

Antrag

der Piratenfraktion

Shared Space – Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer verwirklichen!

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, ein umfassendes Konzept mit Pilotprojekten zur Verwirklichung des Shared Space-Prinzips für Berlin zu entwickeln und in den STEP Verkehr gemäß den Zielen 5.1-5.5 - zu integrieren.

Dieses Konzept soll, anknüpfend an den bisher erreichten Arbeitsstand bezüglich verkehrsberuhigter Bereiche, Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen und Fußgängerzonen, das moderne und zeitgemäße Konzept „Shared Space“ in Berlin schrittweise planerisch untersetzen und erste Pilotprojekte entwickeln. Die vom Senat für bisher 3 Projektgebiete benannten Areale für eine Begegnungszone sollen hierbei berücksichtigt werden. Der nicht abschließende Katalog für mögliche Pilotprojekte in der Begründung soll hierbei als Leitfaden dienen.

Vor der konkreten Umsetzung sind die jeweiligen Anwohner in die Umplanung mit einzubeziehen (Bürgerbeteiligung).

Die Erfahrungen aus den zu verwirklichenden Pilotprojekten sollen auf lange Sicht dazu dienen, Berlin in eine Stadt umzuwandeln, in der der Einzelne nicht mehr auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen ist.

Bei zukünftiger Neuplanung von Baugebieten ist das Konzept Shared Space in die Verkehrsplanung zu integrieren, so dass in möglichst vielen Gebieten für alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigte Verkehrsräume ohne ausufernden Schilderwald gestaltet werden können.

Als ersten Schritt wird ein durchdachtes, preiswertes Pilotprojekt für eine zeitlich begrenzte Erprobungsphase in einem bestimmten Stadtviertel erarbeitet, welchem sich eine umfangreiche Evaluation anschließt.

Ist die Erprobungsphase erfolgreich, kann das Modell dauerhaft umgesetzt werden, wobei in diesem Prozess die Rückkopplung mit den Bezirken, den Bürgern und Fachleuten berücksichtigt werden sollte.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30.09.2014 über den erreichten Arbeitsstand zu berichten.

Begründung:

In Berlin gibt es eine Vielzahl von unterschiedlich gestalteten Verkehrsflächen in Wohngebieten, deren Zielrichtung eine Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs bis hin zum nahezu völligen Ausschluss desselben (Fußgängerzonen) ist.

Der Schilderwald hat sich allerdings durch Tempo-30-Einzelanordnung, zum Teil zeitlich befristet, eine Unmenge von Park-/Halteverbieten und verschiedene andere Beschilderung im innerstädtischen Bereich eher verdichtet als entspannt.

Komplexe Anforderungen an die verschiedenen Belange wie Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Lärmschutz, Immissionsschutz, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und der Ausgleich der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer können durch immer stärkeres Verregeln der Abläufe nur begrenzt befriedigend für alle gelöst werden.

In diesem Konfliktfeld setzt das Konzept „Shared Space“ an.

Ähnlich wie in der verkehrsberuhigten Zone basiert „Shared Space“ auf dem Prinzip der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und gegenseitige Rücksichtnahme bei reduzierten Durchflussschwindigkeiten. Im Gegensatz zu Tempo 7 in der verkehrsberuhigten Zone wird bei Shared Space kein fixes Geschwindigkeitslimit angegeben, angestrebt wird etwa Tempo 25. Alle verkehrsregelnde Beschilderung fällt weg, jeder Verkehrsteilnehmer ist jedem anderen Verkehrsteilnehmer zu gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet, Vorfahrtsregelung ist „rechts vor links“, der Verkehrsraum ist niveaugleich ausgestaltet. Parken ist nach Maßgabe freier Plätze gestattet, analog dem „normalen“ Verkehrsraum.

Für Shared Space eignen sich im Prinzip alle Wohngebiete, Mischgebiete und auch kleinere (kleinteilige) Gewerbegebiete.

Ungeeignet sind Durchgangs- und Hauptverkehrsstraßen, wobei Ziel sein sollte, diese Durchgangs- und Hauptverkehrsstraßen schrittweise zu reduzieren, um auch auf attraktiven großen Straßen in Berlin wie 'Unter den Linden' an einzelnen geeigneten Stellen das Shared-Space-Prinzip zu realisieren, z. B. Schlossplatz, Pariser Platz, ggf. auch auf den Flächen vor der Staatsoper u.v.a.m..

Langfristiges Ziel soll sein, im innerstädtischen Bereich wie auch in den innerstädtischen Wohnquartieren den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und eine Infrastruktur zu schaffen, die es ermöglicht, mobil sein zu können ohne eigenen PKW.

Gleichberechtigung von ÖPNV, Radverkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV) macht umweltfreundliche Verkehrsmittel attraktiver, und sorgt so dafür, dass freiwillig immer mehr Berliner auf das Rad oder den ÖPNV umsteigend und der MIV von selbst zurückgeht.

Auf die Belange der Wirtschaft und des Lieferverkehrs ist bei Shared Space durch ausreichend breite Verkehrsräume Rücksicht zu nehmen, wobei übergeordnete Wirtschaftsverkehre aus der Innenstadt und aus Shared-Space-Bereichen weitgehend herausgehalten werden.

Die Liste der möglichen Erprobungsgebiete (Pilotprojektgebiete) für Shared Space betrifft folgende Flächen:

* Richardkiez (Richardplatz plus umliegende Straßen; momentan 10km/h)

* Alt-Köpenick - jetzige Fußgängerzone inkl. aller Nebenstraßen

- * WiStA-Gelände - Adlershof als Gewerbegebiet inkl. Uni-Gelände ggf. gerade entstehendes Wohngelände und bereits fertig gestellte EFH-Wohnsiedlung auf ehemaligem Flughafen Johannisthal
- * Adlershof – Dörpfeldstraße (wenn Straßenbahn sichtbar abgegrenzt werden kann) Umfahrung über Radickestraße und Glienicker Weg möglich.
- * Alt-Treptow: rund um den Schmollerplatz
- * Kreuzberg: Wrangelkiez umgrenzt von den Flächen Skalitzer Straße, Görlöitzer Park, Lohmühleninsel, Spree, Am Oberbaum/Schlesisches Tor
- * Kreuzberg: Bergmannstrasse – Abschnitt zwischen Friesenstraße und Mehringdamm
- * Schöneberg: Maaßenstraße zwischen Winterfeldtplatz und Nollendorfplatz
- * Lichtenberg/Rummelsburg: eventuell im (zukünftigen) Neubaugebiet „An der Mole“
- * eventuell einzelne Straßenzüge in Lichtenberg/Frankfurter Allee Nord (Stadtumbau- und Sanierungsgebiet)
- *Baumschulenweg – Baumschulenstraße S-Bahnhof bis Kirche

Berlin, den 24.09.2013

Claus-Brunner, Lauer, Herberg
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion