



Begegnungszonen, Shared Space

Separation oder Mischung des Verkehrs?

Hohe Kfz-Geschwindigkeiten erfordern freie Bahn: die Führung der Fußgänger auf separaten Wegen, quasi genormte Straßenräume mit eindeutigen Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsschildern und Lichtsignalanlagen. Derartige Straßenräume entsprechen jedoch kaum noch den Anforderungen, die heute an Städte und Dörfer als Lebensräume gestellt werden.

Wie weit kann daher die Mischung der Verkehre bei geringen Fahrgeschwindigkeiten um 20 bis 30 km/h gehen? Kann der begrenzte Straßenraum vielseitiger genutzt werden, wenn nicht jedes Verkehrsmittel einen eigenen Streifen hat? Welche Art der Straßenraumgestaltung unterstützt das intuitive Miteinander der Verkehrsteilnehmer per Blickkontakt? Und sind das nicht ideale Bedingungen für den Radverkehr, wenn alle Fahrzeuge etwa in Fahrradgeschwindigkeit unterwegs sind?

Unterschiedliche Begriffe, unterschiedliche Praxis

Neue Straßenräume nach dem Mischungsprinzip werden heute meist als „Shared Space“ bezeichnet. Der Begriff des „gemeinsam genutzten Raums“ geht auf den britischen Architekten Ben Hamilton-Baillie zurück und fand insbesondere durch ein EU-Projekt, das bis 2008 im Nordseeraum stattfand, Verbreitung. In diesem Zuge wurde unter anderem das Ortszentrum der Gemeinde Bohmte bei Osnabrück umgestaltet. Die Definitionen für „Shared Space“ sind jedoch uneinheitlich; Hamilton-Baillie bezeichnet damit solche Straßenräume, in denen

das Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer nicht zentral durch LSA oder Verkehrszeichen gesteuert, sondern jeweils in eigenverantwortlicher Interaktion durch Blickkontakte „ausgehandelt“ wird.

Mischverkehr war bis vor wenigen Jahrzehnten die übliche Praxis auf den meisten Straßen. So haben Altstadtgassen und zentrale Plätze bis weit ins 20. Jahrhundert hinein, d.h. bis schneller Autoverkehr eine Massenerscheinung wurde, nach diesem Prinzip funktioniert. Auch in vielen jüngeren Wohngebieten gibt es häufig verkehrsberuhigte Bereiche mit einer Mischung der Verkehrsteilnehmer. Die Geschwindigkeit ist begrenzt, und das Parken von Kfz nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet. Anderenfalls wäre der öffentliche Raum nicht

Titelbild links: Übergangsbereich der Fußgängerzonen in Hannover. Rechts: Begegnungszonenbeschilderung in Metz, Frankreich.

Inhalt

Separation oder Mischung des Verkehrs? 1

Unterschiedliche Begriffe, unterschiedliche Praxis 1

Einsatzbereiche 2

Aktuelle Diskussionspunkte 3

Fazit 4

mehr vielfältig nutzbar und abgestellte Fahrzeuge würden den für die Interaktion erforderlichen Blickkontakt behindern.

Unter der Bezeichnung Begegnungszone ist dieser Straßencharakter des Miteinanders in der Schweiz seit einigen Jahren mit einem neuen Verkehrsschild in der Straßenverkehrsordnung fixiert. Seither werden Begegnungszonen auch in Geschäftsstraßen mit mittlerer Kfz-Belastung, vor Schulen und vor Bahnhöfen eingerichtet. Fußgänger dürfen sich überall bewegen und aufhalten, jedoch die anderen Verkehrsteilnehmer nicht behindern. Für alle Fahrzeuge gilt ein Tempolimit von 20 km/h, für Kfz außerdem eine strikte Parkraumregelung. Inzwischen gibt es eine hohe dreistellige Zahl von Begegnungszonen in allen Landesteilen der Schweiz, vor allem in den ländlichen Ortszentren, wo man früher möglicherweise eine reine Fußgängerzone eingerichtet hätte. Auch in der niederländischen Provinz Friesland existieren über 20 Shared-Space-Projekte. Oft handelt es sich um den Rückbau der Ortsdurchfahrt nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung.

Belgien und Frankreich sind dem Schweizer Beispiel gefolgt, in anderen europäischen Ländern wird die Übernahme dieser flexiblen Art des Miteinanders diskutiert. Schließlich verpflichtet in mehreren Ländern der §1 der Verkehrsordnung zur gegenseitigen Rücksichtnahme – mit einer Straßenraumgestaltung nach Shared-Space-Prinzipien wird der §1 baulich umgesetzt.

