

Um Shared Space Projekte zu einem Erfolg werden zu lassen, bedarf es sorgfältiger, qualitätsvoller und qualifizierter Prozesse und Planungen. Zur Umsetzung und Begleitung des Planungsprozesses bis zur Evaluation müssen hinreichende Ressourcen bereit gestellt werden.

Der Shared Space Gedanke kann nur im bestehenden, durch Gesetze, Verordnungen und technischem Regelwerk vorgegebenen Kontext umgesetzt werden. Die Einrichtung von Shared Space Projekten sollte daher zunächst auf Einzelfälle als Modellvorhaben oder Pilotprojekt beschränkt bleiben und durch eine intensive wissenschaftliche Begleitung abgesichert werden. Auch die Einrichtung eines Planungs- oder Projektbeirates ist ratsam. Großes Augenmerk ist im Planungsprozess auf die Barrierefreiheit zu legen. Um eine weitgehende Akzeptanz zu gewährleisten, sollten die Abschnitte möglichst kurz gehalten werden oder sich auf Plätze und Knotenpunkte konzentrieren.

Der Straßenverkehr ist ein komplexes System und unterliegt den Regelungen der StVO. Diese enthält Vorgaben, die der Zielsetzung des Shared Space Gedanken in essentiellen Punkten entgegenstehen und die nur mit gesetzgeberischen Änderungen der StVO selbst überwunden werden könnten. Bis es soweit ist, sollten Shared Space Projekte in einem ersten Schritt als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden. Eine Anpassung der StVO sollte an Hand der Erfahrungen geprüft werden!



## Die BSVI

- begrüßt grundsätzlich den Ansatz neuer Stadt- und Mobilitätskonzepte zu mehr sozialer Rücksichtnahme im Straßenverkehr,
- begrüßt eine weitere Öffnung der Beteiligungsprozesse,
- warnt vor der Auffassung, den Shared Space Gedanken oder andere neue Ansätze als Allheilmittel der städtischen Verkehrsprobleme zu verstehen,
- empfiehlt in einem ersten Schritt, Shared Space Projekte als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen,
- regt an, über die Berücksichtigung von Shared Space Ansätzen in Gesetzen, Verordnungen und technischen Regelwerken nachzudenken.

Arbeitskreis  
 Leitung: Dipl.-Ing. Oliver Iversen VSVI Bremen  
 Prof. Dr. Bodo Biedermann VSVI Schleswig-Holstein  
 Prof. Dr. Jürgen Gerlach VSVI Nordrhein-Westfalen  
 Prof. Dr. Wolfgang Heilmann VSVI Mecklenburg-Vorpommern  
 Dipl.-Ing. Michael Hoyer VSVI Hamburg  
 Dipl.-Ing. Jürgen Menge VSVI Rheinland-Pfalz und Saarland  
 Dipl.-Ing. Markus Mey VSVI Bremen



Geschäftsstelle:  
 30161 Hannover, Eichstraße 19  
 Tel. (05 11) 31 26 04, Fax 3 88 51 42  
 E-Mail: info@bsvi.de  
 Internet: www.bsvi.de



Stand: Juli 2010

➤ **Shared Space,  
 Gemeinschaftsstraßen,  
 Simply City,  
 verkehrsberuhigte  
 Bereiche**  
 Was brauchen wir  
 in unseren Städten und Gemeinden? **oder**  
**Begegnungszonen**

Neue Konzepte zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Städten oder Gemeinden sollen zu mehr sozialer Rücksichtnahme im Verkehr führen. Ziel des EU-Vorhabens Shared Space ist es, Straßen, Plätze und Knotenpunkte in gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität umzuwandeln, in denen der Kfz-Verkehr keinen privilegierten Status einnimmt. In Deutschland findet man darüber hinaus den von Hamburg geprägten Begriff der Gemeinschaftsstraße, die sich durch eine wohlthuende Atmosphäre und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen vom übrigen Straßennetz spürbar abheben soll. Nordrhein-Westfalen verfolgt mit Simply City das Ziel, den öffentlichen Stadt- und Verkehrsraum von allen überflüssigen verkehrsregelnden Elementen zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Lebens- und Mobilitätsqualität zu befreien.

