

Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie; Teil 1

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 Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und -technik, Fachbereich D, Abteilung Bauingenieurwesen, 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.

1 Einführung

Die Gestaltung innerstädtischer Straßenräume nach dem Konzept Shared Space befindet sich momentan in öffentlicher, politischer und planerischer Diskussion. Das gleichnamige europäische Kooperationsprojekt schlägt vor allem in Deutschland hohe Wellen, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, dass ein „Verkehr ohne Regeln“ [1] bei der dichten Regelungsintensität in Deutschland auf entsprechend heftige Reaktionen stößt. Dabei sind die Beschreibungen von „Shared Space“ oftmals überzogen – 3sat spricht von einer „Stadt ohne Verkehrsschilder“ [2], „Die Zeit“ titulierte, dass Gefahr gut und der Verkehr ohne Regeln sicherer sei [1] und der „Spiegel“ versichert, dass in Nordholland Ampeln, Vorfahrtsschilder, und Fahrbahnmarkierungen abgeschafft wurden [3]. Demgegenüber warnt die Unfallforschung der Versicherer GDV vor „unsinnigen Shared-Space-Projekten“ [4]. In Deutschland herrscht insofern auch Skepsis – dieses gerade unter Sicherheitsexperten und Verkehrsplanern. Dieses ist verständlich, zumal in den diesbezüglichen Veröffentlichungen (z.B. [5]) der Eindruck erweckt wird, als wären Planer mit ihren Regularien und uniformen Bausteinen zur

Straßenraumgestaltung zu weit gegangen. So fragen sich Entscheidungsträger, ob sie jahrelang die falschen Strategien unterstützt haben. Sind all die Straßenelemente, wie Geh- und Radwege, Radfahrstreifen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen etwa überflüssig? Es häufen sich parteiübergreifende Anträge in kommunalen Parlamenten, die Einführung von Shared Space auch in Deutschland voranzutreiben. Auch Landesregierungen geraten unter Erklärungsdruck durch Anfragen, die detailliertere Analysen des Konzeptes fordern. Bezogen auf das Kooperationsprojekt werden diese frühestens im Jahr 2008 erstellt – der einzige deutsche Hauptverkehrsstraßenabschnitt des Projektes in der Gemeinde Bohmte wird dann erst unter Verkehr gehen, so dass konkrete Ergebnisse dort noch später zu erwarten sind. Gleichwohl lassen erste Erkenntnisse, Verkehrsbeobachtungen vor Ort sowie Analysen vergleichbarer Straßenzüge in Deutschland durchaus Schlussfolgerungen zu.

Im Beitrag soll das Konzept vorgestellt und erörtert werden. Anhand von Projektbeispielen werden dabei die bereits erfolgten Umsetzungen und erste Wirkungen beschrieben.

2 Idee und Vision von Shared Space

Shared Space (auf deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum; Raum für alle) ist im Ursprung ein europäisches Kooperationsprojekt, das neue Gestaltungskonzepte entwickeln soll, die den Verkehr, das Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander in ein Gleichgewicht bringen. Diese Konzepte werden in der Laufzeit des Projektes von 2004 bis 2008 von sieben Kooperationspartnern, die jeweils mit einem regionalen Projekt teilnehmen, getestet. Dieses sind

- die Provinz Fryslân (Niederlande)
- die Gemeinde Haren (Niederlande)
- die Gemeinde Emmen (Niederlande)
- die Gemeinde Oostende (Belgien)
- die Gemeinde Ejby (Dänemark)
- die Gemeinde Bohmte (Deutschland)
- die Grafschaft Suffolk (England).

Darüber hinaus gibt es noch mehrere Gemeinden vor allem in Benelux, Skandinavien und Großbritannien, die mit der Idee des Shared Space in Verbindung gebracht werden, ohne unmittelbar zum Kooperationsprojekt zu gehören. Auch in Deutschland werden bereits umgesetzte Gestaltungskonzepte von Hauptverkehrsstraßen wie beispielsweise in der Stadt Kevelaer in der neuen Literatur dem Konzept Shared

Bild 1: Unterschiede zwischen Verkehrsverhalten und sozialem Verhalten [5]

