

SHARE



SPACE

Shared Space

Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?

Beispiele und Empfehlungen für die Praxis

Jürgen Gerlach

Jörg Ortlepp

Heiko Voß

Unfallforschung
der Versicherer



Shared Space

Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?

Beispiele und Empfehlungen für die Praxis

Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die allerdings nicht neu und im deutschen Regelwerk durchaus schon lange verankert ist. Bereits umgesetzte Shared Space Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen.

Mit dieser Broschüre wird Planern und Entscheidungsträgern eine Hilfestellung an die Hand gegeben, die die Diskussion um das Prinzip versachlichen und anstehende Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse vor Ort unterstützen soll.

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

Internet: www.udv.de

Redaktion: Dipl.-Ing. Jörg Ortlepp, Dipl.-Ing. Heiko Voß

Fachliche Beratung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach,

Bergische Universität Wuppertal

Mit freundlicher Unterstützung durch das bfu, Bern

(Christian Huber, Patrick Eberling)

Gestaltung, Technik: Michaela Gaebel

Titelbild: de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space

Fotos: GDV (Jörg Ortlepp),

Bergische Universität Wuppertal

(Jürgen Gerlach, Jens Leven, Michael Falk)

Druck: GDV e. V.

ISBN-Nr.: 978-3-939163-26-8

Berlin, Oktober 2009

Inhalt

Vorbemerkung	2
Inhalt	3
Ziele und Definition von Shared Space	4
Beispielsammlung	6
Niederlande, Drachten, Kreisverkehr Laweiplein	6
Niederlande, Drachten, Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden	8
Niederlande, Haren, Rijksstraatweg	10
Deutschland, Bohmte, Bremer Straße	12
Deutschland, Brühl, „Stern“	14
Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz	16
Deutschland, Duisburg, Opernplatz	18
Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse	20
Schweiz, Burgdorf, Bahnhofstrasse/Lyssachstrasse	21
Schweiz, Biel, Zentralplatz	22
Voraussetzungen zum Einsatz von Shared Space in Deutschland	24
Geeignete Bereiche	24
Verkehrsrecht / Regelwerke	25
StVO Neuregelung	26
Abbau des Schilderwaldes	26
Mischungsprinzip	26
RASt 06	27
Modellvorhaben	27
Emotionale Elemente	28
Erscheinungsbild der Straßenräume	28
Leistungsfähigkeit	28
Kein ruhender Verkehr	28
Kurze Abschnitte	29
Fußgängerüberwege	29
Eindeutige Gestaltung	29
Blinde und Sehbehinderte	29
10 Punkte zu Shared Space	30
Zusammenfassende Empfehlungen	32
Literaturhinweise	33
Anlage	34

Ziele und Definition von Shared Space

Shared Space wurde im Rahmen des EU-Programmes „Interreg IIIB North Sea“ von 2004 bis 2008 von sieben Kooperationspartnern mit jeweils einem regionalen Projekt getestet. Diese sind:

- die Provinz Fryslân (Niederlande)
- die Gemeinde Haren (Niederlande)
- die Gemeinde Emmen (Niederlande)
- die Stadt Oostende (Belgien)
- die Gemeinde Eiby (Middelfart Kommune, Dänemark)
- die Gemeinde Bohmte (Deutschland)
- die Verwaltungsgrafschaft Suffolk (Ipswich, England).

Entwickelt wurde Shared Space vom niederländischen Keuning Instituut unter der damaligen Leitung von Hans Mondermann. Shared Space basiert auf einem soziologischen Ansatz und beinhaltet ein umfangreiches Beteiligungsverfahren. Der Begriff Shared Space wurde inzwischen seitens des Keuning Instituuts bzw. vom im Jahr 2009 neu gegründeten Shared Space Instituut markenrechtlich geschützt.

Bei Shared Space handelt es sich in erster Linie um eine Haltung mit dem Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme, die bezogen auf den Verkehr als eine Gestaltungsphilosophie oder ein Gestaltungsprinzip zum Tragen kommt. Straßenräume sollen in partizipativen Prozessen so gestaltet werden, dass alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden und Kraftfahrzeuge eher als Gäste in diesen Räumen unterwegs sind. Shared Space versucht, die drei Funktionen Verbindung, Erschließung und Aufenthalt in einem möglichst nicht geteilten und ortstypisch gestalteten Raum zu überlagern. Dabei wird möglichst das Mischprinzip bei weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen angewendet.

Zur konkreten Ausgestaltung bietet Shared Space kein Fertigrezept an, denn jedes Problem und jeder Ort braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte auf die unverwechselbaren Umgebungselemente und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgegriffen werden, um soziales Verhalten zu fördern. Hier sollen die Vorfahrtsregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzt werden. Wenn nicht mehr klar ist, wer Vorfahrt hat, sollen die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft treten.

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

Im Beitrag „Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie“¹ wurde eine etwas konkretere, auf deutsche Verhältnisse bezogene Definition versucht.

Demnach können im engeren Sinne Projekte als Shared Space bezeichnet werden, wenn

- in dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen abschnittsweise - vorzugsweise in Platzbereichen - das Mischungsprinzip angewendet wird,
- das Mischungsprinzip möglichst alle Verkehrsteilsysteme - mindestens aber den Rad- und Fußverkehr auf nicht separierten Flächen - umfasst,

- die Verkehrsteilsysteme Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, ggf. auch Öffentlicher Verkehr, diese Abschnitte nutzen,
- ruhender Verkehr aus diesen Abschnitten möglichst vollständig verbannt wird,
- auf Beschilderung weitgehend verzichtet wird.

Bei dieser Definition handelt es sich um einen typisch deutschen Versuch, Shared Space näher einzugrenzen. Fragt man den Urheber des Konzeptes, das Keuning Instituut in den Niederlanden, so ist Shared Space alles, was zu mehr Rücksichtnahme führt und mit dem Instituut und den Bürgern vor Ort entwickelt wird. Das Keuning Instituut wählt bewusst keine nähere Definition, um die Handlungsoptionen nicht einzuschränken

Neben den sieben Partnern im EU-Projekt gibt es noch weitere Kommunen, vor allem in der Schweiz, in Benelux, Skandinavien und Großbritannien, die mit der Idee des Shared Space in Verbindung gebracht werden. In Deutschland und im Ausland existiert zudem eine Vielzahl von umgestalteten Straßenräumen und Plätzen, die teilweise schon seit vielen Jahren eine Shared Space Charakteristik aufweisen.

Seit 2002 ist in der Schweiz die sogenannte „Begegnungszone“ geltendes Recht, die rechtlich wie ein Verkehrsberuhigter Bereich in Deutschland einzuordnen ist und gestalterisch mit Shared Space verglichen werden kann. Mit ihr soll der Fußverkehr gefördert werden. Sie kennzeichnet Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen Fußgänger die gesamte Verkehrsfläche benutzen dürfen und gegenüber dem Fahrzeugverkehr vortrittsberechtigt sind. Das Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt und es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Im Gegensatz zum deutschen „Verkehrsberuhigten Bereich“ ist aber das Spielen auf den Fahrbahnflächen in den Begegnungszonen nicht gestattet.

Mit dieser Regelung der Begegnungszone können Tempobegrenzungen und vor allem Vortrittsregelungen zugunsten des Fußgängerverkehrs wesentlich einfacher eingerichtet werden als zuvor.

Die nachfolgenden Beispiele geben eine Übersicht über eine Vielzahl realisierter Umgestaltungen im In- und Ausland.

Beispielsammlung

Niederlande, Drachten, Kreisverkehr Laweiplein (Projekt aus dem EU-Kooperationsvorhaben Shared Space)

Drachten, ein Ort in der Gemeinde Smalingerland mit ca. 44.000 Einwohnern, liegt im Nordosten der Niederlande und gehört zu der Provinz Friesland.

Im Jahr 2001 wurde der innerstädtische Knotenpunkt mit einer Verkehrsbelastung von ca. 18.000 Kfz/24h von einem signalregulierten Knotenpunkt als Shared Space Vorzeigeprojekt zu einem Platz mit Kreisverkehrsanlage (Laweiplein) umgestaltet. Täglich befahren ca. 5.000 Radfahrer den Platz.² Der zentrale Platz, an dem auch das Theater der Gemeinde Drachten liegt, sollte in seiner städtebaulichen Qualität aufgewertet werden, wobei Fußgänger und Radfahrer Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bekommen sollten. Der Platz hat eine attraktive Gestaltung mit Aufenthaltsfläche und Brunnenanlagen.

