Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen
„Shared Space" in der kommunalen Praxis

Hinweise zur Straßenraumgestaltung

Dr.-Ing. Reinhold Baier

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN

ADAC/UDV-Fachveranstaltung
Frankfurt am Main, 1. März 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf FGSV

DIESE HINWEISE WOLLEN AUFZEIGEN,

- **wie Straßenräume mit besonderem Überquerungsbedarf im städtischen Raum- und Verkehrsnetz zu identifizieren sind**
- **wie diese Straßenräume zu gestalten sind, um die Zielsetzung der besonderen Rücksichtsnahme der Kraftfahrer gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern mit geringeren Geschwindigkeiten und sichereren und stadtverträglichen Verkehrsablauf zu erreichen**
- **dass dieses Ziel auch auf höher belasteten Stadtstraßen mit der im Verkehrsrecht verankerten Separation von Fahrbahn und Seitenräumen zu verwirklichen ist.**

Ausgabe 2011

© BSV – 2-2011

Inhaltsübersicht

	Seite
1 Anlass und Zielsetzung	4
2 Einordnung in das Regelwerk	6
3 Stadträumliche und verkehrliche Voraussetzungen	7
4 Entwurfsaspekte	11
4.1 Entwurfsgrundlagen	11
4.2 Ausbautypen	11
4.3 Funktionale Gliederungselemente	12
4.4 Oberflächengestaltung	13
4.5 Barrierefreiheit	16
4.6 Verkehrsrechtliche Einordnung	17
5 Planungsprozess, Umsetzung und Wirkungskontrolle	19
Literaturverzeichnis	20

© BSV – 2-2011

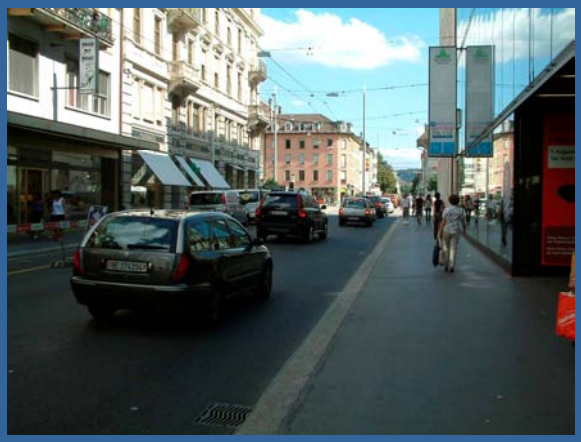
Stadträumliche und verkehrliche Voraussetzungen

Analysieren wir zum Einstieg nur ein Shared Space – Beispiel:

§ Zentralplatz, Biel / Bienne (CH)

© BSV – 2-2011

Bedeutung für den Kfz-Verkehr



© BSV – 2-2011

Bedeutung für den ÖPNV



© BSV – 2-2011

Bedeutung für den Radverkehr



© BSV – 2-2011

Bedeutung für den Fußgängerverkehr



© BSV – 2-2011

Auch für Mobilitätsbeeinträchtigte





© BSV – 2-2011

„Schnittstelle“ aller Verkehrsarten im klar definierten Stadtraum





Biel, Zentralplatz (CH)

© BSV – 2-2011

WELCHE VERKEHRLICHEN ORIENTIERUNGSWERTE ERGEBEN SICH AUS DEN BISHERIGEN ERFAHRUNGEN?

Tab. 1: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen der Ausbautypen von Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf

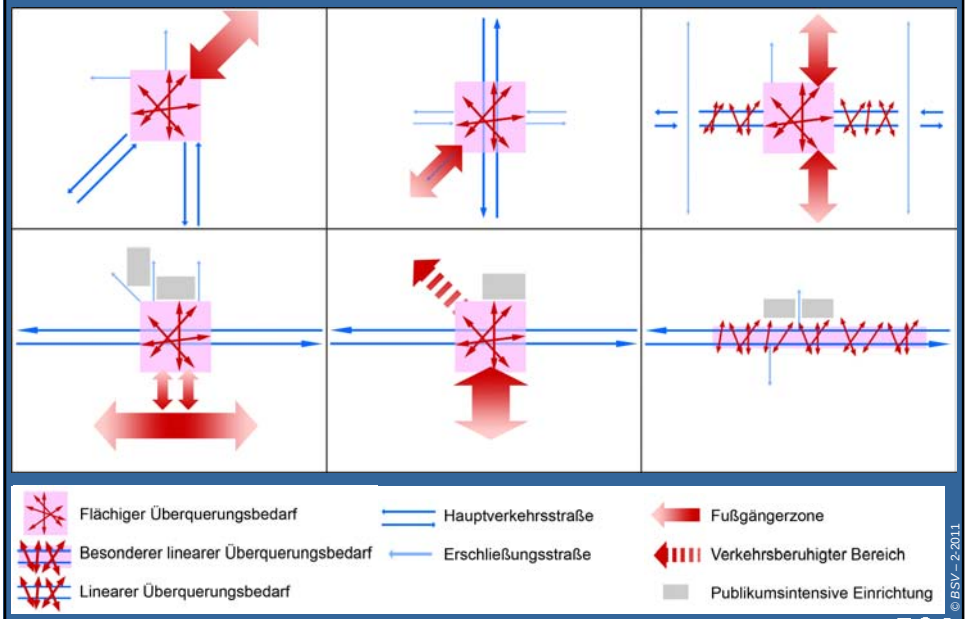
Ausbau-typ	Kfz/Spitzen-stunde	Lkw und ÖV/Spitzen-stunde	Passantendichte (Ver-weilende, Fußgänger und Radfahrer/1.000 m² Straßenraum)	Überquerungen/ Stunde	Planerisch angestrebte Geschwindigkeit (V_{85})	Länge
A	< 1.000	< 50	> 100	> 100	20 – 30 km/h	< 500 m
B*)	< 1.800	< 80				

