

## „Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

*Seit rund 2 Jahren wird in Deutschland eine intensive fachliche, öffentliche und politische Diskussion darüber geführt, ob das sogenannte „shared space“ – Prinzip zur gleichberechtigten und konfliktfreien Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer als zukunftsweisendes, sicherheitsförderndes Verkehrsmanagementkonzept dienen kann.*

Dabei ist festzustellen, dass der Sicherheitsnutzen dieser mehr raum- als verkehrsplanerischen Gestaltungsphilosophie einerseits von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet wird und andererseits die Erwartungen bei den „Nutzern“, also den betroffenen Verkehrsteilnehmern – und hierbei insbesondere den schwachen Verkehrsteilnehmern – in gleichem Umfang gesteigert werden. Zudem werden inzwischen unterschiedlichste Lösungen undifferenziert unter dem Schlagwort „shared space“ zusammengeworfen. Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass „shared space“ von Nichtfachleuten als vermeintliches Allheilmittel für sämtliche innerstädtischen Verkehrsprobleme interpretiert wird.

### Problematik

Es ist unter Verkehrsplanern unstrittig, dass gerade in Deutschland bereits eine Vorstufe von „shared space“, nämlich der nach dem Mischprinzip organisierte „verkehrsberuhigte Bereich“, oft nicht funktioniert – und dies trotz vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit. Es wird dort im Allgemeinen zu schnell gefahren, falsch geparkt und sowohl Autofahrer als auch Radfahrer und Fußgänger sind sich der in verkehrsberuhigten Bereichen geltenden Regeln selten bewusst.

Eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer hin zum „sozialen Verkehrsverhalten“ findet nur in wenigen Fällen statt. Das liegt möglicherweise auch daran, dass eine für eine erfolgreiche Realisierung des „shared space“-Gedankens erforderliche funktionierende Netzhierarchie in Form eines ausgeprägten „schnellen“ und eines kurzen „langsamen“ Straßennetzes bzw. eines selbsterklärenden Straßenraumes eher die Ausnahme darstellt und die bauliche Gestaltung dem Grundgedanken nach gleichberechtigter Nutzung des Straßenraums vielfach widerspricht.

Die von den „shared space“-Anwendern veröffentlichten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind bislang wenig überzeugend, weil in der Regel keine oder nur sehr kleine Unfallzahlen anstehen und bei Wirksamkeitsaussagen keine Kontroll- bzw. Vergleichsgruppen betrachtet werden. Der als besonders sicher herausgestellte Kreisverkehrsplatz in Drachten/Niederlande ist im übrigen insofern keine überraschend sichere „shared space“-Anlage, als der Sicherheitsgrad kleiner Kreisverkehrsplätze im Vergleich zu lichtsignalgeregelten Knotenpunkten immer günstiger ausfällt. Ähnlich verhält es sich auch bei dem zurzeit wohl bekanntesten „shared space“-Projekt in Bohmte, das im Wesentlichen aus dem Umbau einer unfallauffälligen signalisierten Einmündung zu einer kreisverkehrsartigen Platzfläche besteht.

Es besteht die Gefahr, dass die undifferenzierte Anwendung des „shared space“-Gedankens die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität insbesondere für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen verschlechtert. Zudem könnte die derzeitige Euphorie dazu führen, dass bei Verkehrssicherheitsproblemen fachlich unangemessen und öffentlichkeitswirksam nach „shared space“ verlangt wird, dadurch Mittel und Personal gebunden werden und die nachgewiesenermaßen wirkungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommissionen gefährdet wird.

## **Empfehlung**

1. Die Deutsche Verkehrswacht tritt vor allem für den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer ein. Sie spricht sich daher angesichts der möglichen Gefahren dafür aus, dass zunächst außer den bereits realisierten oder den schon im Planungsverfahren befindlichen „shared-space“-Projekten keine weiteren Umgestaltungen vorgenommen werden. Diese Projekte müssen evaluiert und die Ergebnisse abgewartet werden, um objektive Aussagen zu den Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten zu ermöglichen. Dazu sollte ein einheitliches Evaluationsverfahren entwickelt werden.
2. „Shared space“ darf nur in Verbindung mit einer grundlegenden Netzhierarchie, einer intensiven Abwägung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer und nur als raum- und verkehrsplanerische Nischenlösung verstanden werden und keinesfalls als Standardlösung für alle innerstädtischen Straßen.
3. „Shared space“-Bereiche sollten nicht eingerichtet werden, wenn der Kraftfahrzeugverkehr eine deutliche Dominanz im Straßenraum besitzt, die einem gleichberechtigten Miteinander aller Verkehrsarten entgegen steht.
4. „Shared space“-Bereiche können nur funktionieren, wenn der Straßenraum selbsterklärend ist. Daher ist in der Regel eine komplette Umgestaltung des Straßenraums erforderlich.
5. „Shared Space“ darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit und/oder Verunsicherung schwacher Verkehrsteilnehmer gehen.
6. Sämtliche „shared space“-Planungen sind einem Sicherheitsaudit zu unterziehen.

***Präsidium und Vorstand der Deutschen Verkehrswacht 2009***