Die Umfeldnutzung des Platzes wird maßgeblich geprägt durch gewerbliche und kulturelle Nutzung (Banken, Theater, Gastronomie).

Der Kreisverkehr wurde in der Kreismitte mit dem in Deutschland üblichen Verkehrszeichen 215 StVO (Kreisverkehr) beschildert. Die Vorfahrtregelung erfolgt durch Beschilderung und Markierung. An den Zu- und Ausfahrten der Kreisfahrbahn und vor Querungsstellen wurden Markierungen in Form von „Haifischzähnen“ vorgenommen. Diese Markierung signalisiert in den Niederlanden „Vorrang gewähren“ und entspricht damit in Deutschland etwa dem Verkehrszeichen 205 StVO.

Die Seitenräume und die nach der Umgestaltung neu entstandenen Platzflächen können vom nicht motorisierten Verkehr genutzt werden. Radfahrer können so im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn oder in den Seitenräumen bzw. auf den Platzbereichen fahren.

Querungsstellen für den Radverkehr befinden sich unmittelbar an den Einmündungen der Kreiszufahrten. Sie sind durch Farb- und Materialwahl von der Fahrbahn abgesetzt und zu-



Kreisverkehr Laweiplein



Querungsstelle für den Radverkehr

sätzlich durch Aufpflasterung und durch Markierungen („Haifischzähne“) auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

Diese Querungsstellen werden von Radfahrern in beiden Richtungen befahren und auch von Fußgängern genutzt.

Fußgängerüberwege wurden in größerem Abstand von der Kreisfahrbahn an allen vier Zufahrten angelegt und mit einem Aufmerksamkeitsfeld (ca. 30 cm Noppenplatten) versehen. Zudem bestehen für Blinde mit Langstock deutlich wahrnehmbare Kanten, die zum Auffinden der Noppenplatten und des Fußgängerüberweges genutzt werden können. Der Überweg selbst ist mit einer Nullabsenkung ausgeführt.

Die Erkenntnisse über die Unfallentwicklung am Laweiplein wurden in zwei Untersuchungen^{2,3} zusammengestellt und hier aktualisiert. Nach Umgestaltung der signalisierten Kreuzung zu einem Kreisverkehr kam es hier nicht mehr zu Unfällen mit schwerverletzten Personen. Auch die Anzahl der Unfälle mit leicht Verletzten und die Anzahl von Unfällen mit Sachschäden sind rückläufig. Die jährliche Un-

fallkostendichte ist nach dem Umbau deutlich zurückgegangen.

Diese positive Entwicklung des Unfallgeschehens ist aber vorwiegend auf den Umbau zu einem Kreisverkehr zurückzuführen. Sie gibt keinen Hinweis darauf, dass durch Shared Space die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1997 - 2000	0	2	6	33	41
2002 - 2008	0	0	4	19	23
UKD vorher					233
UKD nachher					68

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)

(Erläuterung siehe Anlage)



Zeichen 215 StVO in der Kreismitte



Fußgängerüberweg mit Noppenplatten

Niederlande, Drachten, Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden (Projekt aus dem EU-Kooperationsvorhaben Shared Space)

In Drachten befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr Laweiplein der Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden. Dieser Knotenpunkt war vormals lichtsignalgeregelt und wurde im Jahr 1998 zu einer Kreuzung mit „Rechts-vor-Links“ Regelung umgestaltet. Der Knotenpunkt weist eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kfz/24h auf. Auf einem der vier Knotenpunktarme ist ausschließlich Radverkehr zugelassen (ca. 7.000 Radfahrten/Tag).² An dem Knotenpunkt liegen eine Kirche, Wohngebäude sowie gewerbliche und gastronomische Betriebe.

Der Platzbereich ist im Mischungsprinzip gestaltet. Die einheitliche Gestaltung unterstreicht den Platzcharakter, wobei in den angrenzenden Flächen mit Markierungen und Gestaltungselementen wie Baumscheiben gearbeitet wurde, die die Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr von der Fahrbahn abgrenzen. Auf Wunsch der Anwohner wurden nachträglich Fußgängerüberwege über den ehemaligen übergeordneten Hauptstraßenzug angelegt, einschließlich entsprechender Beschilderung sowie kontras-

tierender Leit- bzw. Auffangstreifen für blinde und sehbehinderte Personen.

Auf Beschilderungen wurde nicht vollständig verzichtet. Neben der Beschilderung der Fußgängerüberwege ist ein eingeschränktes Halteverbot für eine Zone analog Zeichen 291 StVO angeordnet.

An dem Knotenpunkt gilt die „Rechts-vor-Links“ Regelung. Diese Regel wurde in den Niederlanden erst im Mai 2001 auch auf Nicht-Kraftfahrzeuge wie z. B. auf Radfahrer ausgedehnt.⁴

Sehbehinderte Personen mit Langstock haben an den Fußgängerüberwegen Probleme. Von den äußeren Häuserkanten führen zwar Leitstreifen zum Fußgängerüberweg hin, dieser beginnt aber mit einem wenig kontrastreich ausgeführten Auffangstreifen aus Noppenplatten. Eine Ausrichtung an diesen Noppenplatten zum Auffinden der gegenüberliegenden Seite ist für blinde Personen mit Langstock aufgrund einer fehlenden, taktil erfassbaren Kante kaum möglich.



Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden



Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen

Die Unfallzahlen zeigen, dass es nach dem Umbau zu mehreren Unfällen mit verletzten Personen und mit Sachschäden gekommen ist. Die Entwicklung der Unfallzahlen ist jedoch statistisch nicht signifikant. Sie gibt dennoch einen Hinweis darauf, dass sich an dieser Kreuzung die Verkehrssicherheit durch den Umbau keinesfalls verbessert, sondern eher verschlechtert hat.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1994 - 1997	0	0	1	19	20
1999 - 2008	0	1	11	31	43
UKD vorher					69
UKD nachher					113

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Weiche Separation durch Gestaltungselemente



Schwierige Orientierung für blinde Menschen

Niederlande, Haren, Rijkstraatweg (Projekt aus dem EU-Kooperationsvorhaben Shared Space)

Haren, ein Vorort der Stadt Groningen, hat ca. 19.200 Einwohner. Im Jahr 2003 wurde hier eine örtliche Geschäftsstraße mit angrenzenden Knotenpunktarmen nach dem Prinzip Shared Space umgestaltet. Die Verkehrsbelastung des ca. 400 m langen Abschnitts der Geschäftsstraße beträgt ca. 8.000 Kfz/24h.⁵

Kreisverkehre verdeutlichen Anfang und Ende des Shared Space Bereiches. Die dazwischen liegenden Einmündungen und Kreuzungen sind im Mischungsprinzip gestaltet. Hier gilt einheitlich die „Rechts-vor-Links“ Regelung. Aufenthaltsflächen heben sich von den Verkehrsflächen in den Knotenpunktbereichen in keiner Weise ab. Materialwechsel in der Fahrbahn kündigen die Knotenpunktbereiche an.

Außerhalb der Knotenpunktbereiche sind auch die Streckenabschnitte niveaugleich ausgeführt. Die Gehwegbereiche sind durch Material- und Farbwahl, Bäume und Leuchten eindeutig von der Fahrbahnfläche separiert, Gitter verhindern zusätzlich das Parken in den Seitenräumen. Für Radfahrer sind bis auf eine

„weiche Kanalisierung“ durch eine andersfarbige Pflasterlinie auf dem Gehwegbereich keine Regelungen eingeführt. Sie nutzen sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwegflächen uneingeschränkt.

Mit Ausnahme von drei Pkw-Stellplätzen für Behinderte werden auf dem Rijkstraatweg keine Parkstände angeboten. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich jedoch ausreichend Parkraumkapazitäten.

Beschilderungen wurden insgesamt mit Zurückhaltung angeordnet. An einigen Stellen warnen Schilder vor querenden Fußgängern und Radfahrern.

Der Rijkstraatweg wird mit Bussen im Linienverkehr befahren. Im Bereich des umgestalteten Rijkstraatweg sind Haltestellen für Linienbusse integriert. Die Länge der Haltestelle ist für einen Standardbus als Kap ausgelegt. Die Wartefläche für Fahrgäste hebt sich farblich von den umgebenden Flächen ab und entspricht in der ausgeführten Bauhöhe etwa ei-



Fußgängerüberweg im Shared Space Bereich



Warnung vor querenden Radfahrern

nem klassischen Hochbord. Ein niveaugleicher Einstieg ist bei dieser Ausführung jedoch nicht möglich.

