

Erläuterungen zum Thema Shared Space

Begriff und Grundidee:

„Shared Space“ bedeutet in etwa **„gemeinsam genutzter Raum“**. Der Begriff geht zurück auf ein Konzept, welches von dem niederländischen Verkehrsplaner Hans Mondermann entwickelt wurde. Seine Grundidee war, die heute meist vorherrschende Trennung der Verkehrsarten (Kfz/Radfahrer/Fußgänger) aufzuheben und einen **„Raum für alle“** zu schaffen, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.

Verkehrsteilnehmer, die in einen „Raum für alle“ hineinfahren, sollen durch eine bewusste Verunsicherung zum langsamen Fahren angehalten werden. Da in dem Bereich keine Verkehrsschilder aufgestellt sind (es gilt grundsätzlich „rechts vor links“) und nach Möglichkeit auch auf Markierungen verzichtet wurde, ist es nötig, sich gegenseitig zu verständigen und aufeinander Rücksicht zu nehmen. Nach den Vorstellungen von Hans Mondermann **schafft diese bewusste Verunsicherung letztendlich mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.**

Shared Space ist daneben auch der Name für ein von der **EU gefördertes Kooperationsprojekt**, durch das neue Gestaltungskonzepte entwickelt werden sollen, die den Verkehr, das Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander ins Gleichgewicht bringen. Teilnehmer dieses Projektes (Laufzeit 2004 bis 2008) sind sieben europäische Städte und Gemeinden. Hierzu zählen u.a. die Gemeinde Haren und Drachten in den Niederlanden sowie die deutsche Gemeinde Bohmte.

Gestaltungsmerkmale von Shared Space Bereichen:

Zur konkreten Gestaltung bietet Shared Space kein fertiges Konzept an, da jeder Ort und jede verkehrliche Situation anders zu beurteilen sind. Dennoch lassen sich einige allgemeingültige Aussagen formulieren:

- **Verzicht auf verkehrsregelnde Maßnahmen** (Beschilderung, Vorfahrtregelungen, Ampelanlagen):

Vorfahrtregelungen sollen durch zwischenmenschliche Verständigungen ersetzt werden. Es gilt grundsätzlich „rechts vor links“.

- **Durch die Materialwahl** (Art und Farbe der Pflasterung, Straßenausstattung, Beleuchtung) **sollen die Eigenschaften der Umgebung betont werden:**

Im Idealfall wird der komplette Straßenraum (von Hausfassade zu Hausfassade) mit einer einheitlichen und ebenerdigen Pflasterung versehen.

- **Es entsteht in der Regel eine Mischverkehrsfläche**, auf der **alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt** sind und wo **keine Trennung der Verkehrsarten** mehr vorgenommen wird.
- **Der ruhende Verkehr wird aus den Shared Space Bereichen möglichst vollständig verbannt.**

- **In den Shared Space Bereichen entsteht ein sogenanntes „langsames Netz“, welches jedoch nur funktioniert, wenn dieses an ein „schnelles Verkehrsnetz“ anbindet:**

Nach Hans Mondermann dürfen nur kurze Abschnitte als „langsames Netz“ gestaltet werden, da sie sonst nicht auf Akzeptanz bei den Autofahrern stoßen. Insbesondere bietet sich Shared Space daher in Platzbereichen an.

Beispiele von realisierten Shared Space Projekten:

- **Gemeinde Haren, Niederlande:**

In dem Vorort von Groningen (ca. 20.000 Einwohner) wurde die örtliche Geschäftsstraße (**Rijksstraatweg**) mit den angrenzenden Knotenpunkten umgestaltet. Die Verkehrsbelastung des Rijksstraatweg beträgt ca. 8.000 Kfz/Tag.

Die Knotenpunkte wurden im Mischungsprinzip einheitlich und ebenflächig gepflastert. Es gibt keine Trennung zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsflächen und es gilt die „Rechts-vor-links“-Regelung. Nicht dem Shared Space Gedanken entsprechen die in den Einmündungen angelegten Fußgängerüberwege, die in diesen Bereichen die Fußgänger kanalisieren.

Der sich an die Knotenpunkte anschließende Rijksstraatweg wurde zwar auch niveaugleich gestaltet, Fahrbahn (Asphalt) und Nebenanlagen (Klinkerpflaster) heben sich jedoch durch unterschiedliche Materialien voneinander ab (siehe Foto). Konsequenz: verbannt wurde der ruhende Verkehr: Poller und Gitterelemente, die auch eine gestaltende Funktion haben, verhindern das Parken auf den Nebenanlagen.

