

Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube,
Wolfgang Pohl, Florian Schmidt (Hrsg.)

Shared Space

Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume

Alternative Kommunalpolitik

in Zusammenarbeit mit:

Heinrich-Böll-Stiftung

Verkehrsclub Deutschland

Bildungswerk Berlin der Heinrich-Böll-Stiftung

Bildungswerk für Alternative Kommunalpolitik

Unter <http://www.kommunale.info/sharedspace> finden Sie weitere Informationen zum Thema, alle wichtigen Links zu den einzelnen Kapiteln, die Fotos dieses Buches sowie weiteres Bildmaterial in Farbe und teilweise in höherer Auflösung.

© Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit – Alternative Kommunalpolitik (AKP) e.V.

Luisenstr. 40, 33602 Bielefeld, Ruf 0521/177517, Fax 0521/177568,
E-Mail: akp@akp-redaktion.de, Internet: www.akp-redaktion.de

Alle Rechte vorbehalten

Bielefeld 2010

Druck: AJZ-Druckerei, Bielefeld

Umschlaggestaltung: Simone Schmidt, Hannover

ISBN 978-3-9803641-7-1

Inhaltsverzeichnis

Michael Cramer Unter dem Pflaster liegt die Stadt.....	7
Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube, Wolfgang Pohl, Florian Schmidt Einführung der Herausgeber/innen.....	13
Teil A	
Shared Space: Das Konzept	
Sabine Lutz Shared Space – Raum für alle.....	19
Florian Schmidt Die Grundlagen von Shared Space.....	31
Teil B	
Ein Ansatz, viele Wege: Erfahrungen mit Shared-Space-Projekten	
Sabine Lutz Sneek – Die Straße als Platz.....	45
Sabine Lutz Siegerswoude – Die Landstraße.....	47
Sabine Lutz Haren – Die Geschäftsstraße.....	48
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Haren.....	53
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Drachten.....	57
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Bohmte.....	64
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Verkehrliche Aspekte vergleichbarer Straßenraumgestaltungen in Deutschland (Brühl, Kevelaer).....	68

Florian Schmidt	
Shared Space in Großbritannien: ein Sonderweg?	75
Thomas Schweizer	
Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell	87
Dieter Schwab	
Shared Space und Begegnungszonen in Österreich	103
Jörg Thiemann-Linden	
Begegnungszonen (zones de rencontre) in Frankreich und Belgien	111
Jörg Thiemann-Linden	
Koexistenzprinzip auch außerorts?	119

Teil C

Shared Space: Diskussion

Cornelius Bechtler, Anja Hänel	
Erfordert Shared Space einen Paradigmenwechsel in der Planungskultur?	125
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach	
Shared Space aus verkehrsplanerischer Sicht	142
Hans-Joachim Becker, Maximilian Bühn, Norman Döge	
Shared Space: Revolution auf Kosten der Schwachen?	155
Dr. Dietmar Kettler	
Shared Spaces rechtlich	177
Michael Hoyer	
Die Hamburger Gemeinschaftsstraßen – Straßen für alle	189

Anhang

Wichtige Begriffe zu Shared Space	204
Im Text erwähnte Verkehrszeichen nach der StVO	210
Abbildungsverzeichnis	211
Die Autor(inn)en und Herausgeber(innen)	213

Unter dem Pflaster liegt die Stadt

Nichts hat die Städte des 20. Jahrhunderts mehr geprägt als das Auto. Aber wie soll die Stadt des 21. Jahrhunderts aussehen? Wie viel vom knappen öffentlichen Raum wollen wir unserer Mobilität opfern? Eine Renaissance der Städte, die mehr sein will als das stete Anwachsen zu Megacities, muss sich diesen Fragen stellen und Lebensräume für die Menschen zurückgewinnen. Und teilen lernen.

Das 21. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Städte. So sagen es Experten, Urbanisten und Wissenschaftler aller Orten. Mehr als die Hälfte der Menschheit lebt mittlerweile in Städten. In der EU sind es sogar 80 Prozent der Bevölkerung. Die Zahlen untermauern, was seit jeher gilt. Die Städte sind der Taktgeber, was Entwicklungen angeht. An ihnen können wir den Puls der Menschheit ablesen: die Perspektiven, vor allem aber auch die Probleme unserer Zivilisation. Wie wir in unseren Städten leben, ist deshalb auch der Schlüssel zur Lösung von vielen Problemen, die früher oder später auch woanders ankommen, sei es im sozialen Umgang miteinander oder im Umgang mit Natur und Ressourcen. Städte sind Trendsetter – und deshalb ist es auch ein sehr gutes Zeichen, wenn die Stadt New York einen ihrer zentralen Orte in diesem Jahr verkehrsberuhigt hat: den Times Square. Und der weltberühmte Broadway soll Fußgängerzone werden – aus New York City wird New Walk City!

Galt der Auszug in die Vorstadt, die Suburbanisierung, vor einigen Jahren noch als Befreiung aus einer unattraktiven, schmutzigen und von Kriminalität belasteten Lebensumwelt, so ist diese Sichtweise zunehmend in die Defensive geraten. Nicht erst die Verwerfungen der amerikanischen Immobilienkrise haben den Traum vom eigenen Heim vor den Toren der Stadt ins Wanken gebracht. Schon vorher haben sich immer mehr Pendler die Frage gestellt, inwieweit der Gewinn an Quadratmetern inklusive Mini-Garten den Verlust an Urbanität, vor allem aber die Strapazen der Wege rechtfertigt. Dieses individuelle Unbehagen hat sich oftmals verbunden mit der Erkenntnis, dass dieses Ausfransen der Städte angesichts der ökologischen Probleme eine kaum zu rechtfertigende Erhöhung des Energie- und Flächenverbrauchs mit sich gebracht hat. Die Folgen der zersiedelten Strukturen für

Klima und Umwelt haben sich unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten als nicht zukunftsfähig erwiesen.

