

Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg



Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg

Kurzbericht

Bearbeitung:
Univ.- Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Dipl.-Ing. Tabea Kesting
RA Dr. Dietmar Kettler
Jens Leven
Dipl.-Ing. Dirk Boenke

Projekt A5004 / März 2009

Bearbeitung im Auftrag der
Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

I. Ausgangslage

Der Shared Space-Gedanke – mit der Zielsetzung einer Rückgewinnung des Stadtraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichberechtigter Teilhabe an Stelle eines vom Kraftfahrzeug dominierten Verkehrsraumes – hat in den zurückliegenden Monaten in der öffentlichen Diskussion eine hohe Aufmerksamkeit erzeugt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (im folgenden Hamburg genannt) strebt deshalb in den kommenden Jahren an, Projekte nach dem Shared Space-Prinzip in jedem der sieben Hamburger Bezirke umzusetzen. Dazu sind im Vorwege Voraussetzungen festzulegen, um verkehrssichere und leistungsfähige Gestaltungen unter den großstädtischen Bedingungen umsetzen zu können. Diese spezifische, auf Hamburg ausgerichtete Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips wird dabei in Anlehnung an die Ergebnisse einer Bürgerumfrage einer Hamburger Zeitung als „Gemeinschaftsstraße“ bezeichnet.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, die planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Gemeinschaftsstraßen in Hamburg zu klären und praxisnah darzustellen.

II. Shared Space-Prinzip

Bei dem Shared Space-Prinzip, das auf einem gleichnamigen EU-Projekt unter Beteiligung von sieben Kooperationspartnern mit jeweils einem Projekt beruht, handelt es sich um einen Ansatz 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 bietet Shared Space keine Standardlösung, sondern ist vielmehr ergebnisoffen.

Der besondere Beteiligungsprozess soll dazu beitragen, dass der Straßenraum unter Einbeziehung der unterschiedlichen Vorschläge und Anregungen gestaltet wird und im Ergebnis zu höherer Rücksichtnahme bei den Verkehrsteilnehmer/innen sowie zu einer Belebung des öffentlichen Raums führt. Dabei setzt Shared Space auf eine freiwillige Verhaltensänderung hin zu einem rücksichtsvollen Verhalten.

Die umgesetzten Shared Space-Projekte außerhalb Deutschlands sowie seit Mai 2008 auch in der Stadt Bohmte in Niedersachsen finden öffentliche Beachtung in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer/innen bei Ausdehnung des Mischungsprinzips und möglichst weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung.

Der Ideengeber des Shared Space-Prinzips, das Keuning Instituut in den Niederlanden, hat sich den Begriff zwischenzeitlich rechtlich schützen lassen und wählt bewusst keine nähere Definition, um die Handlungsoptionen nicht einzuschränken. Dabei wird auch dem Sachverhalt Rechnung getragen, dass es unterschiedlichste Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Umsetzung des Konzeptes in Städten und Gemeinden gibt.

Die bisherigen Shared Space-Projekte machen deutlich, dass das Prinzip Spielräume lässt, die je nach den spezifischen Bedingungen vor Ort ausgeschöpft werden können und sollen. So ist beispielsweise auch das Mischungsprinzip nicht zwingend.

Voraussetzungen für Shared Space sind vielmehr eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehrsmengen sowie partizipative Prozesse bei ortstypischen und ansprechenden Planungen dieser Abschnitte, die zu einem rücksichtsvollen Verhalten führen sollen.

III. Zielvorgaben für Hamburg

Zur Konkretisierung der weiteren Planung werden folgende Ziele für die Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips als Gemeinschaftsstraßen in der Freien und Hansestadt Hamburg festgelegt:

- 1) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Kraftfahrzeugführer/innen als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.
- 2) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg haben das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Hauptgeschäftsstraßen – und ggf. auch anderer städtischer Straßen – städtebaulich zu stärken. Gefragt sind neue Gestaltungen, die einzelne Knoten, Abschnitte und Plätze durch eine wohlthuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben.
- 3) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden mit den Bürger/innen in den Bezirken vor Ort konzipiert. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der öffentlichen Information hinaus und beteiligt die Bürger/innen mit noch festzulegenden Instrumenten an der Planung.
- 4) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg berücksichtigen die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte werden barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr gestaltet.
- 5) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg arbeiten so weit wie möglich mit dem Mischungsprinzip. Dieses muss sich nicht zwangsläufig auf alle Verkehrsarten beziehen. Eine abschnittsweise Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum und/oder eine Kanalisierung des fließenden Verkehrs mit einem weichen Separationsprinzip können notwendig sein. Gleichwohl werden auch diese Abschnitte nach dem Prinzip der Gemeinschaftsstraßen gestaltet.
- 6) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg kommen ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus.
- 7) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen eine hinreichend leistungsfähige und in jedem Fall sichere Verkehrsabwicklung voraus. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden im Rahmen der Planung mit entsprechenden Verfahren nachgewiesen. Eine Leistungsfähigkeitsminderung wird mit Gemeinschaftsstraßen nicht angestrebt.

- 8) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen uneingeschränkte Sichtbeziehungen voraus, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr ist daher aus den ausgewählten Abschnitten weitgehend zu verlagern, was in der Planung entsprechend zu berücksichtigen ist.
- 9) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden Erfolgskontrollen unterzogen, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Da sich bisherige Gestaltungen größtenteils auf Klein- und Mittelstädte beziehen, haben die Projekte in Hamburg Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten.
- 10) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden nach einem einheitlichen Kriterienkatalog realisiert, der bei bestimmten Voraussetzungen festgelegte Bausteine und Elemente umfasst.

IV. Auswahl geeigneter Projekte

Auf der Grundlage einer Analyse von umgesetzten Beispielen nach dem Shared Space-Prinzip wurde eine Checkliste erstellt, die dazu dient, potenzielle Gemeinschaftsstraßen in den Bezirken zu identifizieren und absehbare notwendige bauliche Veränderungen einzuschätzen.

Einschränkungen der Eignung von Gemeinschaftsstraßen liegen insbesondere in folgenden Bereichen vor:

- Im Hauptverkehrsstraßennetz („schnelles Netz“).
- In Straßen und auf Plätzen, in denen notwendige Schutzräume für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen nicht in erforderlichem Maße angeboten werden können und das Vermeiden von Räumen (Mobilitätseinschränkung) droht.
- In sonstigen Straßen und auf Plätzen mit hoher Verkehrsbelastung (über rd. 20.000 Kfz/24h) und ohne Möglichkeit, den Verkehr zu verlagern.
- In Straßen mit hohem Linienbusverkehr.
- In Straßen und auf Plätzen, deren Parkdruck nicht geregelt werden kann und dies dauerhaft und anhaltend zu falschem Parkverhalten und dadurch bedingt zu unzumutbaren Sichtbehinderungen führt.
- Grundsätzlich dann, wenn die Bürger/innen vor Ort Gemeinschaftsstraßen nicht akzeptieren, und sich die notwendige Rücksicht der Verkehrsteilnehmer/innen untereinander absehbar nicht einstellt.

V. Empfehlungen für die Realisierung

Sind geeignete Straßenräume identifiziert und ausgewählt, sollte ein umfassender und interdisziplinärer Prozess beginnen, der darauf setzt, sämtliche Beteiligten (u.a. die Bürger/innen) zu befähigen, sich bei der Erarbeitung einer optimalen Lösung mit den eigenen Vorschlägen einzubringen. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse sind darüber hinaus auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange zu beachten.

Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, aus dem Gestaltungsoptionen entnommen werden können. Er zeigt auf, welche Möglichkeiten und Grenzen es bei der Planung von verkehrssicheren und möglichst leistungsfähigen Gemeinschaftsstraßen gibt.

Demnach sollen Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- auf eine Länge von zunächst 400 m begrenzt sein, um ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau einhalten zu können,
- weitgehend niveaugleich gestaltet sein, wobei einzelne Elemente wie Begrünung oder Einbauten den Verkehr kanalisieren können,
- frei sein von parkenden Fahrzeugen um Sichtbeziehungen zu gewährleisten, wobei attraktive Angebote zum Parken im Umfeld zu schaffen und die Nachfrage in quartiersbezogener Entfernung zu untersuchen sind,
- je nach Verkehrsstärke in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre aufweisen,
- für den Linienbusverkehr möglichst vorfahrtgeregelt werden,

Insbesondere ist darauf zu achten, dass Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- auch für Blinde und Sehbehinderte barrierefrei gestaltet werden und
- uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen gewährleisten.

Unter Abwägung aller, aber insbesondere der rechtlichen und Verkehrssicherheitsaspekte sollten Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- als verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich ausgewiesen werden.

VI. Umsetzung

Der Shared Space-Gedanke bzw. die Gemeinschaftsstraße kann nur in dem durch Gesetze und Verordnungen vorgegebenen Kontext umgesetzt werden. Straßen sind Bauwerke, die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten und entsprechende Umgestaltungen müssen vor diesem Hintergrund verantwortbar sein, insbesondere auch zum Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer/innen.

Der Shared Space-Gedanke bzw. die Gemeinschaftsstraße ist bislang noch nicht in den Regelwerken als solches explizit verankert. Die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen ist somit zunächst in wenigen Ausnahmefällen als Modellvorhaben möglich, die einer intensiven wissenschaftlichen Begleitung in Form methodisch abgesicherter Vorher-/Nachheruntersuchungen bedürfen. Die Vorher-/Nachheruntersuchungen sollten zentral beauftragt und gesteuert werden, um so eine einheitliche Vorgehensweise und damit die Vergleichbarkeit in den Ergebnissen sicherzustellen.

Um die Gemeinschaftsstraßen zu einem Erfolg werden zu lassen, bedarf es sorgfältiger, qualitätsvoller und qualifizierter Prozesse und Planungen, bei denen die Rahmenbedingungen und Handlungsanleitungen dieses Gutachtens beachtet werden sollten. Zur Umsetzung und Begleitung des Gesamtprojektes sind aus gutachterlicher Sicht folgende Schritte sinnvoll:

- eine fachliche Kommunikation der Ergebnisse mit den Dienststellen der Bezirke und der Straßenverkehrsbehörde sowie mit den in ihren Aufgabengebieten betroffenen Institutionen (Feuerwehr, Straßenreinigung etc.) und weiteren Organisationen (Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, etc.), ggf. bietet es sich an, diesen Wissenstransfer in Form eines Kongresses auszugestalten,
- die Erörterung mit den politischen Entscheidungsträgern in den Bezirken sowie in Senat und Bürgerschaft,
- die Sicherstellung der für das Modellvorhaben notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen,
- die Auswahl der für das Modellvorhaben in Betracht kommenden Vorschläge für Gemeinschaftsstraßen auf Grundlage des Gutachtens durch die Bezirke,
- Entwicklung eines wissenschaftlich und methodisch aussagefähigen Untersuchungskonzeptes für die notwendigen Vorher-/Nachheruntersuchungen,
- Abgleich der bezirklichen Vorschläge hinsichtlich ihrer Eignung, ggf. im Rahmen einer externen Auditierung,
- Konzeption und Etablierung der Beteiligungsprozesse in den Bezirken,
- Konzipierung und Beauftragung der wissenschaftlichen Begleitung,
- Umsetzung und
- Evaluierung.

Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg

Endbericht

Bearbeitung:
Univ.- Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Dipl.-Ing. Tabea Kesting
RA Dr. Dietmar Kettler
Jens Leven
Dipl.-Ing. Dirk Boenke

Projekt A5004 / März 2009

Bearbeitung im Auftrag der
Freien und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt



Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Vorwort

Die Freie und Hansestadt Hamburg (im folgenden Hamburg genannt) strebt in den kommenden Jahren die Umgestaltung von Straßenräumen auf der Grundlage des Shared Space-Gedankens an. Gegenwärtig wird das Shared Space-Prinzip ausschließlich im Rahmen einiger Modellvorhaben erprobt und untersucht. Shared Space hat noch keinen offiziellen Eingang in Regelwerke gefunden. Auch sind die Voraussetzungen für die Umsetzung des Shared Space Gedankens unter großstädtisch geprägten Rahmenbedingungen wie in Hamburg noch nicht geklärt. Beides ist für die planerische Beschäftigung und Umsetzung einzelner Shared Space Projekte jedoch von ausschlaggebender Bedeutung.

Bevor in Hamburg Projekte nach dem Shared Space-Prinzip zur Umsetzung kommen, soll deshalb untersucht werden, welche Rahmendbedingungen vorliegen sollten, um verkehrssichere und leistungsfähige Gestaltungen nach dem Shared Space-Prinzip – unter den großstädtischen Bedingungen in Hamburg – umsetzen zu können. Diese spezifische, auf die Stadt Hamburg ausgerichtete Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips wird dabei in Anlehnung an die Ergebnisse einer Bürgerumfrage einer Hamburger Zeitung als „Gemeinschaftsstraße“ bezeichnet.

Bei dem Shared Space-Prinzip handelt es sich um eine neue Methode 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 und somit zu mehr Rücksichtnahme und Belebung des öffentlichen Raums führt. Aus Straßen, Plätzen und Knotenpunkten werden gemeinsam genutzte und belebte Orte mit mehr Lebensqualität.

Entwickelt wurde Shared Space vom niederländischen Keuning Instituut, unter der damaligen Leitung von Hans Mondermann und basiert auf einem soziologischen Ansatz. Insbesondere das umfangreiche Beteiligungsverfahren und dessen Wirkungen wurden vom Keuning Instituut ins Leben gerufen und erarbeitet. Der Begriff Shared Space wurde seitens des Keuning Instituts geschützt. Die verschiedenen Möglichkeiten der Beteiligungsverfahren werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung für die Hamburger Weiterentwicklung erläutert. Neben der Berücksichtigung der Beteiligungsaspekte (Soziologie) sollen jedoch auch die verkehrlichen Aspekte berücksichtigt werden, denn der öffentliche Straßenraum ist immer auch Verkehrsfläche. Die vorliegende Untersuchung beinhaltet somit auch eine Checkliste und Vorschläge für Gestaltungsoptionen von Verkehrsflächen, die als Gemeinschaftsstraßen entwickelt werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Aufbau der Untersuchung	7
2	Grundlagen	10
2.1	Definition und Ziele von Shared Space	10
2.2	Entwicklung von Ansätzen zur Verkehrsberuhigung seit den 70er Jahren	15
2.3	Juristische Einordnung ins deutsche Straßenverkehrs- und Planungsrecht	18
2.3.1	Straßenrecht	18
2.3.2	Straßenverkehrsrecht	20
2.4	Ziele für Gemeinschaftsstraßen in Hamburg	28
3	Voraussetzungen für Gemeinschaftsstraßen	29
4	Checkliste Bestandsbetrachtung	30
4.1	Einleitung	30
4.2	Checkliste	32
4.3	Zusammenfassung	43
5	Beteiligungserfordernisse	44
5.1	Der Beteiligungsprozess aus Sicht des Keuning Instituts	44
5.2	Empfehlung für Hamburg	47
6	Herleitung der allgemeinen Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen in Großstädten	48
6.1	Einleitung	48
6.2	Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen	49
6.2.1	Anforderungen Schulwegsicherheit (Sicherheit von Kindern)	50
6.2.2	Anforderungen Blinder und Sehbehinderter	56
6.2.3	Anforderungen Gehbehinderter	61
6.2.4	Zusätzliche Anforderungen älterer Menschen an die Verkehrsraumgestaltung	62
6.2.5	Anforderungen Ruhender Verkehr	67
6.2.6	Anforderungen der Anwohner/innen	71
6.2.7	Anforderungen von Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden	74
6.2.8	Anforderungen des ÖPNV	75
6.2.9	Zusammenfassung	78
6.3	Anforderungen verschiedener Institutionen und Träger öffentlicher Belange	79

7	Kriterienkatalog für Gestaltungsoptionen von Gemeinschaftsstraßen	80
8	Rechtliche Aspekte	90
9	Erfordernis wissenschaftlicher Begleituntersuchungen	90
10	Empfehlungen	94
	Literatur	97
	Abbildungsverzeichnis	102
	Tabellenverzeichnis	105
	Anlagenverzeichnis	107

1 Aufgabenstellung und Aufbau der Untersuchung

Die Gestaltung innerstädtischer Straßenräume nach dem Konzept Shared Space befindet sich in öffentlicher, politischer und planerischer Diskussion, seitdem das EU-Kooperationsprojekt Shared Space ins Leben gerufen wurde. In Deutschland existiert eine hohe Regulierungsdichte, so dass Verkehrsplaner/innen und Verkehrssicherheitsexpert/innen, aber auch die Medien, den „Verkehr ohne Regeln“ oder „ohne Verkehrsschilder“ mit Interesse verfolgen.

