

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

Siegfried Brockmann  
Leiter Unfallforschung der Versicherer

Presseforum der Schaden- und Unfallversicherer  
Hamburg, 14.05.2009

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## **Eimsbüttel und Mitte wetteifern um erste "Shared Space"-Straße**

Welt – online, 22. Juli 2008

## **Ist Shared-Space ein Modell für die Dorfstraße?**

Bad Segeberg –Nach längerer Debatte beauftragte die Stadtvertretung vorgestern die Verwaltung, mögliche EU-Fördermittel für den Ausbau der Straße als „Shared-Space“-Straße zu ermitteln.

Lübecker Nachrichten online, 17.07.2008

## **"Shared Space" auch in Berlin geplant**

RBB-Online, 25.07.2008

## **Weg mit dem Schilderwald!**

Frankfurt. [...] das Zauberwort hieß «shared space». Der Ortsbeirat erteilte dem Magistrat also den Auftrag, zu prüfen, wie sich das auf der Hauptverkehrsstraße Alt-Erlenbach umsetzen lasse.

Frankfurter Neue Presse, 23.07.2008

## **Oranienburg will mit der Lehnitzstraße an Pilotprojekt teilnehmen**

[..] Mit dem Projekt „Shared Space“ [...]will das Brandenburger Infrastrukturministerium den Schilderwald auslichten.[..]

Märkische Allgemeine, 10.07.2008

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Grundprinzipien bei Shared Space

- Netzhierarchie beachten (Verhalten im öffentlichen Raum, im öffentlichen Netz)
- Prinzip „selbsterklärende“ Straßenräume
- Integration von Verkehrsinfrastruktur in funktionales Raumkonzept
- Aufhebung des Trennungsprinzips
- Stärkung der (verkehrs)räumlichen Teilfunktion
- Ruhenden Verkehr verbannen

⇒ **Änderung des Verkehrsverhaltens**

Verkehrsverhalten + soziales Verhalten = „soziales Verkehrsverhalten“

**Verkehr als „Gast“ im Straßenraum**

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?



Rijksstraatweg, Haren, NL

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?



## Verkehrsberuhigter Bereich Roermonder Platz, Kevelaer

[Quelle: Gerlach et. al.: „Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie - “]

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Vorhandene Regelungen

- Fußgängerzone (auch mit Ausnahmeregelungen)
- Verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehr, Schrittgeschwindigkeit)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (10 oder 20 km/h)
- Tempo 30-Zone

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

**Verkehrsberuhigter Bereich – Beschilderung mit Z. 325 –  
Einheit von Bau und Betrieb ?**



# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325) – Verkehrssicherheit und -verhalten

- Seit 1970 Erfahrungen mit Mischflächen in Deutschland vor:
  - Die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit wird nicht eingehalten;
  - Bei größeren Verkehrsstärken und Straßen mit Sammelfunktion führte der Einsatz i. d. R. zu höheren Geschwindigkeiten und einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit.
  - Der Einsatz optischer Mittel wie z. B. verschiedenfarbige Pflasterung ist im Hinblick auf die Geschwindigkeitsdämpfung völlig wirkungslos.

### Fazit:

**Das angestrebte harmonische Miteinander von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern im Mischbereich funktioniert nicht, weil die Regeln den Verkehrsteilnehmern nicht bekannt bzw. bewusst sind.**

**Umso kritischer ist eine Ausweitung solcher Mischflächen bei deutlich höherem Geschwindigkeitsniveau (30 – 50 km/h statt 7 km/h) zu sehen**

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Mischverkehrsflächen – Mobilitätseingeschränkte Personen

- Sehbehinderte Personen sind auf kontrastreiche und taktil erfassbare Verkehrsraumgestaltung angewiesen.
- Kinder und ältere Verkehrsteilnehmer können Verkehrsabläufe noch nicht bzw. nicht mehr richtig einschätzen (insbesondere Geschwindigkeit und Entfernung) und benötigen daher gesicherte Querungsmöglichkeiten

**Mischverkehrsflächen sind problematisch insbesondere für Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte und führen zu Verunsicherung**



# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Mischverkehrsflächen – Problem mit ruhendem Verkehr



