

Visualisierung von Basisdaten

Zusammenstellung und Fotos von Lothar Reimann

Inhaltsverzeichnis der Basisdaten

- Übersicht der einzelnen Institutionen Seite 3 - 7
- Foto - Visualisierung des Straßenabschnitts Seite 8 - 19
- Verkehrstüchtigkeit der Kinder in Altersstufen Seite 20 - 22
- Anteil der gefährdeten Kinder im Straßenabschnitt Seite 23
- Tägliche Bewegungen in diesem öffentlichen Raum Seite 24 - 25
- Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung Seite 26 - 40
- Schlussbemerkung und CD-Inhalt Seite 41 - 43

Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Übersicht der einzelnen Institutionen

Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Übersicht der einzelnen Institutionen

Schwimmbad

Haupt- und
Grundschule

Kindergarten St. Josef

Gymnasium

Gemeindebücherei



Zentrale Ein- und Ausfahrt Tiefgarage
der anliegenden Hochhäuser

Katharina-von-Bora-Haus
Kindergarten

Einkaufszentrum

Ballettschule

Schwimmbad

Haupt- und
Grundschule

Kindergarten St. Josef

Gymnasium

Gemeindebücherei



Zentrale Ein- und Ausfahrt Tiefgarage
der anliegenden Hochhäuser

Katharina-von-Bora-Haus
Kindergarten

Einkaufszentrum

Ballettschule

Schwimmbad

Haupt- und
Grundschule

Kindergarten St. Josef

Gymnasium

Gemeindebücherei



Zentrale Ein- und Ausfahrt Tiefgarage
der anliegenden Hochhäuser

Katharina-von-Bora-Haus
Kindergarten

Einkaufszentrum

Ballettschule

Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten



Verkehrstüchtigkeit der Kinder in Altersstufen

Kinder sehen und reagieren anders!

1. Drei- bis vier jährige Kinder können ein stehendes Auto nicht von einem fahrenden unterscheiden.
2. Sechsjährige Kinder lassen sich noch stark vom Umweltreizen ablenken.
3. Bis zum siebten Lebensjahr gehen Kinder davon aus, dass Autofahrer sie immer sehen, wenn sie selbst das Auto sehen.

Kindergarten

Kindergarten und Grundschule

Grundschule

Verkehrstüchtigkeit der Kinder in Altersstufen

Kinder sehen und reagieren anders!

4. Selbst achtjährige Kinder haben immer noch ein um ein Drittel kleineres Gesichtsfeld als Erwachsene.

Grundschule

5. Achtjährige Kinder haben Schwierigkeiten, zwei getrennte Wahrnehmungen zu koordinieren (z. B. Entfernung und Geschwindigkeit).

Grundschule

6. Zehnjährige Kinder haben ihre motorische Entwicklung noch nicht abgeschlossen.

Grundschule, Hauptschule und Gymnasium

Verkehrstüchtigkeit der Kinder in Altersstufen

Kinder sehen und reagieren anders!

*** Diese Tatsachen sind zwar vielfach bekannt, werden aber in der Regel weder bei Stadt- und Verkehrsplanung noch bei den Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei adäquat berücksichtigt. ***

Anteil der Kinder mit eingeschränkter Verkehrstüchtigkeit

Institution	Alter der Kinder	Anzahl Kinder	Hinweise
Kindergarten St. Josef	2 ½ - 6	42	Auszug in 2009 / meistens mit Auto
Kindergarten Bora-Haus	2 ¾ - 6	75	50% mit Auto
Grundschule Gluckstr.	6 - 10	200	6-7 Jährige meistens mit Auto
Hauptschule Gluckstr.	11 - 16	200	kommen selbst
Gymnasium	10 - 11	250	kommen meistens selbst
Gymnasium	12 - 20	1313	kommen selbst
Summe		567	Kinder sehen und reagieren anders!

Dies bedeutet, dass von 2000 Kindern und Schülern 28,4% eine eingeschränkte Verkehrstüchtigkeit besitzen.

Tägliche Bewegungen in diesem öffentlichen Raum

Kinder und Schüler kommen und gehen	4000
Davon Kinder mit eingeschränkter Verkehrstüchtigkeit	1134
Schulbuss-Stopps Linie 451 und 465	33
Kfz – Verkehrsstärke laut ADAC (Juni 2007)	1750
Frequentierung des Hallenbades durch Kinder/Schüler	?
Frequentierung durch ältere Anwohner zum Einkaufen	?
Frequentierung der Gemeindebücher ab 11:00 / 15:00	?
Frequentierung des Einkaufszentrums durch ältere Gymnasialschüler vor dem Nachmittagsunterricht	?
Frequentierung der Ballettschule ab 14:30 Uhr	?
Sonstige Fußgänger und Radfahrer	?