Auf der anderen Seite ist es vielerorts gelungen, die Innenstädte aufzuwerten und für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten. Metropolen wie London und Stockholm haben bereits den Schritt gewagt, durch eine City-Maut den innerstädtischen Autoverkehr zu reduzieren. Andere versuchen in der Siedlungspolitik heute jene Fehler zu korrigieren, die in der über Jahrzehnte prägenden „Charta von Athen“ als architektonisches Leitbild der modernen Stadt angelegt waren: nämlich die konsequente räumliche Trennung von Wohnen, Arbeit und Freizeit. Diese funktionale Trennung hat nicht nur ganzen Stadtteilen zu bestimmten Zeiten jegliches Leben genommen – sie ist auch eine Ursache für einen enorm angewachsenen Verkehr.

Stehen die Zeichen also auf Grün, wenn es um Leitbilder für die nachhaltige Stadt geht? Trotz aller positiven Signale bleibt Skepsis angebracht. Denn ein paar Akademiker, die aus dem Speckgürtel zurück in die Metropole ziehen, können nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich negative Entwicklungen hierzulande, vor allem aber auch global verstetigen. Das machen in Deutschland die heftigen und immer noch erfolgreichen Abwehrversuche deutlich, die stets dann aufflammen, wenn es um eine Reduzierung oder gar Abschaffung der Pendlerpauschale geht. Beim Blick auf das rasanten Wachstum der Mega-Cities in den aufstrebenden Ökonomien Asiens und Südamerikas wird zudem klar: Die zuvor genannten Ansätze und Akzentverschiebungen sind zarte Pflänzchen. Der Problemdruck hingegen ist gewaltig. Weder hier – geschweige denn in Ländern wie Indien oder China – ist der Flächenverbrauch auch nur verlangsamt worden. Im Gegenteil: In Deutschland werden nach aktuellen Schätzungen täglich 116 Hektar (162 Fußballfelder) zubetoniert, ein Drittel davon übrigens für den Verkehr. Dies geschieht in einem Land, dessen Bevölkerungszahl seit Jahren leicht rückläufig ist.

Gerade in den Ballungsräumen sind die Probleme des Platzes eng mit der Mobilität verbunden. In einer weltweiten Umfrage unter kommunalen Entscheidungsträgern in 25 Millionen-Städten haben 45 Prozent der Befragten den Verkehr als die größte Herausforderung für die Stadtentwicklung bezeichnet, weit vor anderen Problemen wie etwa Finanzmangel. Allein ökologisch ist vor allem der motorisierte Individual-Verkehr (MIV) ein zentrales Problem: In den Städten ist er für 70 % aller klimaschädlichen Emissionen verantwortlich.

Wären es die Emissionen alleine, die durch den Autoverkehr entstehen, könnten wir womöglich in der Tat auf Ingenieurleistung und technischen Fortschritt hoffen. Sparsamere Motoren und Elektro-Autos wären dann theoretisch eine Lösung – gesetzt den Fall, dass der weltweite Autobestand nicht signifikant steigt. Hier sei nur knapp darauf hingewiesen, dass gerade die europäische Autoindustrie in den vergangenen zehn Jahren an dieser Stelle kläglich versagt hat. Statt auf sparsamere Modelle haben die Konzerne auf schwere und große Spritschleudern gesetzt und werden ihre eigene Selbstverpflichtung, bis 2012 den Flottendurchschnittsverbrauch auf 120 Gramm pro Kilometer zu senken, deutlich verfehlen.

Doch selbst wenn wir das Problem der Emissionen in den Griff bekämen, hätten wir nur eines von fünf Problemen gelöst, die das Auto mit sich bringt.

- Gerade in dicht besiedelten Regionen zählt erstens der gesundheitsschädliche Lärm dazu,
- zweitens die Zahl der Unfälle, die jedes Jahr in der EU fast 40.000 Todesopfer fordern. Als durch den „Tsunami“ 2004 mehr als 200.000 Menschen ums Leben kamen, sprach man von einer Jahrhundertkatastrophe. Für diese „Jahrhundertkatastrophe“ braucht der Straßenverkehr der EU lediglich fünf Jahre.
- Drittens der enorme Flächenfraß: Obwohl Raum gerade in den wirtschaftlich prosperierenden Gegenden wie Deutschland und Europa ein knappes Gut ist, wird dem Autoverkehr immer mehr Raum zur Verfügung gestellt. Und dennoch reicht er nicht aus.
- Und die Kosten. In Deutschland wird nach einer Studie des Umwelt- und Prognose-Instituts in Heidelberg jedes Auto vom Steuerzahler mit 3.000 Euro jährlich subventioniert, wenn die Folgeschäden wie Lärmsanierung, Fassadenschäden, Arbeitsausfall- und Invaliditätskosten berücksichtigt werden. In dieser „konservativen“ Rechnung waren noch nicht einmal die Klimakosten enthalten. In der EU sind Staus übrigens nach Berechnungen der EU-Kommission für den Verlust von einem Prozent des Bruttoinlandsproduktes verantwortlich.

Jenseits dieser Zahlen dürfte die tägliche Erfahrung eines jeden Menschen deutlich machen, wieviel Platz wir für unsere Auto-Mobilität aufbringen. Straßen, Parkplätze, Tunnel und Brücken – überall prägt das Auto unsere Stadtbilder. Ganz besonders betroffen sind jene Städte, die in der Nachkriegszeit den „autogerechten“ Wiederaufbau vorgenommen haben. Aber auch privat lässt sich die Präsenz des Autos noch immer deutlich ablesen: Die Garage gehört zu jedem Einfamilienhaus. In diesen Tagen wird mit den so genannten Car-Lofts mitten in Berlin das Auto als Einrichtungsgegenstand zelebriert – es kann mit einem Aufzug direkt vor die Wohnungstür ge-

hoben werden. In einer Stadt, in der bereits die Hälfte aller Haushalte kein Auto besitzt, wirkt eine solche Architektur in besonderer Weise anachronistisch. Womöglich haben sich die Planer inspirieren lassen von einem rot-roten Senat, der mit der A 100 heute ein Autobahn-Projekt der 50er Jahre in der Berliner Innenstadt realisieren möchte. Städte wie Seoul oder San Francisco reißen übrigens ihre damals realisierten Betonpisten ab. Deshalb gilt: Wer heute noch Stadtautobahnen plant, zahlt doppelt, heute für den Bau und morgen für den Abriss!

