

10b. Shared Space

Seit rund drei Jahren wird in Deutschland eine intensive fachliche, öffentliche und politische Diskussion darüber geführt, ob das sogenannte Shared Space-Prinzip zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten beitragen kann.

Die öffentliche Darstellung von Shared Space wird dabei von den Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet. Zudem werden inzwischen unterschiedlichste Lösungen undifferenziert unter dem Schlagwort Shared Space zusammenge-
worfen.

Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass Shared Space als vermeintliches All-
heilmittel für sämtliche innerstädtischen Verkehrsprobleme interpretiert und als
Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit angepriesen
wird.

Die Idee Shared Space (frei übersetzt: Gemeinsam genutzter Raum) wurde in
den Niederlanden entwickelt. Sie definiert als Grundprinzip die Stärkung der
Selbstverantwortung im Straßenverkehr sowie den daraus abgeleiteten Verzicht
auf Beschilderung, Markierung und Lichtsignalanlagen. Hauptvoraussetzung ist
dabei eine funktionierende Netzhierarchie in Form eines „schnellen“ und „lang-
samen“ Straßennetzes sowie eines „selbsterklärenden“ Straßenraumes. Gefor-
dert wird die Änderung des Verkehrsverhaltens, das einem „sozialen“ Verkehrs-
verhalten entsprechen soll. Zur Philosophie von Shared Space gehört außer-
dem ein kommunikativer Planungsprozess, der alle Beteiligten zusammen
bringt. Shared Space ist also ein umfassender und vielschichtiger Planungsan-
satz, der weit mehr beinhaltet als die Umwandlung einer Straße in eine Misch-
verkehrsfläche.

Für Stadt- und Verkehrsplaner gehören Elemente wie Mischverkehrsflächen,
kommunikative Planungsprozesse, selbsterklärende Straßen und Netzhierar-

chie seit langem zum üblichen Repertoire. Neu bei Shared Space ist vor allem, auch auf Hauptverkehrsstraßen auf verkehrstechnische Regelungen und Trennung der Verkehrsarten zu verzichten.

Die von den Shared Space-Anwendern insbesondere in den Niederlanden veröffentlichten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind bislang wenig überzeugend, weil in der Regel nur kleine Unfallzahlen vorliegen. Zudem wurden keine Kontrollgruppen betrachtet.

Nach Aussage der Unfallforschung der Versicherer (UDV) vom März 2009 zeigt sich in Bohmte, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung ein bislang unbefriedigendes Ergebnis hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die Unfallstatistik weist alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau genau so viele Unfälle insgesamt und Unfälle mit Verletzten auf wie ansonsten im gesamten Jahr. Die Zahlen sind zwar klein, sollte sich der Trend jedoch fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte als gescheitert angesehen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der vermeintlich positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Außerdem ist nach Ansicht der UDV Bohmte kein Vorbild für Shared Space, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat mit einem Vorstandsbeschluss vom Oktober 2008 zum Ausdruck gebracht, dass das Shared Space-Prinzip allenfalls als Nischenlösung Anwendung finden kann, wenn die Verkehrssicherheit insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmer sichergestellt wird. Dies bedeutet z. B., dass derartige Maßnahmen nicht angewendet werden sollten bei

- Straßen mit hoher Verkehrsbelastung (DTV größer 3000 Kfz/24 h)
- Straßen mit hohem Durchgangs- und Schwerverkehr
- Hohem Parkdruck
- Straßen im Umfeld von Schulen und Kindergärten
- Straßen, die verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden

Darüber hinaus fordert der DVR-Vorstand, dass

- eine Einbindung der örtlichen Unfallkommissionen
- eine genaue Analyse des Unfallgeschehens
- eine detaillierte Wirksamkeitsanalyse der durchgeführten Maßnahmen

erfolgen müssen. Dabei soll das Shared Space-Prinzip zunächst nur in wenigen ausgewählten Modellstädten getestet werden.

Der UDV hält zur Versachlichung der Diskussion zwischen Fachleuten, Verbandsvertretern, Politikern, Bevölkerung und Presse eine einheitliche Definition von Shared Space für erforderlich. Hierzu sind Kriterien und Randbedingungen zu ermitteln, die einen sinnvollen Einsatz von Shared Space ermöglichen. Dazu ist eine ausführliche Evaluation weniger ausgewählter Modellgebiete notwendig. Die städtebaulichen Vorteile, die sich durch Shared Space ergeben können, müssen dabei insbesondere hinsichtlich der möglichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stark relativiert werden.

Fazit

Das MBV unterstützt die Forderungen von DVR und UDV und empfiehlt den nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden einen zurückhaltenden Umgang mit Shared Space-Projekten bis zum Vorliegen gesicherter Erkenntnisse, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit.