



Shared Space – Von der Verkehrsschneise zum Stadtraum

Bregenz, 12. November 2010

Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, Münsingen / Bern





Sonntag, 12. September 2010

Erster "Shared Space" in Österreich freigegeben

Das österreichische Pilotprojekt zum Konzept „Shared Space“ ist im steirischen Gleinstätten offiziell für die Verkehrsteilnehmer freigegeben worden. Nicht Straßenschilder, sondern gegenseitige Rücksichtnahme regelt ab sofort den Verkehr.

1. Was ist?

2. Was braucht es?

3. Welche Ergebnisse und Erfahrungen liegen vor ?

4. Welches Fazit können wir ziehen?

1. Was ist?







Weg mit Schildern und Gehsteigen?



Geschwindigkeit: 20 km/h

Länge: 500m / 100 Geschäfte

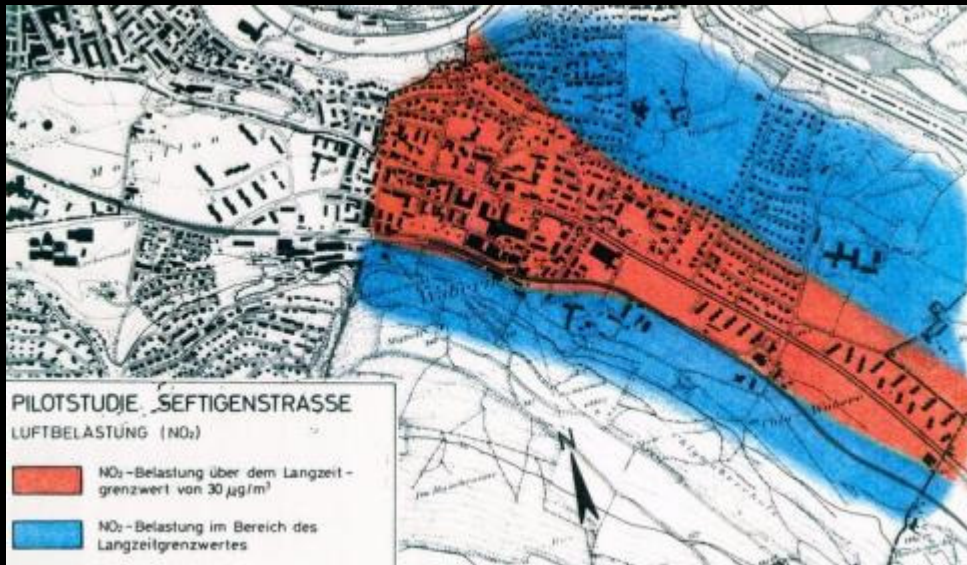
Finanzierung: Grundeigentümer
3 Mio. Euro Bau
3 Mio. Euro Serviceleistungen



Vielerorts leider die Realität.....







Autos drohen Detailhandel plattzufahren

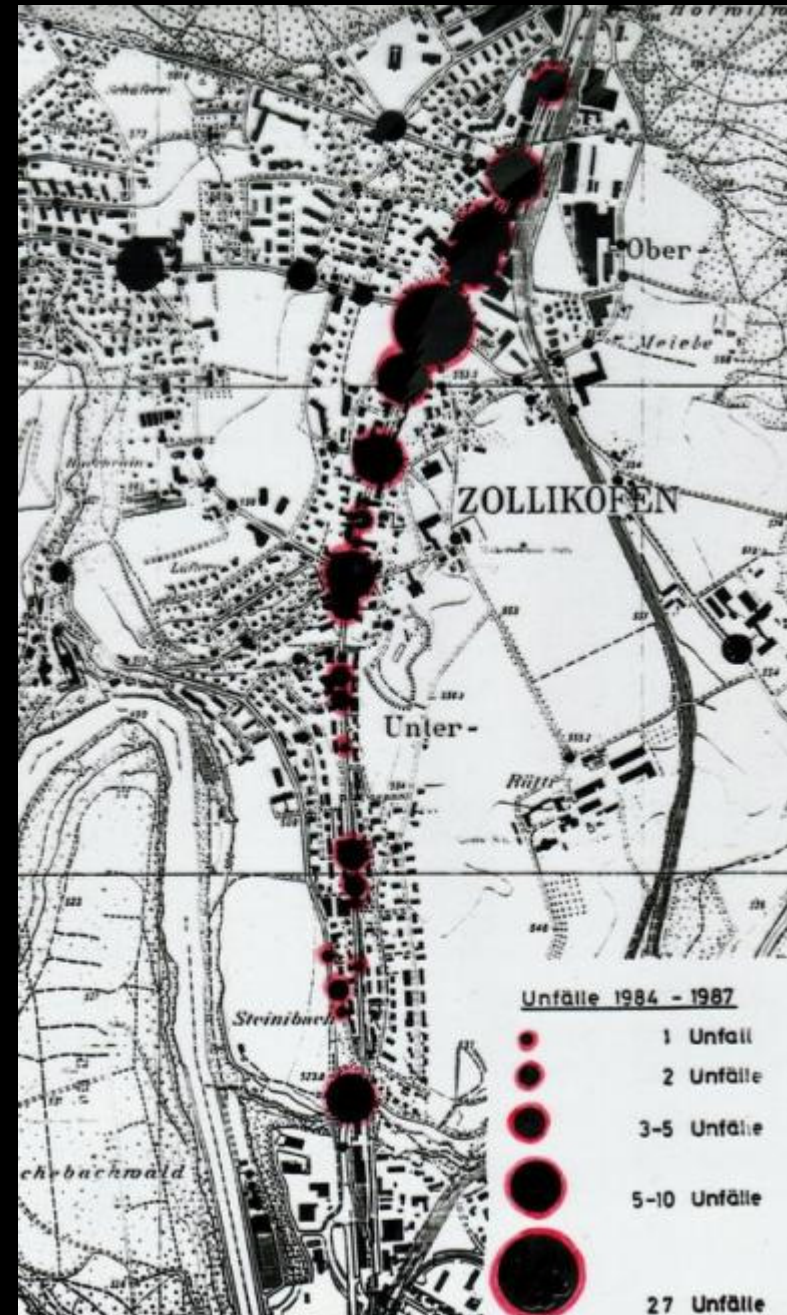
SEFTIGENSTRASSE / Möglichst viele Parkplätze und freie Fahrt für die Autos, dann kommen auch die Detailgeschäfte in Fahrt: Diese weitverbreitete Lehre ist falsch, zumindest was die Situation auf der stark befahrenen Seftigenstrasse betrifft. Eine Studie der Universität Bern zeigt, dass die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs gebrochen werden muss, damit das Gewerbe sich behaupten kann.