Der österreichische Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher hat sich einmal den Spaß erlaubt und sich ein Korsett in der Größe einer Auto-Karosserie (ein „Gehzeug“) übergestülpt. Auf den Bereichen, die für Fußgänger vorgesehen sind, ist er mit diesem Umfang schnell an die Grenzen der Beweglichkeit gestoßen. Denn was im Straßenverkehr normal ist – ein einzelner Mensch im Auto – ist für unsere Fußgänger-Infrastruktur ein großes Problem. An Kapazitätsengpässe gerät übrigens vielerorts auch das Netz der Radwege. Eine Verdoppelung des Fahrradanteiles, wie sie z. B. in Berlin seit 1999 erreicht wurde, kann letztlich kaum verkraftet werden, wenn wir wie selbstverständlich 80 bis 90 Prozent der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur für das Auto reservieren.

Eine moderne Stadtpolitik muss deshalb umverteilen – nämlich Platz und Prioritäten. Sie muss den gesellschaftlichen Preis nachhaltig und gerecht festlegen, den wir für unsere Mobilität bereit sind zu zahlen. Das Schlagwort hierbei lautet Lebensqualität. Vorbei sind die Zeiten, in denen eine Stadt mit ihrem Autobahnring beeindrucken konnte. Zukunftsträchtige Standorte sehen heute anders aus. Städtische Qualitäten wie kurze Wege, Funktionsmischung und Kontaktmöglichkeiten haben dabei ein neues Standing. Erfolgreiche Städte sind lebendig, offen und kreativ. Sie bieten einen attraktiven Lebensraum und locken damit Menschen und Unternehmen.

Eine Voraussetzung, um diese Lebensqualität zu gewährleisten, ist die entsprechende Gestaltung des Lebensraums für eine zunehmend heterogene städtische Bevölkerung. Die Vielfältigkeit der Menschen stellt zugleich eine urbane Qualität und eine Herausforderung dar. In dieser Hinsicht kommt dem öffentlichen Raum eine große Bedeutung zu. Als Gemeinschaftsbesitz sieht er sich mit divergierenden Nutzungsansprüchen konfrontiert. Im Zuge der „Renaissance der Stadt“ und damit einhergehenden Veränderungen der städtischen Bevölkerungsstruktur werden diese Ansprüche an den öffentlichen Raum ständig neu formuliert, austariert und praktiziert.

Bereits in den 1980er Jahren wurde mit Unterstützung der EU in 12 europäischen Großstädten die flächenhafte Verkehrsberuhigung praktiziert und wissenschaftlich untersucht. Nicht nur Unfallzahlen und Lärm gingen zurück – das gesellschaftliche Leben entwickelte sich neu: Kinder spielten wieder auf der Straße, die Nachbarn trafen sich und unterhielten sich, man unterstützte sich, und das Nebeneinander wurde durch das Miteinander abgelöst. Leider wurden diese sehr positiven Erfahrungen nicht weiter verfolgt.

Heute, 30 Jahre später, bedarf es abermals innovativer Konzepte, vielleicht sogar eines ganz neuen Verständnisses von öffentlichem Raum, um ihn als Grundlage für städtische Lebensqualität zu nutzen und zu erhalten. Voraussetzung dafür ist, dass öffentlicher Raum tatsächlich als öffentlich und damit als eine Ressource der Gemeinschaft begriffen wird. Seine Monopolisierung durch weitgehende Privatisierung oder ausschließliche Nutzung gilt es zu verhindern, um die Teilhabe aller daran zu gewährleisten. Für diese neue Aneignung des öffentlichen Raums durch die Gemeinschaft bietet Shared Space einen viel versprechenden Ansatz.

Noch zu Beginn des automobilen Zeitalters mussten sich Fußgänger, Fahrradfahrer, Pferdedroschken und erste Autos den öffentlichen Raum teilen – eine Situation, die im Geiste der funktionalen Aufteilung der Stadt schnell aufgelöst wurde. Moderne Verkehrskonzepte wie „Shared Space“ setzen aber genau dort wieder an. Sie verzichten auf Bordsteine, Linien und Verkehrszeichen und wollen so ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer im gemeinsamen Raum erzeugen. Modellversuche in Holland, Belgien und auch in Deutschland, die unter anderem auch von der EU gefördert wurden, zeigen, dass dies nicht zu einer gefährlichen Anarchie im Straßenverkehr führt. Ganz im Gegenteil: Dadurch, dass der Mensch nicht als Randphänomen auf engen Gehwegen, sondern als Mittelpunkt definiert wird, erhöht sich die Aufmerksamkeit aller. In den 107 niederländischen Städten, die „Shared Space“ umgesetzt haben, gab es seit der Einführung keinen schweren Unfall. Auch die Lärmbelastung ist dank sinkender Geschwindigkeiten und Verstetigung des Verkehrs erheblich zurückgegangen.