Seitdem die ersten sieben EU-Pilotprojekte ins Leben gerufen wurden, häufen sich parteiübergreifende Anträge in kommunalen Parlamenten, die Einführung von Shared Space-Projekten in Deutschland voranzutreiben. Auch Landesregierungen erhalten vermehrt Anfragen, die detaillierte Analysen des Konzeptes fordern.

Ziele von Shared Space sind es, dem nicht motorisierten Verkehr wieder mehr öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und ggf. auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei setzt Shared Space auf eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer/innen des öffentlichen Raums. Den Kfz-Führer/innen soll bewusst werden, dass sie Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges sind, an welches sie ihr Fahrverhalten anpassen. Darüber hinaus setzt der Shared Space Gedanke darauf, dass sich Bürger/innen intensiv am Planungsprozess von Shared Space-Projekten beteiligen und dadurch die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht wird bzw. Projekte erst ermöglicht werden.

Hamburg strebt an, Projekte nach dem Shared Space-Prinzip in jedem der sieben Bezirke umzusetzen. Die Bezirke können geeignete Verkehrsflächen vorschlagen.

Als Voraussetzung für die Umsetzung wurden im Rahmen dieser Untersuchung zunächst die grundsätzlichen Randbedingungen geklärt, denn Shared Space hat bislang keinen Eingang in die Regelwerke gefunden. Zudem war unklar, welche Punkte zusätzlich für die Umsetzung unter großstädtischen Rahmenbedingungen zu beachten waren.

Das Ziel der Untersuchung war es, die planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für Hamburg zu klären und praxisnah darzustellen. Hierzu wurden nachfolgende Schritte durchgeführt, die in **Bild 1** dargestellt sind.

Zunächst wurden die **Grundlagen** von Shared Space, seine historische Entwicklung und die dazugehörige Planungs- und Gestaltungsphilosophie aufgearbeitet. Der aktuell populäre Ansatz wurde in die Entwicklung der Verkehrsberuhigung in Deutschland eingeordnet. Zudem wurde die juristische Einordnung von Shared Space in das deutsche Straßenverkehrs- und Planungsrecht behandelt. Abschließend wurden Ziele definiert und abgestimmt, die die Rahmenbedingungen von Projekten nach dem Shared Space-Prinzip in Hamburg, die im Folgenden als „**Gemeinschaftsstraßen**“ bezeichnet werden, festhalten.

Um **geeignete örtliche Voraussetzungen** zu finden, in denen Gemeinschaftsstraßen in Hamburg realisiert werden können, wurden zunächst bereits umgesetzte Shared Space Projekte und dem Ansatz ähnliche Projekte erhoben, klassifiziert und bewertet. Dieser Schritt war notwendig, um die Übertragbarkeit auf vergleichbare Quartiere in Hamburg verantwortungsvoll zu ermöglichen. Die Ergebnisse wurden

zusammengefasst und bewertet. Aus diesen Erkenntnissen wurde eine **Checkliste** entwickelt, die es ermöglicht, **Bestandssituationen** in Hamburg hinsichtlich ihrer Eignung zur Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen zu bewerten. So können potentiell in Frage kommende Untersuchungsräume praxisnah abgeleitet werden.

Anschließend wurden die Aspekte des **Umsetzungsprozesses** behandelt. Hierzu gehört die Beteiligung von Bürger/innen bei der Planung von Gemeinschaftsstraßen. Die Beteiligung wird als wesentlicher Bestandteil des Prozesses angesehen. Daher wurden die **Beteiligungserfordernisse** und deren Organisation als wichtiger Bestandteil beschrieben. Frühzeitige Information, Beteiligung und Kooperation mit den Bürger/innen erhöhen den Erfolg und die Akzeptanz der Projekte in der Bevölkerung, bei Anwohner/innen und Nutzer/innen.

Bei der konkreten (Verkehrs-)Planung von Gemeinschaftsstraßen sind die **Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen**, wie bei jeder anderen Planung auch, zu berücksichtigen. Daher wurde ein allgemeiner Überblick über die jeweiligen Ansprüche gegeben. Die Gestaltung von Straßenräumen kann an einigen Punkten nur ein Kompromiss sein. Dabei müssen die unterschiedlichen Nutzungsansprüche immer gegeneinander abgewogen werden. Die Umsetzung eines solchen Kompromisses zieht zwangsläufig eine Einschränkung einzelner Personengruppen nach sich, darf aber nicht dazu führen, dass eine Gruppe von der Nutzung des Straßenraumes ausgeschlossen oder unverhältnismäßig benachteiligt wird. Ein neu entstehendes Verkehrssicherheitsrisiko ist auszuschließen. Daher wurden insbesondere die zentralen Fragen geklärt, welche Vor- und Nachteile Gemeinschaftsstraßen für die einzelnen Nutzergruppen besitzen und wie sich negative Folgen vermeiden oder kompensieren lassen.

Um die **straßenbautechnischen Anforderungen** von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg zu klären, sind nicht nur die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsteilnehmer/innen zu berücksichtigen, vielmehr sind auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zu beachten. Diese wurden schriftlich oder persönlich gebeten, spezifische Belange zu benennen, die aus ihrer Sicht berücksichtigt werden müssen. Außerdem wurden ihre Gestaltungswünsche an Gemeinschaftsstraßen abgefragt. In diesem Schritt wurden neben den wesentlichen Anforderungen der TÖB auch die wesentlichen tiefbautechnischen Anforderungen an die Gestaltung eines Gemeinschaftsstraßenraums festgehalten.

Aus diesen Anforderungen wurde ein **Kriterienkatalog** für Hamburg entwickelt, aus dem Vorschläge für **Gestaltungsoptionen** entnommen werden können.

Bei Gemeinschaftsstraßen in Hamburg sind vorhandene **rechtliche Grenzen und Risiken** zu erkennen und zu berücksichtigen. Es wurde aufgezeigt, welche konkreten Ausgestaltungen mit dem geltenden Straßenverkehrsrecht vereinbar sind. Zudem wurden Grenzen aufgezeigt, die das Hamburger Straßen- und Wegerecht Gemeinschaftsstraßen setzt. Neuartige Straßenraumgestaltungen werfen zwangsläufig neue Fragen auf und erzeugen ggf. auch neuartige Konflikte und schwer abschätzbare Haftungsfragen. Es war daher abzuklären, ob und inwieweit durch Gemeinschaftsstraßen neue Haftungsfragen entstehen. Darüber hinaus wurden Hinweise auf das Spannungsfeld von Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht gegeben, in dem sich Gemeinschaftsstraßen befinden. Darüber hinaus wurden die straßenrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Erfordernisse an den Umsetzungsprozess aufgezeigt. Ebenso wie seinerzeit die Einführung von Fußgängerzonen hat die Einführung von Shared Space-Bereichen manche Frage im Grenzbe-

reich zwischen Straßen- und Straßenverkehrsrecht aufgeworfen. Es wurden Hinweise und Empfehlungen zu möglichst rechtssicheren straßenrechtlichen Widmungen und straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen gegeben.

Die **Evaluation** von Gemeinschaftsstraßen ist unverzichtbar. Durch den Pilotcharakter der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen unter großstädtischen Rahmenbedingungen und mit wachsendem Interesse der Öffentlichkeit, ist eine Überprüfung der Maßnahmen und der getroffenen Entscheidungen wichtig, um aufzeigen zu können, ob die gesetzten Ziele erreicht wurden. Es wurde eine Empfehlung gegeben, welche Untersuchungsfelder in Abhängigkeit von den Zielsetzungen zu evaluieren sind.

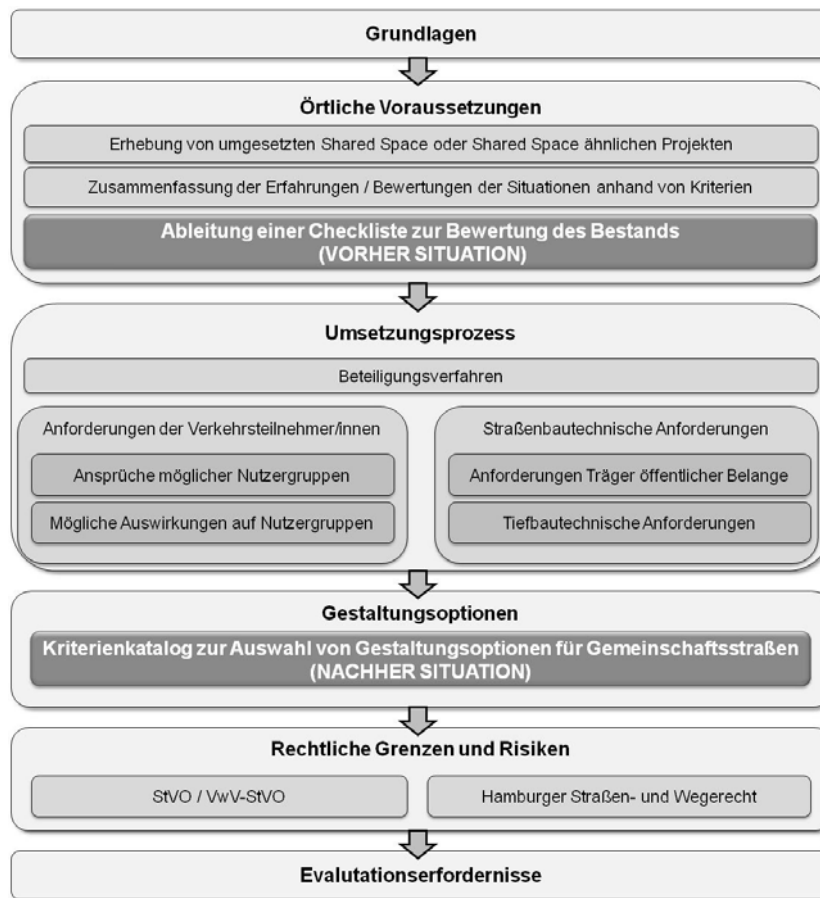


Bild 1: Aufbau der Arbeit

2 Grundlagen

2.1 Definition und Ziele von Shared Space

Das EU-Projekt Shared Space, das sich im Rahmen des „Interreg IIIB North Sea“ Programmes der Gestaltung innerstädtischer Straßenräume widmet, wird momentan auf öffentlicher, politischer und planerischer Ebene in Hamburg und auch in vielen anderen Städten und Gemeinden diskutiert. Vor allem die Idee von Shared Space, möglichst auf Verkehrsregeln zu verzichten und diese durch soziale Regeln zu ersetzen, führt zu kontroversen Diskussionen, die an die in den 70er Jahren umstrittene Einführung verkehrsberuhigter Bereiche mit Verzicht auf die Gliederung des Straßenraumes in Fahrgasse und Seitenräume erinnert. Shared Space bezieht sich nicht auf Erschließungsstraßen, es handelt sich vielmehr um eine Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Hauptgeschäftsstraßen. Bereits umgesetzte Shared Space-Projekte außerhalb Deutschlands sowie neuerdings auch innerhalb Deutschlands in der Stadt Bohmte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei Ausdehnung des Mischungsprinzips und möglichst weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung.

Eine Beschreibung des Shared Space-Konzeptes und eine erste Analyse von Wirkungen ausgewählter Shared Space-Projekte können [1] und [2] entnommen werden.

Shared Space (auf deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum; Raum für alle) soll demnach neue Gestaltungskonzepte entwickeln, die den Verkehr, das Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander in ein Gleichgewicht bringen. Diese Konzepte werden in der Laufzeit des EU-Projektes von 2004 bis 2008 von sieben Kooperationspartnern, die jeweils mit einem regionalen Projekt teilnehmen, getestet. Diese sind:

- die Provinz Fryslân (Niederlande),
- die Gemeinde Haren (Niederlande),
- die Gemeinde Emmen (Niederlande),
- die Stadt Oostende (Belgien),
- die Gemeinde Ejby (Middelfart Kommune) (Dänemark),
- die Gemeinde Bohmte (Deutschland) sowie
- die Verwaltungsgrafschaft Suffolk (Ipswich) (England).

Darüber hinaus gibt es noch weitere Kommunen, vor allem in Benelux, Skandinavien und Großbritannien, die mit der Idee des Shared Space in Verbindung gebracht werden, ohne unmittelbar zum Kooperationsprojekt zu gehören. Auch in Deutschland werden bereits umgesetzte Gestaltungskonzepte von Hauptgeschäftstraßen wie beispielsweise in der Stadt Kevelaer in der neuen Literatur dem Konzept Shared Space zugeordnet. In der Gemeinde Bohmte wurde ein erster Streckenabschnitt soeben umgestaltet und am 19. Mai 2008 für den Verkehr freigegeben. Im Folgenden wird die Idee und Vision von Shared Space in Anlehnung an die Ausführungen in der Veröffentlichung „Raum für alle“ [3] kurz dargestellt.

Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman und das Keuning Instituut zurück. Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre setzt Shared Space nicht auf restriktive Regeln für den Kfz-Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer/innen des öffentlichen Raumes erzielen, die durch eine entsprechende Verkehrsraumgestaltung unterstützt wird. Erreicht werden soll dies, indem Verkehrsregeln auf Grundregeln reduziert und insbesondere Verkehrszeichen beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Zu den Merkmalen von Shared Space gehört es, nach Möglichkeit auf Lichtsignalanlagen, Beschilderung und Markierung zu verzichten. Die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes ist das Ziel, wobei dem Kfz-Führer bewusst werden soll, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anzupassen und in ein soziales Verhalten bzw. Verbleibs- oder Verweilverhalten zu wechseln hat (vgl. **Tab. 1**). Wer an einem Ort verweilt, verhält sich anders als jemand, der unterwegs ist.

	Verbleibsverhalten	Soziales Verkehrsverhalten	Technisches und restliches Verkehrsverhalten
Verhaltensmerkmale	Pluriform und pluralistisch	Pluralistisch	Uniform
Art der Bewegung	Willkürlich	Hauptsächlich zielgerichtet	Sehr zielgerichtet
Tempo, bei dem möglich oder dominierend	< 30 km/h	< 60 km/h	> 50 km/h
Vorhersehbarkeit des Verhaltens	Größtenteils unvorhersehbar	Eingeschränkt vorhersehbar	Überwiegend vorhersehbar
Blickkontakt	Oft	Eingeschränkt	Überwiegend vorhersehbar
Verhalten bestimmt durch / abhängig von	Menschen und Umgebung	Menschen (und Umgebung)	Regelsystem
Verhaltensprägender Kontext	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung + Basisverkehrsregeln	Verkehrstechnisches System, Gesetze (Fahrzeuge und Verkehrsumgebung, Straßenkategorie, Verkehrssignale)
Zu erwartendes Verhalten anderer	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten (beschränkt)	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten, technisches / restliches Verkehrsverhalten	Technisches / restliches Verkehrsverhalten
Für das Verhalten relevante Signale aus der Umgebung	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums, Straßengestaltung	Signale, Schnelligkeit, Straßenoberfläche, Schwellen, Verkehrsschilder und -zeichen, LSA usw.