Einsatzbereiche

Die FGSV hat 2010 erste Empfehlungen aus fachlicher Sicht veröffentlicht, wie Fehler bei der Umgestaltung vermieden werden können. Eine systematische Wirkungsforschung wird erst ab 2012 erwartet, jedoch lassen die zahlreichen umgesetzten Projekte schon recht verlässliche Einschätzungen zu.

Stadträume mit hohem Querungsbedarf der Fußgänger sind einer der Haupteinsatzbereiche für Shared Space. Neben den zentralen Plätzen der Stadt und Einkaufsstraßen zählen hierzu vielerorts auch die Bahnhofsvorplätze

Von oben nach unten:

1. Begegnungszone des Bahnhofsvorplatzes von Baar, Schweiz.
2. Stadtplatz in Norrköping, Schweden.
3. Altstadt mit „weicher Fußgängerzone“ in Padua, Italien.
4. Neuer Stadtplatz in Brühl, Rheinland.



Zum Weiterlesen

Homepage des Fachverbands Fussverkehr Schweiz:
www.begegnungszonen.ch

Interreg-Projekt zu Shared Space: www.shared-space.org
[Englisch]

Schweizer, T., u.a. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. In: Straße und Verkehr, Heft 9/2008

Bechtler, C., u.a. (2010): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld

als Busbahnhöfe und Straßenbahnstationen. Hier kommt es darauf an, den nötigen Kfz-Verkehr so verträglich zu organisieren, dass die Aufenthaltsqualität für Fußgänger nicht leidet.

In anderen Fällen, z.B. im Übergangsbereich von Fußgängerzonen zum umgebenden Cityring oder bei Geschäftsstraßen in der Ortdurchfahrt, kommt es darauf an, die vielen querenden Fußgänger und Radfahrer auch bei etwas mehr Kfz-Verkehr komfortabel auf die andere Seite zu bekommen.

Durch Ausnahmeregelungen für Busse, Taxen, Anlieferung sowie die Erschließung der benachbarten Wohnstraßen für den Radverkehr können auch viele Fußgängerzonen in der Praxis als Shared Space bezeichnet werden. In Summe findet sich dort mitunter eine Fahrzeugdichte, die auch in Ortsdurchfahrten üblich ist.



Spontane Kontakte im Ortszentrum von Haren, Niederlande

Mit der Verkehrsberuhigung von stärker Kfz-belasteten Straßen gibt es in Deutschland seit den 1980er-Jahren Erfahrung. Durch die Shared-Space-Diskussion kommen nun auch stärker Geschäftsstraßen in die Diskussion. Motive der Umgestaltung sind dort oft weniger die Verkehrssicherheit als vielmehr die Schaffung eines attraktiven, unverwechselbaren Stadtbildes sowie mehr Bewegungsfreiheit zu Fuß und mit dem Fahrrad – auch um die Kaufkraft im eigenen Zentrum zu halten. Denn die Abkehr von der normierten geschwindigkeits- und autoorientierten Gestaltung schafft Freiraum für ein unverwechselbar ortstypisches Straßenbild, das „eine Geschichte von dem Ort und den Menschen darin erzählt“ – so der niederländische Verkehrsplaner Hans Mondermann als ein Vordenker für Shared Space.

Auch für den Straßentyp mit deutlich über 10.000 Kfz pro Tag gibt es einige gute Beispiele, wie bei langsamen Fahrgeschwindigkeiten ein entspanntes Zusammenleben im Straßenraum gelingen kann: in der Schweiz (z.B. in Köniz bei Bern), in den Niederlanden (z.B. Haren bei Groningen) oder auch in Deutschland (z.B. der Opernplatz in Duisburg oder die Neue Straße in Ulm).



Hinweisschild in Sneek, Friesland, Niederlande: „Nehmt Rücksicht auf einander!“.

Aktuelle Diskussionspunkte

Einsatzbereich auch bei geringem Fußgängerverkehr

Ohne ausreichende Zahl von querenden Fußgängern fehlt die besondere Notwendigkeit, das Miteinander zu gestalten. Allerdings sind zunehmend auch Projekte im Schulumfeld in Diskussion (nur temporärer, aber besonders schutzbedürftiger Fuß-/Radverkehr). In der holländischen Provinz Friesland werden zunehmend Elemente des Shared-Space-Ansatzes auch außerorts angewendet.

Aneignung der Shared-Space-Bereiche durch Fußgänger

Shared Space widerspricht – durchaus begründet – den über Jahrzehnte angelernten Normen des Verhaltens im automobilzentrierten Straßenraum. Um neue Verhaltensmuster auch unter unsicheren Verkehrsteilnehmern zu etablieren, braucht es eine intensive Kommunikation, Konsultation und Partizipation in der Planungsphase. Für viele Verkehrsplaner wird das Training von Kindern und Altersgebrechlichen – am besten gleich nach der Einführung der neuen Gestaltung – eine zusätzliche Aufgabe.