Wird der Verkehrsraum in diesem Sinne umgestaltet, wird er zum Lebensraum. „Shared Space“ kann insofern auch nicht als reines Verkehrskonzept betrachtet werden. Der Tragweite dieser Idee wird das nicht gerecht. Da das Potential von „Shared Space“ weit über seine Verkehrsfunktion hinausgeht, eignet es sich in vielerlei Hinsicht zur Transformation des öffentlichen Raums. „Shared Space“ setzt direkt bei der Lebensqualität an, indem es den Anspruch erhebt, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Es ermöglicht

mehr Eigengestaltung des öffentlichen Raums durch die Menschen und damit auch deren gesteigerte Verantwortung für ihr Lebensumfeld. Als innovativer und integrierter Ansatz hat „Shared Space“ das Potential, Umweltverträglichkeit mit Wirtschaftlichkeit, Verkehrssicherheit mit Zeitersparnis sowie räumliche Gleichberechtigung der Menschen unter einen Hut zu bringen.

Vor allem jedoch zwingt Shared Space durch die Entregelung des Straßenverkehrs zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme. Für die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Raum bildet dies die Voraussetzung. Und für ein verstärktes Miteinander ist die Rückbesinnung auf diesen Wert unverzichtbar. Nur auf solch einer Grundlage kann eine Stadt für all ihre Bewohner tatsächlich lebenswert sein.

Kinder-Generationen in Deutschland sind aufgewachsen mit einem wegweisenden Fernsehvorspann. Ein Löwenzahn sprengt sich da erst ein kleines Loch in den Asphalt – bis sich irgendwann die ganze Straße in eine schöne grüne Wiese verwandelt. Bei der Frage, wie wir unseren öffentlichen Raum nutzen, sollten wir immer wieder soviel Phantasie aufbringen und das vermeintlich Selbstverständliche und Unausweichliche hinterfragen. Denn unter dem Pflaster – soviel Phantasie hatten die Frankfurter Spontis schon in den 1970er-Jahren – kann zum Beispiel der Strand liegen. Oder viele andere Dinge, die wir uns in unseren Städten anstelle von Stoßstangen und Auspuffen wünschen.

Einführung der Herausgeber/innen

Shared Space – „geteilter Raum“ oder „Raum für alle“ – ist ein neuer Planungsansatz, der in vieler Hinsicht ein Umdenken erfordert. Zum einen ist Shared Space ein interdisziplinärer Ansatz, der städtebauliche, architektonische und gesellschaftliche Aspekte mitdenkt. Zum anderen versucht Shared Space in einem der am stärksten geregelten Bereiche, dem Verkehr, Restriktionen und Vorrechte abzubauen zugunsten von Kommunikation und Gestaltung. Kein Wunder also, dass Shared Space in vielen Kommunen derzeit sehr kontrovers diskutiert wird. Die Beispiele aus den europäischen Nachbarländern und aus Bohmte machen Mut. Sie zeigen jedoch auch, dass es nicht leicht ist, Neues zu denken und umzusetzen. Gerade bei einem Konzept, das auf individuelle Lösungen setzt, müssen bei der Planung und Umsetzung viele Fragen geklärt werden. Dieses Buch will dabei eine Hilfestellung geben, indem es unterschiedliche Ansätze und Ansichten zu Shared Space zusammenfasst. Damit gibt es erstmals für den deutschsprachigen Raum eine umfassende Übersicht zum aktuellen Stand der Umsetzung und der Diskussion.

Im ersten Teil (ab S. 19) wird das Shared-Space-Konzept vorgestellt, wie es von Hans Monderman entwickelt wurde. Die Grundprinzipien scheinen einfach:

- weniger verbrieftete Rechte; dafür mehr Kommunikation miteinander,
- gemeinsame Nutzung des Raumes als Verkehrs- und Aufenthaltsraum,
- die Verständigung auf ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

All das, so kann man sich vorstellen, führt zu lebendigeren Orten. Warum Shared Space funktioniert, wurde jedoch bisher nicht umfassend wissenschaftlich betrachtet. Auf welchen psychologischen und sozialwissenschaftlichen Ansätzen Shared Space basiert, wird im Beitrag von Florian Schmidt (S. 31 ff.) diskutiert. Hier wird deutlich, dass viele der Wirkprinzipien noch nicht untersucht wurden und spannende Forschungsfragen aufwerfen.

Unabhängig von der wissenschaftlichen Evaluation zeigen die zahlreichen Beispiele aus Europa, die ab S. 45 zusammengestellt wurden, dass Shared Space in der Praxis funktioniert. Sie illustrieren, dass der Weg zu ei-

nem lebendigeren Stadtraum sehr unterschiedlich sein kann, sowohl hinsichtlich der Gestaltung als auch des Prozesses oder der rechtlichen Rahmenbedingungen. Deshalb stehen die Beispiele in diesem Handbuch unkommentiert nebeneinander. Denn auch die unterschiedlichen Schwerpunkte, die die einzelnen Autorinnen und Autoren bei der Beschreibung der Beispiele gesetzt haben, zeigen, dass viele Aspekte für das Gelingen eines Shared Space wichtig sind und dass die Gewichtung vor Ort sehr unterschiedlich sein kann. So stellt Sabine Lutz in den niederländischen Beispielen (ab S. 45) das Herangehen an einen Shared Space und seine Wirkung vor Ort in den Vordergrund. Bei den Beispielen von Prof. Jürgen Gerlach dagegen (ab S. 53) werden eher die planerische Umsetzung und die Wirkung auf das Unfallgeschehen betrachtet. Für Haren stehen beide Sichtweisen ergänzend nebeneinander (S. 48 bzw. 53). Die englischen Beispiele (ab S. 75) zeigen, dass dort der gestalterische Kontext sehr stark diskutiert wird.

In diesen Teil wurden auch Beispiele aufgenommen, die nicht „Shared Space“ heißen, aber ähnliche Wirkungen haben. Das sind z. B. historisch gewachsene Bereiche, in denen der Shared-Space-Gedanke gelebt wird, und das Konzept der Begegnungszonen. Diese Beispiele werden vorgestellt, da es für die individuelle Entscheidung vor Ort wichtig ist, Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Konzepte zu verstehen.

Begegnungszonen und Shared Space: Zwei Namen – ein Prinzip?