Tab. 1: Unterschiede zwischen Verkehrsverhalten und sozialem Verhalten (Quelle [3])

Shared Space setzt bei dem Sachverhalt an, dass mit der Zunahme des Kfz-Verkehrs Straßen mehr und mehr als Verkehrsraum definiert wurden. Große Teile des öffentlichen Raumes dienen demnach hauptsächlich oder sogar ausschließlich dem Autoverkehr, dem sich alles andere unterordnen muss. Straßen

stehen ganz im Zeichen des Verkehrs, der Raum wird nicht mehr geteilt, sondern eingeteilt. Er ist ein System von Regeln, Geboten und Verboten geworden, dem sich Menschen anpassen und unterordnen müssen. Verkehrsregeln sind wichtiger geworden, als soziale Umgangsformen. Shared Space soll dazu beitragen, die Rollen wieder umzukehren. Menschen sollen eine Umgebung antreffen, in der sie sich frei bewegen und ein Gebiet kennen lernen können. Gebiete – die zum Verweilen dienen – sollen nicht als Verkehrsraum, sondern als Raum für Menschen gestaltet werden, in dem Leben und Erleben an erster Stelle stehen. Wer hier nur hindurch fährt, soll an der Gestaltung erkennen können, dass Kraftfahrzeuge sich dem menschlichen Miteinander unterzuordnen haben. Shared Space will den öffentlichen Raum auf lokaler Ebene erschließen und vitalisieren, so dass ein zusammenhängendes und feinmaschiges Netzwerk von Menschenräumen entsteht: Das „langsame“ Netz. Wer sich hier befindet, passt sein Verhalten dem des verweilenden Menschen an.

Wenn das „langsame“ Netz funktionieren soll, ist auch ein „schnelles“ Verkehrsnetz nötig. Auf dem schnellen Netz gelten die Regeln des Verkehrs, der schnell und sicher die verschiedenen „Menschenräume“ erschließt. „Nur dann kann die Qualität des langsamen Netzes erhalten werden“ [3]. Das Konzept betont also, dass derartige Gestaltungen nicht überall angewandt werden können und sollen. Langsame Geschwindigkeiten können auch nach Monderman nur über kürzere Abschnitte auf Akzeptanz bei Kfz-Führer/innen stoßen (vgl. **Bild 2**).

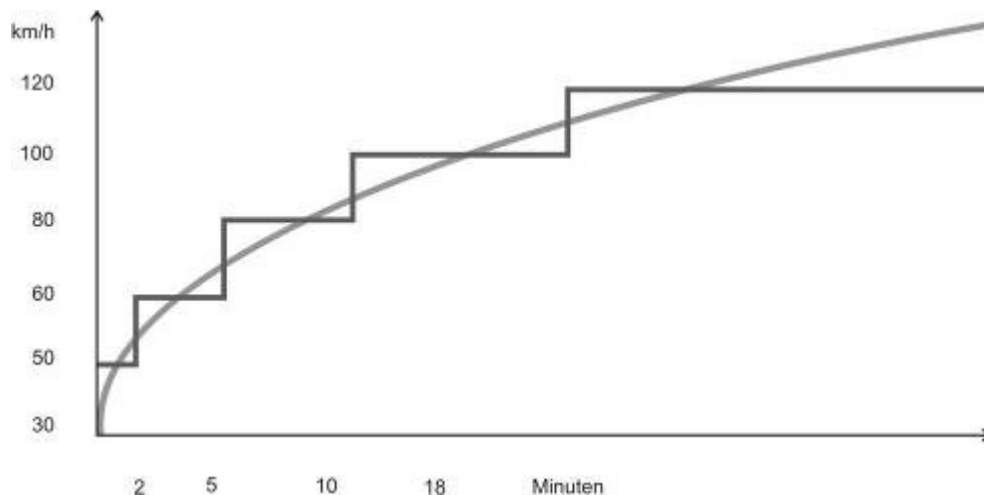


Bild 2: Akzeptable Fahrzeiten in Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Monderman (Quelle [3])

Shared Space geht davon aus, dass das Verkehrsverhalten mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst werden soll, als von Geboten und Verboten. „So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist.“ [3]

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 von Bürger/innen verlangt wird. Gewünscht wird ein integrierter Prozess, in dem Bewohner/innen, Nutzer/innen, 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.

Shared Space will somit eine zweifache Qualität realisieren, die räumliche und die demokratische. Die räumliche Qualität wird durch das Zusammenfügen von Wissen und Erfahrung aus vielen Fachgebieten erzielt. Als demokratische Qualität wird die gesellschaftliche Verankerung bezeichnet, die durch das Engagement, die Mitarbeit und die Mitverantwortlichkeit in breiten Lagen der Bevölkerung erreicht werden soll.

Zur konkreten Ausgestaltung bietet Shared Space kein Fertigrezept an, denn jedes Problem und jeder Ort braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Dennoch lassen sich allgemeingültige Ausgangspunkte für die Gestaltung von Menschenräumen formulieren. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte auf die unverwechselbaren Umgebungselemente und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgegriffen werden, um soziales Verhalten zu fördern. Hier sollten die Vorfahrtregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzt werden. Wenn nicht mehr klar ist, wer Vorfahrt hat, sollen die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft treten. Shared Space zielt somit bewusst auf eine erhöhte Aufmerksamkeit, die die Sicherheit erhöhen soll. Durch die Materialwahl, beispielsweise Art und Farbe der Pflasterung, Straßenausstattung und Beleuchtung, sollen die Eigenschaften der Umgebung betont und verstärkt werden.

Die bis hierhin größtenteils aus dem Kooperationsprojekt entnommenen Ausführungen machen deutlich, dass es sich bei Shared Space in erster Linie um eine Haltung, eine Gestaltungsphilosophie oder ein Gestaltungsprinzip handelt. Straßenräume sollen in partizipativen Prozessen so gestaltet werden, dass alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden und Kraftfahrzeuge eher als Gäste in diesen Räumen unterwegs sind. Shared Space versucht, die drei Funktionen Verbindung, Erschließung und Aufenthalt in einem weitestgehend nicht geteilten und ortstypisch gestalteten Raum zu überlagern. Dabei wird möglichst das Mischungsprinzip bei weitgehendem Verzicht auf Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen angewendet.

In [1] wurde eine etwas konkretere, auf deutsche Verhältnisse bezogene Definition versucht. Demnach können im engeren Sinne Projekte als Shared Space bezeichnet werden, wenn:

- in dörflichen Hauptstraßen, örtlichen Geschäftsstraßen oder Hauptgeschäftsstraßen abschnittsweise – vorzugsweise in Platzbereichen – das Mischungsprinzip angewendet wird,
- das Mischungsprinzip möglichst alle Verkehrsteilsysteme – mindestens aber den Rad- und Fußverkehr auf nicht separierten Flächen – umfasst,
- die Verkehrsteilsysteme Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr, ggf. auch Öffentlicher Verkehr diese Abschnitte nutzen,
- Ruhender Verkehr aus diesen Abschnitten möglichst vollständig verlagert wird, und
- auf Beschilderung weitgehend verzichtet wird.

Anzumerken ist allerdings, dass es sich bei dieser Definition um einen typisch deutschen Versuch handelt, Shared Space näher einzugrenzen und auch die verkehrlichen Aspekte zu berücksichtigen. Fragt man den Urheber des Konzeptes, das Keuning Instituut in den Niederlanden, so ist Shared Space alles, was mit dem Institut und den Bürger/innen vor Ort entwickelt wird. Das Keuning Instituut wählt bewusst

keine nähere Definition, um die Handlungsoptionen nicht einzuschränken. Dabei wird auch dem Sachverhalt Rechnung getragen, dass es in den Ländern Europas oder auch anderer Kontinente, auf denen das Konzept mittlerweile ebenfalls bekannt wird, unterschiedlichste Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Umsetzung des Konzeptes gibt.

Zwei hier nur kurz aufgeführte Beispiele aus London, Großbritannien mögen die Bandbreite von Shared Space verdeutlichen:

- Auf der walking and cycling Konferenz in London Anfang 2008 wurde Shared Space diskutiert. Die Diskussion bezog sich ausnahmslos auf die mögliche Öffnung der Fußgängerzone entlang der Themse für den Radverkehr. Da Radverkehr in London zu 80 % aus Rennrädern besteht, ist es verständlich, dass Vorbehalte zu verzeichnen waren. Shared Space bezog sich also in diesem Fall ausnahmslos auf einen kombinierten Rad-/Gehweg am Themseufer.
- Die Kensington High Street in London ist eine innerstädtische Hauptverkehrsachse, die selbst in den Vorträgen des Keuning Instituts als Shared Space bezeichnet wird. Die vierstreifige Straße hat eine hohe Verkehrsbelastung mit über 30.000 Fahrzeugen am Tag. Der Seitenraum ist mit normal hohen Borden von der Fahrbahn getrennt. Überquerungen sind mit Lichtsignalanlagen gesichert und an Knotenpunkten sind ebenfalls Lichtsignalanlagen vorhanden. Nach deutschen Maßstäben handelt es sich um eine völlig normale, regelwerkskonforme Gestaltung einer Hauptgeschäftsstraße. Für englische Verhältnisse ungewöhnlich ist ein durchgehender Mittelstreifen (ähnlich Hennef in Nordrhein-Westfalen), in dem u.a. Fahrradabstellanlagen untergebracht sind.

Nach Auskunft des Keuning Instituts gibt es in Großbritannien auch Straßenräume, die als Shared Space bezeichnet werden, aber ohne jegliche Beteiligung des Instituts umgesetzt wurden und verschiedene Probleme aufweisen. Auf der Grundlage dieser Erfahrungen hat das Keuning Institut den Begriff Shared Space rechtlich schützen lassen.

Die Ausführungen machen deutlich, dass Shared Space Spielräume lässt, die je nach den spezifischen Bedingungen vor Ort ausgeschöpft werden können und sollen. So sind beispielsweise auch „Rechts-vor-Links“ Regelungen nicht zwingend. Voraussetzungen für Shared Space sind vielmehr eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen sowie partizipative Prozesse bei ortstypischen und ansprechenden Planungen dieser Abschnitte, die bei der Sensibilität solcher Räume selbstverständlich sein dürfte.

Im weiteren Sinne könnten beispielsweise auch Abschnitte oder Plätze – auf denen öffentliche Verkehrssysteme in Fußgängerbereichen ähnlich wie im Zuge der Mönckebergstraße in Hamburg zugelassen sind und kein motorisierter Individualverkehr zu verzeichnen ist – dem Prinzip Shared Space zugeordnet werden.

2.2 Entwicklung von Ansätzen zur Verkehrsberuhigung seit den 70er Jahren

Mit Shared Space vergleichbare Gestaltungsprinzipien lassen sich in Deutschland bereits seit den 1970er Jahren finden. Zu dieser Zeit wurden Voraussetzungen zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) geschaffen. Dabei wurden wenig befahrene Straßenabschnitte in Mischverkehrsflächen umgewandelt, um insbesondere die Aufenthaltsfunktion wieder in den Vordergrund zu rücken (vgl. VwV-StVO zu § 42 StVO zu den Zeichen 325 und 326 Abs 3 Satz 2 [4]). Aber auch für Hauptverkehrsstraßen lassen sich ähnliche Grundsätze spätestens seit den 90er Jahren entdecken. So waren bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) [5] als generelle Ziele und Grundsätze (**Kapitel 1**) Prinzipien enthalten, die aus heutiger Sicht als Shared Space bezeichnet werden könnten. Im Kapitel 4 der EAHV 93 wird dabei auch auf die Möglichkeit der Überlagerung von Nutzungsansprüchen auf gemischt oder mehrfach genutzten Flächen (Mischungsprinzip) explizit hingewiesen.

Es ist also tatsächlich nicht verwunderlich, dass einige deutsche Verkehrsplaner/innen das Konzept Shared Space als „alten Hut“ bezeichnen. Nach deutschem Recht und Regelwerk waren und sind solche Konzepte umsetzbar. Bereits in den EAHV 93 und den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) [6] war hierfür Spielraum. Raum für die Umsetzung vergleichbarer Konzepte bieten auch die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [7], die mit der Einführung Ende Mai 2007 die EAHV 93 und EAE 85/95 abgelöst haben.

Die RAST 06 [7] nennt als Entwurfsgrundsatz für Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Trennung eine Verkehrsstärke von 400 Kfz/h als Höchstgrenze. Zudem sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten. Allerdings lassen sich für die örtliche Geschäftsstraße (Kapitel 5.2.7 RAST 06) oder Hauptgeschäftsstraße (Kapitel 5.2.8 RAST 06) durchaus städtebaulich ähnlich gestaltete Straßenräume erkennen, wie sie z.B. in Haren oder Kevelaer zu finden sind. Erwähnenswert ist auch, dass die RAST 06 mit der Entwurfsmethodik der städtebaulichen Bemessung das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ verfolgen und damit den Randnutzungen im Vergleich zu den früheren Regelwerken ein größeres Gewicht zugewiesen wird. Demnach „ist zwischen Gehbereich und äußerem Rand des Straßenraums ein Bereich anzuordnen, in dem die Ansprüche der angrenzenden baulichen Nutzungen erfüllt werden können (Verweilflächen, Wirtschaftsflächen, Distanzbereich, Vorgärten). Sowohl für den Fußgängerverkehr und gegebenenfalls für den Radverkehr müssen die je nach Bedeutung des Straßenraums erforderlichen Flächen im Straßenraum bereitgestellt werden“ [7].

Auf Platzflächen geht die RAST 06 nicht so explizit ein wie die EAHV 93. In Ortsdurchfahrten eignen sich zur Geschwindigkeitsdämpfung aber auch nach den RAST 06 „an städtebaulich und/oder verkehrssicherheitsbedeutsamen Stellen (z.B. seitlich liegender Marktplatz) Anhebungen der Fahrbahn mit Rampenneigungen von 1:15 auf 8 cm bis 10 cm [...]. Im Allgemeinen sind Fahrbahnanhebungen in Asphalt auszuführen, Ausnahmen sind in bauhistorisch bedeutsamen Bereichen möglich“ [5]. Darüber hinaus sind nach RAST 06 in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und weniger Maßnahmen geeignet, „wie sie in Erschließungsstraßen üblich sind (Teilaufpflasterungen, Plateaupflasterungen)“ [5]. Demnach ist Shared Space bei einem erkennbaren Tren-

nungsprinzip (Gitter oder ähnliche bauliche Elemente) auch in längeren Streckenabschnitten sowie in Platzbereichen von städtischen Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten bzw. in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch ohne Separation durchaus mit den Grundsätzen der RASSt 06 vereinbar.

In den Ausführungen der VwV-StVO zu Zeichen 325 und 326, Abschnitt III, Satz 2 und 3 besteht für die Widmung mit Zeichen 325 StVO keine Beschränkung bei den Verkehrsstärken, allerdings muss die Aufenthaltsfunktion überwiegen und das Geschwindigkeitsniveau wirksam abgesenkt werden. Das kann durch städtebauliche Gestaltung erfolgen. Die Anlage einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche schreibt die VwV-StVO nicht vor. Im Zusammenhang mit Shared Space ist der Zusatz unter Abschnitt V interessant: „Innerhalb der [...] gekennzeichneten Bereiche sind weitere Zeichen [...] in der Regel entbehrlich.“ Sind Fußgängerbereiche nicht eindeutig durch ihre Gestaltung zu erkennen, sind sie durch Z 239 StVO kenntlich zu machen. Demnach wäre nach VwV-StVO durchaus Spielraum für „Shared Space“. Beispiele für eine Beschilderung nach VwV-StVO zeigen Kavelaer und Bochoit.

Bei der Betrachtung der Regelwerke und gesetzlichen Grundlagen lässt sich zusammenfassend feststellen, dass die Möglichkeit, Streckenabschnitte oder Platzbereiche nach dem Shared Space-Konzept zu gestalten, spätestens seit den frühen 1990er Jahren gegeben war. In Verbindung mit der Ausweisung von Streckenabschnitten als „Verkehrsberuhigter Bereich“ kann rechtlich gesehen sogar auf weitere Beschilderung verzichtet werden, was den Ideen des Shared Space Konzeptes entspricht. Dabei setzt die Beschilderung mit Zeichen 325 StVO Schrittgeschwindigkeit voraus. Nach den RASSt 06 lassen sich allerdings auch Hauptgeschäftsstraßen mit größeren Verkehrsmengen und höheren Fahrgeschwindigkeiten der Philosophie von Shared Space folgend gestalten. Der Unterschied zwischen den bisher in Deutschland und in den Niederlanden umgesetzten Beispielen liegt letztendlich im konsequenteren Verzicht auf Beschilderung in den Niederlanden und in Böhme.

