

Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie; Teil 2

Jürgen Gerlach, Dirk Boenke, Jens Leven und Rob Methorst

Verfasseranschriften:
 Univ.-Prof. Dr.-Ing.
 J. Gerlach,
 Dipl.-Ing D. Boenke,
 cand.-Ing. J. Leven,
 Bergische Universität
 Wuppertal, Lehr- und For-
 schungsgebiet Straßen-
 verkehrsplanung und
 -technik, Fachbereich D,
 Abteilung Bauingenieur-
 wesen, Pauluskirchstraße 7,
 42285 Wuppertal,
 svpt@uni-wuppertal.de;
 Drs. R. Methorst,
 DVS Centre for Transport
 and Navigation, Safety
 section, PO Box 1031,
 3000 BA Rotterdam,
 rob.methorst@rws.nl

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 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 the article.

Mit diesem Teil 2 wird der Beitrag abgeschlossen, dessen Teil 1 im Heft 2/2008 dieser Zeitschrift erschienen ist.

4 Definition und Einordnung von Shared Space

4.1 Allgemeines

Die größtenteils aus dem Kooperationsprojekt entnommenen Ausführungen im Abschnitt 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 Abschnitt 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
- das Mischungsprinzip möglichst alle Verkehrsteilsysteme – mindestens aber den Rad- und Fußverkehr auf nicht separierten Flächen – umfasst
- die Verkehrsteilsysteme Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, ggf. auch Öffentlicher Verkehr diese Abschnitte nutzen
- Ruhender Verkehr aus diesen Abschnitten möglichst vollständig verbannt wird
- 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 Prozesse 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.

4.2 Ist die Philosophie Shared Space wirklich so neu?

Mit Beginn verstärkter Motorisierung in den 1930er 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 1990er 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 06) oder Hauptgeschäftsstraße (Kap. 5.2.8 RAST 06) 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 8 cm bis 10 cm [...]. 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) [9] 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 „verkehrsberuhigten 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

Sichere Leitlinien

Autobahnen | Straßen | Radwege



Der Spezialist für Kaltplastiken

Lösungen mit Triflex sind besonders sicher. Preco-Markierungen gewährleisten jederzeit eine hohe Verkehrssicherheit – ob am Tage oder bei Nacht, Nässe oder Hitze. Bei jedem Wetter und jeder Witterung ist die Funktionstüchtigkeit der Markierung dauerhaft und zuverlässig gegeben.

Objektreferenzen aus fast 20 Jahren beweisen die Qualität der Triflex-Produkte. Nutzen Sie diese Vorteile!

12.3.4 APRIL
2008 Intertraffic
AMSTERDAM

Besuchen Sie uns auf der Intertraffic Amsterdam RAI Convention Centre
1.–4. April 2008 | Halle 5 | Stand 5.427

Triflex®

Triflex Beschichtungssysteme
GmbH & Co. KG
Karlstraße 59 | D-32423 Minden
Tel. +49 571 38780-0
Fax +49 571 38780-738
info@triflex.de | www.triflex.de
Ein Unternehmen der Follmann-Gruppe

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 ver-

wandten 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 Vorzeigebild 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 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.

4.3 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 (ca. 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 ca. 1 500 Kfz/h, in Haren bei ca. 1 000 Kfz/h sowie in Kevelaer bei ca. 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 [11]. 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 eingesparrt – 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 Baulastträger 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 der-



Erfahrung · Kompetenz · Flexibilität · Innovation

...wenn noch etwas fehlt...





- Schutzplankensysteme
- Stahlschutzwände
- Bauwerkskonstruktionen
- Anpralldämpfer
- Spezialkonstruktionen
- Verkehrssicherung
- Fahrbahnmarkierung
- Industrieschutz
- Amphibienschutz
- Serviceleistungen

VOLKMANN & ROSSBACH GmbH & Co. KG

Hohe Straße 9-17 • 56410 Montabaur • Tel.: +49 (0) 2602 135 0 • Fax: +49 (0) 2602 135 490

info@volkmann-rossbach.de • www.volkmann-rossbach.de

zeit ca. 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 1100 im Aktionsgebiet befindlichen Schildern wurden 471 Schilder und damit mehr als 40% der Verkehrszeichen im Rahmen einer Verkehrsschau im Jahr 1998 als überflüssig erkannt und entfernt. Bis heute haben ca. 150 Städte und Gemeinden in Deutschland das „Selmener Modell“ so oder ähnlich übernommen, wobei sich bestätigte, dass Kfz-Führer, Fußgänger und Radfahrer auch mit einem Viertel bis einem Drittel weniger Schildern zurecht kommen. 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 [10]. 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. Dies 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 konse-

quenter und weitgehender umsetzt, als es in Deutschland bisher der Fall ist. Die Beispiele im Abschnitt 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 Kevelaer 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

5.1 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.