Vor allem die Schweiz, aber auch Belgien und Frankreich haben in den letzten Jahren das Konzept der Begegnungszonen weiterentwickelt und umgesetzt. Viele Beispiele zeigen, dass Begegnungszonen ebenso wie Shared Space zu lebendigeren Räumen in der Stadt führen können. Trotzdem unterscheiden sich das Grundkonzept und der Anspruch nach Regulierung und Deregulierung. Die kontroverse Diskussion entzündet sich dabei vor allem an der Frage, wie eine niedrige Geschwindigkeit sichergestellt werden kann, bei welcher Geschwindigkeit ggf. das Tempolimit liegen sollte, wie der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer geregelt werden soll und wie die Beschränkung des Parkens umgesetzt werden kann. Hintergrund der Diskussionen ist oft der Zweifel daran, dass die Shared-Space-Prinzipien allein ausreichen, um Verhaltensänderungen zu bewirken.

Jörg Thiemann-Linden (S. 111) zeigt die unterschiedlichen Regelungen von Begegnungszonen und Shared Space in Frankreich und Belgien auf. Thomas Schweizer (S. 87) und Dieter Schwab (S. 103) sehen – aufgrund

von Erfahrungen aus der Schweiz und Österreich – in der Begegnungszone die pragmatische Umsetzung des Shared-Space-Gedankens.

Begegnungszonen sind im deutschen Recht nicht vorgesehen. Die Begegnungszone entspricht am ehesten dem verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325¹ der Straßenverkehrsordnung (s. auch den Abschnitt „Shared Space – ein rechtsfreier Raum?“ weiter unten). Ob ein Shared Space vor Ort rechtliche Rahmenbedingungen braucht oder ob dieser Rahmen mit gestalterischen Mitteln und einem gesellschaftlichen Konsens erreicht werden kann, kann nur individuell vor Ort entschieden werden.

Der dritte Teil (ab S. 125) vertieft in Diskussionsbeiträgen viele Aspekte, die für die Planung und Umsetzung zu bedenken sind. Die Autorinnen und Autoren vertreten dabei z. T. unterschiedliche Auffassungen, wie sich ein sicherer, lebendiger Shared Space am besten erreichen lässt. In die umstrittensten Diskussionspunkte wird hier kurz eingeführt.

Shared Space – ein prozesshafter Ansatz

Bei Shared Space kommt dem Planungsprozess eine besondere Bedeutung zu. Er erfordert frühzeitige und umfassende Beteiligung und die Verständigung darauf, wie die Nutzung des öffentlichen Raumes aussehen kann und soll. Ob für einen derart komplexen Prozess ein Umdenken in der Planung erforderlich ist oder ob Planung dabei sogar an ihre Grenzen stößt, diesen Fragen geht der Beitrag von Cornelius Bechtler und Anja Hänel (S. 125) nach. Dabei wird sowohl auf den Planungsprozess und den zeitlichen Ablauf eingegangen als auch auf Möglichkeiten und Grenzen von Beteiligung. Durch den interdisziplinären Ansatz und den Anspruch, Verhalten positiv zu beeinflussen, ordnet sich Shared Space in die aktuelle Diskussion um strategische kommunale Planung ein. Der Beitrag weist auch auf praktische Stolpersteine bei der Umsetzung komplexer Projekte hin, zeigt Lösungsmöglichkeiten auf und definiert Anforderungen.

Individualität contra Normung und Qualitätssicherung

Das Shared Space Institut aus den Niederlanden propagiert Shared Space als offenes Prinzip. Wenn die Grundprinzipien berücksichtigt werden, können die Lösungen vor Ort sehr unterschiedlich sein: Komplette Mischflächen seien genau so möglich wie Abschnitte mit unterschiedlicher Gestaltung. „Shared Space“ auf Flächen ohne Schilder und Ampeln zu reduzieren ist

¹ Alle im Text genannten Verkehrszeichen sind in einer Übersicht auf Seite 210 dargestellt.

nach Auffassung des Instituts nicht hilfreich und zu verkürzt. Genauso wird betont, dass es das allgemein gültige Modellbeispiel nicht gebe.

In Deutschland hingegen versuchen einige Verkehrsplaner, Kriterien für Shared Space zu definieren, um sicherzustellen, dass die Räume gut funktionieren. Dieser Ansatz wird u. a. von Prof. Jürgen Gerlach (S. 142) vertreten. Der Wunsch nach festgelegten Rahmenbedingungen wird von einigen als Einschränkung des Shared Space Prinzips verstanden, bei dem auf Gestaltung statt auf Regulierung gesetzt wird. Andere sehen hier einen Mentalitätsunterschied zwischen Holland und Deutschland, für wieder andere ist dieser Ansatz pragmatisch. In diesem Zusammenhang wird viel über Fragen der Verankerung von Shared Space in der StVO diskutiert und darüber, ob dabei ein genereller Vorrang für Fußgänger vorgesehen werden soll.

Sicherheit und Schutz der „Schwachen“

Der Beitrag des Shared Space Institut (Sabine Lutz, S. 19) zeigt, dass Shared Space auf Menschen sehr unterschiedlich wirken kann. Während die einen die neuen Freiheiten genießen und die Kommunikation miteinander gut beherrschen, fühlen sich andere überfordert und ungeschützt. Neben der subjektiven Perspektive, mit Neuem und Unbekanntem umzugehen, zeigt der Beitrag von Hans-Joachim Becker, Maximilian Bühn und Norman Döge (S. 155), dass die Gruppe der sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer sehr heterogen ist und ganz unterschiedliche Ansprüche an den Verkehrsraum stellt. Shared Space kommt vielen der Anforderungen entgegen. Es gewährt Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ein gleichberechtigteres Miteinander mit dem Autoverkehr. Die höhere Aufenthaltsqualität in Shared Spaces kommt Familien, Senioren und Mobilitätseingeschränkten zugute, da gerade diese Gruppen stark auf den Nahraum ausgerichtet sind. Die Reduzierung der Komplexität des Verkehrs nutzt all denen, die die Vielzahl von Verkehrsregelungen noch nicht oder nicht mehr so schnell erfassen können. Jedoch werden nicht alle Anforderungen, zum Beispiel die von sehbehinderten Personen, automatisch in einem Shared Space erfüllt. Ob es hier Lösungsansätze gibt und wie diese aussehen können, diskutiert der Beitrag von Hans-Joachim Becker et al.

