

## Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV)

c/o Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.  
z.H. Hans-Karl Peter | Rungestraße 19 | 10179 Berlin  
Telefon (0 30) 28 53 87-19 | Telefax (0 30) 28 53 87-20  
E-Mail [info@gfuv.de](mailto:info@gfuv.de) | Internet <http://www.gfuv.de>



Deutscher Blinden- und  
Sehbehindertenverband e.V.

Berlin/Kaiserslautern, 07. Februar 2008

## Gemeinsam genutzter (Verkehrs-)Raum – ein Gewinn für alle?

### *Das EU-Projekt „Shared Space“ im Überblick*

Von Michael P. Schmidt

- Die Menschen nehmen wieder aufeinander Rücksicht.
- Die Unfallzahlen sinken merklich.
- Obwohl man langsamer fährt kommt man schneller an.
- Der Mensch und nicht die Technik steht wieder im Mittelpunkt.

Dies alles hört sich auf den ersten Blick so an, als ob man dies bedingungslos unterschreiben könnte. Und wie so oft im Leben lohnt es sich, „hinter die Kulissen“ zu schauen.

Vor über 30 Jahren hatte der niederländische Verkehrsingenieur Hans Monderman eine Vision: Das „Gegeneinander“ der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf Straßen und Plätzen soll sich wieder in ein „Miteinander“ wandeln. Dabei setzt er nicht – wie vor allem in Deutschland – auf Trennung, Verbote und Beschränkungen, sondern auf eigenverantwortliches Handeln bei der Fortbewegung in einer gemeinsam genutzten Verkehrsfläche. Nicht die bauliche Gestaltung der Bereiche für Kraftfahrer, Radfahrer oder Fußgänger soll die „Rangfolge“ im Verkehrsfluss vorgeben – auch nicht nur der rechtliche Rahmen bestehend aus Gesetzen und Verordnungen. Vielmehr sollen durch gleiche Berechtigungen und eine möglichst einfache Gestaltung die Menschen selbst einen flüssigen und sicheren Verkehrsverlauf untereinander ermöglichen.

Zentraler Anknüpfungspunkt hierfür ist die gegenseitige Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Der Autofahrer passt seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise so an, dass er auch Fußgängern, die „mitten auf der Straße“ flanieren, ein sicheres Fortkommen ermöglicht. Der Radfahrer ist nicht an eine streng vorgegebene Wegführung gebunden und kann seine Bahnen so ziehen, wie es für ihn günstig ist – also durchaus auch mal auf der linken Seite der Straße „gegen den Strom“. Der Fußgänger braucht nicht nach Zebrastreifen zu suchen und kann überall dort die „Straße“ überqueren, wo er sich gerade befindet.

| Dies alles geht natürlich nicht ohne ein paar wenige Grundregeln: **A**lle Menschen müssen sich so verhalten und nur so schnell bewegen, dass sie die anderen nicht gefährden. Wer von rechts kommt, hat Vorrang. Mehr Regeln sind laut Monderman

nicht nötig. Dies bedeutet, dass Ampeln, Zebrastreifen, Verkehrszeichen, Poller, Mittelinseln auf Straßen, Fahrbahnmarkierungen, Bordsteine, Zäune und Mauern ebenso der Vergangenheit angehören wie unterschiedliche Höhenniveaus von Bürgersteig und Fahrbahn. Durch die wenigen „Vorschriften“ ist jeder Verkehrsteilnehmer quasi gezwungen, sein Verhalten selbst zu zügeln und eine gleichberechtigte Nutzung eines gemeinsamen Raums für Lkw, Busse, Pkw, Fahrradfahrer und Fußgänger zu begründen.

Doch wie geht dies von statten? Ganz einfach über Blickkontakt! Die Menschen können nicht auf für sie fest vorgesehene Wegführungen wie Fahrspuren oder Radwege pochen, sondern müssen sich auf einem ebenen Platz selbst den Weg bahnen. Das funktioniert so ähnlich wie in Fußgängerzonen, wo es auch nur auf das Erkennen der Laufrichtungen anderer Fußgänger ankommt. Eine Kommunikation über Handzeichen und Gesten ist also für einen solchen gemeinsam genutzten Raum unverzichtbar.

In den Niederlanden existiert bereits eine Reihe größerer Verkehrsflächen, die nach dem Shared-Space-Prinzip umgebaut worden waren; sie sollen dort vom Großteil der Bevölkerung positiv aufgenommen worden sein. Um die Tauglichkeit dieser Grundgedanken umfassend in der Praxis, auch in anderen Ländern, zu überprüfen, existiert seit 2001 das von der EU geförderte Projekt „Shared Space“, was auf Deutsch übersetzt so in etwa gemeinsam genutzter Raum oder geteilter Raum im Verkehrsbereich bedeutet. Von den sieben Umsetzungen im Rahmen dieses EU-Projekts befindet sich in Deutschland ein Shared-Space-Bereich im niedersächsischen Bohmte. Dieser wird ungefähr Mitte des Jahres fertig gestellt sein.

