

# **Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, Mischungsprinzipien – wer, wie, was, wieso, weshalb, warum?**

**Univ.-Prof. Dr.-Ing Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal**

*Wer nicht fragt, bleibt dumm! Der Autor geht immer noch bzw. wieder einmal den Fragen nach, mit welchen Prozessen und welchen Elementen welche Arten von Stadtstraßen „anders als sonst“, also in diesem Falle im Mischungsprinzip bzw. mit weicher Separation gestaltet und wie verkehrsrechtlich geregelt werden sollten. Anlass ist, dass dem Autor sehr unterschiedliche Auffassungen darüber begegnen, was Shared Space- und Mischungsprinzipien eigentlich sind, was sie bewirken und wie entsprechende Straßenräume gestaltet und geregelt sein sollten. Der Beitrag erörtert zunächst Hintergründe sowie vorliegende Erkenntnisse und stellt auf dieser Basis Empfehlungen für künftige Planungsprozesse zusammen.*

## **Shared Space, Meeting zones, Traffic Calming, Co-existence - who, how, what, why?**

*Who does not ask remains foolish! The author is still or once again asking about the issues with which processes and which elements which types of urban roads "at-unlike other", so in this case just constructed as mixed areas without high kerbs or with a smooth separation should be designed and regulated by traffic law. A reason is that the author encounters very different views on what Shared Space- and co-existence- principles might be, what they affect and just how appropriate roads and places should be designed and regulated. This paper begins by discussing the background and present findings and concludes with recommendations for future planning processes.*

### **1. Einleitung**

Neue - von der üblichen Separation von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Kraftfahrzeugen abweichende - Konzepte zur Gestaltung von hoch belasteten Straßen und Plätzen in zentralen Bereichen sollen zu mehr sozialer Rücksichtnahme im Verkehr führen. So war es Ziel des EU-Programmes Shared Space („Interreg IIIB North Sea“), aus Straßen, Plätzen und Knotenpunkten gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität zu machen, in denen der Kfz-Verkehr einen Gaststatus einnimmt. Seit dem EU-Programm mit dem einzigen deutschen Projekt in Bohmte wird Shared Space in Deutschland als Synonym für Straßenräume verwendet, die sich durch eine wohltuende Atmosphäre sowie durch gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen vom übrigen Straßennetz spürbar abheben (sollen). Oft werden zudem die schweizerischen Begegnungszonen als Vorbild für höher belastete Hauptverkehrsstraßen genannt und der Begriff der Begegnungszone für derartige Plätze und Abschnitte verwendet. Im deutschen Regelwerk findet sich die Begriffe des Mischungsprinzips und der weichen Separation, die mit diesen Gestaltungen in Verbindung gebracht werden. Unklar ist, wie ein solches Miteinander rechtlich geregelt werden sollte. Gefordert wird vereinzelt, ein neues Verkehrszeichen in Anlehnung an die schweizerische Begegnungszone in die deutsche Straßenverkehrsordnung aufzunehmen, das die zulässige Geschwindigkeit auf 20km/h begrenzt und den Fußgängern auch bei höheren Kfz-Verkehrsbelastungen das Recht einräumt, die Straße in ihrer ganzen Breite bzw. den Platzbereich in seiner ganzen Ausdehnung zu benutzen.

Einige Straßenabschnitte, die zeitlich bereits vor oder auch nach Bohnte neu gestaltet wurden, werden im planerischen Sprachgebrauch als Shared Space bezeichnet, da dort Shared Space-Ansätze zu erkennen sind. In manchen Städten und Gemeinden sind zudem entsprechende Gestaltungen in Planung. Der vorliegende Beitrag soll in einer Zwischenbilanz die Historie des „Koexistenz-Prinzips“ aufbereiten, gewonnene Erfahrungen in knapper Form darstellen und Empfehlungen für die künftige Praxis ableiten.

## **2. Mischungsprinzip, Trennungsprinzip und weiche Separation nach deutschem Regelwerk**

Zu den wesentlichen Absichten der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85 [1] gehörte es nach Schnüll [2], „den traditionellen Straßenentwurf (Lastzug als Entwurfsfahrzeug, Fahrbahn, Hochborde, Gehwege) durch den ganzheitlichen Straßenraum-entwurf (mit Einbeziehung der Seitenräume und des baulichen Umfeldes) zu ersetzen“ und „die Anwendung des Mischungsprinzips in Erschließungsstraßen und –wegen zu fördern“.

Die Neufassung der EAE 85/95 beschrieb das Mischungsprinzip als Versuch, „durch nicht nur punktuelle Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen auch in den Fahrbahnen/Fahrgassen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen.“ Ob gleichzeitig mit Zeichen 325 StVO ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann und soll, war im Einzelfall zu entscheiden. Eine Fehlinterpretation der EAE hatte nach Schnüll [2] zu Veränderungen in der Neufassung geführt, denn die Begriffe „Mischungsprinzip“, „Mischnutzung“ und „Mischflächen“ wurden fälschlicherweise häufig gleichgesetzt. In der Neufassung der EAE 85/95 wurde darauf so reagiert, dass der Begriff „Mischfläche“ generell durch den Begriff „höhengleiche Ausbildung“ ersetzt wurde, um „deutlich zu machen, dass die höhengleiche Ausbildung einerseits nicht automatisch die Gleichrangigkeit aller Verkehrsarten und die Mischnutzung zur Folge hat, andererseits aber auch keine unabdingbare Voraussetzung für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches sein darf“ [2]. Demgegenüber definierten die EAE 85/95, dass beim Trennungsprinzip eine in der Regel durch Borde oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn für den Fahrverkehr sowie Seitenräume geschaffen werden, in denen eine Mischnutzung möglich ist. Mit dem Zusatz „oder Rinnen“ ermöglichte die EAE damit auch eine höhengleiche Ausbildung bei Anwendung des Trennungsprinzips.

