



# Gemeinschaftsstraßen

Attraktiv und sicher

# Gemeinschaftsstraßen

Attraktiv und sicher

**Impressum:**

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**

Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin

Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)

Internet: [www.udv.de](http://www.udv.de)

Redaktion: Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp (UDV),

Mag. (FH) Jennifer Bogner (KfV),

Dipl.-Ing. Patrick Eberling (bfu)

Gestaltung: Michaela Gaebel

Abbildungen: GDV, KfV, bfu, Jens Leven (Abb. 7, 8, 9)

Druck: GDV e. V.

ISBN-Nr.: 978-3-939163-41-1

Berlin, Oktober 2011

# Gemeinschaftsstraßen

Attraktiv und sicher

Eine Zusammenarbeit von



**Unfallforschung der Versicherer**  
Deutschland



**Kuratorium für Verkehrssicherheit**  
Österreich



**Beratungsstelle für Unfallverhütung**  
Schweiz

Autoren:

## **Jörg Ortlepp**

Dipl.-Ing., Leiter Verkehrsinfrastruktur  
Unfallforschung der Versicherer (UDV), Berlin

## **Jennifer Bogner**

Mag. (FH), Präventionsberatung  
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), Wien

## **Patrick Eberling**

Dipl.-Ing., Berater Verkehrstechnik  
Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfU)

---

## Vorwort

---

„Shared Space“ ist momentan eines der meist diskutierten Themen im Bereich der Verkehrsplanung und wird oft als die innovative neue Lösung angepriesen. Dabei ist „Shared Space“ keine neue Idee, sondern lediglich ein neuer und öffentlichkeitswirksamer Name für ein bewährtes Prinzip: das gemeinsame Nutzen des öffentlichen Raums durch alle Verkehrsteilnehmer.

Für die Verantwortlichen im Bereich der Verkehrsplanung gilt es jedoch, gründliche Untersuchungen durchzuführen, bevor eine Gestaltungsphilosophie im Sinne einer gemeinsamen Fläche umgesetzt wird. Mittlerweile gibt es viele Konzepte mit unterschiedlichsten Bezeichnungen, welche dieser Philosophie entsprechen - die meisten werden jedoch in der Öffentlichkeit falsch dargestellt: als Verkehrssicherheitsmaßnahme, als Lösung für alle Verkehrsprobleme und als Raum ohne Verkehrsregeln. Die Verkehrssicherheit wird jedoch meist, wenn überhaupt, nur am Rande betrachtet. In der Regel werden keine gesonderten Untersuchungen zur Verbesserung der Sicherheit durchgeführt; der Sicherheitseffekt wird einfach unterstellt. Dieses Vorgehen hat dazu geführt, dass es vermehrt zum falschen Einsatz von „Shared Space“ und ähnlichen Philosophien kommt. Die Folgen sind steigende Unfälle und eine Reduktion der Aufenthaltsqualität. Dies gefährdet vor allem die ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, ältere Verkehrsteilnehmer und Kinder sowie Sehschwache und blinde Verkehrsteilnehmer.

Deshalb haben die Unfallforschung der Versicherer (UDV, Deutschland), die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu, Schweiz) sowie das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV, Österreich) Einsatzkriterien und Bedingungen für Gemeinschaftsstraßen in dieser Broschüre zusammengefasst und auch aufgezeigt, wie dabei die Verkehrssicherheit systematisch berücksichtigt und verbessert werden kann.

Mit dem Begriff Gemeinschaftsstraße soll eine einheitliche Definition für Deutschland, Österreich und die Schweiz etabliert werden. Gemeinschaftsstraße ist kein geschützter Begriff wie „Shared Space“ und kann auch ohne Beteiligung von irgendwelchen zertifizierten Organisationen umgesetzt werden.

Diese Broschüre richtet sich an lokale und regionale Entscheidungsträger und Behörden und zeigt auf, welche wesentlichen Randbedingungen bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen zu beachten sind, damit auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in diesen Bereichen gewährleistet werden kann. Die Broschüre soll eine erfolgreiche Umsetzung der Gestaltungsphilosophie „gemeinsam genutzter Raum“ ermöglichen, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden weiter zu erhöhen.

Herzlichst



Siegfried Brockmann  
Unfallforschung der Versicherer (UDV)



Dipl.-Ing. Jörg Thoma  
Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)



Dipl.-Ing. Klaus Robatsch  
Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)

# Inhalt

<b>Vorwort</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Definition</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Ziele</b>	<b>6</b>
	2.1 Koexistenz Aller statt Dominanz Einzelner	6
	2.2 Zentrumsräume gestalten – Aufenthaltsräume schaffen	6
<b>3</b>	<b>Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien</b>	<b>7</b>
	3.1 Unfallgeschehen	7
	3.2 Aufenthaltsfunktion	7
	3.3 Lage im Netz	7
	3.4 Verkehrsstärke	8
	3.5 Parkdruck	8
<b>4</b>	<b>Planungs- und Gestaltungsgrundsätze</b>	<b>9</b>
	4.1 Verkehrssicherheit	9
	4.2 Betriebskonzept	10
	4.3 Wesentliche Gestaltungsaspekte	10
	4.3.1 Querungsstellen	10
	4.3.2 Ruhender Verkehr	11
	4.3.3 Mobilitätseingeschränkte Personen	11
<b>5</b>	<b>Planungsprozess und Partizipation</b>	<b>11</b>
	5.1 Absicht	11
	5.2 Planung	11
	5.3 Projekt	12
	5.4 Projektteam	13
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Beispiele</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Weiterführende Literatur</b>	<b>24</b>

---

## 1 Definition

---

Unter Gemeinschaftsstraßen werden im Sinne dieser Broschüre alle Straßen verstanden, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer fördert, um so ein sicheres Miteinander zu ermöglichen. So können die Aufenthaltsqualität und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Das in dieser Broschüre beschriebene Verfahren kann bei allgemeinen Straßenraum- und Platzgestaltungen innerorts angewendet werden, sofern die Anwendungskriterien berücksichtigt werden. Eine Anwendung dieses Verfahrens auf andere Projekte wie z. B. „Shared Space“, „Straße fair teilen“ oder „Simply City“ ist möglich und empfehlenswert.

Des Weiteren kann die Gemeinschaftsstraße in Zonenregelungen wie Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche (D), Begegnungszonen (CH) oder Wohnstraßen (A) eingebunden werden.

Die Gemeinschaftsstraße unterscheidet sich gegenüber „Shared Space“ in einigen wesentlichen Punkten. Bei Gemeinschaftsstraßen

- steht die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt,
- sind Einsatzgrenzen und Ausschlusskriterien definiert,
- ist der ruhende Verkehr geregelt,
- ist eine Evaluation vorgegeben,
- handelt es sich nicht um einen geschützten Begriff.

---

## 2 Ziele

---

Das generelle Ziel von Gemeinschaftsstraßen ist es, die Aufenthaltsqualität von Plätzen und Straßenräumen zu erhöhen. Dabei steht anders als bei „Shared Space“ die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt des Planungsprozesses.

### 2.1 Koexistenz Aller statt Dominanz Einzelner

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer haben im öffentlichen Raum oft das Nachsehen, da die Dominanz meist beim motorisierten Individualverkehr liegt – sie fühlen sich dadurch in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt und ziehen es vor, sich an anderen, vom Verkehr beruhigten Orten aufzuhalten. Bei Gemeinschaftsstraßen wird von der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ausgegangen. So kann die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Kein Verkehrsteilnehmer soll prioritär behandelt werden, bei Gemeinschaftsstraßen sind alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig. Die Flächen sollen dabei so gestaltet sein, dass sie zum Verweilen einladen und den motorisierten Verkehr zu einer angepassten Geschwindigkeit veranlassen. Eines der wesentlichsten Elemente dafür ist die selbsterklärende Gestaltung des öffentlichen Raums. Alle Verkehrsteilnehmer sollen eindeutig erkennen können, welcher Platz für welchen Zweck geschaffen wurde. So können Konflikte und Missverständnisse unter den einzelnen Verkehrsteilnehmern weitestgehend verhindert werden. Auf zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen wie zum Beispiel Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen kann dann durchaus verzichtet werden.

