

## **Sinn und Unsinn von Shared Space**

**- Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie -**

## **Sense and Nonsense of Shared Space**

**- A contribution to make a popular design philosophy more objective -**

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Drs. Rob Methorst, Dipl.-Ing. Dirk Boenke, cand.-Ing. Jens Leven

*Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die allerdings nicht neu und im deutschen Regelwerk durchaus schon lange verankert ist. Bereits umgesetzte Shared Space-Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderung. In untersuchten Fallbeispielräumen konnte generell eine verbesserte Verkehrssicherheit erreicht werden. Andererseits sind Konflikte zu verzeichnen, die auf Einsatzgrenzen und Voraussetzungen hindeuten. Diese werden in dem vorliegenden Beitrag umfassend erörtert.*

*Shared Space is an EU wide philosophy of urban road design. However it is not a new concept and implemented in German guidelines for a long time. The main return from the projects is a substantial improvement of spatial quality in sensible road sections and places. They are dealing with informal social minded rules replacing traffic regulations, particularly traffic signs and traffic lights. In general it can be concluded that in show cases traffic safety indeed has improved. On the other hand there are still noticeable conflicts. Shared Space has limits and requirements of use which are discussed in this article.*

### **1 Einführung**

Die Gestaltung innerstädtischer Straßenräume nach dem Konzept Shared Space befindet sich momentan in öffentlicher, politischer und planerischer Diskussion. Das gleichnamige europäische Kooperationsprojekt schlägt vor allem in Deutschland hohe Wellen, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass ein „Verkehr ohne Regeln“ [1] bei der dichten Regelungsintensität in Deutschland auf entsprechend heftige Reaktionen stößt. Dabei sind die Beschreibungen von „Shared Space“ oftmals überzogen – 3sat spricht von einer „Stadt ohne

Verkehrsschilder“ [2], „Die Zeit“ titulierte, dass Gefahr gut und der Verkehr ohne Regeln sicherer sei [1] und der „Spiegel“ versichert, dass in Nordholland Ampeln, Vorfahrtsschilder, und Fahrbahnmarkierungen abgeschafft wurden [3]. Demgegenüber warnt die Unfallforschung der Versicherer GDV vor „unsinnigen Shared-Space-Projekten“ [4].

In Deutschland herrscht insofern auch Skepsis – dieses gerade unter Sicherheitsexperten und Verkehrsplanern. Dieses ist verständlich, zumal in den diesbezüglichen Veröffentlichungen (z.B. [5]) der Eindruck erweckt wird, als wären Planer mit ihren Regularien und uniformen Bausteinen zur Straßenraumgestaltung zu weit gegangen. So fragen sich Entscheidungsträger, ob sie jahrelang die falschen Strategien unterstützt haben. Sind all die Straßenelemente, wie Geh- und Radwege, Radfahrstreifen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen etwa überflüssig?

Es häufen sich parteiübergreifende Anträge in kommunalen Parlamenten, die Einführung von Shared Space auch in Deutschland voranzutreiben. Auch Landesregierungen geraten unter Erklärungsdruck durch Anfragen, die detailliertere Analysen des Konzeptes fordern. Bezogen auf das Kooperationsprojekt werden diese frühestens im Jahr 2008 erstellt – der einzige deutsche Hauptverkehrsstraßenabschnitt des Projektes in der Gemeinde Bohmte wird dann erst unter Verkehr gehen, so dass konkrete Ergebnisse dort noch später zu erwarten sind. Gleichwohl lassen erste Erkenntnisse, Verkehrsbeobachtungen vor Ort sowie Analysen vergleichbarer Straßenzüge in Deutschland durchaus Schlussfolgerungen zu.

Im vorliegenden Beitrag soll das Konzept vorgestellt und erörtert werden. Anhand von Projektbeispielen werden dabei die bereits erfolgten Umsetzungen und erste Wirkungen beschrieben.

## **2 Idee und Vision von Shared Space**

Shared Space (auf deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum; Raum für alle) ist im Ursprung ein europäisches Kooperationsprojekt, das neue Gestaltungskonzepte entwickeln soll, die den Verkehr, das Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander in ein Gleichgewicht bringen. Diese Konzepte werden in der Laufzeit des Projektes von 2004 bis 2008 von sieben Kooperationspartnern, die jeweils mit einem regionalen Projekt teilnehmen, getestet. Dieses sind

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

Darüber hinaus gibt es noch mehrere Gemeinden vor allem in Benelux, Skandinavien und Großbritannien, die mit der Idee des Shared Space in Verbindung gebracht werden, ohne

unmittelbar zum Kooperationsprojekt zu gehören. Auch in Deutschland werden bereits umgesetzte Gestaltungskonzepte von Hauptverkehrsstraßen wie beispielsweise in der Stadt Kevelaer in der neuen Literatur dem Konzept Shared Space zugeordnet – in der Gemeinde Bohmte befindet sich der betreffende Streckenabschnitt momentan in der Umgestaltung. Im Folgenden wird die Idee und Vision von Shared Space in Anlehnung an die Ausführungen in der Veröffentlichung „Raum für alle“ [5] kurz dargestellt.

Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman und das Keuning Instituut zurück. „Er entwickelte die Idee, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen“ [6]. 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 des öffentlichen Raumes erzielen, die durch eine entsprechende Verkehrsraumgestaltung unterstützt wird. Erreicht werden soll dies, indem Verkehrsregeln und insbesondere Verkehrszeichen beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Zu den Merkmalen von Shared Space gehört es, nach Möglichkeit auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung zu verzichten. Die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes ist das Ziel, wobei besonders dem Kfz-Führer bewusst werden soll, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anzupassen und in ein soziales Verhalten bzw. Verbleibs- oder Verweilverhalten zu wechseln hat (Bild 1). Wer an einem Ort verweilt, verhält sich anders als jemand, der unterwegs ist.

	<b>Verbleibsverhalten</b>	<b>Soziales Verkehrsverhalten</b>	<b>Technisches und restliches Verkehrsverhalten</b>
<b>Verhaltensmerkmale</b>	Pluriform und pluralistisch	Pluralistisch	Uniform
<b>Art der Bewegung</b>	Willkürlich	Hauptsächlich zielgerichtet	Sehr zielgerichtet
<b>Tempo, bei dem möglich oder dominierend</b>	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
<b>Vorhersehbarkeit des Verhaltens</b>	Größtenteils unvorhersehbar	Eingeschränkt vorhersehbar	Überwiegend vorhersehbar
<b>Blickkontakt</b>	Oft	Eingeschränkt	Überwiegend vorhersehbar
<b>Verhalten bestimmt durch / abhängig von</b>	Menschen und Umgebung	Menschen (und Umgebung)	Regelsystem
<b>Verhaltensprägender Kontext</b>	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung + Basisverkehrsregeln	Verkehrstechnisches System, Gesetze (Fahrzeuge und Verkehrsumgebung, Straßenkategorie, Verkehrssignale)
<b>Zu erwartendes Verhalten anderer</b>	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten (beschränkt)	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten, technisches / restliches Verkehrsverhalten	Technisches / restliches Verkehrsverhalten
<b>Für das Verhalten relevante Signale aus der Umgebung</b>	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums, Straßengestaltung	Signale, Schnelligkeit, Straßenoberfläche, Schwellen, Verkehrsschilder und -zeichen, Ampeln usw.

Bild 1: Unterschiede zwischen Verkehrsverhalten und sozialem Verhalten, aus [5]

Shared Space setzt bei dem Sachverhalt an, dass mit der Zunahme des Kfz-Verkehrs Straßen mehr und mehr als Verkehrsraum definiert wurden. Große Teile des öffentlichen Raumes dienen demnach hauptsächlich oder sogar ausschließlich dem Autoverkehr, dem sich alles andere unterordnen muss. Straßen stehen ganz im Zeichen des Verkehrs - der Raum wird nicht mehr geteilt, sondern eingeteilt. Er ist ein System von Regeln, Geboten und Verbo-

ten geworden, dem sich Menschen anpassen und unterordnen müssen. Verkehrsregeln sind wichtiger geworden als soziale Umgangsformen. Shared Space soll dazu beitragen, die Rollen wieder umzukehren. Menschen sollen eine Umgebung antreffen, in der sie sich frei bewegen und ein Gebiet kennen lernen können. Gebiete, die zum Verweilen dienen, sollen nicht als Verkehrsraum, sondern als Raum für Menschen gestaltet werden, in dem Leben und Erleben an erster Stelle stehen. Wer hier nur hindurch fährt, soll an der Gestaltung erkennen können, dass Kfz sich hier dem menschlichen Miteinander unterzuordnen haben. Shared Space will den öffentlichen Raum auf lokaler Ebene erschließen und vitalisieren, so dass ein zusammenhängendes und feinmaschiges Netzwerk von Menschenräumen entsteht: das 'langsame' Netz. Wer sich hier befindet, passt sein Verhalten dem des verweilenden Menschen an.

Wenn das langsame Netz funktionieren soll, ist auch ein 'schnelles' Verkehrsnetz nötig. Auf dem schnellen Netz gelten die Regeln des Verkehrs, der schnell und sicher die verschiedenen „Menschenräume“ erschließt. „Nur dann kann die Qualität des langsamen Netzes erhalten werden“ [5]. Das Konzept betont also, dass derartige Gestaltungen nicht überall angewandt werden können und sollen – langsame Geschwindigkeiten können auch nach Monderman nur über kürzere Abschnitte auf Akzeptanz beim Kfz-Führer stoßen (Bild 2).

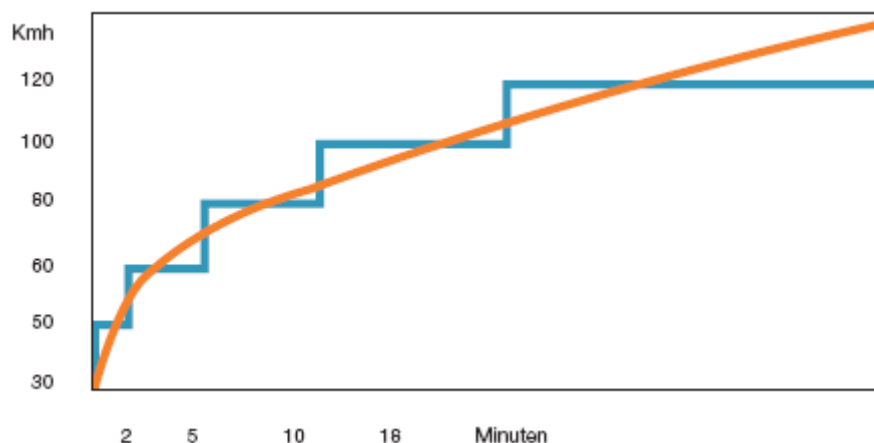


Bild 2: Akzeptable Fahrzeiten in Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Monderman [5]

Shared Space geht davon aus, dass das Verkehrsverhalten mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst werden soll, als von Geboten und Verboten. „So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist.“ [5]

Das Konzept setzt auf politische Verantwortlichkeit und Partizipation, wobei sowohl in der Planung als auch im späteren alltäglichen Umgang mit den neuen Verkehrssituationen mehr Eigenverantwortlichkeit vom Bürger verlangt wird. Gewünscht wird ein integrierter Prozess, in dem Bewohner, Nutzer, Beschäftigte und Fachleute ihre Wünsche, Kenntnisse und Fähigkeiten einbringen. Der Entwurf wird in die Verantwortlichkeit eines interdisziplinären Teams gelegt, von denen neben Kreativität vor allem Kooperationswille und Kommunikation erwartet wird.

