



Home > Presse / Aktuelles > DVR-report > DVR-report 1/2009 > DVR-report 1/2009: Im Blickpunkt

Im Blickpunkt

Shared Space als Prinzip?

Umstrittene Gestaltungsphilosophie für einen partnerschaftlichen Straßenraum

Seit etwa drei Jahren wird das **Shared Space**-Prinzip von Verkehrsexperten, Politikern und Verkehrsteilnehmern in Deutschland intensiv diskutiert. Denn es verspricht einen neuen Lösungsweg für Verkehrsprobleme in Innenstädten: Durch die Beseitigung der meisten Verkehrsvorschriften soll die Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer gestärkt werden. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sollen ein neues Miteinander im Verkehr erlernen.

Sicher ist es reizvoll, durch den möglichst weitgehenden Abbau von Verkehrsschildern, Straßenmarkierungen und Verkehrsampeln der soviel beklagten Überreglementierung zu begegnen und den „Schilderwald“ zu beseitigen. Mit **Shared Space** wird versucht, zu einer neuen Gestaltungsphilosophie zu kommen, die mit einem partnerschaftlichen Straßenraum für alle einhergeht.

Aber wie stehen die Chancen, auf diesem Weg der – trotz aller Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der letzten 30 Jahre – immer noch bestehenden Dominanz des Automobils in Städten zu begegnen? Was verbirgt sich hinter dem Konzept **Shared Space**?

Es geht um einen gemeinsam genutzten Raum, in dem der Mensch mit seinen vielfältigen Aktivitäten in den Mittelpunkt gestellt wird. Der öffentliche Raum soll nicht nur der Mobilität dienen, sondern insbesondere die Aufenthaltsqualität stärken. Ziel ist die bauliche Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte. Auch weiterhin werden Straßen benötigt, die ausschließlich ein schnelles Vorankommen ermöglichen.

Anders als bei verkehrsberuhigten Bereichen bezieht sich **Shared Space** in erster Linie auf Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, in denen die bisherigen Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Das Trennungsprinzip, wonach für Radfahrer und Fußgänger möglichst eigene Wege vorgesehen waren, soll aufgehoben werden. Stattdessen gibt es meist nur noch eine Verkehrsebene, auf der sich auch der Autofahrer als Teil eines sozialen Gefüges versteht, in dem er sein Fahrverhalten anpasst.

Professor Jürgen Gerlach von der Universität Wuppertal resümiert: „Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre setzt **Shared Space** nicht auf restriktive Regeln für den Kfz-Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer erreichen.“

Soziale Umgangsformen wichtiger als formale Verkehrsregeln

Grundlegende Voraussetzung hierfür sind gute Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist das Parken von Kraftfahrzeugen im gesamten **Shared Space**-Bereich nicht mehr möglich. Es gibt auch keine Geschwindigkeitsvorgaben mehr. Es gilt als einzige Regel nur noch „Rechts vor Links“, aber wichtiger ist die Verständigung, wer Vorrang hat oder wem er gegeben wird. Soziale Umgangsformen sollen wichtiger werden als formale Verkehrsregeln. Dies ist nur mit einer langsamen, besonders aufmerksamen Fahrweise möglich.

Shared Space zielt darauf ab, durch das Fehlen formaler Verkehrsregeln und der damit einhergehenden Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer die Sicherheit zu erhöhen.

Beim **Shared Space**-Prinzip wird kein fertiges Gestaltungsrezept angeboten. Damit fehlt eine

klare Definition; ebenso gibt es bisher noch keine spezifischen Hinweise zur Anwendung des Prinzips in Deutschland.

Entwickelt wurde **Shared Space** vom Verkehrswissenschaftler Hans Mondermann in den Niederlanden. Auf eine exakte Festlegung des Prinzips wurde bewusst verzichtet, um möglichst viele Handlungsoptionen zu behalten. Im Rahmen eines EU- finanzierten Verkehrsprojektes wird inzwischen versucht, **Shared Space** zu konkretisieren. Derzeit beteiligen sich sieben Städte in den Niederlanden, Belgien, Dänemark, England und Deutschland an diesem Modellprojekt. In einer zweiten Stufe ist europaweit die Einrichtung von über 100 **Shared Space**-Bereichen geplant. Auch mehrere deutsche Städte, darunter Berlin und Hamburg, haben großes Interesse signalisiert.

