

# Broschüre „Gemeinschaftsstraßen“

Jörg Ortlepp  
Leiter Verkehrsinfrastruktur

Fachveranstaltung „Sichere Straßen“  
Wien, 06.10.2011

# Anlass

- „Shared Space“ wird oft als innovative Lösung angepriesen
- Viele unterschiedliche Konzepte
- Häufig falsche Darstellung als
  - Verkehrssicherheitsmaßnahme
  - Lösung für Verkehrsprobleme
  - Raum ohne Verkehrsregeln
- Falscher Einsatz führt zu unsicheren Verkehrsräumen

# Anlass

- Gemeinsame Position zum Umgang mit „Shared Space“
- Neuer einheitlicher Begriff für D, A, CH definieren und etablieren:  
**Gemeinschaftsstraße**
- Verbesserung von **Sicherheit** und **Aufenthaltsqualität**
- Entmystifizierung von „Shared Space“

# Definition Gemeinschaftsstrasse

- Alle Straßen, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer fördert, um so ein sicheres Miteinander zu ermöglichen.
- Gemeinschaftsstrassen umfassen
  - Straßenraum- und Platzgestaltung allg.
  - „Shared Space“, „Straße fair teilen“, „SimplyCity“...
- Einbezug in Zonenregelung möglich
  - Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen...

# Definition Gemeinschaftsstrasse

- Unterschiede zu „Shared Space“
  - Verkehrssicherheit im Mittelpunkt
  - Einsatzgrenzen und Ausschlusskriterien
  - Ruhender Verkehr ist geregelt
  - Evaluation vorgegeben
  - kein geschützter Begriff

# Ziele

- **Verkehrssicherheit erhöhen**  
Gestaltung unterstützt gegenseitige Rücksichtnahme
- **Koexistenz Aller, statt Dominanz Einzelner**  
Gleichwertige Flächenverteilung, keine Ausgrenzung
- **Straßenraum gestalten – Aufenthaltsraum schaffen**  
Attraktivität erhöhen, keine Beschilderungsmaßnahme

# Anwendungskriterien

- **Vorsicht bei relevantem Unfallgeschehen im Bestand!**  
Erst Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durchführen
- **Aufenthaltsfunktion**  
viele Fußgänger/Radfahrer
- **Lage im Netz**  
Plätze, zentrale Bereiche mit linien-/flächenhaftem Querungsbedarf
- **Verkehrsaufkommen**  
Moderate Kfz-Stärke, Geringer Schwerverkehr
- **Parkdruck**

## Anwendungskriterien

## Ausschlusskriterien

innerorts

außerorts

Beibehaltung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit gewährleistet

Verschlechterung der Verkehrssicherheit möglich

Ortsdurchfahrten, zentrale Geschäftsstraßen, platzähnliche Aufweitungen

Industrie-, Gewerbebezonen

Hohe Nutzungsmischung, insbesondere Fußgänger und Radfahrer

Straßen mit dominierendem Kfz-Verkehr

Mehr als rund 100 Fußgänger/ Radfahrer pro 1000 m<sup>2</sup> Fläche oder mehr als rund 100 Fußgänger/ Radfahrer pro Spitzenstunde

Geringe Aufenthaltsfunktion

Linienhafter- und/oder flächenhafter Querungsbedarf

Punktuelle Querungsbedarf

Fahrzeugstärken bis etwa 18.000 Kfz/Tag und weniger als rund 50 Lastwagen pro Stunde