Shared Space will somit eine zweifache Qualität realisieren - die räumliche und die demokratische Qualität. Die räumliche Qualität wird durch das Zusammenfügen von Wissen und Erfahrung aus vielen Fachgebieten erzielt. Als demokratische Qualität wird die gesellschaftliche Verankerung bezeichnet, die durch das Engagement, die Mitarbeit und die Mitverantwortlichkeit in breiten Lagen der Bevölkerung erreicht werden soll.

Zur konkreten Ausgestaltung bietet Shared Space kein Fertigrezept an, denn jedes Problem und jeder Ort braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Dennoch lassen sich allgemeingültige Ausgangspunkte für die Gestaltung von Menschenräumen formulieren. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte auf die unverwechselbaren Umgebungselemente und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgegriffen werden, um soziales Verhalten zu fördern. Hier sollten die Vorfahrtsregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzt werden. Wenn nicht mehr klar ist, wer Vorfahrt hat, sollen die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft treten. Shared Space zielt somit bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöhen soll. Durch die Materialwahl, beispielsweise die Art und Farbe der Pflasterung, Straßenausstattung und Beleuchtung, sollen die Eigenschaften der Umgebung betont und verstärkt werden.

### **3 Projektbeispiele**

Im Folgenden werden ausgewählte Streckenabschnitte beschrieben, die dem Shared Space-Konzept zugeordnet werden können. Eine Bewertung der Beispiele erfolgt im Kapitel 5.

#### **Drachten – Kreisverkehr Laweiplein**

Im Jahr 2001 wurde ein innerstädtischer Knotenpunkt mit einer Verkehrsbelastung von rd. 18.000 Kfz/24h in der Gemeinde Drachten (rd. 30.000 Einwohner) in Friesland, Niederlande von einem signalgeregelten Knotenpunkt als Shared Space - Vorzeigeprojekt zu einem Platz mit Kreisverkehrsanlage (Bild 3) umgestaltet.



Bild 3: Kreisverkehr Laweiplein in Drachten, Niederlande

Der zentrale Platz, an dem auch das Theater der Gemeinde Drachten liegt, sollte in seiner städtebaulichen Qualität aufgewertet werden, wobei Fußgänger und Radfahrer Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bekommen sollten. Dabei befahren täglich rd. 5.000 Radfahrer den Platz. Die Gestaltung weicht von den üblichen Merkmalen kleiner Kreisverkehre ab. So fehlen insbesondere Kennzeichnungen und Markierungen für den nicht motorisierten Verkehr – die Seitenräume und neu entstandenen Platzflächen werden von allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern ohne Kanalisierungen genutzt.

Querungsstellen befinden sich für Radfahrer unmittelbar an den Einmündungen der Kreiszufahrten – Fußgängerüberwege wurden in ca. 30 m Abstand von der Kreisfahrbahn an allen vier Zufahrten angelegt. Dabei wurde bewusst davon ausgegangen, dass lineare Fußgängerquerungen an allen Stellen der Einmündungen zu verzeichnen sein werden.

Der Kreisverkehr wurde nahezu nicht beschildert – lediglich in der Kreismitte befinden sich die Verkehrszeichen 215 StVO (Kreisverkehr). Radfahrer können alternativ im Mischverkehr in der Kreisfahrbahn oder in den Seitenräumen bzw. Platzbereichen den Platz befahren. Dabei sind in den Seitenräumen keine Richtungen oder Führungen vorgesehen – das Befahren des Platzes ist ohne jegliche Restriktionen für Radfahrer möglich. Der Platz hat eine attraktive Gestaltung mit Aufenthaltsflächen und Brunnenanlagen.

### **Drachten – Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Noordkade/Zuidkade („Rechts-vor-links“-Regelung)**

In Drachten befindet sich in unmittelbarer Entfernung zum Kreisverkehr Laweiplein der Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden. Dieser Knotenpunkt war vormals lichtsignalgeregelt und wurde im Jahr 1998 zu einer Einmündung mit „Rechts-vor-links“-Regelung im Rahmen des Kooperationsprojektes Shared Space umgestaltet (Bild 4). Der Knotenpunkt weist eine

Verkehrsbelastung von rd. 15.000 Kfz/24h auf. Einer der vier Knotenpunktarme ist als Fahrradachse ausgebildet, in der motorisierter Individualverkehr ausgeschlossen ist und auf der täglich die stattliche Menge von rd. 7.000 Radfahrten zu verzeichnen ist.

Der Platzbereich ist im Mischungsprinzip gestaltet – im unmittelbaren Knotenpunktbereich sind die Seitenräume in keiner Weise von den Fahrbahnflächen separiert. Die einheitliche Gestaltung unterstreicht den Platzcharakter, wobei in den angrenzenden Flächen mit Markierungen und Gestaltungselementen, wie Baumscheiben, gearbeitet wurde, die die Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr von der Fahrbahnfläche abgrenzen (Bild 5 und 6). Dabei wurden nachträglich auf Wunsch der Anwohner Fußgängerüberwege über den Hauptstraßenzug mit entsprechender Beschilderung sowie kontrastierende Leit- bzw. Auffangstreifen angebracht. Radfahrer können den Platzbereich ohne jegliche Führungen in allen Richtungen nutzen.

Auf weitere Beschilderungen wurde nahezu vollständig verzichtet. Es sind ebenfalls keine Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt – für den innerstädtischen Bereich gilt somit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.



Bild 4: Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden Drachten, Niederlande





Bild 5: Knotenpunktzufahrt Noordkade/Zuidkade mit Baumscheiben zur Kanalisierung, Drachten, Niederlande



Bild 6: Knotenpunktzufahrt Torenstraat mit Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen, Drachten, Niederlande

## Haren – örtliche Geschäftsstraße Rijksstraatweg

In Haren, einem Vorort Groningens in den Niederlanden mit rd. 20.000 Einwohnern, wurde eine örtliche Geschäftsstraße mit angrenzenden Knotenpunktarmen im Jahr 2003 nach dem Prinzip Shared Space umgestaltet. Die Verkehrsbelastung der Geschäftsstraße beträgt rd. 8.000 Kfz/24h.

Von Groningen aus erreicht man den Rijksweg über einen Kreisverkehr – zwei darauffolgende Einmündungen sind im Mischungsprinzip mit „Rechts-vor-links“-Regelungen einheitlich gestaltet. Aufenthaltsflächen heben sich von den Verkehrsflächen in keiner Weise ab (Bild 7). Rad- und Mofafahrer können den Platzbereich uneingeschränkt nutzen. In den Einmündungen wurden Fußgängerüberwege angeordnet, die nicht beschildert sind. Unmittelbar angrenzend an die Knotenpunktbereiche sind die Fahrbahnränder durch ein andersfarbiges Material gekennzeichnet, so dass dort eine Kanalisierung stattfindet (Bild 8).

Außerhalb der Knotenpunktbereiche ist die Geschäftsstraße ebenfalls niveaugleich ausgeführt. Die Gehwegbereiche sind jedoch durch Material- und Farbwahl, Bäume und Leuchten eindeutig von der Fahrbahnfläche separiert – Gitter verhindern zusätzlich das Parken in den Seitenräumen. Für Radfahrer sind bis auf eine „weiche Kanalisierung“ durch eine andersfarbige Pflasterlinie auf dem Gehwegbereich (Bild 9) keine Regelungen eingeführt – sie nutzen sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwegflächen uneingeschränkt.

Auf Beschilderungen wurde in Haren wie auch in Drachten nahezu vollständig verzichtet. So sind auch hier keine Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt – für den innerstädtischen Bereich gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit der Ausnahme von drei Behindertenparkständen befinden sich auf dem Rijksweg keinerlei Parkstände – im unmittelbaren Umfeld befinden sich ausreichende Parkraumkapazitäten.



Bild 7: Einmündung Rijksweg/Kerkstraat, Haren, Niederlande





Bild 8: Einmündung Rijksweg/Brinkhorst, Haren, Niederlande



Bild 9: Rijksweg , Haren, Niederlande

### **Kevelaer – Roermonder Platz**

In der Stadt Kevelaer (rd. 28.000 Einwohner) am linken Niederrhein wurden im Jahr 2003 der Roermonder Platz sowie Teile der Bahn-/Markt- und Gelderner Straße umgebaut. Obwohl Kevelaer nicht zum Kooperationsprojekt gehört, enthält die Gestaltung wesentliche Elemente

des Prinzips Shared Space und wird oft als deutsches Beispiel für Shared Space genannt. Bei dem Straßenzug der Bahn- und Marktstraße über den Roermonder Platz handelt es sich um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit ehemals rd. 11.000 bis 14.000 Kfz/24h, die nach Fertigstellung einer Ortsumgehung auf 6.000 bis 9.000 Kfz/24h entlastet werden konnte. Den Roermonder Platz, der im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen als Platzbereich und verkehrsberuhigter Bereich gestaltet wurde, frequentieren derzeit etwa 10.500 Kfz/24h sowie zahlreiche Fußgänger und Radfahrer. Dabei ist zu erwähnen, dass Kevelaer eine Pilgerstadt mit rd. einer Millionen Besucher pro Jahr ist, wobei der Roermonder Platz eine Art Eingangstor in die Innenstadt darstellt. Entstanden ist eine niveaugleiche Platzanlage mit diagonal verlaufenden Pflasterbändern (Bild 10 und Bild 11).

Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs gilt die „Rechts-vor-links“-Regelung und Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit, was mit entsprechender Beschilderung angezeigt wird (Bild 12). Fußgänger und Radfahrer dürfen den Platzbereich in seiner ganzen Breite uneingeschränkt nutzen. Parken ist nur in dazu gekennzeichneten Flächen erlaubt – Poller verhindern Falschparken.



Bild 10: Gestaltungsplanung Roermonder Platz, Kevelaer



Bild 11: Gestaltung Roermonder Platz, Kevelaer



Bild 12: Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereiches Roermonder Platz, Kevelaer

## Bocholt – Königstraße

In der Stadt Bocholt (rd. 74.000 Einwohner) am linken Niederrhein wurde im Jahr 2002 der Straßenzug der Königstraße umgestaltet. Mit weniger als 1.000 Kfz/24h handelt es sich zwar um keine Hauptverkehrsstraße und kein Planungsbeispiel aus dem Kooperationsprojekt Shared Space – sie ist aber hier aufgeführt, da sie mit den Prinzipien des Shared Space vergleichbar und in ihrer Anlage durchaus ungewöhnlich ist.



Die Königstraße quert als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich („Tempo 10-Zone“) in einem Abschnitt von rd. 30 m in Einbahnrichtung den fußläufigen zentralen Markt der Stadt Bocholt. Hier werden zugleich die Hauptfußgängerströme gequert, die im Zuge der querenden Fußgängerzone zu verzeichnen sind. Der Fahrbahnverlauf wird lediglich durch unterschiedlich verlegte Pflastersteinformate für Fahrbahn, Rinne und Fußgängerbereich auf dem Marktplatz kenntlich gemacht – eine andersfarbige Rinne zur Verdeutlichung der Separierung der Verkehrsarten wurde seitens der Bezirksregierung im Zuwendungsbescheid zwar gefordert, aber zugunsten einer stadtgestalterisch einheitlichen Ausführung von der Stadt nicht umgesetzt. Als Kompromiss mussten nachträglich Markierungsnägel aufgebracht werden, um den Fahrbahnverlauf zu kennzeichnen (Bild 13 und Bild 14). Radfahren ist im Zuge der Königstraße uneingeschränkt, in der Fußgängerzone nur in den Nachtstunden erlaubt.