PATRICK FEUZ

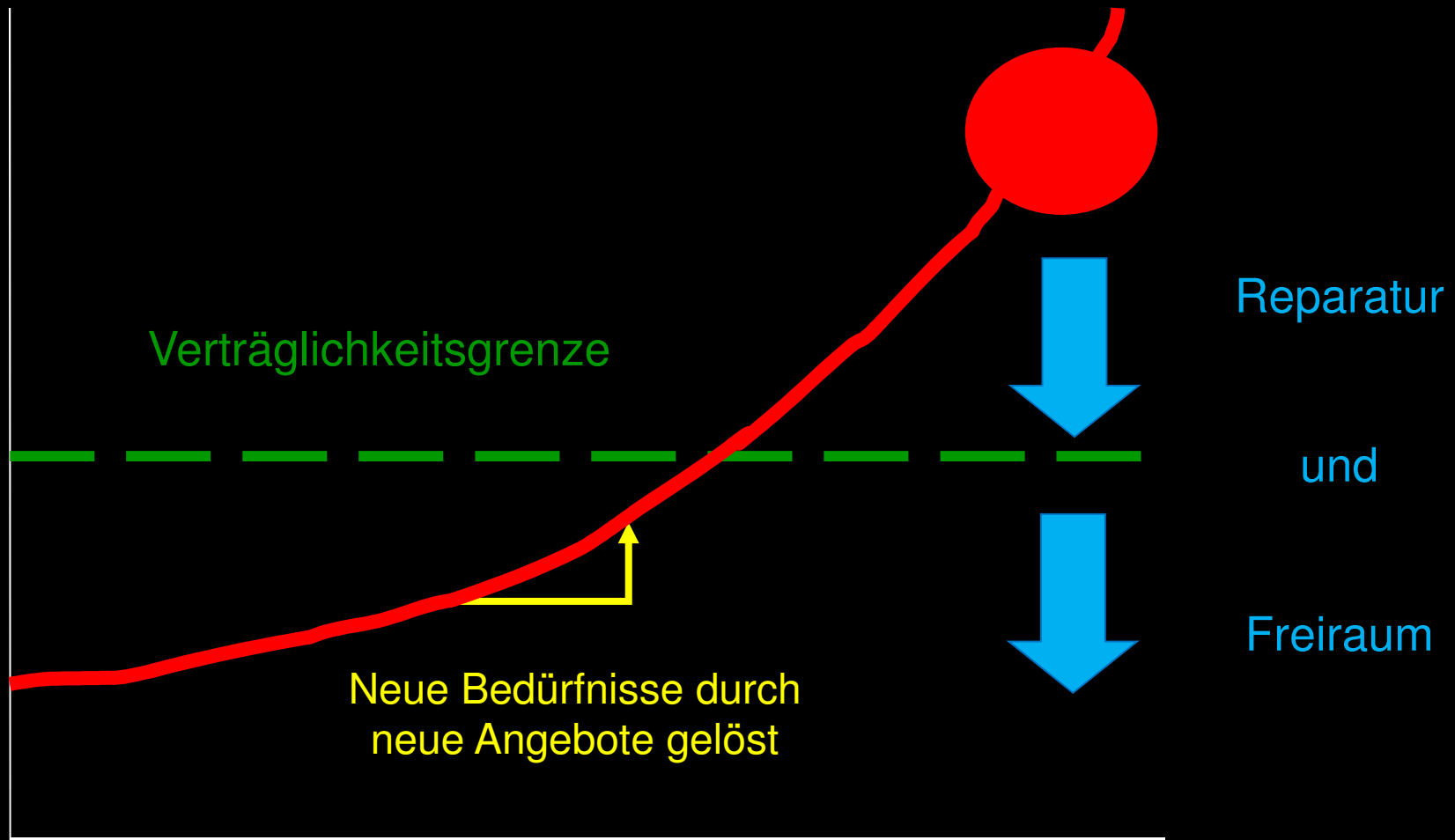
Zuerst standen Waberns Detaillisten der Sanierung der Seftigenstrasse äusserst skeptisch gegenüber. Die Angst ging um, die von den Verkehrsplanern ausgebrüteten Ideen könnten sich für den Detailhandel als faules Ei entpuppen. Inzwischen sind die Bauar

Auto ein. 64 Prozent erledigen ihre Besorgungen zu Fuss, 25 Prozent mit dem Velo. Bei den auswärtigen Kunden rechnen die Studienverantwortlichen mit einem Automobilistenanteil von rund zwei Dritteln. sich die Kunden an der

Unwohl auf der Seftigen fühlen sich eher



Die Doppelaufgabe



2. Was braucht es, damit.....



damit.....