Modellstadt Bohmte

Für Deutschland ist derzeit die niedersächsische Gemeinde Bohmte Kooperationspartner. Die Ortsdurchfahrt wurde auf circa 400 Meter Länge umgebaut: Seit Mai 2008 fahren nach Einschätzung des Bürgermeisters Klaus Goedejohann die Autofahrer nun „langsamer und aufmerksamer“. Rechts vor Links werde nicht mehr automatisch in Anspruch genommen. Menschen mit Behinderung könnten sich durch die im gesamten Bereich durchgängig gegebene Barrierefreiheit besser bewegen. Durch die Beseitigung der Verkehrsampel sei die Leistungsfähigkeit der Straße, die täglich von 12.500 Kraftfahrzeugen, darunter rund 1.000 Lkw, durchfahren wird, weiterhin gegeben.

Der Umbau hat 2,35 Millionen Euro gekostet, von denen die EU 576.000 Euro übernommen hat. Umstritten ist aber, wie sicher der Verkehr im Vergleich zur Situation vor dem Umbau ist. Während die Gemeinde Bohmte bisher eine positive Unfallbilanz zieht, wonach es laut Bürgermeister Goedejohann zwar „allerlei Bagatellunfälle“ gegeben habe, diese aber nicht auf **Shared Space** zurückzuführen seien, interpretiert der Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), Siegfried Brockmann, die Statistik der Polizei aus den ersten Monaten ganz anders



Bohmte: Die Kreuzung Richtung Süden vor dem Umbau und nachher. (Fotos > Stadt Bohmte)



Bohmte: Bremer Straße in Bohmte Richtung Asshorn vor dem Umbau und nachher.

(Fotos > Stadt Bohmte)

SHARED SPACE™ – ein Glücksfall für Bohmte

**Von Klaus Goedejohann,
Bürgermeister der Stadt Bohmte**



Der Wunsch der Nutzer nach Veränderung, der Wille zu einem gemeinsamen Prozess mit vielen beteiligten Akteuren und getragen von dem gemeinsamen Ziel, eine für die Menschen als Nutzer des öffentlichen Raumes positive Lösung zu erreichen: kurz zusammengefasst sind dieses die Ausgangsparameter für **SHARED SPACE™** in Bohmte.

Im Mai 2008 konnte im Ortsmittelpunkt die neu gestaltete Bremer Straße im Zuge der Landesstraße 81 für den Verkehr freigegeben werden. Nach neun Monaten können noch keine abschließenden Erkenntnisse vorliegen, aber es lassen sich vorläufige Beobachtungen machen. Autofahrer bewegen sich langsamer, aufmerksamer und umsichtiger. Dadurch können Fußgänger und Radfahrer sowie Menschen mit Behinderung diesen öffentlichen Bereich besser und sicherer nutzen. Erstaunlicherweise merken die motorisierten Straßennutzer, dass sie trotz langsamerer Grundgeschwindigkeiten diesen Bereich schneller passieren können, da die Ampeln entfallen sind.

Insgesamt wurde die Aufenthaltsqualität für den Ort und für die umliegende Geschäftswelt wesentlich verbessert. Und auch das Unfallgeschehen hat sich im neu gestalteten Bereich positiv entwickelt. Wurden vor der Neugestaltung 35 bis 40 Unfälle jährlich gezählt, haben sich seit 19. Mai 2008 insgesamt nur zwölf Unfälle ereignet. Dabei waren weder Verkehrsunfälle mit Personenschaden noch Verkehrsunfälle mit Fußgängern beim Überqueren der Fahrbahn zu verzeichnen. Insgesamt wurden vier Fahrtenfälle mit nicht angepasster Geschwindigkeit ohne Fremdbeteiligung, drei Auffahrunfälle, ein Einbiegeunfall bei einer privaten Zufahrt und vier Parkunfälle (Straßenlaterne) verzeichnet. Nach Einschätzung der Polizeistation Bohmte hat sich **SHARED SPACE™** hinsichtlich der Unfallzahlen mehr als bewährt.

SHARED SPACE™ in Bohmte wird in ganz Deutschland diskutiert und als möglicher Planungsansatz verfolgt. **SHARED SPACE™** ist ein Glücksfall, eine passgenaue Lösung für Bohmte. Die anfängliche Skepsis weicht immer mehr der Erkenntnis, dass ausgehend von der Problemstellung vor der Umgestaltung eine wirkliche Verbesserung stattgefunden hat. Der Verkehr wird aufgrund der örtlichen Strukturen nie aus Bohmte zu verbannen sein. Erreichbarkeit und individuelle Mobilität sind gerade im ländlichen Raum für die Erhaltung attraktiver Ortszentren von zentraler Bedeutung. Deshalb integriert **SHARED SPACE™** den Verkehr durch eine auf Bohmte zugeschnittene Gestaltung des öffentlichen Raumes. In der Bevölkerung wird der Wunsch nach weiteren Gestaltungsmaßnahmen im Sinne von **SHARED SPACE™** immer lauter. Die Verbesserung der Situation für die Menschen in Bohmte, ohne dass das Verkehrssystem über Gebühr gelitten hat, ist nach meiner Auffassung das beste Ergebnis.

