

Sitzungsvorlage

öffentlich

Amt:	Amt für Bauwesen und Liegenschaften	Datum:	07.01.2020
Bearbeiter:	Torsten Schillinger	Vorlage-Nr.:	SV/014/2020
		Az.:	

Gremium	Termin	Zuständigkeit	Öffentlichkeitsstatus
Gemeinderat	28.01.2020	Entscheidung	öffentlich

Beratung und Beschlussfassung über die ergänzten Entwurfsvarianten für den Boulevard im Wohnquartier Neue Mitte

I. Sachvortrag

In der Gemeinderatssitzung vom 03.12.2019 wurden drei Vorentwurfsvarianten vom Büro 365° freiraum + umwelt vorgestellt. Aus dem Gemeinderat kam der Wunsch nach Prüfung einer weiteren Variante als „Shared Space“.

Darunter versteht man eine Verkehrsfläche, die von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen unter Beachtung der üblichen Verkehrsregeln gemeinsam harmonisch gemischt genutzt wird.

Auf Beschilderung soll weitgehend verzichtet werden. Gestalterisch können z.B. Ortsdurchfahrten als einheitliche Belagsfläche ausgeführt werden, bei denen auf die typische Trennung von Fahrbahn, Bordstein und Gehwegen verzichtet wird, wobei die verschiedenen Verkehrsarten „weich separiert“ werden sollen.

Vorausgesetzt wird eine hohe Fußgängerfrequenz, welche die Fahrbahn queren. Es besteht ein hoher Querungsbedarf aufgrund vorhandener, stark frequentierter Geschäfte. Der ADAC geht von einer dörflichen Hauptstraße oder einer städtischen Geschäftsstraße als Voraussetzung aus. Geschwindigkeiten bis 50 km/h sind zulässig, die je nach Einzelfall auch reduziert werden können.

In einem gemeinsamen Statement von ADAC und UDV heißt es:

Verkehrsberuhigung in Geschäftsbereichen „Shared Space“ in der kommunalen Praxis

Gemeinsames Statement von ADAC und UDV

Der Planungsprozess „Shared Space“ zielt darauf ab, den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten und die Funktionalität der Straße über die reine Verkehrsfunktion hinaus zu stärken. Dabei spielen Elemente wie Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzergruppen, Schaffung selbsterklärender Straßenräume auf dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen und städtischen Hauptgeschäftsstraßen eine zentrale Rolle.

Die wichtigste Voraussetzung hierfür bildet die Aufhebung des Trennungsprinzips der Verkehrsarten durch eine niveaugleiche Ausbildung der Verkehrsflächen. Die Verkehrsteilnehmer sollten sich allerdings - anders als bei „Verkehrsberuhigten Bereichen“ in den Wohngebieten - nicht auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche bewegen, sondern „weich“ separiert werden.

Dazu ist in der Regel eine unterschiedliche Oberflächengestaltung erforderlich, die durch weitere Gliederungselemente wie Muldenrinnen, Poller, Gitter oder Blumenkübel ergänzt wird. Die optische Dominanz der Fahrbahn wird dabei gebrochen, Fußgänger können die Fahrbahn beliebig queren. Durch die Einheit von Bau und Betrieb wird eine langsamere Fahrweise gefördert und damit die Verkehrssicherheit verbessert.

Nach Ansicht des ADAC und der UDV müssen „Shared Space“ Konzepte stets auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten sein, dabei unbedingt die Nachweise der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit erbracht haben und insbesondere folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Es besteht hoher linearer oder flächiger Querungsbedarf der Fußgänger
- Geschwindigkeit muss auf ein verträgliches Niveau begrenzt werden
- Abschnitte mit „Shared Space“ sollen maximal 500 m lang sein
- Der Verzicht auf Stellplätze soll uneingeschränkte Sichtverhältnisse ermöglichen
- Ausreichendes Parkraumangebot muss im nahen Umfeld geschaffen werden
- Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind ausreichend zu berücksichtigen

„Shared Space“ ist schon aufgrund der hohen Umbaukosten kein Allheilmittel gegen schlecht gestaltete Straßenräume und kann daher nur eine Nischenlösung darstellen. Vor allem auf Straßen mit Sicherheitsproblemen, hohen Verkehrsbelastungen oder Parkdruck bedarf es stets einer besonders kritischen Betrachtung der Situation vor Ort. „Shared Space“ kann auch nur dann funktionieren, wenn es den Planern gelingt, einen breiten Konsens in der kommunalen Politik, Verwaltung und Bevölkerung herzustellen.