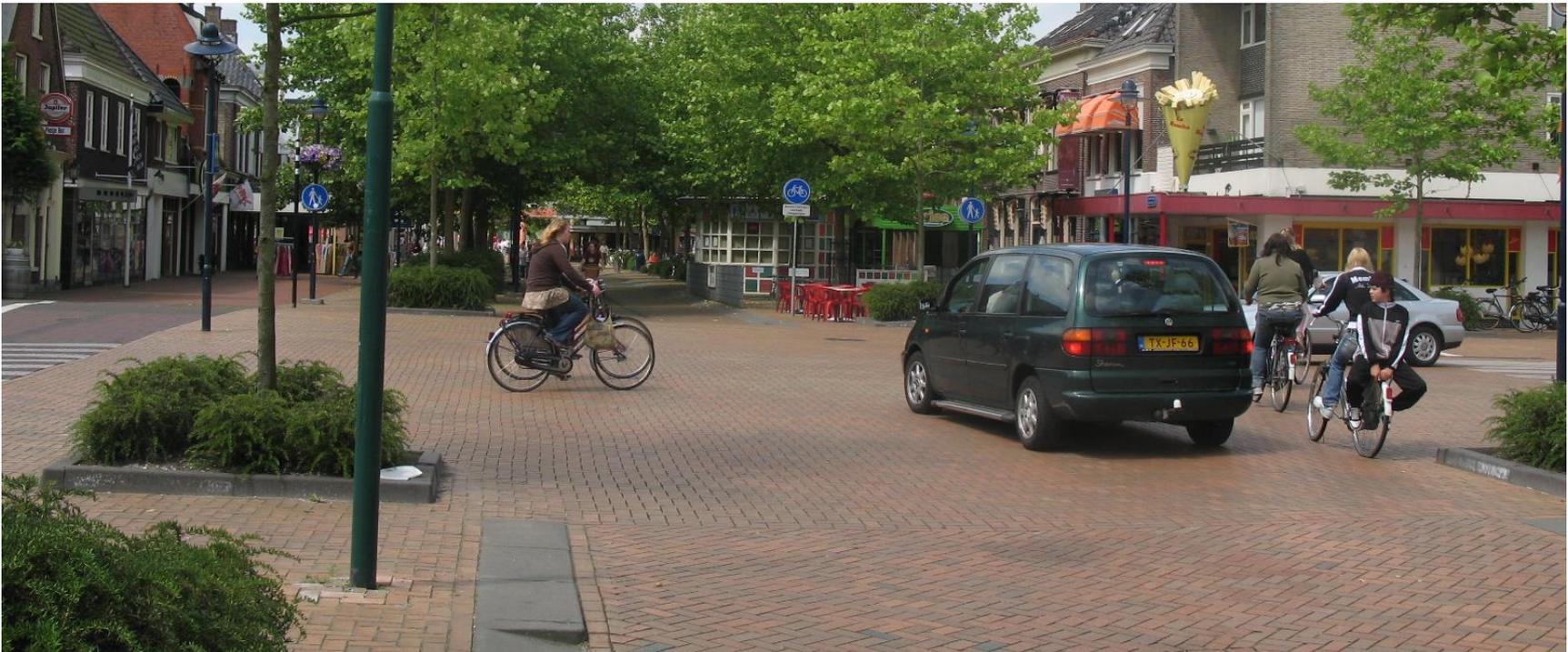
Rijksstraatweg, Haren, NL

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Was ist wirklich neu an „Shared Space“

- Mischungsprinzip auch bei höheren Verkehrsbelastungen  
(nach RASSt 06 bei DTV bis etwa 4.000 Kfz möglich)
- Rechts-vor-links Regelung auch bei höheren Verkehrsbelastungen
- Weitgehender Verzicht auf Beschilderung
- Geschwindigkeiten bis 50 km/h

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?



**Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden, Drachten, NL**

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?



Jahr	Unfallkategorie	U (Gt)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
<b>Drachten – Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden</b>						
1994		0	0	0	1	1
1995		0	0	0	8	8
1996		0	0	0	2	2
1997		0	0	1	8	9
<b>1998*</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1999		0	0	1	3	4
2000		0	0	0	0	0
2001		0	0	0	4	4
2002		0	0	2	6	8
2003		0	0	1	3	4
2004		0	0	2	6	8
2005		0	0	1	4	5
2006		0	0	2	2	4

