

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 09/0337
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 02.07.2009
Bearb.:	Frau Ellen Unger	Tel.: 255	öffentlich
Az.:	604-Fr. Unger, Hr. Freude/601 Fr. Takla Z./Jung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

16.07.2009

Zum Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 05.02.2009

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche zentrale Gemeindestrasse in Norderstedt für die Anlage einer verkehrsrechtlichen Gemeinschaftsstrasse bzw. Shared Space - Zone geeignet wäre.

Einleitung

Was ist Shared Space ?

Shared Space geht auf den niederländischen Ingenieur Hans Mondermann und das Keuningsinstitut zurück. Er entwickelte die Idee, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre setzt Shared Space nicht auf restriktive Regeln für den Kfz – Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes erzielen, die durch eine entsprechende Verkehrsraumgestaltung unterstützt wird. Dies soll dadurch erreicht werden, dass Verkehrsregeln und insbesondere Verkehrszeichen beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Das Ziel ist die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes. Durch die räumliche Gestaltung und die Signale der Umgebung soll klar sein, welchen Charakter das Gebiet hat und wie man sich in ihm zu verhalten hat (soziales Verkehrsverhalten). Vor allem dem Kfz – Führer soll besonders bewusst werden, dass er Teil eines sozialen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anzupassen hat.

Rechtliche Einbindung

Die Beschilderung “ Shared Space “ ist kein Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die rechtliche Wirkung einer Shared Space Zone ergibt sich durch den Wegfall von verkehrsregelnden Zeichen, so dass nur noch allgemeingültige Bestimmungen wie Tempo 50 im Stadtgebiet, Rechts vor Links Regelungen an Kreuzungen und Einmündungen sowie die Gebote zur gegenseitigen Rücksichtnahme gemäß § 1 StVO in Kraft treten.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichs-leiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister
-------------------	------------------------	---------------	--	----------	-------------------

Alternativ kann ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) oder ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgeschildert werden . In den Ausführungen der VwV-StVO zu Zeichen 325 und 326 (s. Anlage 1), Abschnitt III, Satz 2 und 3 werden keine Beschränkungen hinsichtlich der Verkehrsstärken bei der Widmung einer Verkehrsfläche gemäß Zeichen 325 erhoben.

Es muss unter den vorgenannten Umständen aber die Aufenthaltsfunktion überwiegen und das Geschwindigkeitsniveau durch eine städtebauliche Gestaltung wirksam abgesenkt werden. Die Anlage einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche wird in der VwV- StVO nicht vorgeschrieben.

In den derzeit gültigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) wird nicht explizit auf Shared Space eingegangen. Allerdings wird bei der Entwurfsmethodik ein größeres Gewicht auf die Randnutzungen (Ziel einer Straßenraumgestaltung vom Rand aus) gelegt als bei früheren Regelwerken.

In Ortsdurchfahrten eignen sich zur Geschwindigkeitsbeschränkung nach den RAST 06 an städtebaulichen und / oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen Anhebungen der Fahrbahn. Im Allgemeinen sind Anhebungen der Fahrbahn in Asphalt auszuführen, Ausnahmen sind in bauhistorisch bedeutsamen Bereichen möglich. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis maximal 30 km / h sind nach RAST 06 darüber hinaus bauliche Maßnahmen geeignet, wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind.

Demnach ist Shared Space bei einem erkennbaren Trennungsprinzip (Poller, Gitter) auch in längeren Streckenabschnitten sowie in Platzbereichen von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten bzw. in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch ohne Separation durchaus mit den Grundsätzen der RaSt 06 vereinbar.

Voraussetzungen / Grundsätze für Shared Space

- Auf Hauptverkehrs- /geschäftsstraßen wird das Mischungsprinzip (möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen) angewendet.
- Der Bereich sollte auf relativ kurze Strecken beschränkt bleiben. Günstig ist, wenn ein Platz integriert wird.
- Es müssen gute Sichtverhältnisse gegeben sein.
- Kein oder kaum ruhender Verkehr in diesen Abschnitten.
- Berücksichtigung der Belange von Blinden und Sehbehinderten
- Weitgehender Verzicht auf Beschilderung
- Integrales Vorgehen. (*“ Integral bedeutet im Shared Space – Konzept nicht, dass alle Fachbereiche ihr Territorium abstecken und eventuell hier und da miteinander kombinieren. Es bedeutet vielmehr, dass Fachleute und Verantwortliche die Lebensqualität als ihre gemeinsame Aufgabe formulieren und Konzepte zusammen mit Benutzern in integrale Entwürfe umsetzen, in denen alle relevanten Gesichtspunkte so gut wie möglich berücksichtigt werden .”* (2))
- Es gibt keine allgemein gültigen Einsatzgrenzen hinsichtlich der maximalen Verkehrsbelastung. Grundsätzlich gilt aber bei den bislang umgesetzten Shared Space Projekten, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt, wobei teilweise aber auch über die in technischen Regelwerken rechnerisch angegebenen Grenzwerte hinausgegangen wurde.

Das Mischungsprinzip und die automatische Rechts vor Links – Regelung stößt in Knotenpunkten dennoch oft auf Grenzen, so dass teilweise alternativ im Rahmen von Shared Space Projekten Kreisverkehrsplätze mit entsprechender Beschilderung errichtet wurden.

Mögliche Projekte in Norderstedt

Im Norderstedter Stadtgebiet ist es schwierig, geeignete Straßenzüge für die Ausweisung einer Shared Space Zone zu finden. In der Regel weisen die Hauptverkehrsstraßen keine beidseitige Mischnutzung auf, die ein starkes Aufkommen von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen induzieren und gleichzeitig den Aufenthalts – und Verweilcharakter der öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich machen. Meist findet man eine eher ungeordnete Struktur vor, welche im öffentlichen Raum klar vom motorisierten Individualverkehr beherrscht wird und sich in sehr hohen durchschnittlichen Verkehrsmengen niederschlägt.

Sofern Projekte zu Shared Space realisiert werden sollten, muss daher nicht allein der Straßenraum mit den Nebenanlagen überplant werden, sondern es ergäbe sich ein komplexer Planungsanspruch, welcher auch die gestalterische Einbindung privater Flächen und die spätere Nutzung umfasst. Daher wäre die Einbindung der Akteure vor Ort während der gesamten Planung erforderlich.

1. Ulzburger Straße

Bereits im Rahmen des Ausbaus der Ulzburger Straße im südlichen Abschnitt wurde auf die erforderliche städtebauliche und verkehrliche Überplanung der nördlichen Weiterführung hingewiesen. Dieses Erfordernis wird auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) bestätigt. Planerisch ergibt sich insbesondere im mittleren Abschnitt (Rathausallee bis Harckesheyde) ein sehr hoher Anspruch, die verschiedenen Nutzungen in einem gemeinsamen Konzept zu vereinen. In der Verwaltung wurden bereits grundsätzliche Überlegungen anhand eines städtebaulichen Grobkonzeptes zur Umgestaltung der Ulzburger Straße angestellt. In diesem Zusammenhang wird der Bereich um das Nachbarschaftszentrum als städtebaulicher Schwerpunkt herausgestellt, der gesondert zu betrachten ist. Hier könnte ein definierter Abschnitt entstehen, der gemäß den Grundsätzen von Shared Space zu überplanen bzw. zu gestalten wäre. Vorstellbar wäre auch eine Gestaltung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Mischformen (kein völliger Verzicht auf Verkehrszeichen, weiche Separation der Verkehrsarten u.s.w.), wobei bei allen Planungen die Aufenthaltsqualität an der Ulzburger Straße gesteigert und das städtebauliche Gesamtbild aufgewertet werden müsste. Hier wäre die Einbeziehung der privaten Vorflächen in die Gestaltung der öffentlichen Flächen wünschenswert, weil so ein lebendiges und ein optisch breiteres platzartiges Erscheinungsbild geschaffen werden kann. Letztendlich müsste - wie es auch als Voraussetzung für Shared Space beschrieben wird - eine enge Abstimmung unter den Beteiligten stattfinden, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Problematisch ist sicherlich die hohe Verkehrsbelastung auf der Ulzburger Straße, die derzeitige klare Dominanz des Pkw – Verkehrs und der bestehende Parkdruck. Positiv ist hingegen, dass die Randnutzung noch viel Potential bietet insgesamt den Verweilcharakter der Verkehrsfläche zu stärken. Darüber hinaus besteht bei den Einzelhändlern an der Ulzburger Straße ein hohes Engagement, die Ulzburger Straße zu stärken und attraktiv zu gestalten. Welche Lösung im Rahmen von weitergehenden Untersuchungen (z.B. Shared Space ohne weitere Regelungen, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit weicher Trennung oder doch ein herkömmlicher Ausbau mit beidseitigen Radwegen und auskömmlichen Gehwegen e.t.c) letztendlich als die beste ausgearbeitet wird, soll mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden.