Shared Space – ein rechtsfreier Raum?

Diese Frage beantwortet der Beitrag von Dr. Dietmar Kettler (Seite 177) eindeutig mit „nein“ und zeigt auf, dass Shared Spaces keine Räume ohne

Regeln sind, sondern eher als „gebauter § 1 der StVO“² verstanden werden müssen. Gesellschaftlichen Normen wie Höflichkeit und Rücksichtnahme auch im Straßenverkehr wieder zu stärkerer Bedeutung zu verhelfen war auch einer der Grundgedanken von Hans Monderman. Dass dies das richtige Ziel auch für mehr Verkehrssicherheit ist, zeigt z. B. das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesverkehrsministeriums,³ in dem u. a. das aggressive Verkehrsklima in Deutschland für die Unfallzahlen verantwortlich gemacht wird. Ob es jedoch in jedem Falle ausreicht, auf den § 1 StVO zu vertrauen und dies mit gestalterischen Maßnahmen zu unterstützen, wird sehr unterschiedlich gesehen. Welche zusätzlichen Regelungen nach der StVO möglich sind und wann sie sinnvoll sein könnten, diskutieren z. B. die Beiträge von Dr. Dietmar Kettler und Prof. Dr. Jürgen Gerlach.

Shared Space – ein Konzept für die ruhige Kleinstadt?

Manche können sich Shared Space eher auf überschaubaren und ruhigen Straßen und Plätzen vorstellen. Andererseits braucht Shared Space eine bunte Mischung der verschiedenen Verkehrsmittel, und es braucht Menschen, die ihren Anspruch auf Verweilen und Aufenthalt auch leben. Ohne Leben und Lebendigkeit kann es nicht funktionieren.

Hamburg setzt auf Shared Space und belebt damit die Diskussion, wie großstadtfähig das Konzept ist. Der Beitrag von Michael Hoyer (Seite 189) zeigt, dass vor allem das hohe Verkehrsaufkommen, die Flüssigkeit des Verkehrs und der hohe Parkdruck in Großstädten besonders beachtet werden müssen. Auch der Planungsprozess und die Legitimation von Planung müssen hier anders betrachtet werden als in kleineren Ortschaften. Der Hamburger Senat hat sich entschieden: Shared Space hält Einzug in die deutsche Großstadt.

Shared Space ist ein spannendes Konzept – in vielerlei Hinsicht

Über die genannten Diskussionspunkte hinaus gäbe es viele andere Fragen, die sich bei Shared Space diskutieren ließen. Ein spannendes Thema wäre z. B., wie sich Shared Space in gesellschaftliche und kulturelle Diskussionen einbettet, wie es sich auf nachbarschaftliches Engagement und gesell-

2 § 1 Straßenverkehrsordnung (StVO): „(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

3 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2001: Programm für mehr Verkehrssicherheit, http://www.bmvbs.de/Anlage/original_2568/Verkehrssicherheitsprogramm.pdf (Zugriff 28.10.2009)

schaftliche Verantwortung auswirkt. Auch die gestalterischen Aspekte von Shared Space können interessante und kreative Diskussionen liefern. Dieser Aspekt steht in England wesentlich mehr im Fokus als in Deutschland. Diskutiert werden kann auch die Frage, ob es gerade für Sehbehinderte sinnvoll sein könnte, internationale Qualitätsstandards festzulegen, die auch in einer fremden Umgebung ein Grundmaß an Sicherheit gewährleisten, oder ob durch Beteiligung ortsangepassten Lösungen der Vorrang zu geben ist.

Leider kann an dieser Stelle nicht auf alle Fragen eingegangen werden, damit das Buch lesbar bleibt. Um Akteure vor Ort bei Entscheidungen über Ob und Wie eines Shared Space zu unterstützen, fassen wir in einem kommentierten Stichwortverzeichnis (S. 204) einige wichtige Aspekte zusammen.

Wir hoffen, mit diesem Fachbuch einen Beitrag dazu leisten zu können, dass durch Shared Space auch in Deutschland

- mehr lebendige Räume in Dorf und Stadt entstehen,
- Fußgänger(innen) und Radfahrer(innen) als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer(innen) stärker zu ihrem Recht kommen,
- Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte selbstständig und sicher in ihrem Umfeld unterwegs sein können und
- Impulse für ein besseres Verkehrsklima gesetzt werden, die mittelfristig auch über die Shared Spaces hinaus wirken können.

Shared Space ist dafür nicht das einzige, aber nach unserer Ansicht ein gut geeignetes Konzept, das seinen Platz im Mix einer nachhaltigen Verkehrsplanung finden sollte.

Shared Space – Raum für alle

Wie alles begann – und warum

Wenn ein Architekt ein Haus entwerfen würde, in dem alle Zimmer gleich aussehen, dann würde man ihn für verrückt erklären. Auf unseren Straßen tun wir aber genau das. Möglichst gleich sollen sie aussehen, möglichst erkennbar sein. Straßenbauverwaltungen und Unfallversicherungen fordern klare und eindeutige Straßenräume, da diese als sicher gelten. Abgegrenzte Fahrspuren, gerade Linien, keine Ablenkungen und unvorhersehbare Zwischenfälle, das gilt uns als optimale Voraussetzung unfallfreien Fahrens. Und das stimmt natürlich auch – auf der Autobahn.

