

Sachverhaltsdarstellung

Was ist ein „Shared Space“

„Shared Space“ ist ein Verkehrsmodell, das von einer Mischung und einer gleichberechtigten Nutzung aller Verkehrsarten ausgeht. Im Gegensatz zum Verkehrsberuhigten Bereich ist der Einsatz von Shared Spaces auch in Hauptverkehrsstraßen möglich.

Wesentliches Kennzeichen von „Shared Space“ ist das Prinzip, wonach alle Verkehrsteilnehmer die öffentlichen Verkehrsflächen gemeinsam und gleichberechtigt nutzen. Die Trennung von Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr wird aufgehoben. Auch auf die Kennzeichnung von Stellplätzen wird verzichtet. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität durch Gestaltung zu stärken.

Das Konzept „Shared Space“ setzt bewusst auf eine gewisse Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer. Durch eine entsprechende Gestaltung und den Verzicht auf Beschilderungen soll gegenseitige Rücksichtnahme und ein sicheres Verkehrsverhalten erzeugt werden. Verkehrsregelungen werden durch gegenseitige Verständigung auf den gemeinsam genutzten Flächen ersetzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Notwendigkeit der Rücksichtnahme und der Verständigung zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge führt.

Da das Prinzip „Shared Space“ von einem Verkehrsverhalten ausgeht, das von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist, ist weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschrieben noch wird eine Verkehrsbelastung als Obergrenze angegeben. Das Konzept „Shared Space“ ist damit grundsätzlich in allen Straßenkategorien möglich. Dies ist ein grundlegender Unterschied zum verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO), der laut Straßenverkehrsordnung nicht in Hauptverkehrsstraßen zulässig ist.

Um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer gewährleisten zu können, müssen hervorragende Sichtbeziehungen gegeben sein. Deshalb wird empfohlen, ruhenden Verkehr weitgehend zu vermeiden.

Ein wichtiger Grundgedanke, der für den Erfolg des Konzeptes von „Shared Space“ entscheidend ist, ist die Idee, dass die Umgestaltung der betreffenden Straßen als demokratischer Prozess mit intensiver Bürgerbeteiligung erfolgen muss. Die ausführliche Bürgerbeteiligung soll ein Umdenken der Verkehrsteilnehmer und die Akzeptanz des Prinzips der Verunsicherung bewirken.

Der Begriff „Shared Space“ ist kein neues Instrument, für das Regeln und ein entsprechendes Schild in der Straßenverkehrsordnung geschaffen wurden, da die wichtigsten Grundprinzipien des „Shared Space“ bereits in der Straßenverkehrsordnung verankert sind:

- § 1 Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Aufgrund der fehlenden klaren Festsetzung in der StVO, sind verschiedene Detailfragen im Zusammenhang mit dem Gestaltungsprinzip „Shared Space“ ungeklärt, wie z.B. die Notwendigkeit von Leiteinrichtungen für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer.

Die Anwendung eines Shared Space am Obstmarkt

Der Obstmarkt weist eine Verkehrsbelastung von rund 6.300 Kfz/24h auf. Etwa 1.300 Räder/24h und 4.200 Fußgänger/24h passieren den Obstmarkt südlich der Theresienstraße. Der Obstmarkt liegt in der Tempo 30 - Zone der Altstadt.

Zwei Buslinien mit insgesamt 260 Bussen/24h verlaufen über den Obstmarkt zur Endhaltestelle am Heilig-Geist-Spital. Für die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs ist es von Nachteil, wenn die Busse in einem „Shared Space“ aufgrund der gemeinsamen Nutzung der Verkehrsflächen die Geschwindigkeit weiter reduzieren müssen und sich dadurch die Fahrzeiten verlängern.

Aufgrund der großen Nutzungsvielfalt am Obstmarkt und in den angrenzenden Straßen (Einzelhandel, Gaststätten, Wohnen, Verwaltung, Dienstleistung) und aufgrund der zentralen Lage besteht ein hoher Parkdruck. Bei der Gestaltung des Obstmarktes als „Shared Space“ müsste die Kennzeichnung und Beschilderung von Stellplätzen entfallen, was zur Folge hätte, dass beliebig viele Fahrzeuge auf freien Flächen abgestellt werden könnten. Parkende Fahrzeuge reduzieren aber die für die Aufenthaltsqualität erforderlichen Freiflächen und verschlechtern die Sichtbeziehungen, die in einem „Shared Space“ besonders wichtig sind, weil gegenseitige Rücksichtnahme und Verständigung durch Blickkontakt als grundlegendes Prinzip zum Funktionieren eines konfliktfreien Verkehrsablaufs erforderlich sind.

Wie bereits dargestellt, ist in einem „Shared Space“ keine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass bei entsprechenden Verkehrsverhältnissen, z.B. während der Tageszeiten mit geringer Verkehrsbelastung sowie mit geringem Fußgänger- und Radverkehr, auch mit Geschwindigkeiten bis zu in Ortschaften zulässigen 50 km/h gefahren werden kann. Das wäre gegenüber der heutigen Tempo 30-Regelung eine Verschlechterung.