Verkehrsrechtlich wird dem Kfz- und Radverkehr der Königstraße Vorfahrt eingeräumt. Die Fußgängerzone wird im Bereich der Fahrbahn unterbrochen, d. h., dass Ende und Beginn der Fußgängerzone durch entsprechende Beschilderungen auf beiden Seiten des Fahrbahnquerschnittes angezeigt werden. Faktisch nimmt sich eher der Fußgängerverkehr den Vorrang – mittels Kommunikation zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern wird das Verhalten im Einzelfall festgelegt.



Bild 13: Markt der Stadt Bocholt mit Königstraße



Bild 14: Gestaltung Königstraße, Bochohl

#### 4 Definition und Einordnung von Shared Space

Die größtenteils aus dem Kooperationsprojekt entnommenen Ausführungen im Kapitel 2 machen deutlich, dass es sich bei Shared Space in erster Linie um eine Gestaltungsphilosophie oder ein Gestaltungsprinzip handelt. Straßenräume sollen in partizipativen Prozessen 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 das Mischungsprinzip bei weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen angewendet. Die im Kapitel 3 aufgeführten Beispiele zeigen, wie dieses Prinzip zwischenzeitlich umgesetzt wurde. Versucht man eine etwas konkretere Definition, dann können im engeren Sinne Projekte als Shared Space bezeichnet werden, wenn

- in dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen abschnittsweise – vorzugsweise in Platzbereichen - das Mischungsprinzip angewendet wird, und
- das Mischungsprinzip möglichst alle Verkehrsteilsysteme – mindestens aber den Rad- und Fußverkehr auf nicht separierten Flächen – umfasst, und
- die Verkehrsteilsysteme Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, ggf. auch Öffentlicher Verkehr diese Abschnitte nutzen, und
- Ruhender Verkehr aus diesen Abschnitten möglichst vollständig verbannt wird, und
- auf Beschilderung weitgehend verzichtet wird.

Weitere Merkmale sind „Rechts-vor-links“-Regelungen, die aber nicht zwingend sind und eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen voraussetzen sowie partizipative Pro-

zesse bei ortstypischen und ansprechenden Planungen dieser Abschnitte, die jedoch bei der Sensibilität solcher Räume selbstverständlich sein dürfte.

Im weiteren Sinne könnten beispielsweise auch Abschnitte oder Plätze, auf denen öffentliche Verkehrssysteme in Fußgängerbereichen wie am Luisenplatz in Darmstadt oder in den Fußgängerzonen von Neuss, Mönchengladbach und Paderborn zugelassen sind und kein motorisierter Individualverkehr zu verzeichnen ist, dem Prinzip Shared Space zugeordnet werden. Die Ausführungen dieses Beitrages beziehen sich aber auf die obige Definition im engeren Sinne.

### **Ist die Philosophie Shared Space wirklich so neu?**

Mit Beginn verstärkter Motorisierung in den 30er Jahren haben Verkehrs- und Stadtplaner Flächen für die einzelnen Funktionen separiert. Diese Entwicklung gipfelte in der Umsetzung eines autogerechten Leitbildes der Städte in den 1950er/1960er Jahren mit starker Trennung der nicht motorisierten und motorisierten Verkehre z. B. durch Fußgängerunterführungen. Der Verbindungsfunktion der Straßen mussten sich die anderen Funktionen, insbesondere die Aufenthaltsfunktion, unterordnen. Straßenräume wurden immer mehr zu Verkehrsräumen, die ihre eigenen Gestaltungskriterien besaßen und unmittelbare Auswirkungen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer hatten. Das heutige – sicherlich gerade auch für die deutschen Verhältnisse zutreffend beschriebene – Verkehrsverhalten, das anonym, uniform, vorgeschrieben und technik- bzw. geschwindigkeitsorientiert ist, hat diese Zeit überdauert.

Mit Shared Space vergleichbare Prinzipien lassen sich in Deutschland aber bereits seit den 1970er Jahren finden. Zu dieser Zeit wurden Voraussetzungen zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) geschaffen. Dabei wurden wenig befahrene Straßenabschnitte in Mischverkehrsflächen umgewandelt, um insbesondere die Aufenthaltsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken (vgl. VwV-StVO zu § 42 StVO zu den Zeichen 325 und 326 Abs 3 Satz 2). Aber auch für Hauptverkehrsstraßen lassen sich ähnliche Grundsätze spätestens seit den 90er Jahren entdecken. So waren bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) als generelle Ziele und Grundsätze (Kap. 1) [7] Prinzipien enthalten, die aus heutiger Sicht als Shared Space bezeichnet werden könnten. Im Kapitel 4 der EAHV 93 wird dabei auch auf die Möglichkeit der Überlagerung von Nutzungsansprüchen auf gemischt oder mehrfach genutzten Flächen (Mischungsprinzip) explizit hingewiesen.

Es ist also tatsächlich nicht verwunderlich, dass einige deutsche Verkehrsplaner das Konzept Shared Space als „alten Hut“ bezeichnen. Nach deutschem Recht und Regelwerk waren und sind Shared Space-Philosophien umsetzbar. Bereits in den EAHV 93 und den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) war Spielraum für Shared Space-Konzepte. Raum für die Umsetzung vergleichbarer Konzepte bieten auch die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die mit der Einführung Ende Mai 2007 die EAHV 93 und EAE 85/95 abgelöst haben. Im Folgenden werden die relevanten Aussagen der derzeit gültigen Regelwerke kurz zusammengefasst.



Die **RASt 06** [8] nennen als Entwurfsgrundsatz für Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Trennung eine Verkehrsstärke von 400 Kfz/h als Höchstgrenze. Zudem sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten. Allerdings lassen sich für die örtliche Geschäftsstraße (Kap. 5.2.7 RASt) oder Hauptgeschäftsstraße (Kap. 5.2.8 RASt) durchaus städtebaulich ähnlich gestaltete Straßenräume erkennen, wie sie z. B. in Haren oder Kevelaer zu finden sind. Erwähnenswert ist auch, dass die RASt 06 mit der Entwurfsmethodik der städtebaulichen Bemessung das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ verfolgen und damit den Randnutzungen im Vergleich zu den früheren Regelwerken ein größeres Gewicht zugewiesen wird. Demnach „ist zwischen Gehbereich und äußerem Rand des Straßenraums ein Bereich anzuordnen, in dem die Ansprüche der angrenzenden baulichen Nutzungen erfüllt werden können (Verweilflächen, Wirtschaftsflächen, Distanzbereich, Vorgärten). Sowohl für den Fußgängerverkehr und gegebenenfalls für den Radverkehr müssen die je nach Bedeutung des Straßenraums erforderlichen Flächen im Straßenraum bereitgestellt werden.“

Auf Platzflächen gehen die RASt 06 nicht so explizit ein wie die EAHV 93. In Ortsdurchfahrten eignen sich zur Geschwindigkeitsdämpfung aber auch nach den RASt 06 „an städtebaulich und/oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen (z. B. seitlich liegender Marktplatz) Anhebungen der Fahrbahn mit Rampenneigungen von 1:15 auf 8cm bis 10cm [...]. Im Allgemeinen sind Fahrbahnanhebungen in Asphalt auszuführen, Ausnahmen sind in bauhistorisch bedeutsamen Bereichen möglich“. Darüber hinaus sind nach RASt 06 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und weniger Maßnahmen geeignet, „wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind (Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen)“ [8]. Demnach ist Shared Space bei einem erkennbaren Trennungsprinzip (Poller, Gitter) auch in längeren Streckenabschnitten sowie in Platzbereichen von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten bzw. in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch ohne Separation durchaus mit den Grundsätzen der RASt 06 vereinbar.

Die **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen** (EFA 2002) betrachten weniger die gesamte Gestaltung eines Straßenraumes, als viel mehr die notwendige Breite der Seitenräume in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität. Mischverkehrsflächen werden lediglich im Zusammenhang mit „verkehrberuhigten Bereichen“ erwähnt. Die EFA fordern nicht generell eine harte Separation des Fußgängerlängsverkehrs. Lediglich für stärker belastete Ortsdurchfahrten wird eine „verstärkte Abschirmung gegenüber der Fahrbahn“ gewünscht. Wie diese umzusetzen ist, wird nicht weiter erläutert. Die Anlage separater Gehwege wird nicht als notwendig erachtet, wenn eine Belastung von 50 Kfz/h nicht überschritten wird. Dieser Fall tritt jedoch nur in Erschließungsstraßen und nicht auf Hauptverkehrsstraßen auf.

In den Ausführungen der **VwV-StVO** zu Zeichen 325 und 326, Abschnitt III, Satz 2 und 3 besteht für die Widmung mit Z 325 StVO keine Beschränkung bei den Verkehrsstärken, allerdings muss die Aufenthaltsfunktion überwiegen und das Geschwindigkeitsniveau wirksam abgesenkt werden. Das kann durch städtebauliche Gestaltung erfolgen. Die Anlage einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche schreibt die VwV-StVO nicht vor. Im Zusammenhang mit Shared Space ist der Zusatz unter Abschnitt V interessant: „Innerhalb der [...] gekennzeichneten Bereiche sind weitere Zeichen [...] in der Regel entbehrlich.“ Sind Fußgängerbereiche

nicht eindeutig durch ihre Gestaltung zu erkennen, sind sie durch Z 239 StVO kenntlich zu machen. Demnach wäre nach VwV-StVO durchaus Spielraum für „Shared Space“. Beispiele für eine Beschilderung nach VwV-StVO zeigen Kevelaer und Bocholt.

Bei der Betrachtung der Regelwerke und gesetzlichen Grundlagen lässt sich zusammenfassend feststellen, dass die Möglichkeit, Streckenabschnitte oder Platzbereiche nach dem Shared Space-Konzept zu gestalten, spätestens seit den frühen 1990er Jahren gegeben war. In Verbindung mit der Ausweisung von Streckenabschnitten als „Verkehrsberuhigter Bereich“ kann rechtlich gesehen sogar auf weitere Beschilderung verzichtet werden, was den Ideen des Shared Space-Konzeptes entspricht. Dabei setzt die Beschilderung mit Z 325 StVO Schrittgeschwindigkeit voraus. Nach den RAS 06 lassen sich allerdings auch Hauptverkehrsstraßen mit größeren Verkehrsmengen und höheren Fahrgeschwindigkeiten der Philosophie von Shared Space folgend gestalten. Der Unterschied zwischen den bisher in Deutschland und in den Niederlanden umgesetzten Beispielen, die dem Shared Space-Konzept zuzuordnen sind, liegt letztendlich im konsequenteren Verzicht auf Beschilderung in den Niederlanden.

An dieser Stelle sei die Kritik erlaubt, dass die Shared Space-Prinzipien zwar in den deutschen Regelwerken schon lange verankert sind, in der Praxis aber nicht so konsequent umgesetzt wurden, wie dieses vor allem bei den niederländischen Shared Space-Projekten der Fall ist. Prinzipiell werden die in Deutschland bisher vorrangig bei verkehrsberuhigten Bereichen verwandten Gestaltungselemente auf stärker frequentierte Bereiche (Hauptverkehrsstraßen) übertragen.