Andererseits muss ausgeführt werden, dass die Shared Space-Projekte nicht zwingend mit dem Mischungsprinzip verbunden sind. So handelt es sich beispielsweise bei dem Knotenpunkt Laweiplein in Drachten, der als Vorzeigeobjekt gilt, um einen „klassischen“ Kreisverkehr, bei dem die Fahrstreifen von den Flächen für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen separiert sind. Allerdings werden hier Radfahrer/innen und Fußgänger/innen im Mischverkehr geführt. Mit dem Separationsprinzip wurde auch in den Streckenabschnitten der Hauptgeschäftsstraße in Haren gearbeitet. Hier wurden nur die Knotenpunkte im Mischungsprinzip gestaltet. Es kann somit keine klare und eindeutige Definition von Shared Space im Zusammenhang mit bestimmten Gestaltungselementen gegeben werden. Anders gesagt: es besteht durchaus eine Diskrepanz zwischen der Philosophie, die einen gemeinsam genutzten (nicht separierten) Raum wünscht und den umgesetzten Projekten, die mit Separierungselementen und Verkehrsregelungen arbeiten. Shared Space in der Praxis ist also kein Synonym für „Shared and Open Space“ in der Theorie.

Ein wichtiger Sachverhalt ist, dass bei allen bisher realisierten Projekten das negative Erscheinungsbild der Straßenräume der wesentliche Auslöser der Umgestaltung war oder ist. Es handelt sich somit in erster Linie um städtebauliche Verbesserungen, die die jeweiligen Straßen und Plätze aufwerten sollen. Es geht also nicht darum, zu verzeichnende Leistungsfähigkeitsengpässe oder Unfallhäufungsstellen zu beseitigen. Wie oben erwähnt, sollen vielmehr alle Funktionen in ein Gleichgewicht gebracht werden, dieses selbstverständlich auch mit leistungsfähigen und sicheren Lösungen.

Bei den umgesetzten Projekten war es immer eine Voraussetzung, dass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt. So wurde am Knotenpunkt Laweiplein in Drachten ein Kreisverkehr gebaut, da ein „Rechts-vor-Links“ Knotenpunkt unzumutbare Wartezeiten hervorgerufen hätte. Dabei muss bedacht werden, dass lange Wartezeiten in untergeordneten Knotenpunktarmen dazu führen können, dass geringe Zeitlücken im Hauptstrom zum Einbiegen oder Kreuzen in Kauf genommen werden und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Das Mischungsprinzip und „Rechts-vor-Links“ Regelungen stoßen somit auf Grenzen, die mittels Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zu ermitteln sind und bei den umgesetzten Projekten auch durchgeführt wurden.

Neu ist, dass tatsächlich sehr weitgehend auf Beschilderung verzichtet wird. Eine Vorfahrtbeschilderung fehlt gänzlich. Selbst am Kreisverkehr Laweiplein in Drachten wird lediglich mit Zeichen 215 StVO „Kreisverkehr“, das auf der Mittelinsel angebracht ist, dem Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt eingeräumt. Das Zeichen 205 StVO „Vorfahrt gewähren“ fehlt an allen vier Zufahrten. Verzichtet wird auch auf Geschwindigkeitsbeschränkungen. Durch entsprechende Gestaltungen sollen hohe Geschwindigkeiten vermieden werden. Der ruhende Verkehr wird mittels Pfosten und Gittern aus den umgestalteten Bereichen konsequent verdrängt. Insofern sind keinerlei Verkehrszeichen zum ruhenden Verkehr wie Park- oder Halteverbote angebracht (Ausnahme: Beschilderung von Behindertenparkständen in Haren). In übersichtlichen Bereichen wird sogar das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“ im Streckenabschnitt eingespart. Die Markierung des Fußgängerüberwegs wird hier, unterstützt durch eine gute Beleuchtung, als hinreichend angesehen. Nur sehr wenige Schilder, die beispielsweise die Verkehrsführung anzeigen (z.B. Zeichen 215 StVO „Kreisverkehr“ in der Kreismitte oder Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ am Ende der Mischverkehrsflächen an den Knotenpunkten), verbleiben.

Der „Abbau des Schilderwaldes“ ist allerdings ebenfalls ein Ansatz, der in Deutschland schon lange bekannt ist. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) listet zwar 648 Verkehrszeichen auf, die Städte und Landkreise sind aber seit der StVO-Novelle 1997 verpflichtet, „bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen restriktiv zu verfahren und stets [...] zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung [...] zwingend erforderlich ist“. Die Baulasträger sind demnach sehr wohl in der Lage, auf Verkehrszeichen zu verzichten, insbesondere auf diejenigen, die lediglich Verkehrsregeln wiedergeben, da diese jeder Verkehrsteilnehmer eigenverantwortlich beachten soll. Die StVO setzt somit bewusst auf mehr Eigenverantwortung. In den Paragraphen § 39 und § 45 der StVO heißt es: Verkehrszeichen dürfen nur dort stehen, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“. Zusätzliche Vorschriften für den fließenden Verkehr dürfen nur noch dann angeordnet werden, wenn die Gefahrenlage „das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“. Der Bundesrat begründete die Neufassung damit, dass die „übermäßige Beschilderung im Straßenverkehr zu einer allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer sowie zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften führt.“ Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift fordert, „so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Die Wahrnehmung darf nicht durch die Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden“.

2.3 Juristische Einordnung ins deutsche Straßenverkehrs- und Planungsrecht

Die Gestaltung innerstädtischer Straßenräume ist an das geltende Recht gebunden. Damit ist auch die Umgestaltung von Straßenräumen nach Shared Space-Gedanken an das geltende Recht gebunden. Die Missachtung der rechtlichen Grenzen würde insbesondere planungsrechtliche, straßenrechtliche, straßenverkehrsrechtliche und abgabenrechtliche Probleme aufwerfen. Eine rechtssichere Gestaltung von Shared Space-Projekten ist daher nur innerhalb der Grenzen des geltenden Rechts denkbar.

Shared Space-Projekte sind grundsätzlich nichts Neues. Unter anderem Namen gibt es seit Jahrzehnten in Deutschland öffentliche Räume, die dem Shared Space-Konzept entsprechen, und es gibt in der Rechtsordnung Regelungen, die die Einrichtung solcher öffentlicher Räume erlauben. Dass der Begriff "Shared Space" in jüngster Zeit in Verkehrsplaner-Kreisen und im politischen Raum verstärkt genutzt wird, bedeutet zwar, dass der Begriff ein griffiger und als solcher wirksam ist. Keines der bisher unter diesem Schlagwort diskutierten Projekte weist indessen irgendein Merkmal auf, das sich der Einordnung in die Kategorien des geltenden deutschen Rechts entzöge. Sämtliche Zielrichtungen von Shared Spaces – bessere Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen untereinander, mehr Eigenverantwortung, besseres Verkehrsklima, höhere Aufenthaltsqualität – greifen bekannte Elemente der Verkehrsberuhigung auf, die seit langem im deutschen Recht verankert sind.

Im Folgenden wird die juristische Einordnung von Shared Space-Projekten in das Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht behandelt. Ergänzend wird in **Anlage 1** die juristische Einordnung von Shared Space-Projekten ins Planungsrecht, Amtshafungsrecht, Abgabenrecht und Verfassungsrecht erörtert.

2.3.1 Straßenrecht

Bundesrecht

Ob und inwieweit sich das bundesrechtliche Straßenrecht (FernstraßenG) eignet, Shared Space-Projekten eine rechtssichere Grundlage zu verschaffen, kann außer Betracht bleiben, weil in Hamburg solche Projekte im Hauptverkehrsstraßennetz von vorne herein ausgeschlossen bleiben.

Landesrecht

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die rechtlich nicht verankerte, aber faktisch allerorten für notwendig gehaltene kommunale Verkehrsplanung auf bestehenden Straßen fast ausschließlich über das Straßenverkehrsrecht (also Bundesrecht) betrieben. Teilweise wird sogar davon gesprochen, das Straßenverkehrsrecht habe längst eine "Vorherrschaft" über das Straßenrecht gewonnen [8]. Jüngere Tendenzen in der Rechtsprechung führen jedoch wieder zu einer stärkeren Verankerung der kommunalen Verkehrsplanung auch auf bestehenden Straßen im (Landes-) Straßenrecht [9]. Auch für Shared Space-Projekte kann das Landesstraßenrecht eine geeignete Grundlage bilden.

Die wieder stärkere Verankerung der Verkehrsplanung im Straßenrecht ist ganz im Sinne des schon lange erarbeiteten "Vorbehalts des Straßenrechts". Dem Straßenverkehrsrecht kommt danach nur umsetzende Bedeutung zu. Im Straßen- und Wegegesetz Hamburgs fehlt es (ebenso wie in den Straßengesetzen der anderen Länder) für eine gezielte Shared Space- Philosophie jedoch an einer geeigneten Festlegung von Straßentypen. Zwar wird seit langem die Einheit von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht in dem Sinne betont, dass Letzteres nichts anordnen dürfe, was Ersterem widerspricht (so genannter "Vorbehalt des Straßenrechts"), für eine detaillierte Planung eignen sich die recht groben Instrumente des Straßenrechts bisher jedoch nicht.

Die Einteilung der Nutzungen in Gemeingebrauch, Anliegergebrauch und Sondernutzung (§§ 16, 17, 18 HWG) ist zu grob, als dass damit Shared Spaces festgelegt werden könnten. Gleiches gilt für die Möglichkeit, die Widmung auf einzelne Verkehrsarten oder Verkehrszwecke zu beschränken (§ 6 Absatz 2 HWG). Einer detaillierten Planung von Shared Space-Projekten mit dem Straßenrecht steht das entgegen. Die straßenrechtliche Widmung lässt lediglich den öffentlichen Verkehr insgesamt oder beschränkt auf bestimmte Verkehrsformen zu. Sie ist dagegen nicht in der Lage, die für Shared Space-Projekte erforderliche Regelung bzw. Deregulierung des Verhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Dies ist vielmehr allein Sache des insoweit abschließenden Straßenverkehrsrechts des Bundes.

Allerdings können straßenrechtlich Verkehrsflächen für den Mischverkehr gewidmet werden. Auf diesen kann dann straßenverkehrsrechtlich eines der straßenverkehrsrechtlichen Regimes für Mischflächen (Z 325 o.a.) angeordnet werden oder es kann gegebenenfalls auch ganz auf straßenverkehrsrechtliche Detailregelungen verzichtet werden. So genutzt hat das Straßenrecht vorbereitende Bedeutung.

Bedenken könnten geäußert werden, ob die in Shared Space-Projekten gewollte Änderung des Verkehrsverhaltens Aller und die ebenfalls gewollte Rückgewinnung des öffentlichen Straßenraums für Nichtmotorisierte allein auf straßenrechtlicher Basis zulässig ist. Hier lohnt ein Blick in die ausgiebige juristische Diskussion und Rechtsprechung zur Einrichtung von Fußgängerzonen.

Fußgängerzonen können – da sind sich Rechtsprechung und juristische Literatur einig – nicht durch das bloße Anordnen und Aufstellen entsprechender Verkehrszeichen angeordnet werden, sondern nur durch straßenrechtliche Umwidmung bzw. Teileinziehung (bzw. Bebauungsplan) und zusätzliche verkehrsrechtliche Anordnung [8] [10] [11] [12] [13] [14] [15]. Betont wird hier, dass eine rechtsstaatliche Abwägung der einander gegenüberstehenden Interessen stattfinden müsse.

Gestritten wird dann darum, wie weit die Zufahrtsmöglichkeit für Autofahrer/innen durch die Fußgängerzone zu den daran anliegenden Grundstücken erhalten bleiben muss. Gewerbebetriebe reklamieren aus ihrer Sicht notwendige großzügige Anlieferzeiten, Hotelbetriebe reklamieren, dass ihre Kunden rund um die Uhr anfahren müssen und Gehbehinderte reklamieren, dass sie zeitlich und räumlich breiter ausgestaltete Zufahrtsmöglichkeiten bräuchten.

Das "leistungsfähige – weil formale – Abgrenzungskriterium" für die Notwendigkeit auch straßenrechtlicher Anordnung sei, ob "eine Verkehrsart" "dauerhaft von der Straßennutzung ausgeschlossen werden" soll [9]¹. Das sei bei Fußgängerzonen bezüglich des Kfz-Verkehrs trotz aller zeitlichen Einschränkungen und trotz womöglich zahlreicher Ausnahme- und Sondergenehmigungen der Fall. Wird allerdings das straßenrechtliche Instrument benutzt, um eine Fußgängerzone einzurichten, ist sie rechtssicher.

Bei Shared Space-Projekten geht es indessen soweit ersichtlich nirgends darum, "eine Verkehrsart" "dauerhaft von der Straßennutzung" auszuschließen. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass Shared Space-Projekten jedenfalls mit einer straßenrechtlichen Widmung der fraglichen Fläche als Mischfläche eine rechtssichere Grundlage verschafft werden kann.

2.3.2 Straßenverkehrsrecht

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Das Konzept eines Shared Space – möglichst wenig Detailregelungen des Verkehrs durch Verkehrszeichen – lässt sich nach geltendem Straßenverkehrsrecht in verschiedener Gestalt umsetzen. Dass der Verkehr überhaupt keiner rechtlichen Regelung ausgesetzt wird und sich nur noch nach sozialen Regeln ordnet, geht in Deutschland allerdings nicht. Die StVO gilt im öffentlichen Verkehrsraum immer. Es kommt dabei nicht auf eine öffentlich-rechtliche Widmung an, nicht auf die Eigentumsverhältnisse und auch nicht darauf, ob von Flächen-Eigentümer/innen eine Geltung der StVO überhaupt gewollt oder erwünscht ist. Alle Verhaltensregeln der StVO, die sich unmittelbar an den Verkehrsteilnehmer/innen wenden, also ohne Verkehrszeichen auskommen, gelten auch in Shared Spaces.

Es gilt damit in Shared Spaces § 1 StVO (allgemeines Rücksichtnahmegebot) ebenso wie § 2 Absatz 2 StVO (Rechtsfahrgebot) und § 3 Absatz 1 StVO (allgemeine, verkehrszeichenunabhängige Geschwindigkeitsregel). Auch die allgemeinen Vorfahrtregelungen (§ 8 StVO) gelten, ohne dass es eines Verkehrszeichens bedarf. Innerorts gilt auch in Shared Spaces ohne jedes Verkehrszeichen § 3 Absatz 3 StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge).

¹ Vgl. hierzu auch [18]: Die Neukonzeption der Nutzungs- und Verkehrsfunktion von Straßen sei grundsätzlich eine Neukonzeption des widmungsgemäßen Verkehrs und damit auch der Widmung. Sie könne daher nicht von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getragen werden, auch wenn sich dafür Anordnungsgründe im Sinne des § 45 StVO geltend machen lassen.

Zonen mit Zeichen 307 oder abgesenkten Bordsteinen

Eine rechtlich grundsätzlich zulässige Variante eines Shared Space-Projektes ist es daher, jeweils an den Zugangsstraßen zu dem Shared Space ein Zeichen 307 (Ende der Vorfahrtstraße) aufzustellen und ansonsten kein Verkehrszeichen aufzustellen. Diese Variante ist in Bohmte (Niedersachsen) seit 2008 verwirklicht.