Aber über diese Straßen sprechen wir nicht, wenn es um Shared Space geht. Eigentlich sprechen wir überhaupt nicht von Straßen, wenn es um Shared Space geht, sondern wir sprechen von Menschen. Denn für sie sind sie doch da, unsere Straßen, Plätze, Städte und Dörfer.

Gefährliches Pflaster

Seit den 1960er Jahren hat sich die Autoperspektive immer mehr durchgesetzt. Und seitdem sehen wir Straßen nur noch als möglichst schnellen Weg von A nach B. Ursprünglich waren sie aber viel mehr: Aufenthaltsraum, Flanierzone, Treffpunkt, Spielplatz. Bevor wir alle uns ins Auto setzten und „freie Fahrt für freie Bürger“ forderten. Im Zuge der zunehmenden Mobilitätsanforderungen mussten immer mehr und größere Straßen gebaut werden. Und in der gleichen Zeit hat es sich scheinbar ganz von selbst so ergeben, dass alles sich der möglichst reibungslosen Bewegung dieses Fließbands anzupassen hat. Wir haben es alle miteinander akzeptiert und orientieren uns an den perfektionierten Regeln der Straßenverkehrsordnung, die den Grundsatz der Separation und Zerteilung vertreten. Der gesamte öffentliche Raum wurde in getrennte Bereiche zerlegt: die Fahrbahn mit ihren vielen Markierungsstrichen für die Fahr- und Abbiegespuren des Autoverkehrs, eventuell auch noch mit eigenen Streifen für Busse oder für Radfahrer, und am Rand schmale Gehbahnen für die Fußgänger. Der Raum für die Autos steht dabei nicht wirklich zur Diskussion, was zur Folge hat, dass Radfahrer und Fußgänger ihre schmalen Reststreifen mit Zähnen und Klau-

en verteidigen. Fußgänger auf den Radwegen werden erbarmungslos weggeklingelt, und wehe dem Radfahrer, der es wagt, sein Velo in der Fußgängerzone zu benutzen.

Und wenngleich die Unfallzahlen seit den 1980er Jahren rückläufig sind, sind sich alle darüber einig: Jeder Verkehrsunfall ist einer zu viel. Wir rücken dem mit Regeln, Schildern, Ampeln und Zebrastreifen zu Leibe, und auch aus Sicherheitsgründen gibt es eigene Spuren und Räume für Autos, Fahrräder und Fußgänger. Aber Menschen machen Fehler und werden immer Fehler machen, wie sehr wir auch versuchen, Gefahren durch immer mehr Regeln, Schutzmaßnahmen und intelligentere Technologie zu bändigen. Durch Airbags und ABS ist in den reichen Industrieländern die Todesrate zwar vergleichsweise gering, doch der Druck, sie zu halten, ist hoch und der Aufwand an Polizisten, Radarkameras und Mahnkampagnen enorm.

Hans Monderman

Das machte Hans Monderman vor gut 20 Jahren, als er als Sicherheitsbeauftragter in der holländischen Provinz Fryslân (Friesland) arbeitete, nachdenklich. „Was haben wir bloß mit unseren Straßen angestellt?“ fragte er sich. Eigentlich war die Antwort ganz einfach. Unsere Straßen haben nur noch die eine Funktion: uns möglichst schnell und reibungslos von A nach B zu bringen. Dieser Funktion messen wir so viel Bedeutung bei, dass wir dafür alles andere beiseite geschoben haben.

Aber muss das so sein? Nein, fand Hans Monderman. Sein Denkansatz unterschied sich allerdings grundlegend von den damals bekannten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung. Er setzte nicht den Verkehr, sondern die Menschen in den Mittelpunkt, egal ob sie nun Autofahrer oder Passanten, Radler oder Flaneure, spielende Kinder oder stille Beobachter sind. Menschen, so fand er, sollen eine Umgebung antreffen, in der sie sich frei bewegen und ein Gebiet kennen lernen können. Gebiete, die zum Verweilen dienen und nicht als Verkehrsraum. Menschen, ihr Leben und Erleben stehen an erster Stelle. Wenn ich mich als Autofahrer in einer solchen Umgebung befinde, dann passe ich mein Verhalten daran an. Ich empfinde mich als Mensch unter Menschen und verhalte mich auch so.

Hans Mondermans Überzeugung nach schaffte man das aber nur zusammen mit den Bürgern. Was er und seine Mitarbeiter machten, war revolutionär: Sie setzten sich nämlich mit den Bürgern zusammen, bevor auch nur ein einziger Strich geplant war. Zusammen mit den Fachleuten entwarfen die Bürger ihr Dorf, für die Menschen, nicht für die Autos.

Die Autor(inn)en und Herausgeber(innen)

Bechtler, Cornelius (Jg. 1968), Studium der Stadt- und Regionalplanung, lebt in Berlin, Geschäftsführer und Bildungsreferent des grün-nahen Bildungswerkes BiwAK e.V., Kommunalpolitiker im Berliner Bezirk Pankow, Fachreferent für Verkehr beim ADFC Berlin.

Kontakt: mail@cornelius-bechtler.de; Website: www.biwak-ev.de

Becker, Hans-Joachim (Jg. 1964) lebt und arbeitet in Berlin, Dozent für Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin und Projektleiter verschiedener internationaler und nationaler Mobilitätsprojekte. Intensive Beschäftigung mit nachhaltiger Stadtverkehrsplanung und Verkehrsplanung im internationalen Kontext sowie innovativen Verkehrsplanungsansätzen.

Kontakt: hans-joachim.becker@tu-berlin.de

Webseite: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/menue/ueber_uns/team/wissenschaftliche_mitarbeiter/hans-joachim_becker/

Bühn, Maximilian studiert im Bachelor-Studiengang Verkehrswesen, Fachrichtung Planung und Betrieb an der TU Berlin.