Andererseits muss ausgeführt werden, dass die Shared Space-Projekte nicht zwingend mit dem Mischungsprinzip verbunden sind. So handelt es sich beispielsweise bei dem Knotenpunkt Laweiplein in Drachten, der als Vorzeigeobjekt des Shared Space-Konzeptes gilt, um einen „klassischen“ Kreisverkehr, bei dem die Fahrstreifen von den Flächen für Radfahrer und Fußgänger separiert sind – allerdings werden hier Radfahrer und Fußgänger im Mischverkehr geführt. Mit dem Separationsprinzip wurde auch in den Streckenabschnitten der Hauptverkehrsstraßen in Haren gearbeitet – nur die Knotenpunkte sind hier im Mischungsprinzip gestaltet worden. Es kann somit keine klare und eindeutige Definition von Shared Space im Zusammenhang mit bestimmten Gestaltungselementen gegeben werden. Anders gesagt: es besteht durchaus eine Diskrepanz zwischen der Philosophie des Shared Space, die einen gemeinsam genutzten (nicht separierten) Raum wünscht und den umgesetzten Shared Space Projekten, die dennoch mit Separierungselementen und Verkehrsregelungen arbeiten. Shared Space in der Praxis ist also kein Synonym für „Shared and Open Space“ in der Theorie.

Ein wichtiger Sachverhalt ist, dass bei allen Shared Space-Projekten das negative Erscheinungsbild der Straßenräume der wesentliche Auslöser der Umgestaltung war oder ist. Es handelt sich somit in erster Linie um städtebauliche Verbesserungen, die die jeweiligen Straßen und Plätze aufwerten sollen. Es geht also nicht in erster Linie darum, zu verzeichnende Leistungsfähigkeitsengpässe oder Unfallhäufungsstellen zu beseitigen. Wie oben erwähnt,

sollen vielmehr alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden – dieses selbstverständlich auch mit leistungsfähigen und sicheren Varianten.

### **Und was ist nun tatsächlich neu bei Shared Space?**

Neu ist, dass das Mischungsprinzip zum Teil auch bei höheren Verkehrsbelastungen und abschnittsweise in Platzbereichen ohne separierende Elemente zur Anwendung kommt – dieses gepaart mit „Rechts-vor-links“-Regelungen. Diese in Deutschland bislang auf Wohnbereiche (Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche) beschränkte Regelung wird also nun auf Hauptverkehrsstraßen mit höheren Belastungen (rd. 15.000 Kfz/24h am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten) übertragen. Bei den umgesetzten Shared Space-Projekten war es aber immer eine Voraussetzung, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt – so wurde am Knotenpunkt Laweiplein in Drachten ein Kreisverkehr gebaut, da ein „Rechts-vor-links“-Knotenpunkt unzumutbare Wartezeiten hervorgerufen hätte. Dabei muss bedacht werden, dass lange Wartezeiten in untergeordneten Knotenpunktarmen dazu führen können, dass geringe Zeitlücken im Hauptstrom zum Einbiegen oder Kreuzen in Kauf genommen werden und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Das Mischungsprinzip und „Rechts-vor-links“-Regelungen stoßen somit auf Grenzen, die mittels Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zu ermitteln sind und bei den umgesetzten Projekten auch durchgeführt wurden. Dabei sind Verkehrsmengen oberhalb der üblicherweise in Deutschland angenommenen Kapazitätsgrenzen für derartige Regelungen zu verzeichnen. So liegen die über „Rechts-vor-links“-Regelungen leistungsfähig abgewickelten Verkehrsströme in Drachten bei rd. 1.500 Kfz/h, in Haren bei rd. 1.000 Kfz/h sowie in Kevelaer bei rd. 1.050 Kfz/h.

Nach dem HBS 2001 können für eine „Rechts-vor-links“-Regelung 600 bis 800 Kfz/h als Summe über alle vier Zufahrten einer Kreuzung angesetzt werden. Allerdings liegen bereits neuere Forschungsergebnisse für die Neuauflage des HBS vor. Die von Boltze und Stephan ermittelte Einsatzgrenze beträgt bei Knotenpunkten 800 Kfz/h, bei Einmündungen 900 Kfz/h, entsprechend einer Qualität des Verkehrsablaufs analog HBS von  $QSV = D$  [10]. Die Bemessungsverfahren im HBS gehen allerdings von einem regelkonformen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer aus. In Ihrem Forschungsbericht stellen die Bearbeiter zur Kapazität an „Rechts-vor-links“-Knoten fest, dass der Verkehrsablauf häufig nicht nach den Regeln der StVO erfolgt. An den beobachteten Knotenpunkten wurden Kapazitäten von über 1.300 Kfz/h gemessen. Die Beobachtungen zeigten, dass die Verkehrsteilnehmer der einmündenden Knotenpunktzufahrt in vielen Fällen auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten. Die Verkehrsteilnehmer auf dem durchgehenden Straßenzug verhalten sich demgegenüber so, als ob sie Vorfahrtsrecht genießen. Als Folge machen die Autoren Irritationen und Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmern aus, räumen aber ein, dass die „daraus entstehende Aufmerksamkeit [...] sich auf die Verkehrssicherheit positiv auswirkt.“ Aus den Untersuchungen ist zu folgern, dass die Verkehrsbelastungen an „Rechts-vor-links“ geregelten Knotenpunkten weit höher sein können, als die Berechnungsverfahren vermuten lassen.

Neu ist ferner, dass tatsächlich sehr weitgehend auf Beschilderung verzichtet wird. Eine Vorfahrtbeschilderung fehlt gänzlich – selbst am Kreisverkehr Laweiplein in Drachten wird nur

mit dem Zeichen 215 StVO „Kreisverkehr“, das auf der Mittelinsel angebracht ist, dem Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt eingeräumt. Das Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren“ „fehlt“ an allen vier Zufahrten. Verzichtet wird auch auf Geschwindigkeitsbeschränkungen – durch entsprechende Gestaltungen sollen hohe Geschwindigkeiten vermieden werden. Der ruhende Verkehr wird mittels Abpollerung und Gittern aus den umgestalteten Bereichen konsequent verdrängt – insofern sind keinerlei Verkehrszeichen zum ruhenden Verkehr wie Park- oder Halteverbote angebracht (Ausnahme: Beschilderung von Behindertenparkständen in Haren). In übersichtlichen Bereichen wird sogar das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“ im Streckenabschnitt eingespart – die Markierung des Zebrastreifens wird hier, unterstützt durch eine gute Beleuchtung, als hinreichend angesehen. Nur sehr wenige Schilder, die beispielsweise die Verkehrsführung anzeigen (z. B. Zeichen 215 StVO „Kreisverkehr“ in der Kreismitte oder Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ am Ende der Mischverkehrsflächen an den Knotenpunkten), verbleiben.

Der „Abbau des Schilderwaldes“ ist allerdings ebenfalls ein Ansatz, der in Deutschland schon lange bekannt ist. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) listet zwar 648 Verkehrszeichen auf, die Städte und Landkreise sind aber seit der StVO-Novelle 1997 verpflichtet, "bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets [...] zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung [...] zwingend erforderlich ist". Die Bau- lastträger sind demnach sehr wohl in der Lage, auf Verkehrszeichen zu verzichten – insbesondere auf diejenigen, die lediglich Verkehrsregeln wiedergeben, da diese jeder Verkehrsteilnehmer eigenverantwortlich beachten soll. Die StVO setzt somit bewusst auf mehr Eigenverantwortung. In den Paragraphen 39 und 45 der StVO heißt es: Verkehrszeichen dürfen nur dort stehen, "wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist". Zusätzliche Vorschriften für den fließenden Verkehr dürfen nur noch dann angeordnet werden, wenn die Gefahrenlage "das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt". Der Bundesrat begründete die Neufassung damit, dass die "übermäßige Beschilderung im Straßenverkehr zu einer allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer sowie zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften führt." Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift fordert, "so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Die Wahrnehmung darf nicht durch die Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden".

Auch in Bezug auf den Bestand ist regelmäßig eine Verkehrsschau durchzuführen, bei der geprüft werden soll, wo Schilder entfernt werden können. Es existieren derzeit rd. 20 Millionen Schilder auf Deutschlands Straßen, d. h., dass alle 28 m ein Verkehrsschild zu finden ist. Seit einigen Jahren bemühen sich zahlreiche Kommunen mit Unterstützung des ADAC und der Polizei die Schilderflut einzudämmen. Berühmtheit erlangte die Aktion „(K)ein Schild in Selm – für mehr Sicherheit und eine schönere Stadt durch weniger Verkehrszeichen“. Von 1.100 im Aktionsgebiet befindlichen Schildern wurden 471 Schilder und damit mehr als 40 Prozent der Verkehrszeichen im Rahmen einer Verkehrsschau im Jahr 1998 als überflüssig erkannt und entfernt. Bis heute haben etwa 150 Städte und Gemeinden in Deutschland das „Selmer Modell“ so oder ähnlich übernommen, wobei sich bestätigte, dass Kfz-Führer, Fußgänger und Radfahrer auch mit einem Viertel bis einem Drittel weniger Schildern zurechtkommen. Die Mehrheit der Autofahrer in neun europäischen Ländern, die der ADAC im Rahmen einer repräsentativen Telefon-Umfrage interviewt hat, meint, dass der Schilderwald auf Europas Straßen dringend durchforstet werden müsste [9]. Dabei steht vor allem

Deutschland in der Kritik – drei Viertel der Befragten fordern weniger Verkehrszeichen in Deutschland (Bild 15). Festzuhalten ist dementsprechend, dass zu viele Verkehrszeichen auf deutschen Straßen aufgestellt sind und vermutlich in vielen Fällen immer noch aufgestellt werden – diese mag daran liegen, dass das Aufstellen von Verkehrszeichen ein Verwaltungsakt ist, der vor allem so ausgestaltet wird, dass in Streitfällen eine rechtliche Absicherung vorgewiesen werden kann.

Ein erstes Zwischenfazit zeigt, dass Shared Space die Vorgaben und Empfehlungen, die seit 1997 auch in Deutschland in der StVO verankert sind, wesentlich konsequenter und weitgehender umsetzt, als es in Deutschland bisher der Fall ist.

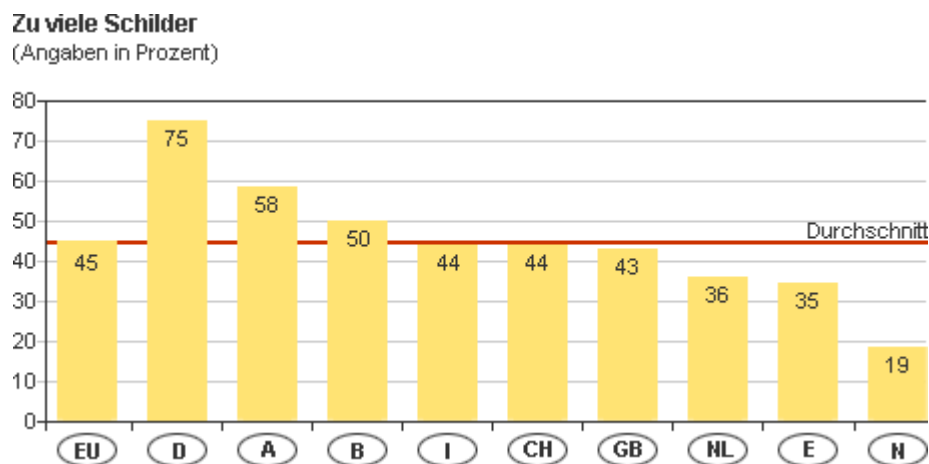


Bild 15: Ergebnisse einer Telefon-Umfrage: Gibt es überflüssige Verkehrsschilder? [9]

Die Beispiele in Kap. 3 lassen erkennen, dass es in Deutschland bereits seit einigen Jahren durchaus mit dem Konzept Shared Space vergleichbare Ansätze gibt. Neben den beiden genannten Beispielen aus Kavelaer und Bocholt lassen sich zahlreiche andere Städte wie beispielsweise Brühl (Clemens-August-Str./Uhlstr.) nennen, in denen vergleichbare Konzepte umgesetzt wurden. Alte und aktuelle Regelwerke sowie gesetzliche Grundlagen lassen dem Planer den Freiraum, Flächen entsprechend zu gestalten, um die Aufenthaltsfunktion gegenüber der Verbindungsfunktion mehr in den Vordergrund zu rücken; das alles auch bei vergleichsweise hohen Verkehrsbelastungen. Als tatsächlich neu kann man Shared Space daher nicht bezeichnen. Mittels der Förderung durch die Europäische Union ist Shared Space nun verstärkt in den Fokus geraten. Zunehmende Motorisierung und häufig von Verkehrsteilnehmern moniertes nachlassendes Miteinander im Verkehr tun ihr Übriges, um die Diskussion über die Einführung „neuer“ Verkehrskonzepte anzufachen.