vorher



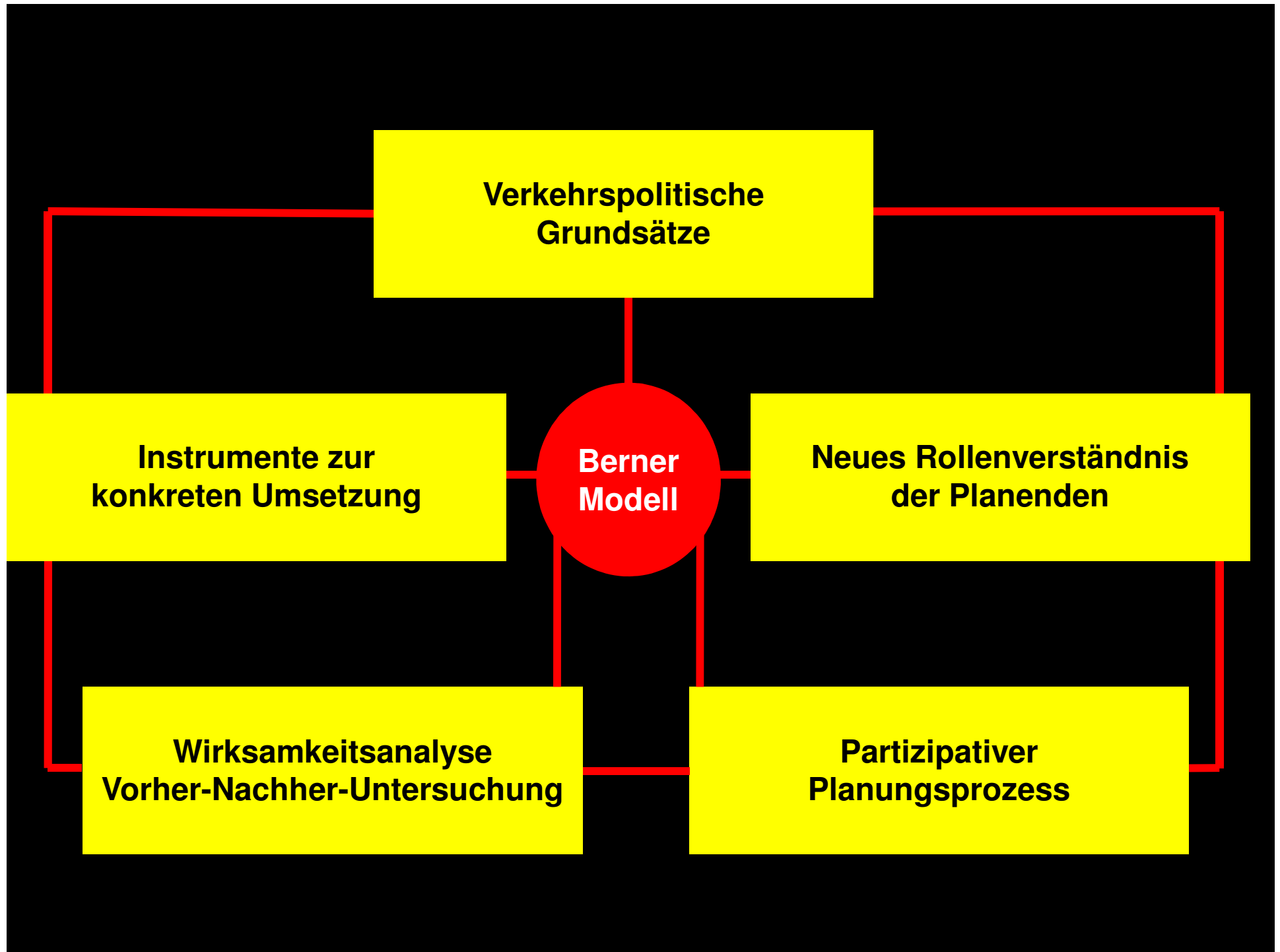
nachher

Ideen, Visionen, Projekte, Glück,.....



Methode / Prozess- und Planungsphilosophie

- Shared Space
- Berner Modell Koexistenz statt Dominanz



**Verkehrspolitische
Grundsätze**

**Instrumente zur
konkreten Umsetzung**

**Berner
Modell**

**Neues Rollenverständnis
der Planenden**

**Wirksamkeitsanalyse
Vorher-Nachher-Untersuchung**

**Partizipativer
Planungsprozess**

Betroffene werden Beteiligte

Um den öffentlichen Raum neu und bewusst in Szene zu setzen, sind nicht nur neue Entwürfe und Verkehrskonzepte gefordert, sondern auch neue Planungs- und Entscheidungsprozesse. An diesen Prozessen müssen alle beteiligten Akteure von Anfang an mitarbeiten, um mit Unterstützung von Expertinnen in einem konsequenten Partizipationsprozess einen qualitativollen Konsens über ein lebendiges Leitbild für den öffentlichen Raum zu erzielen.

Partizipation

Wie wollen wir leben? Entwicklung eines sozialen Leitbildes

Information

Wahrnehmung von Möglichkeiten vor Ort, Sammlung von Ideen

Gestaltung

Übertragung des sozialen Leitbildes in einen räumlichen Entwurf

Detailplanung

Integration von Verkehrsplanung, Raumqualität, Ausführungsplanung

Wirkungskontrolle

Haben wir unsere Ziele erreicht?
Evaluierung und Weiterentwicklung

Shared Space ist ein Prozess

Jedes Projekt muss individuell aus den Möglichkeiten vor Ort entwickelt werden. Je mehr Beteiligte ihre Fähigkeiten und Ideen einbringen, desto intensiver wird der Prozess. Das steigert die Qualität des umgesetzten Projekts. Shared Space ist ein Lernprozess, der inhaltlich und organisatorisch in der Gesellschaft verankert werden muss – in der Planung und im alltäglichen Leben, in der Politik und in der Forschung.

Shared Space Österreich

Mobilitätsraum für alle.

Auszug aus der Broschüre der
Forschungsgesellschaft für Mobilität, Graz

**Verkehrspolitische
Grundsätze**

Politik

**Instrumente zur
konkreten Umsetzung**

**Gestaltung
Detailplanung**

**Wirksamkeitsanalyse
Vorher-Nachher-Untersuchung**

Wirkungskontrolle

**Partizipativer
Planungsprozess**

**Information
Partizipation**

Neues Rollenverständnis der Planenden

Verkehrspolitische Grundsätze

Kanton Bern u.a.:

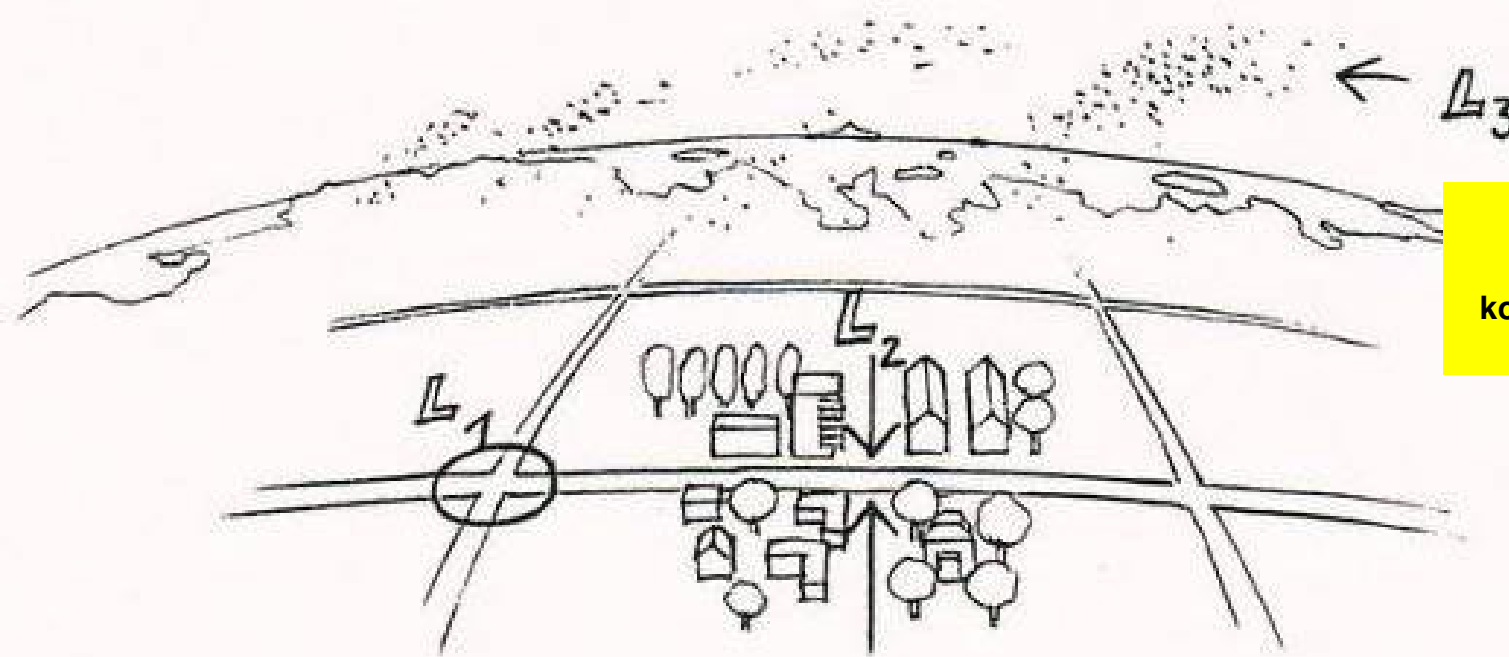
- **V**ermeiden
- **V**erlagern
- **V**erträglichkeit



