

Straßen voller Leben mit Shared Space

Für ein entspanntes Miteinander

Schlendern, Verweilen, Radfahren – auch dazu sind Straßen da. Doch leider wird der Aufenthalt im öffentlichen Raum häufig durch die Dominanz des Autos beeinträchtigt. Wie können also Straßen aussehen, die nicht hauptsächlich auf das Auto fokussiert sind und stattdessen zum Verweilen einladen? Shared Space zeigt es. Schon viele Städte haben das Konzept erfolgreich umgesetzt und damit ihren Straßenraum attraktiver gestaltet.

Jörg Thiemann-Linden / Anja Hänel



Shared Space – der Stadtplatz in Brühl (Rheinland)

Foto: J. Thiemann-Linden

Der Begriff Shared Space – gemeinsam genutzter Raum – wurde vom britischen Architekten Ben Hamilton-Baillie für ein EU-Interreg-Projekt geprägt, das von 2005 bis 2008 im Nordseeraum stattfand, unter anderem in Deutschland in der Gemeinde Bohmte. Hamilton-Baillies Idee war es, Straßenräume zu gestalten, in denen das Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer nicht durch starre Regeln gesteuert wird, sondern durch die Interaktion miteinander.

Diese Idee stellte das Idealbild der Verkehrsplanung – die Trennung der Verkehrsmittel – in Frage, das die Planung unserer Städte und Dörfer seit mehr als 80 Jahren dominiert. Es knüpfte vielmehr

an die Idee der Verkehrsberuhigung an, wie sie in den Niederlanden schon rund 40 Jahre praktiziert wird.

In den nördlichen Niederlanden hatte der Verkehrsingenieur Hans Monderman schon früh begonnen, Dorfstraßen zurückzubauen, nachdem eine Ortsumgebung fertiggestellt war – das war die Geburtsstunde von Shared Space. Die Straßen sollten wieder unverwechselbar sein, eine „Geschichte erzählen“ vom Ort und den Menschen, die dort leben. Das Ergebnis sind Straßenräume mit behutsamem Design für intuitiv richtiges Verhalten bei geringer Fahrgeschwindigkeit. Nicht die Anforderung motorisierter Fahrzeuge, sondern die Interaktion der

Menschen bei gleichzeitig geringer Geschwindigkeit wird bei der Straßenraumgestaltung berücksichtigt.

Viele gute Beispiele

Die Zahl der umgesetzten Shared Space-Projekte in Europa ist inzwischen dreistellig – die vielen historischen Altstädte mit Plätzen im Mischverkehr nicht mitgezählt. Allein in den niederländischen Provinzen Leeuwarden und Groningen sind es inzwischen über 30 meist ländliche Projekte. In Frankreich koordiniert eine staatliche Stelle 80 Kommunen mit entsprechenden Projekten. Bekanntes Beispiel aus Großbritannien ist die Londoner Exhibition Road, ein großzü-

giger Shared-Space – konzipiert als Freilicht-Museumsmeile.

Die kleine Schweizer Stadt Burgdorf hatte schon vor der EU-Förderung ein Pilotprojekt zum Flanieren im Innenstadtbereich mit einfachen Mitteln umgesetzt, um den lokalen Einzelhandel zu stärken. Dabei orientierte sich Burgdorf an Fußgängervorrangbereichen der Stadt Chambéry in den französischen Alpen, die seit den 1980er Jahren eingerichtet wurden. Mit Erfolg: Die Burgdorfer Erfahrung des Prinzips Shared Space wurde vor zehn Jahren als Begegnungszone in die Schweizer StVO aufgenommen.

Im April 2013 hat Österreich, nach der Schweiz, Belgien und Frankreich, als viertes Nachbarland Deutschlands die Begegnungszone in seine Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Für Kommunen besteht somit die Möglichkeit, an zentralen Plätzen und Straßen den Autoverkehr mit der lebendigen Straßenraumnutzung zu kombinieren.

Was Kommunen tun können

Auch in Deutschland gibt es etwa 40 gute Beispiele, darunter auch viele, die nicht explizit unter dem Label Shared Space geplant und umgesetzt wurden, aber dennoch die Prinzipien aufgegriffen haben. Bekanntes Beispiel ist die Gemeinde Bohmte in Niedersachsen. Doch auch andere Kommunen orientieren sich am Konzept des Shared Space.