Im mittleren Bereich der Wartefläche wurde eine Rampe ausgeführt, die für Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollatoren den Zugang ermöglicht. Leit- und Auffangstreifen zum Auffinden der Haltestelle fehlen jedoch. Sitzgelegenheiten und Fahrgastunterstände sind ebenfalls nicht vorhanden.

Die Entwicklung des Unfallgeschehens am Rijksstraatweg gibt einen Hinweis darauf, dass sich die Verkehrssicherheit durch den Umbau verbessert hat. Insbesondere ist die Anzahl der jährlichen Unfälle mit Sachschaden, aber auch die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten deutlich zurück gegangen. Auch die jährliche Unfallkostendichte ist seit der Umgestaltung deutlich niedriger.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1997 - 2003	0	2	8	70	80
2004 - 2008	0	1	3	28	32
UKD vorher					511
UKD nachher					286

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Möblierung als weich separierende Elemente



Linienbushaltestelle am Rijksstraatweg

Deutschland, Bohmte, Bremer Straße (Projekt aus dem EU-Kooperationsvorhaben Shared Space)

Die Gemeinde Bohmte liegt in Niedersachsen und gehört zum Landkreis Osnabrück. In der Gemeinde leben ca. 13.200 Einwohner. Die Gemeinde Bohmte nimmt bislang als einzige deutsche Kommune an dem EU-Projekt Shared Space teil. Die Bremer Straße (L 81) ist mit ca. 12.600 Kfz/24h belastet, davon ca. 1.000 LKW/24h.

Die Umgestaltung wurde anhand eines mehrstufigen Partizipationsprozesses mit der Bohmter Bevölkerung und weiteren Beteiligten abgestimmt. Die Bürgerbeteiligung in Bohmte ging dabei über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen des § 3 Abs 1 BauGB hinaus. Aufgrund von verkehrlichen und gewerblichen Entwicklungen in der Gemeinde Bohmte sollte ein städtebauliches Planungsverfahren zur Lösung verkehrlicher und städtebaulicher Missstände durchgeführt werden.⁶

Die stark belastete Hauptverkehrsstraße bot wenig Aufenthaltsqualität, für Umbaumaßnahmen standen nicht die Haushaltsmittel im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Im Rah-

men der Teilnahme an dem EU-Projekt Shared Space bot sich eine Gelegenheit, Teile der Ortsdurchfahrt zu überplanen und in Teilbereichen umzugestalten.

Umgesetzt ist mittlerweile ein Abschnitt von etwa 350 m Länge. Geplant ist die Ausweitung auf etwa 1.000 m Länge nach Süden in Richtung Bahnhof, wobei diskutiert wird, teilweise auch das Separationsprinzip mit anderen Gestaltungsmitteln einzusetzen.

Bei der Umgestaltung wurde ein einheitliches Betonpflaster verwendet, das auch in den Bereichen der privaten Grundstücksflächen zum Einsatz kommt. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,70 m zwischen zwei Rinnen, so dass LKW im Begegnungsfall auf die Gehbereiche ausweichen müssen. Der kontrastierende Blindenleitstreifen im Gehwegbereich wird dabei jedoch als äußerste Fahrbahnbegrenzung interpretiert.

Besonders markant ist der ca. 30 Meter große „Kreisverkehrsplatz“, der aufgrund fehlender



Beginn Shared Space Bereich ohne Betonung



„Kreisverkehrsplatz“

Beschilderungen rechtlich aber als „überfahrbare Platzfläche mit Rechts-vor-Links-Regelung“ einzustufen ist. Die Kreisfahrbahn hat dadurch keinen Vorrang. Überwiegend wird der Platz jedoch als Kreisverkehr befahren. Zum Teil erfolgt die Durchfahrt aber - ganz legal - auch auf direktem Wege.

Auf Beschilderung und Wegweisung wurde im Kernbereich verzichtet. Nur im Annäherungsbereich wurde das Schild „Ende der Vorfahrtsstraße“ (Zeichen 307) angebracht. Im gesamten Bereich gilt jedoch für LKW eine durch Zeichen 274 StVO angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Durch die hohe Verkehrsbelastung dominiert der Kraftfahrzeugverkehr. Radfahrer und Fußgänger bewegen sich überwiegend in den Seitenräumen, die jedoch teilweise durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt werden.

Die Betrachtung des Unfallgeschehens im ersten Jahr nach der Umgestaltung lässt tendenziell eine deutliche Zunahme insbesondere der Bagatellunfälle erkennen. Während in der ehemaligen signalisierten Einmündung durch die Umgestaltung zu einem „Kreisverkehr“

kaum noch Unfälle zu beobachten sind, haben sich auf dem anschließenden Streckenbereich deutlich mehr Unfälle ereignet als in den Jahren zuvor. Auch ist die Anzahl der Unfälle mit Verletzten bislang auf dem gleichen, wenn auch niedrigen, Niveau geblieben. Wie in den Jahren zuvor wurden bislang keine Unfälle mit Fußgängern festgestellt. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrern hingegen hat zugenommen. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Anwohner hat sich nach einer Befragung durch die FH Osnabrück nicht verbessert, 50 Prozent der Befragten fühlen sich unsicherer als vor dem Umbau.¹²

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 9/2007	0	1	6	24	31
6/2008 - 8/2009	0	0	2	21	23
UKD vorher					553
UKD nachher					701

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs



Blindenleitstreifen

Deutschland, Brühl, „Stern“ (Verkehrsberuhigter Bereich)

Die Stadt Brühl befindet sich in Nordrhein-Westfalen und hat ca. 47.000 Einwohner. Der Platz vor der „Giesler-Galerie“ in Brühl wird auch als „Stern“ bezeichnet und wurde im Jahr 2006 von einem Kreisverkehrsplatz in einen Platzbereich umgebaut. Die Verkehrsbelastung auf dem Platz liegt bei bis zu 7.500 Kfz/24h.

Insgesamt münden fünf Straßen in versetzter Form in den Platz. Räumlich abgegrenzt wird der Platz durch die umgebende Bebauung. An den Zufahrten des Kfz-Verkehrs verdeutlicht jeweils das Zeichen 325 StVO den verkehrsberuhigten Bereich. Der Übergang in diesen Bereich wird durch ein rotes Pflasterband quer zur Fahrbahn unterstrichen. Die Oberfläche des Platzes wurde niveaugleich mit diagonal laufenden Pflasterbändern gestaltet. Auf einem Teil der Platzfläche befindet sich die Außengastronomie mehrerer Lokale.

Durch die Anordnung von Poller und Gitter werden die Fußgängerbereiche deutlich von den überfahrbaren Flächen des Platzes separiert. Im Ergebnis führt dies für den Kfz-Verkehr

zu verengten Fahrflächen und deutlichen Fahrversätzen. Die Fußgänger werden durch die Anordnung der Gitter gezielt geführt. Hierdurch entstehen sowohl an Stellen, die durch rote Pflasterung zusätzlich betont werden als auch an einer Stelle vor dem Eingang der Giesler-Galerie häufig genutzte definierte Querungsstellen für Fußgänger.

Generell sind in dem Bereich keine ausreichenden taktil erfassbaren Leit- und Auffangstreifen für blinde oder sehbehinderte Personen vorhanden. Die definierten Querungsstellen sind lediglich durch eine kontrastreiche Gestaltung hervorgehoben.

Flächen zum Parken sind in dem gesamten Bereich des Platzes nicht vorgesehen. Es gilt die „Rechts-vor-Links“ Regel. Ein Knotenpunktarm ist als abgehende Einbahnstraße (Mühlenstraße) und ein weiterer Arm als zufließende Einbahnstraße (Clemens-August-Straße) ausgeschildert. In beiden Straßen wird Radfahren entgegen der Einbahnrichtung durch Beschilderung erlaubt (Zusatzzeichen 1022-10 StVO).



Der „Stern“ in Brühl



Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs

Auf das mögliche Entgegenkommen von Radfahrer aus Richtung der Mühlenstraße wird durch eine Markierung auf der Fahrbahn hingewiesen.

Der verkehrsberuhigte Bereich am „Stern“ wird von Standardbussen zahlreicher Linien im Linienverkehr in nahezu alle Richtungen befahren.

Das Unfallgeschehen der ersten Jahre nach dem Umbau weist auf eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit hin. Und das, obwohl der Verkehrsablauf hier vorher bereits durch einen im Allgemeinen relativ sicher geltenden Kreisverkehrsplatz geregelt wurde.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 2005	0	1	7	1	9
2007 - 2008	0	0	1	5	6
UKD vorher					270
UKD nachher					61

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Außengastronomie am „Stern“



Gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert

Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz (Verkehrsberuhigter Bereich)

Kevelaer hat ca. 28.200 Einwohner und aufgrund der Wallfahrer ein hohes Besucheraufkommen. Teile der Bahnstraße (L 491), Marktstraße (L 491) und Gelderner Straße wurden bereits 2003 zu einem Platz umgebaut. Seinerzeit wurde der Roermonder Platz im Rahmen eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes als eine Art Erweiterung der Fußgängerzone geplant. Eine vorgesehene, jedoch nicht realisierte Ortskernumgehung sollte die Verkehrsbelastung reduzieren. Heute findet jedoch nach wie vor in einem nicht unerheblichen Maße regulärer Durchgangsverkehr statt.

An den Platz grenzt die Hauptstraße, eine Fußgängerzone. Der Straßenzug Bahnstraße/Marktstraße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit einer Belastung von bis zu 9.000 Kfz/24h. Den Roermonder Platz frequentieren derzeit etwa 10.500 Kfz/24h sowie zahlreiche Fußgänger und Radfahrer.

Der Roermonder Platz stellt eine Art Eingangstor in die Innenstadt von Kevelaer dar. Der Platz wurde niveaugleich mit diagonal laufenden, hel-

len Pflasterbändern gestaltet. Die Oberfläche besteht durchgehend aus roten bzw. hellen Betonsteinen. Der Fahrzeugverkehr auf der Mischverkehrsfläche wird durch Poller kanalisiert.

Der Verkehrsablauf auf dem Roermonder Platz stellt für den Kfz-Verkehr eine wenig komplexe Verkehrssituation dar. Im Kern besteht eine Durchgangsfahrbahn, in die eine Einbahnstraße mündet. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Fußgänger und Radfahrer dürfen zudem den Platzbereich in seiner ganzen Breite uneingeschränkt nutzen.

Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs (325 StVO) gilt die „Rechts-vor-Links“ Regelung. Ein Zusatzzeichen „Schritt fahren“ unter Zeichen 325 verdeutlicht die im Verkehrsberuhigten Bereich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit.

Parken ist nur in dazu gekennzeichneten Flächen erlaubt. Poller verhindern zusätzlich Falschparken.



Roermonder Platz, Kevelaer



Zeichen 325 mit Zusatzzeichen

In Bezug auf die Verkehrsunfallentwicklung ist eine Vorher-Nachher-Betrachtung nicht möglich, da keine Vergleichsdaten vor 2004 zur Verfügung stehen. Bezogen auf meldepflichtige Verkehrsunfälle ist der Bereich aber als eher unauffällig zu bezeichnen. Allerdings haben nach Aussagen der Polizei Sachschadenumfälle (Kategorie 5) und Verkehrsunfallfluchten deutlich zugenommen.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 2008	0	1	3	26	30
UKD nachher					110

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Fußgänger queren überall



Radverkehr in allen Richtungen erlaubt

Deutschland, Duisburg, Opernplatz (Verkehrsberuhigter Bereich)

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. Der Platz selbst ist als Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) ausgeschildert und wird an Werktagen durchschnittliche 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 (Z 274.1 StVO) über.

Die Verkehrsflächen des Opernplatzes sind durch Rinnen und Flachborde in Fahrbahn und Seitenräume gegliedert. Hochborde kommen im verkehrsberuhigten Bereich nicht zur Anwendung. Auf sichtbehindernde feste Einbauten oder Bepflanzungen wurde im gesamten Bereich verzichtet.

Die Fahrbahn besteht aus je einem (ca. 4 Meter breiten) Fahrstreifen je Richtung. Die Rich-

tungen 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.

Trotz Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich wird der Vorrang der Fußgänger vor dem motorisierten Individualverkehr auf dem Opernplatz oft missachtet.



Opernplatz, Duisburg



Gestaltung Opernplatz mit Mittelstreifen

Im Anschluss an den Verkehrsberuhigten Bereich wird die Landfermannstraße auf zwei Fahrstreifen je Richtung aufgeweitet. Der Seitenraum ist durch ein Hochbord separiert. Radfahrer werden auf einem ca. 2 m breiten, rot markierten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Das Unfallgeschehen im Bereich Opernplatz kann insgesamt betrachtet als recht moderat betrachtet werden. Die Daten der ersten beiden Jahre nach dem Umbau weisen jedoch eine tendenzielle Zunahme des Unfallgeschehens auf. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass für den Vorher-Zeitraum nur Unterlagen zu den Unfällen in den Knotenpunkten vorliegen. Insbesondere das Unfallgeschehen mit verletzten Personen sollte hier in den nächsten Jahren weiter kritisch beobachtet werden.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2003- 2006	0	1	1	15	17
08/2007-07/2009	0	0	4	5	9
UKD vorher					37
UKD nachher					80

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Neckarstraße



Moselstraße

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse (Tempo-30-Zone)

Die Schwarzenburg-Strasse in Bern-Köniz ist eine Ortsdurchfahrt mit zentralem Geschäftsbereich. Täglich verkehren hier ca. 16.000 Kfz. Linienbusse und viele querende Fußgänger und Radfahrer prägen das lebhaftes Verkehrsgeschehen.

Die Ortsdurchfahrt wurde im Jahr 2006 komplett umgestaltet. Der gesamte Straßenraum zwischen den Bauten wird als eine durchlaufende Fläche behandelt. Die Fahrbahnränder sowie der Kreisverkehrsplatz (Bläuacker) werden durch eng angeordnete niedrige Pfosten definiert. Markante Leuchten, angeordnet auf einem Trennstreifen aus eingefärbtem Asphalt in Fahrbahnmitte prägen den Straßenraum. Der Trennstreifen dient als linienhaft wirksame Querungshilfe für Fußgänger.

Ziel der Umgestaltung war eine Optimierung der Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger sowie eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den motorisierten Verkehr. Dazu wurden nach der in 2001 erfolgten baulichen Umge-

staltung in einem Verkehrsversuch im Jahr 2005 zusätzlich die erlaubte Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert und die bestehenden Zebrastreifen entfernt. Dadurch müssen die Fahrzeuge am Zebrastreifen den Fußgängern nicht mehr den Vortritt gewähren, und es entstand eine bessere Verständigung durch vermehrtes gegenseitiges Beobachten unter den Verkehrsteilnehmern.

Die Umgestaltung zeigt zwar weder positive noch negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die Verkehrskultur hat sich aber nachhaltig in Richtung mehr Rücksichtnahme verändert.⁷

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV) / U (LV)	U (S)	Gesamt
1999 / 2000	0	4	4	8
2005 / 2006	0	3	5	8
UKD vorher				497
UKD nachher				408

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Beginn der Tempo 30-Zone



Linienhafte Querungsmöglichkeit

Schweiz, Burgdorf, Bahnhofstrasse/Lyssachstrasse (Begegnungszone)

Burgdorf, mit seinen rund 15.000 Einwohnern, vereint in sich die Qualitäten einer modernen Kleinstadt mit Zentrumsfunktion.

Die erste Begegnungszone der Schweiz besteht seit 1994 - anfänglich versuchsweise unter dem Namen „Flanierzone“.

Die Erfahrungen und Resultate, die im Rahmen des Projekts „Fussgänger- und Velo-Modellstadt Burgdorf“ (FuVeMo) ermittelt wurden, werden vielfach als Basis für Maßnahmen in anderen Städten herangezogen und haben wegweisenden Charakter.

Im Zeitraum von 10 Jahren hat die FuVeMo insgesamt 22 Projekte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs realisiert.

Laut „Gesamtevaluation“ konnten die informell gesetzten quantitativen Ziele (Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den Langsamverkehr um 10 Prozent, Senkung des Unfallrisikos um 10 Prozent) aber nicht vollständig erreicht werden.

Insbesondere konnte die Senkung des Unfallrisikos nicht abschließend beurteilt werden. Die gemeldeten Unfallzahlen in der Stadt Burgdorf haben sich zwar deutlich reduziert (-30 Prozent), der Einfluss von FuVeMo auf diese Reduktion ist jedoch nicht nachweisbar. Aus qualitativer Sicht hat sich aber die Situation zumindest im Bahnhofquartier spürbar verbessert, vor allem was die Schwere der Unfälle anbelangt. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wurde aber bislang nicht vollständig erreicht.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1992 - 1996	0	4	5	21	30
2002 - 2006	0	2	6	19	27
UKD vorher					530
UKD nachher					475

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Beginn Flanierzone (Begegnungszone)



Rücksichtnahme auf Fußgänger

Schweiz, Biel, Zentralplatz (Begegnungszone)

Die Stadt Biel ist mit ihren ca. 52.000 Einwohnern die größte zweisprachige Stadt der Schweiz. Der Zentralplatz ist der Kreuzungspunkt der großen Raumachsen, ein Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Identifikationsort im Zentrum von Biel.