Charta von Leipzig, Mai 2007

Renaissance der Städte

- Wiederbelebung der Stadtzentren**
- Wohnen in der Stadt**
- Einkaufsattraktivität der City stärken**
- Abbau Dominanz des Autos**
- Klimaschutz ist auch städtische Aufgabe**



Instrumente zur
konkreten Umsetzung

- L₁ technische Leistungsfähigkeit des Strassen-
netzes
- L₂ Begrenzung der zulässigen Verkehrsmenge
durch die Grenzen der Belastbarkeit des
Strassenumfeldes (Lärm, Luft, Überquerbarkeit,
Gestaltung etc.)
- L₃ globale Begrenzung des Schadstoffausstosses
(CO₂ - Reduktion gemäss Klima-Konvention etc.)

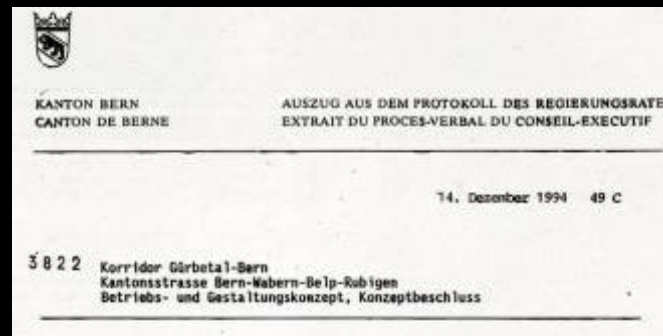
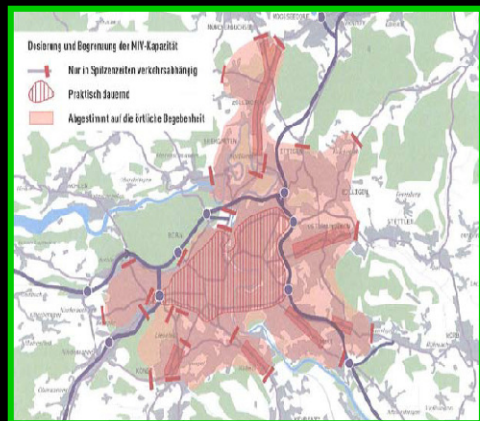
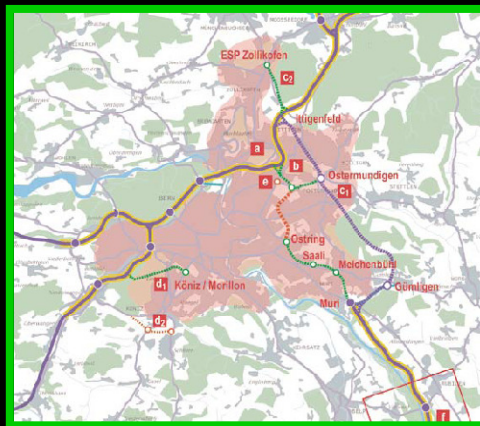
Arbeiten mit Belastbarkeiten → Angebotsorientierte Planung

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept

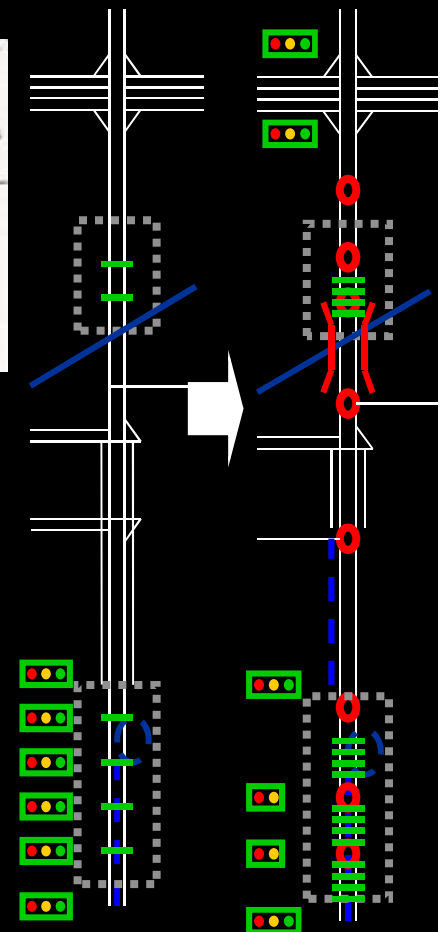
Übergeordnete Planungen als Grundlage

- Mobilitätsstrategie
- Siedlung und Verkehr
- Richtplan

Korridorkonzept



Mobil im Ländle
Verkehrskonzept Vorarberg 2006



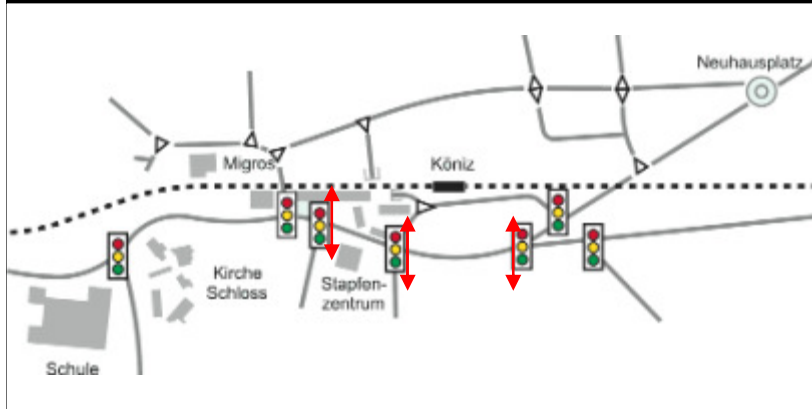
Verkehrskonzept

Wie wird der Verkehr geführt?