\* Jahr des Umbaus

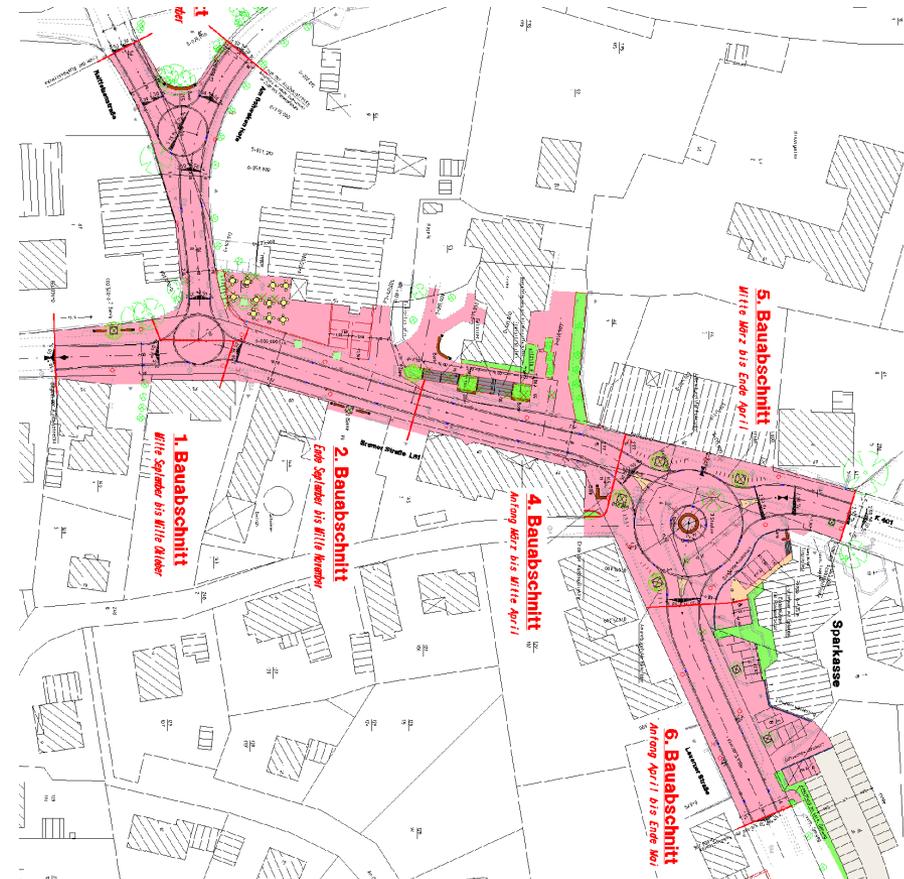
**Unfallgeschehen vor / nach Umbaumaßnahme [NL, 2004/2006]**

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Beispiel: Bohmte, Niedersachsen

### Ortsdurchfahrt

- 13.000 Kfz / Tag
- 1.000 LKW / Tag
- Wenig Radverkehr
- Wenig Fußgänger
- geringer Parkdruck



# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Beispiel: Bohmte, Niedersachsen