Nun taucht aber beim geneigten Leser gewiss die Frage auf, wie im Shared Space auch Menschen dann voran kommen, wenn ein zentraler Aspekt – die Kommunikation mittels Blickkontakt – eingeschränkt oder unmöglich ist. Es springen hierbei wohl vor allem zwei Aspekte ins Auge: Orientierung und Sicherheit.

Viele Menschen mit einer Seheinschränkung haben mehr oder weniger Angst, bestimmte Wege zu gehen, Straßen zu queren oder gar den Fuß überhaupt vor die eigene Haustür zu setzen. Wenn nun keine Bordsteinkanten, Häuserfronten oder Ampeln mit akustischen Signalen mehr vorhanden sind wirkt sich dies auf den ersten Blick bestimmt nicht positiv auf diese Befürchtungen aus. Jedoch muss immer im Hinterkopf bleiben, dass ja alle Verkehrsteilnehmer nicht mehr über solche „Leiteinrichtungen“ verfügen. Dies hat zur Folge, dass auch alle mehr Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen richten müssen und dadurch generell langsamer fahren bzw. bewusster auf die Geh-/Fahrwege der anderen schauen müssen. Der Autofahrer muss also jederzeit mit querenden Fußgängern rechnen und sie gewähren lassen. Als Konsequenz stellt sich automatisch eine niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit ein, weil der Autofahrer viel mehr Informationen und Situationen mit in sein Fahrverhalten einfließen lassen muss, als er dies ohne Shared Space womöglich getan hat. Hieraus ergibt sich eher ein Plus an Sicherheit insbesondere für Fußgänger, auch wenn sie nur schlecht oder gar nicht sehen können. Fakt ist, dass fast überall, wo im Sinne von Shared Space umgebaut wurde, die Verkehrsunfälle mit Verletzten zurückgingen. Allerdings: Unfallfreie Zonen wurden auch damit nicht geschaffen!

Der für unseren Personenkreis mindestens ebenso wichtige Aspekt ist die Orientierungsmöglichkeit auf solchen gemeinsam genutzten Plätzen. Ohne Bordsteine, ohne Fahrbahnmarkierungen, ohne visuelle/tastbare Trennung von Fahrbahn und Fußgängerbereich oder ohne feste Häuserfronten/-zäune sind sehbehinderte oder blinde Passanten erheblich ihrer Möglichkeiten zum zielgerichteten Navigieren beraubt. Und genau hier muss die Blinden- und Sehbehindertenselbsthilfe auch ansetzen:

Grundsätzlich dürfen in Shared-Space-Bereichen Blinde und Sehbehinderte nicht schlechter gestellt werden, als sie dies vor dem Umbau mit Hilfe des Shared-Space-Gedankens waren. Auch bei Shared Space bleibt die Forderung bestehen, dass eine weitgehend selbständige Orientierungs- und Fortbewegungsmöglichkeit für einen möglichst breiten Kreis von Betroffenen gewährleistet sein muss. Dies schließt die Einbeziehung von Leitstrukturen wie visuelle und taktile Bodenindikatoren ein. Ebenso müssen Richtungsausrichtungen etwa durch mindestens drei Zentimeter hohe Kanten an neuralgischen Punkten angeboten werden.

Der Gemeinsame Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV) hat sich recht früh darum bemüht, in die Planung und Gestaltung des Shared Space in Bohmte einbezogen zu werden. Diese Bemühungen haben auch erste zarte Früchte getragen, indem zum Beispiel Bodenindikatoren in Bohmte im Shared-Space-Bereich verlegt worden sind, obwohl dies in der ursprünglichen Planung nicht vorgesehen war. Aber auch wie so oft steckt der Teufel im Detail und es sind einige Punkte noch zu verbessern, bis die Endabnahme erfolgen kann.

Leider haben die Bestrebungen des GFUV, Kontakt zum Planungsteam des Shared-Space-Projekts und dessen Leiters Hans Monderman zu bekommen, Anfang dieses Jahres einen Dämpfer erhalten, da Herr Monderman am 07. Januar 2008 verstorben ist. Er hatte in vielen Gesprächen mit dem GFUV ein offenes Ohr bewiesen und auch zugesichert, „unsere“ Bedürfnisse zukünftig viel stärker in seine Überlegungen und in Shared Space beziehungsweise dessen Nachfolgeprojekte mit einzubeziehen. Am 02. Februar 2008 besuchte der GFUV verschiedene Shared-Space-Umsetzungen in den Niederlanden und führte dort auch Gespräche mit dem Leitungsteam des EU-Projekts. Zu den Ergebnissen informiert der GFUV in der nächsten Ausgabe der Gegenwart, auf seiner Internetseite (<http://www.gfuv.de>) und auf dem deutschen Portal zu Shared Space unter <http://www.shared-space.de>. Auf beiden Internetseiten ist auch eine ausführliche Stellungnahme des GFUV zu den Möglichkeiten einer blinden- und sehbehindertengerechteren Shared-Space-Ausgestaltung in Bohmte nachzulesen.