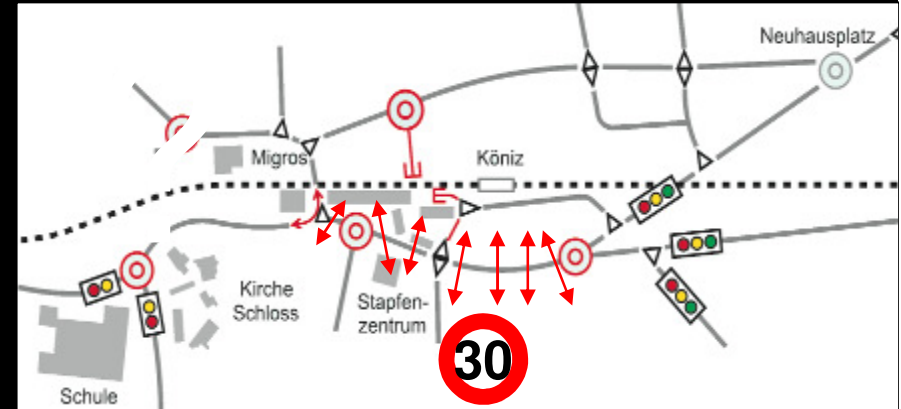
- **Autoverkehr**
- **Öffentlicher Verkehr**
- **Fahrradverkehr**
- **Fussverkehr**



Betriebskonzept



?

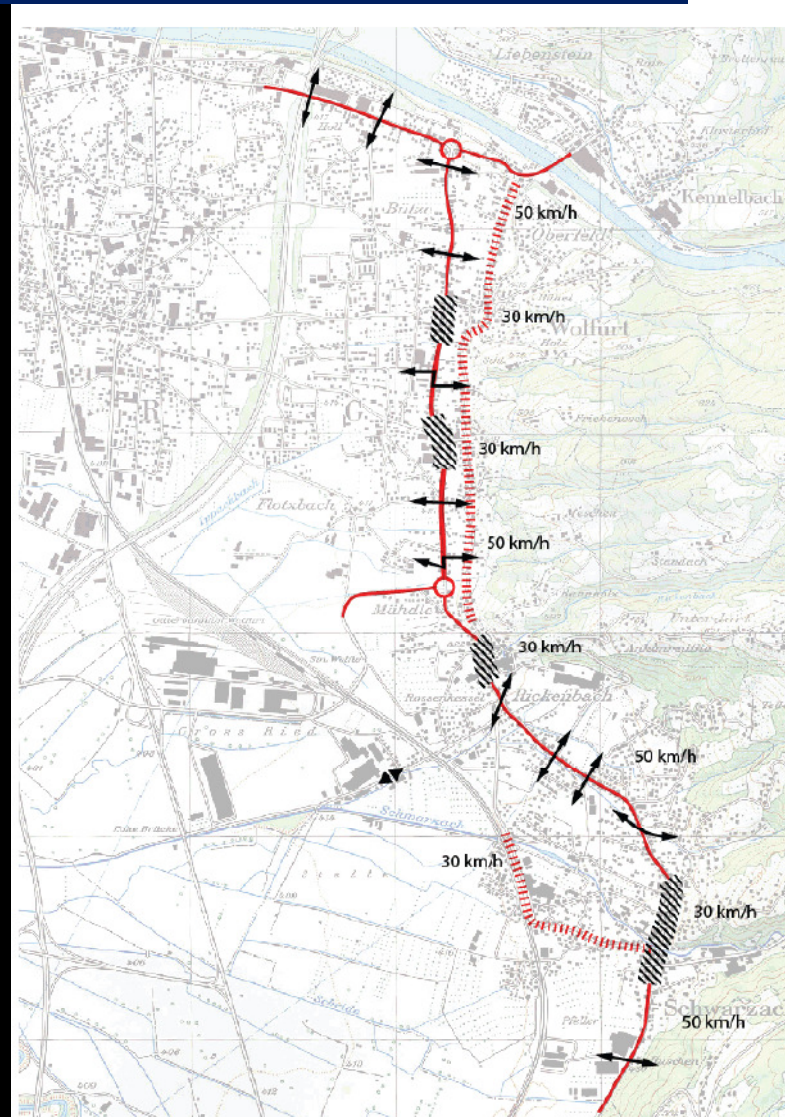


Wie werden die Anlagen betrieben?

- Abwicklung öV / MIV / Velo
- Umgehen mit Überlastungen
- Haltestellentypen
- Querungen
- Geschwindigkeit
- Anlieferung / Parkierung

Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofsteigader In den Gemeinden Wolfurt und Schwarzach

Betriebskonzept MIV









-  Kreisverkehr
-  Zentren (Flachiges queren)
-  Punktueller Querungen
-  ÖV Haltestellen (Fahrbahn-H5, Busbuch)
-  Widerstand, um Schleichverkehr zu vermeiden
-  Sperrung KFZ Verkehr

Abbildung 28:
Betriebskonzept MIV

Gestaltungskonzept

Welche Botschaft soll die Strasse vermitteln?





Gemeinde Köniz
Tiefbauamt des Kantons Bern -
Oberingenieurkreis II
Amt für Gemeinden und
Raumordnung des Kantons Bern

zufrieden mit der neuen strasse?



Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern

Synthesebericht der Untersuchungen
zur Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse in Wabern, Gemeinde Köniz bei Bern
Mai 2000

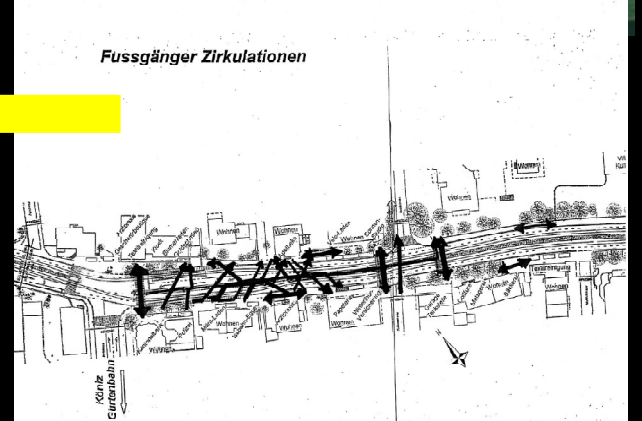
**Wirksamkeitsanalyse
Vorher-Nachher-Untersuchung**