### Ortsdurchfahrt

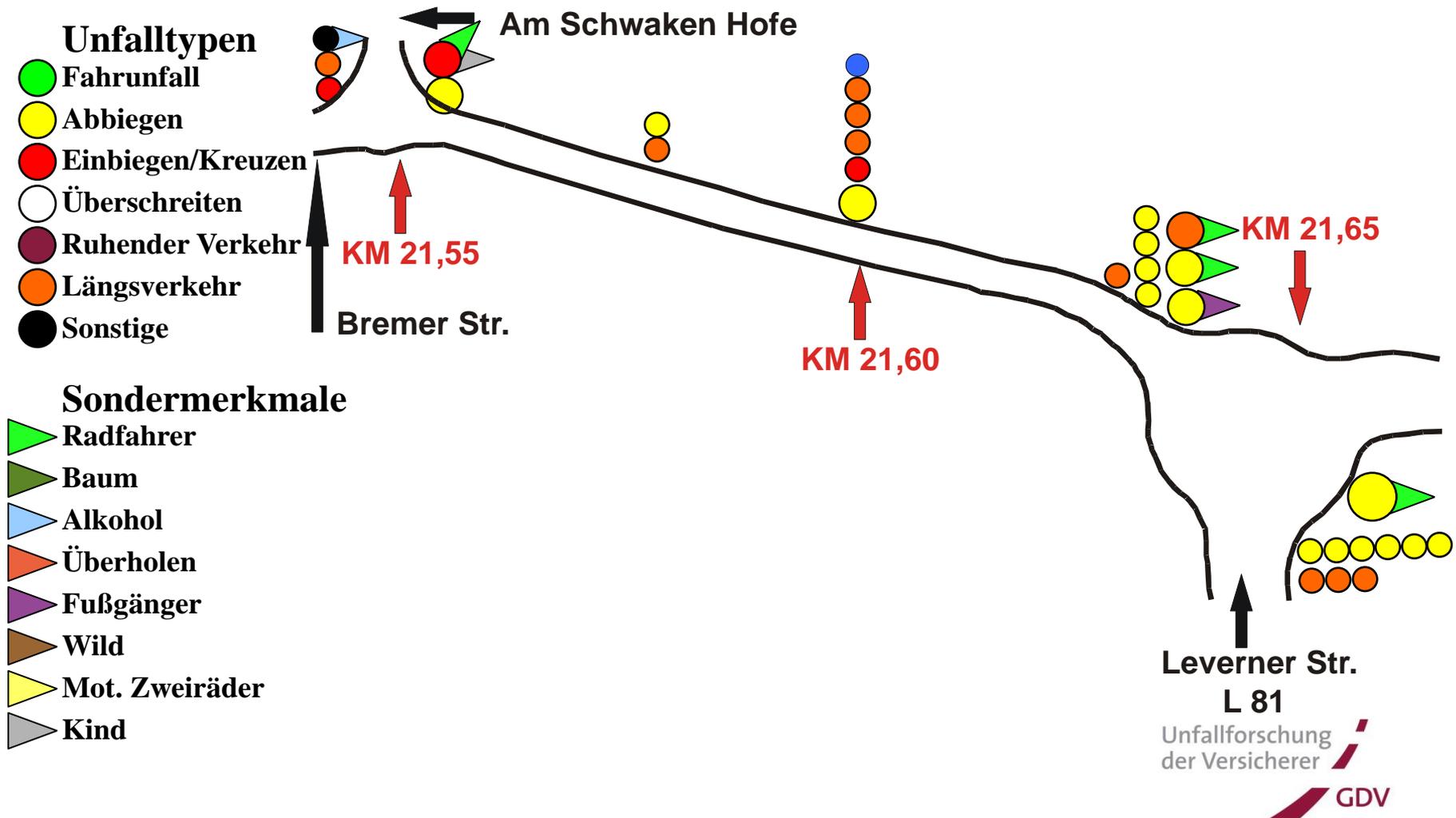
- 13.000 Kfz / Tag
- 1.000 LKW / Tag
- Wenig Radverkehr
- Wenig Fußgänger
- geringer Parkdruck



<b>Konfliktpunkt Nr.</b>	<b>101</b>																		
<b>UHS-Kategorie</b>																			
		<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007*</b>	<b>2008**</b>													
<b>Gesamt</b>		<b>5</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>13</b>													
davon mit	<b>Toten</b>																		
davon mit	<b>SV</b>			<b>1</b>															
davon mit	<b>LV</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>													
davon mit	<b>SS</b>	<b>1</b>																	
davon mit	<b>LS</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>11</b>													
<b>Jährliche Unfallkosten</b>		<b>44,5</b>	<b>51,5</b>	<b>237</b>	<b>58</b>	<b>96,5</b>													
<b>Unfalltypen</b>																			
Fahrunfall	<b>Typ 1</b>					<b>3</b>													
Abbiegeunfall	<b>Typ 2</b>		<b>6</b>	<b>8</b>	<b>2</b>														
Einbiegen/Kreuzen	<b>Typ 3</b>	<b>1</b>			<b>2</b>	<b>2</b>													
Überschreiten	<b>Typ 4</b>																		
Ruhender Verkehr	<b>Typ 5</b>				<b>1</b>	<b>1</b>													
Längsverkehr	<b>Typ 6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>													
Sonstiger Unfall	<b>Typ 7</b>	<b>1</b>				<b>3</b>													
					* Umbau	** Unfälle nach Umbau	ab 1.6.2008												
Bohnte, i.g.O., L 81, km 21,55 - 21,65																			