Neben der selbsterklärenden Gestaltung ist auch die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern ein wesentlicher Punkt, welcher durch passende Sichtweiten zu ermöglichen ist.

### 2.2 Zentrumsräume gestalten – Aufenthaltsräume schaffen

Die Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen muss die Ansprüche aller Nutzergruppen in gleichem Maße erfüllen. Dabei ist insbesonde-

re auf Barrierefreiheit zu achten. Ganz besonders gilt es, die Bedürfnisse von Sehschwachen und blinden Personen in die Gestaltung von gemeinsam genutzten Flächen einzubeziehen.

Um sicher zu stellen, dass alle Verkehrsteilnehmer sich wohl fühlen und sich gerne an diesem Ort aufhalten, braucht es attraktive Aufenthaltsflächen mit ortstypischen Gestaltungselementen.

Die Ziele der Gemeinschaftsstraße zeigen deutlich, dass es unbedingt notwendig ist, vor der Umsetzung gründliche Untersuchungen wie z. B. eine Unfallanalyse oder ein verkehrstechnisches Gutachten durchzuführen. Nur wenn sich die Grundvoraussetzungen der Örtlichkeit als geeignet erweisen, können Gemeinschaftsstraßen erfolgreich umgesetzt werden.

### **3 Anwendungsbereiche und Ausschlusskriterien**

Die Gemeinschaftsstraße soll wesentlich zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen beitragen. Da dies nicht überall erforderlich oder zweckmäßig ist, liegt es auf der Hand, dass dieses Gestaltungskonzept nicht flächenhaft auf ein ganzes Stadtgebiet übertragen werden kann. Interessant ist die Anwendung dort, wo eine hohe Nutzungsmischung auftritt, wie in zentralen Geschäftsstraßen, an Ortsdurchfahrten oder auf zentralen Plätzen. Wenn die im Folgenden aufgeführten Kriterien bei der Planung und Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen eingehalten werden, wird dadurch nicht nur die Aufenthaltsqualität verbessert, sondern auch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

#### **3.1 Unfallgeschehen**

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentlicher Aspekt bei der Einrichtung von Gemeinschafts-

straßen. Kommt es im vorhandenen Straßenraum zu einem auffälligen Unfallgeschehen, so ist zu prüfen, wie eine Umgestaltung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die Umgestaltung des Straßenraums zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.

#### **3.2 Aufenthaltsfunktion**

Die Aufenthaltsfunktion eines Straßenraums ist das wesentliche Kriterium bei der Frage, ob die Gemeinschaftsstraße sinnvoll angewendet werden kann. Aufenthalt bedeutet dabei, dass sich hier insbesondere viele Fußgänger und Radfahrer aufhalten. Dabei sind sowohl Bewegungen in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs als auch quer zur Fahrtrichtung zu betrachten. Nur dort, wo Kraftfahrer auch viele Fußgänger wahrnehmen, richten sie sich in ihrem Verhalten darauf ein. In Bereichen mit geringem Anteil von Fußgängern und Radfahrern am Gesamtverkehr ist der Kraftfahrzeugverkehr die dominante Verkehrsart. Gemeinschaftsstraßen sollten daher nur dort erwogen werden, wo ein deutliches Aufkommen von Fußgängern und/oder Radfahrern zu verzeichnen ist. Als Größenordnung dafür gelten mindestens rund 100 Fußgänger/Radfahrer je 1.000 m<sup>2</sup> Fläche oder rund 100 querende Fußgänger/Radfahrer je Spitzenstunde. Ab dieser Belastung kann von einer hohen Dichte des Fußgänger-/Radverkehrs gesprochen werden, die für eine angepasste Verhaltensweise der Kraftfahrer erforderlich ist.

#### **3.3 Lage im Netz**

Gemeinschaftsstraßen eignen sich insbesondere dort, wo Fußgänger linien- oder flächenhaft queren wollen. Das betrifft vor allem Plätze, platzähnliche Aufweitungen und zentrale Geschäftsbereiche. Ungeeignet sind Gemeinschaftsstraßen jedoch bei punktuellm Que-

rungsbedarf (z. B. an Kreuzungen). Hier eignen sich in der Regel punktuelle Maßnahmen wie Lichtsignalanlagen oder Querungshilfen besser.

### 3.4 Verkehrsstärke

Unabhängig von der Verkehrsstärke kommt der Planung und Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen eine wesentliche Bedeutung zu. Bei Verkehrsstärken bis etwa 10.000 Kfz/Tag kann bei richtiger Gestaltung davon ausgegangen werden, dass das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme das sichere Queren ermöglicht. Bei höheren Belastungen sind zusätzliche Gestaltungselemente wie ein mittiger Schutzraum erforderlich, um das ungefährdete Queren zu sichern.

Ein wesentlicher Aspekt ist auch der Anteil des Schwerverkehrs (LKW und ÖPNV), der in der

Regel nicht stärker sein sollte als etwa 3 % aber nicht mehr als rund 50 Fahrzeuge/Spitzenstunde.

Bei Verkehrsstärken, die eine mehrspurige Verkehrsführung erfordern oder bei der die Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs nicht zu brechen ist (ab etwa 18.000 Kfz/Tag), scheiden Gemeinschaftsstraßen aus Sicherheitsgründen aus.

### 3.5 Parkdruck

Um freie Sichtbeziehungen zu ermöglichen, ist innerhalb der Gemeinschaftsstraßen das Parken möglichst auszuschließen bzw. sicher und geordnet abseits anzubieten. Daher sollten Gemeinschaftsstraßen nicht in Bereichen mit hohem Parkdruck angewendet werden, wenn keine adäquaten Alternativen für den ruhenden Verkehr angeboten werden können.

**Tabelle 1:**  
**Anwendungs- und Ausschlusskriterien**

Anwendungskriterien	Ausschlusskriterien
innerorts	außerorts
Beibehaltung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit gewährleistet	Verschlechterung der Verkehrssicherheit möglich
Ortsdurchfahrten, zentrale Geschäftsstraßen, platzähnliche Aufweitungen	Industrie-, Gewerbezone
Hohe Nutzungsmischung, insbesondere Fußgänger und Radfahrer	Straßen mit dominierendem Kfz-Verkehr
Mehr als rund 100 Fußgänger/ Radfahrer pro 1000 m <sup>2</sup> Fläche oder mehr als rund 100 Fußgänger/ Radfahrer pro Spitzenstunde	Geringe Aufenthaltsfunktion
Linienhafter- und/oder flächenhafter Querungsbedarf	Punktuelle Querungsbedarf
Fahrzeugstärken bis etwa 18.000 Kfz/Tag und weniger als rund 50 Lastwagen pro Stunde	Hohe Verkehrsbelastung und hoher Schwerverkehrsanteil
Geringer Parkdruck oder Parkmöglichkeiten abseits	Hoher Parkdruck ohne Alternativen abseits

## 4 Planungs- und Gestaltungsgrundsätze

Eine adäquate Gestaltung des Straßenraums muss in Einklang mit den Nutzungsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer und den städtebaulichen Zäsuren stehen. Bei Gemeinschaftsstraßen kann je nach Nutzungsbedürfnissen nach Trenn- oder Mischprinzip projektiert werden. Die Straße soll so mit Gestaltungselementen ausgestattet werden, dass der Straßenraum für Jedermann selbsterklärend ist. In der Regel ist es dafür erforderlich, den gesamten Straßenabschnitt in voller Länge und Breite umzugestalten. In Gemeinschaftsstraßen gelten die allgemein gültigen verkehrsrechtlichen Vorgaben wie das Rechtsfahrgebot, die Rechts-

vor-Links-Regel und die übliche Innerortsgeschwindigkeit.