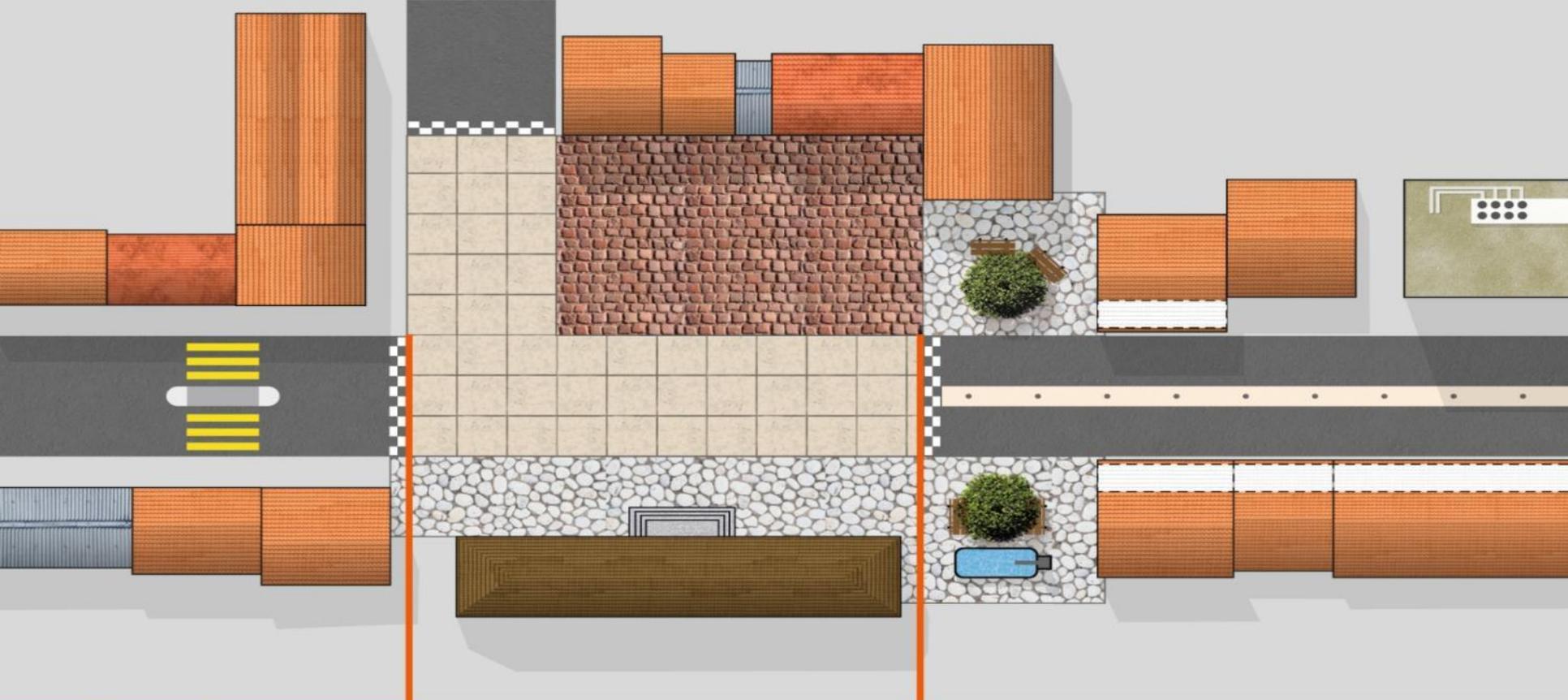
Hohe Verkehrsbelastung und hoher Schwerverkehrsanteil

Geringer Parkdruck oder Parkmöglichkeiten abseits

Hoher Parkdruck ohne Alternativen abseits

# Planungs- und Gestaltungsgrundsätze

- **Verkehrssicherheit**  
Maßnahmen zur Verbesserung/Beibehaltung
- **Betriebskonzept**  
Geschwindigkeit, Vorrang, Zonenregelung
- **Querungsstellen**  
entsprechend den Bedürfnissen mit/ohne Vorrang
- **Ruhender Verkehr**  
vorzugsweise abseits
- **Barrierefreiheit**  
niveaufrei, taktile und kontrastreiche Führung



**Ungeeignet für  
Gemeinschaftsstrassen**

**Geeignet für Gemeinschaftsstrassen**

Punktuelle Querung

Flächenhafte Querung

Linienhafte Querung

Fußgängervortritt nur beim  
Fußgängerstreifen oder an  
Fußgängerlichtsignalanlage

Flächenhafter Fußgängervortritt,  
z. B. mit einer Begegnungszone (CH, ev  
AT) oder verkehrberuhigter Bereich (D)