*) Bei Belastungen über 1000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines mittigen Schutzraums erforderlich

WEITERE EMPIRISCHE UNTERMAUERUNG IST NOTWENDIG!

© BSV – 2-2011

WELCHE STRUKTUREN FINDEN WIR NOCH VOR?

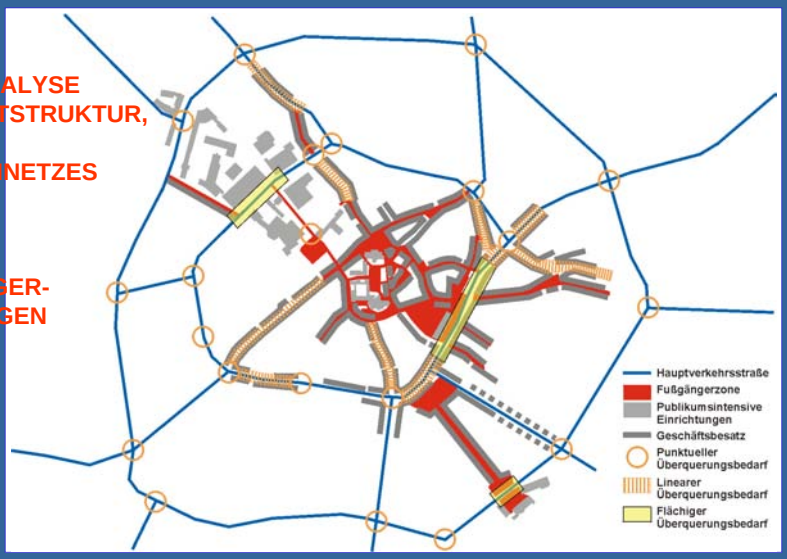


© BSV – 2-2011

WIE KANN MAN STRASSENRÄUME MIT BESONDEREM (FLÄCHIGEM) ÜBERQUERUNGSBEDARF IDENTIFIZIEREN?

DURCH ANALYSE DER STADTSTRUKTUR, DES STRASSENNETZES

UND DER FUSSGÄNGER-BEZIEHUNGEN



© BSV – 2-2011

DIE SO IDENTIFIZIERTEN BEREICHE BRAUCHEN ERKENNBARE EIN- UND AUSGÄNGE.



© BSV – 2-2011

WIE WIRD ENTWORFEN?

Entwurfsgrundlage ist eindeutig der „individuelle“ Entwurf nach den RASt und folgt dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung:

Die Flächenaufteilung ergibt sich aus der städtebaulichen Bemessung.

Städtebauliche Bemessung mit ausgewogenem Verhältnis Fahrbahn/Seitenraum

Das angestrebte Verhalten ergibt sich aus der Gestaltung insbesondere der befahrbaren Fläche.



Optimierte Seitenräume mit gegenseitiger Rücksichtnahme im befahrbaren Bereich

© BSV – 2-2011

SO ENTSTEHEN GROSSZÜGIGE UND ATTRAKTIVE GEH- UND VERWEILFLÄCHEN, . . .



© BSV – 2-2011

. . . DIE DURCH FUNKTIONALE GLIEDERUNGSELEMENTE VOR BEFAHREN „GESCHÜTZT“ WERDEN: z. B. LINEARE GLIEDERUNGSELEMENTE



Schräg eingebauter niedriger Bord



Niedriger Bord mit Bordrinne



Kastenrinne



Muldenrinne

© BSV – 2-2011

z. B. PUNKTUELLE GLIEDERUNGSELEMENTE MIT LINEARER WIRKUNG



Pollerreihen



Gitter



Baumreihe



Blumenkübel

© BSV – 2-2011

z. B. PUNKTUELLE GLIEDERUNGSELEMENTE OHNE LINEARE WIRKUNG





Im Bereich von Plätzen können lineare durch punktuelle Elemente ersetzt werden.