Die gleiche Rechtswirkung hätte es, wenn der Zugang zu einem solchen Shared Space ausschließlich über abgesenkte Bordsteine (oder Gehwegüberfahrten) möglich ist. Denn diese haben nach § 10 StVO einen Vorfahrtverlust zur Folge. Innerhalb eines solchen Shared Space gelten ab dem Zeichen 307 beziehungsweise ab dem abgesenkten Bordstein sämtliche allgemeinen StVO-Regeln. Ein funktionierender Verkehr ist damit im Grundsatz gewährleistet. Ist der Verkehrsraum allerdings baulich nicht gegliedert, kann das auch zu unerwünschten Folgen führen: Das Rechtsfahrgebot führt etwa dazu, dass Fahrzeugführer/innen sich an den Grenzen der Anliegergrundstücke entlang bewegen müssen. In geschlossener (Blockrand-) Bebauung führt das wiederum dazu, dass Fußgänger/innen kaum ein Haus verlassen können, ohne direkt in den fließenden Verkehr zu treten. Mag Mischverkehr auf größeren Flächen für Viele als hinnehmbar oder sogar als attraktiv erscheinen, zeigen sich bei konsequenter Nichtregelung im linearen Raum alsbald Unverträglichkeiten. Wohl aus diesem Grund ist bisher auch kein einziges Shared Space-Projekt bekannt, das auf bauliche Trennung des Verkehrsraums und auf sämtliche Beschilderung verzichtet. Sowohl die internationalen Vorbilder als auch das Pilotprojekt im niedersächsischen Bohmte setzen auf optische und teils bauliche Abtrennung (Wasserablaufrippen, Pfostenreihen) von Seitenräumen, die dem Langsamverkehr vorbehalten bleiben sollen. Der Zugang zu den Grundstücken und ein gewisser Schonraum für Nichtmotorisierte sind so gewährleistet.

Wird ein Shared Space wie skizziert durch Zeichen 307 rundherum oder abgesenkte Bordsteine rundherum umgesetzt und ansonsten auf jegliche Verkehrsregelung verzichtet, kann das auch weitere unerwünschte Nebeneffekte haben, die sich auch mit einer optischen oder baulichen Abtrennung von Seitenräumen nicht beseitigen lassen. So können die allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus § 3 StVO durchaus unzureichend sein, wenn sich ein harmonisches Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen einstellen soll und statt Rechtsregeln soziale Regeln gelten sollen.

Rücksichtslosen sind zwar formal Grenzen gesetzt. Dass die reichen, darf aber angesichts des Fahrverhaltens vieler in innerstädtischen Bereichen bezweifelt werden. Insbesondere in Tagesrandzeiten zeigen sich jedenfalls in Deutschland vielerorts Geschwindigkeiten, die alles andere als sozialverträglich sind und von der Anwesenheit von Langsameren oder Schwächeren nicht gebremst werden können.

Sowohl die allgemeine innerörtliche Höchstgeschwindigkeit aus § 3 Absatz 3 StVO als auch die allgemeine situationsabhängige Geschwindigkeitsbegrenzung aus § 3 Absatz 1 StVO kann danach zu hoch sein, als dass sich schwächere Verkehrsteilnehmer/innen noch trauen, den ihnen zustehenden Verkehrsraum auch tatsächlich zu nutzen.

Selbst § 3 Absatz 2a StVO dürfte insoweit unzureichend sein. § 3 Absatz 2a StVO richtet sich an alle Fahrzeugführer/innen und gibt ihnen besondere Verhaltensweisen gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen auf: durch Bremsbereitschaft und Verminderung der Geschwindigkeit besondere Rücksicht zu neh-

men². Die Regelung ist als Gefährdungsausschlussgebot ausgestaltet und stellt damit höchste Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer/innen. Sie wurde 1980 eingeführt. Das auf dem Papier niedergeschriebene Recht ist mit der Einfügung des § 3 Absatz 2a StVO einen erheblichen Schritt im Sinne etwaiger Shared Space-Projekte voran gekommen. In den realen Verhältnissen auf der Straße hat sich allerdings nur wenig geändert. Die Wirkungsweise des § 3 Absatz 2a StVO ist daher im Wesentlichen reaktiv (schneller klare Haftung des Fahrzeugführers im Falle eines Unfalles) statt präventiv (von vorne herein unfallvermeidend). Tatsächlich war die neu geschaffene Regelung schon unmittelbar nach Inkrafttreten dahingehend bewertet worden, sie habe allenfalls etwas Plakatives, bringe also nichts Neues gegenüber der bis dahin schon ständigen Rechtsprechung [16] [17] oder überfordere den Kraftfahrer/innen [18] [17]. Prompt haben empirische Untersuchungen einige Zeit nach Inkrafttreten ergeben, dass die Regelung bei Kraftfahrer/innen inhaltlich kaum bekannt war und dass sie auch nach ausführlicher Belehrung über die Neufassung nicht zu dem darin geforderten situationsorientierten Verhalten bereit waren [19] [20] [21]. Die Unfallzahlen etwa mit Kindern gingen dementsprechend nicht zurück [22]. Wenn sich die Verhältnisse auf den Straßen trotz der Gesetzesänderung nicht geändert haben, liegt hier ein Vollzugsdefizit.

Das Vollzugsdefizit ist es denn auch, dass womöglich von der oben genannten Variante der Shared Spaces jedenfalls unter großstädtischen Rahmenbedingungen abraten lässt. Denn weder bezüglich der allgemeinen Geschwindigkeitsregeln noch bezüglich des allgemeinen Rücksichtnahmegebots der StVO gibt es – abgesehen von wenigen Extremfällen – reale Chancen, sie durch Ordnungswidrigkeitenverfahren durchzusetzen: Zwar sind Verstöße gegen diese Regeln bußgeldbewehrt. Beweisschwierigkeiten führen jedoch im stark rechtsschutzorientierten deutschen Rechtssystem dazu, dass dergleichen Sanktionen kaum durchsetzbar sind. Das unter großstädtischen Rahmenbedingungen allerorten übergroße Parkproblem lässt sich mit einer Zone mit Zeichen 307 und/oder abgesenkten Bordsteinen nicht lösen.

Es ist daher zu überlegen, ob statt der oben skizzierten Variante eine andere Ausgestaltung von Shared Space-Projekten vorzuziehen ist. Andere Varianten sind insbesondere die Ausgestaltung eines Verkehrsraums als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) oder als Tempo-20-Zone (Zeichen 274.1).

Schweizer Erfahrungen

In diesem Zusammenhang lohnt ein Blick in die Schweiz, in der seit einigen Jahren neue Wege zugunsten des so genannten Langsamverkehrs beschritten werden. Auch dort wird die fast vollständige Ausrichtung des Verkehrsrechts auf den motorisierten Verkehr diagnostiziert und beklagt [23] [24]. Dann wurde von der zuständigen Bundesbehörde unter anderem ein umfassendes "Leitbild Langsamverkehr" entwickelt [25]. Vorangegangen waren umfangreiche Vorarbeiten zu allen Bereichen der nichtmotorisierten Mobilität [23] [25]. Die Maßnahmen werden ausdrücklich damit begründet, dass mit ihnen teilweise erst der soziale Zugang zu Mobilität geschaffen werde: "Förderung des Fussverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität

² § 3 Abs. 2a StVO: „Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Teilnehmer ausgeschlossen ist“.

beträchtlich, u.a. diejenige von Kindern" [23]. Einzelne konkrete Maßnahmen aus diesem Kontext sind schon umgesetzt.

So ist seit 1. Januar 2002 in der Schweiz die so genannte "Begegnungszone" geltendes Recht. Mit ihr soll der Fußverkehr gefördert werden, und sie kennzeichnet Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen Fußgänger/innen die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführer/innen zudem vortrittsberechtigt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt³. Mit dieser Neuregelung der Begegnungszone können Tempobegrenzungen und vor allem Vortrittregelungen zugunsten des Fußgängerverkehrs wesentlich einfacher eingerichtet werden als zuvor. Besonders bemerkenswert ist an der schweizerischen Neuregelung, dass sie nach ihrem Inhalt zwischen der (deutschen) Tempo 30/20-Zone (Z 274.1) und dem (deutschen) Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325) liegt und damit eine Lücke füllt, weil sie moderate Geschwindigkeiten und Fußgängervortritt miteinander verknüpft⁴.

Sie bietet ferner mit Tempo 20 jenseits von Geschäftsbereichen eine Zonengeschwindigkeitsbegrenzung, von der in Deutschland umstritten ist, ob sie als solche hier überhaupt angeordnet werden darf (wegen der – beispielhaften – Nennung der Geschäftsbereiche in § 41 StVO zu Zeichen 274.1)⁵. Das ist besonders interessant, weil sich nach den Erfahrungen der Praxis in denjenigen Bereichen, in denen die Einrichtung einer Fußgängerzone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches nicht in Betracht kommt, Zonengeschwindigkeiten von 30 km/h häufig als zu hoch erwiesen haben.

³ Art. 22b Signalisations-Verordnung (SSV) in der Fassung der Änderungen vom 28. September 2001 und 15. Mai 2002 lautet in Abs. 1: "Das Signal 'Begegnungszone' (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern", in Abs. 2: "Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h" und in Abs. 3: "Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren". Dazu erläuternd [26] [27]. Einzelheiten der Anordnung regelt die eidgenössische "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" vom 28. September 2001.

⁴ In einer Tempo-30-Zone dürfen Kinder nicht auf der Straße spielen, Fußgänger/innen haben dort keinen Vorrang.

⁵ Vgl. [16] bzw. [56] zu § 45 StVO, Rz. 38 zur Unstimmigkeit mit § 45 Abs. 1d StVO; Begründung des Bundesrates in VkB1 1989, 784; "Darstellung" des Bundesministers für Verkehr in VkB1 1990, 146-147. Eine Tempo-20- oder Tempo-10-Zone ist in der StVO bisher nur in "zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche)" vorgesehen (§ 45 Abs. 1d StVO). Umstritten ist dabei, ob der "Geschäftsbereich" der einzige zulässige Anwendungsfall oder nur ein beispielhaft genannter Unterfall ist. § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO zu Zeichen 274.1 und 274.2: "Die Zeichen bestimmen Beginn und Ende der Tempo 30-Zone. Mit den Zeichen kann auch eine niedrigere Zonengeschwindigkeit, zum Beispiel verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, angeordnet werden. Es ist verboten, innerhalb der Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben."

Verkehrsberuhigte Zonen

Wird ein Shared Space-Projekt mit Zeichen 325 umgesetzt, sind damit zugleich die oben genannten Umsetzungsdefizite bei den allgemeinen StVO-Regeln beseitigt als auch weitere Probleme, die in einem Shared Space mit Zeichen 307 offen bleiben. Insbesondere ist mit dem verkehrsberuhigten Bereich eine klare Verhaltensregel im Miteinander von Motorisierten und Nichtmotorisierten gegeben. Fußgänger/innen dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Fahrzeugführer/innen dürfen die Fußgänger/innen nicht gefährden oder behindern. Umgekehrt dürfen Fußgänger/innen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Aus diesem Grunde werden im europäischen Ausland verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325 auch gern dort eingesetzt, wo in Deutschland statt dessen üblicherweise Fußgängerzonen eingerichtet werden (Beispiel: Göteborg). In der Tat begrenzt das bundesdeutsche Recht verkehrsberuhigte Zonen nicht etwa auf als "Spielstraße" ausgestaltete Wohnstraßen, sondern erlaubt dieses Verkehrsregime durchaus auch in stark frequentierten Geschäftsbereichen unter großstädtischen Rahmenbedingungen (VwV zu den Zeichen 325 und 326 Verkehrsberuhigte Bereiche). Die Regeln über das Miteinander der Verkehrsteilnehmer/innen in einem verkehrsberuhigten Bereich lösen zugleich alle Probleme mit Zulieferer- und sonstigen Anliegerverkehren.

Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO sind damit weitestgehend entbehrlich. Neben den klaren Geschwindigkeitsregeln zeichnet den verkehrsberuhigten Bereich insbesondere ein klares Parkregime aus. Auch dies ist ein Problem, das sich mit einer Zeichen 307-Variante kaum lösen lässt. Werden dort keine das Halten und Parken regulierenden Verkehrszeichen aufgestellt (und damit der Shared Space-Gedanke beeinträchtigt), darf (im Rahmen des § 12 StVO) überall in dem Shared Space gehalten und geparkt werden. Das Parken ist damit nicht nur Rücksichtslosen wegen eines Vollzugsdefizits wegen Beweisschwierigkeiten an allen möglichen und unmöglichen – für Andere unverträglichen – Stellen innerhalb des Shared Space möglich, sondern auch Rücksichtsvollen.

Insbesondere für dieses Parkproblem, das sich im großstädtischen Rahmen anders darstellt als in einer ländlichen Gemeinde wie dem niedersächsischen Bohmte, bietet die Ausbildung eines Shared Space mit Zeichen 307 und/oder abgesenkten Bordsteinen keine geeignete Lösung.

Das Parkregime eines verkehrsberuhigten Bereiches ist hingegen eindeutig. Darin kann Regeltreuen und Rücksichtsvollen ein Halten und Parken in einer gemeinverträglichen Form vorgegeben werden, und ein Vollzugsdefizit bei den Rücksichtslosen muss es nicht geben. Denn Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen nur innerhalb extra dafür gekennzeichneten Flächen zulässig; auch für das Ein- und Aussteigen und für das Be- und Entladen sieht die StVO klare Regeln vor, die innerhalb eines jeden verkehrsberuhigten Bereichs gelten. Gesonderte Verkehrszeichen für das Parken, wie sie unter großstädtischen Rahmenbedingungen ansonsten praktisch unentbehrlich sind, sind innerhalb eines solchen verkehrsberuhigten Bereichs damit entbehrlich.

Tempo-20-Zonen bzw. Tempo-10-Zonen

Zu denken ist auch an eine Ausbildung von Shared Space-Projekten durch Tempo-20/10-Zonen (Zeichen 274.1). Insbesondere in stark frequentierten Geschäftsbereichen kann sich diese Ausgestaltung anbieten. Mit einer Tempo-20/10-Zone ist das oben genannte Problem unverträglicher Geschwindigkeiten und von Vollzugsdefiziten bei Tempoverstößen weitgehend gelöst.

Ungelöst lässt eine solche Tempo-begrenzte Zone allerdings das Parkproblem. Ebenfalls ungelöst bleibt das oben skizzierte Problem, dass ohne jedwede Sonderregelung dem Rechtsfahrgebot entsprechend an den Häuserwänden bzw. Grundstückseinfriedungen entlang gefahren werden muss und folglich Schonräume für die schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen fehlen könnten.

Shared Space-Projekte im großstädtischen Rahmen sind daher mit Tempo-20/10-Zonen praktisch nur dann denkbar, wenn Seitenräume optisch und/oder baulich abgetrennt werden. Pfostenreihen oder (flache) Bordsteinkanten sind damit in einem solchen Shared Space-Projekt praktisch unentbehrlich. Der "Neue Wall" in Hamburg sei hier als ein Beispiel für eine funktionierende Abtrennung der Seitenräume genannt. Werden großstädtische Straßenräume – insbesondere stark frequentierte Geschäftsbereiche – als Tempo-20-Zone oder Tempo-10-Zone ausgestaltet und in ihnen Seitenräume abgetrennt, dürfte das in der Regel auch ausreichen, um alle Verkehrsverhalten in sozialverträgliche Bahnen zu lenken:

Das Halten und Parken kann durch die bewusste Gestaltung des Straßenraums in seinem Querschnitt so gesteuert werden, dass unverträgliche Halte- und Parkvorgänge schon nach § 12 StVO verboten sind. Insbesondere die Wahl solcher Querschnitte, die beim Parken ein Dran-Vorbeikommen der nachfolgenden Kraftfahrer/innen vereitelt, ist aller Erfahrung nach geeignet, ein rücksichtsvolles Sozialverhalten anzuregen. Vorfahrtregelungen an Kreuzungen und Einmündungen werden aufgrund der Geschwindigkeit entbehrlich. Das Miteinander der Fahrzeugführer/innen und Fußgänger/innen ist auf der Fahrbahn in einer solchen Zone nach der StVO zwar eindeutig zu Gunsten der Fahrzeugführer/innen geregelt; die Erfahrungen in solchen Zonen zeigen jedoch, dass sich dort insbesondere in den stark frequentierten Tageszeiten ein allgemeines Rücksichtnehmen einstellt. Auch eine solche Zone kann daher als Umsetzung des Shared Space-Gedankens verstanden werden.