### 4.1 Verkehrssicherheit

Bei der Planung von Gemeinschaftsstraßen ist zunächst zu prüfen, ob es im Bereich zu einem auffälligen Unfallgeschehen kommt und welche Maßnahmen dazu geeignet sind, das Unfallgeschehen zu reduzieren. Bei der Umgestaltung zur Gemeinschaftsstraße sind diese Maßnahmen entsprechend zu berücksichtigen und in die Gesamtplanung zu integrieren. Zudem ist darauf zu achten, dass die Verkehrssicherheit durch die gewählte Gestaltung keinesfalls verschlechtert wird. So tragen Gemeinschaftsstraßen zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.

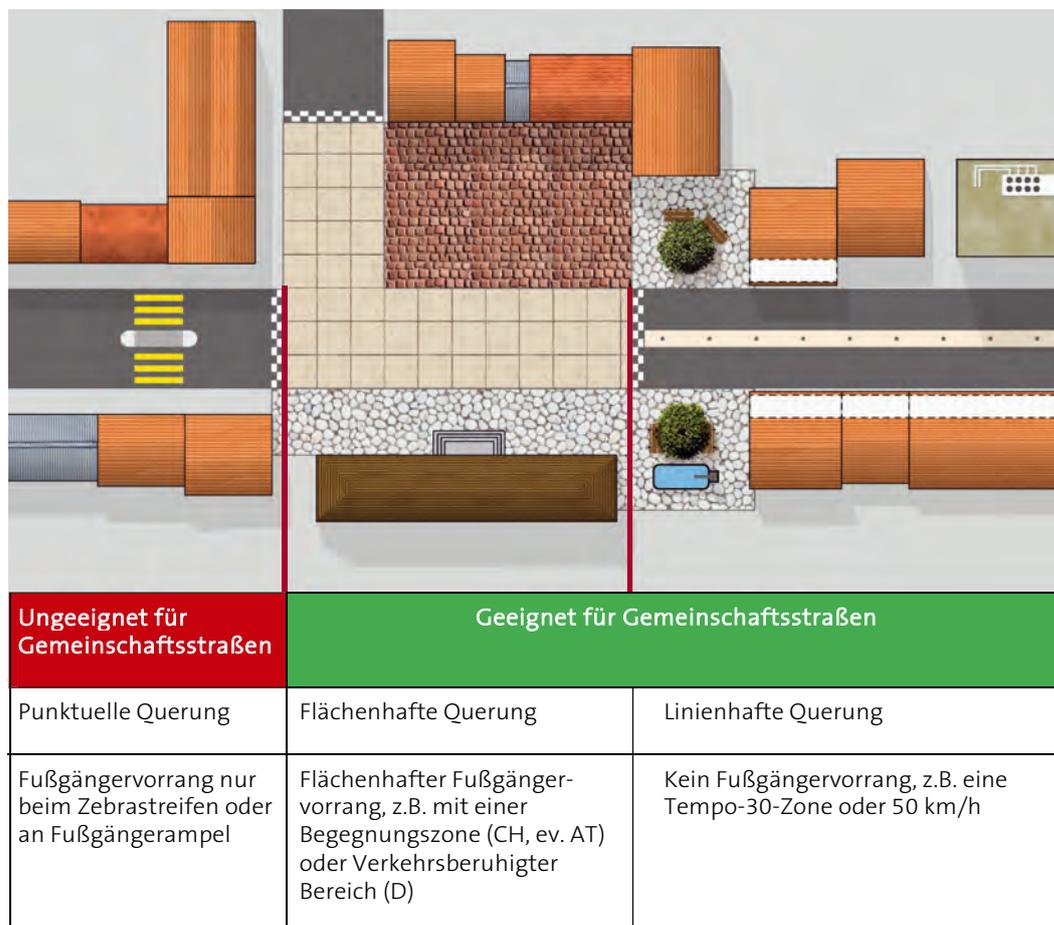


Abbildung 1: Gestaltungselemente

## 4.2 Betriebskonzept

Die Nutzungsbedürfnisse bestimmen in hohem Maß das Betriebskonzept (Wer hat wo Vorrang? Wie schnell und wo sollen die Fahrzeuge fahren?). Der Planer hat den Vorrang und die Geschwindigkeiten den Nutzungsbedürfnissen entsprechend zu regeln. Es muss darauf geachtet werden, dass die gewählten Gestaltungselemente die Vorrangregelung optisch unterstützen. Wichtig ist, dass der Verkehrsteilnehmer infolge der optischen Gestaltung den Straßenraum und das geltende Betriebskonzept unmissverständlich versteht.

Üblicherweise gilt innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Unter bestimmten Voraussetzungen, z. B. Verbesserung der Verkehrssicherheit, Schutz von besonderen Benutzergruppen, Verbesserung des Verkehrsflusses oder Umweltschutz, kann auch eine geringere Geschwindigkeit signalisiert werden. Auch der Einbezug in eine Zonenregelung wie Tempo-30-Zone, Begegnungszone oder verkehrsberuhigter Bereich ist denkbar.

## 4.3 Wesentliche Gestaltungsaspekte

### 4.3.1 Querungsstellen

Für verletzbare Nutzergruppen sollen geschützte Seitenräume sowie sichere Querungsstellen geschaffen werden. Die Lage und Art der Querungen müssen an die Nutzungsbedürfnisse (Wunschlinien) und das Umfeld angepasst werden. Für Fußgänger stehen folgende Quermöglichkeiten zur Verfügung:

- die punktuelle Querung mit Vorrang (Fußgängerüberweg),
- die punktuelle Querung ohne Vorrang (Querungsstelle mit baulicher Erleichterung wie Mittelinseln, abgesenkte Bordsteine, Anzeigen des Wartebereichs mit Poller, ...),
- die flächige Querung mit Vorrang (Begegnungszone (CH) oder Verkehrsberuhigter Bereich (D))  
und
- die flächige Querung ohne Vorrang (linienförmige, baulich unterstützte Querungshilfe).

**Tabelle 2:**  
**Checkliste zur Überprüfung der Planungs- und Gestaltungsgrundsätze**

Gemeinschaftsstraße	
Wurde das Unfallgeschehen analysiert?	👍
Wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen?	👍
Entspricht die Vorrangregelung den Nutzungsbedürfnissen?	👍
Wird die Vorrangregelung optisch durch die Gestaltungselemente unterstützt?	👍
Wurde eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h geprüft?	👍
Wurde der Einbezug in eine Zonenregelung bedacht?	👍
Sind geschützte Seitenräume und sichere Querungsstellen vorhanden?	👍
Entsprechen die Querungsstellen den Nutzungsbedürfnissen?	👍
Wird der ruhende Verkehr verträglich geregelt?	👍
Sind die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt?	👍

### 4.3.2 Ruhender Verkehr

Das Parken in Gemeinschaftsstraßen ist aus Sicherheitsgründen so zu regeln, dass die Fahrzeuge keine Barriere darstellen, optimale Sichtbeziehungen gewährleistet werden und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern ermöglicht wird. Ein «wildes» Parken abseits oder auf der Fahrbahn verträgt sich nicht mit dem Gedanken des Miteinanders von Fußgängern und Radfahrern und motorisiertem Verkehr. Das Parken soll nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt sein.

### 4.3.3 Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen sind schon in der Planung zu berücksichtigen. Dazu gehört sowohl eine niveaufreie Gestaltung (gehbehinderte Personen) sowie eine taktile und kontrastreiche Führung (sehbehinderte Personen). Die Art und Weise der Ausführung ist jeweils mit den örtlichen Behindertenverbänden abzustimmen.

In gestalteten Straßenräumen soll behutsam mit Markierung umgegangen werden. Daher sind wenn möglich bauliche Leitelemente vorzuziehen. Leitelemente sind so anzuordnen und auszuführen, dass sie nicht fehlinterpretiert werden können.