Die EAE führten darüber hinaus eine Übergangsform zwischen dem Trennungs- und Mischungsprinzip auf, die sich ergeben kann, „wenn Fahrbahnen, die aufgrund ihrer Belastung keine Mischnutzung zulassen, durch städtebaulich und denkmalpflegerisch bedeutsame Bereiche (z. B. über Stadt- oder Dorfplätze) geführt werden. Die gestalterische Anpassung der Fahrbahn an die Oberflächenstrukturen der Plätze (Belagwechsel im Verlauf der Fahrbahn) soll dann lediglich die Überquerbarkeit der Fahrbahn, die Rücksichtnahme der Kraftfahrer und die Straßenraumgestalt verbessern, ohne damit die Mischnutzung der Fahrbahn/Fahrgasse anzustreben. Bei größerer Verkehrsstärke kann es zweckmäßig sein, die deutlich erkennbare Fahrbahn durch Poller, Ketten oder halbhohe Borde zusätzlich zu begrenzen.“

Zwischenzeitlich erschienen die Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93 [3], die auf die Möglichkeit der Überlagerung von Nutzungsansprüchen auf gemischt oder mehrfach genutzten Flächen (Mischungsprinzip) explizit hinwiesen. 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 vorlagen. „Durch die gestalterische Anpassung der Fahrbahn an die Oberflächenstrukturen von Plätzen oder Seitenräumen und die Verwendung „weicher“ Elemente zur Begrenzung der Fahrbahn (Muldenrinnen, Poller, Ketten, Bordrinnen mit halbhohe Borden) sollen insbesondere

- die zentralen Funktionen von Plätzen betont,

- die straßenräumlichen Qualitäten unterstützt,
- zur sozialen Brauchbarkeit (Aufenthaltsqualität) beitragen,
- stärkere Wechselbeziehungen zwischen den Umfeldnutzungen beidseits der Straße (z. B. Rathaus – Marktplatz oder beidseitig intensiver Geschäftsbesatz) verdeutlicht,
- die funktionale bzw. gestalterische Trennwirkung verringert und
- die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer auf überquerende Fußgänger und Radfahrer gesteigert werden.“ [3]

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 [4], die die EAHV und die EAE ersetzen, wird diese Übergangsform nicht mehr erwähnt – zur Abgrenzung der Fahrbahnen von den Seitenräumen gibt es nur noch das Trennungs- oder Mischungsprinzip, wobei auch eine Möglichkeit der „weichen Trennung“ oder „weichen Separation“ angeführt wird. Bei Anwendung der „weichen Separation“ soll der Übergang zum Trennungsprinzip besonders verdeutlicht werden, was den Eindruck vermittelt, dass die weiche Separation eher dem Mischungsprinzip zugeordnet wird. Es wird nicht näher definiert, wie eine weiche Separation baulich ausgebildet werden sollte – Planerinnen und Planer verstehen darunter in der Regel eine Abgrenzung durch Material- oder Farbwechsel, Rinnen oder halbhohle bzw. niedrige Borde.

Die RASSt 06 nennen als Entwurfsgrundsatz für Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Separation eine Verkehrsstärke von 400 Kfz/h als Höchstgrenze. Zudem sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten.

Beim Mischungsprinzip wird nach RASSt 06 „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 RASSt 06 nicht zwingend mit einer höhengleichen Ausbildung verbunden. Darüber hinaus sind nach RASSt 06 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und weniger Maßnahmen geeignet, „wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind (Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen)“ [4].

Beim Trennungsprinzip nach RASSt 06 „für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde, Bordrinnen oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Der Verzicht auf Hochborde wirkt sich für die Überquerbarkeit und gestalterisch positiv aus, setzt aber immer Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung sowie die ausreichende Dimensionierung der Gehwege und Fahrbahnen voraus, um die verkehrsrechtliche Zuweisung von Flächen beim Trennungsprinzip funktional zu gewährleisten.“ Mit dem Zusatz „oder Rinnen“ wird also auch beim Trennungsprinzip eine höhengleiche Ausbildung bzw. eine weiche Separation (Beispiel: Bild 1) ermöglicht, was den Ausführungen an anderer Stelle der RASSt 06 (Forderung nach einem deutlichen Übergang zwischen weicher Separation und Trennungsprinzip) widerspricht.



Bild 1: Querschnittsgestaltung der Bremer Straße in Bohmte – weiche Separation im Mischungs- oder Trennungsprinzip?

Zusammenfassend sind die Begriffe „Mischungsprinzip“, „Trennungsprinzip“ und „weiche Separation“ in den Regelwerken zwar genannt, aber nicht klar definiert und voneinander abgegrenzt. Diese Lücke sollte gefüllt werden – die Vorschläge am Ende dieses Beitrages könnten hierzu behilflich sein.

