

Shared Space, und alles wird gut? – Neue Analysen und Bewertungen

Jürgen Gerlach und Jörg Ortlepp

Seit der Diskussion des Shared Space Prinzips in den Heften 2 und 3/2008 von „Straßenverkehrstechnik“ ist Zeit vergangen und nunmehr liegen neue Erkenntnisse, Einschätzungen und Empfehlungen vor. Diese sind in Veröffentlichungen vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV, vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club ADAC, von der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure BSVI sowie von der Heinrich-Böll-Stiftung u.a. dokumentiert. Die Grundtendenz ist gleich: Shared Space ist nicht auf jeder Straße beliebig umsetzbar. Es wird zum Teil empfohlen, den Anwendungsbereich auf bestimmte Situationen zu begrenzen, ein neues Verkehrszeichen in der Straßenverkehrsordnung aufzunehmen und bis dahin derartige Bereiche mit dem Ziel der Beschränkung auf niedrige Geschwindigkeiten und der Regelung bzw. Vermeidung des Parkens auszuschildern und als Pilotprojekte zu behandeln. Der Beitrag erörtert die wesentlichen Aussagen und gibt einen Ausblick auf sich bereits andeutende Entwicklungen.

Some time has passed since the discussion of the shared space principle in issue no. 2 and 3/2008 of the journal "Straßenverkehrstechnik". Meanwhile, new findings, assessments and recommendations are available. These have been documented in publications of the German Insurance Association (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft – GDV), the General German Automobile Association (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club – ADAC), the Federal Association of Highway and Traffic Engineers (Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure – BSVI) and the Heinrich Böll Foundation (Heinrich-Böll-Stiftung). The basic trend is the same: Shared Space could not be realised everywhere. In some cases it is recommended to limit the scope of application of "shared space" to certain situations and to include a new road sign "shared space" in the traffic regulations. Meanwhile, such spaces should be treated as pilot projects. In addition, appropriate signposting is required to ensure compliance with speed restrictions and to avoid or regulate parking. This article discusses the essential statements and provides an outlook on developments that are already becoming apparent.

Verfasseranschriften:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. J. Gerlach,
Bergische Universität
Wuppertal,
FG Straßenverkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik,
Pauluskirchstr. 7,
42285 Wuppertal,
jgerlach@uni-wuppertal.de;
Dipl.-Ing. J. Ortlepp,
Gesamtverband der
Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. (GDV e.V.),
Wilhelmstr. 43/43G,
10117 Berlin,
jortlepp@gdv.de

1 Einleitung

Wie in [1] dargelegt, handelt es sich bei Shared Space um eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen. Anhand von Beispielen in Drachten und Haren, Niederlande, wurden in [1] die Prinzipien und Wirkungen von Shared Space erläutert und erste Schlussfolgerungen abgeleitet. In [6] wurden zusätzlich deutsche Beispiele, insbesondere aus Kevelaer und Brühl diskutiert. Diese gehören zwar nicht zum EU-Kooperationsvorhaben, sind aber bezüglich ihrer Gestaltung vergleichbar. Zwischenzeitlich wurde in der Gemeinde Bohmte, Niedersachsen, das erste deutsche Projekt aus dem Kooperationsvorhaben umgesetzt. Dieses wird nun in den neuen Veröffentlichungen gemeinsam mit weiteren vergleichbaren Beispielen kommentiert. Dabei richtet sich der Blick insbesondere auch auf die Schweiz, in der vorwiegend in Wohnstraßen, aber

auch in einigen Geschäftsstraßen sogenannte Begegnungszonen eingeführt und andere Projekte umgesetzt wurden, die den Gestaltungen nach dem Shared Space-Prinzip weitgehend entsprechen. In Deutschland planen mehrere Kommunen Gestaltungen nach dem Shared Space-Prinzip – so wurden beispielweise in Hamburg Voraussetzungen für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips festgelegt [7].

Bei Shared Space handelt es sich in erster Linie um eine Haltung, die, bezogen auf den Verkehr, als eine Gestaltungsphilosophie oder ein Gestaltungsprinzip zum Tragen kommt. Shared Space soll vor allem zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr führen. Shared Space ist somit primär „kein Verkehrskonzept“ [8] und auch keine festgelegte Gestaltungslösung für Straßenräume. Straßenräume sollen in partizipativen Prozessen ergebnisoffen so gestaltet werden, dass alle Funktionen in

ein Gleichgewicht gebracht werden und Kraftfahrzeuge eher als Gäste in diesen Räumen unterwegs sind. Shared Space versucht, die drei Funktionen Verbindung, Erschließung und Aufenthalt in einem möglichst nicht geteilten und ortstypisch gestalteten Raum zu überlagern. Dabei wird möglichst eine höhengleiche Ausbildung bei weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen angewendet.

Zur konkreten Ausgestaltung bietet Shared Space kein Fertigrezept an. Fragt man den Urheber des Konzeptes, das Keuning Instituut in den Niederlanden, so ist Shared Space alles, was zu mehr Rücksichtnahme führt und mit dem Instituut und den Bürgern vor Ort entwickelt wird. Das Keuning Instituut wählt bewusst keine nähere Definition, um die Handlungsoptionen nicht einzuschränken. Da es mittlerweile in vielen Ländern Straßenräume gibt, die als Shared Space bezeichnet werden, ohne jegliche Beteiligung des In-

stituuts umgesetzt wurden und verschiedene Probleme aufweisen, wurde in den Niederlanden zwischenzeitlich das Shared Space Institute gegründet und der Begriff „Shared Space“ rechtlich geschützt. Sofern das Shared Space-Prinzip straßenplanerischen Bezug aufweist, geht es nach dem Institut um neue Methoden zur Entwicklung öffentlichen Straßenraumes unter Beteiligung von Anwohner/innen, interessierten Bürger/innen, lokalen Politiker/innen, Interessensverbänden und unter fachlicher Begleitung von Moderator/innen und Verkehrsplaner/innen. Insbesondere die Beteiligung der Anwohner/innen soll dazu beitragen, dass der Straßenraum entsprechend der vorliegenden Wünsche gestaltet wird. Aus Straßen, Plätzen und Knotenpunkten sollen gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität werden. Die neue Gestaltungsphilosophie oder das neue Gestaltungsprinzip soll dabei dazu beitragen, die veränderte Haltung zu unterstützen.

Die prozessualen Aspekte des Shared Space-Prinzips, die in verschiedenste Fachdisziplinen, wie Soziologie, Pädagogik und Psychologie hineingreifen, werden in den neuen Veröffentlichungen und auch in diesem Beitrag nicht behandelt. Zielgruppen sind vielmehr Verkehrsplaner, Entscheidungsträger und auch Bürger, die konkrete Straßenplanungen nach dem Shared Space-Prinzip initiieren, planen und umsetzen möchten. Aufgrund der bislang sehr weit gefassten Möglichkeiten zur straßenplanerischen Umsetzung des Prinzips ist es Ziel, die Handlungsspielräume zur verkehrssicheren, leistungsfähigen und stadtverträglichen Verkehrsgestaltung einzugrenzen und darzulegen. Die Ziele dieses Beitrages sind es, den derzeitigen Informationsstand aufzuzeigen, Voraussetzungen zur Anwendung zu definieren und noch bestehende Wissenslücken darzulegen.