Die Stadt Göppingen hat beispielsweise die zentrale Einkaufsstraße zu einem attraktiven Aufenthaltsraum umgestaltet, mit der Abfolge von Tempo 20-Zone über den verkehrsberuhigten Bereich bis zum Fußgängerbereich, der für den öffentlichen Verkehr und das Radfahren freigegeben ist. In Ulm und Rosenheim ist die Zerschneidung der Fußgängerzone durch eine stark befahrene Straße nachträglich durch eine Gestaltung nach Shared-Space-Prinzipien stark reduziert worden. Passanten können sich nun frei im gesamten Stadtzentrum bewegen.

Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl von „weichen Fußgängerzonen“ in Stadtzentren mit einem nicht geringen Maß an notwendigem Bus-, Andienungs-, Altstadterschließungs- und Radverkehr. So funktionieren bei guter Gestaltung viele historische Marktplätze und auch Busbahnhöfe nach Shared-Space-Prinzipien. Alle genannten Beispiele zeigen: Shared

Space ist keine klar definierte Gebrauchsanweisung, sondern ähnelt vielmehr einem vielfältigen Werkzeugkoffer. Auch ohne ein neues Shared Space-Verkehrszeichen ist es möglich, das Konzept anzuwenden: als verkehrsberuhigter Bereich, als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder ohne zusätzliche Beschilderung.

Auch wenn die Verwaltung häufig noch heftig darüber streitet, ob der „verkehrsberuhigte Bereich“ mit Schrittempo auch bei stärkerer Kfz-Belastung gelten kann oder der „verkehrsberuhigte Geschäftsbereich“, mit Tempo 10, 20 oder 30 km/h bei gleichzeitig eingeschränkten Fußgängerrechten, die bessere Lösung ist – in der Praxis funktioniert beides gut. Voraussetzung ist, dass die bauliche Gesamtgestaltung deutlich macht, dass Autofahrer bei den Fußgängern „zu Gast sind“ und daher selbstverständlich langsam fahren.

Vor Anwendung des Shared-Space-Prinzips müssen sich Kommunen aber bewusst machen, dass die Umgestaltung von zentralen Plätzen oder Geschäftsstraßen nur mit ausreichender Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zu machen ist. Auch wenn Shared Space langfristig gesehen die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert, den Einzelhandel vor Ort stärkt, und so zur besseren Identifikation mit der eigenen Kommune beiträgt, stehen viele dem Konzept anfangs skeptisch gegenüber.

Damit die Planung nicht von vorneherein an Stellplatzdiskussionen und Detailfragen zerbricht, sei den Kommunen daher angeraten, sich erst einmal gemeinsam mit Bürgern und Geschäftsleuten über die Ziele und die zukünftige Gestaltung zu verständigen. Ist der Mehrwert klar, lassen sich auch für Detailfragen bessere Lösungen finden.

Wissenschaftliche Diskussion geht weiter

In den fünf Jahren seit dem Abschluss des EU-Projekts Shared Space hat sich die Diskussion um die Verkehrssicherheit des Konzeptes Shared Space deutlich versachlicht und, was verschiedene Einsatzfälle angeht, auch ausdifferenziert. Auch wenn Shared Space bislang noch wenig durch Wirkungsforschung evaluiert wurde, hat das Konzept schon Eingang ins

VSA: Crashkurs Kommune



Petra Leuschner / Jens-Peter Heuer

Lokal kann sozial sein!

Felder und Spielräume kommunaler Sozialpolitik
Crashkurs Kommune 4 |

Hrsg. von Katharina Weise in Kooperation mit der Kommunalakademie der Rosa-Luxemburg-Stiftung
104 Seiten | € 7.50
ISBN 978-3-89965-400-4

Sozialpolitik ist ein klassisches Kompetenzthema linker Politiker_innen, vor allem in den Kommunen. Da die Rahmenbedingungen in hohem Maße bundesgesetzlich vorgegeben sind, ist es hier besonders wichtig, die Möglichkeiten der konkreten Ausgestaltung der Sozialpolitik in den Städten und Gemeinden und die dabei gewonnenen Erfahrungen zu kennen und zu verbreiten.

Die Autor_innen konzentrieren sich auf die wichtigsten Felder der Sozialpolitik: Grundsicherung für Arbeitssuchende, Kinder- und Jugendhilfe sowie Sozialhilfe. Abschließend werden linke Alternativen vorgestellt und gezeigt, dass soziales Handeln, die Organisation von Teilhabe aller überall möglich ist.