In anderen Städten wird das Mischungsprinzip der deutschen verkehrsberuhigten Bereiche und der schweizerischen Begegnungszonen, nun auch verstärkt auf höher belastete Hauptstraßen übertragen. Während die verkehrsberuhigten Bereiche und die Begegnungszonen klare Verkehrsregeln mit Bevorrechtigung der Fußgänger/innen beinhalten, setzt die Shared Space Philosophie auf eine freiwillige Verhaltensänderung ohne Verkehrszeichen. Hauptvoraussetzung ist dabei eine funktionierende Netzhierarchie in Form eines „schnellen“ und „langsamen“ Straßennetzes und eines „selbsterklärenden“ Straßenraumes, der erläuternde Beschilderung überflüssig macht. Entscheidend ist auch ein ausgeprägter Beteiligungsprozess mit allen Nutzergruppen bereits während der Planung, der die Akzeptanz einer Lösung positiv beeinflussen soll.



Der Kerngedanke von Shared Space und die bisher realisierten Projekte werden in der Fachwelt überwiegend kritisch gesehen und sehr unterschiedlich beurteilt. Im Ansatz wird ein Wertewandel in der Gesellschaft angestrebt. Ob allein mit sozialwissenschaftlichen Ansätzen die Gesamtkomplexität des Verkehrs beschrieben werden kann, ist eher fraglich.

Es besteht die Gefahr, dass die Anwendung des Shared Space Gedankens bei schlecht gestalteten Straßenräumen zu einer Minderung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität, insbesondere bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern, den Kindern, Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen führen kann. Feste Regeln haben sich bisher im Straßenverkehr durchaus bewährt, sind aber noch kein Garant für einen ausreichenden Schutz des nicht motorisierten Verkehrs. Ob Unsicherheit wirklich Sicherheit schafft, wird in der Fachwelt eher kritisch gesehen.

Für Radfahrer wiederum ist es positiv, dass sie sich in den entsprechenden Bereichen frei bewegen können und damit die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Zielen für den Radverkehr verbessert wird. Nachteil ist, dass die Bewegungsabläufe der Radfahrer von den übrigen Verkehrsteilnehmern dadurch schwerer abgeschätzt werden können.

Es ist nicht Ziel von Shared Space, nachhaltige Verkehrsverlagerungen im Netz zu erreichen. Schnelle Verkehrsachsen mit hohem Durchgangsverkehranteil scheiden, auch aus Sicherheitsgründen, für derartige Gestaltungsformen aus.



Der bewährte Ansatz im Handlungsfeld Verkehrsberuhigung ist die Errichtung von Fußgänger- und Tempo-30-Zonen. Diese Spanne ist sowohl unter Entwurfskriterien, als auch unter Nutzungskriterien sehr groß. Um diese Spanne zu entschärfen und eine Lücke zu schließen, wurde in Deutschland der „verkehrsberuhigte Bereich“ und der „verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“ (Tempo 20/10-Zone) in die Straßenverkehrs-Ordnung StVO aufgenommen. Problematisch bei der Übertragung auf Hauptgeschäftstraßen ist allerdings, dass im verkehrsberuhigten Bereich Kinderspiele überall erlaubt sind und daher Schrittgeschwindigkeit eingehalten werden muss. Demgegenüber hat in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen der Kfz-Verkehr Vorfahrt.

Es ist sinnvoll darüber nachzudenken, ob es in Deutschland eine Lücke zu schließen gilt, die den Fußgänger bei langsamen und angepassten Fahrgeschwindigkeiten ( $\leq 20$  km/h) bevorrechtigt und gleichzeitig die Erschließung auch für Anlieger- und Lieferverkehr zulässt. Beim Shared Space Gedanken sollen gezielt die Rechte der „Schwachen“ berücksichtigt werden. Shared Space bietet insbesondere in engen Straßenräumen die Chance, Nutzungskonflikte infolge unzureichender Flächenzuordnungen zu beseitigen.

Die bisher umgesetzten Shared Space Bereiche sind „aufgeräumte“ Straßenräume und haben den besonderen Vorteil hervorragender Sichtbeziehungen. Dieser Sachverhalt ist gleichzeitig eine wichtige Voraussetzung zur lückenlosen Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern.