

VCD Position

# Shared Space

# Mehr Lebensqualität in Stadt und Land

Der öffentlich nutzbare Raum in den Städten und Gemeinden wird immer mehr vom Autoverkehr dominiert. Reine Verkehrsräume, wie Fahrbahnen und Parkplätze sind nicht mehr zum Verweilen und Spielen geeignet. Stadtstrukturen, die hohe Geschwindigkeiten begünstigen und die große Verkehrsdichte führen zu zahlreichen Unfällen. Das Prinzip der getrennten Verkehrsführung suggeriert Sicherheit, führt aber an Knotenpunkten häufig zu Unfällen, weil andere Verkehrsteilnehmer nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Die eigene Fahrspur verstärkt zudem das Gefühl, ein Vorrecht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen zu haben.

Diesen Entwicklungen stehen seit den 1970er Jahren Bemühungen um Verkehrsberuhigung gegenüber. Viele Wohn- und Geschäftsstraßen sind inzwischen in Fußgänger- oder Tempo-30 Zonen umgewandelt worden. In der Schweiz entstand 2001 die erste Begegnungszone. All diese Konzepte fördern ein rücksichtsvolleres Miteinander im Straßenraum, indem sie die Position schwächerer Verkehrsteilnehmer stärken. Sie sind i.d.R. auf Nebenstraßen beschränkt.

Shared Space ist ein Verkehrskonzept, das vom niederländischen Verkehrsingenieur Hans Mondermann erdacht wurde. Durch Gestaltung wird die herkömmliche Trennung der räumlichen Funktionen im öffentlichen Raum aufgehoben. Der Menschen rückt in den Vordergrund, nicht das Verkehrssystem. Shared Space versteht sich als »Raum für alle«, in dem ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und die Vereinbarkeit von Mobilität und Aufenthalt ermöglicht werden. Shared Space erweitert die Diskussion um Verkehrsberuhigung sowohl räumlich als auch konzeptionell. Das Konzept ist für Orte gedacht, in denen sich die Ansprüche von Fußverkehr, Radverkehr, Autoverkehr, städtischem Leben, Aufenthalt, Kinderspiel etc. überlagern. Also gerade für belebte Stadt- und Ortsbereiche und somit auch für Hauptverkehrsstraßen. Durch das Mischungsprinzip und die Philosophie der Deregulierung fördert Shared Space ein Umdenken im Verkehrsverhalten. Im Unterschied zu anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen setzt das Konzept nicht auf restriktive Regeln, sondern auf freiwillige Verhaltensänderung. Dies wird durch eine individuelle, ortstypische Verkehrsraumgestaltung erreicht. Shared Space basiert auf der Beobachtung, dass das Verkehrsverhalten ebenso von der Ausstrahlung eines Ortes beeinflusst wird wie von Geboten und Verboten. Eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern hat beispielsweise einen größeren Effekt auf das Fahrverhalten als ein einfaches Hinweisschild.

Shared Space ist kein Konzept, um flächendeckend andere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zu ersetzen. Es erweitert das Repertoire aber erheblich und bietet

Raum, den respektvolleren Umgang miteinander zu trainieren. Der VCD sieht in Shared Space deshalb neben den städtebaulichen Vorteilen auch die Chance, das Verkehrsklima und damit die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

## Die Idee hinter Shared Space

### Das langsame und das schnelle Netz

Shared Space verfolgt das Ziel, die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse an den öffentlichen Raum besser zu verknüpfen. Dies kann nicht überall funktionieren und es ist auch nicht überall sinnvoll. Shared Space unterscheidet deshalb zwischen einem schnellen und einem langsamen Verkehrsnetz. Das langsame Netz besteht aus Räumen, in denen Verweilen und Aufenthalt im Vordergrund stehen sollten. Das langsame Netz muss durch ein grobmaschiges schnelles Netz verbunden sein. Shared Space ist somit vor allem für ländliche und städtische Erlebnis- und Verweilräume gedacht.

### Das Mischungsprinzip

In den Verweilräumen muss der öffentliche Raum den verschiedenen Ansprüchen besser gerecht werden. Bei Shared Space ist der Verkehr eine von vielen Nutzungen. Er wird nicht ausgeklammert, wie in Fußgängerzonen, muss sich aber in ein räumliches Gesamtkonzept einordnen. Shared Space setzt darauf, dass eine Umwelt, die persönlicher, individueller und lebendiger ist, automatisch zu einem rücksichtsvolleren Umgang verführt.