Verwaltungsrechtliche Grenzen

Vorbehalt des Straßenrechts

Bedenken gegen die rein straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Shared Space-Zonen könnten angemeldet werden wegen des so genannten "Vorbehalts des Straßenrechts". Das Zusammenspiel von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht ist indessen im Zusammenhang mit Fußgängerzonen rechtsdogmatisch hinreichend geklärt worden, um solcherlei Bedenken zu zerstreuen: Ein straßenrechtlicher Akt ist – wie oben schon angeführt – nur dann notwendig, wenn eine Verkehrsart

dauerhaft von der Straßennutzung ausgeschlossen werden soll⁶. Bei Shared Space-Projekten geht es indessen soweit ersichtlich nirgends darum, eine Verkehrsart dauerhaft von der Straßennutzung (oder auch nur von Teilen der Straße, die zuvor widmungsrechtlich zur Verfügung standen) auszuschließen.

StVO

Grenzen setzt das geltende Recht Shared Spaces in den drei aufgezeigten Varianten auch in der StVO kaum. Das Maß der juristischen Realisierbarkeit verkehrsberuhigender Maßnahmen ist heute weithin von der juristischen Tragweite des Straßenverkehrsrechts abhängig [28].

Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen im Einzelnen vor Ort getroffen werden, müssen die Unteren Straßenverkehrsbehörden allein nach den §§ 44 ff StVO und nach der VwV-StVO entscheiden. Im Wesentlichen sind die Entscheidungen nach Verkehrssicherheitsgesichtspunkten zu treffen, bestimmt § 45 StVO.

In Rechtsprechung und juristischer Literatur wird immer wieder betont, die StVO sei Polizeirecht und ermächtige (von ganz wenigen besonders geregelten Ausnahmen abgesehen) ausschließlich zu Eingriffen im Interesse der Verkehrssicherheit und ermächtige die Behörden aber auch, im Interesse der Verkehrssicherheit einzuschreiten. Sie kann und darf daher intensiv benutzt werden, um Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, die auch für Nichtmotorisierte und insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen sicher sind.

Auch der grundsätzlich ordnungsrechtliche Charakter der StVO lässt sich nicht gegen Shared Space-Projekte einwenden: Selbst von denjenigen Autor/innen, die den ordnungsrechtlichen Charakter der StVO betonen und damit einer ausufernden Inanspruchnahme der StVO für "nur" politisch gewollte Verkehrsbedingungen entgegengetreten, wird eingeräumt, Instrumente und Zielsetzung einiger StVO-Regeln seien schon nach geltendem Recht zwar straßenverkehrsrechtlicher Natur, ihr sachlicher Gehalt sei aber "Gefahrenabwehrplanung" [29].

Jedenfalls die Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen ist aus dem typisch ordnungsrechtlichen Bild der punktuellen Reaktion auf eine besondere Gefahrenlage in einer Straße oder einem bestimmten Straßenteil durch Einsatz eines Verkehrsverbotes oder einer Verkehrsbeschränkung "herausgewachsen" [29] [30]. Für die besonders für Shared Space-Projekte geeigneten Verkehrszeichen gibt es auch Sonder-Ermächtigungsnormen im Paragraphen 45 StVO (insbesondere § 45 Absatz 1b und Absatz 1d StVO). Obwohl die StVO ursprünglich in der "reinen Lehre" reines Ordnungsrecht war, bietet sie daher heute hinreichend Handhabe für die Umsetzung von Shared Space-Projekten.

⁶ [9] bzw. [18]: Die Neukonzeption der Nutzungs- und Verkehrsfunktion von Straßen sei grundsätzlich eine Neukonzeption des widmungsgemäßen Verkehrs und damit auch der Widmung. Sie könne daher nicht von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getragen werden, auch wenn sich dafür Anordnungsgründe im Sinne des § 45 StVO geltend machen lassen.

Dass auf vielen Straßen in Deutschland seit Jahrzehnten die verschiedenen Verkehrsarten und -teilnehmer/innen mehr oder minder systematisch voneinander getrennt wurden, bedeutet keine Grenze für die aufgezeigten Ausbildungen von Shared Space-Projekten: Eine Trennung der Verkehrsarten ist kein wesentliches Element des geltenden Rechts- und Sicherheitskonzepts der StVO. Außer auf Sonderwegen ist die Trennung schlicht nicht vorgesehen. Dass die normalen Verkehrsteilnehmer/innen mittlerweile den Eindruck haben mögen, dass die Trennung "normal" ist, verschafft dieser faktisch vielerorts anzutreffenden Trennung keinerlei Rechtsqualität. Im Gegenteil bedarf das Anlegen von Sonderwegen – die mit Grund "Sonderweg" heißen – besonderer Voraussetzungen. Dass der Shared Space-Gedanke manchen Verkehrsteilnehmer/innen zunächst ungewöhnlich erscheinen mag, ist rechtlich unbeachtlich.

Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO)

Zu den verwaltungsrechtlichen Grenzen gehören auch die Regelungen der VwV-StVO. Voraussichtlich wird von interessierter Seite jedwedes Shared Space-Projekt entgegengehalten, es verstoße gegen die VwV 1.2. zu den §§ 39 bis 43 StVO, wonach "Die Flüssigkeit des Verkehrs" "mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten" ist. Allerdings meint diese Regelung entgegen der Annahme interessierter Kreise keineswegs nur die Flüssigkeit des Kraftfahrzeug-Verkehrs. Eine solche Bedeutung lässt sich dieser VwV-StVO nicht beilegen. Es ist die Flüssigkeit des gesamten Verkehrs gemeint. Die Flüssigkeit des nichtmotorisierten und Langsam-Verkehrs gewinnt indessen mit der Einrichtung einer Shared Space-Zone. Es ist ja geradezu ihr Sinn – und nach allen Erfahrungen der bekannt gewordenen Pilotprojekte auch ihre Folge –, dass der Verkehr fortan besser abgewickelt werden kann, weil er von unnötigen und starren Regelungen befreit ist.

Der abzusehenden Argumentation mit der VwV 1.2. zu den §§ 39 bis 43 StVO ist auch entgegenzusetzen, dass es direkt vor dieser Bestimmung in den Verwaltungsvorschriften heißt, dass besonders auf die Sicherheit zu achten sei, dass der Verkehr sinnvoll gelenkt werden soll und dass die Häufigkeit der Verkehrszeichen nicht überhand nehmen darf (VwV 1.1. zu den §§ 39 bis 43 StVO). Sämtlichen diesen Zielvorgaben der VwV kommen Shared Space-Projekte besonders entgegen. Die systematisch danach abgehandelte Flüssigkeit des Verkehrs kann mithin nicht so verstanden werden, dass sie zu Lasten der direkt davor behandelten und geschützten Rechtsgüter – und gar eine Verkehrsart privilegierend – zu fördern sei.

2.4 Ziele für Gemeinschaftsstraßen in Hamburg

Auf internationaler Ebene besteht bislang noch keine eindeutige Definition von Shared Space. Zur Konkretisierung des Planungsauftrages wurden für und mit der Stadt Hamburg folgende Ziele für die Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips als Gemeinschaftsstraßen in Hamburg kommuniziert:

- 1) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen und auf gegenseitige Rücksichtnahme. Anzustreben ist eine Gestaltung, bei der sich Kraftfahrzeugführer/innen als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.
- 2) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg haben das Ziel, die Aufenthaltsqualität und Funktionalität von Hauptgeschäftsstraßen – und ggf. auch anderer städtischer Straßen – städtebaulich zu stärken. Gefragt sind neue Gestaltungen, die einzelne Knoten, Abschnitte und Plätze durch eine wohltuende Atmosphäre vom übrigen Straßennetz spürbar abheben.
- 3) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden mit den Bürger/innen in den Bezirken vor Ort konzipiert. Die Partizipation geht über die sonst üblichen Formen der öffentlichen Information hinaus und beteiligt die Bürger/innen mit noch festzulegenden Instrumenten an der Planung.
- 4) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg berücksichtigen die Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte werden barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder auch öffentlicher Verkehr, Service, Lieferverkehr und Feuerwehr gestaltet.
- 5) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg arbeiten abschnittsweise mit dem Mischungsprinzip. Soweit eben möglich sollte versucht werden, das Mischungsprinzip umzusetzen. Dieses muss sich nicht zwangsläufig auf alle Verkehrsarten beziehen. Eine abschnittsweise Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum und/oder eine Kanalisierung des fließenden Verkehrs mit einem weichen Separationsprinzip kann notwendig sein. Gleichwohl werden auch diese Abschnitte nach dem Prinzip der Gemeinschaftsstraßen gestaltet.
- 6) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg kommen ohne Lichtsignalanlagen und weitgehend ohne Beschilderung und Markierung aus.
- 7) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen eine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung voraus. Leistungsfähigkeit und Sicherheit werden im Rahmen der Planung mit entsprechenden Verfahren nachgewiesen. Eine Leistungsfähigkeitsminderung wird mit Gemeinschaftsstraßen nicht angestrebt.
- 8) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg setzen hervorragende Sichtbeziehungen voraus, um gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation der Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Der ruhende Verkehr ist daher aus den ausgewählten Abschnitten weitgehend zu verlagern und in der Planung zu berücksichtigen.
- 9) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden Erfolgskontrollen unterzogen, die wissenschaftlichen Ansprüchen genügen. Da sich bisherige Gestaltungen größtenteils auf Klein- und Mittelstädte beziehen, haben die Projekte in Hamburg Pilotcharakter und sind entsprechend zu behandeln und zu begleiten.
- 10) Gemeinschaftsstraßen in Hamburg werden nach einem einheitlichen Kriterienkatalog realisiert, der bei bestimmten Voraussetzungen festgelegte Bausteine und Elemente umfasst.

3 Voraussetzungen für Gemeinschaftsstraßen

Bislang liegen mit Shared Space in Deutschland erst wenige Erfahrungen vor. Um für Hamburg die Voraussetzungen für Gemeinschaftsstraßen konkretisieren zu können, wurden zunächst ausgewählte Fallbeispiele aus den Niederlanden und Deutschland beschrieben und analysiert, um daraus für Hamburg erste Empfehlungen für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen ableiten zu können.

In einem nächsten Schritt wurde aus den Beispielen eine Checkliste abgeleitet, die dazu dient, in den Bezirken Straßenräume zu identifizieren, die sich für Gemeinschaftsstraßen besonders eignen. Diese Checkliste dient der Analyse des Bestandes und ist in **Kapitel 4** beschrieben.

In Deutschland und im Ausland sind eine Vielzahl von Straßenräumen und Plätzen - die eine Shared Space Charakteristik aufweisen - gestaltet und für den Verkehr freigegeben. In **Kapitel 2.1** wurden diese charakteristischen Merkmale beschrieben. In den Niederlanden wurde dafür der Begriff Shared Space erfunden. In der Schweiz und Frankreich nähern sich dieser Planungs- und Gestaltungsphilosophie Straßenräume an, die nach dem Prinzip der Begegnungszonen realisiert wurden. In Deutschland sind ähnliche Gestaltungsmerkmale häufig in verkehrsberuhigten Bereichen zu finden.

In **Anlage 2** sind Beispielräume aus den Niederlanden (3 Beispiele) und Deutschland (7 Beispiele) beschrieben, die zeigen, dass mit dem Begriff Shared Space zahlreiche Knotenpunktformen, Gestaltungsmerkmale, städtebauliche Umfeldbedingungen, straßenverkehrsrechtliche und verkehrliche Rahmenbedingungen und Abläufe verträglich sind. Bereits die Beispiele aus den Niederlanden werden zeigen, dass es „das eine“ Shared Space Konzept nicht gibt.

Ein wesentliches Merkmal von Shared Space ist das Beteiligungsverfahren. Seitens des Keuning Instituuts in den Niederlanden wird auf diesen Aspekt besonderer Wert gelegt. Der umgesetzte Planungsentwurf steht dabei nicht an erster Stelle und lässt sich in seiner Ausgestaltung kaum in ein eng definiertes Planungshandbuch zwingen. Es wird angenommen, dass der Prozess und das Ergebnis der Planung einen hohen Stellenwert für die Akzeptanz der Maßnahmen für Anwohner/innen und Verkehrsteilnehmer/innen haben. Praktisch kann im Rahmen dieser Prozesse ein gesellschaftlich erwünschtes Verhalten thematisiert werden, mit dem Ziel und der Wirkung, dass die Verkehrsteilnehmer/innen das damit verbundene und zum Ausdruck gebrachte gesellschaftlich gewünschte Verhalten im Straßenverkehr fördern. Damit stellt dies eine Voraussetzung für die Reduzierung von „Verkehrsregeln“ dar. Es wird unterstellt, dass an dessen Stelle soziales Verkehrsverhalten und intuitive Verhaltensweisen an Bedeutung gewinnen – mit der Folge angepasster Geschwindigkeit und mehr Rücksicht unter den Verkehrsteilnehmer/innen. Bislang sind diese Hypothesen wissenschaftlich, insbesondere in Langzeituntersuchungen, noch nicht belegt.

Vor diesen genannten Hintergründen müsste sich die Auswahl von Shared Space Untersuchungsräumen streng genommen an der Qualität der Beteiligungsprozesse in den jeweiligen Kommunen orientieren. Hierzu fehlt es noch an Beispielen in angemessener Zahl. Hilfsweise erfolgt im Rahmen dieser Klassifizierung die Auswahl von Untersuchungsräumen, die Gestaltungsaspekte und Planungsansätze beinhalten, die die Förderung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer/innen im Straßenraum erkennen lassen.

4 Checkliste Bestandsbetrachtung

4.1 Einleitung

Aus den in **Anlage 2** dargestellten Beispielen wurde eine Checkliste abgeleitet, die dazu dient, in den Bezirken Straßenräume zu identifizieren, die sich für Gemeinschaftsstraßen besonders eignen. Weiterhin können mit dieser Checkliste auch Bereiche erkannt werden, bei denen absehbar erhebliche bauliche Veränderungen vorgenommen werden müssten, um Gemeinschaftsstraßen zu realisieren. Die Checkliste dient der Analyse des Bestandes.

Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung und Bewertung von Rahmenbedingungen, bei denen vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse von der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg eher abgesehen werden sollte (vgl. **Kapitel 4.3**).

Die Anwendung der Checkliste unterstützt die Planer/innen und andere beteiligte Personen in Hamburg dabei, im Bestand Straßenräume daraufhin zu analysieren, ob die örtlichen Bedingungen sich für Gemeinschaftsstraßen eignen und wie hoch ein möglicher Anpassungs- oder Änderungsbedarf sein könnte. Die Checkliste kann als ein Indikator verstanden werden, inwieweit die Örtlichkeiten bereits Übereinstimmungen mit Gestaltungselementen von Gemeinschaftsstraßen aufweisen. Darüber hinaus können Anwender/innen erkennen, in welchen Bereichen oder zu welchen Kriterien zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Gemeinschaftsstraßen in Hamburg zu realisieren. Dafür steht in **Kapitel 7** ein Kriterienkatalog mit Gestaltungsanforderungen zur Verfügung.

Vorbemerkung zur Anwendung und Interpretation:

Grundsätzlich wird das Shared Space-Prinzip nicht als ein Gestaltungs- und Verkehrsplanungskonzept alleine verstanden, sondern kann als eine „Haltung“ oder „Prozess“ charakterisiert werden, der soziale, kulturelle und demokratische Aspekte in den Quartieren integriert. Der hier dargestellte Teil der Checkliste berücksichtigt demgegenüber zunächst nur straßenbauliche, verkehrliche und städtebauliche Belange.