2 Neue Erkenntnisse aus Beispielprojekten

In [1] und [2] können die Ergebnisse von Analysen in den Beispielgemeinden Drachten und Haren (EU-Kooperationsvorhaben Shared Space) sowie Kavelaer und Brühl (vergleichbare Gestaltungen) nachgelesen werden. Zwischenzeitlich liegen aktualisierte Unfalldaten vor, die nachfolgend tabellarisch gemeinsam mit neuen Beispielen dargestellt werden. Im Folgenden werden zunächst weitere Bei-



Bild 1: Querschnittsgestaltung der Bremer Straße in Bohmte



Bild 2: „Kreisverkehrsplatz“ Bohmte

spiele aufgeführt. Dabei gehört Bohmte zum EU-Kooperationsvorhaben, während bei den anderen Beispielen vergleichbare Gestaltungen gewählt wurden.

Deutschland, Bohmte, Bremer Straße L 81, Projekt aus dem EU-Kooperationsvorhaben Shared Space

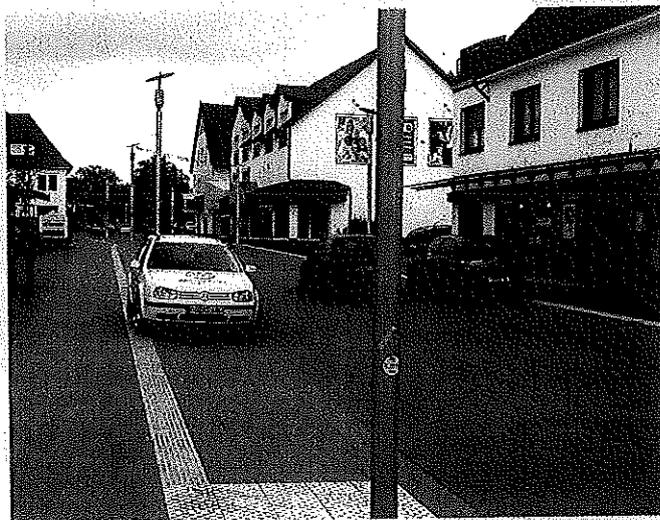
Die Gemeinde Bohmte liegt in Niedersachsen und gehört zum Landkreis Osnabrück. In der Gemeinde leben ca. 13.200 Einwohner. Die Gemeinde Bohmte nimmt bislang als einzige deutsche Kommune an dem EU-Projekt Shared Space teil. Die Bremer Straße (L 81) ist mit ca. 12.600 Kfz/24 h belastet, davon ca. 1.000 Lkw/24 h.

Die Umgestaltung wurde anhand eines mehrstufigen Partizipationsprozesses mit der Bohmter Bevölkerung und weiteren Beteiligten abgestimmt. Die Bürgerbeteiligung in Bohmte ging dabei über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen des § 3 Abs. 1 BauGB hinaus. Aufgrund von verkehrlichen und gewerblichen Entwicklungen in der Gemeinde Bohmte sollte ein städtebauliches Planungsverfahren zur Lösung verkehrlicher und städtebaulicher Missstände durchgeführt werden [9]. Umgesetzt ist mittlerweile ein Abschnitt von ca. 350 m Länge mit Umbaukosten in Höhe von 2,35 Millionen Euro. Geplant ist möglicherweise die Ausweitung auf ca. 1.000 m Länge nach Süden in Rich-

Mit Sicherheit von:

www.berghaus-verkehrstechnik.de

Bild 3: Behinderung durch parkende Fahrzeuge in Bohmte



tung Bahnhof, wobei diskutiert wird, teilweise auch andere Gestaltungsmittel einzusetzen.

Bei der Umgestaltung wurde ein einheitliches Betonpflaster verwendet, das auch in den Bereichen der privaten Grundstücksflächen zum Einsatz kommt. Im gesamten Abschnitt wurde in den Seitenräumen auf Anregung und mit Abstimmung des Blinden- und Sehbehindertenverbandes (DBSV) ein Blindenleitsystem angelegt. Dieses hat für Shared Space und ähnliche Bereiche Pilotcharakter. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m, so dass Lkw im Begegnungsfall in die Seitenräume ausweichen müssen. Der kontrastierende Blindenleitsystem wird dabei jedoch als äußerste Fahrbahnbegrenzung interpretiert (Bild 1). Besonders markant ist der ca. 30 Meter große „Kreisverkehrsplatz“ (Bild 2), der aufgrund fehlender Beschilderungen rechtlich aber als „überfahrbare Platzfläche mit Rechts-vor-Links-Regelung“ einzustufen ist. Die Kreisfahrbahn hat dadurch keinen Vorrang. Überwiegend wird der Platz von den Kraftfahrern wie ein Kreisverkehrsplatz befahren. Zum Teil erfolgt die Durchfahrt aber – ganz legal – auch auf direktem Wege.

Auf Beschilderung und Wegweisung wurde im Kernbereich verzichtet. Nur im Annäherungsbereich wurde das Schild „Ende der Vorfahrtstraße“ (Zeichen 307) angebracht. Im gesamten Bereich gilt für Lkw eine durch Zeichen 274 StVO angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Durch die hohe Verkehrsbelastung dominiert der Kraftfahrzeugverkehr. Radfahrer und Fußgänger bewegen sich überwiegend in den Seitenräumen, die teilweise durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt werden. Die Betrachtung des Unfallgeschehens im

ersten Jahr nach der Umgestaltung lässt tendenziell eine deutliche Zunahme insbesondere der Bagatellunfälle erkennen. Im Zeitraum Juni 2008 bis August 2009 sind insgesamt 23 Unfälle polizeilich registriert worden. Zwei Unfälle hatten leichte Verletzungen zur Folge. Während in der ehemaligen signalisierten Einmündung durch die Umgestaltung zu einem „Kreisverkehrsplatz“ kaum noch Unfälle zu beobachten sind, haben sich auf dem anschließenden Streckenbereich deutlich mehr Unfälle ereignet als in den Jahren zuvor. Auch ist die Anzahl der Unfälle mit Verletzten bislang auf dem gleichen, wenn auch niedrigen, Niveau geblieben. Wie in den Jahren zuvor wurden bislang keine Unfälle mit Fußgängern festgestellt. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrern hingegen hat zugenommen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Anwohner hat sich nach einer Befragung durch die FH Osnabrück nicht verbessert, 50 Prozent der Befragten fühlen sich unsicherer als vor dem Umbau [10].

Wenn auch die Haltung des DBSV gegenüber Shared Space insgesamt aus verständlichen Motiven zunächst einmal ablehnend ist [15], sind die Rückmeldungen auf das Blindenleitsystem grundsätzlich positiv. Das System unterstützt sehgeschädigte und bietet durch besonders gekennzeichnete Überquerungsstellen, die im Abstand von ca. 50 m und an Einmündungen angeordnet sind, eine Grundorientierung. Allerdings bestehen seitens blinder und sehbehinderter Menschen Ängste bei der Überquerung der Fahrbahn aufgrund der hohen zulässigen Geschwindigkeiten und des hohen Verkehrsaufkommens und es wird die mangelnde Rücksichtnahme beim Parken bemängelt. Diese führt immer wieder dazu, dass Kurzparker ihre Fahrzeuge

unmittelbar neben dem Leitstreifen abstellen (Bild 3). In der Konsequenz bemüht sich der DBSV um eine Aufnahme von Leitsystemen als Verkehrszeichen in der StVO, um ein Abstellen grundsätzlich ahnden zu können.