SHARED SPACE™ zeichnet sich gerade dadurch aus, dass es für jede Situation eine maßgeschneiderte Lösung findet, zusammen mit allen Nutzern und Anliegern des öffentlichen Raumes, ob Laie oder Fachmann. **SHARED SPACE™** ist keine Konfektionslösung. Schilder weg, Ampeln weg, ein wenig entsprechende Bepflanzung, Ausstattung und Beleuchtung – damit ist es nicht getan. **SHARED SPACE™** ist ein langer Prozess, der viel guten Willen aller Beteiligten voraussetzt.

Uneinigkeit unter Verkehrsexperten

Auch im Ausland betonen die Befürworter des neuen Prinzips die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, während die Gegner darauf verweisen, dass bisher noch immer keine seriösen, wissenschaftlich haltbaren Zahlen vorlägen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das **Shared Space**-Konzept in erster Linie die bauliche und optische Gestaltung der Straße

verbessern möchte, also nicht primär als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gedacht ist.

Das neue Konzept wird von manchen deutschen Verkehrsplanern als „alter Hut“ bezeichnet. So gäbe es bereits seit vielen Jahren eine Reihe von Regelwerken, innerhalb derer **Shared Space** umsetzbar sei. So hat die niederrheinische Stadt Kevelaer ihr Zentrum bereits vor Jahren im Sinne von **Shared Space** umgestaltet, als der Begriff noch nicht bekannt war.

Neu ist am ehesten, dass nun tatsächlich weitgehend auf Beschilderungen verzichtet wird. Aber seit 1997 fordert sogar die Straßenverkehrsordnung im Paragraf 39, dass Verkehrszeichen nur dort stehen dürfen, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“. Demnach kann der Schilderwald in Deutschland schon seit längerem gelichtet werden.

In der Praxis habe sich, so die Kritiker, gezeigt, dass in Deutschland bereits die Vorstufe von **Shared Space**, also die nach dem Mischprinzip organisierten „verkehrsberuhigten Bereiche“, die die Aufenthaltsqualität stärken sollten, auch nach umfangreichen baulichen Maßnahmen nicht richtig funktionieren. Stattdessen gelte weiterhin die Dominanz des Stärkeren: Fast kein Autofahrer halte sich an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit. Auch in Tempo-30-Zonen ließe die Akzeptanz sehr zu wünschen übrig.

Warum sollten im Lichte dieser negativen langjährigen Erfahrungen die Autofahrer ihre Geschwindigkeit in **Shared Space**-Straßenabschnitten nun im Sinne eines sozial angepassten Fahrstils reduzieren?, fragen die Sceptiker.

Shared Space – Wunschgedanke oder realistische Option?

Von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV)



Seit einiger Zeit wird in Deutschland eine intensive Diskussion darüber geführt, ob das so genannte **Shared Space**-Prinzip in Klein-, Mittel- und Großstädten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Die möglichen Vorteile von **Shared Space** werden dabei von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet. Zudem werden unterschiedlichste Ansätze undifferenziert unter dem Schlagwort **Shared Space** zusammengeworfen. Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass **Shared Space** als vermeintliches Allheilmittel für sämtliche innerstädtische Verkehrsprobleme interpretiert und als Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit angepriesen wird.

Bietet Shared Space wirklich Sicherheit?

Selbsterklärende Straßenräume als wesentlicher Bestandteil von **Shared Space** sollen das soziale Miteinander der Verkehrsarten fördern und dazu führen, dass sich der motorisierte Verkehr als Gast im Straßenraum fühlt, was zu erhöhter Vorsicht und mehr Sicherheit beiträgt. So die Theorie. Bislang liegen allerdings keine aussagekräftigen Untersuchungen vor, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch **Shared Space** bestätigen. Die immer behaupteten Verbesserungen im Rahmen der einschlägig bekannten niederländischen Projekte halten einer vertieften Betrachtung nicht Stand.