2002 wurde der verkehrsreiche Knotenpunkt zu einer Platzfläche umgestaltet und als Begegnungszone ausgewiesen. Auf den Zentralplatz münden acht Straßen ein. Im Rahmen der Umgestaltung wurden die möglichen Fahrbeziehungen durch Anordnung von Einbahnstraßen und Durchfahrtsverboten für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Gleichzeitig wurde die zentrale Bus-Haltestelle verlegt und die Linienführung der Busse modifiziert. Dadurch konnte insgesamt eine wesentliche Reduzierung der erforderlichen Fahrbahnflächen und eine geordnete Führung des Fahrzeugverkehrs über den Platzbereich erreicht werden.

Der Platz mit einer Ausdehnung von 55m x 70m wird täglich von bis zu 12.000 Fahrzeugen befahren. An Werktagen queren 5.000 - 6.000

Fahrräder und 1.200 Busse den Platz. An der am Rand des Platzes gelegenen Bus-Haltestelle steigen täglich ca. 5.500 Fahrgäste ein und aus.

Die gesamte Platzfläche wurde mit einer einheitlichen eingefärbten Asphaltoberfläche gestaltet. Die Fahrbahnbereiche sind von den Gehbereichen durch kontrastierende Flach- bzw. Schrägborde getrennt. An einigen definierten Querungsstellen befinden sich taktil erfassbare markierte Aufmerksamkeitsstreifen am Fahrbahnrand. Während Fußgänger den Platz in allen Richtungen queren, halten sich Radfahrer überwiegend an die definierten Fahrbahnflächen.

Eine Geschwindigkeitsmessung im Jahr 2003 ergab, dass 85 Prozent aller Fahrzeuge (V85) nicht schneller als 24 km/h fahren. Etwa drei Viertel aller Fahrer halten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ein. Dieses niedrige Geschwindigkeitsniveau trägt wesentlich zum Funktionieren der Mischverkehrsfläche bei.⁸ Denn trotz relativ hoher Fahrzeugfre-



Zentralplatz Biel



Weiche Separation der Geh- und Fahrflächen

quenzen ist es gelungen, für Fußgänger einen sicheren und attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Fußgänger lassen oft den Bussen freiwillig den Vortritt. Der Gesamtverkehr fließt gleichmäßiger.⁹

Die Unfallstatistik zeigt, dass sich durch die Umgestaltung und die neue Verkehrsregelung keine Verschlechterung der schon vor dem Umbau sehr geringen Unfallsituation ergeben hat.

Unfallkategorie Jahr	U (Gt)	U (SV) / U (LV)	U (S)	Gesamt
07/1996 - 06/2001	0	6	4	10
12/2002 - 11/2007	0	5	6	11
UKD vorher				88
UKD nachher				79

Unfälle und Unfallkostendichte (UKD)



Taktil erfassbare Aufmerksamkeitsstreifen



Beginn Begegnungszone

Voraussetzungen zum Einsatz von Shared Space in Deutschland

Die Beispiele aus Deutschland, Niederlande und der Schweiz zeigen, dass eine Umgestaltung von Straßenräumen unter bestimmten Umständen zu einer Harmonisierung des Verkehrsablaufs führen kann. Hauptziel bei allen Beispielen war jedoch die städtebauliche Aufwertung und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit steht hingegen weder bei Shared Space noch bei den anderen Maßnahmen im Vordergrund.

Die nachfolgend beschriebenen Voraussetzungen für den Einsatz von Shared Space sollen dazu beitragen, dass die neue Gestaltungsphilosophie mit dem nötigen Augenmaß und unter Berücksichtigung der Belange insbesondere von Kindern, Älteren und mobilitätseingeschränkten Personen und nur dort angewendet wird, wo sie einen sinnvollen Beitrag zur Aufwertung des Lebensraums Stadt beitragen kann.

Stadt	Straße/ Platz	V _{zul} km/h	DTV Kfz/Tag	Sepa- ration	Taktile Elemente	Verkehrs- sicherheit	zusätzliche Ver- kehrsregelungen
Drachten	Laweiplein	50	18.000	ja	ja	besser	Kreisverkehr
Drachten	De Drift/Toren- straat/Kaden	50	15.000	weich	teilweise	eher schlechter	Zebrastreifen
Haren	Rijksstraatweg	50	8.000	weit- gehend	nein	besser	Zebrastreifen
Bohmte	Bremer Straße	50	12.600	weich	ja	eher schlechter	30 km/h für Lkw
Brühl	„Stern“	7	7.500	ja	nein	besser	nein
Kevelaar	Roermon- der Platz	7	10.500	weich	nein	keine Aussage	Einbahnstraßen
Duisburg	Opernplatz	7	13.700	weich	teilweise	keine Aussage	nein
Bern- Köniz	Schwarzen- burgstrasse	30	16.000	weich	nein	unver- ändert	nein
Burgdorf	Bahnhofstrasse/ Lyssachstrasse	20	6.000	weit- gehend	nein	unver- ändert	nein
Biel	Zentralplatz	20	12.000	weich	teilweise	unver- ändert	nein

Übersicht in- und ausländischer Beispiele

Geeignete Bereiche

Geeignet sind in erster Linie sensible Abschnitte von Hauptgeschäftsstraßen, örtliche Geschäftsstraßen oder dörfliche Hauptstraßen. Der Fußgänger- und/oder Radverkehr sollte das Straßenbild bestimmen bzw. zumindest in einer Größenordnung zu verzeichnen sein, die

den Wunsch nach einem „Gaststatus“ des Kfz-Verkehrs rechtfertigt. Die Randnutzungen sollten in diesen Bereichen einen hohen Überquerungsbedarf bedingen, so dass Fußgänger und Radfahrer den gesamten Straßenraum potenziell in Anspruch nehmen. Es wird empfohlen, die Belastungsgrenze von 8.000 Kfz/Tag nicht zu überschreiten, um eine Dominanz des Kfz-

Verkehrs zu vermeiden. Bei einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau kann die Belastung bis zu 14.000 Kfz/Tag betragen. In Knotenpunkten kann im Einzelfall auch eine höhere Belastung noch verträglich sein.

Verkehrsrecht / Regelwerke

Shared Space Prinzipien sind grundsätzlich mit dem deutschen Verkehrsrecht und Regelwerk vereinbar. Mit Shared Space vergleichbare Prinzipien lassen sich in Deutschland bereits seit den 1970er Jahren finden. Zu dieser Zeit wurden Voraussetzungen zur Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) geschaffen. Dabei wurden wenig befahrene Straßenabschnitte in Mischverkehrsflächen umgewandelt, um insbesondere die Aufenthaltsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken (vgl. VwV-StVO zu § 42 StVO zu den Zeichen 325 und 326 Abs 3 Satz 2).

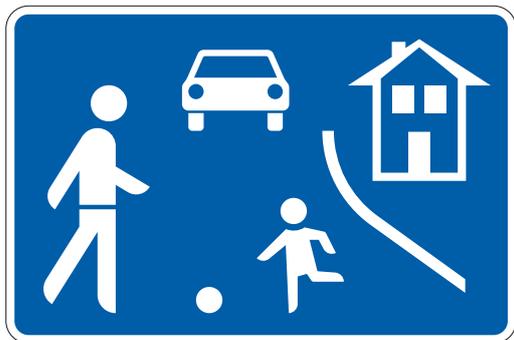
Ein Verkehrsberuhigter Bereich kommt nach der Neuregelung der VwV-StVO zum 01.09.2009 jedoch nur noch für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Die so gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

Andererseits kann nur bei der Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) rechtlich sichergestellt werden:

- dass Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen,
- der Fahrzeugverkehr eine angepasste Geschwindigkeit einhalten muss,
- die Fahrzeugführer die Fußgänger weder gefährden noch behindern dürfen und wenn nötig warten müssen,
- dass das Parken (ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen) außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig ist.

In Anbetracht der rechtlichen Voraussetzungen handelt es sich bei Shared Space Bereichen um solche Abschnitte, die von der Straßenverkehrsbehörde nach geltendem Recht mit Zeichen 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) ausgeschildert werden können.³ Konfliktträchtig ist allerdings die Voraussetzung, dass es sich um einzelne Straßen oder um „Bereiche mit sehr geringem Verkehr“ handeln muss. Hier wird im Einzelfall zu entscheiden sein, ob unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich erfolgen kann.