Aus Sicht der Autoren dieses Beitrages wird das Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme in Bohmte momentan nur bedingt erfüllt. Positiv anzumerken ist, dass das Geschwindigkeitsniveau zumindest in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens überwiegend niedrig ist. Das Fußgängeraufkommen ist insgesamt als gering zu bezeichnen, so dass der Kfz-Verkehr im Straßenbild dominiert und es somit zu einer „klassischen“ Straßenraumaufteilung kommt, bei der sich Fußgänger und Radfahrer einen schmalen Bereich neben dem Leitstreifen teilen und die Straße eher selten – und wenn, dann zügig und auf direktem Weg – überqueren. Von einer „Gastrolle“ des Kfz-Verkehrs kann in Bohmte keine Rede sein. Positiv zu sehen ist der Versuch, blinde und sehbehinderte Menschen durch den Einbau eines Leitsystems nicht von der Nutzung des Straßenraums auszugrenzen. Allerdings besteht sicherlich noch Verbesserungspotenzial. Daher sollten die Erfahrungen aus Bohmte in folgenden Projekten zu einer Fortentwicklung genutzt werden.

Deutschland, Duisburg, Opernplatz, verkehrsberuhigter Bereich

Duisburg ist eine kreisfreie Stadt mit ca. 500.000 Einwohnern. Der Opernplatz befindet sich auf der Landfermannstraße im Herzen der Stadt in der Nähe des Hauptbahnhofs. Der Platz selbst ist als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) ausgeschildert und wird an Werktagen durchschnittlich von 13.700 Pkw und 90 Lkw befahren.

In den verkehrsberuhigten Bereich des Opernplatzes sind Teile der Moselstraße im Nordwesten und der Neckarstraße im Nordosten eingebunden. Beide Abschnitte gehen im weiteren Verlauf in eine Tempo 30-Zone (Z 274.1 StVO) über.

Die Verkehrsflächen des Opernplatzes sind durch Rinnen und Flachborde in Fahrbahn und Seitenräume gegliedert (Bild 4). Hochborde kommen im verkehrsberuhigten Bereich nicht zur Anwendung. Auf sichtbehindernde feste Einbauten oder Bepflanzungen wurde im gesamten Bereich verzichtet. Die Fahrbahn besteht aus je einem ca. 4 m breiten Fahrstreifen je Richtung. Die Richtungen sind durch

einen ca. 50 cm bis 1 m breiten Mittelstreifen getrennt (Bild 5). Auch der Mittelstreifen kann durch eine taktil erfassbare Kante von querenden sehbehinderten Personen mit dem Langstock wahrgenommen werden. Für sehbehinderte Personen wären allerdings verbesserte Kontraste hilfreich, um eine sichere Fortbewegung und Orientierung zu ermöglichen. Im zentralen Bereich gegenüber dem Eingang zum Theater wurde zudem eine ca. 20 m breite und vollständig niveaugleiche Querungsstelle ausgeführt, die von gehbehinderten Personen oder Rollstuhlfahrern barrierefrei genutzt werden kann.

Parkstände enthält der Opernplatz nicht, sie sind im Bereich der Moselstraße markiert. Zudem werden die Seitenräume der Neckarstraße regelmäßig für Parkvorgänge genutzt, obwohl hier keine Parkflächen ausgewiesen sind.

Das Unfallgeschehen im Bereich Opernplatz kann insgesamt betrachtet als recht moderat bezeichnet werden. Im Zeitraum August 2007 bis Juli 2009 sind insgesamt neun Unfälle polizeilich registriert worden. Vier Unfälle hatten leichte Verletzungen zur Folge. Insbesondere das Unfallgeschehen mit verletzten Personen sollte in den nächsten Jahren weiter kritisch beobachtet werden.

Aus Sicht der Autoren ist der Opernplatz in Duisburg (ebenso wie Kevelaer und Brühl) ein gelungenes Beispiel für eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße, in der Fahrzeugführer eher als Gäste unterwegs sind und gegenseitige Rücksichtnahme vorherrscht. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich und die nahezu niveaugleiche Gestaltung harmonisieren miteinander und führen zu einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau. Die Überquerbarkeit wird durch den Mittelstreifen in der Landfermannstraße zusätzlich erleichtert.

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburgstraße, Tempo 30-Zone

Die Schwarzenburgstrasse in Bern-Köniz ist eine Ortsdurchfahrt mit zentralem Geschäftsbereich. Täglich verkehren hier ca. 16.000 Kfz. Linienbusse sowie viele querende Fußgänger und Radfahrer prägen das lebhaftes Verkehrsgeschehen.

Die Ortsdurchfahrt wurde im Jahr 2006 komplett umgestaltet. Der gesamte Straßenraum zwischen den Bauten wird als eine durchlaufende Fläche behandelt. Die Fahrbahnränder sowie der Kreisverkehrsplatz (Bläuaacker) werden durch eng ange-

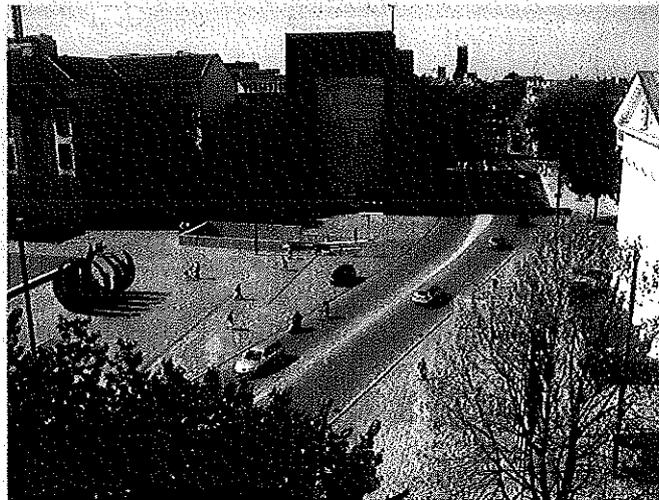


Bild 4: Opernplatz Duisburg



Bild 5: Querschnittgestaltung der Landfermannstraße in Duisburg



Bild 6: Zufahrt auf Kreisverkehrsplatz Bern-Köniz

ordnete niedrige Pfosten definiert (Bild 6), die das Abstellen von Fahrzeugen verhindern. Parken wird restriktiv gehandhabt und ist nur auf gekennzeichneten Flächen zulässig. Markante Leuchten, angeordnet auf einem Trennstreifen aus eingefärbtem Asphalt in Fahrbahnmitte, prägen den Straßenraum. Dieser Mittelstreifen dient

als linienhaft wirksame Überquerungshilfe für Fußgänger.

Ziel der Umgestaltung war eine Optimierung der Überquerungsmöglichkeiten für die Fußgänger sowie eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den motorisierten Verkehr. Dazu wurden nach der in 2001 erfolgten baulichen Umgestaltung in

Bild 7: Beginn der Begegnungszone in Burgdorf



Bild 8: Zentralplatz Biel



einem Verkehrsversuch im Jahr 2005 zusätzlich die erlaubte Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert und die bestehenden Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) entfernt.

Die Umgestaltung zeigt weder positive noch negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. In den Jahren 2005 und 2006 haben sich, wie auch in den Jahren 1999 und 2000 vor dem Umbau, insgesamt acht Unfälle, davon vier bzw. drei Unfälle mit Personenschaden, ereignet. Die Verkehrskultur hat sich nachhaltig in Richtung mehr Rücksichtnahme verändert [11].