Im Buchhandel oder direkt bei:

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/28 09 52 77-0 Fax -50
info@vsa-verlag.de

www.vsa-verlag.de

technische Regelwerk gefunden. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat 2011 die „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des Shared Space-Gedankens“ veröffentlicht. Allerdings bleiben auch weiterhin noch Fragen offen:

- Bei welchem Verkehrsaufkommen erreicht Shared Space seine Grenzen? Ab wann ist aufgrund des erhöhten Autoverkehrs ein entspanntes Queren unmöglich?
- Kann allein durch gestalterische Mittel sichergestellt werden, dass es zu einem gleichberechtigteren, sichereren und entspannteren Miteinander aller Verkehrsteilnehmer kommt? Und in welchen Situationen ist es sinnvoll, niedrige Geschwindigkeiten oder den Vorrang für Fußgänger zusätzlich rechtlich abzusichern?
- Zwar baut Shared Space Barrieren für Gehbehinderte mit und ohne Rollator bzw. Rollstuhl ab, doch wie können die spezifischen Anforderungen von Blinden und stark Sehbehinderten in der Gestaltung berücksichtigt werden?
- Wie kann im Planungsprozess eine Partizipationskultur entwickelt werden, die über die Straßenraumgestaltung hinausgeht und das gesellschaftliche Miteinander vor Ort stärkt? Müssen Planende bei der Einführung einer neuen Verkehrsregelung nicht auch mit Kindern und Älteren die ungewohnte Nutzung der neuen Bewegungsfreiheit trainieren?

Muss sich Verkehrsplanung nicht angesichts der langen Lebensdauer von Infrastruktur heute schon Gedanken machen, wie die Menschen im Jahr 2050 den Straßenraum nutzen werden – z. B. mit wie vielen Elektro-Kleinfahrzeugen bei geringem Tempo? Für die postfossile Straßenraumgestaltung ist die offene, flexible Gestaltung nach Shared Space-Prinzip nach jetzigen Erkenntnissen eine gute Option.

Um diese und weitere Fragen zu diskutieren, hat sich das Netzwerk Shared Space gegründet, zusammengesetzt aus StadtplanerInnenverband SRL, dem ökologischen Verkehrsclub VCD, dem Fahrradclub ADFC und der Fußgängervereinigung FUSS e.V. Fachlich unterstützt wird das Netzwerk durch die Heinrich-Böll-Stiftung. Das von der Fachzeitschrift *Alternative Kommunalpolitik* herausgegebene Buch „Shared Space – Argumente und Beispiele für lebendige öffentliche Räume“ war Ausgangspunkt für die Vernetzung.

Ziel des Netzwerkes ist es, Kommunen zu ermutigen, den Shared-Space-Gedanken aufzugreifen. Überall dort in Stadt und Dorf, wo ein hoher Anteil an Fuß- und Radverkehr herrscht, viele Menschen die Straße queren, es mehr Platz zum Verweilen geben soll und wo trotzdem nicht auf den Autoverkehr verzichten werden kann, lohnt es, über den Einsatz von Shared Space nachzudenken.

Gut dokumentierte Planungsbeispiele sollen Möglichkeiten aufzeigen, wie das Konzept umgesetzt werden kann. Darüber hinaus werden der Austausch und die Vernetzung von Kommunen gefördert. Denn: Je mehr Kommunen das Shared Space-Konzept umsetzen, desto lebendiger wird die Idee und desto lebendiger sind die Straßen!

Literatur

Shared Space – Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume; herausgegeben von Cornelius Bechtler u.a., ISBN 978-3-9803641-7-1, Bielefeld 2010. 214 S., 15,- € Bestellung: AKP-Redaktion, Luisenstr. 40, 33602 Bielefeld, Ruf: 0521-177517, Email: akp@akp-redaktion.de, Internet: www.akp-redaktion.de

☞ Jörg Thiemann-Linden ist Dipl. Geograph und arbeitet beim Deutschen Institut für Urbanistik (difu) als Stadt- und Verkehrsplaner. Anja Hänel ist Referentin für Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung beim ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD).



Shared Space in der Exhibition Road (London)

Foto: J. Thiemann-Linden