### **3. Merkmale von Straßenräumen mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens**

Es ist durchaus ein Phänomen, dass viele Planerinnen und Planer Begriffe wie „Shared Space“ und „Begegnungszonen“ verwenden, ohne dass diese einheitlich definiert sind. Kurz umrissen scheinen mit diesen Bezeichnungen gemeint zu sein: schön aussehende Straßenräume mit recht hohen Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr, Rad- und/oder Fußverkehr, mit weitgehendem Verzicht auf Verkehrszeichen, Lichtsignalregelungen und Markierungen, mit Mischungsprinzip oder weicher Separation und mit Vortritt/Vorfahrt oder zumindest Gleichberechtigung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Dabei ist anzumerken, dass es sich ursprünglich nicht primär um Gestaltungsprinzipien für Straßen, sondern um eine Haltung handelt, die durch gegenseitige Rücksichtnahme geprägt ist. Fragt man den Urheber des Konzeptes, das Keuning Instituut in den Niederlanden, so ist Shared Space Alles, was zu mehr Rücksichtnahme führt und mit den Bürgern vor Ort entwickelt wird. Das Keuning Instituut wählt bewusst keine nähere Definition, um die Handlungsoptionen nicht einzuschränken. Sofern das Shared Space-Prinzip straßenplanerischen Bezug aufweist, geht es um neue Methoden zur Entwicklung öffentlichen Straßenraumes unter Beteiligung von Anwohner/innen, interessierten Bürger/innen, lokalen Politiker/innen, Interessensverbänden und unter fachlicher Begleitung von Moderator/innen und Verkehrsplaner/innen. Dabei verfolgt Shared Space keine Standardlösung, sondern ist ergebnisoffen. Insbesondere die Beteiligung der Anwohner/innen soll dazu beitragen, dass der Straßenraum entsprechend der vorliegenden Wünsche gestaltet wird. Aus Straßen, Plätzen und Knotenpunkten sollen gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität werden. Die etwaige Umgestaltung soll dabei dazu beitragen, die veränderte Haltung zu unterstützen.

Das Konzept setzt auf politische Verantwortlichkeit und Partizipation, wobei sowohl in der Planung als auch im späteren alltäglichen Umgang mit den neuen Verkehrssituationen mehr Eigenverantwortlichkeit vom Bürger verlangt wird. 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 denen neben Kreativität vor allem Kooperationswille und Kommunikation erwartet wird. Dieser prozessuale Aspekt des Shared Space-Prinzips, der in verschiedenste Fachdisziplinen, wie Soziologie, Pädagogik und Psychologie hineingreift, wird oftmals verkannt, so dass Straßenräume allein anhand ihres Aussehens in die entsprechende Schublade gepackt werden.

Folgt man also der ursprünglichen Definition, so kann man dann von Shared Space reden, wenn

- Bürgerinnen und Bürger maßgeblich zur umgesetzten Gestaltungslösung beigetragen haben und
- die gegenseitige Rücksichtnahme nach der Umgestaltung spürbar zugenommen hat.

Ob diejenigen Straßenräume, die in vorliegenden Veröffentlichungen (siehe [5] bis [24]) mit Shared Space in Verbindung gebracht werden, beiden Kriterien entsprechen, kann an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden, da aussagekräftige Dokumentationen des Planungsprozesses und Vorher-Nachher-Analysen mit Vergleich der gegenseitigen Rücksichtnahme größtenteils fehlen. In Tab. 1 wird eine Einschätzung mit individuellen Setzungen des Autors versucht, inwieweit die jeweiligen Merkmale für eine Auswahl von Straßenräumen in Deutschland, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden, die mit Shared Space in Verbindung gebracht werden, zutreffend sind. Dabei ist anzumerken, dass von den in Tab. 1 aufgeführten Beispielräumen einzig Bohmte in Deutschland und die niederländischen Projekte dem EU-Programm Shared Space zuzuordnen sind.

Beispielraum	besonderer Beteiligungsprozess	mehr Rücksichtnahme erreicht	Hohe Verkehrsbelastung (DTV min. 8.000 Kfz/24h)	Hohes Aufkommen an zu Fuß Gehenden / Radfahrenden	Weitgehender Verzicht auf Verkehrszeichen	Verzicht auf hohe Borde („weiche Separation“)	Vortritt/Gleichberechtigung für Fußgänger ausgewiesen
<b>Deutschland</b>							
Bohmte, Bremer Straße	ja	eher ja	ja	nein	ja	ja	nein
Brühl, Am Stern	nein	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Coburg, Theaterplatz	?	?	ja	nein	nein	ja	nein
Duisburg, Großenbaum	nein	ja	ja	nein	nein	ja	ja
Duisburg, Hamborner Altmarkt	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
Duisburg, Hochemericher Markt	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
Duisburg, Opernplatz	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja
Frankfurt, Nordend	?	?	nein	nein	nein	nein	ja
Hamburg, Neuer Wall	nein	?	ja	ja	nein	ja	nein
Hennef, Frankfurter Straße	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein
Karlsruhe, Steinkreuzstraße	ja	ja	nein	ja	nein	ja	nein
Kevelaer, Roermonder Platz	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
Kiel, HansasträÙe	nein	?	nein	ja	nein	nein	nein
Langenfeld, Hauptstraße	nein	?	ja	nein	nein	ja	nein
Mönchengladbach, Stresemannstraße	nein	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein

Rosenheim, Ludwigplatz	?	ja	ja	ja	nein	ja	nein
Speyer, Domplatz	nein	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Ulm, Neue Straße	?	ja	ja	ja	nein	ja	nein
<b>Schweiz</b>							
Aarberg, Stadtplatz	?	eher ja	nein	nein	nein	ja	ja
Bern-Köniz, Schwarzenburgstraße	?	eher ja	ja	ja	nein	ja	nein
Biel, Zentralplatz	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Burgdorf, Bahnhofstraße/Lyssachstraße	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Grenchen-Zentrum	?	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
St. Gallen, Stadtlounge	?	?	nein	ja	nein	ja	ja
<b>Osterreich</b>							
Gleinstätten	ja	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
Graz, Sonnenfelsplatz	ja	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
Leobersdorf	ja	eher ja	nein	ja	nein	ja	ja
<b>Niederlande</b>							
Drachten, Kreisverkehr Laweiplein	ja	eher ja	ja	ja	nein	ja	ja
Drachten (NL), Knotenpunkt De Drift / Kaden	ja	eher ja	ja	ja	ja	ja	nein
Haren, Rijksstraatweg	ja	eher ja	ja	ja	ja	ja	nein
<b>Legende</b>							
ja/nein	Veröffentlichungen ist zu entnehmen, dass das Merkmal eindeutig zutrifft						
eher ja	Veröffentlichungen oder eine Einschätzungen des Autors lassen vermuten, dass das Merkmal vermutlich zutrifft						
?	aus vorliegenden Informationen lässt es sich nicht ableiten, ob das Merkmal zutrifft						

Tab. 1: Merkmale von ausgewählten Beispielräumen

Deutlich wird, dass die Voraussetzungen der Beispielräume so unterschiedlich sind, dass man bei dieser Auswahl keinesfalls von gleich gearteten Shared-Space-Merkmalen reden kann. Der Versuch einer über die ursprüngliche Definition hinausgehenden Eingrenzung des Shared Space-Begriffes ist dementsprechend zum Scheitern verurteilt. Planende mögen daher selbst entscheiden, ob sie die aufgeführten Beispielräume, weitere Straßenabschnitte oder in Planung befindliche Umgestaltungen als Shared Space bezeichnen möchten.

Deutlich wird aber auch, dass – zumindest „gefühl“ – wenn auch nicht immer belegt oder eindeutig ableitbar – ein Merkmal bei nahezu allen ausgewählten Projekten gleich ausgeprägt ist: es wurde mehr Rücksichtnahme erreicht. Es scheint also so, als würden „viele Wege nach Rom führen“, so dass beispielsweise der manchmal aufkommende Streit um mehr, weniger, neue oder keine Verkehrszeichen in Bereichen mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens möglicherweise überflüssig ist. Gleichwohl gibt es bei näherer Betrachtung Gemeinsamkeiten, die zu Handlungsempfehlungen führen können und im Folgenden näher erörtert werden sollen.

#### 4. Vorschläge und Handlungsempfehlungen

Um in Zukunft verständlichere Regelungen zur Gestaltung und Regelung von Stadtstraßen zu erhalten, wird zunächst vorgeschlagen, die Begriffe „Mischungsprinzip“, „Trennungsprinzip“ und „weiche Separation“ eindeutiger einzugrenzen. Zudem sind im Sinne des Ziels der selbsterklärenden und wiedererkennbaren Straße Zuordnungen von vorzugsweise anzuwendenden Gestaltungselementen und verkehrsrechtlichen Ausweisung sinnvoll.

Als wesentliche Gestaltungselemente sollten festgelegt werden:

- Mischungsprinzip: höhengleiche Ausbildung ohne separierende Elemente

- Weiche Separation: höhengleiche Ausbildung mit separierenden Elementen oder Separation mit niedrigen oder halbhohen Borden
- Trennungsprinzip: Separation mit Hochborden

Das Mischungsprinzip und somit die höhengleiche Ausbildung ohne separierende Elemente sollte dabei nur in Wohnwegen und Wohnstraßen zur Anwendung kommen. Die in Frage kommenden Erschließungsstraßen sollten grundsätzlich als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden, damit Fußgänger die Fahrbahn auf der ganzen Breite benutzen dürfen und rechtlich nicht rechts gehen bzw. die Fahrbahn nicht auf kürzestem Wege überqueren müssen. Verkehrsberuhigte Bereiche sollten dabei die „Exklusivität“ der sehr geringen Belastungen – umgesetzt durch die Möglichkeit des Spielens auf der Straße - besitzen. Dabei erscheinen dem Autor 400 Kfz/h als zu hoch und maximal 100-150 Kfz/h als angemessen. Auf separierende Elemente sollte in verkehrsberuhigten Bereichen mit Ausnahme der Kennzeichnung von Parkständen verzichtet werden. Diese sollten am äußersten Straßenraumrand untergebracht werden (Beispiel siehe Bild 2), damit keine Seitenräume entstehen, die eine gewünschte separierte Nutzung suggerieren könnten.