Schweiz, Burgdorf, Bahnhofstraße/ Lyssachstraße, Begegnungszone

Burgdorf, mit seinen ca. 15.000 Einwohnern, vereint in sich die Qualitäten einer modernen Kleinstadt mit Zentrumsfunktion. Diese erste Begegnungszone der Schweiz in Burgdorf (Bild 7) besteht seit 1994 - anfänglich versuchsweise unter dem Namen „Flanierzone“. Seit 2002 ist in der Schweiz

die Begegnungszone geltendes Recht, die mit Ausnahme des Erlaubens von Kinderspiel auf der Fahrbahn (nur im Seitenraum erlaubt) und der Schrittgeschwindigkeit (Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h) gleiche Regelungen wie ein verkehrsberuhigter Bereich in Deutschland aufweist. Mit der Begegnungszone soll vorrangig der Fußverkehr gefördert werden. Sie kennzeichnet Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen Fußgänger die gesamte Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber dem Fahrzeugverkehr vortrittsberechtigt. Das Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Die Erfahrungen und Resultate aus Burgdorf, die im Rahmen des Projekts „Fußgänger- und Velo-Modellstadt Burgdorf“ (FuVeMo) ermittelt wurden, werden vielfach als Basis für Maßnahmen in anderen Städten herangezogen und haben wegweisenden Charakter. Im Zeitraum von 10 Jahren hat die FuVeMo insgesamt 22 Projekte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs realisiert. Laut „Gesamt-

evaluation“ [12] konnten die informell gesetzten quantitativen Ziele (Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den Langsamverkehr um 10 Prozent, Senkung des Unfallrisikos um 10 Prozent) aber nicht vollständig erreicht werden. Insbesondere konnte die Senkung des Unfallrisikos nicht abschließend beurteilt werden. Die gemeldeten Unfallzahlen in der Stadt Burgdorf haben sich zwar deutlich reduziert (30 Prozent), der Einfluss von FuVeMo auf diese Reduktion ist jedoch nicht nachweisbar. In den Jahren 2002 bis 2006 wurden 27 Unfälle registriert, davon acht mit Personenschaden. Aus qualitativer Sicht hat sich die Situation zumindest im Bahnhofquartier spürbar verbessert, vor allem was die Schwere der Unfälle anbelangt. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wurde aber bislang nicht vollständig erreicht.

Schweiz, Biel-Zentralplatz, Begegnungszone

Die Stadt Biel ist mit ihren ca. 52.000 Einwohnern die größte zweisprachige Stadt der Schweiz. Der Zentralplatz ist der Kreuzungspunkt der großen Raumachsen, ein Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Identifikationsort im Zentrum von Biel.

2002 wurde der verkehrsreiche Knotenpunkt zu einer Platzfläche umgestaltet und als Begegnungszone ausgewiesen. Auf den Zentralplatz münden acht Straßen ein. Im Rahmen der Umgestaltung wurden die möglichen Fahrbeziehungen durch Anordnung von Einbahnstraßen und Durchfahrtsverboten für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Gleichzeitig wurde die zentrale Bus-Haltestelle verlegt und die Linienführung der Busse modifiziert. Dadurch konnte insgesamt eine wesentliche Reduzierung der erforderlichen Fahrbahnflächen und eine geordnete Führung des Fahrzeugverkehrs über den Platzbereich erreicht werden.

Der Platz mit einer Ausdehnung von 55 m x 70 m wird täglich von bis zu 12.000 Fahrzeugen befahren. An Werktagen queren 5.000 bis 6.000 Fahrräder und 1.200 Busse den Platz. An der am Rand des Platzes gelegenen Bus-Haltestelle steigen täglich ca. 5.500 Fahrgäste ein und aus.

Die gesamte Platzfläche wurde mit einer einheitlichen eingefärbten Asphaltoberfläche gestaltet (Bild 8). Die Fahrbahnbereiche sind von den Gehbereichen durch kontrastierende Flach- bzw. Schrägborde getrennt. An einigen definierten Querungsstellen befinden sich taktil erfassbare markierte Aufmerksamkeitsstreifen

am Fahrbahnrand. Während Fußgänger den Platz in allen Richtungen queren, halten sich Radfahrer überwiegend an die definierten Fahrbahnflächen.

Eine Geschwindigkeitsmessung im Jahr 2003 ergab, dass 85 Prozent aller Fahrzeuge (V85) nicht schneller als 24 km/h fahren. Etwa drei Viertel aller Fahrer halten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ein. Dieses niedrige Geschwindigkeitsniveau trägt wesentlich zum Funktionalisieren der Verkehrsfläche bei [13]. Trotz relativ hoher Fahrzeugfrequenzen ist es gelungen, für Fußgänger einen sicheren und attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Fußgänger lassen oft den Bussen freiwillig den Vortritt. Der Gesamtverkehr fließt gleichmäßiger [14].

Die Unfallstatistik zeigt, dass sich durch die Umgestaltung und die neue Verkehrsregelung keine Verschlechterung der schon vor dem Umbau sehr geringen Unfallsituation ergeben hat. So haben sich von Dezember 2002 bis November 2007 insgesamt 11 Unfälle, davon fünf mit Personenschaden, ereignet.

Aus Sicht der Autoren ist der Zentralplatz in Biel das anschaulichste Beispiel für eine schweizerische Begegnungszone mit hohem Verkehrsaufkommen in einem zentralen Bereich. Aufgrund der ausgeprägten Fußgängerfrequenzen und der einheitlichen Platzgestaltung verhalten sich Fahrzeugführer sehr vorsichtig und nehmen Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Anzumerken ist, dass in [3] weitere Beispiele aus Deutschland aufgeführt sind, die aber aus unterschiedlichen Gründen nicht mit Shared Space verwechselt werden sollten. Dazu zählen „Begegnungszonen“ im Stadtteil Nordend in Frankfurt, die als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen aber nicht niveaugleich ausgebildet wurden, Fußgängerzonen mit Freigabe für andere Verkehrsarten, wie z. B. in der Maffeistraße in München, in denen Kfz ausgeschlossen sind und Fahrradstraßen mit Freigabe für andere Verkehrsarten, wie z. B. die Hansastraße in Kiel, in denen der Aufenthalt von Fußgängern aber nur eine untergeordnete Rolle spielt.