Für Sehbehinderte entfallen bei der höhengleichen Gestaltung, ohne Führungslinien innerhalb der Verkehrsfläche, Orientierungsmöglichkeiten an Kanten. Alternative Leiteinrichtungen wären erforderlich.

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht kann der Obstmarkt unter den gegebenen Voraussetzungen nicht für die Realisierung eines „Shared Space“, der den dargestellten Kriterien entsprechen würde, empfohlen werden. Vor allem der hohe Parkdruck aufgrund der zentralen Lage, der Entfall der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und die Behinderung der Buslinien sprechen dagegen.

„Shared Space“ ist mit dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ (Zeichen 325 StVO) vergleichbar. Auch für den „Verkehrsberuhigten Bereich“ gilt das Prinzip der gemeinsamen Nutzung der Verkehrsflächen durch alle Verkehrsteilnehmer, das auf gegenseitige Rücksichtnahme baut. Mit dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ steht also bereits ein Instrument zur Verfügung, das dieselben Ziele verfolgt und rechtlich in der StVO verankert ist. Beim „Shared Space“, der nicht explizit als Begriff in der StVO enthalten ist, sind dagegen verschiedene rechtliche Fragen noch ungeklärt (z.B. Bewertung bei Konfliktsituationen, Notwendigkeit von Leiteinrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen, Verkehrsbelastungsgrenzen). Im Fall des Obstmarktes hätte der „Verkehrsberuhigte Bereich“ den Vorteil, dass Stellplätze vorgegeben werden und nur auf gesondert markierten Flächen geparkt werden darf. Dieser Aspekt ist in Anbetracht der Nutzungsvielfalt und dem hohen Parkdruck von besonderer Bedeutung. Allerdings verlängern sich aufgrund der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit im „Verkehrsberuhigten Bereich“ auch hier die Fahrzeiten der Busse.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Belange des ÖPNV (Barrierefreiheit, hohe Reisegeschwindigkeit) teilweise den Ansprüchen von „Shared Space“ aber auch des Verkehrsberu-

higten Bereiches entgegenstehen. Die sich widersprechenden Anforderungen müssen bei der Planung im Einzelfall abgewogen werden.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen bei der Vorbereitung eines Wettbewerbes für Hauptmarkt, Obstmarkt und Ostseite des Augustinerhofes

Die Einsatzbereiche für „Shared Spaces“ liegen bisher in Hauptverkehrsstraßen, für die eine Verkehrsberuhigung mit einem Verkehrsberuhigten Bereich nach StVO nicht möglich ist. Die umgesetzten oder in Planung befindlichen „Shared Space“ (Modell-) Projekte werden in der Regel aufwändig wissenschaftlich begleitet.

Wie in den vorhergehenden Abschnitten ausgeführt, ist für den Bereich Obstmarkt die Einrichtung eines „Shared Space“ nicht erforderlich, sondern führt vielmehr zu Nachteilen. Der Obstmarkt kann auch heute schon als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestattet werden.

Deshalb wird vorgeschlagen, bei der Wettbewerbsauslobung für den Ideenteil Obstmarkt einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO mit entsprechenden gestalterische und verkehrsrechtlichen Konsequenzen) als Basis für die Umgestaltung zugrunde zu legen. Bei der Kostenschätzung Obstmarkt wurde bisher allerdings von einer kostengünstigeren Erschließungsstraße mit schmaler Fahrbahn in Asphalt (6.00 m) und breiten Boulevards, die mit einem Betonsteinpflaster ausgestattet sind, ausgegangen. (Siehe AfS – Vorlage vom 15.04.2010 Neugestaltung von Hauptmarkt, Obstmarkt und Ostseite des Augustinerhofareals, Vorbereitung eines Wettbewerbes.)

Genderrelevanz

In der nördlichen Altstadt gehören weniger als ein Drittel der Haushalte (29%) zur Gruppe der Haushalte mit Kindern. (Übriges Stadtgebiet: 52%). Der Anteil der Haushalte Alleinerziehender liegt hingegen mit knapp 9% jedoch auf gesamtstädtischem Niveau. Außerdem leben im Untersuchungsgebiet mehr Frauen als Männer, insbesondere in der Altersgruppe ab 65 Jahren tritt dies sehr deutlich zutage. (+28%).

Der öffentliche Raum sollte Aufenthalts- und Verweilfläche für die stark repräsentierten Bevölkerungsgruppen sein. Insbesondere für die Gruppe Alleinerziehender mit ihren Kindern und Frauen ab 65, die in der nördlichen Altstadt stark vertreten sind. Gleichzeitig soll er auch so attraktiv sein, dass auch Familien mit Kindern sich künftig in der Altstadt wohl fühlen.

Heute dient der Obstmarkt vor allem der Erschließung des Hauptmarktes, der angrenzenden Gebäude und als Parkplatz für Besucher der Altstadt. Eine untergeordnete Rolle spielte bisher die städtebauliche Qualität des Obstmarktes und seiner Aufenthaltsqualität.

Mit einer Aufwertung und Umgestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich profitieren verschiedene Nutzergruppen. So könnten Besucher der Altstadt, aber auch Eltern mit Kindern und ältere Personen deutlich mehr am öffentlichen Leben und am öffentlichen Raum partizipieren als dies bisher der Fall ist.