Radfahrern war es auf dem Rijksstraatweg ursprünglich freigestellt, die Nebenanlagen oder die Fahrbahn zu nutzen. Vermutlich aufgrund aufgetretener Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern wurden die Radfahrer inzwischen durch eine Gehwegbeschilderung der Nebenanlagen auf die Fahrbahn verbannt. Die heute vorhandene Trennung der Verkehrsarten im Rijksstraatweg entspricht der Regelung in den umgestalteten Bereichen der Ortsdurchfahrt von Bad Zwischenahn.



- **Gemeinde Drachten, Niederlande:**

In der Gemeinde Drachten in Friesland (ca. 30.000 Einwohner) wurde u.a. eine Ampelkreuzung (Verkehrsbelastung ca. 18.000 Kfz/Tag und etwa 5.000 Radfahrer/Tag) zu einem Kreisverkehrsplatz nach Shared Space Gesichtspunkten umgestaltet: Der gebaute **Kreisverkehrsplatz „Laweiplan“** entspricht im Wesentlichen einem „klassischen“ Kreisverkehr mit einer Trennung der Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs von den Flächen für Fußgänger und Radfahrer.



Fußgänger und Radfahrer werden allerdings im Mischverkehr (ohne jegliche Restriktionen oder Richtungsangaben) auf einer gemeinsamen Fläche geführt, die nicht zu den angrenzenden Freiflächen vor den Gebäuden (u.a. ein Theater) abgegrenzt ist. Fußgänger und Radfahrer können die Zufahrtstraßen zum Kreisverkehr an gesonderten Fußgängerüberwegen kreuzen, die im

Abstand von etwa 30 m zum Kreisverkehr angelegt wurden. Auf eine Beschilderung des Kreisverkehrs wurde fast vollständig verzichtet.

Ein zweites Beispiel aus der Gemeinde Drachten ist die Umgestaltung einer weiteren ehemaligen Ampelkreuzung (**Knotenpunkt „De Drift/Torenstraat/Kaden“** - Verkehrsbelastung ca. 15.000 Kfz/Tag und etwa 7.000 Radfahrer/Tag) zu einer Einmündung mit „Rechts-vor-links“-Regelung. Der Knotenpunkt wurde als Platzbereich nach dem Mischungsprinzip gestaltet. Es gibt im unmittelbaren Platzbereich keine Trennung zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsflächen. Radfahrer und Fußgänger können den Platzbereich grundsätzlich ohne jegliche Führung nutzen. Auf eine Beschilderung wurde auch hier fast vollständig verzichtet.



Allerdings wurden nachträglich auf Wunsch der Anwohner Fußgängerüberwege über den Hauptstraßenzug mit entsprechender Beschilderung angebracht.

- **Gemeinde Bohmte, Deutschland:**

Die Gemeinde Bohmte (Landkreis Osnabrück, 13.600 Einwohner) ist die einzige deutsche Kommune, die an dem europäischen Kooperationsprojekt Shared Space teilnimmt. Dort wurde die Hauptverkehrsader durch den Ort, die Bremer Straße (rund 12.600 Kfz/Tag), nach den Grundsätzen von Shared Space umgestaltet und im Mai 2008 in Betrieb genommen.

Im Zuge dieses Projekts wurden eine Ampelkreuzung durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt und ein ca. 300 m langer Abschnitt der Ortsdurchfahrt umgestaltet. Von dieser Maßnahme sind auch die Kosten bekannt: Diese betragen **rund 2,35 Mio. €**, woran die EU sich mit einem Zuschuss von 576.000 € beteiligt hat.

Erfahrungen, die aus diesen Projekten gezogen wurden:

Als **Anlage** ist ein Aufsatz von **Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach von der Universität Wuppertal** beigefügt, der anlässlich des ADAC Verkehrsforums 2008 „Simply City“ am 24. September 2008 in Düsseldorf verfasst wurde. Prof. Gerlach fasst darin sowohl positive als auch negative Erfahrungen aus den bisherigen Projekten zusammen und gibt Empfehlungen zu deren Anwendung.

Vergleiche mit Bad Zwischenahn:

Bahnhofstraße:

In Bad Zwischenahn entspricht die Bahnhofstraße bereits weitgehend den Grundideen des Shared Space Konzeptes: Der niveaugleich gepflasterte Bereich ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen, in dem die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich konnte weitgehend auf eine Beschilderung und vorfahrtregelnde Maßnahmen verzichtet werden. In der Mischverkehrsfläche gibt es keine Separierung der Verkehrsarten; alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Der einzige Unterschied zu den o.g. Shared Space Projekten besteht in der bewussten Ausweisung von Parkflächen, die den dort ansässigen Geschäften geschuldet sind.