	Verbleibsverhalten	Soziales Verkehrsverhalten	Technisches und restliches Verkehrsverhalten
Verhaltensmerkmale	Pluriform und pluralistisch	Pluralistisch	Uniform
Art der Bewegung	Willkürlich	Hauptsächlich zielgerichtet	Sehr zielgerichtet
Tempo, bei dem möglich oder dominierend	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
Vorhersehbarkeit des Verhaltens	Größtenteils unvorhersehbar	Eingeschränkt vorhersehbar	Überwiegend vorhersehbar
Blickkontakt	Oft	Eingeschränkt	Überwiegend vorhersehbar
Verhalten bestimmt durch/abhängig von	Menschen und Umgebung	Menschen (und Umgebung)	Regelsystem
Verhaltensprägender Kontext	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung + Basisverkehrsregeln	Verkehrstechnisches System, Gesetze (Fahrzeuge und Verkehrsraum) und Verkehrssignale (Verkehrssignale)
Zu erwartendes Verhalten anderer	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten (beschränkt)	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten, technisches/restliches Verkehrsverhalten	Technisches/restliches Verkehrsverhalten
Für das Verhalten relevante Signale aus der Umgebung	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums, Straßengestaltung	Signale, Schnelligkeit, Straßenoberfläche, Schwellen, Verkehrsschilder und -zeichen, Ampeln usw.

Space zugeordnet – in der Gemeinde Bohmte befindet sich der betreffende Streckenabschnitt momentan in der Umgestaltung. Im Folgenden wird die Idee und Vision von Shared Space in Anlehnung an die Ausführungen in der Veröffentlichung „Raum für alle“ [5] kurz dargestellt. Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman und das Keuning Instituut zurück. „Er entwickelte die Idee, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen“ [6]. Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre setzt Shared Space nicht auf restriktive Regeln für den Kfz-Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes erzielen, die durch eine entsprechende Verkehrsraumgestaltung unterstützt wird. Erreicht werden soll dies,

indem Verkehrsregeln und insbesondere Verkehrszeichen beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Zu den Merkmalen von Shared Space gehört es, nach Möglichkeit auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung zu verzichten. Die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes ist das Ziel, wobei besonders dem Kfz-Führer bewusst werden soll, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anpassen und in ein soziales Verhalten bzw. Verbleibs- oder Verweilverhalten zu wechseln hat (Bild 1). Wer an einem Ort verweilt, verhält sich anders als jemand, der unterwegs ist. Shared Space setzt bei dem Sachverhalt an, dass mit der Zunahme des Kfz-Verkehrs Straßen mehr und mehr als Verkehrsraum definiert wurden. Große Teile des öffentlichen Raumes dienen demnach

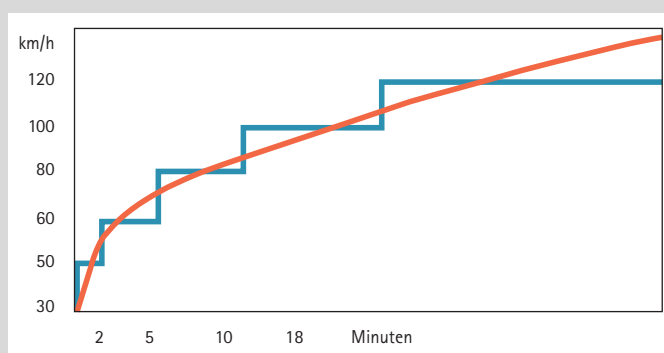
hauptsächlich oder sogar ausschließlich dem Autoverkehr, dem sich alles andere unterordnen muss. Straßen stehen ganz im Zeichen des Verkehrs – der Raum wird nicht mehr geteilt, sondern eingeteilt. Er ist ein System von Regeln, Geboten und Verboten geworden, dem sich Menschen anpassen und unterordnen müssen. Verkehrsregeln sind wichtiger geworden als soziale Umgangsformen. Shared Space soll dazu beitragen, die Rollen wieder umzukehren. Menschen sollen eine Umgebung antreffen, in der sie sich frei bewegen und ein Gebiet kennen lernen können. Gebiete, die zum Verweilen dienen, sollen nicht als Verkehrsraum, sondern als Raum für Menschen gestaltet werden, in dem Leben und Erleben an erster Stelle stehen. Wer hier nur hindurch fährt, soll an der Gestaltung erkennen können, dass Kfz sich hier dem menschlichen Miteinander unterzuordnen haben. Shared Space will den öffentlichen Raum auf lokaler Ebene erschließen und vitalisieren, sodass ein zusammenhängendes und feinmaschiges Netzwerk von Menschenräumen entsteht: das „langsame“ Netz. Wer sich hier befindet, passt sein Verhalten dem des verweilenden Menschen an.