### Sicherheit durch Aufmerksamkeit

Grundprinzip bei der Gestaltung ist der »selbsterklärende« Raum, der gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmern, Autofahrerinnen, Fußgängern, Radfahrern genutzt werden kann. Bei Shared Space basiert die Verkehrsregelung auf Kommunikation, Verantwortung, Rücksicht und gesundem Menschenverstand. Damit dies zum Tragen kommen kann, baut Shared Space auf die Erfahrung, dass Verunsicherung Aufmerksamkeit erzeugt.

Durch den Verzicht auf Schilder und Ampeln entsteht ganz bewusst ein subjektives Gefühl der Verunsicherung. Wenn z.B. durch den Verzicht auf Vorfahrtsregelungen niemandem ein »permanentes Recht auf Vorfahrt« zugesprochen wird, muss dies situationsbezogen immer wieder neu geklärt werden. Das bewirkt eine Verkehrsberuhigung, sozialeres Verkehrsverhalten und die Erhöhung der objektiven Sicherheit.

## Shared Space – so funktioniert es!

Um alle Funktionen in ein Gleichgewicht zu bringen, braucht jeder Raum eine maßgeschneiderte, ortstypische Lösung. Shared Space ist deshalb ein Prozess, dem eine öffentliche Diskussion vorausgehen muss und der durch ein umfassendes Kommunikationskonzept begleitet werden muss. Eine enge Zusammenarbeit verschiedener Experten und die Beachtung der Kenntnisse und Wünsche der Ortsansässigen sind unerlässlich. Shared Space Bereiche sollten folgende Gestaltungsprinzipien berücksichtigen:

- Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss den lokalen/regionalen Charakter des Gebietes berücksichtigen.
- Eine möglichst niveaugleiche Fläche ermöglicht die gemeinsame Nutzung.
- Orientierung ergibt sich durch Gestaltung wie z.B. farbige Pflasterstreifen, Laternen, Bäume oder Blindenleitsysteme.
- Die Nutzungsansprüche sind im Straßenraum sichtbar, z.B. Café-Stühle und Tische, Sitzplätze, Straßengrün, Spielbereiche.
- Vorfahrtsregelungen und Schilder werden durch Gestaltung ersetzt, um Kommunikation und Rücksicht zu fördern. Kreisverkehre und Rechts-vor-Links-Regelungen unterstützen dies.
- Die Fläche für den ruhenden Verkehr wird verkleinert, um mehr Platz für Aufenthalt zu schaffen und Übersichtlichkeit zu gewährleisten.

Nach den Ideen von Hans Monderman wurde Shared Space bereits in Orten wie Drachten und Haren (NL) verwirklicht. Von 2004 bis 2008 wurde ein Kooperationsprojekt der Europäischen Union durchgeführt, an dem sieben Partner aus unterschiedlichen Ländern teilnahmen: Oostende (Belgien), Haren, Emmen und die Provinz Friesland (Niederlande), Ejby (Dänemark), Ipswich (England) und Bohmte (Deutschland)<sup>[1]</sup>.

## Die Vorteile von Shared Space überzeugen

Shared Space wertet Straßenräume auf und verbessert die Aufenthaltsqualität. Die multifunktionale Nutzbarkeit der Räume ermöglicht es, schneller auf veränderte Rahmenbedingungen einzugehen. Das ist ein wichtiger Aspekt für einen nachhaltigen Einsatz finanzieller Ressourcen. Durch die verbesserte Aufenthaltssituation steigen zudem der ökonomische Wert der Grundstücke und die Verkaufsbedingungen ansässiger Geschäfte.

Durch den Abbau von Verkehrszeichen, die sichtbaren Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer und die höhere Aufenthaltsqualität des Raumes erhöht sich die Aufmerksamkeit. Spitzengeschwindigkeiten werden reduziert und der Verkehr verstetigt. Die Kommunikation der

Verkehrsteilnehmer untereinander und die gegenseitige Wahrnehmung (Blicke, Handzeichen) werden gestärkt. Zusammen mit einer übersichtlichen Gestaltung reduziert das Unfälle. Schwächere Verkehrsteilnehmer werden gestärkt, weil die Vorrangstellung des motorisierten Verkehrs abgebaut wird. Das funktioniert allerdings nur, wenn die unterschiedlichen Nutzungsansprüche auch gelebt werden, d.h. wenn ein Mix aus Auto-, Rad- und Fußverkehr vorhanden ist und das Bedürfnis nach Aufenthalt und Spiel auch gestalterisch erkennbar ist.