5.2 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

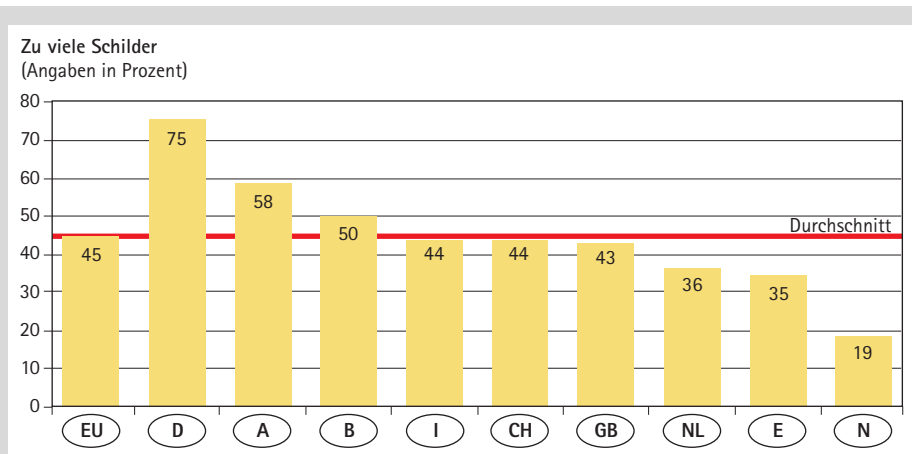


Bild 15: Ergebnisse einer Telefon-Umfrage: Gibt es überflüssige Verkehrsschilder? [10]

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 [12, 13] vor. Die Unfallsituation ist so detailliert wie momentan verfügbar im 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 Rijkssstraatweg 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.

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 festzuhalten, dass in allen drei

| Unfallkat. Jahr | Getötet | Schwer verletzt | Leicht verletzt | Sachschaden | Gesamt |
|--|---------|--------------------|-----------------|-------------|--------|
| Drachten – Laweiplein | | | | | |
| 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 |
| Drachten – De Drift/Torenstraat/Kaden | | | | | |
| 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 |
| Haren – Rijkssstraatweg | | | | | |
| 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

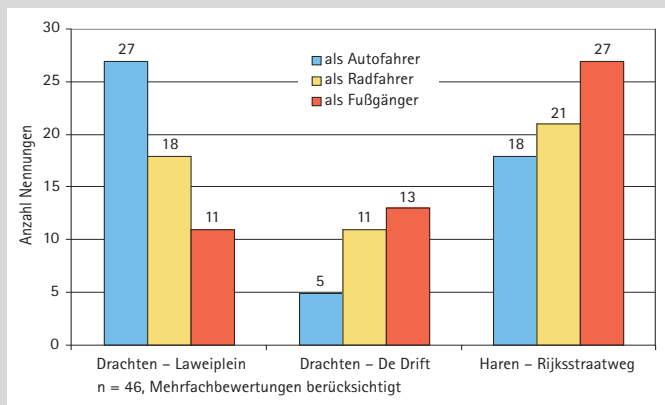
niederländischen Fällen nach der Umgestaltung bislang keine Unfälle mit schweren Folgen zu registrieren sind. Dieses trifft auch auf die beschriebenen Situationen in Kevelaer und Bocholt zu. Nach Auskunft der zuständigen Polizeidienststellen haben sich am Roermonder Platz in Kevelaer seit der Umgestaltung 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 Unfalloffensivstellen, sodass weder vor noch nach der Umgestaltung Unfalloffensivstellen 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 [12, 13] 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 Rijkssstraatweg 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 Unter-

Bild 17: Befragungsergebnis zum subjektiven Sicherheitsempfinden nach Verkehrsraum



schiede 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 das 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“. 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 Konzeption 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.

5.3 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 (ca. 800 m) 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 Kevelaar und Bocholt, dass die rechtlich ausgewiesenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den kurzen Abschnitten überwiegend angenommen werden.

5.4 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, sodass der „Rückgriff“ auf Handzeichen 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 Radfahrerefälle überrepräsentiert. Beobachtungen zeigen, dass sich Radfahrer bei hohen Kfz- und auch Rad-Verkehrsmengen (ca. 15 000 Kfz/24 h und ca. 7 000 Radfahrer/24 h) 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, sodass 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 „Rowdiehaft“ und fahren mit hohen Geschwindigkeiten, sodass Konflikte mit Radfahrern und Fußgängern zu verzeichnen sind. Die Exkursionsteilnehmer haben diese Situationen als besonders störend empfunden.