Anteil der Kinder mit eingeschränkter Verkehrstüchtigkeit

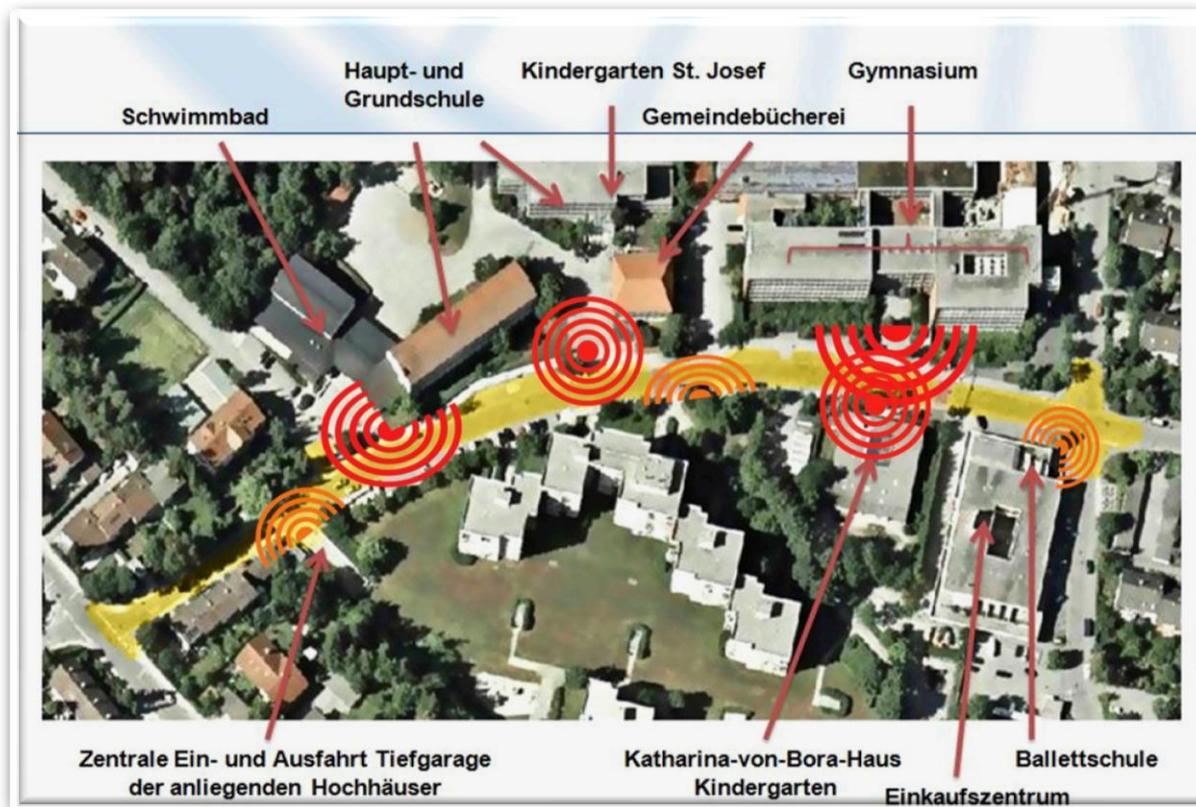
Die Gefährdungspotentiale für die Kinder liegen im wesentlichen bei den termingestressten Müttern mit dem Auto, die ihre Kinder in den Kindergarten oder in die Grundschule bringen und den jugendlichen Gymnasiasten, die häufig in Pulks mit dem Fahrrad fahren.

Die wesentlichen Öffnungszeiten von Kindergärten, Grundschule, Hauptschule und Gymnasium sind mit leichter Varianz gleich und führen so zu starken Verkehrskonzentrationen.

Jedes Jahr kommen neue Kinder und Schüler mit dieser eingeschränkten Verkehrstüchtigkeit hinzu, so bleibt die Anzahl konstant hoch.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

Es fällt auf, dass alle Ein- und Ausgänge konzentriert auf diese Straße ausgerichtet sind und so in den Stoßzeiten zu starken Verdichtungen führen.



Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

Hauptziel:

Alle möglichen Lösungsansätze sollten die Sicherheit der Kinder und Schüler im Verkehr wesentlich verbessern und Verkehrsunfälle soweit wie möglich ausschließen.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

Präambel:

Alle möglichen Lösungsansätze sollten kurzfristige, mittelfristige und langfristige Ziele enthalten, organisatorische sowie bauliche Maßnahmen beinhalten, eine intensive Einbindung, Mitwirkung, Schulung der Bevölkerung einschließen und die Nachhaltigkeit durch langfristiges Monitoring sichern.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

1. Den Streckenabschnitt Gluckstr. bis Rossinistr. könnte z.B. zum verkehrsberuhigten Bereich definiert und ausschildert werden gemäß StVO zu den Zeichen 325 und 326 mit folgender zeitlicher Begrenzung:

Montags bis Freitag von 07:00 Uhr bis 14:00 Uhr
und von 14:00 Uhr bis 07:00 als 30 Km – Zone

Diese Maßnahme wäre kurzfristig und kostengünstig möglich und könnte als Vorstufe zu einer der unterschiedlichen Shared Space Lösungen dienen und so die Bevölkerung langsam einbinden.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

2. Weiterführende integrative Lösungsansätze sind unter dem Begriff Shared Space (gemeinsamer Raum) zu finden.

Unter <http://www.fuss-ev.de/Projekte/Begegnungszonen.html>

ist eine übergeordnete Darstellung mit der Benennung

„Begegnungszonen“

vorhanden.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - Begegnungszonen

(Auszug)

„Der Begriff „Verkehrsberuhigung“ wurde in Deutschland Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts geprägt und sagt noch heute ziemlich treffend aus, um Was es geht: Der motorisierte Verkehr soll „beruhigt“ und für die anderen Verkehrsteilnehmer verträglicher werden. In Stadtstraßen sind Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung, Lärm und Behinderungen zu verringern, die Wohn- und Aufenthaltsqualität soll zunehmen.

Damit zusammenhängend wird häufig durch die Aufhebung der Trennung zwischen Fahrbahnen und Gehwegen eine stärkere Mischung der Verkehrsteilnehmer auf einer gemeinsamen Fläche erreicht.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - **Begegnungszonen**

In **Deutschland** wurden der „Verkehrsberuhigte Bereich“ und der „Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“ in die Straßenverkehrs-Ordnung StVO aufgenommen.

Aus den **Niederlanden** kommt als verkehrsberuhigter Bereich „Wonerf“ und zur Zeit werden in den Niederlanden und auch in Deutschland das sogenannte „Share Space“ (gemeinsam genutzter Raum) erprobt.

Nach unserer Auffassung gibt es in Deutschland eine Lücke zu schließen zwischen der „Tempo-30-Zone“ und dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ und dafür bietet sich die in der **Schweiz** seit dem 1.1.2002 zugelassene „Begegnungszone“ an **und neuerdings auch in Frankreich und Belgien.**

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - **Begegnungszonen**

Begegnungszonen nun auch in Frankreich eingeführt

Das Komitee für Straßenverkehrssicherheit CISR unter Leitung des Premierministers hat **am 13. Februar 2008** beschlossen, das Regime der Begegnungszone (Zone de rencontre) im französischen Straßenverkehrsrecht aufzunehmen.

Auszug aus dem Entscheid:

Einführung des Konzeptes „Begegnungszone“ ins Straßenverkehrsrecht

Die Straßenverkehrsgesetzgebung stellt den Bürgermeistern zwei Werkzeuge zur Verfügung, um beruhigte Verkehrszonen zu planen: die «Fußgängerzone» und die «30er Zone». Keines dieser beiden Mittel erlaubt eine Durchmischung aller Nutzer öffentlicher städtischer Straßen: Fußgänger, Radfahrer, motorisierte Nutzer und öffentliche Verkehrsmittel.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - Begegnungszonen

Aufgrund der Erfahrung anderer europäischer Länder und des Vorschlages des Leitausschusses der Überlegungen zum « code de la rue », hat das interministerielle Komitee für Straßensicherheit beschlossen, das Konzept der „Begegnungszone“ ins Regelwerk des Straßenverkehrsgesetzes aufzunehmen. In Begegnungszonen:

- wird Fußgängern der Vortritt gewährt. Diese sind nicht verpflichtet, die Trottoirs zu benutzen.
- Die Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge wird auf 20 Km/h beschränkt.