Wenn das langsame Netz funktionieren soll, ist auch ein „schnelles“ Verkehrsnetz nötig. Auf dem schnellen Netz gelten die Regeln des Verkehrs, der schnell und sicher die verschiedenen „Menschenräume“ erschließt. „Nur dann kann die Qualität des langsamen Netzes erhalten werden“ [5]. Das Konzept betont also, dass derartige Gestaltungen nicht überall angewandt werden können und sollen – langsame Geschwindigkeiten können auch nach Monderman nur über kürzere Abschnitte auf Akzeptanz beim Kfz-Führer stoßen (Bild 2).

Shared Space geht davon aus, dass das Verkehrsverhalten mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst werden soll, als von Geboten und Verboten. „So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist“ [5].

Das Konzept setzt auf politische Verantwortlichkeit und Partizipation, wobei sowohl in der Planung als auch im späteren alltäglichen Umgang mit den neuen Verkehrssituationen mehr Eigenverantwortlichkeit vom Bürger verlangt wird. Gewünscht wird ein integrierter Prozess, in

Bild 2: Akzeptable Fahrzeiten in Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen nach [5]



dem Bewohner, Nutzer, Beschäftigte und Fachleute ihre Wünsche, Kenntnisse und Fähigkeiten einbringen. Der Entwurf wird in die Verantwortlichkeit eines interdisziplinären Teams gelegt, von denen neben Kreativität vor allem Kooperationswille und Kommunikation erwartet wird.

Shared Space will somit eine zweifache Qualität realisieren – die räumliche und die demokratische Qualität. Die räumliche Qualität wird durch das Zusammenfügen von Wissen und Erfahrung aus vielen Fachgebieten erzielt. Als demokratische Qualität wird die gesellschaftliche Verankerung bezeichnet, die durch das Engagement, die Mitarbeit und die Mitverantwortlichkeit in breiten Lagen der Bevölkerung erreicht werden soll.

Zur konkreten Ausgestaltung bietet Shared Space kein Fertigrezept an, denn jedes Problem und jeder Ort braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Dennoch lassen sich allgemeingültige Ausgangspunkte für die Gestaltung von Menschenräumen formulieren. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte auf die unverwechselbaren Umgebungselemente und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgegriffen werden, um soziales Verhalten zu fördern. Hier sollten die Vorfahrtsregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzt werden. Wenn nicht mehr klar ist, wer Vorfahrt hat, sollen die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft treten. Shared Space zielt somit bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöhen soll. Durch die Materialwahl, beispielsweise die Art und Farbe der Pflasterung, Straßenausstattung und Beleuchtung, sollen die Eigenschaften der Umgebung betont und verstärkt werden.

3 Projektbeispiele

Im Folgenden werden ausgewählte Streckenabschnitte beschrieben, die dem Shared Space-Konzept zugeordnet werden können. Eine Bewertung der Beispiele erfolgt im Abschnitt 5.

3.1 Drachten – Kreisverkehr Laweiplein

Im Jahr 2001 wurde ein innerstädtischer Knotenpunkt mit einer Verkehrsbelastung von ca. 18.000 Kfz/24h in der Gemeinde Drachten (ca. 30.000 Einwohner) in Friesland, Niederlande von einem signalregulierten Knotenpunkt als Shared Space – Vorzeigeprojekt zu einem Platz mit Kreisverkehrsanlage (Bild 3) umgestaltet.

Der zentrale Platz, an dem auch das Theater der Gemeinde Drachten liegt, sollte in seiner städtebaulichen Qualität aufgewertet werden, wobei Fußgänger und Radfahrer Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bekommen sollten. Dabei befahren täglich ca. 5.000 Radfahrer den Platz. Die Gestaltung weicht von den üblichen Merkmalen kleiner Kreisverkehre ab. So fehlen insbesondere Kennzeichnungen und Markierungen für den nicht motorisierten Verkehr – die Seitenräume und neu entstandenen Platzflächen werden von allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern ohne Kanalisierungen genutzt. Querungsstellen befinden sich für Radfahrer unmittelbar an den Einmündungen der Kreiszufahrten – Fußgängerüberwege wurden in ca. 30 m Abstand von der Kreisfahrbahn an allen vier Zufahrten angelegt. Dabei wurde bewusst davon ausgegangen, dass lineare Fußgängerquerungen an allen Stellen der Einmündungen zu verzeichnen sein werden.

Der Kreisverkehr wurde nahezu nicht beschildert – lediglich in der Kreismitte befinden sich die Verkehrszeichen 215 StVO (Kreisverkehr). Radfahrer können alternativ im Mischverkehr in der Kreisfahrbahn oder in den Seitenräumen bzw. Platzbereichen den Platz befahren. Dabei sind in den Seitenräumen keine Richtungen oder Führungen vorgesehen – das Befahren des Platzes ist ohne jegliche Restriktionen für Radfahrer möglich. Der Platz hat eine attraktive Gestaltung mit Aufenthaltsflächen und Brunnenanlagen.

3.2 Drachten – Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Noordkade/Zuidkade („Rechts-vor-links“-Regelung)

In Drachten befindet sich in unmittelbarer Entfernung zum Kreisverkehr Laweiplein der Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden. Dieser Knotenpunkt war vormals lichtsignalreguliert und wurde im Jahr 1998 zu einer Einmündung mit „Rechts-vor-links“-Regelung im Rahmen des Kooperationsprojektes Shared Space umgestaltet (Bild 4). Der Knotenpunkt weist eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kfz/24h auf. Einer der vier Knotenpunktarme ist als Fahrradachse ausgebildet, in der motorisierter Individualverkehr ausgeschlossen ist und auf der täglich die stattliche Menge von ca. 7.000 Radfahrten zu verzeichnen ist.

Der Platzbereich ist im Mischungsprinzip gestaltet – im unmittelbaren Knotenpunktbereich sind die Seitenräume in keiner Weise von den Fahrbahnflächen separiert.



Bild 3: Kreisverkehr Laweiplein in Drachten, Niederlande

Die einheitliche Gestaltung unterstreicht den Platzcharakter, wobei in den angrenzenden Flächen mit Markierungen und Gestaltungselementen, wie Baumscheiben, gearbeitet wurde, die die Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr von der Fahr-



Bild 4: Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden in Drachten, Niederlande



Bild 5: Knotenpunktzufahrt Noordkade/Zuidkade mit Baumscheiben zur Kanalisierung in Drachten, Niederlande



Bild 6: Knotenpunktzufahrt Torenstraat mit Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen in Drachten, Niederlande



Bild 7: Einmündung Rijksweg/Kerkstraat in Haren, Niederlande



Bild 8: Einmündung Rijksweg/Brinkhorst in Haren, Niederlande



Bild 9: Rijksweg in Haren, Niederlande

bahnfläche abgrenzen (Bilder 5 und 6). Dabei wurden nachträglich auf Wunsch der Anwohner Fußgängerüberwege über den Hauptstraßenzug mit entsprechender Beschilderung sowie kontrastierende Leit- bzw. Auffangstreifen angebracht. Radfahrer können den Platzbereich ohne jegliche Führungen in allen Richtungen nutzen. Auf weitere Beschilderungen wurde nahezu vollständig verzichtet. Es sind ebenfalls keine Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt – für den innerstädtischen Bereich gilt somit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

3.3 Haren – örtliche Geschäftsstraße Rijksweg

In Haren, einem Vorort Groningens in den Niederlanden mit ca. 20.000 Einwohnern, wurde eine örtliche Geschäftsstraße mit angrenzenden Knotenpunktarmen im Jahr 2003 nach dem Prinzip Shared Space um-

gestaltet. Die Verkehrsbelastung der Geschäftsstraße beträgt ca. 8.000 Kfz/24h.