Alternativ könnten solche Bereiche auch mit Zeichen 274.1 als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20/10-Zone) ausgewiesen werden.



Zeichen 325



Zeichen 274.1

Der gewollte Gaststatus des Kfz-Verkehrs in Shared Space Bereichen ist bei einem Verzicht auf Beschilderung mit Zeichen 325 rechtlich nicht gegeben – faktisch hat dann der Kfz-Verkehr Vorfahrt. Insofern hätte selbst die Ausweisung mit Zeichen 274.1 in Verbindung mit einem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone (Zeichen 290) nur die rechtliche Absicherung niedriger Geschwindigkeiten und die Vermeidung von Parkvorgängen zur Folge – es herrscht aber weiterhin Rechtsfahr- und Rechtsgebot. Welche der genannten Beschilderungsvarianten gewählt wird, ist daher in erster Linie davon abhängig, ob der Abschnitt hohe Kfz-Belastungen mit hohen Durchgangsverkehranteilen und vergleichsweise geringem Fußgängerverkehr aufweist (dann tendenziell Zeichen 274.1 mit Tempo 20/10 und Zeichen 290) oder dem Fußgängerverkehr Vorrang eingeräumt werden soll (dann tendenziell Zeichen 325).

StVO Neuregelung

In verkehrsberuhigten Bereichen ist allerdings das Spielen auf der Straße nach StVO ausdrücklich erlaubt. In Hauptgeschäftsstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder dörflichen Hauptstraßen wird es in der Regel nicht beabsichtigt sein, das Spielen auf der Straße rechtlich zuzulassen. Insofern wäre es wünschenswert, dass in Form einer StVO Neuregelung ein neues Verkehrszeichen eingeführt wird, das sich an der Schweizer „Begegnungszone“ orientiert und Shared Space Bereiche auch bei höheren



Begegnungszone

Belastungen entsprechend ausweist. Die „Begegnungszone“ entspricht weitgehend dem „Verkehrsberuhigten Bereich“, jedoch mit dem Unterschied, dass hier eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zulässig ist und Spielen auf der Straße nicht ausdrücklich erlaubt wird.

Es wird davon abgeraten, Shared Space Bereiche nicht auszuschildern. Nur mit einer verkehrsrechtlich eindeutigen Anordnung kann auch rechtlich gegen ein Fehlverhalten vorgegangen werden.

Abbau des Schilderwaldes

Der „Abbau des Schilderwaldes“ ist ein Ansatz, der in Deutschland schon lange bekannt ist. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) listet eine Vielzahl von Verkehrszeichen auf. Die Städte und Landkreise sind aber seit der StVO-Novelle 1997 verpflichtet, „bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets [...] zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung [...] zwingend erforderlich ist“. In den Paragraphen 39 und 45 der StVO heißt es: Verkehrszeichen dürfen nur dort stehen, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“. Zusätzliche Vorschriften für den fließenden Verkehr dürfen nur noch dann angeordnet werden, wenn die Gefahrenlage „das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“. Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift fordert, „so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.“ Im Zusammenhang mit Shared Space ist der Zusatz unter Abschnitt V zu Zeichen 325 und 326 (Verkehrsberuhigte Bereiche) interessant: „Innerhalb der [...] gekennzeichneten Bereiche sind weitere Zeichen [...] in der Regel entbehrlich.“

Mischungsprinzip

Im deutschen Regelwerk lassen sich selbst für Hauptverkehrsstraßen ähnliche Grundsätze

wie bei Shared Space spätestens seit den 90er Jahren entdecken. So waren bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93)¹⁰ als generelle Ziele und Grundsätze (Kap. 1) Prinzipien enthalten, die aus heutiger Sicht als Shared Space bezeichnet werden könnten. Im Kapitel 4 der EAHV 93 wird dabei auch auf die Möglichkeit der Überlagerung von Nutzungsansprüchen auf gemischt oder mehrfach genutzten Flächen (Mischungsprinzip) explizit hingewiesen. Die EAHV 93 ließen höhengleiche Ausbildungen mit keiner oder weicher Separation („lange Materialwechsel“) in städtebaulich und denkmalpflegerisch bedeutsamen Bereichen (z. B. über Stadt- und Dorfplätze) zu und wiesen darauf hin, dass bis zu Verkehrsstärken von 1.200 Kfz/h positive Erfahrungen mit langen Materialwechseln vorliegen. Dieses kommt den heutigen Einsatzbereichen von Shared Space schon sehr nahe.

RASt 06

Raum für die Umsetzung vergleichbarer Konzepte bieten auch die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)¹¹, die mit der Einführung Ende Mai 2007 die EAHV 93 abgelöst hat. Die RASt 06 nennen als Entwurfsgrundsatz für Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Trennung eine Verkehrsstärke von 400 Kfz/h als Höchstgrenze. Zudem sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten. Dabei wird nach RASt 06 beim Mischungsprinzip „versucht, durch intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Dies wird durch eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraumes oder – insbesondere bei Umbauten unter Beibehaltung der Borde – durch eine dichte Folge geschwindigkeitsdämpfender Entwurfselemente (z. B. Teilaufpflasterungen) angestrebt.“

Das Mischungsprinzip ist somit auch nach deutschem Regelwerk nicht zwingend mit einer höhengleichen Ausbildung verbunden – die Gleichsetzung des Mischungsprinzips mit einer höhengleichen Ausbildung ist eine ebensolche Fehlinterpretation wie die Vorstellung, dass Shared Space Bereiche keine separierenden Elemente aufweisen dürfen.

Die Beispielsammlung zeigt zudem, dass alle umgesetzten Shared Space Projekte durchaus mit Elementen, zum Teil auch Borden, arbeiten, die die Geh- von den Fahrflächen separieren. Zudem lassen sich für die örtliche Geschäftsstraße (Kap. 5.2.7 RASt) oder Hauptgeschäftsstraße (Kap. 5.2.8 RASt) städtebaulich ähnlich gestaltete Straßenräume erkennen, wie sie z. B. in Haren oder Kevelaer zu finden sind. Darüber hinaus sind nach RASt 06 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h Maßnahmen geeignet, „wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind (Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen)“.¹¹

Demnach ist Shared Space in zentralen Bereichen von städtischen Hauptverkehrsstraßen und von Ortsdurchfahrten durchaus mit den Grundsätzen der RASt 06 vereinbar.

Modellvorhaben

Da Shared Space Bereiche mit dem Mischungsprinzip nach RASt 06 vergleichbar sind, werden bei höheren Belastungen als 400 Kfz/h die Einsatzgrenzen des Mischungsprinzips nach deutschem Regelwerk sowie nach VwV-StVO überschritten. Die Umsetzung des Shared Space Prinzips bei höheren Belastungen sollte daher nur im Rahmen von Modellvorhaben erfolgen. Dabei sind die Wirkungen der einzelnen Elemente wissenschaftlich qualifiziert zu dokumentieren und zu analysieren. Die Umsetzung sollte zudem mit qualifizierten Vorher-/Nachheruntersuchungen begleitet, ausgewertet

und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet werden. Zu untersuchen sind mindestens:

- Verkehrsstärken,
- Wirkungen auf Geschwindigkeiten,
- Unfallgeschehen,
- Parkraumauslastungen,
- Verhaltensänderungen im Straßenraum,
- Auswirkungen auf städtebauliche Nutzungen.

Emotionale Elemente

Die Diskussion über Shared Space Bereiche wird auch von emotionalen Elementen der Anwohner und Verkehrsteilnehmer beeinflusst, z. B. hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsgefühls. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder, Eltern, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Es sollten daher im Rahmen der Vorher-/Nachheruntersuchungen Befragungen durchgeführt werden, um Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten, zum Sicherheitsempfinden und zur „subjektiven Zielerreichung“ zu erhalten.

Erscheinungsbild der Straßenräume

Bei allen Shared Space Projekten war oder ist das negative Erscheinungsbild der Straßenräume der wesentliche Auslöser der Umgestaltung. Es handelt sich somit um städtebauliche Verbesserungen, die die jeweiligen Straßen und Plätze aufwerten sollen. Es geht nicht in erster Linie darum, zu verzeichnende Leistungsfähigkeitsengpässe oder Unfallhäufungsstellen zu beseitigen. Es sollen vielmehr alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden – dieses selbstverständlich auch mit leistungsfähigen und sicheren Varianten. Da andererseits z. T. erhebliche Finanzierungsmittel in die Hand genommen werden, sollten detaillierte Mängelanalysen zunächst den Bedarf an einer Umgestaltung ableiten.