Es lässt sich feststellen, dass das Konzept in den Niederlanden konsequenter umgesetzt wurde. Maßgeblich trägt dazu die auf ein absolut notwendiges Maß reduzierte straßenverkehrsrechtliche Maßregelung des Verkehrs durch Verzicht auf Beschilderung und Markierung bei, wodurch der Verkehr viel mehr sich selbst überlassen wird. Mit einer Reform der niederländischen Straßenverkehrsordnung sowie der Verwaltungsvorschriften im Jahre 1992 wurde dereguliert. Gerade die Niederländer setzen seitdem viel mehr auf Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer und selbsterklärende Straßenräume. Ob dieses mit der deutschen Mentalität vereinbar ist, wird die Zukunft zeigen.

## 5 Wirkungen und Wertungen

### Vorbemerkungen

Die im Folgenden aufgeführten Wirkungen und Wertungen beziehen sich auf die oben genannten Projektbeispiele in Drachten, Haren und teilweise auch in Kevelaer. Sofern nicht ausdrücklich erwähnt, sind die Wirkungen in allen aufgeführten Bereichen gemeint – Unterschiede werden explizit herausgestellt. Das Beispiel in Bocholt stellt einen Sonderfall dar, dessen Wirkungen im Einzelfall angesprochen werden.

Ausführlichere Analysen sind im Rahmen des Kooperationsprojektes Shared Space erst noch geplant – hier sind es erste Erkenntnisse, die vorrangig auf subjektiven Eindrücken aus Ortsbesichtigungen und Gesprächen resultieren. Diese sind allerdings unterstützt durch objektive Analysen und insbesondere Unfalluntersuchungen, die den Verfassern zur Verfügung standen. Darüber hinaus fand Ende Juni eine Exkursion der Jungen Foren Berg und Mark sowie Rhein-Ruhr der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft nach Drachten und Haren statt, an der 46 Verkehrsexperten aus Wissenschaft, Verwaltung und Beratung teilgenommen haben. Diese wurden schriftlich und mündlich nach ihren Eindrücken und Meinungen befragt – die Ergebnisse sind in die nachfolgenden Analysen eingeflossen. Bei der Interpretation der Befragungsergebnisse muss bedacht werden, dass diese auf einer kurzen Ortsbesichtigung beruhen und bezüglich des Wochentages und der Tageszeit eher zufällig gewonnen sind. Sie können daher nicht als repräsentativ angesehen werden – dennoch geben sie ein Meinungsbild wieder, das für eine erste Bewertung hilfreich sein kann.

### Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Veröffentlichungen aus dem Kooperationsprojekt (z.B. [5]) argumentieren in der Form, dass gefährlich im Endeffekt sicher sei. Die Vermutung ist, dass Verkehrsteilnehmer, die sich unsicher fühlen, vorsichtig und vorausschauend agieren, während diejenigen, die sich sicher fühlen, potenziellen Gefahren keine Beachtung schenken. Letzteres ist sicher wahr – ob aber alle Verkehrsteilnehmer in der Lage sind, Gefahren und Risiken gut einschätzen und entsprechend reagieren zu können, ist nicht selbstverständlich. Darüber hinaus kann es sein, dass stärkere Verkehrsteilnehmer zumindest vereinzelt ihre Stärken ausnutzen – dieses zu Lasten der schwachen Verkehrsteilnehmer. Sind die Shared Space-Projekte tatsächlich sicherer?

Für die hier aufgeführten Beispiele aus Drachten und Haren liegen erste Evaluationsergebnisse ([11], [12]) vor. Die Unfallsituation ist so detailliert wie momentan verfügbar in Bild 16 dargestellt. Hieraus sind folgende Erkenntnisse abzuleiten:

- Am signalgeregelten Knotenpunkt Laweiplein in Drachten traten Verkehrsunfälle mit schweren Folgen auf, die nach der Umgestaltung zu einem Kreisverkehr nicht mehr zu verzeichnen sind. Auch die Anzahl aller Unfälle ist am Knotenpunkt Laweiplein zurückgegangen.
- Am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten sind keine signifikanten Veränderungen im Unfallgeschehen festzustellen. Auch nach der Umgestaltung wurden Unfälle mit Leichtverletzten registriert – dabei sind in den meisten Fällen Radfahrer beteiligt.

- Während am Rijksweg in Haren vor der Umgestaltung Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten auftraten, sind derartige Unfallfolgen bislang nicht mehr zu verzeichnen gewesen. Die Anzahl der Unfälle ist ebenfalls zurückgegangen.

Unfallkat. Jahr	Getötet	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Sachschaden	Gesamt
<b>Drachten – Laweiplein</b>					
1997	0	1	3	6	10
1998	0	0	0	9	9
1999	0	1	3	9	13
2000	0	0	0	9	9
2001*	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	8	10
2003	0	0	0	3	3
2004	0	0	0	1	1
2005	0	0	0	1	1
2006	0	0	0	2	2
<b>Drachten – De Drift/Torenstraat/Kaden</b>					
1994	0	0	0	1	1
1995	0	0	0	8	8
1996	0	0	0	2	2
1997	0	0	1	8	9
1998*	0	0	1	2	3
1999	0	0	1	3	4
2000	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	4	4
2002	0	0	2	6	8
2003	0	0	1	3	4
2004	0	0	2	6	8
2005	0	0	1	4	5
2006	0	0	2	2	4
<b>Haren – Rijksstraatweg</b>					
1997	0	1	2	10	13
1998	0	0	4	12	16
1999	0	0	0	16	16
2000	0	0	1	8	9
2001	0	1	1	17	19
2002	0	0	0	7	7
2003*	0	0	0	11	11
2004	0	0	0	4	4
2005	0	0	0	6	6
2006	0	0	0	7	7

\* Jahr des Umbaus

Bild 16: Vergleich der Unfälle an drei Orten jeweils vor und nach dem Umbau zu Shared Space

Bei der Interpretation dieser Ergebnisse muss beachtet werden, dass es sich im Falle Laweiplein in Drachten um nicht unübliche Unfallrückgänge handelt, die möglicherweise vorrangig aus der Umgestaltung von einem signalgeregelten Knotenpunkt zu einem Kreisverkehr resultieren können. So sind generell auch schwere Unfälle bei Signalregelungen zu verzeichnen, wenn bei höheren Geschwindigkeiten das Rotlicht überfahren wird oder bei Zwei-



Phasen-Regelungen die Linksabbieger den gleichzeitig freigegebenen entgegenkommenden Geradeausverkehr übersehen. Infolge der niedrigeren Geschwindigkeiten an Kreisverkehren können schwere Unfälle in der Regel vermieden werden. Insofern sind die positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich weder vorrangig noch ausschließlich den Merkmalen des Shared Space-Prinzips zuzuordnen.

Dennoch ist es festzuhalten, dass in allen drei niederländischen Fällen nach der Umgestaltung bislang keine Unfälle mit schweren Folgen zu registrieren sind. Dieses trifft auch auf die beschriebenen Situationen in Kevelaer und Bocholt zu. Nach Auskunft der zuständigen Polizeidienststellen haben sich am Roermonder Platz in Kevelaer seit der Umgestaltung in mehr als drei Jahren 10 Bagatellunfälle mit Sachschäden ereignet, die vorwiegend auf Ein- und Ausparkvorgänge zurückzuführen sind. In einem Fall wurde ein Radfahrer leicht verletzt, der regelkonform vom Roermonder Platz aus entgegen der Einbahnrichtung der Bahnstraße gefahren ist. Auch im Zuge der Königstraße in Bocholt ist das Unfallgeschehen unauffällig. In den drei Jahren nach der Umgestaltung ereigneten sich vier Unfälle im Verlauf der Querung des Marktes, die keine Verletzungen zur Folge hatten und in keinem Zusammenhang mit der Gestaltung des Bereiches stehen.

Bezogen auf das Unfallgeschehen sind die neuen Situationen der fünf Beispielräume nach bisherigen Erkenntnissen demnach als überwiegend sicher zu bezeichnen. Gleichwohl handelte es sich auch in der Vorher-Situation nicht um Unfallhäufungsstellen, so dass weder vor noch nach der Umgestaltung Unfallauffälligkeiten zu verzeichnen sind. Vor dem Hintergrund der geringen Fallzahlen sind daher keine eindeutigen Aussagen zur objektiven Verkehrssicherheit abzuleiten.

Die auf Befragungen und eigene Beobachtungen gestützte Betrachtung des Unfallrisikopotenzials zeigt ein etwas differenzierteres Bild. Befragungen der Bürger in Drachten und Haren ([11], [12]) ergeben unterschiedliche Auffassungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, wobei die meisten Befragten die hier beschriebenen Situationen nicht als sicher bezeichnen. Bemerkenswert ist dabei, dass viele Befragte (90%) für den Rijksstraatweg in Haren eine eindeutige Führung des Radverkehrs fordern – entweder als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder als Radweg im Seitenraum. Offenbar kommt es derzeit häufiger zu Konflikten insbesondere zwischen Fußgängern und Radfahrern. Bemerkenswert ist auch, dass im Vorher-Nachher-Vergleich des Laweiplein in Drachten mehr Befragte den Kreisverkehr und Platzbereich als unsicher einstufen. So bezeichneten nach der Umgestaltung 45% der Befragten den Bereich als unsicher – vor der Umgestaltung waren es noch 30%. Dabei fühlen sich gerade ältere Menschen unsicherer (47% im Vergleich zu 38% vorher). Die veränderten negativen Meldungen zum Laweiplein kommen meist von Fahrzeugführern und Radfahrern – bei den Antworten von Fußgängern sind im Vorher-Nachher-Vergleich keine Unterschiede festzustellen. Als „dramatisch“ wird es im Evaluationsbericht bezeichnet, dass die Verlustzeiten aller Verkehrsteilnehmer gegenüber der Vorher-Situation objektiv zwar abgenommen haben, 66% der Befragten nachher den Verkehrsablauf und Verkehrsfluss aber insgesamt als schlecht titulieren – vorher waren es nur 5%.