FGSV e.V. (2011): Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Aufenthalts- und Überquerungsbedarf – Shared Space und andere Ansätze, Köln

Gerlach, J., u.a. (2009): Shared Space. Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Hg.: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft

Topp, H. (2011): Die Verkehrsberuhigung geht weiter! In: Straßenverkehrstechnik, Heft 5/2011

Bildrechte
Jörg Thiemann-Linden

Abwicklung hoher Kfz-Mengen

Bis ca. 4 000 Kfz täglich sind Mischverkehrsbereiche weitgehend erprobt. Die Empfehlungen schließen Belastungen bis ca. 18 000 Kfz täglich nicht aus, jedoch wird ein Kfz-Knoten häufig seitlich von der Hauptfußgängerquerung als Kreisverkehr eingerichtet. Bei hoher Kfz-Dichte hilft ein Mittelstreifen für das Queren in zwei Zügen oder ggf. die Dosierung der Zufahrt über eine Pfortnerampel.

Gestalterische Lösung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Eine Gestaltung, die zum langsamen Fahren einlädt, ist oft wirksamer als ein formales Tempolimit. Plausible und eindeutige Geschwindigkeitsdämpfung in der Zufahrt sind hilfreich, vor allem der Verzicht auf alle geschwindigkeitserhöhenden Elemente wie fahrdynamische Eckausrundungen, Markierungen oder Lichtsignalanlagen.

Pkw-Parken

In einzelnen europäischen Ländern wird Falschparken stark sanktioniert oder es herrscht ein genereller Respekt vor dem Straßenraum und den Bedürfnissen anderer. Eine plausible Gestaltung und der nur sehr sparsame Poliereinsatz, auf jeden Fall eine intensive Kontrolle in der Einführungsphase tragen besser zum Respektieren des nur sparsamen Stellplatzangebots bei. Ggf. gibt es wegen des Parkens nur politischen Konsens über einen kurzen Umgestaltungsabschnitt.

Berücksichtigung von Blinden und stark Sehbehinderten

Viele der bisherigen Projekte stellen zwar Menschen mit motorischer Behinderung zufrieden (keine hohen Bordsteine als Barrieren mehr, geringe Fahrgeschwindigkeit). Der Bedarf nach einer fühlbaren Kante (Blinde) oder einem deutlichen visuellen Kontrast zur Fahrbahn (stark Sehbehinderte) werden jedoch nicht erfüllt. Neuere Gestaltungen v.a. in den Niederlanden berücksichtigen dies durch eine einfach verständliche Gesamtgestaltung und das farblich Absetzen der Fahrgasse durch Belagswechsel als „weiche Separation“.



Eines von sechs Shared-Space-Projekten in Duisburg, Hamborner Markt.

Verkehrsrechtliche Umsetzung in Deutschland

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit Tempo-20-Zone bieten zwar formal nur eingeschränkte Rechte für Fußgänger im Straßenraum, je nach Gestaltung funktioniert das Miteinander aber recht gut. Die Einsatzbereiche des verkehrsberuhigten Bereichs bei mittlerem oder stärkerem Kfz-Verkehr werden nicht einheitlich gesehen. Solange eine unklare Interpretation der StVO vor Ort besteht, kann ein Projekt als Verkehrsversuch behandelt werden, was eine Begleitforschung und die Zustimmung höherer Straßenverkehrsbehörden voraussetzt.

Fazit

Die zahlreichen neuartigen Straßenraumgestaltungen nach dem Shared-Space-Ansatz, in einigen Ländern schon im Straßenverkehrsrecht verankert, setzen auf das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr. Anspruchsvolle Gestaltung, ähnlich wie in den Fußgängerzonen, lädt zum langsamen Fahren ein. Dabei kann viel Verkehrsfläche für Aufenthalt und andere Nutzungen gewonnen werden. Radverkehr hat optimale Bewegungsfreiheit. Voraussetzung ist allerdings ein restriktiver Umgang mit dem Pkw-Parken, um den Blickkontakt zu gewährleisten. Für eine zukünftige Mobilitätskultur ist eine flexible Straßenraumgestaltung schon heute die richtige Investition.



Gefördert durch:  Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mehr zum Thema Begegnungszonen, Shared Space finden Sie in den Ausgaben
FoR A-6 Unfallrisiken und Rad fahren
FoR I-9 Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen

„Forschung Radverkehr“ steht Ihnen auch online zur Verfügung: www.nrvp.de/transferstelle

Impressum

Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH
Zimmerstraße 13–15, 10969 Berlin
Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur
Redaktion: Jörg Thiemann-Linden
Auflage: 500
forschung-radverkehr@difu.de