Peterstraße/In der Horst:

Auch im umgestalteten Bereich der Ortsdurchfahrt (**rund 7.000 Kfz/Tag**) finden sich einige Elemente des Shared Space Konzeptes wieder. Große Ähnlichkeiten bestehen zur Geschäftsstraße „Rijksstraatweg“ in Haren: Hier wie dort wurde die ehemals sehr breite Ortsdurchfahrtsstraße zugunsten breiter Nebenanlagen umgestaltet. Fahrbahn und Nebenanlagen sind zwar getrennt aber zu großen Teilen niveaugleich gestaltet. Wie in Haren sind auch in Bad Zwischenahn die Nebenanlagen den Fußgängern vorbehalten, so dass die Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.

Als **wesentlicher Unterschied** ist bei uns die **Ausweisung von Parkplätzen** vor den Geschäften entlang der Peterstraße und der Straße In der Horst zu nennen. Im Gegensatz dazu wurde in den Shared Space Projekten der ruhende Verkehr konsequent aus den betreffenden Straßen verbannt.

Ein **weiterer wichtiger Unterschied** besteht in der **Vorfahrtregelung**: Während in Bad Zwischenahn die Ortsdurchfahrt als vorfahrtberechtigte Straße ausgeschildert ist, gilt in Shared Space Bereichen grundsätzlich eine „Rechts-vor-links“-Regelung.

Lange Straße:

Über eine Umgestaltung der Lange Straße wird in der Sitzung beraten werden. Grundsätzlich wäre eine Gestaltung als Shared Space Bereich möglich. Gestaltungselemente, wie der niveaugleiche Ausbau sowie der Verzicht auf eine Beschilderung und vorfahrtregelnde Maßnahmen, sind sicherlich unproblematisch und wären weitgehend kostenneutral umsetzbar.

Nicht unumstritten dürfte allerdings der bei konsequenter Anwendung der Shared Space Grundsätze erforderliche **Verzicht auf Parkplätze** entlang der Straße sein, da dort mehrere Geschäfte ansässig sind, die auf Laufkundschaft angewiesen sind (u.a. Bäcker, Kiosk).

Auch wäre unter dem Blickwinkel von Shared Space nach Meinung der Verwaltung eine **Betonung des Einmündungsbereiches vor der Straße Am Badepark** sinnvoll, um Autofahrer

rer an dieser Stelle darauf aufmerksam zu machen, dass sie sich nicht auf einer vorfahrtberechtigten Straße befinden. Autofahrer sollten dadurch zum langsamen Fahren angehalten werden – siehe Beispiele aus Haren und Drachten. Diese zusätzliche Pflasterung wäre kostenaufwendiger als eine durchgehende Asphaltierung und stünde damit im Widerspruch zu dem Ziel, Baukosten einzusparen. Auf die Vorstellung in der Sitzung zu möglichen Einsparungen beim Ausbau der Straße wird verwiesen.

Einmündungsbereich Mühlenstraße/ Lange Straße/ Eyhauser Allee (Mühlenplatz)

Angeregt wurde, zu prüfen, ob dieser Bereich als Shared Space Bereich ausgewiesen werden könnte. Nach Meinung der Verwaltung wäre das grundsätzlich möglich, wobei auf bauliche Maßnahmen verzichtet werden könnte: Der Platz ist bereits durch eine andersartige Pflasterung von der Fahrbahn der einmündenden Straßen abgesetzt und signalisiert daher dem Autofahrer, dass er achtsam sein muss.

Der Platz befindet sich zudem innerhalb einer 30 km/h-Zone, in der bei Wegnahme der Beschilderung die „Rechts-vor-links“-Regelung gelten würde, so dass grundsätzlich sowohl auf die Vorfahrtbeschilderung als auch auf die Fußgängerampel verzichtet werden könnte.

Die Verwaltung weist jedoch darauf hin, dass die Fußgängerampel seinerzeit auf vielfachen Wunsch der Bürger dort installiert wurde und dass zu den Verkehrsspitzenzeiten ein Überqueren der Straße für Fußgänger und Radfahrer deutlich schwieriger werden würde.

Zudem stellt sich diese Einmündung bislang sowohl aus verkehrstechnischer Sicht als auch aus Sicht des Unfallgeschehens als unproblematisch dar. Es stellt sich daher die Frage, warum hier eine Änderung vorgenommen werden soll.

Hinzu kommt, dass die gesamte Ortsdurchfahrt bislang einheitlich als Vorfahrtstraße ausgewiesen ist. Wenn es bei dieser grundsätzlichen Regelung bleibt (siehe oben), sollte aus Sicht der Verwaltung keine punktuelle Einzellösung vorgenommen werden, da dies die Verkehrsteilnehmer irritieren könnte.