Shared Space im Vergleich mit anderen Instrumenten der Verkehrsberuhigung

Shared Space im Vergleich zu straßenverkehrsrechtlichen Regelungsinstrumenten	Shared Space	Verkehrsberuhigter Bereich (VB)	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (VG)
Verkehrszeichen	Nein	325.1	274.1 / 290
Anwendungsbereich	Überall	Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion	Zentrale Bereiche mit starkem Fußverkehr
Tempolimit	Nein	4-7 km/h	20 (10) km/h
Max. Kfz pro Tag	Nein	4.000 (bei Mischungsprinzip)	Nein
Fußgängervorrang	Nein	Ja	Nein
Parken	Nicht erwünscht	Gekennzeichnete Flächen	Gekennzeichnete Flächen
Kinderspiel	Möglich	Ja	Nein
Fußgängerüberwege	Nein	Entbehrlich	Ja
Niveaugleiche Flächen	Ja	In der Regel	Möglich
Verkehrsartentrennung	Möglich	Nur im Einzelfall	Ja

Variante „Shared Space“

Planungsziel dieser Variante ist es, den Kraftfahrzeugverkehr möglichst langsam zu halten, die Aufmerksamkeit der Fahrer auf Fußgänger zu fördern und dem Fußgängerverkehr zu ermöglichen, die Straße einfach zu queren. Hierfür wurde die Straßenbreite von 6,0 auf 5,0 m reduziert. Begegnungsverkehr von PKW's ist bei reduzierter Geschwindigkeit möglich, bei LKW mit PKW wird eine starke Reduzierung der Geschwindigkeit notwendig. Zusätzlich wird die Asphaltfahrbahn alle etwa 20 bis 30 m verschwenkt. Dadurch muss in „Schlangenlinien“ durch das Quartier gefahren werden, was ebenfalls verlangsamend wirkt. Baumpflanzungen werden abwechselnd rechts und links der Fahrbahn angeordnet. Der gepflasterte Boulevard ist dadurch zwischen 4,0 bis knapp 7,0 m breit, wodurch Platzsequenzen entstehen. Diese Plätze sind nach Möglichkeit an den Querungsstellen zu den anschließenden Fußwegverbindungen angeordnet. Auf den Plätzen selbst werden Sitzmöglichkeiten angeboten. In Kreuzungsbereichen soll die Fahrbahn gepflastert werden, um die Aufmerksamkeit der Fahrer auf die Fußgänger zu erhöhen. Durch die Verbreiterung des Boulevards können auch die Pflanzflächen breiter ausgeführt werden. Das Quartier wird dadurch stärker durchgrünt. Die Pflanzinseln sind an den Fahrbahnverschwenkungen angeordnet. Ansonsten erfolgt die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg optisch durch unterschiedliche Beläge sowie durch Möblierung (Bänke, Poller). In den Nord-Süd-Spangen sind keine Stellplätze angeordnet. In den Querspangen sind jeweils 6 Längsparkplätze vorgesehen. Auf der Nordseite ist ein Gehweg angeordnet. Südlich sind nun Baumpflanzungen geplant, welche die Fahrbahn einengen, um wiederum die Geschwindigkeit der PKW zu reduzieren. Zwischen den Baumpflanzungen wird ein ca. 1,3 m breiter gepflasterter Mehrzweckstreifen erstellt, der als Gehweg oder zum Ausweichen bei Gegenverkehr genutzt werden kann.