Die Checkliste besteht aus dafür von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) empfohlenen Beurteilungskriterien. Hierfür wurden die in den folgenden Tabellen aufgeführten Dimensionen definiert und vor dem Hintergrund des aktuellen Erkenntnisstands über Shared Space-Pilotprojekte klassifiziert und bewertet. Daher wird darauf hingewiesen, dass Gemeinschaftsstraßen in Hamburg als Pilotprojekte einzustufen sind und in ihren Wirkungen und Auswirkungen sorgfältig beobachtet und evaluiert werden müssen. Die Checkliste kann keine Detailanalysen der Örtlichkeiten ersetzen.

Es wird empfohlen, die Checkliste sowie den Kriterienkatalog regelmäßig mit dem Fortschritt der gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen fortzuschreiben, neu zu bewerten und um weitere Kriterien und Dimensionen zu ergänzen.

Der Aufbau der Checkliste:

Für die Kriterien wurden Dimensionen beschrieben, die das jeweilige Kriterium beinhalten kann. Sie können sinngemäß erweitert und sinnvoll kombiniert werden. Für die Bewertung der Dimensionen wurde eine Skala eingeführt, die vier Abstufungen enthält. Für die Skala wurden 4 Abstufungen gewählt (siehe **Tab. 2**).

Skala	√	+	0	–
Einschätzung	Geeignet, kein Änderungsbedarf	Eher geeignet, geringer Änderungsbedarf	Eher ungeeignet, hoher Änderungsbedarf	Nicht geeignet, erheblicher Änderungsbedarf

Tab. 2: Skala Checkliste

Die Checkliste ist in Form eines „Trichters“ konzipiert, zunächst werden die übergeordneten Aspekte behandelt, dann detailliertere Strukturen. Einzelne Punkte können sich demnach in einer detaillierteren Stufe wiederholen.

Zur Interpretation der Skala:

Für Dimensionen, die als „√“ eingestuft wurden, sind nach heutigem Erkenntnisstand keine erheblichen Hinderungsgründe für die Umsetzung eines Gemeinschaftsstraßen-Projektes bekannt. Es liegen **geeignete Voraussetzungen** der entsprechenden Dimension vor und es besteht **kein Änderungsbedarf**.

Dimensionen, die als „+“ eingestuft wurden, liegen grundsätzlich **eher geeignete Voraussetzungen** vor, nach heutigem Erkenntnisstand sind jedoch **geringe Anpassungen** und Änderungen erforderlich, die im Rahmen der Planungen und Abwägungen berücksichtigt werden sollten. Die Dimensionen und ihre Wirkung sollten durch geeignete Maßnahmen (verkehrstechnische, bauliche, überwachende oder sonstige) verbessert werden.

Dimensionen, die als „0“ eingestuft wurden, bedeuten, dass **eher ungeeignete Voraussetzungen** für Gemeinschaftsstraßen vorliegen. Es besteht **hoher Änderungsbedarf** für die Umsetzung eines Gemeinschaftsstraßen-Projektes. Eine Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen-Projekten ist nur unter Umsetzung geeigneter Maßnahmen (verkehrstechnische, bauliche, überwachende oder sonstige) sinnvoll.

Für Dimensionen, die als „–“ eingestuft wurden, liegen grundsätzlich **nicht geeignete Voraussetzungen** Gemeinschaftsstraßen-Projekte vor. Die Dimensionen weisen nach heutigem Stand einen **erheblichen Änderungsbedarf** auf. Die Realisierung von Gemeinschaftsstraßen ist hier nur möglich, wenn massive Eingriffe in die städtebauliche Nutzung, den Verkehrsablauf, die Bedeutung und Funktion der Straßenräume oder Plätze erfolgen.

Zu beachten ist, dass die Dimensionen der jeweiligen Kriterien gemeinsam und kombiniert zu betrachten sind. Häufige als „0“ oder „–“ eingestufte Dimensionen signalisieren, dass von der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen ggf. Abstand zu nehmen ist. Hier könnte erwogen werden, für die Pilotprojekte zunächst weniger kritische oder weniger aufwändige Plätze und Straßenräume auszuwählen.

4.2 Checkliste

Die Kriterien „Nutzungssituation und Verkehrserzeugung“ orientieren sich an den Nutzungen der umgebenden Bebauung.

1) Nutzungssituation und Verkehrserzeugung				
Dimension <small>(Legende Tab. 2, S. 31)</small>	✓	+	0	–
Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung				
Besondere Wohngebiete				
Misch- und Kerngebiete mit geschäftlicher Nutzung				
Gewerbe- und Industriegebiete				

Tab. 3: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen in Bezug zur Nutzungssituation und Verkehrserzeugung der umgebenden Bebauung

Anmerkung 1: In Gebieten, die überwiegend der Wohnnutzung dienen und in denen Straßen und Plätze überwiegend als Wohnwege dienen, sollten die klassischen Formen der Verkehrsberuhigung (verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo 30-Zonen) zur Umsetzung kommen. Gemeinschaftsstraßen sollten hier jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Anmerkung 2: Für Gewerbegebiete und Industriegebiete liegen keine Erkenntnisse über umgesetzte Shared Space-Projekte vor. Diese Gebiete dienen überwiegend nicht dem Aufenthalt.

Die Kriterien „Typische Entwurfssituationen und Netzfunktion des Straßenraumes“ fassen einige in der Rast 06 aufgeführte Entwurfssituationen zusammen.

2) Typische Entwurfssituation und Netzfunktion des Straßenraumes				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	√	+	0	–
Wohnweg				
Geschäftsstraße				
Gewerbestraße				
Verbindungsstraße				
Hauptverkehrsstraßen				
Vorfahrtsstraßen in der Zuständigkeit der Bezirksämter <u>mit</u> Linienbusverkehr				
Vorfahrtsstraßen in der Zuständigkeit der Bezirksämter <u>ohne</u> Linienbusverkehr				
Untergeordnete Bezirksstraßen				

Tab. 4: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für typische Entwurfssituationen/Netzfunktionen

Anmerkung 1: Zur Erhöhung der Akzeptanz auch für blinde Personen und für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau sollte die Länge der Streckenabschnitte möglichst kurz und damit auf ca. 400 Meter begrenzt sein.

Anmerkung 2: Im Sinne der Definition von Shared Space ist auch ein funktionierendes leistungsfähiges Netz notwendig. Daher ist das Hauptverkehrsstraßennetz Hamburgs für Gemeinschaftsstraßen nicht geeignet.

Das Kriterium „Verkehrsarten“ berücksichtigt die wesentlichen Arten der Verkehrsmittel und Verkehrsbeteiligung und berücksichtigt Belange von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen. Das Kriterium bzw. die Dimensionen zu diesem Kriterium sind stark abhängig von der Verkehrsbelastung. Daher wurden die Dimensionen in diesem Fall für die Fälle „sehr hohe Verkehrsbelastung“ und „sehr geringe Verkehrsbelastung“ unterschieden.

3a) Verkehrsarten (bei jeweils <u>hoher</u> Belastung der jeweiligen Verkehrsart)				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	✓	+	0	–
Straßenbahn				
Linienbusverkehr				
Schwerlastverkehr im Durchgangsverkehr				
Lieferverkehr				
PKW				
Radfahrer/innen				
Fußgänger/innen				
Mobilitätseingeschränkte (z.B. Blinde oder Personen mit Kinderwagen)				
Ruhender Verkehr				

Tab. 5: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für unterschiedliche Verkehrsbeteiligungsarten bei sehr hohen Verkehrsbelastungen

Anmerkung 1: Beispiele von Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper zeigen, dass auch ein Mischprinzip möglich sein kann (z. B. Freiburg). Eine Verträglichkeit von Gemeinschaftsstraßen mit Straßenbahnen kann nur im Einzelfall unter besonderer Abwägung möglich sein. Bei hohen Anforderungen von Straßenbahnbetrieb wird keine Vereinbarkeit mit Gemeinschaftsstraßen möglich sein.

Anmerkung 2: Wenn hohe Nachfrage an ruhendem Verkehr existiert, sind Gemeinschaftsstraßen nicht ausgeschlossen. Es müssen jedoch erhebliche Maßnahmen getroffen werden, um ein alternatives Parkraumangebot zu schaffen.

3b) Verkehrsarten (bei jeweils sehr <u>geringer</u> Belastung der jeweiligen Verkehrsart)				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	✓	+	0	–
Straßenbahn				
Linienbusverkehr				
Schwerlastverkehr im Durchgangsverkehr				
Lieferverkehr				
PKW				
Radfahrer/innen				
Fußgänger/innen				
Mobilitätseingeschränkte (z.B. Blinde oder Personen mit Kinderwagen)				
Ruhender Verkehr				

Tab. 6: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für unterschiedliche Verkehrsarten bei sehr geringen Verkehrsbelastungen

Anmerkung 2: Beispiele von Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper zeigen, dass auch ein Mischprinzip möglich sein kann (z. B. Fußgängerzonen, Bahnhofsvorplätze). Eine Verträglichkeit von Gemeinschaftsstraßen mit Straßenbahnen kann nur im Einzelfall unter besonderer Abwägung möglich sein. Bei sehr geringen Anforderungen von Straßenbahnbetrieb könnte im Einzelfall unter günstigen Rahmenbedingungen eine Verträglichkeit mit Gemeinschaftsstraßen möglich sein.

Anmerkung 1: Straßenräume, in denen die Kraftfahrer/innen sehr selten auf Fußgänger/innen treffen, sind eher schlecht geeignet für Gemeinschaftsstraßen. Hier könnten „Gewöhnungseffekte“ (z.B. zu schnelles Fahren, Unaufmerksamkeit) eintreten, die die Verkehrssicherheit für die Fußgänger/innen negativ beeinflussen können.

Anmerkung 2: Blinde und sehingeschränkte Personen benötigen bestimmte Voraussetzungen, um den Straßenraum sicher nutzen zu können. Die Anforderungen der Nutzergruppe müssen berücksichtigt werden (gemäß **Kapitel 6.2.2** und/oder **Kapitel 7**).

In dem Kriterium „Verkehrsregelung“ wurden unterschiedliche Möglichkeiten der Regelungen berücksichtigt.

4a) Verkehrsregelung				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	✓	+	0	–
Verkehrsberuhigter Bereich				
Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)				
Tempo 30 Zone				
Vorfahrtstraße				
Kreisverkehr				
Rechts-vor-Links				
Lichtsignalanlage				
Mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung				

Tab. 7: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen bei verschiedenen Formen der Verkehrsregelung

Anmerkung 1: Fußgängerzonen sind als Dimension hier nicht berücksichtigt worden. Hier müssen im Sinne des Gemeinschaftsstraßen-Prinzips keine Flächen Fußgänger/innen zurückgewonnen werden. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist im Regelfall vorhanden.

Anmerkung 2: Auch bei verkehrsberuhigten Bereichen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ist zu prüfen, ob Flächen im Sinne von Gemeinschaftsstraßen eine höhere Aufenthaltsqualität erzeugen bzw. weitere Flächen für Fußgänger/innen zurückgewonnen werden sollen. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist im Regelfall auch hier vorhanden.

In dem Kriterium „Verkehrsablauf“ wurden unterschiedliche straßenverkehrsrechtliche Widmungen und Kraftfahrzeugbelastungen berücksichtigt.

4b) Verkehrsablauf				
Dimension <small>(Legende Tab. 2, S. 31)</small>	✓	+	0	–
Schrittgeschwindigkeit ($V_{85} < 20$ km/h)				
Niedriges Geschwindigkeitsniveau ($V_{85} = 20$ bis 30 km/h)				
Hohes Geschwindigkeitsniveau ($V_{85} > 30$ km/h)				
Deutlich eingeschränkte Leistungsfähigkeit in Knoten				
DTV über ≈ 20.000 Kfz/24h				
DTV ≈ 15.000 – ≈ 20.000 Kfz/24h				
DTV ≈ 10.000 – ≈ 15.000 Kfz/24h				
DTV bis ≈ 10.000 Kfz/24h				

Tab. 8: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Charakteristika des Verkehrsablaufes und der Verkehrsbelastung

Anmerkung 1: Knotenpunkte, die gegenwärtig bereits überlastet sind, werden ohne Änderung der Grundform des Knotenpunktes für Gemeinschaftsstraßen kaum geeignet sein können.

Anmerkung 2: Die Leistungsfähigkeit von einstreifigen Straßen je Richtung kommt bei einem DTV von ca. 20.000 Kfz pro Tag an Grenzen. Die DTV-Werte beziehen sich auch auf Streckenabschnitte im Querschnitt.

Anmerkung 3: Wichtig bei der Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus ist, dass die tatsächliche Geschwindigkeit, die gefahren werden kann, berücksichtigt wird und nicht die zul. Höchstgeschwindigkeit.

Anmerkung 4: Die DTV-Werte sind nicht als Grenzwerte zu betrachten, sondern gelten nur zur Orientierung.

In dem Kriterium „Ruhender Verkehr“ wurden verschiedene Anforderungen und Regelungen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr berücksichtigt. Der Thematik des ruhenden Verkehrs kommt im Zusammenhang mit dem Shared Space-Prinzip nach allgemeiner Überzeugung ein besonderer Stellenwert zu. Insbesondere die notwendigen Sichtbeziehungen und die notwendige Kommunikation in Gemeinschaftsstraßen können durch den ruhenden Verkehr nachteilig beeinflusst werden.

5) Ruhender Verkehr				
Dimension <small>(Legende Tab. 2, S. 31)</small>	✓	+	0	–
Starke Nachfrage durch Anwohner/innen oder Kunden (hoher Parkdruck)				
Niedrige Nachfrage (geringer Parkdruck)				
Keine Nachfrage (kein Parkdruck)				
Kein Angebot an straßenbegleitenden Stellflächen				
Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld				
Angebot von Stellflächen ohne die Gefahr von Sichtbehinderungen				
Parkhaus/Tiefgarage				
Halteverbotszone				
Parkverbot				
Einzelne Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen				

Tab. 9: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen des ruhenden Verkehrs

Anmerkung 1: Der ruhende Verkehr stellt in Gemeinschaftsstraßen ein besonderes Problem im Bereich Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) und Aufenthaltsqualität dar. Daher sollte dieser Thematik in Gemeinschaftsstraßen eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

In dem Kriterium „Radverkehrsführung“ wurden unterschiedliche Aspekte der Führung von Radfahrer/innen berücksichtigt.

6) Radverkehr				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	√	+	0	–
Deutliche und starke Nutzung im Längs- oder Querverkehr				
Sehr geringe Nutzung im Längs- oder Querverkehr				
Mischungsprinzip mit dem MIV				
Mischungsprinzip mit dem Fußgängerverkehr				
Trennungsprinzip (eigene Radverkehrsführung)				

Tab. 10: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch Radfahrer

Anmerkung 1: Nicht benutzungspflichtige Radwege sind in Gemeinschaftsstraßen ggf. möglich. Grundsätzlich sollte jedoch das Ziel sein, Verkehrsflächen gemeinsam mit dem MIV zu nutzen.

In dem Kriterium „Lieferverkehr“ sind die wesentlichen Dimensionen im Zusammenhang mit dem Lieferverkehr berücksichtigt. Der Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und Einflüsse, die sich negativ auf Sichtbeziehungen auswirken können, sind hier berücksichtigt.

7) Lieferverkehr				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	✓	+	0	–
Ausgeprägter Lieferverkehr ohne lenkende begleitende Maßnahmen				
Gelegentlicher, kurzzeitiger Lieferverkehr ohne lenkende Maßnahmen				
Gelegentlicher, kurzzeitiger Lieferverkehr mit lenkenden Maßnahmen (z.B. Ladezone, zeitlich beschränkte Einfahrt, Überwachung)				

Tab. 11: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch den Lieferverkehr

Anmerkung 1: Diese Dimension ist unabhängig von der Verkehrsbelastung (Tab. 5 und Tab. 6) zu werten.

In dem Kriterium „Lkw-Verkehr“ sind Aspekte im Zusammenhang mit dem Lkw-Verkehr berücksichtigt. Bei starkem Lkw-Verkehr kann die Eignung für Gemeinschaftsstraßen eingeschränkt sein. Diese Einschränkung kann durch häufige ungesicherte Abbiegevorgänge der Lkw, durch beengte gemeinsam genutzte Flächen und auch durch ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau der Lkw entstehen. Diese Aspekte wirken sich nachteilig auf die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aus.