3 Eignung von Straßen und Plätzen zur Umgestaltung nach Shared Space-Prinzipien

Die Eignung potenzieller Straßenräume für eine Umgestaltung nach Shared Space-Prinzipien ist unter Beachtung der oben

Tabelle 1: Rahmenbedingungen in- und ausländischer Beispiele

Stadt	Straße/Platz	V ₇₅ [km/h]	DTV [Kfz/Tag]	Mittelstreifen	Taktile Elemente	Verkehrssicherheit nach Umbau	zusätzliche Verkehrsregelungen
Drächten	Laweiplein	50	18.000 (Knotenpunkt)	nein	ja	besser	Kreisverkehr
Drachten	De Drift/ Torenstraat/ Kaden	50	15.000 (Knotenpunkt)	nein	teilweise	eher schlechter	Zebrastrifen
Haren	Rijksstraatweg	50	8.000	nein	nein	besser	Zebrastrifen
Bohnte	Bremer Straße	50	12.600	nein	ja	eher schlechter	30 km/h für Lkw
Brühl	Stern	7	7.500	nein	nein	besser	nein
Kevelaar	Roermonder Platz	7	10.500	nein	nein	keine Aussage	Einbahnstraßen
Duisburg	Opernplatz	7	13.700	ja	teilweise	keine Aussage	nein
Bern-Köniz	Schwarzenburgstrasse	30	16.000	ja	nein	unverändert	nein
Burgdorf	Bahnhofstr./ Lyssachst.	20	6.000	nein	nein	unverändert	nein
Biel	Zentralplatz	20	12.000	nein	teilweise	unverändert	nein

aufgeführten Erkenntnisse an die zur Verwendung kommenden Gestaltungsprinzipien gekoppelt. So ist nach Ansicht der Autoren generell eine Eignung nur dann gegeben, wenn folgende Ziele bei Shared Space-Projekten beachtet werden, die dann im Einzelfall in Gestaltungsvarianten umzusetzen sind:

1. Planungsphilosophie

Shared Space ist kein Planungsinstrument, sondern eine Haltung mit dem Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme, die in Bezug auf die Straßengestaltung als Planungsphilosophie bezeichnet werden kann. Shared Space will städtische Räume mit Menschen für Menschen schaffen. Dabei setzt Shared Space auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Autofahrer als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.

2. Aufenthaltsqualität

Shared Space hat das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Hauptgeschäftsstraßen – und ggf. auch anderer städtischer Straßen – städtebaulich zu stärken. Gefragt sind neue Gestaltungen, die einzelne Abschnitte und Plätze durch eine wohlthuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben.

3. Partizipation

Shared Space wird mit den Bürgern vor Ort konzipiert. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der Bürgerinformation hinaus und beteiligt die Bürger

mit aufwendigen Instrumenten an der Planung.

4. Raum für alle

Shared Space berücksichtigt die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte werden barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen, wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr gestaltet.

5. Höhengleiche Ausbildung

Shared Space arbeitet abschnittsweise mit höhengleichen Ausbildungen, wobei gliedernde Elemente oder Flachborde eingesetzt werden können. Eine Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum und/oder eine Kanalisierung des fließenden Verkehrs kann notwendig sein. Gleichwohl werden auch diese Abschnitte nach dem Prinzip Shared Space gestaltet.

6. Klare Regelung

Shared Space kommt ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus. Shared Space-Bereiche sollten bei geringen Verkehrsbelastungen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, um dem Fußgängerverkehr auch rechtlich Vorrang zu geben, geringe Geschwindigkeiten abzusichern und das Parken zu regeln. Alternativ kann bei vorrangiger Verbindungsfunktion auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich („Tempo 20/10-Zone“) in Verbindung mit einem eingeschränkten Halteverbot für eine Zone in Frage kom-

men.

7. Leistungsfähigkeit

Shared Space setzt eine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung voraus. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden im Rahmen der Planung mit entsprechenden Verfahren nachgewiesen.

8. Sichtbeziehung

Shared Space setzt hervorragende Sichtbeziehungen voraus, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr ist daher aus ausgewählten Abschnitten weitgehend zu verlagern und die Parkraumnachfrage ist durch Angebote im nhen Umfeld zu befriedigen.

9. Erfolgskontrolle

Shared Space wird Erfolgskontrollen unterzogen, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Shared Space-Projekte in Abschnitten mit höheren Belastungen (größer ca. 4.000 Kfz/Tag) haben Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten.

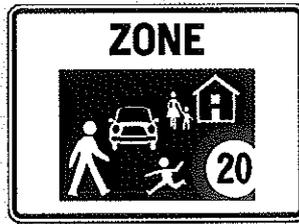
10. Verkehrssicherheit

Bei allen Planungen muss die Verkehrssicherheit eine übergeordnete Rolle einnehmen. Dazu sind zunächst detaillierte Analysen des Unfallgeschehens schon vor der Umgestaltung erforderlich, um mögliche Gefahrenpunkte bereits bei der Planung berücksichtigen zu können. Die Planung selbst ist in allen Planungsphasen durch ausgebildete Sicherheitsauditoren zu auditieren. Nach der Verkehrsfreigabe ist eine ständige Beobachtung und Analyse, möglichst durch einen externen neutralen Gutachter, sicher zu stellen, um schnell auf mögliche Sicherheitsdefizite reagieren zu können.

Werden diese 10 Punkte konsequent beachtet, kann Shared Space für bestimmte Straßenabschnitte und Plätze dazu beitragen, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr gefördert wird.

Geeignet sind in erster Linie sensible Abschnitte von Hauptgeschäftsstraßen, örtliche Geschäftsstraßen, dörfliche Hauptstraßen und Quartiersstraßen. Der Fußgänger- und/oder Radverkehr sollte das Straßenbild bestimmen bzw. zumindest in einer Größenordnung zu verzeichnen sein, die den Wunsch nach einem „Gaststatus“ des Kfz-Verkehrs rechtfertigt. Die Randnutzungen sollten in diesen Bereichen einen hohen Überquerungsbedarf bedingen, so dass Fußgänger und Radfahrer den gesamten Straßenraum potenziell in An-

Bild 9:
Schweizer
Verkehrs-
zeichen Be-
gegnungs-
zone



spruch nehmen.

Konkrete Einsatzgrenzen für die Anwendung des Shared Space-Prinzips liegen noch nicht vor. Die Tabelle 1 zeigt zusammenfassend die Rahmenbedingungen und Belastungen der angeführten Beispiele. In [2] wird empfohlen, die Belastungsgrenze von 8.000 Kfz/Tag nicht zu überschreiten, um eine Dominanz des Kfz-Verkehrs zu vermeiden. Bei einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau kann die Belastung nach [2] bis zu 14.000 Kfz/Tag in Streckenabschnitten betragen. Möglicherweise sind noch höhere Belastungen mit den Shared Space-Prinzipien vereinbar: in Hamburg werden nach [7] detaillierte Kriterien zur Eignung von Straßenräumen angegeben und 20.000 Kfz/24 h als obere Belastungsgrenze für Gemeinschaftsstraßen aufgeführt. Die Belastungsgrenzen hängen sicherlich auch von den Gestaltungselementen ab: so sprechen höhere Belastungen beispielsweise dafür, einen Mittelstreifen zu verwenden, um die linienhafte Überquerbarkeit zu ermöglichen. Anzumerken ist, dass eine Eignung nicht unmittelbar mit einem Bedarf an einer Umgestaltung gleichgesetzt werden darf. Bei allen Shared Space-Projekten war oder ist das negative Erscheinungsbild der Straßenräume der wesentliche Auslöser der Umgestaltung. Es handelt sich somit um städtebauliche Verbesserungen, die die jeweiligen Straßen und Plätze aufwerten sollen. Es geht nicht in erster Linie darum, zu verzeichnende Leistungsfähigkeitsengpässe oder Unfallhäufungsstellen zu beseitigen. Da z.T. erhebliche Finanzierungsmittel in die Hand genommen werden, sollten detaillierte Mängelanalysen zunächst den Bedarf an einer Umgestaltung ableiten.