Einzelbäume



Podest mit Stufen, Gitter

© BSV – 2-2011

BEI HOHEN VERKEHRSSTÄRKEN: „SCHUTZRAUM“ IN DER MITTE.

Dieser kann, muss aber nicht, durch besondere Elemente gegen Befahren gesichert werden.









© BSV – 2-2011

MEHR ALS EIN DETAIL:
Funktional geeignete und gestalterisch ansprechende Bodenindikatoren






© BSV – 2-2011

WELCHES SCHILD HÄTTEN SIE DENN GERN?

- Die bisherige Praxis zur verkehrsrechtlichen Kennzeichnung von Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf ist uneinheitlich.

- Bei plausibler Gestaltung kann auf gesonderte Beschilderung weitgehend verzichtet werden,

  aber die Anordnung von Verkehrszeichen kann

- das erwartete Verhalten (z. B. niedrige Geschwindigkeiten) verdeutlichen
- die rechtliche Voraussetzung schaffen, sichtbehinderndes Parken zu verbieten.

© BSV – 2-2011

NACH VwV-StVO SIND ANGEPASSTE LÖSUNGEN MÖGLICH:

Innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50km/h ohne gesonderte Beschilderung

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Z 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit)

„Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Z 274.1 (Tempo 20/10-Zone) und ggf. mit Z 290.1 (Beginn eines eingeschränkten Haltverbots für die Zone)

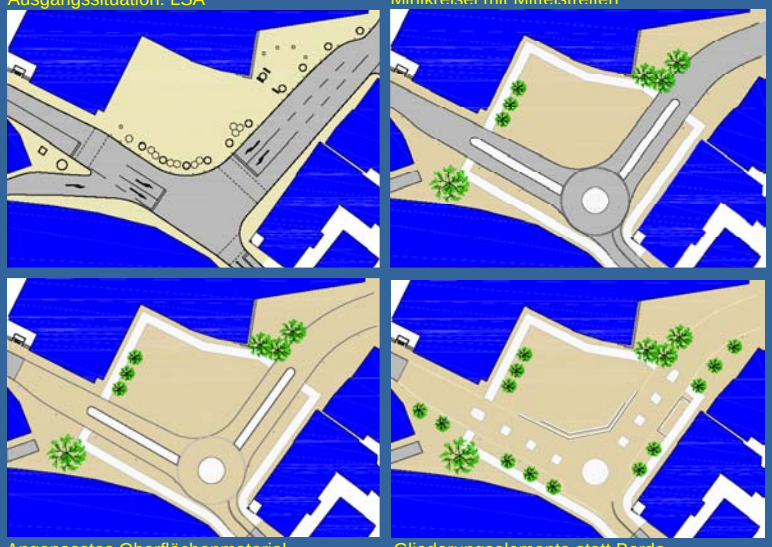


© BSV – 2-2011

WIE KANN MAN DIE ABLEITUNG DES GESTALTUNGSVORSCHLAGS NACHVOLLZIEHBAR MACHEN?

Ausgangssituation: LSA

Minikreisel mit Mittelstreifen



Angepasstes Oberflächenmaterial

Gliederungselemente statt Borde

© BSV – 2-2011

WIE KANN MAN DIE UMSETZUNG BEGLEITEN UND WIRKUNGSKONTROLLEN DURCHFÜHREN?

Qualifizierte Vorher-/ Nachheruntersuchungen mit Bewertung der Zielerreichung:

- Verkehrsstärken (auch Verlagerungen im Straßennetz),
- Wirkungen auf Geschwindigkeiten,
- Unfallgeschehen,
- Qualität des Verkehrsablaufs und Parkverhalten,
- Verhaltensänderungen im Straßenraum, Akzeptanz und
- Auswirkungen auf städtebauliche Nutzungen.

AUCH EIN „VERKEHRSVERSUCH“ KANN HILFREICH SEIN.

© BSV – 2-2011

ZUSAMMENFASSUNG:

Die FGSV–Hinweise sind keine weitere kommentierte Beispielsammlung.

Die FGSV-Hinweise

- analysieren die bisherigen Beispiele
- benennen die städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen
- geben konkrete Entwurfs-Empfehlungen und
- geben Sicherheit gegenüber den Straßenverkehrsbehörden.

© BSV – 2-2011

ALSO: KEINE ANGST VOR „SHARED SPACE“ . . .

. . . schon gar nicht, wenn Sie unsere „Hinweise“ beachten

. . . zur Not unterstützt durch kleine Orientierungshilfen für die Verkehrsteilnehmer



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

© BSV – 2-2011