In Bohmte, dem einzige EU-Modellprojekt zu **Shared Space** in Deutschland, zeichnet sich bereits einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung sogar eher eine Verschlechterung ab. Alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau geschahen hier genau so viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) wie ansonsten im gesamten Jahr. Sollte sich der Trend fortsetzen, müsste **Shared Space** in Bohmte aus Sicht der Verkehrssicherheit als gescheitert angesehen werden. Allerdings ist Bohmte nach Ansicht der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ohnehin kein Vorbild für **Shared Space**, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist. Von einem Miteinander der Verkehrsarten kann hier nicht gesprochen werden.

Fazit

Die UDV sieht die Gefahr, dass die derzeitige undifferenzierte Diskussion dazu führen könnte, dass öffentlichkeitswirksam von politischer Seite nach **Shared Space** verlangt wird, ohne dass den Verantwortlichen bewusst ist, was **Shared Space** eigentlich bedeutet. Die Leidtragenden könnten die schwächeren Verkehrsteilnehmer sein, insbesondere Kinder, Senioren und Sehbehinderte, die auf gesicherte und deutlich erkennbare Verkehrsführungen angewiesen sind.

Die UDV tritt daher dafür ein, die weitgehend emotional geführte Diskussion auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen. Dazu ist eine einheitliche Definition von **Shared Space** erforderlich. Zudem müssen auf Basis ausführlicher Evaluationen weniger ausgewählter Modellgebiete sinnvolle Einsatzkriterien und Randbedingungen benannt werden. Die städtebaulichen Vorteile, die sich durch **Shared Space** ergeben können, sind dabei insbesondere hinsichtlich der möglichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit kritisch zu hinterfragen. Dies zeigt sich nicht zuletzt durch die aktuelle Entwicklung des Unfallgeschehens in Bohmte.



Die Kreuzung Richtung Westen vor dem Umbau und nachher.
(Fotos > Stadt Bohmte)

Ein weiterer Streitpunkt ist die maximal zu befürwortende Verkehrsbelastung: Betonen die einen die hohe Leistungsfähigkeit des neuen Prinzips, empfehlen die anderen, den Einsatz von **Shared Space** auf Straßenabschnitte mit maximal 3.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zu begrenzen. Nur dann hätten Fußgänger und Radfahrer die Chance, sich tatsächlich gleichberechtigt zu verhalten.

Mehrere Befragungen von Verkehrsteilnehmern ergaben, dass viele Fußgänger bisher Schwierigkeiten bei der Überquerung der Straße haben. Deshalb wurden bei einigen umgesetzten **Shared Space**-Projekten Fußgängerüberwege nachgebessert. Auch die grundlegend notwendige Fähigkeit zur Kommunikation wird infrage gestellt. Bei körperlich oder geistig eingeschränkten Personen, aber auch Kindern und älteren Menschen, gilt diese Voraussetzung nur in reduziertem Umfang.

Festzuhalten ist also, dass bei deutschen Verkehrsexperten die Meinungen zu **Shared Space** bisher weit auseinander gehen. Ein wesentlicher Grund dürfte darin liegen, dass noch zu wenig Praxiserfahrungen vorliegen. Das Prinzip ist noch zu neu, um bereits zum heutigen Zeitpunkt gesicherte Aussagen machen und differenzierte Einsatzempfehlungen geben zu können.

DVR-Vorstandsbeschluss

Deshalb hat der DVR im Herbst 2008 – nach gründlicher Expertenanhörung – einen Vorstandsbeschluss gefasst und an alle Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern geschickt. Sein wesentlicher Inhalt lautet: Um dieses Konzept in ausgewählten Modellstädten mit Aussicht auf Erfolg testen zu können, sollte **Shared Space** nicht zum Einsatz kommen bei Straßen

- mit hoher Verkehrsbelastung,
- mit hohem Durchgangs- und Schwerverkehr,
- mit hohem Parkdruck,
- im Umfeld von Schulen und Kindergärten,
- die verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden.

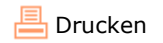
Gleichzeitig muss, um die Effizienz sicherstellen zu können, eine

- Einbindung der örtlichen Unfallkommission,
- genaue Analyse des Unfallgeschehens und
- detaillierte Wirksamkeitsanalyse der durchgeführten Maßnahmen

erfolgen.

So ist eine gründliche Auswertung des ersten deutschen Modellversuchs geplant, in der alle Erfahrungen auf den Prüfstand kommen sollen. Der DVR wird diesen Evaluationsprozess

begleiten. Sein besonderes Augenmerk wird darauf liegen, ob die umgestaltete Bohmter Ortsdurchfahrt nicht nur schön anzusehen, sondern auch längerfristig als verkehrssicher einzustufen ist.



© Deutscher Verkehrsicherheitsrat e. V. 2010