Die Ergebnisse der im Rahmen der Exkursion durchgeführten Befragung zum persönlichen Sicherheitsgefühl in den drei besichtigten Straßenräumen zeigt Bild 17. So ergeben sich für die besichtigten Straßenräume in Drachten und Haren heterogene Ergebnisse. Dies betrifft sowohl die Häufigkeit der Nennungen als „besonders sicherer Ort“, als auch die Zuordnung zu der jeweiligen Verkehrsteilnahme als Autofahrer, Radfahrer oder Fußgänger. Besonders auffällig ist der Vergleich der subjektiven Sicherheit in Drachten. Aus der Sicht des Autofahrers besteht an der „Rechts-vor-links“ geregelten Einmündung De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten eine Verunsicherung. Während nur fünf Nennungen diesen Knotenpunkt als „besonders sicher“ benennen, waren dies beim Kreisverkehr 27. Insgesamt weisen die Befragungsergebnisse darauf hin, dass in den Gruppen der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) das subjektive Sicherheitsgefühl in allen drei besichtigten Straßenräumen akzeptable Werte erzielt. Begründet wurden diese Einschätzungen insbesondere zum Rijksstraatweg in Haren überwiegend durch Argumente wie „Übersichtlichkeit“ und „Begreifbarkeit“. Die Einmündung De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten wirkt demgegenüber vielfach „eher chaotisch“.

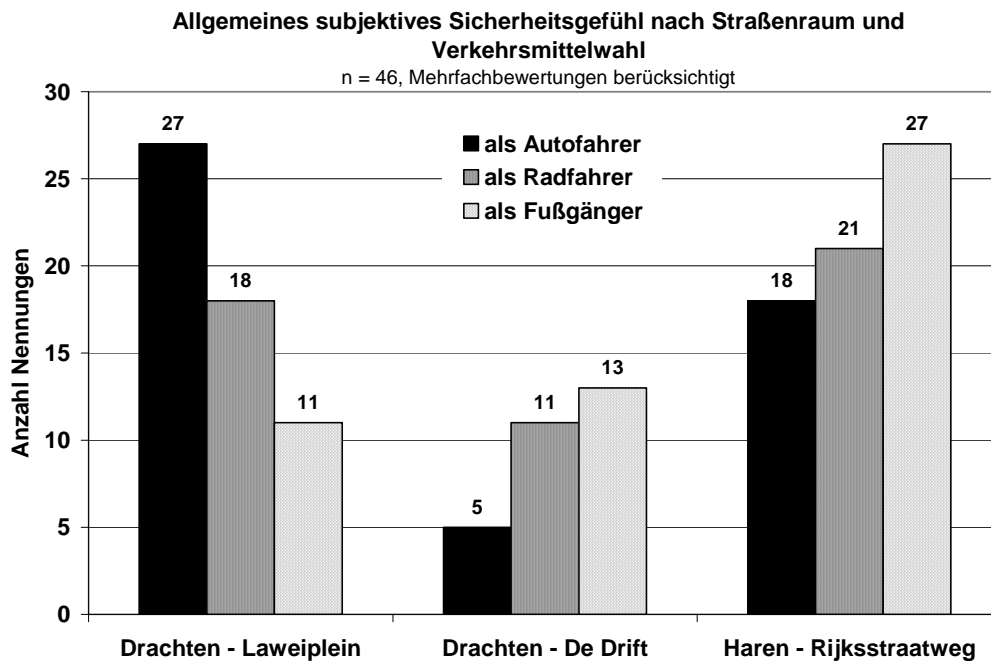


Bild 17: Befragungsergebnis zum subjektiven Sicherheitsempfinden nach Verkehrsraum

Insgesamt besteht offenbar ein deutlicher Zusammenhang zwischen subjektivem Sicherheitsgefühl und der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit der Straßenräume. Gerade der Rijksstraatweg in Haren weist aufgrund der Verbannung des ruhenden Verkehrs und des Verzichtes auf Beschilderung generell hervorragende Sichtverhältnisse auf. Es ist darüber hinaus anzunehmen, dass die Reduzierung der Unfallanzahl und –schwere in Haren - und ggf. auch in anderen Bereichen mit Shared Space-Prinzip - damit zusammenhängt, dass in den „aufgeräumten“ Straßenzügen die Sichtbeziehungen durch die Umgestaltung verbessert wurden. Dieser Sachverhalt muss besonders hervorgehoben werden und sollte bei der Kon-

zeption weiterer Shared Space-Projekte unbedingt Beachtung finden. Kommunikation und Rücksichtnahme gelingt nur, wenn rechtzeitiges Erkennen möglich ist – die Freihaltung von Sichtfeldern durch Verzicht auf Parkstände, übermäßige Möblierung und Begrünung sowie Beschilderung scheint eine wesentliche Voraussetzung zur verkehrssicheren Gestaltung dieser Plätze und Abschnitte zu sein.

## **Motorisierter Individualverkehr**

Die Wirkungen der Umgestaltungen der fünf Beispielräume auf den motorisierten Individualverkehr können eher als neutral bezeichnet werden. Mit Ausnahme der bereits dargestellten Veränderungen am Laweiplein in Drachten, die auf den Umbau zu einem Kreisverkehr zurückzuführen sind, ergeben sich kaum Unterschiede zu den Vorher-Situationen. Die Verkehrsmengen sind in allen Fällen leistungsfähig abzuwickeln – Rückstauerscheinungen sind in Spitzenstunden sowohl in Drachten als auch in Haren erkennbar, aber zu vertreten. Dabei sind die vergleichsweise hohen Verkehrsmengen in den „Rechts-vor-links“ geregelten Einmündungen dadurch möglich, dass das alte Vorfahrtsrecht der Vorher-Situation im durchgehenden Straßenzug De Drift/Torenstraat immer noch anerkannt und dem Geradeausverkehr Vorfahrt gewährt wird.

Das Geschwindigkeitsniveau ist nach eigenen Beobachtungen überwiegend gering und liegt auch in Drachten und Haren im Durchschnitt vermutlich weit unter den zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h. Gleichwohl konnten selbst im Rahmen der kurzen Ortsbesichtigungen bei der durchgeführten Exkursion vereinzelt hohe Geschwindigkeiten und riskante Fahrweisen beobachtet werden. Diese treten vor allem in dem längeren Streckenabschnitt (rd. 800m) des Rijksstraatweges in Haren auf, was dafür spricht, Gestaltungen nach dem Prinzip Shared Space auf kürzere Abschnitte und Platzbereiche zu beschränken. So zeigen die Beobachtungen in Kevelaer und Bocholt, dass die rechtlich ausgewiesenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den kurzen Abschnitten überwiegend angenommen werden.

## **Radverkehr**

Für den Radverkehr ergeben sich aufgrund der Umgestaltung zu Shared Space generell eher Vorteile. Positiv ist insbesondere, dass sich Radfahrer in den entsprechenden Bereichen frei bewegen können. Damit wird die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Zielen für den Radverkehr verbessert – hinzu kommt, dass Radfahrer in Abhängigkeit ihrer jeweiligen Voraussetzungen den Weg über die Straßenraumelemente frei wählen und entweder den Seitenraum oder die Fahrbahn nutzen können.

Nachteil ist, dass die Bewegungsabläufe der Radfahrer von den übrigen Verkehrsteilnehmern dadurch schwer abgeschätzt werden können. Bei eigenen Beobachtungen in Drachten und Haren fiel auf, dass ein hoher Anteil der Radfahrer Handzeichen gibt, um einen Richtungswechsel anzuzeigen und diesen Nachteil somit zu kompensieren. Dieses trägt sicherlich zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für Radfahrer bei sonst fehlender Führung bei. In Deutschland sind derartige Handzeichen nicht üblich, so dass der „Rückgriff“ auf Handzei-

chen Verhaltensänderungen voraussetzen würde, die nur schwer und über lange Zeit zu erzielen sind.

Probleme treten offensichtlich an dem „Rechts-vor-links“ geregelten Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden auf. Hier sind Radfahrunfälle überrepräsentiert – Beobachtungen zeigen, dass sich Radfahrer bei hohen Kfz- und auch Rad-Verkehrsmengen (rd. 15.000 Kfz/24h und rd. 7.000 Radfahrer/24h) dort „durchwuseln“, was sicher zu Lasten eher unsicherer Radfahrer geht. Da sich Kfz-Führer ihre alte Vorfahrt in Geradeausrichtung oft nehmen, sind Zeitlücken gerade für einbiegende und kreuzende Radfahrer schwer abschätzbar, so dass es häufig zu Konfliktsituationen kommt. Bei hohen Kfz- und Rad-Verkehrsmengen sollte daher ein vorsichtiger Umgang mit „Rechts-vor-links“-Regelungen erfolgen.

Erwähnenswert ist darüber hinaus, dass in Haren und Drachten auch Mofafahrer regelkonform die Seitenräume nutzen. Viele Mofafahrer verhalten sich dabei „Rowdie-haft“ und fahren mit hohen Geschwindigkeiten, so dass Konflikte mit Radfahrern und Fußgängern zu verzeichnen sind. Die Exkursionsteilnehmer haben diese Situationen als besonders störend empfunden.

## **Fußgängerverkehr und Mobilitätseingeschränkte**

Die erfolgten Nachbesserungen in Drachten und Haren (nachträgliche Anlage von Fußgängerüberwegen und taktilen Elementen) auf Druck der betroffenen Bevölkerung deuten bereits darauf hin, dass Fußgänger – und hier insbesondere Kinder, ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte – Probleme mit dem Prinzip Shared Space haben können. Wie oben erwähnt fühlen sich gerade ältere Menschen beispielsweise am Laweiplein in Drachten unsicher. In komplexen Verkehrssituationen brauchen diese Personengruppen mehr Zeit zum Verarbeiten und Reagieren – Komplexität erhöht generell das Sicherheitsrisiko. Dennoch muss auch hier eine differenziertere Betrachtung erfolgen, da es unterschiedlichste Einflüsse auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern gibt, die vor allem von der konkreten Gestaltung der Abschnitte und Plätze abhängig ist.

Ein Teil der Befragung im Rahmen der durchgeführten Exkursion bestand aus der Beurteilung der drei Verkehrsräume aus Sicht von Geh- und Sehbehinderten, Kindern und Senioren. Die Ergebnisse dieser Befragung zeigen für verschiedene Personengruppen äußerst unterschiedliche, teilweise positive aber auch ernüchternde Ergebnisse (Bild 18). Nicht zuletzt aufgrund der aktuellen demographischen Entwicklung rückt die barrierefreie Planung von Verkehrsräumen immer mehr in den Fokus. Insbesondere die mit der weiteren Alterung der Bevölkerung zu erwartende Zunahme von Geh- und Sehbehinderten erfordert bauliche Anpassungen, die möglichst lange eine eigenständige Mobilität gewährleisten. Die nach der Shared Space-Philosophie gestalteten Verkehrsräume bieten hier Vor- und Nachteile.