Cramer, Michael (Jg. 1949), von 1989 bis 2004 Mitglied im Abgeordnetenhaus von Berlin und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; seit 2004 Mitglied des Europäischen Parlamentes und dort Sprecher der Grünen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN).

Website: www.michael-cramer.eu/

Döge, Norman studiert Geographische Wissenschaften an der FU Berlin mit den Nebenfächern Betriebswirtschaftslehre und Verkehrswissenschaft (TUB)

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerlach, Jürgen leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Universität Wuppertal. Schwerpunkte: Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit. Anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und seit 2009 Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.

Kontakt: jgerlach@uni-wuppertal.de; Website: <http://www.svpt.de/>

Veröffentlichungen siehe <http://www.svpt.de/> – Publikationen

Hänel, Anja (Jg. 1966) studierte Landschaftsplanung an der TU Berlin, lebt in Potsdam, Planerin in der Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung. Durchführung von Teilnahmeverfahren und Workshops. Nach einer wissenschaftlichen Assistenz am Verkehrsweseneminar der TU Berlin Fachreferentin für den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD). Themenschwerpunkte: Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheit.

Kontakt: anja.haenel@vcd.org; Webseite: www.vcd.org

Hoyer, Michael (Jg. 1953), Ltd. Baudirektor, Leiter der Abteilung Infrastrukturentwicklung in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg

Kontakt: verkehr@bsu.hamburg.de; Webseite: <http://www.hamburg.de/bsu/>

Dr. Kettler, Dietmar, Rechtsanwalt in Kiel. Verfasser der Rechtsberater „Recht für Radfahrer“ (2. Auflage, Berlin 2008) und „Grundrecht auf Mobilität. Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Recht“ (Berlin 2005) und zahlreicher Fachaufsätze zum Recht der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Neben Anwaltstätigkeit Gutachten, Beratung, Dozent in Fortbildungen.

Kontakt: Email@Dietmar-Kettler.de; Webseite: www.Dietmar-Kettler.de

Laube, Marion (Jg. 1970), Studium Diplom-Geographie, Soziologie und Politikwissenschaften in Halle/Saale und Berlin, lebt in Berlin, arbeitet freiberuflich als Projektleiterin, Redakteurin und Seminarleiterin im Bereich Nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung, ehrenamtliche Lobbyarbeit als Vorstandsvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost.

Kontakt: marion.laube@vcd-nordost.de; Webseite: www.vcd-nordost.de

Lutz, Sabine (Jg. 1957), Studium der Slavistik an den Universitäten Köln und Groningen; lebt seit 1980 in den Niederlanden und war dort von 1990-2009 als Senior R&D im Keuning Institut Groningen tätig. Schwerpunkte: innovative Raumentwicklung, ab 1998 gemeinsam mit

Willem Foorhuis und Hans Monderman Ausarbeitung des Shared-Space-Konzeptes; Vorbereitung und Durchführung des europäischen Kooperationsprojektes Shared Space. Seit November 2009 tätig beim Shared Space Institute in Drachten.

Kontakt: s.lutz@Sharedspace.eu und s.k.lutz@zonnet.nl; Webseite: www.Sharedspace.eu

Pohl, Wolfgang (Jg. 1956), seit 1998 Referent für Kommunalpolitik in der Heinrich-Böll-Stiftung in Berlin; zuvor Dozent in Fortbildungen, Beratung und Publikationen zu Themen der Kommunalpolitik.

Kontakt: pohl@boell.de; Webseite: www.kommunale.info

Schweizer, Thomas (geb. 1955), Dipl. Geograf und Verkehrsplaner SVI, lebt in der Nähe von Zürich (Schweiz). Seit 2001 Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, Klosbachstrasse 48, CH-8032 Zürich (www.fussverkehr.ch)
Kontakt: thomas.schweizer@fussverkehr.ch

Schwab, Dieter (Jg. 1959), Studium der Raumplanung / Regionalplanung TU-Wien, Stadtplanung TU Berlin, lebt in Wien, Forschungs-, Projekt- und Lobbyarbeit für das „Zu-Fuß-Gehen“, FußgängerInnenmobilität, Obmann Walk-Space.at – der österreichische Verein für FußgängerInnen.

Kontakt: dieter.schwab@walk-space.at; Website: www.walk-space.at

Veröffentlichungen: www.walk-space.at/Wissen/publikationen.html;
www.walk-space.at/images/stories/pdf/Sharedspace.pdf;

Tagungsdokumentation FußgängerInnenseminar Graz: „Raum für alle“: www.walk-space.at/Fussgangerseminar/qualitaeten-fuer-fussgaengerinnen.html

Schmidt, Florian (Jg. 1975), Studium der Soziologie, Volkswirtschaftslehre und Kunstgeschichte in Hamburg, Berlin und Barcelona. Lebt in Berlin und Barcelona. Koordinator für Stadtentwicklung beim Bildungswerk Berlin der Heinrich Böll Stiftung; Inhaber des interdisziplinären Projektbüros „URBANITAS – Berlin Barcelona“; publiziert und arbeitet schwerpunktmäßig zu den Themen „Kreative Stadt“, Quartiersentwicklung und Öffentlicher Raum in Kreuzberg, Berlin und auf europäischer Ebene.

Kontakt: stadtpolitik@bildungswerk-boell.de; schmidt@urbanitas.eu

Im Netz: www.bildungswerk-boell.de, www.urbanitas.eu

Thiemann-Linden, Jörg (Jg. 1956) arbeitet als Stadt- und Verkehrsplaner beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin. Sein Arbeitsschwerpunkt ist derzeit der internationale Erfahrungsaustausch zum Radverkehr in der Stadtentwicklung. Er wertet europaweit Beispiele neuer Mischverkehrsflächen aus. In der FGSV ist er an Regelwerken zum Radverkehr und zur Barrierefreiheit beteiligt. Er ist Sprecher des Forums Mensch und Verkehr im Stadtplanerverband SRL.

Kontakt: thiemann-linden@difu.de.