Leistungsfähigkeit

Bei den umgesetzten Shared Space Projekten war es immer eine Voraussetzung, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt. Dabei muss bedacht werden, dass lange Wartezeiten in untergeordneten Knotenpunktarmen dazu führen können, dass geringe Zeitlücken im Hauptstrom zum Einbiegen oder Kreuzen in Kauf genommen werden und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Das Mischungsprinzip und „Rechts-vor-links“-Regelungen stoßen somit auf Grenzen, die mittels Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zu ermitteln sind.

Kein ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird meist mittels Poller oder Gitter aus den umgestalteten Bereichen verdrängt – insofern sind keinerlei Verkehrszeichen zum ruhenden Verkehr wie Park- oder Halteverbote angeordnet (Ausnahme: Beschilderung von Behindertenparkständen in Harren). In Bohmte wird darauf gesetzt, dass die Bewohner und Besucher aufgrund des umfangreichen Kommunikationsprozesses in dem betreffenden Bereich nicht parken. Erste Beobachtungen zeigen aber, dass das Parken nicht durchgängig vermieden werden kann - Haltevorgänge auch über längere Zeiträume sind durchaus oft zu verzeichnen.

Um die erforderlichen optimalen Sichtbeziehungen herzustellen und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen wird empfohlen, das Parken in Shared Space Bereichen durch entsprechende Beschilderung (Zeichen 325 oder 290) grundsätzlich zu vermeiden. Gerade in Hauptgeschäftsstraßen wird die Einführung derartiger Regelungen zumindest zu Diskussionen, wenn nicht zu Widerständen führen.

Kurze Abschnitte

Kompromissfähig werden daher Lösungen sein, bei denen die Shared Space Bereiche auf einen überschaubaren Abschnitt begrenzt werden. Hinzu kommt, dass erfahrungsgemäß Fahrzeugführer niedrige Geschwindigkeiten nur über kurze Abschnitte einhalten. Aus diesen Gründen ist es zu empfehlen, Shared Space Bereiche auf eine Länge von 300m bis maximal 800m zu begrenzen. Die bisher umgesetzten Shared Space Projekte liegen allesamt in diesem Längenintervall.

Fußgängerüberwege

Die Anlage von Fußgängerüberwegen kann insbesondere bei hoher Frequentierung von Blinden, Sehbehinderten, älteren Menschen und Kindern hilfreich sein, steht jedoch im Widerspruch zur Ausweisung als „Verkehrsberuhigte Bereiche“.

Eindeutige Gestaltung

Ein eherner Grundsatz der Verkehrsraumgestaltung ist die Einheit von Bau und Betrieb. Das bedeutet, dass die Gestaltung allen Verkehrsteilnehmern die vorhandene Verkehrsregelung verdeutlicht. Der Verzicht auf jegliche Beschilderung eines Kreisverkehrs, wie es in Bohnte der Fall ist, ist daher kritisch zu sehen. Sollten derartige Regelungen weiter verbreitet werden, gibt es zwei grundsätzlich verschiedene Regelungsarten von Kreisverkehren:

- die Regellösung mit vorgeschriebener Fahrtrichtung und Vorfahrt des Verkehrs auf der Kreisfahrbahn,
- den Schein-Kreisverkehr mit „Rechts-vor-Links“ Regelung und keiner vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Dieses widerspricht aber den generellen Forderungen nach Reduzierung der Komplexität

und Vereinheitlichung der Verkehrsanlagen zur Verbesserung der Begreifbarkeit und Verkehrssicherheit.

Blinde und Sehbehinderte

Aus der Sicht Blinder und Sehbehinderter stellt sich die Fortbewegung innerhalb von Shared Space Bereichen schwierig dar, insbesondere, wenn es sich um eine Mischverkehrsfläche mit höhengleicher Ausbildung handelt. Derartige Abschnitte sollten aus der Sicht dieser Personengruppe daher so geplant und umgesetzt werden, dass sich für Blinde und Sehbehinderte keine Nachteile bei der Mobilität ergeben und diese Räume nicht zu Vermeidungsräumen werden.

Blinde und Sehbehinderte können aufgrund Ihrer Beeinträchtigung nur stark eingeschränkt bzw. gar nicht mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Kraftfahrzeugverkehr, kommunizieren. Daher erscheint es auch aus Sicht Blinder und Sehbehinderter notwendig, den ruhenden Verkehr inkl. Liefern und Laden weitestgehend aus derartigen Abschnitten herauszuhalten. Somit wird die uneingeschränkte Sicht der Kraftfahrer auf die Fußgänger ermöglicht und Kraftfahrer können der Rücksichtspflicht gegenüber Blinden und Sehbehinderten nachkommen. Die überwiegend von den Fußgängern benutzten Seitenbereiche müssen eine ausreichend breite Gehbahn bieten, die frei von jeglichen Einbauten bleibt. Die Gehbahn sollte taktil erkennbar (z. B. durch Borde oder Leitstreifen) und kontrastreich gestaltet sein, so dass blinde und sehbehinderte Menschen dem Straßenverlauf gut folgen können. Auch unvermeidbare Einbauten und Möblierungselemente sind kontrastreich zu gestalten und mit dem Langstock frühzeitig ertastbar sein.

Eine unstrukturierte Mischverkehrsfläche ohne Kontraste ist grundsätzlich zu vermeiden.

10 Punkte zu Shared Space

Generell sollten folgende Punkte bei Shared Space Projekten beachtet werden, die dann im Einzelfall in Gestaltungsvarianten umzusetzen sind:

1. Planungsphilosophie

Shared Space ist kein Planungsinstrument, sondern eine Haltung mit dem Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme, die in Bezug auf die Straßengestaltung als Planungsphilosophie bezeichnet werden kann. Shared Space will städtische Räume mit Menschen für Menschen schaffen. Dabei setzt Shared Space auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Autofahrer als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.

2. Aufenthaltsqualität

Shared Space hat das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Hauptgeschäftsstraßen – und ggf. auch anderer städtischer Straßen – städtebaulich zu stärken. Gefragt sind neue Gestaltungen, die einzelne Abschnitte und Plätze durch eine wohltuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben.

3. Partizipation

Shared Space wird mit den Bürgern vor Ort konzipiert. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der Bürgerinformation hinaus und beteiligt die Bürger mit aufwändigen Instrumenten an der Planung.

4. Raum für alle

Shared Space berücksichtigt die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte werden barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen, wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr gestaltet.

5. Mischungsprinzip

Shared Space arbeitet abschnittsweise mit dem Mischungsprinzip. Soweit eben möglich sollte versucht werden, das Mischungsprinzip umzusetzen. Dieses muss sich nicht zwangsläufig auf alle Verkehrsarten beziehen. Eine Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum und/oder eine Kanalisierung des fließenden Verkehrs können notwendig sein. Gleichwohl werden auch diese Abschnitte nach dem Prinzip Shared Space gestaltet.

6. Klare Regelung

Shared Space kommt ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus. Shared Space Bereiche sollten jedoch bei geringen Verkehrsbelastungen als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, um dem Fußgängerverkehr auch rechtlich Vorrang zu geben, geringe Geschwindigkeiten abzusichern und das Parken zu regeln. Alternativ kann bei vorrangiger Verbindungsfunktion auch die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich („Tempo-20/10-Zone“) in Verbindung mit einem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone in Frage kommen.

7. Leistungsfähigkeit

Shared Space setzt eine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung voraus. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden im Rahmen der Planung mit entsprechenden Verfahren nachgewiesen.

8. Sichtbeziehung

Shared Space setzt hervorragende Sichtbeziehungen voraus, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr ist daher aus ausgewählten Abschnitten weitgehend zu verlagern und die Parkraumnachfrage ist durch Angebote im nahen Umfeld zu befriedigen.

9. Erfolgskontrolle

Shared Space wird Erfolgskontrollen unterzogen, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Da das Mischungsprinzip nach deutschem Regelwerk nur bei geringen Belastungen angewendet werden sollte, haben Shared Space Projekte in Abschnitten mit höheren Belastungen (größer 400 Kfz/h) Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten.

10. Verkehrssicherheit

Bei allen Planungen muss die Verkehrssicherheit eine übergeordnete Rolle einnehmen.