**Beurteilung der Straßenräume Sicht unterschiedlicher Personengruppen (Würden Sie den Straßenraum in ... aus Sicht von ... als gut bezeichnen?)** n = 46, Mehrfachbewertungen berücksichtigt

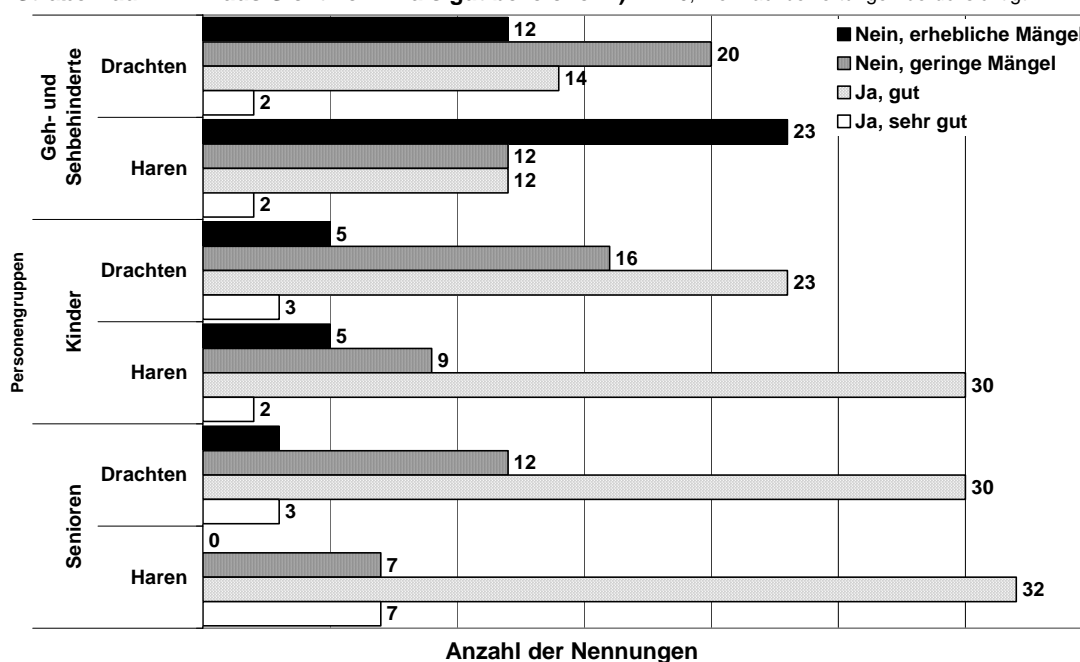


Bild 18: Befragungsergebnis zur Beurteilung der Straßenräume nach der Begehung

Geh- und sehbehinderte Personen:

Die Ergebnisse der Befragung zeigen eindeutige Tendenzen. Für die Gruppe der Geh- und Sehbehinderten erkannten die Befragten mit deutlicher Mehrheit „erhebliche Mängel“. Besonders negativ wurde der Straßenraum des Rijksstraatweges in Haren beurteilt. Hier konnten mit 23 Nennungen fast die Hälfte der Befragten „erhebliche Mängel“ feststellen. Die Befragungsergebnisse weisen hier deutlich darauf hin, dass die ausgeführten Straßenräume in Haren und in Drachten insbesondere aus der Sicht der Sehbehinderten Defizite aufweisen. Schwerpunkte bei den Defiziten liegen in den z.T. fehlenden Kontrasten und taktilen Elementen zur Orientierung für Sehbehinderte und Blinde.

Für Personen, die sich mit Unterstützung eines Langstocks fortbewegen, fehlen in der Regel geeignete Leit- und Warnelemente. Die farblich einheitliche, kontrastarme Gestaltung, die städtebaulich sicherlich attraktiv ist, bietet Sehbehinderten wenig Information. In einigen Bereichen hat man versucht, nachzubessern. Am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten wurden z. B. nachträglich Leitlinien und Aufmerksamkeitsfelder eingebaut, um die Querung für Blinde und Sehbehinderte zu ermöglichen. Allerdings wirken diese Maßnahmen nur punktuell. Da im weiteren Umfeld des Knotenpunktes entsprechende Leitelemente fehlen, gibt es keine durchgängig barrierefreie Route.

Rollstuhlfahrer fühlen sich in den besichtigten Räumen demgegenüber offenbar sehr wohl. Es konnten überdurchschnittlich viele Rollstuhlfahrer beobachtet werden – in keinem Fall traten offensichtliche Probleme auf. Gehbehinderte mit Rollstühlen oder den immer häufiger anzutreffenden Gehhilfen (Rollatoren) profitieren von der niveaugleichen Gestaltung, da keine oder nur äußerst geringe Kanten überwunden werden müssen.

## Kinder

Die Befragungsergebnisse weisen für diese Personengruppe vergleichsweise gute Beurteilungen auf. Trotz der positiven Tendenzen wurden sowohl in Haren als auch in Drachten noch „erhebliche Mängel“ erkannt. Bemängelt werden hier überwiegend fehlende Schutzräume für Kinder und gefährliche Situationen bei teilweise unangepassten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Besonders positiv wurden dagegen die Übersichtlichkeit und der weitgehende Verzicht auf sichtbehindernde Einbauten beurteilt. Als „kinderfreundlich“ gilt zudem, dass der ruhende Verkehr zum größten Teil aus dem Straßenraum verdrängt wurde, was zu guten Sichtbeziehungen auch auf querende Kinder führt.

## Senioren

Eher positiv wurden die Straßenräume aus Sicht der Senioren beurteilt. Besonders im Verhältnis zu den Ergebnissen aus dem Blickwinkel von Geh- und Sehbehinderten und der Kinder konnten die Teilnehmer aus Sicht der Senioren nur geringe Mängel feststellen. Die ausgeführten Varianten von Shared Space scheinen daher insbesondere auf eine vergleichsweise „seniorengerechte Verkehrsraumgestaltung“ hinzuweisen. Dies resultiert aus dem geringen Geschwindigkeitsniveau, der deutlich verbesserten Aufenthaltsqualität und dem überwiegenden Verzicht auf Borde und Stolperfallen.

Da es sich bei den Shared Space-Projekten vorwiegend um zentrale Geschäftsbereiche handelt (z. B. Haren, demnächst Bohmte), sind diese bevorzugte Ziele für die Versorgung und erfordern daher Priorität bei barrierefreier Gestaltung für alle Personengruppen. Dabei ließen sich solche Bereiche den Ansprüchen von Geh- und Sehbehinderten, Kindern und Senioren mit wenigen Elementen weitestgehend anpassen, ohne städtebaulich störend zu wirken (siehe z.B. [13]).

## **Ruhender Verkehr**

Die Shared Space-Projekte in den Niederlanden, aber auch in Deutschland, erreichen ihre ausgewogene städtebauliche Wirkung und ihre Verkehrssicherheit ganz wesentlich aus der Tatsache, dass aus diesen Bereichen der ruhende Verkehr nahezu vollständig verbannt wurde. Um das erwünschte Parkverbot bei teilweise hohem Parkdruck wirksam durchzusetzen, hat man die Abschnitte mit Pollern oder Rahmen bzw. Gittern versehen, die als städtebauliche Elemente in die Gesamtgestaltung integriert wurden. Diese sorgen gleichzeitig dafür, dass es nicht überall eine weiche Separation gibt, sondern dass die Verkehrsflächen vielerorts getrennt sind. Ebenso wurden für den Lieferverkehr in den Geschäftsstraßen keine gesonderten Ladezonen ausgewiesen. Hier folgt man in gewisser Weise ebenfalls dem Prinzip, den Verkehr sich selbst zu überlassen. Das führt dazu, dass sich in einigen Fällen Liefer- oder Kurzparkverkehr seinen Raum nahe dem Ziel sucht und die Durchlässigkeit der Absperungen ausnutzt. Dadurch werden Fußgänger- und Radverkehr teilweise beeinträchtigt (Bild 19). Die Möglichkeiten, illegal zu parken sind allerdings sehr beschränkt. Es zeigt sich jedoch, dass man gerade auf längeren Abschnitten den Liefer- und Ladeverkehr berücksichtigen muss, wenn solche Störeffekte vermieden werden sollen.



Bild 19: Lieferverkehr auf dem Rijksweg in Haren

An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass in den Niederlanden eine bessere Parkdisziplin herrscht als in Deutschland. Dies mag damit zusammenhängen, dass Falschparken dort mit wesentlich höheren Geldbußen je nach Grad der Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer zwischen minimal 50 Euro und 130 Euro geahndet wird. Insofern findet man auch in der Praxis in den Parkverbotszonen äußerst selten Falschparker. Würden Shared Space-Projekte in Deutschland ohne Maßnahmen zur Verhinderung des illegalen Parkens umgesetzt, wäre eine Übertragbarkeit der Ergebnisse fraglich. Poller, Absperrungen oder entsprechende Möblierungsmaßnahmen scheinen gerade in stark frequentierten Geschäftsstraßen Deutschlands unumgänglich, wenn der ruhende Verkehr aus diesen Räumen konsequent verdrängt werden soll.

## **Aufenthaltsqualität**

Das Erscheinungsbild der umgestalteten Abschnitte und Plätze hat immens gewonnen. Alle Befragungsergebnisse belegen dies eindrucksvoll. Shared Space ist somit ein gut geeignetes Konzept zur Aufwertung von Straßenräumen in Ortslagen und Innenstadtbereichen.

## **6 Schlussfolgerungen und Fazit**

In den im Rahmen der Exkursion durchgeführten Befragungen halten sich die Meinungen über Shared Space in den Formen „ich bin überzeugt, sehr positiv!“ und „bin eher skeptisch“ die Waage. Kein Exkursionsteilnehmer lehnt aber die niederländischen Gestaltungen in Drachten und Haren ab („Da halte ich nichts davon“). Rund 61 Prozent (28 Nennungen) empfanden die umgesetzten Planungen als „eine gute Möglichkeit“.

Die von den Exkursionsteilnehmern aufgeführten Stärken von Shared Space sind in Bild 20 dargestellt. Von insgesamt 102 Nennungen bildeten drei Aspekte fast  $\frac{3}{4}$  aller Stärken ab. Die am häufigsten genannten Stärken von Shared Space sind die Förderung der Rücksichtnah-

me der Verkehrsteilnehmer, die Übertragung der Verantwortung auf die Verkehrsteilnehmer selbst und damit die Förderung der Kommunikation miteinander. Auf den Plätzen 2 und 3 der Nennungen wurden das verbesserte Stadtbild und die Reduzierung der Geschwindigkeiten genannt.

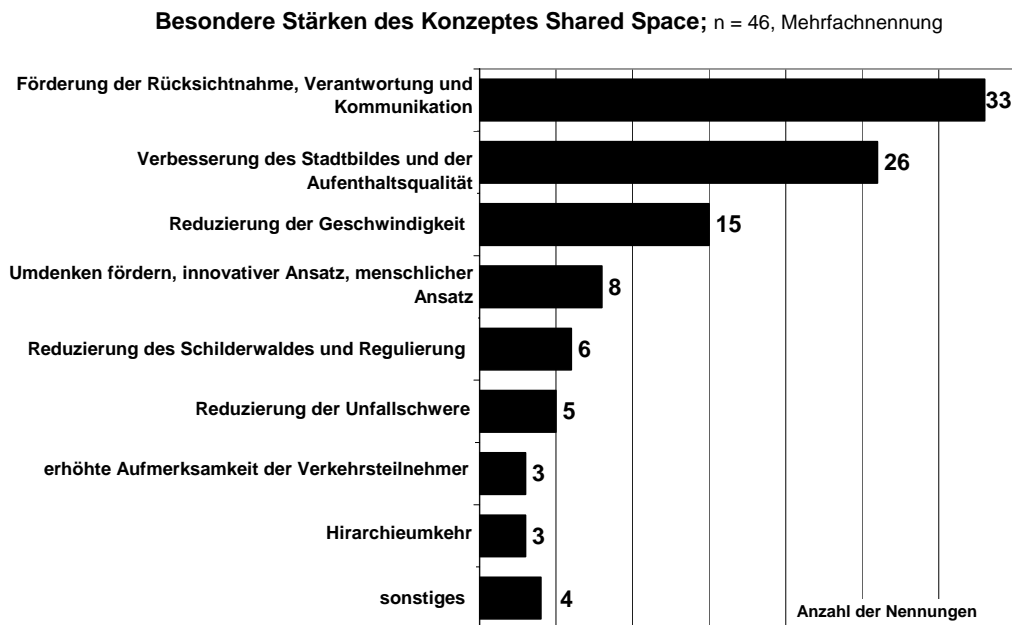


Bild 20: Befragungsergebnis zu Stärken von Shared Space

Neben den Stärken weist Shared Space nach Meinung der Exkursionsteilnehmer auch Schwächen auf (Bild 21). Platz 1 und 2 teilen sich dabei die fehlenden Kontraste und Leiteinrichtungen für Sehbehinderte und Blinde und die Akzeptanz- und Vermittlungsprobleme bei der Bevölkerung mit jeweils 15 Nennungen.