---

## 5 Planungsprozess und Partizipation

---

Um beim Planungsprozess alle wichtigen Nutzungsbedürfnisse berücksichtigen zu können, sollen Gemeinschaftsstraßen mit einem umfassenden, partizipativen Prozess erarbeitet werden. Damit können die verschiedenen Interessenvertreter am Entstehen des Projekts teilhaben und die Lösung wird auf breit abgestützter Ebene verstanden und akzeptiert. Bevor aber in die Partizipation eingestiegen werden kann, müssen Grundlagenarbeiten getätigt werden.

Da es sich bei Gemeinschaftsstraßen in der Regel um großräumige Umgestaltungen handelt, welche mit hohen Kosten verbunden sind, müssen zudem schon vorab die Möglichkeiten einer Finanzierung geprüft werden.

### 5.1 Absicht

Der Absicht, eine Gemeinschaftsstraße einzuführen, sollte immer das Ziel zugrunde liegen, die Aufenthaltsqualität im bestehenden Straßenraum zu verbessern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Initiator des Projekts sollte bereits zu Beginn ein Projektteam formieren, welches alle Interessensgruppen (Kapitel „Projektteam“) zusammenführt. Für die Projektsteuerung ist ein Projektleiter zu benennen, für den Beteiligungsprozess kann zusätzlich ein externer Moderator hinzugezogen werden.

### 5.2 Planung

Die Grundlagenarbeit besteht darin, sich in einem ersten Schritt einen Überblick über die Situation zu verschaffen. Zum «Sichten der Situation» gehören einerseits die Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Randbedin-

gungen sowie andererseits die Analyse des Unfallgeschehens.

Zur Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen gehören zum Beispiel die Lage der Gebäudefassaden zueinander oder historische und andere Linienbezüge sowie das Erfassen der Verkehrsverhältnisse (DTV, Verkehrszusammensetzung, etc.). Weiter muss das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Umfeld aufgenommen werden, um die Nutzungsbedürfnisse zu ermitteln.

Zur Analyse des Unfallgeschehens gehört mindestens die Betrachtung der Unfälle der letzten fünf Jahre und die Lokalisierung möglicher Unfallschwerpunkte sowie bei Bedarf die verkehrstechnische Unfallanalyse und die Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Tiefe der Analyse des

Unfallgeschehens ist abhängig von Anzahl und Schwere der Unfälle.

Ergebnis dieser Grundlagenarbeit ist ein erster Maßnahmenkatalog als Basis für den darauf folgenden partizipativen Prozess. Im Rahmen dieses Prozesses wird dieser Maßnahmenkatalog durch die von den Beteiligten eingebrachten Ideen erweitert oder angepasst.

Anschließend ist ein Sicherheitsaudit (Safety Audit) durchzuführen.

### 5.3 Projekt

Nach den allenfalls umzusetzenden Verbesserungsmaßnahmen aufgrund des Sicherheitsaudits liegt das definitive Projekt vor. Anschließend an die Realisierung soll eine Wirkungsanalyse/Evaluation der neu eingerichteten Gemeinschaftsstraße durchgeführt

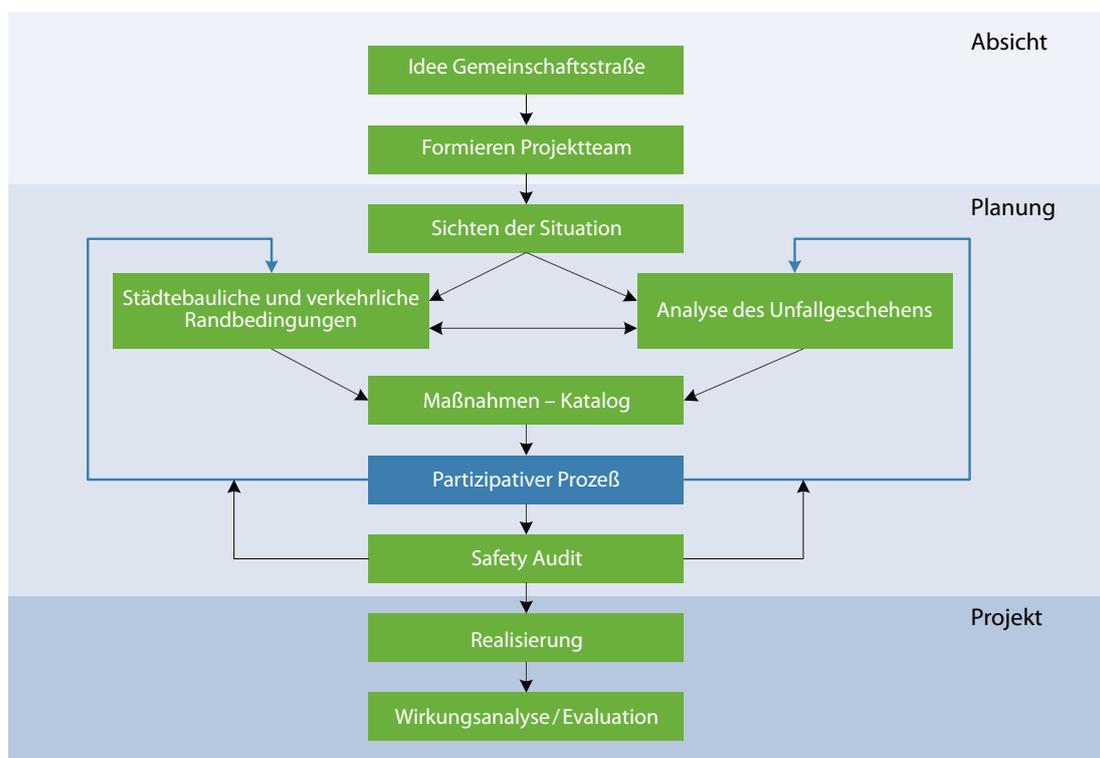


Abbildung 2: Planungsablauf

werden. Diese Analyse und Erfolgskontrolle umfasst allen voran die Entwicklung des Unfallgeschehens. Keinesfalls kann eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit akzeptiert werden. In dem Fall sind unverzüglich entsprechende Gegenmaßnahmen umzusetzen. Weitere Kriterien der Wirkungsanalyse sind z. B. Attraktivitätssteigerung, Zufriedenheit der Anwohner und Durchfahrer, Verminderung der Emissionen oder Beleben des umgestalteten Bereichs.

## 5.4 Projektteam

In der Abbildung 3 werden die möglichen verschiedenen Interessengruppen dargestellt, welche jeweils ein unterschiedliches Interesse bzw. eine unterschiedlich starke Motivation an einer Gemeinschaftsstraße haben.

Die Aufgabe des Projektleiters bzw. des Moderators ist es, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse einzugehen. Er muss dafür ein offenes Ohr für die unterschiedlichen Anliegen haben, er soll kreativ mitdenken können und zwischen den verschiedenen Interessensgruppierungen vermitteln.

Die Interessensvertreter im Projektteam sind dabei die Sprecher der jeweiligen Interessengemeinschaften. Sie bekommen im Verlauf des partizipativen Prozesses ein Verständnis für die Machbarkeit ihrer Wünsche/Nutzungsbedürfnisse in Bezug auf das Projekt. Mit diesem Verständnis sollen sie das Projekt an ihre Gruppierungen kommunizieren. Dadurch wird der größtmögliche Konsens innerhalb aller beteiligten Gruppen erzielt und das Projekt erhält dadurch die besten Chancen realisiert und akzeptiert zu werden.

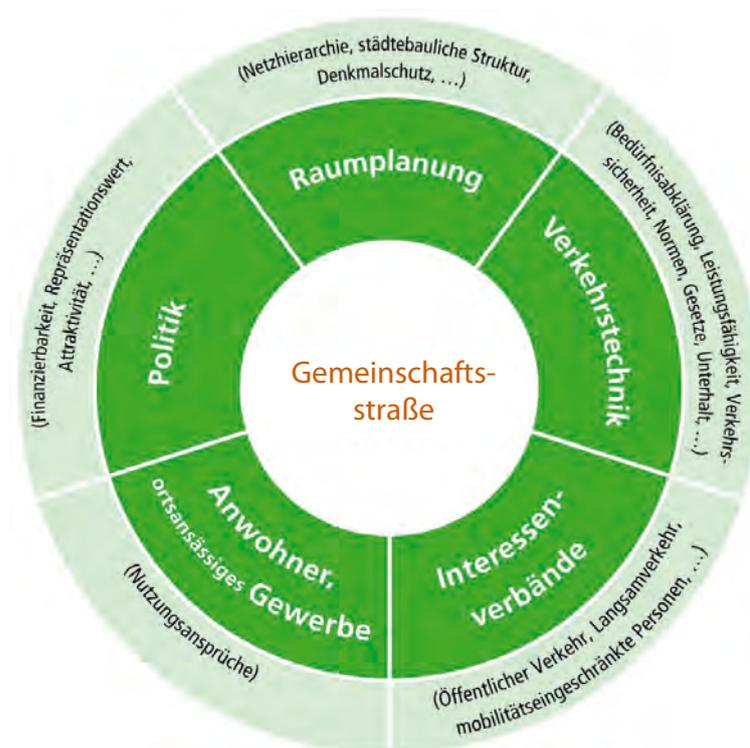


Abbildung 3: Projektteam

---

## 6 Zusammenfassung

---

Unter Gemeinschaftsstraßen werden im Sinne dieser Broschüre alle Straßen verstanden, in denen die Gestaltung die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer fördert, um so ein sicheres Miteinander zu ermöglichen. So können die Aufenthaltsqualität und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Zwar ist die Aufenthaltsqualität eines Straßenraumes ein wesentliches Kriterium bei der Frage, ob die Gemeinschaftsstraße sinnvoll eingesetzt werden kann. Jedoch kann eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit aufgrund der Umgestaltung keinesfalls akzeptiert werden.

Die Gemeinschaftsstraße kann insbesondere bei zentral gelegenen Straßenzügen oder Plätzen angewendet werden. Grundsätzlich gilt es, die Gemeinschaftsstraße so zu gestalten, dass sie in Einklang mit den Nutzungsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer steht und sich in das vorhandene Stadtbild einfügt.

Dazu bedarf es ausführlicher Grundlagenarbeit, welche unter anderem eine Analyse des Unfallgeschehens sowie die intensive Bürgerbeteiligung vorsieht. Einzubeziehen sind dabei Raumplaner, Verkehrstechniker und Politik sowie Anwohner, ortsansässiges Gewerbe sowie Interessensverbände. Dazu zählen insbesondere örtliche Behindertenverbände, denn die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Mobilitätseingeschränkten Personen ist bereits in der Planungsphase wesentlich.

Die Broschüre zeigt die wesentlichen Randbedingungen bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen auf. Sie unterstützt lokale und regionale Entscheidungsträger und Behörden bei der erfolgreichen Umsetzung der Gestaltungsphilosophie „gemeinsam genutzter

Raum“, um so die Lebens- und Aufenthaltsqualität unserer Städte und Gemeinden weiterhin zu verbessern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

## 7 Beispiele

Im Anschluss finden sich Beispiele für Gemeinschaftsstraßen. Bei deren Realisierung wurden jedoch nicht alle zuvor beschriebenen Prinzipien vollständig angewendet. Allen Beispielen lag das Ziel zugrunde, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

### Deutschland, Ulm, Neue Strasse

#### Situation

Die kreisfreie Universitätsstadt Ulm liegt in Baden-Württemberg und hat rund 120.000 Einwohner. Die Neue Straße liegt mitten im Zentrum und verläuft nördlich der Donau. Sie wurde von 1953 bis 1977 in mehreren Abschnitten realisiert. Seitdem war sie durchgängig mindestens vierspurig befahrbar. Mit bis zu 33.000 Fahrzeugen, die sich täglich durch die Innenstadt wälzten, hatte die Neue Straße die Dimension einer Autobahn erhalten. 1977 wurden im Rahmen eines Architektenwettbewerbes Ideen für die Umgestaltung der Neuen Straße in Zusammenhang mit einer Untertunnelung erarbeitet. Aus Kostengründen wurde dieses Vorhaben zunächst aber nicht weiterverfolgt. Kurz nachdem dann 1990 der Bau beschlossen wurde, verhinderte ein Bürgerentscheid das

etwa 100 Millionen Mark teure Projekt. Nach dem Scheitern des Tunnelprojektes wurde von 1992 bis 1994 ein neuer Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, der 1995 von den Städten Ulm und Neu-Ulm gemeinsam beschlossen wurde. Demnach sollte die Neue Straße zwischen Donaustraße und Friedrich-Ebert-Straße kurzfristig auf zwei Fahrbahnen zuzüglich zwei Spuren für den ÖPNV zurückgebaut und langfristig zur Fußgängerzone umgestaltet werden.

Bereits vor Beginn der Baumaßnahme wurde die Neue Straße aufgrund veränderter Verkehrsführung und Verlagerung von Gewerbegebieten „nur“ noch von etwa 22.000 Fahrzeugen befahren. Daher konnte sie bereits für die Baustellenzeit auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Heute wird der Bereich noch von 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren.

#### Betriebskonzept

Der Kraftfahrzeugverkehr ist auf der Neue Straße grundsätzlich bevorzugt, Fußgänger müssen beim Queren auf den Kraftfahrzeugverkehr achten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist durch Streckengebote auf 30 km/h reduziert. Für Busse des Linienverkehrs ist eine abgesetzte separat geführte Fahrbahn vorhanden, die mit 20 km/h befahren werden darf.

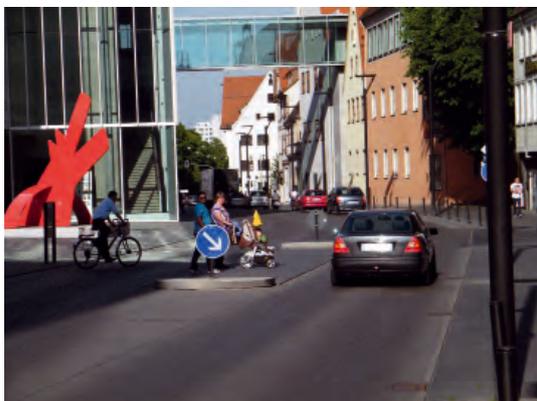


Abbildung 4:  
Deutschland, Ulm, Neue Straße - Querungshilfe



Abbildung 5:  
Deutschland, Ulm, Neue Straße - Platzcharakter

### Gestaltungskonzept

Am Beginn und am Ende des ca. 250 m langen umgestalteten Bereichs befinden sich Lichtsignalanlagen, an denen Fußgänger gesichert queren können. Der zentrale Bereich wurde auf ca. 100 m Länge mit einem Mittelstreifen von ca. 2 m Breite ausgestattet, der Fußgängern das linienhafte Queren erleichtert. Gehwegbereiche und Mittelstreifen sind gegenüber den Fahrstreifen um ca. 2 cm erhöht und werden durch einen schmalen Metallstreifen eingefasst. Die Oberfläche aus dunkelgrauen Großplatten hebt sich optisch von der hellgrauen Betonfahrbahn ab. Anfang und Ende des Mittelstreifens werden durch aufgesetzte Inselköpfe mit Verkehrszeichen 222 «rechts vorbei» betont.

### Beurteilung

Im gesamten umgestalteten Bereich ist ein sehr rücksichtsvolles Verkehrsverhalten zu beobachten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird weitgehend eingehalten, was zu einem ruhigen Verkehrsablauf beiträgt. Das hohe Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen sowie die geringen Geschwindigkeiten tragen entscheidend dazu bei, dass Fahrzeugführer häufig freiwillig anhalten, um Fußgän-



**Abbildung 6:**  
Deutschland, Ulm, Neue Straße -  
Beginn des umgestalteten Bereiches

gern das Queren zu ermöglichen. Der Mittelstreifen erleichtert den Fußgängern zusätzlich das Queren der Fahrbahn. Es fehlen jedoch taktile und kontrastreiche Leit- und Warnemente für Sehbehinderte und Blinde.