Unsere Partnerorganisation in der Romandie «Rue de l’Avenir» war an diesem Entscheid nicht ganz unbeteiligt, fanden doch im Vorfeld verschiedene Kontakte und ein Informationsaustausch statt.

Damit ist neben der Schweiz und Belgien Frankreich das dritte Land, das die neue Regelung ins Straßenverkehrsrecht aufgenommen hat.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - **Begegnungszonen**

In der Schweiz ist die „Begegnungszone“, das missing link zwischen Fußgängerzone und Tempo 30-Zone, seit fünf Jahren Gesetz und gern gewählte Planungsoption. Sie hat sich in über 300 Fällen, von Wohngebieten über Geschäftsstraßen bis zu Bahnhofsvorplätzen, bewährt.



Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

In der EU beteiligen sich sieben Städte und Provinzen an Shared Space:

- die Gemeinde [Oostende](#) (Belgien)
- die Gemeinde [Ejby](#) (Dänemark)
- die Gemeinde [Bohmte](#) (Deutschland)
- die Grafschaft [Suffolk](#) (England)
- die Gemeinde [Emmen](#) (Niederlande)
- die Provinz [Fryslân](#) (Niederlande)
- die Gemeinde [Haren](#) (Niederlande)

Darüber hinaus gibt es noch etwa ein Dutzend Gemeinden in den Niederlanden, die die Idee des *Shared Space*-Projekts mehr oder weniger intensiv umgesetzt haben, ohne finanzielle Förderungen zu erhalten.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

Das Konzept von "Shared Space" ist verblüffend:

An die Stelle von Schildern und Ampeln treten Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme in einem von allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt genutzten Straßenraum und der Grundsatz Rechts vor Links. Der Straßenraum wird den NutzerInnen nicht mehr durch Linien, hohe Bordsteinkanten oder Blumenkübel zugewiesen.

Farbliche Kennzeichnungen und ein bis drei Zentimeter hohe Niveauunterschiede erleichtern die optimale Bewegung im Straßenraum.

"Shared Space" zielt auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes, in dem Verkehr, Verweilen und andere Funktionen wieder miteinander im Gleichgewicht sind.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung

Die Gemeinde Vaterstetten besichtigte das Projekt in der Gemeinde Bohmte und deren Bürgermeister präsentierte sein Projekt bei uns.

Es stellte sich heraus, dass:

- keine Schulen direkt im Projektbereich liegen
- keine Bewegungszahlen zu Kinder und Schüler vorhanden sind
- keine Busshaltstellen im Projektbereich liegen
- die Schwerpunkte bei der Temporeduzierung der LKW's und PKW's liegen (Durchgangsstraßen)
- Viele Detailgestaltungen sind jedoch sehr empfehlenswert.

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - Links

http://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space

Frankreich:

http://www.certu.fr/spip.php?page=article_theme&id_article=856&id_rubrique=692&lang=fr

Belgien:

<http://www.ibsr.be/main/VeiligRijden/Verkeersveiligheid.shtml?language=fr>

<http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=715785153&action=viewStream&language=fr>

<http://www.jesuispour.be/index.aspx?id=1716&LangType=2060>

Schweiz:

<http://www.begegnungszonen.ch/home/literatur.aspx>

<http://www.fussverkehr.ch/begegnungszone.php>

Mögliche Ansätze zur Lösungsfindung - Links

Niederlande:

<http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=131&topmenu=123>

<http://www.shared-space.org/>

<http://www.youtube.com/user/Sharedspace>

Deutschland:

<http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?topmenu=123&menuid=123>

<http://www.shared-space.de/?seitenID=22>

<http://abs.shared-space.de/>

Schlussbemerkung:

Viele Städte und Gemeinden in Deutschland und Österreich planen entsprechende Umsetzungen.

Uns erscheint die Kombination aus dem Modell Begegnungszonen der Schweiz und der Gestaltungsvielfalt mit Shared Space auch in unserem Bereich als sehr empfehlenswert.

Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten

CD-Inhalt:

Name	Änderungsdatum	Typ	Größe
 Johann_Strauß_Straße_Basisdaten_2008_200.pdf	19.04.2008 17:58	Adobe Acrobat D...	6.945 KB
 Johann_Strauß_Straße_Basisdaten_2008_200.pps	19.04.2008 18:01	Microsoft Office P...	13.223 KB
 Johann_Strauß_Straße_Zeitfenster_Fequentierung_2008.pps	20.04.2008 16:20	Microsoft Office P...	5.652 KB
 Johann_Strauß_Straße_Zeitfenster_Fequentierung_2008.pdf	13.04.2008 18:15	Adobe Acrobat D...	2.233 KB
 Begleitunterlagen	20.04.2008 15:45	Dateiordner	

Belgien

 Belgien_Le code de la rue.pdf	15.04.2008 20:02	Adobe Acrobat D...	827 KB
---	------------------	--------------------	--------

Deutschland

 203546.shared_space_gemeinsame_nutzung_des_oeff.pdf	18.04.2008 12:51	Adobe Acrobat D...	236 KB
 Anforderungen blinder und sehbehinderter Verkehrsteilneh...	18.04.2008 12:46	Adobe Acrobat D...	336 KB
 Bohmte_Flyer.pdf	18.04.2008 11:56	Adobe Acrobat D...	259 KB
 Bohmte_Zwischendokumentation_Shared_Space.pdf	18.04.2008 11:48	Adobe Acrobat D...	2.331 KB
 Das nordrheinische Troisdorf_Velo.pdf	20.04.2008 15:48	Adobe Acrobat D...	119 KB
 Deutschland_1169_1100_1.pdf	18.04.2008 12:30	Adobe Acrobat D...	602 KB
 Deutschland_Broschuere_Nahmobilitaet_web.pdf	02.04.2008 19:50	Adobe Acrobat D...	5.579 KB
 Faltblatt_Shared_Space_Hamburg.pdf	18.12.2007 16:56	Adobe Acrobat D...	341 KB
 Shared Space 02.pdf	08.12.2007 19:26	Adobe Acrobat D...	602 KB
 Shared Space - Beispielsteckbriefe.pdf	18.04.2008 12:49	Adobe Acrobat D...	671 KB
 Shared_Space_Monderman_klein.pdf	30.11.2007 22:20	Adobe Acrobat D...	3.885 KB
 Shared-Space_Projektbeschreibung.pdf	18.04.2008 19:56	Adobe Acrobat D...	825 KB
 Shered Space Ballungsraum Frankfurt.pdf	18.12.2007 17:21	Adobe Acrobat D...	109 KB

Schulzentrum Johann-Strauß-Straße Vaterstetten

CD-Inhalt:

Frankreich

 Shared space et Une Voirie pour Tous.pdf			184 KB
 Sinn_und_Unsinn_von_Shared_Space_FR1R.pdf			2.288 KB

Österreich

 Österreich_Forum_Chancengleichheit im Verkehr.pdf	18.04.2008 20:11	Adobe Acrobat D...	305 KB
 Österreich_Shared_Space_Schilderwald.pdf	18.04.2008 19:40	Adobe Acrobat D...	420 KB

Schweiz

 Begegnungszonen un...	18.04.2008 20:02	Adobe Acrobat D...	193 KB
 Schweiz_101872_temp...	15.04.2008 20:40	Adobe Acrobat D...	214 KB
 Schweiz_ASTRA_Inner...	02.04.2008 15:20	Adobe Acrobat D...	2.159 KB
 SChweiz_BGZ-Zone-de...	15.04.2008 20:32	Adobe Acrobat D...	123 KB
 Schweiz_Burgdorf_FuV...	15.04.2008 20:48	Adobe Acrobat D...	4.023 KB
 Schweiz_Burgdorf_ges...	15.04.2008 20:50	Adobe Acrobat D...	2.334 KB
 Schweiz_Fussverkehr_9...	02.04.2008 15:03	Adobe Acrobat D...	3.768 KB
 Schweiz_Gemeinsame_...	02.04.2008 15:26	Adobe Acrobat D...	4.380 KB
 Schweiz_ST_Gallen_ma...	15.04.2008 20:30	Adobe Acrobat D...	1.074 KB
 Schweiz_Tempo-30-Be...	18.04.2008 19:55	Adobe Acrobat D...	204 KB
 Schweiz_Zonen mitTe...	02.04.2008 15:24	Adobe Acrobat D...	1.170 KB
 Stadt_Zurich_-_Flyer_B...	15.04.2008 21:01	Adobe Acrobat D...	672 KB