

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Übertragbarkeit des EU-finanzierten
Verkehrsprojektes "Shared Space" auf
Heidelberg - ganz oder in Teilbereichen**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	25.09.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Ob durch „Shared Space“ und die damit verbundene Deregulierung der Verkehrsvorschriften das Ziel besser erreicht wird, müssen die Erfahrungen zeigen.



II. Begründung:

Der stark zugenommene Autoverkehr hat in den letzten 20 bis 30 Jahren zu einem immer mehr sich zuspitzenden Verteilungskampf um den knappen öffentlichen Straßenraum geführt.

Beispiel Heidelberg:

Seit 1950 hat die Bevölkerung um 27 %, die Straßenlänge um 57 %, die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen aber um **1.351 %** zugenommen.

Das hat zu einer Regelungsdichte geführt, wie sie auch in anderen Rechtsgebieten verstärkt zu beobachten ist.

Allein in Heidelberg stehen (ohne Autobahnen) rund 19.600 Verkehrszeichen, die vom Autofahrer zu beachten sind.

Mit dem Konzept des „Shared Space“ wird eine Idee aufgegriffen und aktualisiert, die schon Anfang der 80er Jahre die Verkehrswelt bewegt hatte.

Damals ist der Begriff des verkehrsberuhigten Bereichs in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen worden. Durchgehende Straßenflächen ohne traditionelle Funktionsaufteilungen in Gehweg und Fahrbahn sollten eine neue Aufenthaltsqualität schaffen.

Aber auch für diesen Straßentyp gibt es Regeln; Schrittgeschwindigkeit für den fließenden und positive Markierungen für den ruhenden Verkehr.

Shared Space will noch weiter gehen und gar keine Regeln mehr vorsehen. In sehr eng begrenzten Bereichen kann dies auch funktionieren, wenn

- durch bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit tatsächlich zu reduzieren ist (nur durch Schilder geschieht das nicht, das hat die 25-jährige Geschichte der verkehrsberuhigten Bereiche leider gezeigt)

und

- der Parkdruck niedrig ist, die Bewohner sich gut kennen und sich so verständigen, dass kein wildes Parken entsteht. (Im Umkehrschluss muss Shared Space dort ausscheiden, wo durch Geschäfte, Restaurants und ähnliche Einrichtungen nicht nur hoher Parkdruck herrscht, sondern auch die parkenden Autofahrer untereinander sich nicht kennen.)

Dazu gibt es heute schon positive Beispiele:

Im Fußgängerbereich Altstadt parken Fahrzeuge in engen Straßen ohne Markierung/Beschilderung, weil nur Bewohner dort parken dürfen und jeder jeden kennt. Auch in vielen historischen Gassen in den Außenstadtteilen geschieht ähnlich Positives.

Die Erfahrung zeigt aber auch, dass sofort der Ruf nach dem Gesetzgeber (hier dem Schilderaufsteller) erschallt, wenn in ein solches Gebiet ein Geschäft mit Kundenverkehr oder ein streitbarer Bewohner einzieht.

Ein besonders negatives Beispiel soll noch angeführt werden:

Am 14.07. sind beim Fußgängerüberweg in der Sofienstraße (von der Hauptstraße zum Bismarckplatz) zwei Fußgängerinnen so schwer zusammengestoßen, dass eine Passantin später verstarb.

Die bei Shared Space unabdingbar notwendige gegenseitige Rücksichtnahme muss also noch viel stärker ausgeprägt werden, wenn sich alle Verkehrsarten auf gleicher Fläche mischen sollen.

Fazit:

Shared Space ist nichts grundlegendes Neues, in engen Grenzen einsetzbar und nur durch teure Umbauten zu verwirklichen.

Gleichwohl werden wir aber die Entwicklungen in den Versuchsstädten aufmerksam beobachten und gegebenenfalls erneut berichten.

gez.

Bernd Stadel