4 Umsetzbarkeit von Shared Space-Prinzipien nach der Straßenverkehrs-Ordnung und dem deutschen Regelwerk

Shared Space-Prinzipien sind grundsätzlich mit dem deutschen Verkehrsrecht vereinbar. Detaillierte Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen sind [5] und [7] zu

entnehmen. Bei der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) kann rechtlich sichergestellt werden:

- dass Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen,
- der Fahrzeugverkehr eine angepasste Geschwindigkeit einhalten muss,
- die Fahrzeugführer die Fußgänger weder gefährden noch behindern dürfen und wenn nötig warten müssen,
- dass das Parken (ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen) außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig ist.

Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt seit der Neuregelung der VwV-StVO zum 1.9.2009 „für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht“. Wird der Satz so interpretiert, dass das „oder“ den Satz trennt, kommen verkehrsberuhigte Bereiche also „in einzelnen Straßen“ in Betracht, ohne dass Belastungsgrenzen zur Anwendung kommen müssten.

Alternativ könnten solche Bereiche auch mit Zeichen 274.1 als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20/10-Zone) ausgewiesen werden. Der gewollte Gaststatus des Kfz-Verkehrs in Shared Space-Bereichen ist dann aber rechtlich nicht gegeben – faktisch hat der Kfz-Verkehr dort Vorfahrt und Fußgänger müssen nach Straßenverkehrsordnung die Fahrbahn zügig und auf kürzestem Wege überqueren. In verkehrsberuhigten Bereichen ist allerdings das Kinderspielen auf der Straße nach StVO ausdrücklich erlaubt. In Hauptgeschäftsstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder dörflichen Hauptstraßen wird es in der Regel nicht beabsichtigt sein, das Spielen auf der Straße rechtlich zuzulassen.

Insofern wäre es wünschenswert, dass in Form einer StVO Neuregelung ein neues Verkehrszeichen eingeführt wird, das sich an der Schweizer Begegnungszone (Bild 9) orientiert und Shared Space-Bereiche auch bei höheren Belastungen entsprechend ausweist. Diese Forderung wird ausdrücklich auch in [4 und 17] gestellt. Die „Begegnungszone“ entspricht weitgehend dem „verkehrsberuhigten Bereich“, jedoch mit dem Unterschied, dass hier eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zulässig ist und Fußgänger Vortritt vor dem Kraftfahrzeugverkehr haben.

Die Autoren dieses Beitrages raten davon ab, Shared Space-Bereiche nicht auszuschildern. Nur mit einer verkehrsrechtlich

eindeutigen Anordnung kann auch rechtlich gegen ein Fehlverhalten vorgegangen werden. So weist auch der FUSS e. V. darauf hin, dass ohne Zeichen 325 StVO bzw. ohne Einführung des neuen Verkehrszeichens „Begegnungszone“ keine fußgängerfreundliche Regelung geschaffen werden kann [17].

Bereits in [1] wurde dargestellt, dass Shared Space-Prinzipien durchaus auch mit dem deutschen Regelwerk vereinbar sind. Die EAHV 93 ließen höhengleiche Ausbildungen („lange Materialwechsel“) in städtebaulich und denkmalpflegerisch bedeutsamen Bereichen (z. B. über Stadt- und Dorfplätze) zu und wiesen darauf hin, dass bis zu Verkehrsstärken von 1.200 Kfz/h positive Erfahrungen mit langen Materialwechseln vorliegen. Dieses kommt den heutigen Einsatzbereichen von Shared Space schon sehr nahe. Die RAS 06 nennen keine Einsatzgrenzen für höhengleiche Ausbildungen – Shared Space-Bereiche könnten auch als Abschnitte im Trennungsprinzip verstanden werden, bei denen „für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde, Bordrinnen oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen“ wurde, so dass die Belastungsgrenze von 4.000 Kfz/Tag für das Mischungsprinzip bei der Verwendung von gliedernden Elementen wie Flachborde oder Rinnen nicht zwingend anzuwenden ist.

Dennoch wird empfohlen, derartige Gestaltungen bei Belastungen über 4.000 Kfz/Tag als Pilotprojekte zu betrachten. Dabei sind die Wirkungen der einzelnen Elemente wissenschaftlich qualifiziert zu dokumentieren und zu analysieren. Die Umsetzung sollte zudem mit qualifizierten Vorher-/Nachheruntersuchungen begleitet, ausgewertet und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet werden.

5 Verkehrsplanerische Empfehlungen für Straßenraumgestaltungen nach dem Shared Space-Prinzip

Ein Grundsatz der Verkehrsraumgestaltung ist die Einheit von Bau und Betrieb. Das bedeutet, dass die Gestaltung allen Verkehrsteilnehmern die vorhandene Verkehrsregelung verdeutlicht. Der Verzicht auf jegliche Beschilderung eines Kreisverkehrsplatzes, wie es in Bohmte der Fall ist, ist daher kritisch zu sehen. Sollten derartige Regelungen weiter verbreitet werden, gibt es zwei grundsätzlich verschiedene Regelungsarten von Kreisverkehrsplätzen:

- die Regellösung mit vorgeschriebener Fahrtrichtung und Vorfahrt des Verkehrs auf der Kreisfahrbahn,
- ein Schein-Kreisverkehrsplatz mit „Rechts-vor-Links“-Regelung und keiner vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Dieses widerspricht den generellen Forderungen nach Reduzierung der Komplexität und Vereinheitlichung der Verkehrsanlagen zur Verbesserung der Begreifbarkeit und Verkehrssicherheit.

Durch weitgehend höhengleiche Ausbildung des Straßenraums ergeben sich deutliche Verbesserungen für die Fortbewegung von Rollstuhlnutzern und Personen mit Gepäck, Kinderwagen sowie Rollatoren. Demgegenüber stellt sich die Fortbewegung und Orientierung für blinde und stark sehbehinderte Menschen ohne zusätzliche Maßnahmen problematisch dar. Durch weitgehend höhengleiche Ausbildung des Straßenraums fehlt der Bordstein, der für die Orientierung und Fortbewegung blinder und stark sehbehinderter Menschen von großer Bedeutung ist. Um auch von blinden und sehbehinderten Verkehrsteilnehmern eigenständig nutzbar zu sein, sollte Shared Space Elemente aufweisen, die eine lückenlose Durchquerung und Orientierung in Längs- und Querrichtung zulassen. Eine unstrukturierte Verkehrsfläche ohne jegliche Kontraste ist grundsätzlich zu vermeiden.

Der ruhende Verkehr wird in den aufgeführten Beispielen meist mittels Abpollerung und Gittern aus den umgestalteten Bereichen verdrängt – insofern sind keinerlei Verkehrszeichen zum ruhenden Verkehr wie Park- oder Halteverbote angebracht (Ausnahme: Beschilderung von Behindertenparkständen in Haren). In Bohmte wird darauf gesetzt, dass die Bewohner und Besucher aufgrund des umfangreichen Kommunikationsprozesses in dem betreffenden Bereich nicht parken. Erste Beobachtungen zeigen, dass das Parken nicht durchgängig vermieden werden kann: Haltevorgänge sind dort durchaus oft zu verzeichnen. Dabei wird einerseits der Leitstreifen in seiner Funktion beeinträchtigt, andererseits die Verkehrsqualität durch zusätzliche Einengungen verringert. Ein Verzicht auf Stellplätze im Shared Space ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu begrüßen, da optimale Sichtbeziehungen hergestellt werden und die Kommunikation als essentieller Baustein für das Funktionieren von Shared Space erst ermöglicht wird. Daher wird empfohlen, das Parken in Shared Space-Bereichen

durch entsprechende Beschilderung (Zeichen 325 StVO oder Zeichen 290 StVO) grundsätzlich zu vermeiden. Gerade in Hauptgeschäftsstraßen wird die Einführung derartiger Regelungen zumindest zu Diskussionen, wenn nicht zu Widerständen führen. Kompromissfähig werden daher Lösungen sein, bei denen die Shared Space-Bereiche auf einen überschaubaren Abschnitt begrenzt werden. Hinzu kommt, dass erfahrungsgemäß Fahrzeugführer/innen niedrige Geschwindigkeiten nur über kurze Abschnitte einhalten. Aus diesen Gründen ist es zu empfehlen, Shared Space-Bereiche auf eine Länge von 300 m bis maximal 800 m zu begrenzen. In diesem Zusammenhang zu erwähnen ist, dass die bisher umgesetzten Shared Space-Projekte allesamt in diesem Längenintervall liegen.