Kein Fußgängervortritt, z. B. eine Tempo-30-  
Zone oder 50 km/h

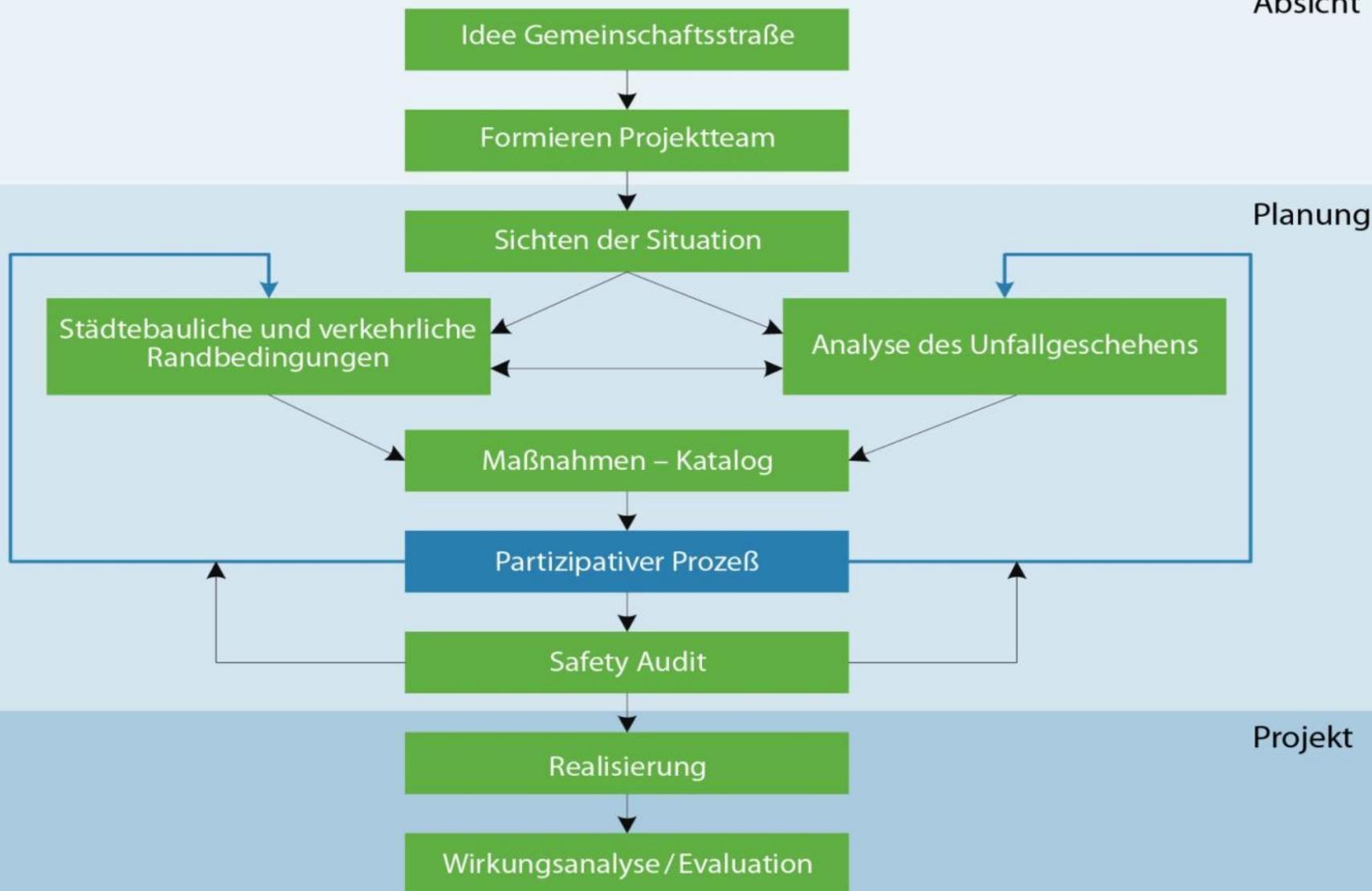
# Gemeinschaftsstraße

- |   |  |
|---|--|
| Wurde das Unfallgeschehen analysiert?                                       |    |
| Wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen?         |   |
| Entspricht die Vorrangregelung den Nutzungsbedürfnissen?                    |   |
| Wird die Vorrangregelung optisch durch die Gestaltungselemente unterstützt? |   |
| Wurde eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h geprüft?   |   |
| Wurde der Einbezug in eine Zonenregelung bedacht?                           |   |
| Sind geschützte Seitenräume und sichere Querungsstellen vorhanden?          |   |
| Entsprechen die Querungsstellen den Nutzungsbedürfnissen?                   |   |
| Wird der ruhende Verkehr verträglich geregelt?                              |   |
| Sind die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt? |  |