Durch ein verringertes Tempo und den flüssigeren Verkehr reduziert sich zudem der Verkehrslärm. Und die Barrierefreiheit wird durch den Wegfall der Bordsteine verbessert.

## VCD Position

Der VCD setzt sich für einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr ein. Shared Space entspricht diesen Zielen, weil es das Miteinander der verschiedenen Verkehrsförderer fördert, die Situation des Fuß- und Radverkehrs verbessert und wieder mehr lebendige Erlebnis- und Spielräume schafft. Shared Space berücksichtigt damit auch die Bedürfnisse aller Altersgruppen vom Kind bis zum Senioren, für deren Mobilität sich der VCD stark macht.

Shared Space unterstützt das umfassende Verkehrssicherheitskonzept »Vision Zero« des VCD, das auf einer starken Verantwortung aller Verkehrsteilnehmer und aller für den Verkehr Verantwortlichen basiert. Durch das Training, respektvoller miteinander umzugehen, kann Shared Space auch Impulse für ein besseres Verkehrsklima in Deutschland geben. Vision Zero erfordert, schon bei der Planung und Gestaltung von Straßenräumen Sicherheitsaspekte mitzudenken. Die Philosophie von Shared Space, Verhalten durch Gestaltung intuitiv zu unterstützen, ist dafür ein geeigneter Ansatz. Der VCD spricht sich deshalb für eine Förderung von Shared Space aus, auch über das EU Projekt hinaus. Er sieht in dem Konzept die Möglichkeit, gute Verkehrslösungen sowohl für Städte als auch für Dörfer zu entwickeln. Damit Shared Space seinem Grundgedanken und den Zielen des VCD gerecht werden kann, müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Shared Space darf nicht missbraucht werden, um dem Autoverkehr in bisher autofreien oder verkehrsberuhigten Zonen mehr Raum zu geben oder ihn zu beschleunigen. Es kann andere Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung nicht ersetzen, aber sinnvoll ergänzen.
- Um die Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, muss Shared Space während des Planungsprozesses ausreichende Beteiligungsmöglichkeiten für alle Betroffenen schaffen. Dies schließt ausdrücklich auch die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen und die Berücksichtigung von Barrierefreiheit mit ein. Dabei müssen sowohl Genderge-

sichtspunkte als auch multikulturelle Aspekte beachtet werden. Da es für Blinde besonders schwierig ist, sich in gemischten Verkehrsflächen zu orientieren, ist es wichtig, Erfahrungen und Anforderungen blinder Personen bei der Planung besonders zu berücksichtigen.

- Der weitgehende Verzicht auf Schilder darf nicht zu Orientierungslosigkeit führen und muss den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Der baulichen und räumlichen Gestaltung kommt damit eine hohe Bedeutung zu.
- Bei der Planung von Shared Space sollten auch Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mitgedacht werden. Wer für eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr sorgt, kann auch mit weniger Parkplätzen auskommen. So kann auch dem Problem der Verlagerung des ruhenden Verkehrs entgegen gewirkt werden, wenn bei der Umgestaltung Parkplätze wegfallen.

Unter den genannten Bedingungen spricht sich der VCD deshalb für eine Förderung von Shared Space durch Bund und Länder im Rahmen ihrer Städtebauförderung und ihrer Straßenbauprogramme aus und unterstützt das Konzept durch Informationen und Engagement vor Ort.

[1] Mehr Information siehe: <http://www.shared-space.org>

Internet

[www.vcd.org/shared\\_space.html](http://www.vcd.org/shared_space.html)

[www.bohmte.de](http://www.bohmte.de)

[http://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)

[www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)

*Herausgeber*

**VCD**

Verkehrsclub Deutschland e.V.

Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin

Fon 0 30 / 28 03 51-0

Fax 0 30 / 28 03 51-10

[mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org)

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. 6/2009