

Grußwort

ADAC/UDV Fachveranstaltung „Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen: Shared Space in der kommunalen Praxis“

1. März 2011, Frankfurt am Main

28.02.2011

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Brockmann,

ich begrüße Sie herzlich im Namen des ADAC Vizepräsidenten für Verkehr, Ulrich Klaus Becker, der kurzfristig einen wichtigen verkehrspolitischen Termin wahrnehmen musste, hier im Frankfurter Messeturm zur gemeinsamen Fachveranstaltung des ADAC und der Unfallforschung der Versicherer UDV zum Thema „**Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen: „Shared Space“ in der kommunalen Praxis.**“

Als wir im April letzten Jahres in Mülheim an der Ruhr unsere damalige Expertenreihe zur Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen gestartet hatten, waren wir uns gar nicht sicher, ob das Thema „**Shared Space**“ nicht schon längst überholt ist.

Doch der **große Erfolg der Auftaktveranstaltung** und der drei nachfolgenden Veranstaltungen mit insgesamt mehr als 600 Teilnehmern hat uns bewiesen, dass das Thema „Shared Space“ nichts von seiner Anziehungskraft verloren hat. Und dies bestätigt sich auch heute wieder, schließlich haben wir mit 150 Teilnehmern wieder ein volles Haus und etliche Teilnehmeranfragen konnten erst gar nicht mehr berücksichtigt werden.

„Shared Space“ ist also nach wie vor ein Dauerbrenner, wenngleich die **Diskussion in Fachkreisen** heute zum Glück emotional weniger aufgeladen ist, als noch vor wenigen Jahren. Zukünftig werden wir aber auch **alle Verkehrsteilnehmer und betroffene Bürger** mehr an der Diskussion beteiligen müssen, um auch die Stammtischdiskussionen versachlichen zu können.

Der ADAC hat im letzten Jahr nicht nur die besagte Expertenreihe durchgeführt, sondern auch haben wir mit unserer **Fachbroschüre „Shared Space“** kommunalen Planern und politischen Entscheidungsträgern die Möglichkeiten und Grenzen der neuen Gestaltungsphilosophie von Stadtstraßen nahe bringen können.

Ein Lob von dieser Seite aus auch an unseren heutigen Projektpartner, die **Unfallforschung der Versicherer UDV**, der bereits im Herbst 2009 ebenfalls eine entsprechende Broschüre veröffentlicht hat.

Und es freut uns natürlich auch sehr, dass fast zeitgleich zu unserer heutigen Veranstaltung auch die **Forschungsgesellschaft für Straßenwesen FGSV** ein Hinweispapier zur Thematik Shared Space herausgebracht hat. Dieses ist genau seit einer Woche unter dem Namen „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf“ erhältlich, mehr dazu werden wir heute Nachmittag aus erster Hand von Herrn Dr. Baier erfahren können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

die Städte in Europa stehen vor einem großen Umbruch. Mit Unterzeichnung der „**Leipzig Charta**“ im Mai 2007 durch die europäischen Bauminister steht nun erstmalig eine gesamteuropäische Strategie bereit, den negativen Auswirkungen des Strukturwandels in unseren Städten zu begegnen.

Ziel ist es, der Monotonie in den Innenstädten über eine integrierte **Stadtentwicklungsplanung** entgegenzuwirken, den **öffentlichen Raum** zu stärken, die **Bürger** stärker an Planungsprozessen zu beteiligen und die Funktionen **Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit** wieder stärker zu mischen.

Ähnliche Ziele werden zunehmend auch im **Verkehrsbereich** verfolgt. Um der weiteren Abwanderung von Bevölkerung, Arbeitsstätten und Einkaufsorten in das Umland der Städte zu begegnen, ist es erforderlich, die Attraktivität der Innenstädte zu stärken. Der **Gestaltung des Straßenraums** kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Derzeit werden in mehreren europäischen Ländern Konzepte erprobt, über einen entsprechenden **Straßenentwurf in Kombination mit Verhaltensregeln und Vorschriften** eine höhere Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für zentrale städtische Bereiche zu erwirken. Ein Beispiel stellt die „**Begegnungszone**“ dar, die in der Schweiz erfunden wurde und mittlerweile auch in Belgien und Frankreich Einzug gefunden hat.

Ebenfalls einen hohen gestalterischen Ansatz verfolgt die in den Niederlanden entwickelte Idee von „**Shared Space**“. Im Gegensatz zu den konventionellen Ansätzen der Verkehrsberuhigung sollen die Verkehrsteilnehmer **ohne Verkehrszeichen und ohne fahrdynamisch wirksame Einbauten** zu einem rücksichtsvolleren Verhalten bewegt werden. Erreicht werden soll dies über einen **gemeinsamen entwickelten und genutzten Straßenraum**, der von sich aus niedrige Geschwindigkeiten nahelegt und die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander begünstigt.

In Deutschland wurde „Shared Space“ bisher nicht nur in der Modellgemeinde Bohmte realisiert, sondern mit einigen Modifikationen und unter anderem Namen auch in anderen deutschen Städten. Wir werden gleich im Anschluss erfahren, wie es mit der Verkehrsberuhigung weiter geht und wie es sich mit der **Verkehrssicherheit und Akzeptanz** solcher Ansätze verhält. Den Schwerpunkt wollen wir heute jedoch auch auf die **Praxis in den Kommunen** legen und haben dazu deren Vertreter als Referenten eingeladen.

Gespannt bin ich auch auf den Mülheimer Vortrag, weil hier mit „**Simply City**“ ein Ansatz verfolgt wird, den städtischen Verkehrsraum von sämtlichen überflüssigen Elementen zu befreien. Im Teilprojekt „**Verhüllungsaktion**“ konnten bereits erste Erfolge verbucht werden, wie etwa eine starke Reduktion der Verkehrszeichen.

Und gerade an dieser Aktion zeigt sich sehr gut, dass viele vermeintlich neue Ansätze bei näherer Betrachtung gar nicht so neu sind wie sie scheinen. So entwickelte der ADAC bereits 1998 ein Konzept zur **Reduzierung des Schilderwaldes**, das im westfälischen **Selm** erstmalig umgesetzt wurde und mittlerweile etwa 150 Nachahmer-Gemeinden gefunden hat.

Ähnlich verhält es sich mit „**Shared Space**“, wo die Reduktion der Verkehrszeichen ebenfalls einen hohen Stellenwert hat und enge Parallelen zu bewährten StVO-Instrumenten wie dem „**Verkehrsberuhigten Bereich**“ oder „**Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich**“ aufweist.

Meine verehrten Damen und Herren,

Ich wünsche Ihnen allen, dass Sie von unserer heutigen Veranstaltung **des ADAC und der UDV** die Erkenntnis mitnehmen, dass es für die Verkehrsberuhigung in Geschäftsstraßen **kein Patentrezept** geben kann, wohl aber kann diese über **verschiedene Lösungsansätze** realisiert werden, die stets auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten und das Ergebnis umfangreicher **Bürgerbeteiligungsverfahren** sein müssen.

Letztendlich ist es die **Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer**, die über die Wirksamkeit einer Maßnahme entscheidet und um die sich der ADAC als Deutschlands größter Verbraucherschützer und Interessenvertreter in besonderem Maße kümmert.

Im Namen des ADAC Vizepräsidenten für Verkehr, Herrn Ulrich Klaus Becker wünsche Ihnen eine interessante und informative Veranstaltung.