5.5 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

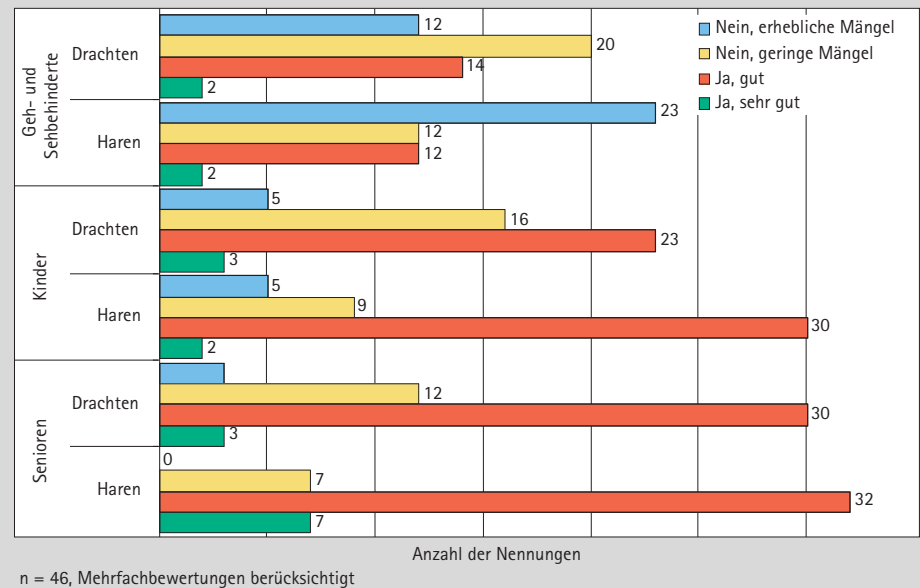


Bild 18: Befragungsergebnis zur Beurteilung der Straßenräume nach der Begehung

Shared Space-Philosophie gestalteten Verkehrsräume bieten hier Vor- und Nachteile.

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 Rijkstraatweges 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. [14]).

5.6 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



Bild 19: Lieferverkehr auf dem Rijksweg in Haren

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 Absperrungen 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.

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 € und 130 € 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.

5.7 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“). Ungefähr 61 % (28 Nennungen) empfanden die umgesetzten Planungen als „eine gute Möglichkeit“.

Die von den Exkursionsteilnehmern aufgeführten Stärken von Shared Space sind im Bild 20 dargestellt. Von insgesamt 102 Nennungen bildeten drei Aspekte fast drei Viertel aller Stärken ab. Die am häufigsten genannten Stärken von Shared Space sind die Förderung der Rücksichtnahme 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.

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.

Bedenken und Vorbehalte haben die Befragten im Bereich der „Akzeptanz“ und „Vermittelbarkeit“ von Shared Space gegenüber der Bevölkerung und der Kom-

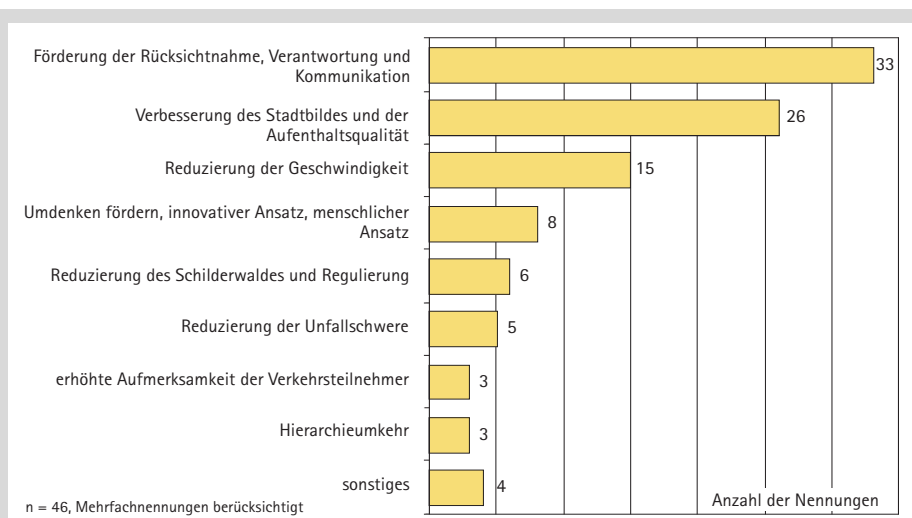


Bild 20: Befragungsergebnis zu Stärken von Shared Space

municipalpolitik in deutschen Städten und Gemeinden. 33% 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% der Befragten halten die Durchführung von Bürgerversammlungen zum Abbau von Vorbehalten und Ängsten bei der Bevölkerung für unverzichtbar. 83% der Befragten halten Projekte wie in Drachten oder Haren in ihrer Stadt für umsetzungsfähig und machbar.