6 Zusammenfassende Empfehlungen

Werden Shared Space-Projekte ins Auge gefasst, sollte ein umfassender und interdisziplinärer Prozess beginnen, der darauf setzt, sämtliche Beteiligten (insbesondere auch die Bürger) zu befähigen, sich bei der Erarbeitung einer optimalen Lösung mit eigenen Vorschlägen einzubringen. Zur Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung sollte der Prozess gestützt werden durch gezielte Hinweise der Fachplaner oder Moderatoren oder frühzeitige Beteiligung von betroffenen Nutzern (Experten in eigener Sache). Im Rahmen der Beteiligungsprozesse sind darüber hinaus auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange zu beachten.

Für Shared Space geeignet sind in erster Linie kleinere Hauptgeschäftsstraßen, örtliche Geschäftsstraßen, dörfliche Hauptstraßen oder Quartiersstraßen, die hohe Frequenzen des Fußgänger- und/oder Radverkehrs und einen hohen Überquerungsbedarf aufweisen. Zu empfehlen ist, Belastungsgrenzen einzuhalten, um eine Dominanz des Kfz-Verkehrs in ausgewählten Shared Space-Bereichen zu vermeiden. Shared Space-Bereiche in Deutschland sollten

- auf eine Länge von 300 m bis maximal 800 m begrenzt sein, um ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen,
- bei einer Belastung von mehr als 4.000 Kfz/Tag als Modellprojekte durchgeführt werden,
- weitgehend höhengleich gestaltet sein, wobei einzelne Elemente wie Begrü-

nung oder Einbauten den Straßenraum gliedern können,

- geeignete Elemente als Ersatz für fehlende Bordkanten bereitstellen, damit sich blinde und stark sehbehinderte Menschen in diesen Bereichen selbstständig bewegen können,
- frei von parkenden Fahrzeugen sein, wobei ausreichende Angebote zum Parken im Umfeld zu schaffen sind,
- leistungsfähig gestaltet sein und somit je nach Verkehrsstärke in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“-Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre aufweisen,
- uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Unter besonderer Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Aspekte und der Anforderungen an die Verkehrssicherheitsaspekte sollten Shared Space-Bereiche:

- als verkehrsberuhigte Bereiche oder
- verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich ausgewiesen werden bis eine Neuregelung der Straßenverkehrsordnung ein neues Verkehrszeichen vorsieht.

Die Umsetzung des Shared Space-Gedankens erfordert:

- einen planerischen und politischen Vorbereitungs- und Umsetzungsprozess, bei dem einzelne Belange oder Gruppen nicht ausgegrenzt, sondern alle Betroffenen und Beteiligten aktiv angesprochen und ihre Anliegen ernst genommen werden,
- eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und -qualität mit den Elementen, die die gegenseitige Rücksichtnahme und angemessene Geschwindigkeiten unterstützen,
- eine Vorgehensweise, bei der die gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen akzeptiert und die bestehenden Verantwortlichkeiten respektiert werden,
- eine Begleitung und Evaluierung durch eine zentrale, wissenschaftliche Vorher-/Nachheruntersuchung.

7 Ausblick

Trotz der schon recht detaillierten Erkenntnisse bleiben einige Fragen offen, die in der Zukunft zu beantworten sind. Dazu zählen beispielsweise folgende Aspekte:

- Wie ist die Barrierefreiheit konkret für alle mobilitätseingeschränkten Menschen

nach dem Ansatz des Design für Alle dauerhaft zu sichern (reichen Leiteinrichtungen oder sind Borde notwendig)?

- In welchen Situationen sollten Überquerungshilfen eingerichtet werden (ein Fußgängerüberweg kann insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen eine wichtige Hilfe sein)?
- Wie lassen sich die Notwendigkeiten kontrastreicher Gestaltung (z. B. bei Leitsystemen) für die steigende Anzahl sehbehinderter Menschen mit den hohen städtebaulichen Zielen von Shared Space vereinbaren?
- Welche Eignungsgrenzen ergeben sich bei welchen Voraussetzungen (Verkehrsbelastungen, Lkw-Anteil, Busverkehr, Stadtbahntrassen, Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer, Straßenraumbreiten)?
- Welches Verkehrsverhalten wird sich nach Schwinden des Innovations- und Besonderheitsbonus einstellen (Geschwindigkeiten, Bewegung der Fußgänger)?
- Wird eine dauerhafte Akzeptanz des Konzeptes durch die überwiegende Zahl der Nutzer und Anwohner erreichbar sein?
- Können derartige Konzepte auch in unmittelbarer Nähe von Schulen umgesetzt werden (Verhalten von Kindern, Schulwegsicherheit)?
- Können sich alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere ältere Menschen auf die besonderen Verkehrssituationen einstellen (Begreifbarkeit, Orientierung bei fehlenden Wegweisern und Beschilderungen)?
- Ist der Übergang vom „normalen“ Querschnitt auf derartige Bereiche besonders auszubilden?
- Wie sind Konflikte – insbesondere bei Verzicht auf Zeichen 325 StVO – rechtlich zu bewerten?
- Wird der gemeinsam nutzbare Bereich (außer beim Überqueren) von Fußgängern in voller Breite benutzt? Welche Bewegungslinien und Aufenthaltsorte ergeben sich vor und nach dem Umbau?

Das Shared Space-Prinzip wird demnach weiterhin zu beobachten sein. Gleichwohl zeichnen sich neue Entwicklungen ab, die die Anwendung und Weiterentwicklung des Prinzips in deutschen Städten sowie im benachbarten Ausland betreffen:

- In den Städten Mülheim und Arnsberg, Nordrhein-Westfalen, wird das Prinzip aufgegriffen und zu „SimplyCity“ erweitert. Es zielt nicht auf einzelne Plätze oder Straßenabschnitte, sondern auf

den gesamten städtischen Verkehrs- und Lebensraum, der von allen Elementen befreit werden soll, die für die Verkehrssicherheit und Orientierung unnötig sind, die Mobilität und den Aufenthalt erschweren und das Stadtbild negativ beeinflussen. Ein gleichnamiger Pilotversuch des Landes NRW wurde 2009 in Mülheim a. d. Ruhr und Arnsberg gestartet. Die modular aufgebauten Pilotversuche begannen in Mülheim a. d. Ruhr im November 2009 mit einer Aktion zur Lichtung des Schilderwaldes in zwei Modellgebieten und einer Modellstraße.