Bild 2: angedeutete mittige Gehflächen in einem verkehrsberuhigten Bereich

Die weiche Separation und somit die höhengleiche Ausbildung mit separierenden Elementen oder Separation mit niedrigen oder halbhohen Borden kommt für Wohnstraßen, Quartierstraßen, dörfliche Hauptstraßen, örtliche Geschäftsstraßen, Hauptgeschäftsstraßen und Plätze in zentralen Bereichen in Betracht. Sie sollte immer dann eingesetzt werden, wenn zu Fuß Gehende und/oder Radfahrende das Straßenbild zumindest in regelmäßigen Zeitintervallen dominieren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auf maximal 30km/h beschränkt sein – alternativ bietet sich die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbe-  
reich (Tempo-20/10-Zone) oder im Verlauf von Haupttrouten des Radverkehrs als Fahr-

radstraße an. Werden besondere Bürgerpartizipationsverfahren angewendet und rücksichtsvolle Verhaltensweisen erreicht, können derartige Straßenabschnitte und Plätze zusätzlich als Shared Space bezeichnet werden.

Das Trennungsprinzip und somit die Separation mit Hochborden verbleibt als Regellösung für Erschließungsstraßen in Tempo-30-Zonen, Örtliche Einfahrtsstraßen, Gewerbe- und Industriestraßen, Verbindungsstraßen und anbaufreie Straßen. In den übrigen Straßen kommt sie dann zur Anwendung, wenn nur geringe Fußgängerfrequenzen zu verzeichnen sind.

Für Umgestaltungen mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens lassen sich auf der Basis des derzeitigen Kenntnisstandes zusammenfassend Erkenntnisse ableiten, die die Eignung für eine weiche Separation selbst bei hohen Verkehrsmengen, die Wirkungen der Umgestaltungen und die zu empfehlenden Schlüsselprinzipien umgrenzen:

- Die Umgestaltungen beziehen sich auf zentrale Plätze oder kurze Straßenabschnitte (Länge bis max. 800m) in zentralen Bereichen. Sie sollten durch einen besonderen flächigen oder linearen Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende und/oder Radfahrende herausragen [7], was vorrangig bei Kreuzungen wichtiger Wegeverbindungen wie Fußgängerzonen mit Hauptverkehrsstraßen oder bei beidseitiger intensiver städtebaulicher Nutzung der Fall ist. Prägt der Fuß- und/oder Radverkehr das Straßenbild, ist der Grad der Rücksichtnahme von Autofahrer/innen gegenüber zu Fuß Gehenden und/oder Radfahrenden potenziell hoch. Orientierungswerte und nähere Hinweise sind [7] zu entnehmen.
- Die Umgestaltungen setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Erreichbar ist dieses mit Gestaltungen, bei denen sich Autofahrer/innen als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen. Die Kommunikation muss möglich sein, was durchweg gute Sichtbeziehungen erfordert. Die Straßenräume sind „aufzuräumen“ und von möglichst vielen Sichthindernissen, wie beispielsweise durchgehende Längsparkstände zwischen Fahr- und Gehflächen, zu befreien. Um die Wahl niedriger Geschwindigkeiten zusätzlich zu unterstützen, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzt werden. Bewährt haben sich Ausweisungen als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20/10-Zone), die mit einem eingeschränkten Haltverbot für die Zone kombiniert werden können. In Straßenräumen, die den oben aufgeführten Eignungsvoraussetzungen entsprechen und als Tempo-20-Zone ausgewiesen sind, wird die Rücksichtnahme de facto erreicht, obwohl zu Fuß Gehende und/oder Radfahrende rechtlich nicht bevorrechtigt oder gleichberechtigt sind. Der Autor rät davon ab, generell auf Verkehrszeichen und damit auf eine zu empfehlende Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf max. 20km/h zu verzichten, da bei höheren Geschwindigkeiten die Kommunikationsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Abgeraten wird auch von einer Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“, da diese verkehrsrechtliche Anordnung, wie oben beschrieben, Straßenräumen mit sehr geringen Verkehrsmengen vorbehalten werden sollte, in denen Kinderspiel uneingeschränkt zugelassen werden kann. Die Aufnahme eines neuen Verkehrszeichens in die Straßenverkehrsordnung, das sich an den schweizerischen Begegnungszonen orientiert, scheint auf der Basis der vorliegenden Erkenntnisse nicht notwendig zu sein.
- Die Umgestaltungen dienen dazu, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von zentralen Bereichen städtebaulich zu stärken. Es soll sich um Gestaltungen handeln, die einzelne Abschnitte und Plätze durch eine wohltuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben. Die Übergänge zum übrigen Straßennetz sind daher gestalterisch auszuprägen (Beispiel: Bild 3). Über die erreichte städtebauliche Qualität in den in Tab. 1 aufgeführten Straßenräumen lässt sich streiten – manchmal sind „Betonpflastersteinwüsten“ (Beispiel: Bild 4) mit wenig Grün entstanden.



Bild 3: Übergang zum verkehrsberuhigten Bereich Duisburg-Hamborner Altmarkt



Bild 4: Betonsteinpflaster im verkehrsberuhigten Bereich Duisburg-Opernplatz

- Die Umgestaltungen sollten mit den Bürgern vor Ort konzipiert werden. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der Bürgerinformation hinaus und beteiligt die Bürger mit festzulegenden Instrumenten an der Planung. Für den Prozess zur Umsetzung von Shared Space-Projekten sollten Kommunikationsprozesse ermöglicht werden, die geeignet sind, die Bürger/innen und betroffenen Personen zu kreativen Lösungen zu befähigen.
- Die Umgestaltungen sollten die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen berücksichtigen. Die entsprechenden Abschnitte sind barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen, wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr zu gestalten. Schwierig umzusetzen, aber zwingend erforderlich sind insbesondere die Sicherstellung der Orientierung für Blinde und der notwendigen Schutzräume für Kinder. Zu empfehlen sind kontrastreiche Gestaltungen, Bodenindikatoren und funktionale Gliederungselemente zur weichen Separation wie Baum- und Pollerreihen, die zudem das Parken und Halten unterbinden können (Beispiel: Bild 5).