Rechenschaftsbericht

Lernen aus der Erfahrung

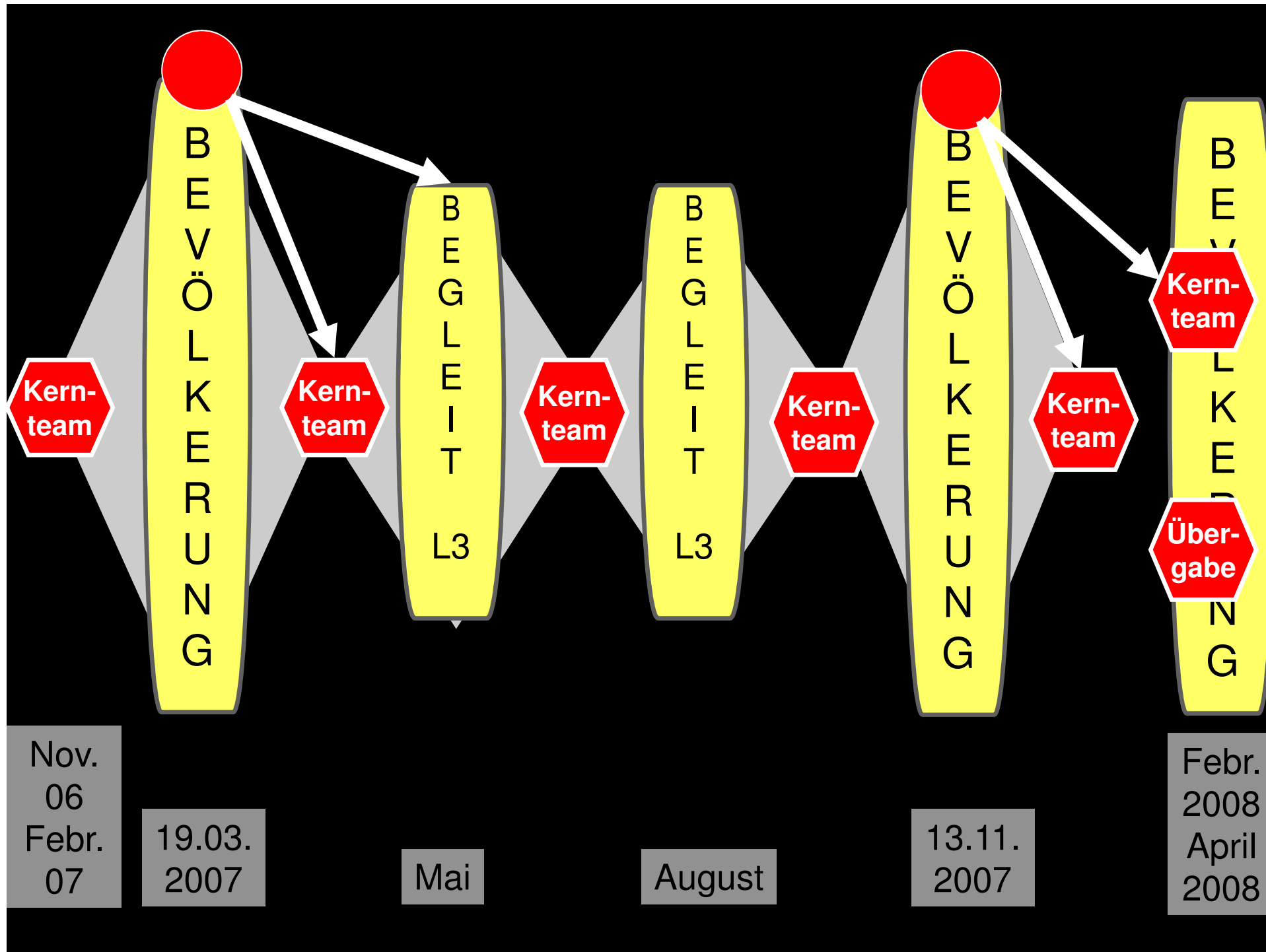


**Von Zollikofen bis Köniz
Meilensteine**



Partizipativer Planungsprozess

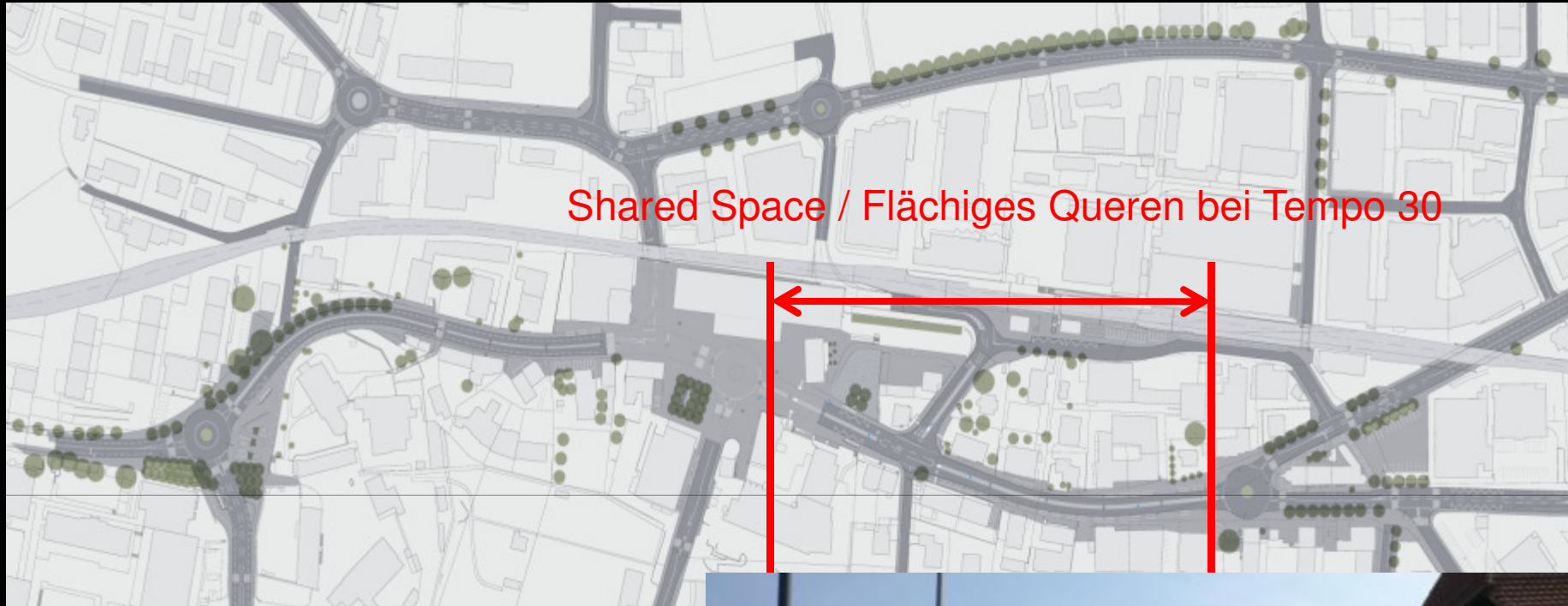




3. Welche Ergebnisse und Erfahrungen liegen vor?

Zentrum Köniz: Shared Space Flächiges Queren bei Tempo 30