Von Groningen aus erreicht man den Rijksweg über einen Kreisverkehr – zwei darauffolgende Einmündungen sind im Mischungsprinzip mit „Rechts-vor-links“-Regelungen einheitlich gestaltet. Aufenthaltsflächen heben sich von den Verkehrsflächen in keiner Weise ab (Bild 7). Rad- und Mofafahrer können den Platzbereich uneingeschränkt nutzen. In den Einmündungen wurden Fußgängerüberwege angeordnet, die nicht beschildert sind. Unmittelbar angrenzend an die Knotenpunktbereiche sind die Fahrbahnränder durch ein andersfarbiges Material gekennzeichnet, sodass dort eine Kanalisierung stattfindet (Bild 8).

Außerhalb der Knotenpunktbereiche ist die Geschäftsstraße ebenfalls niveaugleich ausgeführt. Die Gehwegbereiche sind jedoch durch Material- und Farbwahl, Bäume und Leuchten eindeutig von der Fahrbahnfläche separiert – Gitter verhindern zusätzlich das Parken in den Seitenräumen. Für Radfahrer sind bis auf eine „weiche Kanalisierung“ durch eine andersfarbige Pflasterlinie auf dem Gehwegbereich (Bild 9) keine Regelungen eingeführt – sie nutzen sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwegflächen uneingeschränkt.

Auf Beschilderungen wurde in Haren wie

auch in Drachten nahezu vollständig verzichtet. So sind auch hier keine Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt – für den innerstädtischen Bereich gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit der Ausnahme von drei Behindertenparkständen befinden sich auf dem Rijksweg keinerlei Parkstände – im unmittelbaren Umfeld befinden sich ausreichende Parkraumkapazitäten.

3.4 Kevelaer – Roermonder Platz

In der Stadt Kevelaer (ca. 28.000 Einwohner) am linken Niederrhein wurden im Jahr 2003 der Roermonder Platz sowie Teile der Bahn-/Markt- und Gelderner Straße umgebaut. Obwohl Kevelaer nicht zum Kooperationsprojekt gehört, enthält die Gestaltung wesentliche Elemente des Prinzips Shared Space und wird oft als deutsches Beispiel für Shared Space genannt. Bei dem Straßenzug der Bahn- und Marktstraße über den Roermonder Platz handelt es sich um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit ehemals ca. 11.000 bis 14.000 Kfz/24h, die nach Fertigstellung einer Ortsumgehung auf 6.000 bis 9.000 Kfz/24h entlastet werden konnte. Den Roermonder Platz, der im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen als Platzbereich und verkehrsberuhigter Bereich gestaltet wurde, frequentieren derzeit ca. 10.500 Kfz/

Bild 10: Gestaltungsplanung Roermonder Platz in Kevelaer



Bild 11: Gestaltung Roermonder Platz in Kevelaer

24h sowie zahlreiche Fußgänger und Radfahrer. Dabei ist zu erwähnen, dass Kevelaer eine Pilgerstadt mit ca. 1 Mio. Besucher pro Jahr ist, wobei der Roermonder Platz eine Art Eingangstor in die Innenstadt darstellt. Entstanden ist eine niveaugleiche Platzanlage mit diagonal verlaufenden Pflasterbändern (Bilder 10 und 11). Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs gilt die „Rechts-vor-links“-Regelung und Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit,

was mit entsprechender Beschilderung angezeigt wird (Bild 12). Fußgänger und Radfahrer dürfen den Platzbereich in seiner ganzen Breite uneingeschränkt nutzen. Parken ist nur in dazu gekennzeichneten Flächen erlaubt – Poller verhindern Falschparken.

3.5 Bocholt – Königstraße

In der Stadt Bocholt (ca. 74.000 Einwohner) am linken Niederrhein wurde im Jahr 2002 der Straßenzug der Königstraße umgestaltet. Mit weniger als 1.000 Kfz/24h handelt es sich zwar um keine Hauptverkehrsstraße und kein Planungsbeispiel aus dem Kooperationsprojekt Shared Space – sie ist aber hier aufgeführt, da sie mit den Prinzipien des Shared Space vergleichbar und in ihrer Anlage durchaus ungewöhnlich ist.