Bild 5: weiche Separation durch Bepollerung im verkehrsberuhigten Bereich Kevelaer, Roermonder Platz

- Die Umgestaltungen kommen ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus, wobei eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung durch entsprechende Knotenpunktgestaltung gewährleistet wird. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kann insbesondere bei hoher Frequentierung von Blinden, Sehbehinderten, älteren Menschen und Kindern hilfreich sein. Einzelne Verkehrszeichen (z. B. die Ausweisung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ an den Übergängen oder das Zeichen 215 StVO „Kreisverkehr“ in der Kreismitte) können helfen, die gegenseitige Rücksichtnahme zu unterstützen.
- Die Umgestaltungen sollten nach wie vor Erfolgskontrollen unterzogen werden, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Da eine weiche Separation nach deutschem Regelwerk nur bei geringen Belastungen angewendet werden sollte, haben Umgestaltungen mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens in Abschnitten mit höheren Belastungen Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten. Vor diesem Hintergrund sollte die Umsetzung im Rahmen von Modellvorhaben erfolgen, bei denen die Wirkungen der einzelnen Elemente im Rahmen von Vorher-/Nachheruntersuchungen wissenschaftlich qualifiziert dokumentiert und analysiert werden.
- Die Umgestaltungen, bei denen gegenseitige Rücksichtnahme, geringe Geschwindigkeiten und gute Sichtbeziehungen zu verzeichnen sind, sind vergleichsweise sicher. Bislang gibt es keine besonderen Auffälligkeiten hinsichtlich der Unfallsituation nach den Umgestaltungen. Vereinzelt Meldungen zu Unfallhäufungen sollten nicht überinterpretiert werden, da es sich bislang um kleine Fallzahlen handelt. Dennoch sind auch in Abschnitten, bei denen Gestaltungen in Anlehnung an den Shared Space-Gedanken umgesetzt wurden, schwere Unfälle nicht auszuschließen. Vor der Umgestaltung sollten zunächst detaillierte Analysen des Unfallgeschehens durchge-

führt werden, 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. Dabei ist auch zu beobachten, ob sich das Verkehrsverhalten nach Schwinden des Innovations- und Besonderheitsbonus ändert und ob eine dauerhafte Akzeptanz des Konzeptes durch die überwiegende Zahl der Nutzer und Anwohner und ein sicheres Verhalten von und gegenüber Kindern zu verzeichnen ist.

- Die Umgestaltungen sind nicht zum „Nulltarif zu haben“. Da z.T. erhebliche Finanzierungsmittel in die Hand genommen werden, sollten detaillierte Mängelanalysen zunächst den Bedarf an einer Umgestaltung ableiten. Zu beachten ist, dass der Planungsprozess mit Bürgerbeteiligung aufwändig sein kann. Die bisherigen Umgestaltungen sind zudem sehr kostenintensiv. Ob „low-cost-Maßnahmen“, wie punktuelle vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln oder Ummarkierungen oder gar Partizipationsprozesse ohne Umgestaltungsmaßnahmen auch zum gewünschten Erfolg führen können, ist bislang noch nicht erkennbar.

### **5. Aktuelles Beispiel einer Planung mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens**

In Bremen-Osterholz wird im Bereich einer ehemaligen Wendeschleife einer Straßenbahnlinie der öffentliche Raum neu gestaltet. Auf einem Teil der Flächen mit dem Kernbereich der Sankt-Gotthard-Straße wurde in einem umfangreichen Bürgerpartizipationsverfahren der Shared Space-Gedanke diskutiert und eine konkrete Planung, die mit einem Vorentwurf vergleichbar ist, erarbeitet. Derzeit (Stand September 2014) ist die Trägeranhörung abgeschlossen und das Projekt befindet sich weiterhin im Planungsstadium.

Die Sankt-Gotthard-Straße ist im September 2010 als Modellprojekt Shared Space in Bremen ausgewählt worden. In den Jahren 2011 und 2012 wurden zunächst Workshops zum Thema Shared Space vor Ort im Stadtteil Osterholz, ein studentischer Wettbewerb und ein Dialogisches Verfahren zur Gestaltung des gesamten Planungsbereiches im Zentrum Osterholz durchgeführt. Von Ende 2012 bis Ende 2013 verlief die intensivste Vorplanungsphase, deren Bausteine in Bild 6 dargestellt sind.