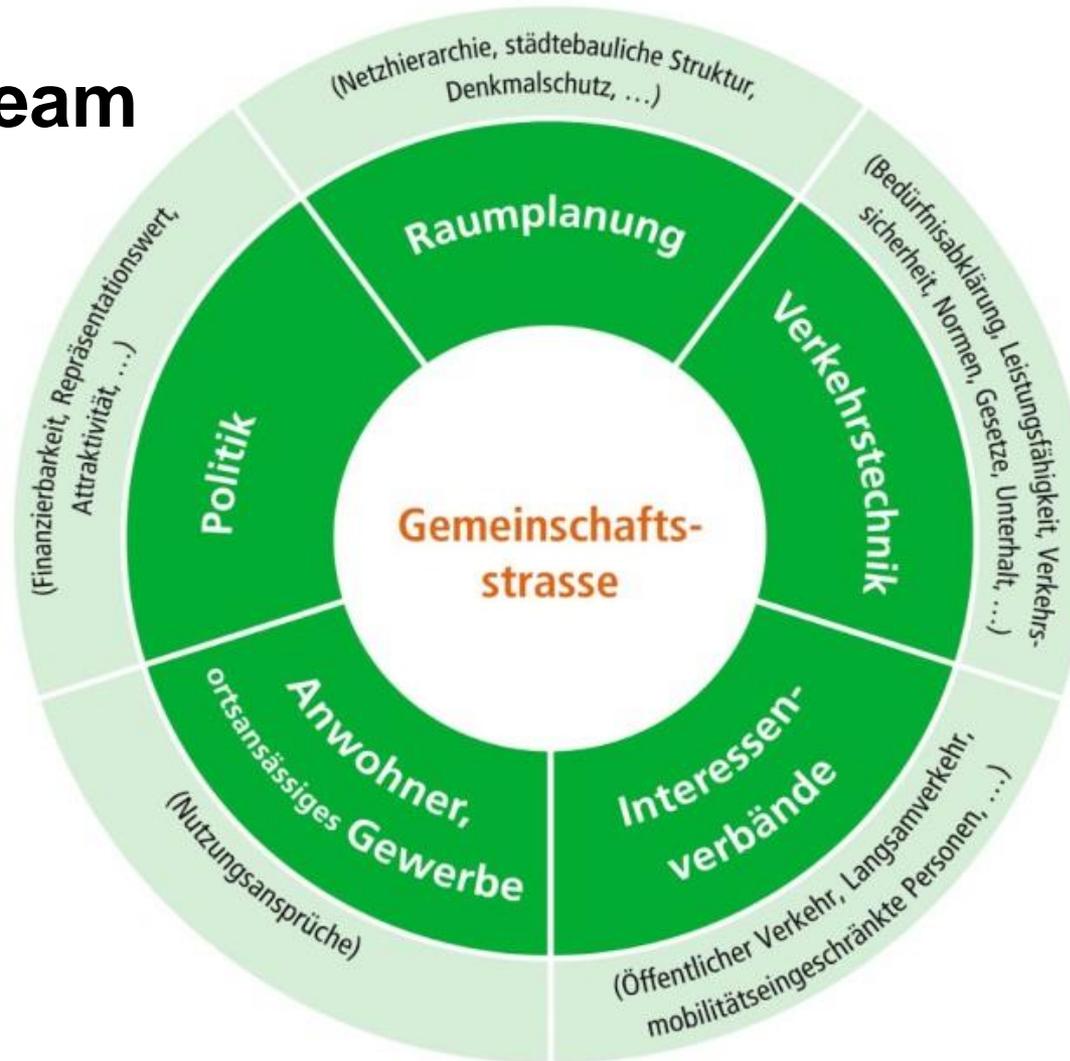
# Planungsprozess und Partizipation

- **Absicht**  
Projektteam
- **Planung**  
Rahmenbedingungen, Verkehrsverhalten, Unfallanalyse, Partizipation, Audit
- **Projekt**  
Realisierung, Evaluation

Absicht



# Projektteam



# Beispiel Ulm

30 km/h



# Beispiel Duisburg

## verkehrsberuhigter Bereich



# Beispiel Thalgau

## Tempo 30-Zone



# Beispiel Wien

## Tempo 30-Zone



# Beispiel Bern

## Tempo 30-Zone



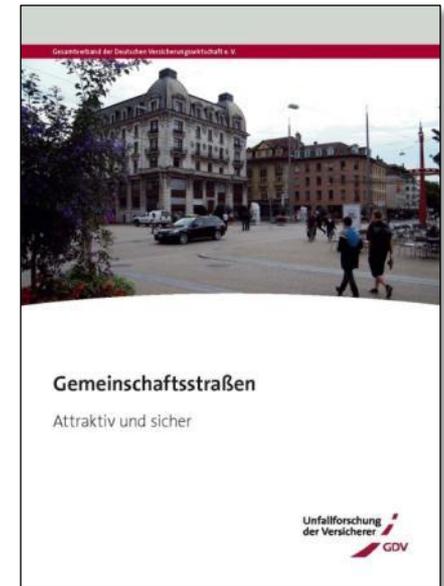
# Beispiel Alpnachstad

## Tempo 30-Zone / 50 generell (Winter)



# Zusammenfassung

- Gemeinschaftsstraßen sind Straßen, die durch ihre Gestaltung Sicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessern
- Verkehrssicherheit muss zentrales Element sein:  
Unfallanalyse, Audit und Evaluation
- Anwendung insbesondere bei zentralen Plätzen und Straßenzügen mit mäßiger Verkehrsbelastung, hoher Nutzungsmischung und hohem Anteil Fußgänger/Radfahrer
- Partizipativer Prozess zur Berücksichtigung aller Interessen
- Kein markenrechtlicher Schutz



# Vielen Dank



Jennifer Bogner

Jennifer.bogner@kfv.at

www.kfv.at



Patrick Eberling

p.eberling@bfu.ch

www.bfu.ch



Jörg Ortlepp

j.ortlepp@gdv.de

www.udv.de

