

Shared Space

Mehr Sicherheit durch Mischung der Verkehrsarten auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche und Abbau von Schildern?

Definition und Anwendung in der Praxis

Shared Space geht auf Hans Monderman vom niederländischen Keuning-Institut zurück. Er wollte den innerstädtischen Verkehr neu entwickeln und den Menschen mit seinen vielseitigen Aktivitäten in den Mittelpunkt stellen. Im Gegensatz zu den restriktiven Maßnahmen der Verkehrsberuhigung der 80er Jahre setzt Shared Space auf eine freiwillige Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, die durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung unterstützt werden soll.

Shared Space zielt darauf ab, den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten, die Ansprüche aller Nutzergruppen (Kfz-Verkehr, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Rettungswesen) angemessen zu berücksichtigen, die Funktionalität der Straße über die reine Verkehrsfunktion hinaus zu stärken (Aufenthalt, Kommunikation, Wohnen, Einkaufen) und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Erreicht werden soll dies durch die Schaffung selbsterklärender Straßenräume auf dörflichen Hauptstraßen und städtischen Geschäftsstraßen.

Die wichtigste Voraussetzung hierfür bildet die Aufhebung des Trennungsprinzips der Verkehrsarten. Dazu werden alle Verkehrsflächen – vorzugsweise Platzbereiche – durchgehend gepflastert und für jedermann zugänglich gemacht. Die optische Dominanz der Fahrbahn soll damit gebrochen und eine beliebige Querung durch Fußgänger und Radfahrer ermöglicht werden. Durch die bauliche Ausbildung als Mischfläche und den Verzicht auf Schilder und Markierungen sollen die Kraftfahrer „verunsichert“ und damit zu einer langsameren Fahrweise und mehr Rücksichtnahme motiviert werden.

Shared Space wurde in Holland bereits in mehr als 100 Orten realisiert, in Deutschland dagegen bisher nur in Bohmte. Daneben gibt es aber weitere Kommunen in Deutschland, die Shared Space-Prinzipien anwenden. Dabei kommen sowohl Verkehrsberuhigte Bereiche (VB) als auch Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (VG) zum Einsatz, insbesondere für Platzbereiche und auf Geschäftsstraßen historischer Orte.

Kriterien für Shared Space

Egal wie Shared Space baulich umgesetzt wird, es muss auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten sein und folgende Kriterien erfüllen:

Städtebauliche/funktionale Mängel liegen vor
Fuß- und Radverkehr sind dominierend
Hoher Querungsbedarf durch viele Geschäfte
Abschnitt kürzer als 400 m (VB) / 800 m (VG)
Schulen und Krankenhäuser anders erreichbar
Sicherheit und Leistungsfähigkeit nachgewiesen
Kfz pro Tag unter 4.000 (VB) / 10.000 (VG)
Parkraum in max. 400 m Distanz vorhanden
Objekt ist eine Geschäfts- oder Hauptstraße
Bürger tragen Planungsprozess mit

ADAC-Standpunkt

Shared Space ist schon aufgrund der hohen Kosten kein Allheilmittel gegen schlecht gestaltete Straßenräume und kann daher nur eine Nischenlösung darstellen. Vor allem auf Straßen mit Sicherheitsproblemen, Verkehrsstörungen oder Parkdruck bedarf es stets einer kritischen Betrachtung der Situation vor Ort. Shared Space kann nur funktionieren, wenn es gelingt, einen breiten Konsens in der kommunalen Politik, Verwaltung und Bevölkerung herzustellen. Für eine endgültige Bewertung von Shared Space ist es derzeit noch zu früh. So sind diverse rechtliche Fragen noch offen, genauso wie Fragen der Akzeptanz und der Benachteiligung bestimmter Personengruppen. Der ADAC begrüßt deshalb die Durchführung weiterer Pilotversuche, sofern diese wissenschaftlich begleitet werden. Bis zum Vorliegen endgültiger Ergebnisse sollten Kommunen das Mischungsprinzip auf niveaugleichen Verkehrsflächen nur bis 4.000 Kfz/Tag anwenden, wobei die straßenverkehrliche Umsetzung über den Verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) erfolgen sollte.