- In der Hansestadt Hamburg ist die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen mittlerweile soweit vorangeschritten, dass die sieben Bezirksämter damit begonnen haben, geeignete Straßenräume zu identifizieren. Der Umsetzungsprozess soll nach den derzeitigen Vorstellungen Anfang 2010 beginnen.
- Die Gemeinde Rudersberg erarbeitet nach Vorlage einer Machbarkeitsstudie derzeit eine Detailplanung für den Antrag eines zeitlich befristeten Modellversuchs in Baden-Württemberg auf Grundlage der Gestaltungsphilosophie „Shared Space“. Dabei sollen die rechtlichen Möglichkeiten auf den Prüfstand gestellt werden, um daraus ggf. gesetzliche Änderungsvorschläge/Handlungsempfehlungen für die Verkehrsregelung auf einer Landesstraße ableiten zu können. Hierbei steht insbesondere die Erprobung von Begegnungszonen im Vordergrund, damit eine ländlich geprägte Kommune trotz des Durchgangsverkehrs als Standortfaktor ihre Attraktivität und Zentralität nicht verliert bzw. wieder gewinnt.
- In der Stadt Konstanz soll der Bahnhofplatz auch aufgrund der Nähe zur Schweiz zu einer „Begegnungszone“ umgestaltet werden. Ziel ist es vor allem, den Fußgängerverkehr im unmittelbaren Bahnhofsbereich aufzuwerten und die Umstiegsbeziehungen zum Busverkehr zu verbessern.
- In Kreuzlingen (Schweiz) soll die Umgestaltung der Hauptstraße mit höhengleicher Ausbildung und die Ausweisung als Begegnungszone die Aufenthaltsqualität steigern und zu einem „sicht- und erlebbaren Stadtzentrum“ beitragen [16].
- In Gleinstätten (Steiermark, Österreich) wird nach Bohnte in einem weiteren Shared Space ein Leitsystem für blinde und stark sehbehinderte Menschen

eingebaut. Dieses dient nicht nur als Leitsystem durch Shared Space, sondern verknüpft wichtige Gebäudeeingänge. Eine städtebaulich verträgliche Integration wird durch eine geänderte Farbgebung versucht. Lediglich jede fünfte Platte des Leitsystems wird optisch kontrastierend ausgeführt. Zudem wird das System infolge der Farbwahl durch die Kraftfahrer nicht als Fahrbahnbegrenzung eingestuft.

Literaturverzeichnis

- 1 Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J.; Methorst, R.: Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, in: Straßenverkehrstechnik, Hefte 2 und 3/2008
- 2 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., GDV: Shared Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?, Beispiele und Empfehlungen für die Praxis, Berlin, Oktober 2009, www.udv.de
- 3 Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., ADAC: Shared Space – Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr?, München 2009, zur Zeit der Drucklegung noch unveröffentlicht
- 4 Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure, BSVI: Shared Space, Gemeinschaftsstraßen, Simply City, verkehrsberuhigte Bereiche oder Begegnungszonen – Was brauchen wir in unseren Städten oder Gemeinden?, BSVI – Aktuell, zur Zeit der Drucklegung noch unveröffentlicht
- 5 Heinrich-Böll-Stiftung u.a.: Bechtler, C.; Hänel, A.; Laube, M.; Pohl, W.; Schmidt, F. (Hrsg.): Buchprojekt Shared Space (Titel stand zur Zeit der Drucklegung noch nicht fest), zur Zeit der Drucklegung noch unveröffentlicht
- 6 Gerlach, J.; Falk, M.: Gestaltung nach dem Shared Space-Prinzip in Deutschland – Analyse von drei Beispielen, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 4/2008
- 7 IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH; Gerlach, J.; Kesting, T.; Kettler, D.; Leven, J.; Boenke, D.: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, Endbericht, Neuss/Wuppertal 2009, <http://www.hamburg.de/start-gemeinschaftsstrassen/1454974/gemeinschaftsstrassen-start.html>
- 8 Shared Space Institute; Lutz, S.: Shared Space ist kein Verkehrskonzept – Offener Brief an die Freie und Hansestadt Hamburg, Drachten 2009
- 9 Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e.V. (ALR) (Hrsg.) (2007): Shared Space – Geteilte öffentliche (Straßen-) Räume, Dokumentation der Fachtagung des ALR am 25. September 2007 in Bohmte im Osnabrücker Land, Band 42, 1. Auflage 2007 – ISSN-Nr.: 1434-5145
- 10 Norddeutscher Rundfunk, NDR, 24.9.2009, <http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/sharedspace106.html>
- 11 http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_bernernmodell_bericht_wirkungsan_d_web.pdf
- 12 INFRAS, Emch+Berger: FuVeMo Burgdorf, Gesamtevaluation Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Schlussbericht, Bern, 2006 http://www.burgdorf.ch/fileadmin/Umwelt/FUVEMO/pdf/Gesamtevaluation_FuVeMo_Schlussbericht.pdf
- 13 http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Biel.html
- 14 <http://www.mobilservice.ch/pdf/FV-Begegnungszonen.pdf>
- 15 http://www.dbsv.org/fileadmin/dbsvupload/Worddateien/GFUUV/Beschluss_zu_Shared_space_vom_9.5.2009.pdf
- 16 <http://www.kreuzlingen.ch/praesidium/Hauptstrasse.php?q=Begegnungszone>
- 17 <http://www.strassen-fuer-alle.de/>, siehe auch http://www.lauf-kundschaft.de/component?option=com_docman/Itemid,44/task/download/gid,21/



Erweiterte und vollständig überarbeitete 13. Auflage von Roland Schurig und Andreas Marquardt

676 Seiten, kartoniert,
zahlreiche farbige Grafiken und Tabellen,
Format 12,5 x 19 cm,
ISBN 978-3-7812-1698-3

Schwerpunkt der 13. Auflage ist die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die unter dem Motto „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ steht.

Mit ihr verbunden ist eine Überarbeitung der VwV-StVO, die Verkehrsbehörden durch gestraffte und zurückhaltende Regelungen den Abbau von Verkehrszeichen und die Beschränkung der Anordnung neuer Verkehrszeichen auf das notwendige Maß erleichtert. Der Vorrang der allgemeinen Verkehrsregeln wird durch die Präsentation der Verkehrszeichen in den 4 neuen Anlagen zur StVO deutlich. Zur besseren Lesbarkeit wurden diese Anlagen direkt in die §§ 40 bis 43 StVO eingebunden. Die durch Streichung entstandenen Lücken bei den Halt- und Parkverboten wurden durch eine Gesamtdarstellung der Vorschriften für den ruhenden Verkehr in den §§ 12 und 13 StVO abgedeckt.

Hinzuweisen ist weiterhin auf die neuen flächendeckenden Verkehrszeichen 314.1 und 314.2 für Parkraumbewirtschaftungszonen, wodurch künftig eine Vielzahl von Verkehrszeichen entfallen wird. Die 46. Änderungs-Verordnung strafft und vereinfacht zudem die Radverkehrsvorschriften. Farbige Grafiken und Tabellen erläutern spezifische verkehrsrechtliche Fragestellungen und tragen somit zur Transparenz häufiger Streit- und Grenzfälle bei. Durch den gut verständlichen und leserfreundlichen Aufbau bietet unser Kommentar allen Verkehrs- und Polizeibehörden, Fahrschulen und Technischen Prüfstellen eine zuverlässige Orientierung und Hilfestellung bei der täglichen Arbeit.

www.kirschbaum.de

**KIRSCH
BAUM**