Die Königstraße quert als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich („Tempo 10-Zone“) in einem Abschnitt von ca. 30 m in Einbahnrichtung den fußläufigen zentralen Markt der Stadt Bocholt. Hier werden zugleich die Hauptfußgängerströme gequert, die im Zuge der querenden Fußgängerzone zu verzeichnen sind. Der Fahrbahnverlauf wird lediglich durch unterschiedlich verlegte Pflastersteinformate für Fahrbahn, Rinne und Fußgängerbereich auf dem Marktplatz kenntlich gemacht – eine andersfarbige Rinne zur Verdeutlichung der Separierung der Verkehrsarten wurde seitens der Bezirksregierung im Zuwendungsbescheid zwar gefordert, aber zugunsten einer stadtgestalterisch einheitlichen Ausführung von der Stadt nicht umgesetzt. Als Kompromiss mussten nachträglich Markierungsnägel aufgebracht werden, um den Fahrbahnverlauf zu kennzeichnen (Bilder 13 und 14). Radfahren ist im Zuge der Königstraße uneingeschränkt, in der Fußgängerzone nur in den Nachtstunden erlaubt.

Verkehrsrechtlich wird dem Kfz- und Radverkehr der Königstraße Vorfahrt eingeräumt. Die Fußgängerzone wird im Bereich der Fahrbahn unterbrochen, d. h., dass Ende und Beginn der Fußgängerzone durch entsprechende Beschilderungen auf beiden Seiten des Fahrbahnquerschnittes angezeigt werden. Faktisch nimmt sich eher der Fußgängerverkehr den Vorrang – mittels Kommunikation zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern wird das Verhalten im Einzelfall festgelegt.

Literaturverzeichnis

1 Eberle: Gefahr ist gut, in ZEITWISSEN, 02/2006, <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2005/05/>



Bild 12: Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereiches Roermonder Platz in Kevelaer



Bild 13: Markt der Stadt Bocholt mit Königstraße

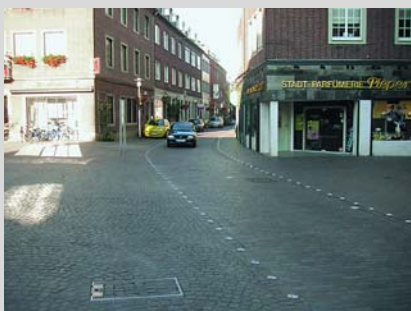


Bild 14: Gestaltung Königstraße in Bocholt

Verkehrsberuhigung_NEU.xml, Zugriff am 4.7.2007

- 2 3sat/nano: „Shared Space – eine Stadt ohne Verkehrsschilder, <http://www.3sat.de/nano/cstuecke/79931/index.html>, Zugriff am 4.7.2007
- 3 Borngräber: Die Axt im Schilderwald – Interview mit dem Verkehrsplaner Hans Monderman, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,389289,00.html>, Zugriff am 4.7.2007
- 4 GDV: Verkehrsberuhigung: Unfallforscher warnen vor unsinnigen Shared-Space-Projekten, http://www.verkehrstechnisches-institut.de/content/aktuell_11.htm, Zugriff am 4.7.2007
- 5 Keuning Instituut, Senza Communicatie: Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leeuwarden, Niederlande, Juni 2005
- 6 Wikipedia, http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space, Zugriff am 4.7.2007

Der Beitrag wird im Heft 3/2008 dieser Zeitschrift mit den Abschnitten „Definition und Einordnung von Shared Space“ (4), „Wirkungen und Wertungen“ (5) und „Schlussfolgerungen und Fazit“ (6) abgeschlossen.



Intelligente Detektoren für Autobahn, Innenstadt und Parkhaus

FEIG-Induktionsschleifen- und Mikrowellendetektoren ermitteln zuverlässige Daten, die zur Analyse und Lenkung von Verkehrsströmen benötigt werden.

Kurz gesagt:

- ...❖ Detektoren für Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- ...❖ Detektoren zur Steuerung von Lichtsignalanlagen
- ...❖ Detektoren für Parkanlagen
- ...❖ Zählgeräte für Kleinparkplätze

Besuchen Sie uns auf der Intertraffic in Amsterdam
1.-4. April, Stand 01.223

FEIG Sensors –
Technologie mit Weitblick

FEIG
ELECTRONIC

FEIG ELECTRONIC GmbH

Lange Straße 4 · D-35781 Weilburg
Phone: +49 6471 3109-0
Fax: +49 6471 310-999 · www.feig.de