Shared Space / Flächiges Queren bei Tempo 30



Basis
– Korridorstudie
– Richtplanung der Gemeinde

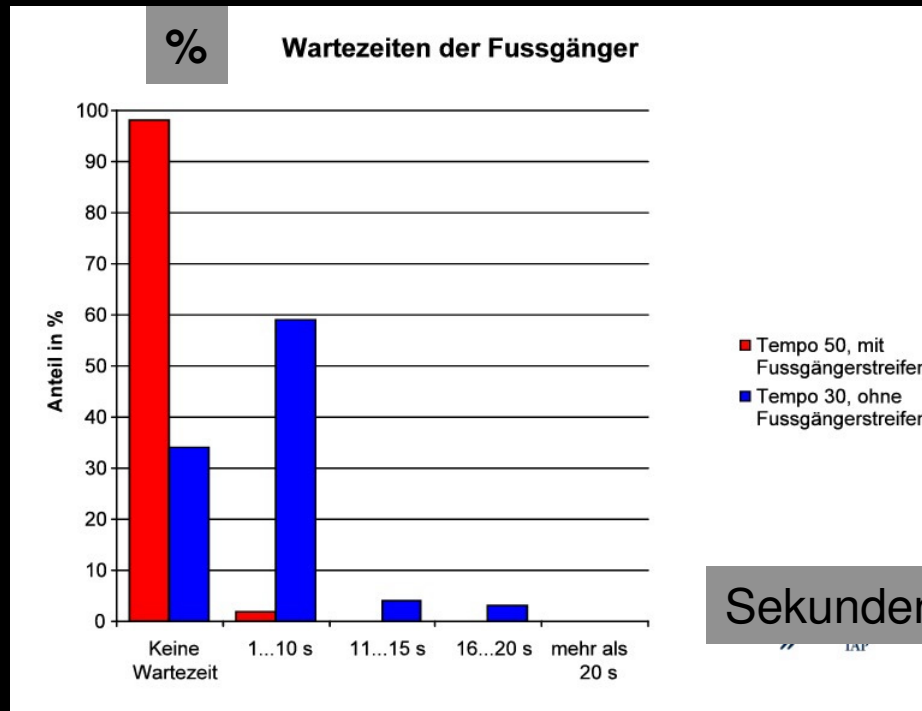




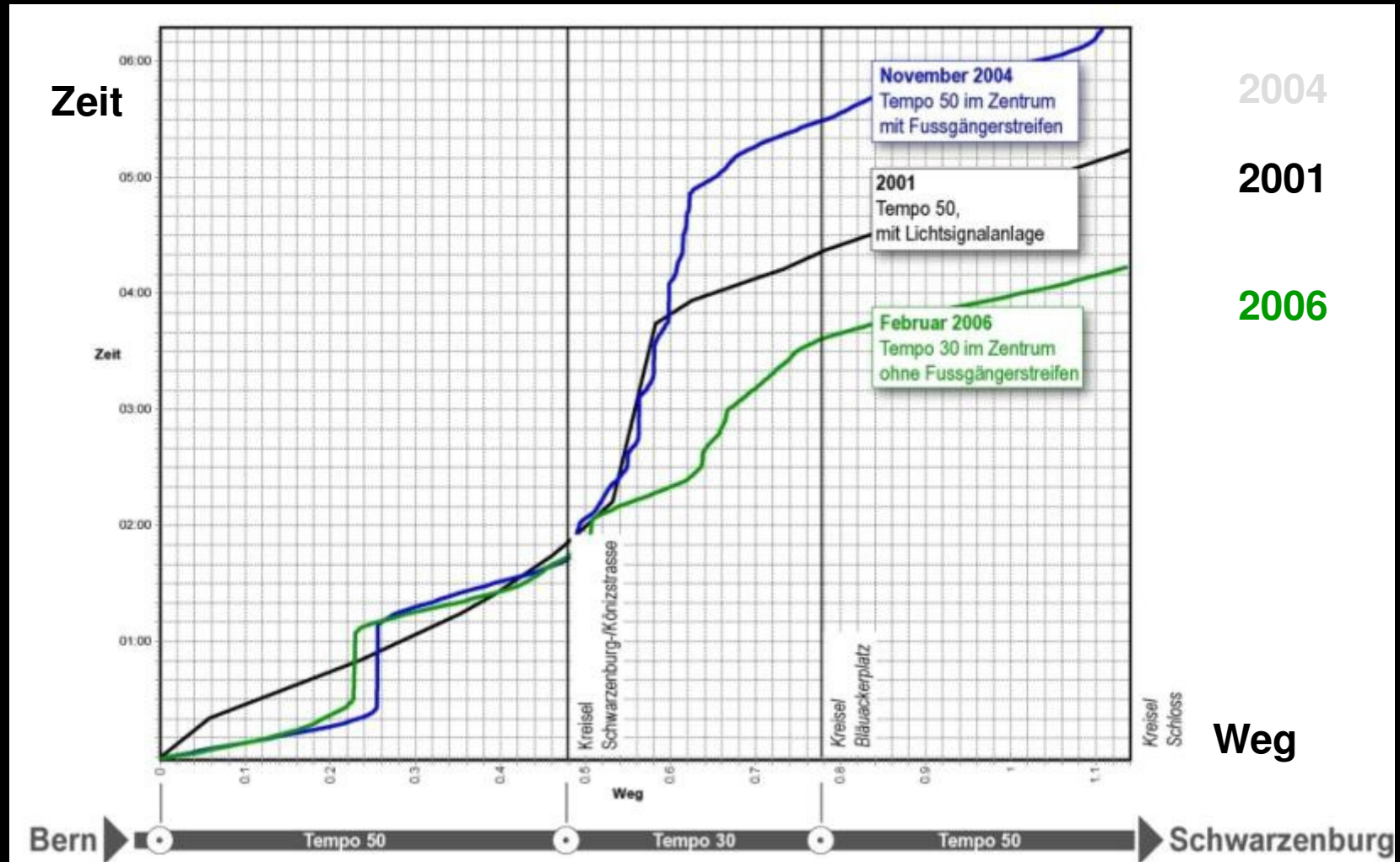
vorher

heute

Wartezeiten FussgängerInnen



Durch das Zentrum mit dem Auto



Ältere Personen?