### Fazit

Insgesamt ist es gelungen, durch das gewählte Gestaltungs- und Betriebskonzept die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer zu stärken und die Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs trotz der immer noch recht hohen Verkehrsbelastung zu brechen. Das äußert sich auch darin, dass im umgestalteten Bereich nach Aussagen der Polizeidirektion Ulm kein auffälliges Unfallgeschehen beobachtet wird.

## Deutschland, Duisburg, Opernplatz

### Situation

Duisburg ist eine kreisfreie Stadt mit ca. 500.000 Einwohnern. Der Opernplatz befindet sich auf der Landfermannstraße im Herzen der Stadt in der Nähe des Hauptbahnhofs. Vor dem Umbau wurde der Kraftfahrzeugverkehr hier zweibahnig auf zwei Fahrstreifen je Rich-



**Abbildung 7:**  
Deutschland, Duisburg, Opernplatz -  
Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches

tung geführt. Abbiegespuren und Einfahrtspindeln in die Tiefgarage trugen zusätzlich zu einer vollständigen Zerschneidung des Platzbereichs bei. Die Neugestaltung verfolgte das Ziel, eine großzügige einheitliche Platzfläche zu schaffen und wieder einen freien Blick auf das klassizistische Theater zu ermöglichen.

### Betriebskonzept

Der Platz selbst ist als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgeschildert und wird an Werktagen durchschnittlich von 13.700 Pkw und 90 LKW befahren. In den verkehrsberuhigten Bereich des Opernplatzes sind Teile der Moselstraße im Nordwesten und der Neckarstraße im Nordosten eingebunden. Beide Abschnitte gehen im weiteren Verlauf in eine Tempo-30-Zone über.

### Gestaltungskonzept

Die Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr wurden auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert. Rinnen und Flachborde in Fahrbahn und Seitenräume dienen als Gliederungselemente. Hochborde kommen im verkehrsberuhigten Bereich nicht zur Anwendung. Auf Sicht behindernde feste Einbauten oder Bepflanzungen wurde im gesamten Bereich verzichtet. Die

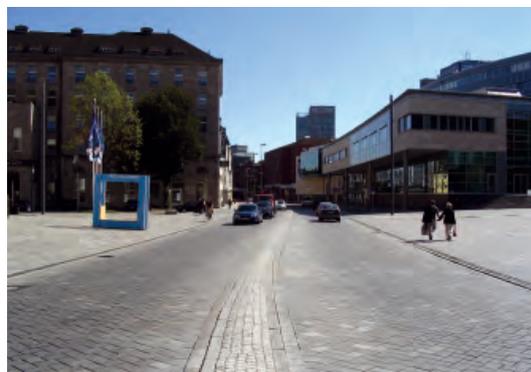
Fahrbahn besteht aus je einem (ca. 4 Meter breiten) Fahrstreifen je Richtung. Die Richtungen sind durch einen (ca. 50 cm bis 1 m breiten) Mittelstreifen getrennt. Auch der Mittelstreifen kann durch eine taktil erfassbare Kante von querenden sehbehinderten Personen mit dem Langstock wahrgenommen werden. Im zentralen Bereich gegenüber dem Eingang zum Theater wurde zudem eine ca. 20 m breite definierte und vollständig niveaugleiche Querungsstelle ausgeführt, die von gehbehinderten Personen oder Rollstuhlfahrern barrierefrei genutzt werden kann. Stellplätze für Kraftfahrzeuge enthält der Opernplatz nicht. Parkplätze sind im Bereich der Moselstraße vorgesehen. Zudem werden die Seitenräume der Neckarstraße regelmäßig für Parkvorgänge genutzt, obwohl hier keine Parkflächen ausgewiesen sind.

### Beurteilung

Der Kraftfahrzeugverkehr befährt den Opernplatz nur mit sehr mäßiger Geschwindigkeit. Die in Verkehrsberuhigten Bereichen angeordnete Schrittgeschwindigkeit wird dabei aber zumeist überschritten. Auch wenn die meisten Autofahrer den Fußgängern Vorrang einräumen, kommt es immer wieder dazu, dass Fußgänger nicht hinreichend beachtet werden. Der



**Abbildung 8:**  
Deutschland, Duisburg, Opernplatz -  
Überblick über die Platzgestaltung



**Abbildung 9:**  
Deutschland, Duisburg, Opernplatz -  
Rinnen, Flachborde und Mittelstreifen

Mittelstreifen ist durch die geringe Breite nicht als Schutzraum geeignet. Das Unfallgeschehen im Bereich Opernplatz kann zwar insgesamt betrachtet als recht moderat angesehen werden. Die Daten der ersten beiden Jahre nach dem Umbau weisen jedoch eine tendenzielle Zunahme des Unfallgeschehens auf, bei dem von August 2007 bis August 2009 zwei Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn sowie zwei Radfahrer bei Abbiegeunfällen leicht verletzt wurden.

### Fazit

Auch wenn die Gestaltung des Opernplatzes zu einer gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer beiträgt, ist die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs zumindest nach derzeit gültiger VwV-StVO aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in diesem Bereich eigentlich nicht zulässig. Hier wäre eventuell die Anordnung einer streckenbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 oder 20 km/h ohne Bevorrechtigung der Fußgänger sinnvoller. Auch muss insbesondere das Unfallgeschehen mit verletzten Personen in den nächsten Jahren weiter kritisch beobachtet werden.

## Österreich, Thalgau

### Situation

Die Marktgemeinde Thalgau hat 5.400 Einwohner und einen DTV von ca. 6000 Fahrzeugen. Das Ortszentrum wird von zwei Landesstraßen durchschnitten. Einerseits von der L 103 Thalgauer Landesstraße Richtung Mondsee und andererseits von der L 227 Thalgauer Landesstraße Richtung Fuschl. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortszentrum betrug 50 km/h. Aufgrund der damaligen Gegebenheiten wurde diese Geschwindigkeit auch häufig gefahren, was eine Gefahrenquelle für

Fußgänger und Radfahrer darstellte. Der damalige Schutzweg zwischen den beiden Busbuchten war sicherheitstechnisch sehr bedenklich. Aufgrund der Durchzugsstraßen und der kaum vorhandenen freien Plätze sowie der relativ hohen Geschwindigkeiten war die Aufenthaltsqualität in Thalgau nicht besonders hoch.

Ziel der Umgestaltung war es, die Koexistenz von motorisiertem Verkehr, Radfahrern und Fußgängern zu verbessern und sowohl die Sicherheit als auch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

### Betriebskonzept

Im gesamten Ortskernbereich gilt eine 30 km/h-Zone. Die bestehenden Schutzwege im Ortszentrum wurden aufgelöst. Das Querens der Fahrbahn ist für Fußgänger von nun an überall möglich. Es wurden keine Rand- oder Mittellinien markiert, um den motorisierten Verkehr zu mehr Aufmerksamkeit zu zwingen. Um besonders auf die Bedürfnisse der Schüler einzugehen, wurde der Schulweg eigens mit Fußabdrücken gekennzeichnet, um den Kindern den sichersten Weg und die sichersten Querungsstellen zu zeigen. Die bestehende Bushaltestelle wurde verlegt und in eine Fahrhaltestelle umgewandelt.



**Abbildung 10:**  
Österreich, Thalgau

Die Kreuzung L 103/L227 erhält aufgrund der Gestaltungsmaßnahmen einen neuen Stellenwert. Der Vorrang wurde an dieser Kreuzung geändert, die L 227 ist nun bevorrangt (Vorrangstraße mit besonderem Verlauf). Dadurch wurde der Verkehr im Zentrum entschleunigt und mehr Sicherheit geschaffen.

### Gestaltungskonzept

Im unmittelbaren Zentrum werden sowohl die Fahrbahnen als auch die Gehwege und Plätze mit einem farbigen Asphalt versehen. Der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Plätzen beträgt zwischen 3 cm und 6 cm. Es wurden alle Schutzwege entfernt, das Queren für Fußgänger ist nun überall möglich.

Es wurde somit eine verkehrssichere und beruhigte Mischverkehrszone geschaffen, die eine einheitliche Platzwirkung und das Gefühl der Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer vermittelt.



**Abbildung 11:**  
Österreich,  
Thalgau

### Beurteilung

Die Koexistenz im Straßenverkehr und die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer war das vorrangige Ziel dieses Projektes. Grundlage dafür war die Schaffung einer 30 km/h-Zone auf Landesstraßen im Ortszentrum. Durch die Vernetzung von Verkehrslösungen, baulichen Maßnahmen sowie Gestaltungselementen wie z. B.: farbiger Asphalt, konnte dieses Ziel erreicht werden. Gleichzeitig wurde dadurch die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Ort deutlich verbessert.

### Fazit

Thalgau beweist, dass das Miteinander im Straßenverkehr durch präzise Planung und umfassende Bewusstseinsbildung zugunsten aller Verkehrsteilnehmer positiv umgesetzt werden kann.

## Österreich, Wien, Michaelerplatz und Wollzeile/Stubenbastei

### Situation

Beim Michaelerplatz handelt es sich um den ältesten Kreisverkehr Wiens, in dessen Mitte sich eine römische Ausgrabungsstätte und Touris-



**Abbildung 12:**  
Österreich, Wien, Michaelerplatz und  
Wollzeile/Stubenbastei

musattraktion befindet. Die Wollzeile/Stubenbastei ist eine Geschäftsstraße im ersten Wiener Gemeindebezirk.

### Betriebskonzept

Sowohl am Michaelerplatz als auch in der Wollzeile/Stubenbastei gilt weiterhin die Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese beinhaltet neben dem Vertrauensgrundsatz und dem Rechtsfahrgebot auch die Vorgabe, dass die Geschwindigkeit an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist (§20 StVO). Fußgängern gibt sie vor, dass die Fahrbahn nicht überraschend betreten werden darf und diese in angemessener Geschwindigkeit zu überqueren ist (§76 StVO). Sowohl der Michaelerplatz als auch die Wollzeile/Stubenbastei sind Teil einer Tempo-30-Zone, die Geschäftsstraße wird als Einbahn geführt.

### Gestaltungskonzept

Beim Michaelerplatz müssen Zufahrtsberechtigte auf Passanten und Touristen Rücksicht nehmen. Bauliche Rampen zu Beginn der Wollzeile/Stubenbastei sollen den Verkehr zusätzlich abbremesen. Unterschiedliche Pflasterungen und Poller trennen den Kfz- vom Fußgängerverkehr und zeigen die optima-



**Abbildung 13:**  
Österreich, Wien, Michaelerplatz und  
Wollzeile/Stubenbastei

len Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. (Vgl.: City. Magazin für Architektur und Urbanes ([http://www.austria-architects.com/portal/pics/pdf/city\\_magazin-171208.pdf](http://www.austria-architects.com/portal/pics/pdf/city_magazin-171208.pdf)))

### Beurteilung

Die offene Gestaltung wird gut von den Beteiligten angenommen. Es lässt sich keine Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmern beobachten.

### Fazit

Der Michaelerplatz sowie die Wollzeile/Stubenbastei zeigen, dass es sich bei Gemeinschaftsstraßen nicht um eine neue Idee handelt, sondern dass es in vielen Städten Beispiele gibt, in denen dieses Prinzip schon lange funktioniert.

## Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburgstrasse

### Situation

Die Schwarzenburgstrasse in der Berner Vorortgemeinde Köniz wird täglich von etwa 18.600 Fahrzeugen befahren. Zudem bewegen sich hier auch viele Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum zwischen den Geschäften hin und her. Der Ortskern drohte im Verkehr zu erstickern. Zahlreiche Lichtsignalanlagen regelten den Verkehr so gut wie es eben noch ging. Die Gemeinde Köniz wollte zudem das Zentrum durch einen neuen Kommerzbau mit diversen Einkaufsmöglichkeiten und die Zentralisierung der Gemeindeverwaltung attraktivieren. In einer gemeinsamen Projektorganisation von Gemeinde, Kanton und Privaten erfolgte die Leitung und Koordination aller Planungen. Heute quert die Kantonsstraße die Mall des wirtschaftlich erfolgreichen Einkaufszentrum im Zentrum Köniz.

### Betriebskonzept

Bei den vielen Geschäften zu beiden Seiten der Schwarzenburgstrasse bestehen für die Fußgänger linienhafte Querungsbedürfnisse. Um die Querung mit hoher Sicherheit zu gewährleisten, ist der betroffene Abschnitt als Tempo-30-Zone signalisiert. Die Querungsstellen werden nicht mit Fußgängerstreifen markiert. Der Fußverkehr hat gegenüber dem rollenden Verkehr grundsätzlich keinen Vortritt. Dank der niedrigen Geschwindigkeit kann jedoch eine hohe Anhaltequote der Kraftfahrer beobachtet werden. Bei Überlastung des Zentrums wird der Verkehr einerseits bei der südlichen und der nördlichen Einfahrt mittels Dosierungsanlagen reguliert. Zudem kann durch versenkbare Poller eine „Entlastungsstraße“ geöffnet werden. Dieses Betriebskonzept garantiert einen homogenen Verkehrsfluss auf geringem Geschwindigkeitsniveau und den fahrplangerechten Betrieb der stark frequentierten Buslinie.

### Gestaltungskonzept

Damit der starke Verkehrsstrom ohne die Markierung eines Vortritts für den Fußverkehr gequert werden kann, wurde in der Mitte der Straße ein geschützter Verkehrstreifen (sogenannter Mehrzweckstreifen) gebaut. Mit Beleuchtungskandelabern in Betonsockeln wird dieser Mehrzweckstreifen abschnittsweise geschützt. Der

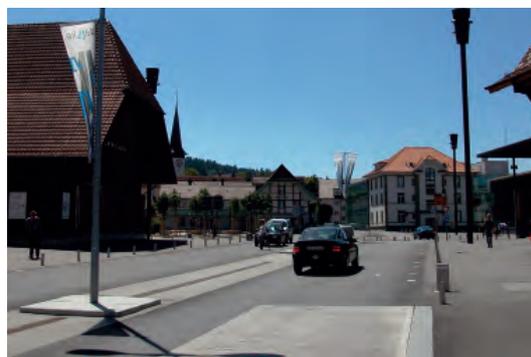


**Abbildung 14:**  
Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburgstraße

MIV und die Velos können ihn zum Linksabbiegen benutzen, jedoch mit geringen Geschwindigkeiten. Der Langsamverkehr erhält in der Straßenmitte den benötigten physischen Schutz und kann die Straße überall in zwei Etappen queren.

### Beurteilung

Grundlage war das Berner Modell. Durch den Einbezug der verschiedenen Interessenvertreter konnte die realisierte Lösung in einem umfassenden partizipativen Prozess erarbeitet werden. In der Nachkontrolle wird nachgewiesen, dass durch die Umgestaltung die Sicherheit erheblich gesteigert werden konnte. Die Unfälle sind im Vergleich der 5 Jahre vor und nach dem Umbau trotz einer Verfünffachung der Zahl der querenden Fußgänger um 25 % zurück gegangen, die Anzahl der Verletzten sogar um 50 %. Zudem zeigte sich eine weit über den Erwartungen liegende Entwicklung der Umsätze der Läden und Geschäfte. Zwei Drittel der Befragten nehmen heute das Zentrum als attraktiver wahr als vor der Umgestaltung. Die Autofahrer sowie die Radfahrer beurteilen die Maßnahmen als positiv. Die Fußgänger haben anfänglich das Weglassen der Fußgängerstreifen kritisiert. Dies hat sich bereits nach kürzester Zeit in mehrheitliche Zufriedenheit gewandelt. 60 % begrüßen das freie Queren. Die konfliktvollen Fußgängerquerungen sind gegenüber dem Zustand „vorher“ mit Fußgängerstreifen



**Abbildung 15:**  
Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburgstraße

um einen Faktor drei deutlich zurückgegangen. Nur die Blinden und Sehbehinderten sind mit der realisierten Lösung nicht vollumfänglich zufrieden. Sie vermissen in der Tempo-30-Zone Fußgängersteifen und auf dem Bläuackerplatz (Kreisell im Geschwindigkeitsbereich von Tempo 50) eine abtastbare Abgrenzung zwischen Geh- und Fahrbereich (Randstein). Andererseits erkennt auch diese Bevölkerungsgruppe die Vorteile der niedrigen Geschwindigkeit an.

