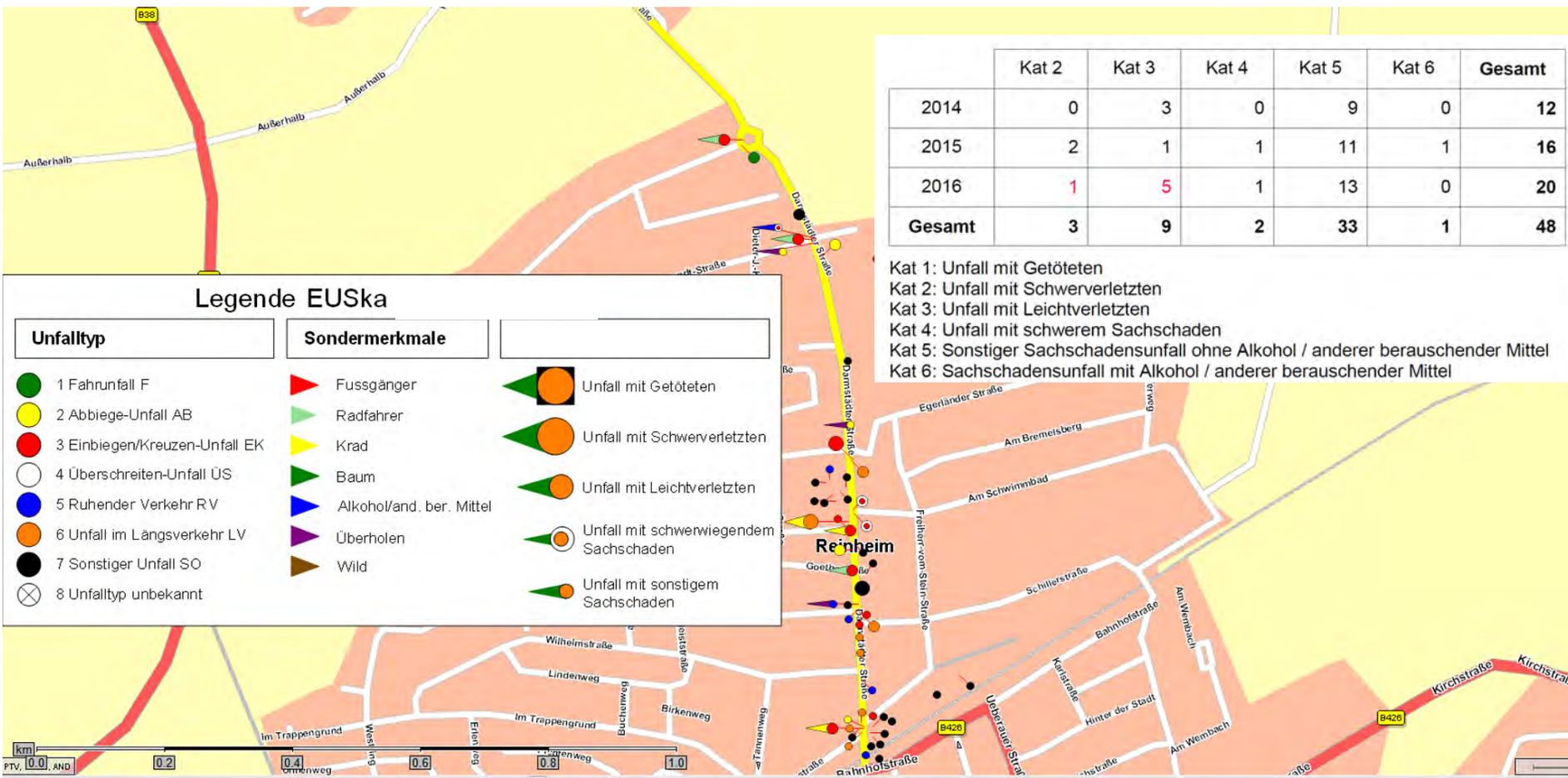
Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?

Unfallsituation 2014 – 2016: 48 Unfälle, keine Fußgänger-, zwei Radfahrbeteiligungen



Kat 1: Unfall mit Getöteten
 Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten
 Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten
 Kat 4: Unfall mit schwerem Sachschaden
 Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel
 Kat 6: Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel

Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?



Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?



Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?



Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?



Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?





Shared Space – auch in Reinheim?

Ja!!! , vielleicht mit:

drei Plätzen, städtebaulicher Wettbewerb, Aufwertung, verkehrliche Funktionen

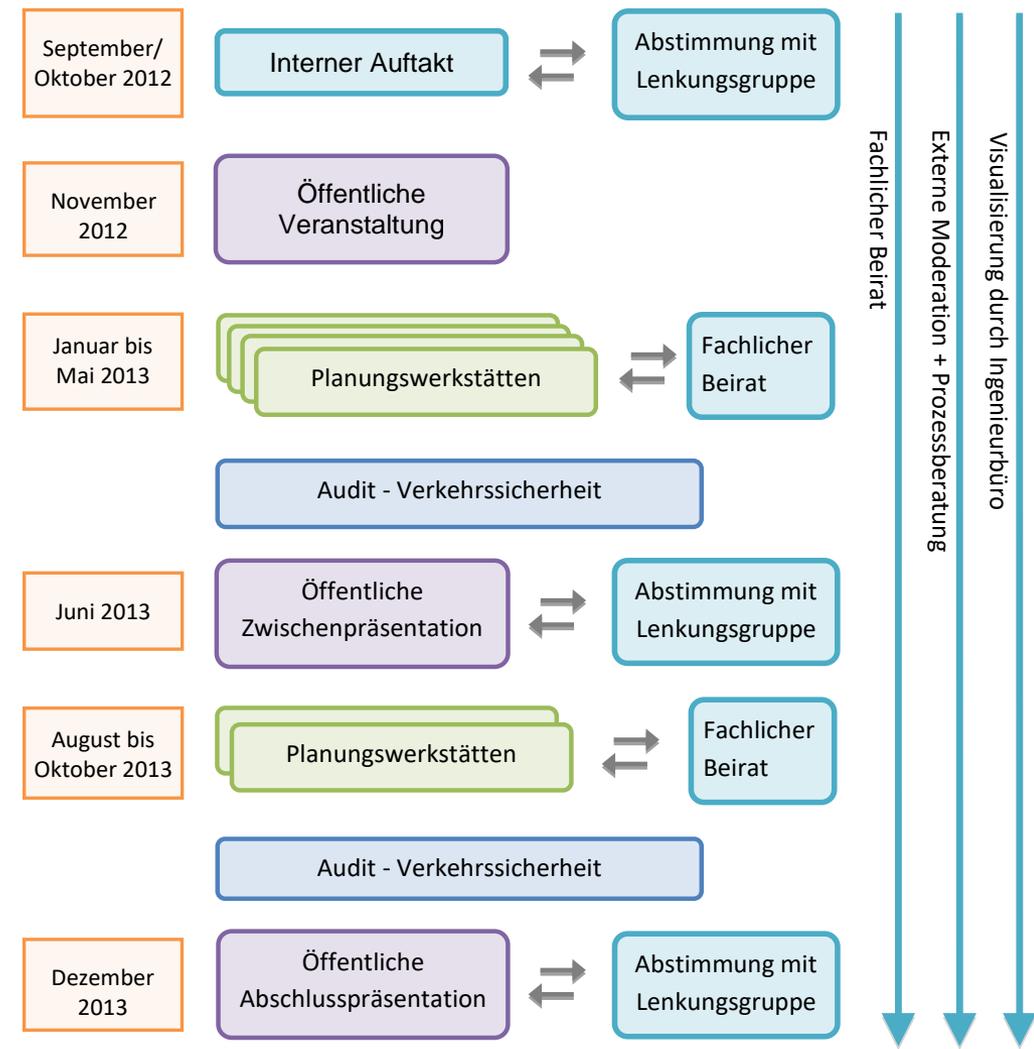




Shared Space

Bürgerpartizipation ist unabdingbare Voraussetzung

(Beispiel: Bremen-Osterholz)



Shared Space – Planungsbeispiel: Bremen - Osterholz





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



jgerlach@uni-wuppertal.de

www.svpt.de



Shared Space

Bürgerpartizipation ist unabdingbare Voraussetzung