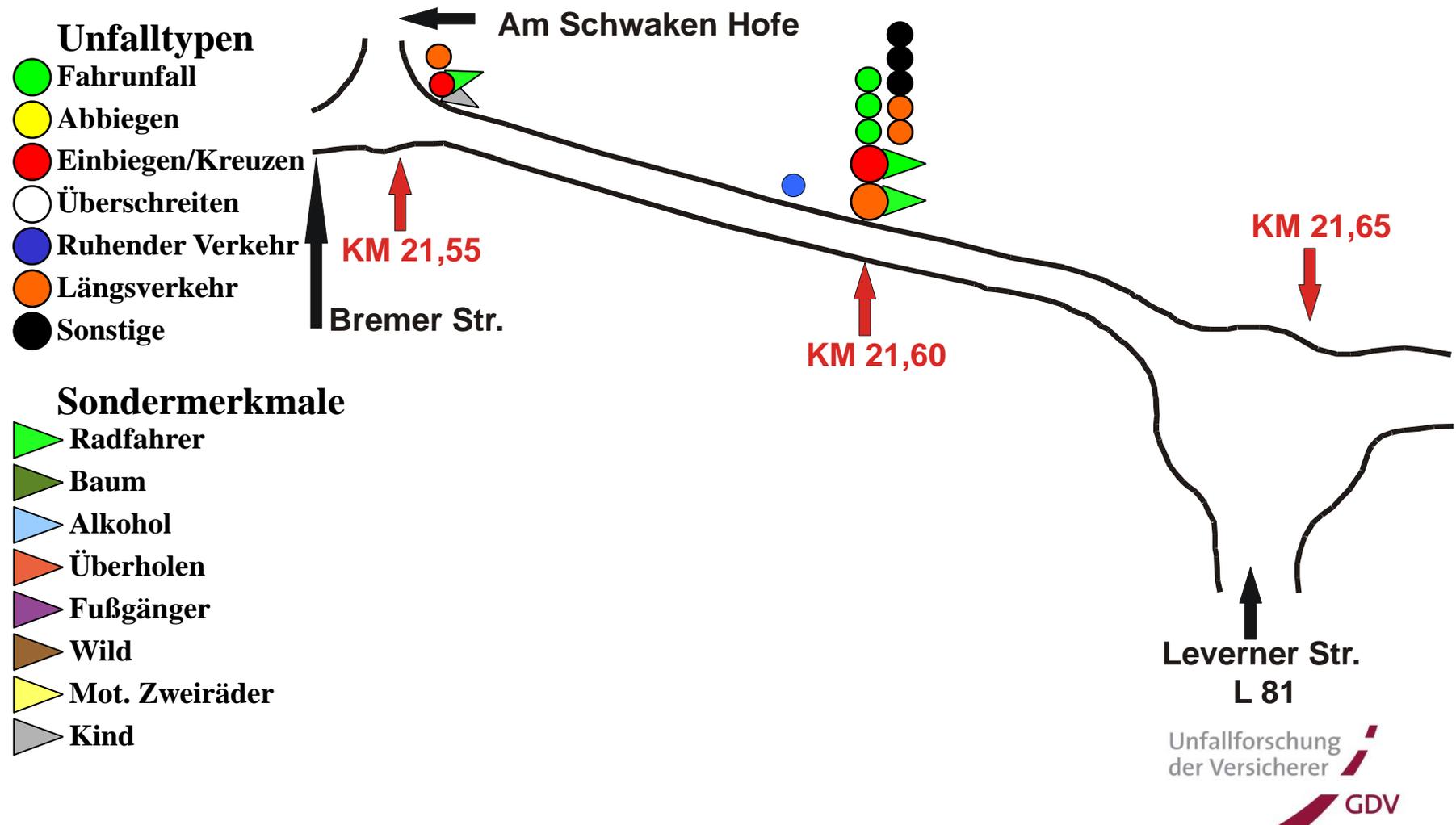
# Unfallsituation vom 01.01.2004 – 31.05.2008

## 53 Monate



# Unfallsituation vom 01.06.2008 – 31.12.2008

## 7 Monate



# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Fazit (1)

- Es gibt bisher keine belastbaren Unfallzahlen, die die Wirksamkeit von Shared Space-Maßnahmen nachweisen.
- Wenn Mischverkehrsflächen schon bei geringer Verkehrsstärke nicht mehr Sicherheit gebracht haben, warum sollen sie es bei höheren Verkehrsstärken tun?
- Daher wichtig:
  - Es handelt sich bei shared space nicht um die beliebige Umwandlung eines Straßenabschnitts zu einer Mischverkehrsfläche.
  - Shared Space ist ein ganzheitlicher Ansatz der sowohl verkehrslenkende Maßnahmen beinhaltet sowie eine gesamtstraßenräumliche Umgestaltung für die in der Regel hohe Investitionen erforderlich sind.
  - Shared Space setzt optimale Sichtbeziehungen voraus:  
kein ruhender Verkehr!

# „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

## Fazit (2)

- Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) befürwortet die Durchführung einiger weniger kontrollierter, wissenschaftlich betreuter Feldversuche unter folgenden Bedingungen:
  - Es müssen insbesondere die Anforderungen der älteren und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer sowie der Kinder Berücksichtigung finden.
  - Alle Planungen sind einem Sicherheitsaudit zu unterziehen.
  - Nach der Realisierung ist die Entwicklung des Unfallgeschehens und des Verkehrsverhaltens intensiv zu beobachten.
- Shared Space kann allenfalls als verkehrsplanerische Nischenlösung, keinesfalls als Standardmaßnahme verstanden werden.