Das Bild 22 zeigt die subjektive Einschätzung der 46 Befragten zu den Einsatzgrenzen von Shared Space anhand der DTW-Werte (Frage: „Bei welchem DTW würden Sie von dem Konzept Shared Space abraten?“). 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 DTW von ca. 16 000 Kfz für Shared Space eine Einsatzgrenze erreicht.

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

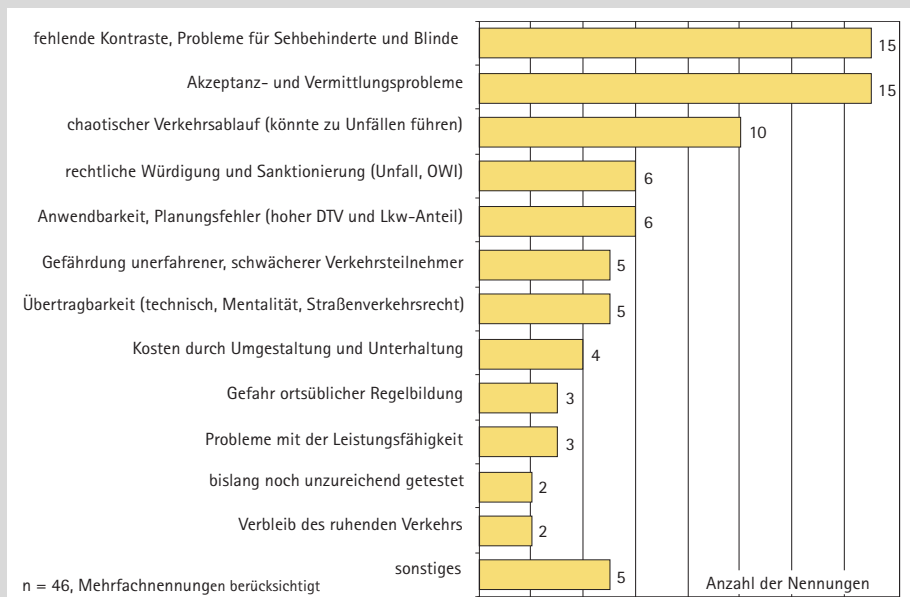


Bild 21: Befragungsergebnis zu Schwächen von Shared Space

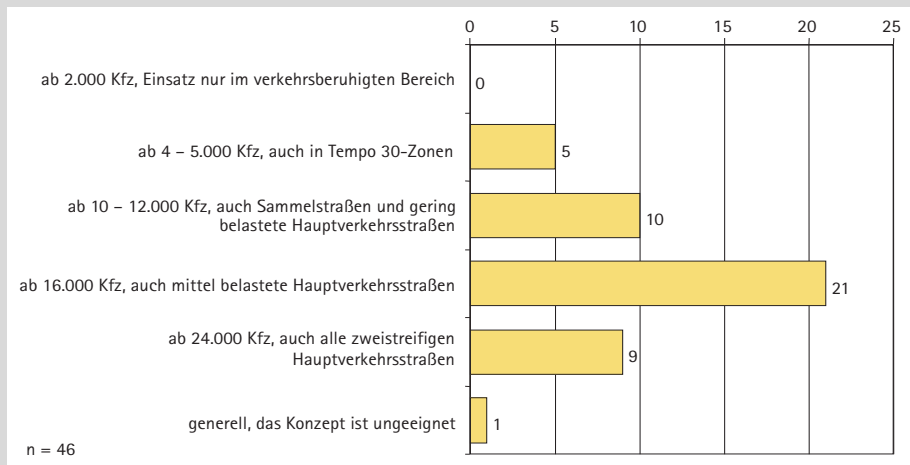


Bild 22: Einsatzgrenzen von Shared Space

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.

Literaturverzeichnis

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 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002), Köln 2002

10 Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC: Telefon-Umfrage: Viele Schilder sind überflüssig, http://www.adac.de/Tests/Mobilitaet_und_Reise/schilderwald/Telefon_Umfrage/default.asp, Zugriff am 9.7.2007

11 Boltze; Stephan: Kapazität und Verkehrssicherheit von Knotenpunkten mit der Reglungart „Rechts-vor-links“, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 872, BMVBW 2003

12 Noordelijke Hogeschool Leeuwarden: The Laweiplein – Evaluation of the reconstruction into a square with roundabout, Leeuwarden, Niederlande, März 2006

13 Grontmij: Evaluatie Komplan Haren, Haren 2004

14 Top p: Denkmalschutz und Altstadt für Alle – Barrierefreie Straßen und Plätze, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 8/2007, Köln 2007