Dazu sind zunächst detaillierte Analysen des Unfallgeschehens schon vor der Umgestaltung erforderlich, um mögliche Gefahrenpunkte bereits bei der Planung berücksichtigen zu können. Die Planung selbst ist in allen Planungsphasen durch ausgebildete Sicherheitsauditoren zu auditieren. Nach der Verkehrsfreigabe ist eine ständige Beobachtung und Analyse, möglichst durch einen externen neutralen Gutachter, sicher zu stellen, um schnell auf mögliche Sicherheitsdefizite reagieren zu können.

Werden diese 10 Punkte konsequent beachtet, kann Shared Space für bestimmte Straßenabschnitte und Plätze dazu beitragen, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr gefördert wird.

		Unfallforschung der Versicherer 
Einsatzgebiete	auf allen Straßen	Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion
Kennzeichnung	keine	Kennzeichnung erforderlich
Gestaltung	Mischverkehrsfläche	sichere Gehbereiche und Querungsstellen, geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen
Beteiligungsverfahren	immer	immer
Verkehrsbelastung	keine Vorgabe	maximal 14.000 Kfz/Tag, kaum LKW, viele Fußgänger/Radfahrer
zulässige Geschwindigkeit	keine Beschränkung	max. 30 km/h
Vorrangregelung	Rechts-vor-Links	Rechts-vor-Links
Verkehrszeichen/Ampeln/Markierungen	keine	wo für Sicherheit und Leistungsfähigkeit erforderlich
Parkregelung	keine	nicht erlaubt
Kinderspiel auf Fahrbahn	nicht verboten	verboten

Forderungen zum Einsatz von Shared Space

Weitere Informationen finden Sie unter www.udv.de im Fachbereich Verkehrsinfrastruktur.

Zusammenfassende Empfehlungen

Werden Shared Space Projekte ins Auge gefasst, sollte ein umfassender und interdisziplinärer Prozess beginnen, der darauf setzt, sämtliche Beteiligten (insbesondere auch die Bürger) zu befähigen, sich bei der Erarbeitung einer optimalen Lösung mit eigenen Vorschlägen einzubringen. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse sind darüber hinaus auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange zu beachten.

Geeignet sind in erster Linie kleinere Hauptgeschäftsstraßen, örtliche Geschäftsstraßen oder dörfliche Hauptstraßen, die hohe Frequenzen des Fußgänger- und/oder Radverkehrs und einen hohen Überquerungsbedarf aufweisen. Zu empfehlen ist, Belastungen in der Größenordnung von maximal 14.000 Kfz/24h einzuhalten, um eine Dominanz des Kfz-Verkehrs in ausgewählten Shared Space Bereichen zu vermeiden.

Shared Space Bereiche in Deutschland sollten:

- auf eine Länge von 300m bis maximal 800m begrenzt sein, um ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen,
- bei einer Belastung von mehr als 400 Kfz/h als Modellprojekte durchgeführt werden,
- weitgehend niveaugleich gestaltet sein, wobei einzelne Elemente wie Begrünung oder Einbauten den Verkehr kanalisieren können,
- frei von parkenden Fahrzeugen sein, wobei ausreichende Angebote zum Parken im Umfeld zu schaffen sind,
- leistungsfähig gestaltet sein und somit je nach Verkehrsstärke in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre aufweisen,
- für Blinde und Sehbehinderte barrierefrei gestaltet werden,

- uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Unter besonderer Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Aspekte und der Anforderungen an die Verkehrssicherheitsaspekte sollten Shared Space Bereiche:

- als Verkehrsberuhigte Bereiche oder
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

straßenverkehrsrechtlich ausgewiesen werden.

Die **Umsetzung** des Shared Space Gedankens erfordert:

- einen planerischen und politischen Vorbereitungs- und Umsetzungsprozess, bei dem einzelne Belange oder Gruppen nicht ausgegrenzt sondern alle Betroffenen und Beteiligten aktiv angesprochen und ihre Anliegen ernst genommen werden,
- eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und -qualität mit den Elementen, die die gegenseitige Rücksichtnahme und angemessene Geschwindigkeiten unterstützen,
- eine Vorgehensweise, bei der die gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen akzeptiert und die bestehenden Verantwortlichkeiten respektiert werden,
- eine Begleitung und Evaluierung durch eine zentrale, wissenschaftliche Vorher-/Nachheruntersuchung.

Literaturhinweise

- [1] 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
- [2] Leven, J.: Chancen für Shared Space – Befragungsergebnisse und Unfalldaten lassen positive Einschätzung zu, in: Verkehrszeichen, Heft 1/2008
- [3] 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, <http://www.hamburg.de/start-gemeinschaftsstrassen/1454974/gemeinschaftsstrassen-start.html>
- [4] Neidhard, H. (2005): Deutsche Autofahrer in den Niederlanden - Häufige verkehrsrechtliche Probleme im Nachbarland, in: Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen, SVR 10/2005
- [5] Keuning Instituut, Senza Communicatie: Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leewarden, Niederlande, Juni 2005
- [6] Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e.V. (ALR) (Hrsg.) (2007): Shared Space – Geteilte öffentliche (Straßen-) Räume, Dokumentation der Fachtagung des ALR am 25. September 2007 in Bohmte im Osnabrücker Land, Band 42, 1. Auflage 2007 – ISSN -Nr.: 1434 – 5145
- [7] Quelle: http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Koeniz.html und http://www.bve.be.ch/site/bve_tba_dok_berner-modell_bericht_wirkungsan_d_web.pdf;
- [8] Quelle: http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Biel.html;
- [9] Quelle: <http://www.mobilservice.ch/pdf/FV-Begegnungszonen.pdf>
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93, Köln 1993
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06, Köln 2007
- [12] Quelle: NDR2, 24.09.2009

Weiterführende Literatur

Butz, M.; Schweizer, T.: Zonen mit Tempobeschränkung, Bern 2006, <http://www.fussverkehr.ch/projekte/ZonenmitTempobeschr.pdf>

GDV Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V.: Shared Space – Wunschgedanke oder realistische Option, in: Unfallforschung kommunal, Nr.4/2009

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, <http://www.shared-space.de>

Anlage

Erläuterung der Unfallkategorien

Kategorie / Bezeichnung	Beschreibung*
U (Gt) = Unfall mit Getöteten	mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer
U (SV) = Unfall mit Schwerverletzten	mindestens ein schwerverletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten
U(LV) = Unfall mit Leichtverletzten	mindestens ein Leichtverletzter, aber keine Getöteten oder Schwerverletzten

* Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 1995

Erläuterung

▪ Unfallkosten (UK)

Unfallkosten

- messen die volkswirtschaftlichen Verluste durch Straßenverkehrsunfälle;
- fassen Anzahl und Schwere der Unfälle zusammen;
- ermöglichen Vergleiche der Verkehrssicherheit zu einem Preisstand

Grundlage für die Ermittlung der Unfallkosten sind Betrachtungen über den volkswirtschaftlichen Nutzen, der aus vermiedenen Unfällen entsteht, d. h., wenn Personen nicht getötet/nicht schwerverletzt/nicht leichtverletzt werden und Sachschaden vermieden wird. Bewertet werden bei den vermiedenen Verunglückten die „Ressourcen-Ausfallkosten“ (Ausfall der Erwerbsfähigkeit/Arbeitsunfähigkeit/Minderung der Erwerbsfähigkeit), „direkte Reproduktionskosten“ (medizinische, berufliche Rehabilitation) und „indirekte Reproduktionskosten“ (Kosten der Polizei, Verwaltungskosten der Versicherungen, Kosten der Rechtsprechung). Sachschäden werden bewertet über die Reparaturkosten (direkte und indirekte, wie z. B. Mietwagen) und die Gemeinkosten (Polizeikosten, Verwaltungskosten der Versicherungen, Rechtsfolgekosten).

▪ Unfallkostendichte (UKD)

Unfallkostendichten (UKD) beziffern die entsprechenden durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Kosten (in 1.000 €/a) durch Straßenverkehrsunfälle, die auf 1 km Länge des Straßenbereiches oder dem betrachteten Punkt entstanden sind.

Zur Vereinfachung der Vergleichbarkeit in den drei Ländern wurden sowohl für die Niederlande als auch für die Schweiz dieselben Kostensätze wie für Deutschland verwendet.

Quelle:

Institut für Straßenverkehr (2003). Sicherung des Verkehrs auf Straßen - SVS - Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1, Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten. Empfehlungen des Institutes für Straßenverkehr Köln (ISK), Köln, 2003.



Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
E-mail: unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de