**Besondere Schwächen des Konzeptes Shared Space; n = 46, Mehrfachnennung**

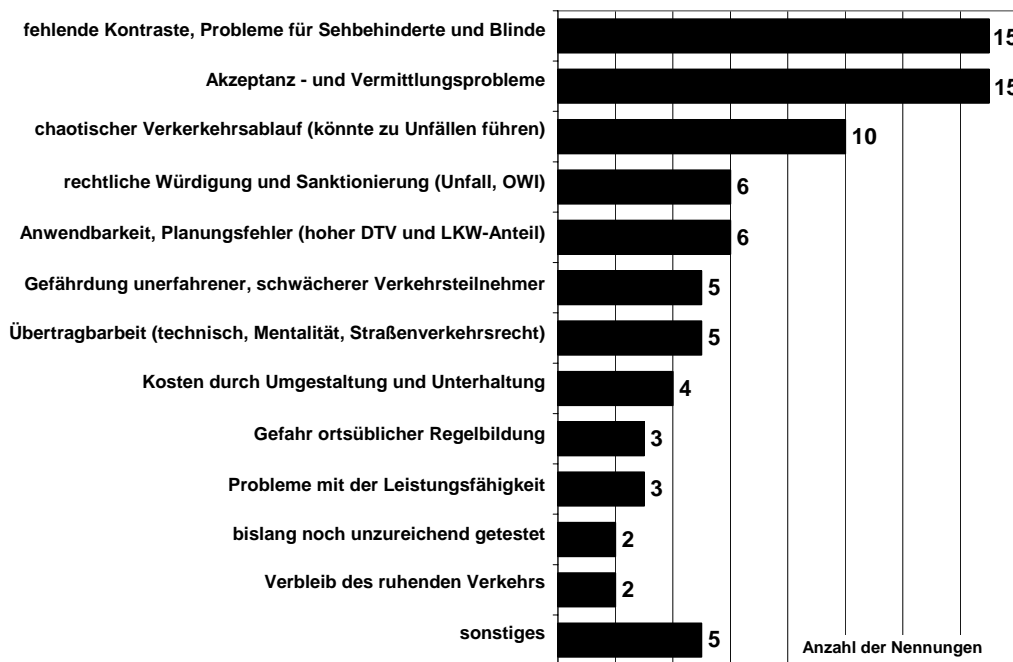


Bild 21: Befragungsergebnis zu Schwächen von Shared Space

Bedenken und Vorbehalte haben die Befragten im Bereich der „Akzeptanz“ und „Vermittelbarkeit“ von Shared Space gegenüber der Bevölkerung und der Kommunalpolitik in deutschen Städten und Gemeinden. 33 Prozent geben an, es sei kaum vermittelbar, dass ein gewisser Grad an Verunsicherung zu mehr Verkehrssicherheit führen soll. Vor dem Hintergrund der genannten Bedenken halten die Befragten eine umfassende Bürgerbeteiligung vor der jeweiligen Umsetzung von entsprechenden Projekten für unverzichtbar. 92 Prozent der Befragten halten die Durchführung von Bürgerversammlungen zum Abbau von Vorbehalten und Ängsten bei der Bevölkerung für unverzichtbar. 83 Prozent der Befragten halten Projekte wie in Drachten oder Haren in ihrer Stadt für umsetzungsfähig und machbar.

Bild 22 zeigt die subjektive Einschätzung der 46 Befragten zu den Einsatzgrenzen von Shared Space anhand der DTV-Werte. Nur eine Person empfand das Konzept als „generell ungeeignet“. Immer noch 9 Personen könnten sich Shared Space auf allen zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen vorstellen. Für etwa ein Drittel der Befragten enden die Einsatzgrenzen in Tempo-30-Zonen oder Sammelstraßen. Für die Mehrheit ist erst an mittel belasteten Hauptverkehrsstraßen mit einem DTV von ca. 16.000 Kfz für Shared Space eine Einsatzgrenze erreicht.

### Bei welchem DTV würden Sie von dem Konzept Shared Space abraten?

n = 46

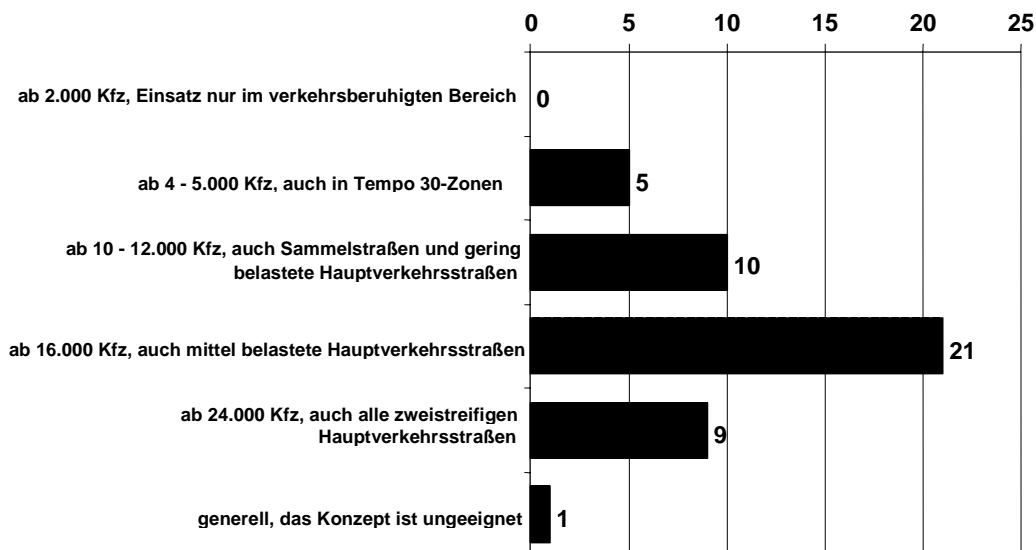


Bild 22: Einsatzgrenzen von Shared Space

Die Befragungsergebnisse und die vorgenannten Ausführungen zeigen deutlich, dass Sinn und Unsinn im Zusammenhang mit Shared Space nah beieinander liegen und von der Interpretation und Sichtweise sowie von der konkreten Umsetzung der Gestaltungsphilosophie abhängen.

Sinn macht Shared Space, wenn eine städtebauliche Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche ein Hauptziel der Planung ist. Bei behutsamem Umgang und Begrenzung auf kurze Abschnitte und Platzbereiche von dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen können die Vorteile des Konzeptes gut ausgespielt werden. Darauf zu achten ist, dass bei Anwendung des Mischungsprinzips auch bei höheren Belastungen hervorragende Sichtbeziehungen hergestellt werden müssen, die nur mit konsequenter Verbannung des ruhenden Verkehrs und möglichst mit auf das notwendige Maß beschränkter Beschilderung sichergestellt werden können. Dann wirken diese Straßenräume „aufgeräumt“, attraktiv und sicher.

Unsinn ist es zu glauben, Shared Space wäre ein Allheilmittel zur Vermeidung von Unfällen, von Konflikten und letztendlich auch von Bürgerprotesten. Die Meinungen über die Erfolge der umgesetzten Maßnahmen gehen auseinander und sind anhand der wenigen Beispiele und Erkenntnisse nur schwer zu objektivieren. Shared Space hat seine Grenzen, die vor allem mit den Verkehrsbelastungen und mit der Länge potenzieller Abschnitte zu tun haben. Schwierig ist es zudem, allen Anforderungen gerecht zu werden – mit diesen Schwierigkeiten kämpfen die Shared Space Projekte ebenso wie alle anderen Gestaltungsprinzipien von Straßen, die der Verbindung, der Erschließung und dem Aufenthalt dienen müssen.

## Literatur:

- [1] Eberle: Gefahr ist gut, in ZEITWISSEN, 02/2006, [http://www.zeit.de/zeitwissen/2005/05/Verkehrsberuhigung\\_NEU.xml](http://www.zeit.de/zeitwissen/2005/05/Verkehrsberuhigung_NEU.xml), Zugriff am 04.07.2007
- [2] 3sat / nano: „Shared Space – eine Stadt ohne Verkehrsschilder, <http://www.3sat.de/nano/cstuecke/79931/index.html>, Zugriff am 04.07.2007
- [3] Borngräber: Die Axt im Schilderwald - Interview mit dem Verkehrsplaner Hans Monderman, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,389289,00.html>, Zugriff am 04.07.2007
- [4] GDV: Verkehrsberuhigung: Unfallforscher warnen vor unsinnigen Shared-Space-Projekten, [http://www.verkehrstechnisches-institut.de/content/aktuell\\_11.htm](http://www.verkehrstechnisches-institut.de/content/aktuell_11.htm), Zugriff am 04.07.2007
- [5] Keuning Instituut, Senza Communicatie: Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leeuwarden, Niederlande, Juni 2005
- [6] Wikipedia, [http://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space), Zugriff am 04.07.2007
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93, Köln 1993
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06, Köln 2007
- [9] Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC: Telefon-Umfrage: Viele Schilder sind überflüssig, [http://www.adac.de/Tests/Mobilitaet\\_und\\_Reise/schilderwald/Telefon\\_Umfrage/default.asp](http://www.adac.de/Tests/Mobilitaet_und_Reise/schilderwald/Telefon_Umfrage/default.asp), Zugriff am 09.07.2007
- [10] Boltze/Stephan: Kapazität und Verkehrssicherheit von Knotenpunkten mit der Reglungart „Rechts-vor-links“, BMVBW 2003, Heft 872, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik
- [11] Noordelijke Hogeschool Leeuwarden: The Laweiplein – Evaluation of the reconstruction into a square with roundabout, Leeuwarden, Niederlande, März 2006
- [12] Grontmij: Evaluatie Komplan Haren, Haren 2004
- [13] Topp: Denkmalschutz und Altstadt für Alle – Barrierefreie Straßen und Plätze, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 8/2007, Köln 2007

## Verfasser:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Dipl.-Ing Dirk Boenke

cand.-Ing. Jens Leven

Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik

Fachbereich D, Abteilung Bauingenieurwesen

Bergische Universität Wuppertal  
Pauluskirchstraße 7  
42285 Wuppertal  
Tel./Fax: +49 202 439 4088  
e-mail: svpt@uni-wuppertal.de

Drs. Rob Methorst  
DVS Centre for Transport and Navigation  
Safety section  
PO Box 1031  
3000 BA Rotterdam, The Netherlands  
Tel.: +31 10 282 5737  
Fax.: +31 10 282 5646  
e-mail: rob.methorst@rws.nl