### Fazit

In Köniz wurde eine mustergültige Gemeinschaftsstraße nach den Vorgaben in dieser Broschüre realisiert, indem die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert und das Ortszentrum attraktiver gestaltet wurde. Trotz Durchführung des partizipativen Prozesses, wurden die Anliegen des Behindertenverbandes nicht vollumfänglich erfüllt.

## Schweiz, Stansstad OW, Brünigstrasse

### Situation

Auf der Ostseite des Platzes steht das Bahnhofsgebäude der Zentralbahn, auf der Westseite die Talstation der Pilatusbahn – der steilsten Zahnradbahn der Welt. Im Sommer strömen hunderte von Touristen von einem Bahnhofsgebäude

zum anderen über den Platz und somit über die Brünigstrasse. Die Brünigstrasse ist eine Hauptstrasse der Durchgangsstrassenverordnung mit 3000 DTV. Falls ein Unfallereignis auf der parallel führenden Autostrasse eintritt, wird der Verkehr über die Brünigstrasse geleitet und es entsteht entsprechend mehr motorisierter Verkehr.

### Betriebskonzept

Der Platz wurde entsprechend der Nutzungsbedürfnisse umgestaltet, ohne dabei den Fußgängern den Vortritt über die Brünigstrasse zu geben. Eine Begegnungszone kann man aus rechtlichen Gründen auf Hauptstraßen (noch) nicht einrichten. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzung des Platzes über den Verlauf eines Jahres hat man sich entschieden, vor den Bahnhofsgebäuden im Frühling, Sommer und Herbst eine Tempo-30-Zone einzurichten. Im Winter gilt das übliche Innerortstemporegime 50 km/h generell.

### Gestaltungskonzept

Der Platz mit der Brünigstrasse wurde in Pflastersteinen mit einem neuen Belag versehen. Vom Ausgangspunkt (Unterführung der Zentralbahn) verlaufen radial aufgehellte Strahlen Richtung dem Bahnhofsgebäude Talstation Pilatusbahn. Der Fußgängerbereich auf dem Platz wird mit Bäumen ausgestattet und gegenüber der Fahrbahn mit Beleuchtungspollern abgegrenzt.



Abbildung 16:  
Schweiz, Stansstad OW, Brünigstrasse

## Beurteilung

Die Gestaltung ist entsprechend der städtebaulichen Gegebenheiten und der Nutzungsbedürfnisse der Fußgänger im Sommer gut gewählt. Zuvor mussten die Fußgänger via zwei Fußgängerstreifen die Brünigstrasse überqueren. Heute haben sie zwar keinen Vortritt, können die Straße aber an irgendeinem Ort überqueren. Der Platz ist wesentlich attraktiver geworden.

Die Pflastersteine reduzieren die Wahrnehmbarkeit der Fahrbahn für die Fußgänger. Diese fühlen sich an jeder Stelle zwischen den beiden Bahnhöfen in Sicherheit und im Vortrittsrecht. Beim Betreten des Platzes erblicken die Fußgänger zudem



**Abbildung 17:**  
Schweiz, Stansstad OW, Brünigstrasse



**Abbildung 18:**  
Schweiz, Stansstad OW, Brünigstrasse

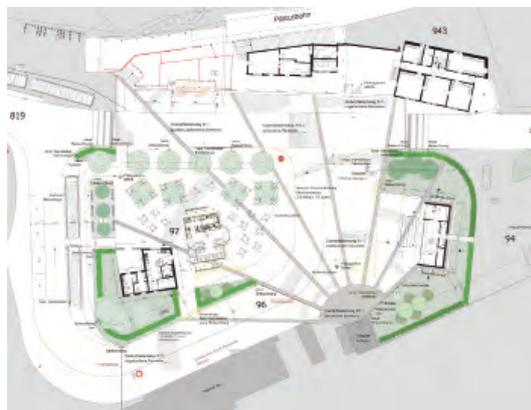
die wartende Pilatusbahn auf der gegenüberliegenden Platz- resp. Straßenseite. Dies führt dazu, dass dem Verkehr auf der durch die Umgestaltung schlechter wahrnehmbaren Brünigstrasse keine Beachtung geschenkt wird. Dabei kann es zu gefährlichen Situationen kommen.

## Verbesserungspotenzial

Die Fahrbahn muss – solange dem Fußgänger rechtlich nicht der Vortritt gegeben werden kann – sichtbar gemacht werden. Dies kann erreicht werden, indem diese mit einem üblichen Asphaltbetonbelag ausgeführt wird. Dies würde zwar optisch die Gestaltung zerstören, die Sicherheit könnte aber mit dieser Maßnahme wieder erhöht werden. Eine andere Möglichkeit wäre, das Betriebskonzept auf das Gestaltungskonzept abzustimmen. Es müsste also über den Belag eine Begegnungszone mit flächigem Fußgängervortritt eingerichtet werden. Dies ist jedoch aus genannten Gründen nicht möglich.

## Fazit

Das Gestaltungskonzept muss zwingend dem Betriebskonzept entsprechen und umgekehrt. Eine unterschiedliche Handhabung führt zu Missverständnissen und damit zu Sicherheitsproblemen.



**Abbildung 19:**  
Schweiz, Stansstad OW, Brünigstrasse

---

## 8 Weiterführende Literatur

---

FGSV: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens; Köln, 2011

Unfallforschung der Versicherer: Ortlepp, J., Gerlach, J.: Shared Space – eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?; GDV, Berlin, 2009

ADAC: Shared Space, Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr?; München, 2009

Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J.; Methorst, R.: Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, in: Straßenverkehrstechnik, Hefte 2 und 3/2008

Leven, J.: Chancen für Shared Space – Befragungsergebnisse und Unfalldaten lassen positive Einschätzung zu, in: Verkehrszeichen, Heft 1/2008

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH; Gerlach, J.; Kesting, T.; Kettler, D.; Leven, J.; Boenke, D.: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, Endbericht, Neuss/Wuppertal 2009

Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten: Verkehrsberuhigung 2011, Bewährtes und Neues, St. Pölten, 2011

Eberling, P., Haubold, S.: Strassenraumgestaltung, Gestaltung von Ortsdurchfahrten für eine höhere Verkehrssicherheit, bfu, Bern, 2010

Keuning Instituut, Senza Communicatie: Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leeuwarden, Niederlande, Juni 2005

Schwab, A.: Frischer Wind aus Nordwest und Süd, Mischflächen: «Shared Space» und „Begegnungszonen“, in: mobilogisch!, Heft 2/2008

Schwab, A.: Shared Space Projekte in Deutschland, in: mobilogisch!, Heft 3/2008

Schweizer, T.; Fasciati, J.: Unfallgeschehen in Begegnungszonen, in: Straße und Verkehr, Heft 9/2008

Schmidt-Block, W.; Böhringer, D.: Anforderungen blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer an Shared-Space-Projekte am Beispiel von Bohmte / Niedersachsen, GFUV 2008

Heinrich Böll Stiftung; Bechtler, C; Hänel, A; Laube, M; Pohl, W; Schmidt, F; Shared Space, Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume; Bielefeld, 2010

Schweizerische Eidgenossenschaft: Begegnungszonen, Arbeitshilfe für Planung und Umsetzung; Bern, 2010



**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Telefon 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00  
Internet: [www.gdv.de](http://www.gdv.de), [www.udv.de](http://www.udv.de)