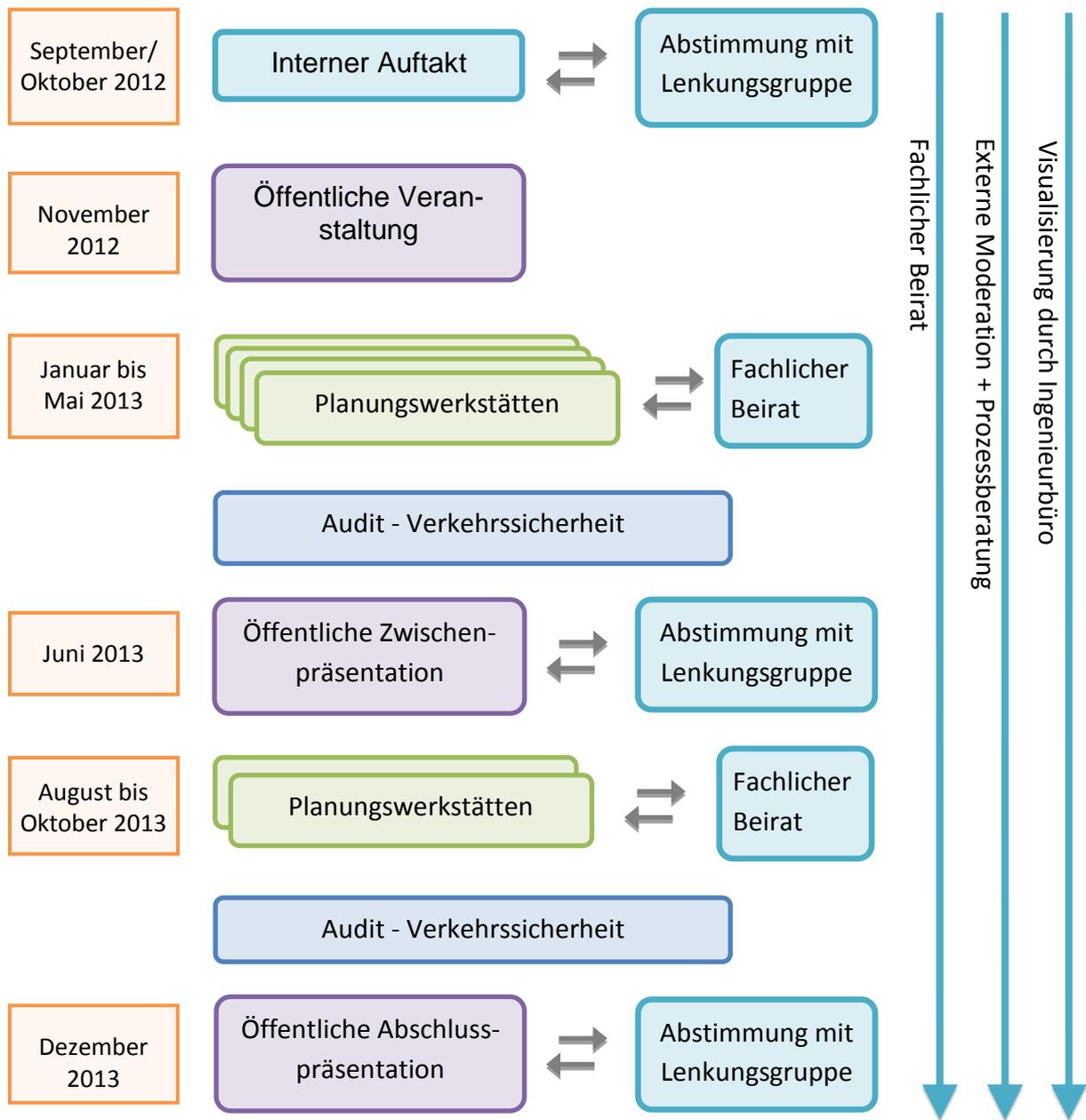


Bild 6: Ablauf der Vorplanungsphase Bremen-Osterholz, Sankt-Gotthard-Straße [25]

Beim internen Auftakt kamen alle prozessbegleitenden Akteure zusammen, um über Ziele, Partizipationsverfahren und Einbindung der lokalen Interessenvertretungen zu beraten. In einer öffentlichen Veranstaltung wurde an die Workshops in 2011/12 mit den Zielen angeknüpft, für eine Beteiligung im Planungsprozess zu motivieren und Wünsche, Erwartungen, Befürchtungen und Anregungen transparent zu machen. In zunächst vier Planungswerkstätten wurden mit Interessenvertretungen und weiteren Interessierten mehrere Alternativen zur Umgestaltung der Sankt-Gotthard-Straße diskutiert und ausgearbeitet. Eine Zwischenpräsentation, der Sicherheitsaudits für die Planungsalternativen vorausgingen, bot der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Meinungsäußerung und zur Auswahl von Gestaltungsoptionen. In zwei weiteren Planungswerkstätten wurde die Planung konkretisiert, wiederum auditiert und in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung erörtert.

Die planende Verwaltung wurde bei diesem Prozess von einer externen Moderation und Prozessberatung sowie von zwei Planungsbüros, die die Varianten weiterentwickelt haben, unterstützt. Ein fachlicher Beirat sowie ein zertifizierter Sicherheitsauditor begleitete den Prozess und überprüfte die Vorschläge und Ergebnisse auf Umsetzbarkeit und Verkehrssicherheit. Bild 7 zeigt die in diesem Prozess entstandene Vorschlagsvariante.



Bild 7: Vorschlagsvariante Bremen-Osterholz, Sankt-Gotthard-Straße [26]

## 6. Fazit

Vorgeschlagen werden eingrenzende Definitionen und stringenteren Anwendungen von Gestaltungselementen und Regelungen für Mischungs- und Trennungsprinzipien sowie weiche Separationen. Letztere werden im Sprachgebrauch seit einem gleich lautenden EU-Programm auch gerne als Shared Space bezeichnet.