vorher



heute

Öffentlicher Verkehr



Belebter Strassenraum



Gleinstetten



Gleinstetten



Gleinstetten



Verdichtung nach Innen



Köniz: Ergebnisse

• DTV : 18'700 → 16'900
18'600 → 15'600
(Ausbau Angebot öV)

• Geschwindigkeit v85 : 33 – 34 km/h

• Unfälle (bei 5x mehr Fussgängerinnen) : - 33% (von 33 auf 22 Unfälle)

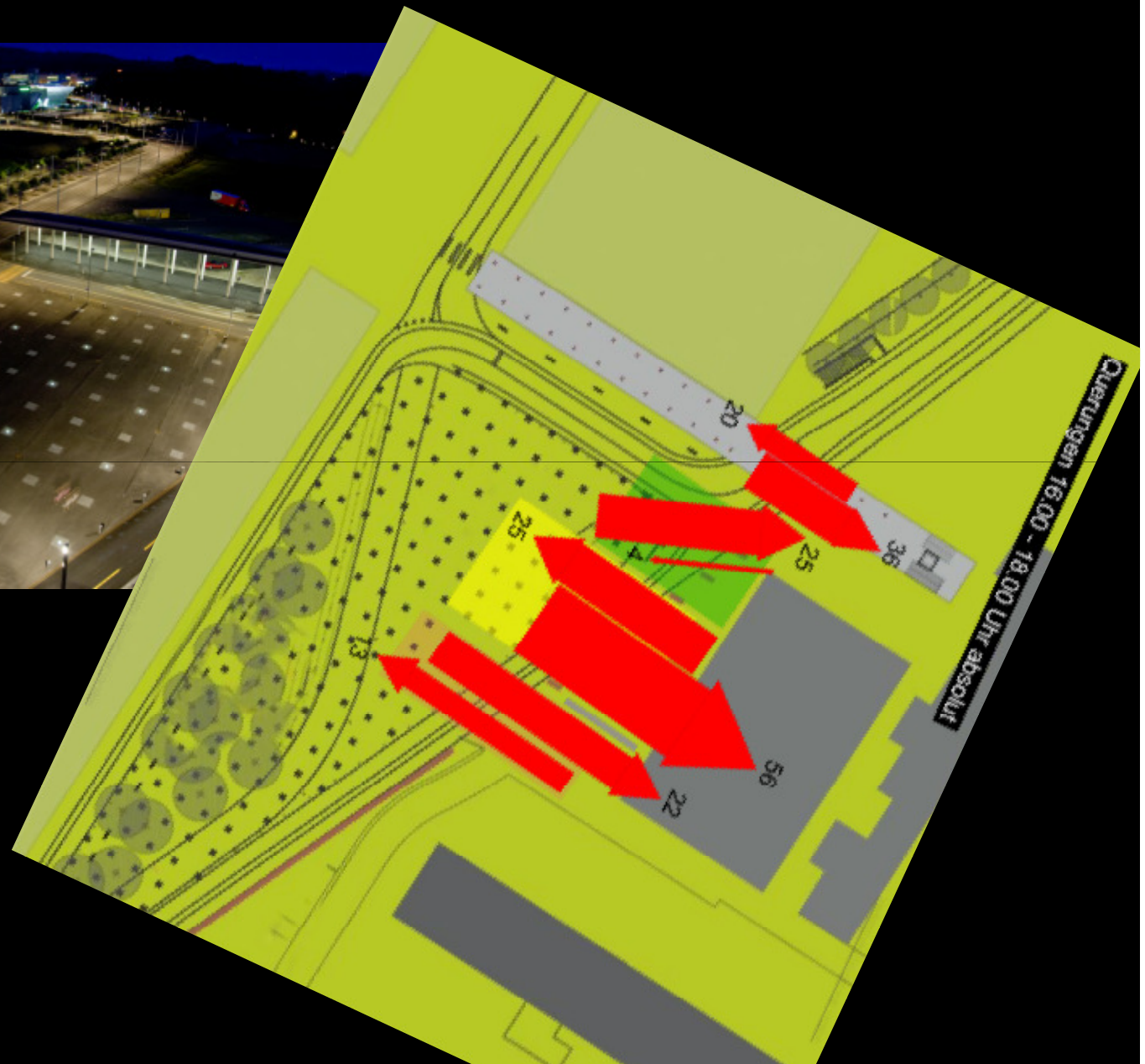
• Verletzte : - 40% (von 15 auf 9 Verletzte)

• Lärm : - 2.2 dB A

• CO 2 : - 30%

• Läden und Gewerbe : Umsatz +++++

Shared Space ist bereits vielerorts



Bern, Ansermetplatz

4. Welches Fazit können wir ziehen?

Merkmale von Shared Space / Koexistenz statt Dominanz

- **Prozess- und Planungsphilosophie**
- **Mensch im Zentrum**
- **Partizipation**
- **Verträglichkeiten / Balance Verkehr - soziale Nutzungen**
- **Stadt als Lebensraum**
- **Strasse als Stadtraum**

Erfolgsfaktoren für Shared Space / Koexistenz

- **Gesamtverkehrskonzept mit Möglichkeit zum Dosieren des Autoverkehrs bei zu hohem Verkehrsanfall**
- **„Selbstregulierendes“ Betriebskonzept, möglichst ohne Lichtsignalanlagen (Ausnahme: Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs)**
- **Strassenraum / Stadtraum, der eine Betriebsgeschwindigkeit des Autoverkehrs von ca. max. 35 km/h bewirkt**
- **Anlagespezifisch**
 - **Zweistreifige Verkehrsführung mit max. 20'000 - 25'000 Fahrzeugen pro Tag**
 - **Ab ca. 10'000 Fahrzeuge pro Tag Mittelzone für das flächige Queren**
 - **Ausreichende Fahrbahnbreite → RadfahrerInnen**
 - **Begrenzte Ausdehnung der Zone, ca. max. 300-500m (....800m)**
- **Kompaktes Strassenumfeld mit beidseitig dichten Nutzungen
-> disperse Querungsbedürfnisse in ausreichender Zahl**
- **Belebter Stadt- und Strassenraum, wahrgenommen als gestalteter Lebensraum**
- **Partizipativer Planungsprozess mit „bottom up – Ansatz“**





Koexistenz / Shared Space: Schlüssel für



**Höhere Sicherheit
(Verkehrssicherheit und Sicherheit
im öffentlichen Raum)**



**Wirtschaftlich erfolgreiches
Verdichten nach Innen, im
Zentrum statt auf der grünen Wiese**



**Abstimmung von Verkehr und
Siedlung, die einen Beitrag zur
nachhaltigen Entwicklung leistet**

www.tba.bve.be.ch ⇒ Berner Modell