2. Rathausallee

Das Gebiet um die Rathausallee, auf dem Abschnitt von der Ulzburger Straße bis zum Buckhörnener Moor, ist geprägt durch verschiedenste Nutzungen wie Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, einer Konzentration öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Bildungs- und kulturellen Freizeiteinrichtungen. Hinzu kommt eine zentrale Bedeutung für den öffentlichen Verkehr (U-Bahn, AKN und Bus) sowie P+R Anlagen. Wöchentliche und jahreszeitliche Markttage stellen ebenfalls Anforderungen an den öffentlichen Raum. Diese Nutzung geht einher mit einem hohen Verkehrsaufkommen, vom Fußgänger angefangen bis zum ÖPNV. Daher sind die grundsätzlichen Anforderungen, eine hohe Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes, gegeben.

Mit der Planung von Shared Space auf der Rathausallee ist jedoch auf verschiedene Aspekte hinzuweisen, die im weiteren zu untersuchen sind. Zu nennen wäre:

- Integration/ Wegfall von Lichtsignalanlagen
- mögliche Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs
- Integration/ Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- Integration von ÖPNV-Haltestellen
- Integration des umfangreichen Grünbestandes
- Definition eines Abschnittes

Wie eingangs erwähnt, ist Shared Space kein Selbstzweck, sondern muss in eine Gesamtplanung integriert werden. Die Prüfung hinsichtlich der Eignung der Rathausallee für die Errichtung einer Shared Space-Zone ist auch ein Element aus dem Konzeptentwurf der Arbeitsgruppe Quartiersmanagement Norderstedt Mitte. Auf der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.06.2009 wurde die hauptamtliche Verwaltung durch einen Grundsatzbeschluss mit der weiteren Prüfung und Entwicklung für einen möglichen PACT-Bereich Norderstedt-Mitte beauftragt. Wichtig dabei ist, die lokalen Akteure in die weitere Prüfung einzubeziehen.

3. Harksheider Markt

Rein theoretisch wäre der Harksheider Markt vom verkehrlichen und städtebaulichen Potential ein guter Abschnitt, um die Realisierung einer Shared Space Zone in einem Planungs – und Beteiligungsverfahren zu überprüfen und ggf. umzusetzen. Dazu wären allerdings die vorhandenen Parkplätze zumindest teilweise entweder höhen – oder flächenmäßig zu verlagern und der gesamte Platz stärker der Aufenthaltsnutzung (Sitzgelegenheiten, Aus-sengastronomie e.t.c) zuzuführen.

Da der Harksheider Markt unter anderen Planungsschwerpunkten erst vor einigen Jahren umgeplant und umgebaut wurde, kann trotz theoretisch guter Eignung für eine Shared Space Zone eine erneute Überplanung nicht empfohlen werden, da als vorrangiger Planungsgrund ein erheblicher Missstand der jetzigen Situation sein sollte, welcher – beispielsweise durch Shared Space – zu beheben ist. Dieses Situation ist beim Harksheider Markt nicht gegeben.

Literatur:

- (1) Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie – Prof.Dr.Ing. Jürgen Gerlach**
- (2) Shared Space Raum für alle / www.shared-space.org**

Anlagen:

1. Darstellung VZ 325/326 StVO