Diese Planungsvariante könnte auch verkehrsrechtlich als „Verkehrsberuhigte Zone“ (= Spielstraße, Schrittgeschwindigkeit = 7 km/h) ausgewiesen werden, um eine Gleichberechtigung zwischen allen Verkehrsteilnehmern herzustellen. Damit wäre auch ein Spielen auf der Straße zulässig und erwünscht.

Die Planungsunterlagen sind der Vorlage beigelegt, die Kostenübersicht für diese Variante wird nachgereicht.

Die Erläuterungen für die bereits am 03.12.2019 präsentierten Varianten 1-3 werden nachrichtlich in dieser Vorlage zur besseren Vergleichbarkeit nochmals dargestellt:

Variante 1

Die Gehwege sind den Gebäuden zugewandt. Als Abgrenzung zwischen Straße und Boulevard sind langgezogene „grüne Inseln“ eingefügt, in denen die Baumreihen untergebracht sind. Die Inseln werden mit unterschiedlich hohen Betonelementen eingefasst.

Die wechselnden Breiten der Inseln als auch deren Höhenspiel lösen die strenge der Straßenflucht und Geradlinigkeit der Baumreihen spielerisch auf. Zusätzlich wird dadurch die räumliche Trennung zwischen Straße und Fußgänger unterstrichen. Der Gehweg ist mal breiter und schmaler.

Bei Aufweitungen werden die Funktionen wie Aufenthalt, Beleuchtung oder Fahrradparken angeordnet. Holzdecks oder Sitzmöglichkeiten wechseln sich mit Grünflächen ab. Diese können als Rasen, extensiv gepflegter Rasen, extensive oder intensive Staudenpflanzung ausgebildet werden.

Der Belag ist gepflastert und wird über die Straßenkreuzungen verlegt, so dass die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die Fußgängerwege erhöht wird.

Variante 2

Die Gehbereiche sind durch einzelne Grünflächen – vor allem bei Fensterfronten - von den Fassaden teilweise abgerückt und dadurch eher mittig im Boulevard angeordnet. Straßenseitig entstehen Platzsituationen, welche optisch durch Pflaster mit Rasenfugen hervorgehoben werden.

Hier wird Aufenthaltsqualität durch Holzdecks und Sitzbänke geschaffen. Abwechselnd zu den Plätzen werden Pflanzquartiere angeordnet, so dass trotz der größeren Pflasterflächen ein grüner Eindruck entsteht.

Durch die wechselnd angeordneten Grün- und Aufenthaltsflächen, welche unterschiedlich breit sind, wird die lange Achse unterbrochen und der optische Eindruck erweckt, dass sich der Hauptgehbereich an den Funktionsbereichen „vorbeischlingelt“.

Zwischen den Plätzen und Grünflächen werden Straßenbeleuchtung und Fahrradstellplätze angelegt. Die Möblierung muss straßenseitig relativ dicht angeordnet werden, um unerwünschtes Parken zu verhindern.

Variante 3

Entlang der Nord-Süd-Achsen wird der Boulevard zu den Häusern hin als geradliniges Pflasterband gleicher Breite angeordnet. Straßenseitig wird ein farbig abgesetztes Pflasterband angeordnet, welches fast doppelt so breit wie der Gehbereich ist.

In diesem Band werden die Bäume in Pflanzinseln erhöht angeordnet. Denkbar wäre auch, auf gesamter Breite die Fläche gleichmäßig zu pflastern und nur die Bauminseln als Gliederung zu verwenden.

Die Funktionen wie Aufenthalt, Beleuchtung und Fahrradparken sind zwischen den Pflanzinseln angeordnet. Um unerlaubtes Parken in dem Funktionsstreifen zu unterbinden, ist eine relativ dichte Anordnung von Sitzmöglichkeiten, Pflanzquartieren und Fahrradparkern notwendig, wenn man auf Poller verzichten möchte.

II. Antrag des Bürgermeisters

Der Gemeinderat wird gebeten, sich für eine der dargestellten Varianten zu entscheiden.

Anlagen