Der Autor trifft mitunter auf euphorische Haltungen, die Shared Space als „Allheilmittel“ ansehen oder auch auf grundsätzlich ablehnende Haltungen, nach denen Shared Space auf klassifizierten Straßen bzw. Hauptverkehrsstraßen nicht umzusetzen wären. Beide Haltungen lassen sich aus dem derzeitigen Erkenntnisstand nicht ableiten und begründen.

Ein Problem scheint es dabei zu sein, dass Planerinnen und Planer sehr unterschiedliche Auffassungen darüber haben können, wie Straßenräume mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens gestaltet und geregelt sind. Der Autor subsumiert darunter Planungen mit besonderer Bürgerpartizipation, die letzten Endes zu mehr Rücksichtnahme führen und empfiehlt unterstützend eine sich vom übrigen Straßennetz abhebende Gestaltung von kurzen Abschnitten oder Plätzen, die vom Fuß- und/oder Radverkehr geprägt sind. Diese sollten dann gute Sichtbeziehungen ermöglichen und unterstützt durch eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h niedrige Geschwindigkeiten bewirken. Sind diese Voraussetzungen gegeben, können weiche Separationen selbst bei höheren Verkehrsbelastungen ausreichen, um ein sicheres Neben- und Miteinander zu gewährleisten. Ist die Leistungsfähigkeit nachgewiesen, dürfen solche Abschnitte nach Auffassung des Autors auch im Zuge von Ortsdurchfahrten, innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen liegen, um den Ansprüchen an ein lebenswertes Umfeld besser als bislang Rechnung tragen zu können. Werden die oben genannten Schlüsselprinzipien beachtet, können Gestaltungen mit Umsetzung des Shared Space-Gedankens eine gute Art und Weise sein, konfliktträchtige und geeignete Straßenabschnitte und Plätze umzugestalten und dazu beizutragen, dass eine gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr gefördert wird.

## 7. Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Ausgabe 85/95, Köln 1985/1995
- [2] Schnüll, R.: Entwurf und Gestaltung von Erschließungsstraßen – Bewährung der EAE 85 in der Praxis und wesentliche Änderungen in der Ergänzten Fassung EAE 85/95, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 10/1995
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV), Ausgabe 1993, Köln 1993
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln 2006
- [5] Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC e.V.: Shared Space – Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr?, München 2009
- [6] Baier, R.: Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken, Vortrag zum FE 77.0499/2011, FGSV- Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“, Weimar/Wuppertal 2014
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (H SBÜ), Ausgabe 2014, Köln 2014
- [8] Franke, M; Saary, K.: Shared Space – von einer Modeerscheinung zu einem anerkannten Straßenraumkonzept, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 7/2012
- [9] 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
- [10] Gerlach, J.; Falk, M.: Gestaltung nach dem Shared Space Prinzip in Deutschland – Analyse von drei Beispielen, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Heft 4/2008
- [11] Gerlach, J.; Ortlepp, J.; Voss, H.: Shared Space – Eine neue Gestaltphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis. GDV, Unfallforschung der Versicherer, Berlin, 2009
- [12] Gerlach, J.: Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Bohmte. In: Becvhtler, C.; Hänel, A.; Laube, M.; Pohl, W.; Schmidt, F. (Hrsg.): Shared Space – Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010
- [13] GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: Gemeinschaftsstraßen – Attraktiv und Sicher. Berlin 2011
- [14] Haller, W.: Erfahrungen mit Shared Space - Shared Space aus der Sicht der Regelwerke. Tagung der Petra-Kelly-Stiftung und SRL, Würzburg 2012
- [15] 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

- [16] Keuning Instituut: Shared Space – Raum für alle, Ausgabe des INTERREG IIIB – Projekts ‚Shared Space‘. Leeuwarden, Niederlande, Juni 2005
- [17] Leven, J.: Chancen für Shared Space – Befragungsergebnisse und Unfalldaten lassen positive Einschätzung zu, in: Verkehrszeichen, Heft 1/2008
- [18] Riel, J.: Niveaugleicher Umbau einer ehemaligen Ortsdurchfahrt – Einfluss auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf am Beispiel der Steinkreuzstraße in Karlsruhe-Wolfartsweier, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 9/2012
- [19] Schweizer, T.; Fasciati, J.: Unfallgeschehen in Begegnungszonen – Analyse der Unfalldaten vorher-nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln. Fussverkehr Schweiz, Zürich 2008
- [20] Schweizer, T.: Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. In: Shared Space – Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010
- [21] SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung: Ein Platz für alle – Erste Erfahrungen mit den barrierefrei umgebauten Plätzen in Duisburg. Dortmund 2012
- [22] Thiemann-Linden, J.: Shared Space – Begegnungszonen. Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 2/12
- [23] Topp, H.: Gleichberechtigte Partner – Neue Konzepte und Überlegungen für die Kanalisierung des fließenden Verkehrs. Deutsches Ingenieurblatt 05/2011
- [24] Topp, H.: Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 6/2014
- [25] Günther, K. J.: Arbeitsprogramm zum Beteiligungsprozess „Shared Space/ Begegnungszone“ im Zentrum Osterholz, Bremen 2012
- [26] Freie Hansestadt Bremen; BPR Künne & Partner; Henke + Blatt: Gemeinsamer Verkehrsraum Osterholz, Lageplan Variante 2, Polygonale Version, Bremen 2013