8) Lkw-Verkehr				
Dimension <small>(Legende Tab. 2, S. 31)</small>	✓	+	0	–
Häufige Abbiegebeziehungen von Lkw nach rechts (Toter Winkel, Schleppkurven)				
Gelegentliche Abbiegebeziehungen von Lkw nach rechts mit Schutzräumen für Fußgänger/innen (Toter Winkel)				
Im Regelfall keine Abbiegebeziehungen von Lkw				

Tab. 12: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch den Lkw-Verkehr

Anmerkung 1: Diese Dimension ist unabhängig von der Verkehrsbelastung (**Tab. 5** und **Tab. 6**) zu werten.

Über die bisherigen Rahmenbedingungen hinaus sollen bei der Analyse der bestehenden Straßenräume und Nutzungen Besonderheiten berücksichtigt werden. Hierfür wurde ein weiteres Kriterium „Besondere Nutzungsansprüche/Anforderungen“ gewählt.

9) Besondere Nutzungsansprüche/Anforderungen				
Dimension (Legende Tab. 2, S. 31)	✓	+	0	–
Sichtbehindernde Einbauten mit Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit				
Außergastronomie („Menschenraum“, Kommunikation)				
Außergastronomie (Raumbedarf)				
Öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichem Anspruch (z.B. Feuerwehr, Krankenhaus, Polizei)				
Öffentliche Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch (z.B. Schule, Altenheim, Freizeiteinrichtungen)				
Bushaltestelle				
Temporäre Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (z.B. Wochenmarkt)				

Tab. 13: Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Nutzungsansprüchen

Anmerkung 1: Gemeinschaftsstraßen sind z.B. dann ungeeignet, wenn sichtbehindernde Einbauten und damit eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht zu vermeiden sind.

4.3 Zusammenfassung

Zusammenfassend betrachtet sind in allen Bereichen Gemeinschaftsstraßen Prozesse und Gestaltungsprinzipien möglich. Für die Verkehrsplanung bestehen jedoch Grenzen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit oder auch der Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme. Begrenzt auf den verkehrlichen Aspekt sollten Gemeinschaftsstraßen nach bisherigen Erkenntnissen in den im Folgenden genannten Bereichen nicht zur Umsetzung kommen. Dabei muss aber auch berücksichtigt werden, dass der Prozess nicht abgeschlossen ist, sondern kontinuierlich weiterentwickelt werden soll. Einschränkungen der Eignung von Gemeinschaftsstraßen liegen insbesondere in folgenden Bereichen vor (die Reihenfolge beinhaltet keine Rangfolge):

- Im nicht angebauten Außerortsbereich („schnelles Netz“), da hier die Straßenräume den Kraftfahrer/innen keine Signale geben, Gast zu sein. Die hier gefahrenen Geschwindigkeiten sind mit Gemeinschaftsstraßen nicht vereinbar.
- Im notwendigen leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz („schnelles Netz“) in Hamburg. Gemeinschaftsstraßen können nur funktionieren, wenn das Verkehrsnetz funktional gegliedert ist und leistungsfähige Komponenten enthält.
- Straßen und Plätze, in denen subjektiv notwendige Schutzräume für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen nicht in erforderlichem Maße angeboten werden können und das Vermeiden von Räumern (Mobilitätseinschränkung) droht.
- Straßen und Plätze, deren DTV die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten bereits stark einschränkt und der Verkehr durch ergänzende Maßnahmen nicht verlagert werden kann.
- Straßen mit sehr hohem Lkw-Anteil und gleichzeitig häufigen Abbiegebeziehungen nach rechts, die zu Konflikten mit Radfahrer/innen und Fußgänger/innen führen können.
- Straßen mit hohem Linienbusverkehr und gleichzeitig fehlender Busbeschleunigung zur Kompensation von möglichen Verlustzeiten oder Straßenabschnitte, in denen erhebliche Einschränkungen des Fahrkomforts zu erwarten sind.
- Straßen mit hohem Lieferverkehr, der zeitlich oder örtlich nicht geregelt werden kann und dies z.B. auf qualifizierten Schulwegen im Schülerverkehr regelmäßig zu unzumutbaren Sichtbehinderungen führt.
- Straßen und Plätze, bei denen Parkdruck z.B. durch Kunden und Anwohner/innen nicht geregelt werden kann und wo dies dauerhaft zu falschem Parkverhalten und unzumutbaren Sichtbehinderungen führt.
- Straßen und Plätze, an denen sichtbehindernde Einbauten oder Elemente nicht beseitigt werden können und die somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.
- Grundsätzlich dann, wenn die Verkehrsteilnehmer/innen bzw. Bürger/innen vor Ort Gemeinschaftsstraßen nicht oder nicht mehr akzeptieren, sich die notwendige Rücksicht der Verkehrsteilnehmer/innen untereinander nicht einstellt oder im Laufe der Zeit unsoziale und gefährliche Verhaltensweisen Platz greifen und dies durch andere Maßnahmen (Kommunikation oder Kontrolle) nicht kompensiert werden kann.

5 Beteiligungserfordernisse

Mit dem Shared Space-Prinzip wird in Deutschland bislang häufig einseitig über die Ergebnisse von Umgestaltungen von Straßenräumen im Zusammenhang mit Deregulierung oder z.B. Verkehrsberuhigung gesprochen. Diese Sicht wird dem Shared Space-Prinzip nicht ausreichend gerecht, da mit Shared Space darüber hinaus demokratische, soziale und kulturelle Aspekte und Qualitäten in den Quartieren verbunden sind. Shared Space muss auch als ein Prozess verstanden werden.

5.1 Der Beteiligungsprozess aus Sicht des Keuning Instituts

Der Shared Space Gedanke wurde vom niederländischen Keuning Instituut entwickelt. Der Beteiligungsprozess aus Sicht des Keuning Instituts lässt sich wie folgt skizzieren:

„Da Shared Space von einer Multifunktionalität des öffentlichen Raumes ausgeht, ist auch eine enge Zusammenarbeit externer Experten unerlässlich. Darum sollte das Fachwissen aus Architektur und Stadtplanung, Landschaftskunde, Kulturgeschichte, Soziologie, Psychologie und Verkehr und nicht zu vergessen die Kenntnisse und Wünsche der Bewohner selbst gebündelt werden. Ein solch integriertes Vorgehen klappt allerdings nur, wenn wir Planungs- und Entscheidungsprozesse anders organisieren“ [31, S. 10]. Diese Formulierung weist darauf hin, dass mit Shared Space ein interdisziplinärer Prozess verbunden ist. Der Thematik der Einbeziehung der Bürger/innen und Kooperation mit den Bürger/innen und den sonstigen betroffenen Personen wird im Zusammenhang mit Shared Space eine hohe Bedeutung beigemessen, die über die gesetzlich standardisierten Beteiligungsverfahren, wie sie z.B. im Zusammenhang mit der Bauleitplanung bestehen, weit hinausgehen.

„Shared Space plädiert für eine andere Steuerungsstrategie der Politiker. Danach ist es nicht mehr ihre Aufgabe der Verwaltung, fertige Lösungen für alle Probleme zu präsentieren, sondern die direkt Betroffenen dazu zu befähigen, ihre Probleme selbst zu formulieren und zu lösen“ [32]. Shared Space hat dafür das Modell der neun Zellen ausgearbeitet. Es funktioniert als „Logbuch“ für die Projektorganisation, in dem Aufgaben und Arbeitsweisen vereinbart werden und das als roter Faden durch den Prozess führt“ [31, S. 12]. Der rote Faden der Prozessorganisation von Shared Space ist das abgebildete Neun-Zellen-Modell (**Tab. 14**). Die Abbildung zeigt übersichtlich anhand der neun Felder den Paradigmenwechsel, der mit Shared Space im Rahmen der Verkehrs- und Stadtplanung gelegentlich in Zusammenhang gebracht wird. „Das Projekt [Bohnte: Anmerkung d. Verfassers] steht für einen Paradigmenwechsel in der Planungsphilosophie: Statt aus der Perspektive der Verkehrsplanung zu steuern, soll nach Möglichkeiten gesucht werden, Menschen und die räumlichen Qualitäten als „steuernde Parameter“ einzusetzen“ [31, S. 91]. Dadurch wird zusätzlich unterstrichen, dass Shared Space sich eher nicht über die Gestaltungselemente definieren lässt, sondern dass diese Elemente ein Teil einer technischen Umsetzung im Rahmen des Prozesses Shared Space sind.

Das Neun-Zellen-Modell von Shared Space unterteilt diesen Prozess in neun Schritte. Der erste Schritt beginnt, indem die politisch Verantwortlichen z.B. einen Grundsatzbeschluss fassen: „Menschen sollen sich hier wohlfühlen.“ Im Kern erscheint Shared Space im Bezug auf den Planungsanlass als eine Top down Strategie, die im Prozessverlauf „demokratisiert“ wird.

„Politiker sind dafür verantwortlich, dass Bürger über die Möglichkeit der freien Entfaltung und Begegnung verfügen, in übertragener, aber auch in wörtlicher Bedeutung. [...] Ressorts und Verwaltungsbereiche sind dazu da, diese Mission umzusetzen. Ihre Ziele und Aufgaben sind den politischen Programmen untergeordnet. Mensch und Gesellschaft bestimmen durch die Politik über die Arbeit in den Behörden und Ämtern, nicht umgekehrt“ [31, S. 10]. „Die Politiker bestimmen also den Kurs und damit auch das weitere Vorgehen auf der Planungs- und Ausführungsebene“ [31, S. 12].

Die Strategie von Shared Space heißt „befähigen statt lösen“. Das Konzept beinhaltet, dass eine Grundüberzeugung dafür vorhanden ist, dass Bürger/innen, Unternehmer/innen und Interessensverbände dazu imstande sind, selbst Lösungen zu finden. „Gesellschaftliche Kraft und Wissen zu mobilisieren ist das Grundprinzip dieser Strategie“ [31, S. 11]. Es wird deutlich, dass Shared Space die demokratische Qualität in den Kommunen erhöhen soll und dass dies auch für die Zusammenarbeit zwischen den gewählten Vertretern und der Verwaltung als ausführendes Organ gilt.

Das Modell unterstützt explizit „die Vorgehensweise eines integrierten Prozesses, in dem alle, die es etwas angeht, Bewohner, Benutzer, Beamte und Fachleute, ihre Wünsche, Kenntnisse und Fähigkeiten einbringen. Dafür werden klare Spielregeln vereinbart, damit niemand übervorteilt wird“ [32]. Dies sollten im Übrigen auch die betroffenen Personen berücksichtigen, die als „artikulationsschwach“ gelten. Shared Space zeigt hier Schwächen, da die ersten realisierten Projekte in den Niederlanden zunächst z.B. die Belange von blinden und seheingeschränkten Personen nicht ausreichend berücksichtigten und Nachbesserungen erforderlich wurden. Dies zeigt auch, dass Shared Space kein statischer Prozess ist, sondern sich entwickelt.

Nach Auffassung der Erfinder von Shared Space in den Niederlanden verläuft ein guter Beteiligungsprozess über die diagonale Linie, wie er in **Tab. 14** dargestellt ist. „Zwischen den verschiedenen auf dieser Diagonale dargestellten Phasen muss eine gute Übergabe stattfinden, von der Politik zu Planung und Entwurf und von dort zur Ausführung“ [31, S. 12]. „Der Entwurf ist die Verantwortlichkeit eines interdisziplinären Teams. Diese Phase wird in der Mitte des Modells gezeigt. Fachleute treffen sich in Workshops mit allen Beteiligten und setzen die Vision der Politiker in einen Entwurf um. Hier sind neben Kreativität vor allem Kooperationswille und Kommunikation gefragt, sowohl untereinander, als mit den Beteiligten“ [32]. Damit weist der Shared Space Prozess in dieser Phase Parallelen mit den in Deutschland üblichen und gängigen Werkstattverfahren auf.

„In der letzten Phase wird der Entwurf ausgeführt. Dieses Stadium ist in der Zelle rechts unten zu sehen. Dabei handelt es sich nicht nur darum, dass Pflastersteine gelegt und Bäume gepflanzt werden. Welche Materialien und welche Straßenmöbel wie platziert werden sind hier von größter Bedeutung. So können zum Beispiel Höhe und Position von Straßenlaternen entscheidend zum Gelingen eines Entwurfs beitragen“ [32].

	Politik	Entwurf	Ausführung
Perspektive	Entscheidung: Menschenraum oder Verkehrsraum	Dauerhaft entwerfen Mitmenschlichkeit versus Verkehrsverhalten	Technik ist kein Ziel an sich
Vorgehen	Integralität Empowerment und Partizipation Die Politik steuert Prozess statt Produkt	Kreativität Zusammenarbeit aller Disziplinen Kommunikation	Zusammenarbeit Kreativität
Instrumente	Denken in Prozessen	Partizipatives Entwerfen Gegenseitige Ergänzung Kommunikationsmethoden	Materialwahl und Platzierung Einsatz neuer Materialien

Tab. 14: Charakterisierung des Planungsprozesses Shared Space [32, S. 32], eigene Darstellung

Mit Shared Space wird also eine „neue“ Qualität verbunden, die eine Verbesserung der räumlichen und gleichzeitig der demokratischen Qualität beinhalten soll. „Beide Aspekte tragen entscheidend zum Resultat bei. Sie verstärken und ergänzen einander. Dazu gehört aber auch, dass alle Parteien dazu bereit sind, paritätisch miteinander umzugehen, offen miteinander zu sprechen, miteinander zu experimentieren und voneinander zu lernen“ [32].

Shared Space verknüpft bestehende planerische, gestalterische und demokratische Aspekte und Instrumente. Aufgrund der zunehmenden Popularität des Konzeptes Shared Space könnte sich daher ein Paradigmenwechsel in der kommunalen Planungspraxis abzeichnen, da diese Form des Prozesses und der Beteiligungsverfahren über die gesetzlich vorgeschriebenen Formen hinausgeht. In der kommunalen Planung sind Prozesse, wie sie oben beschrieben sind, bereits seit den 70er und 80er Jahren bekannt, in der flächenhaften Planungspraxis aber noch kein Standard. Die für den Planungsprozess nach dem Shared Space Ansatz notwendigen Instrumente und Verfahren stehen in Deutschland im Wesentlichen zur Verfügung.

Zusammengefasst wird nach den bislang verfügbaren Informationen deutlich, dass Shared Space in der heutigen Entwicklungsphase bezüglich der Verkehrsplanungsprozesse im Rahmen der in Deutschland bereits bekannten Beteiligungsverfahren bewegt. Aufgrund der aktuellen Popularität kann gefolgert werden, dass sich in Deutschland im Zusammenhang mit Shared Space eine Renaissance der kooperativen Beteiligungsverfahren in kommunalen Verkehrsplanungsprozessen abzeichnet.

5.2 Empfehlung für Hamburg

Mit Gemeinschaftsstraßen soll auch in Hamburg ein interdisziplinärer Beteiligungsprozess verbunden sein, der darauf setzt, die Bürger/innen und auch die übrigen beteiligten Personen zu befähigen, eigene Lösungen für ihre Probleme zu erarbeiten. Dieser Ansatz ist grundsätzlich nicht neu, dennoch bedarf es dazu neben dem festen Willen und der Motivation der Politik und der beteiligten Akteure auch entsprechend Zeit, Gelegenheit und einer Begleitung durch Fachleute.

Verfahren der Bürgerbeteiligung, wie sie im Rahmen der Bauleitplanung in den Kommunen gesetzlich vorgeschrieben und üblich sind, werden dem Anspruch der „demokratischen Qualität“, wie er in **Kapitel 5.1** beschrieben ist, nicht in dem notwendigen Umfang gerecht. Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen kommen daher Prozesse in Betracht, die in Deutschland als kooperative Beteiligungsverfahren bekannt und erprobt sind. Darüber hinaus erfordern Gemeinschaftsstraßen eine neue Steuerungsphilosophie der Politik. Die Festlegung der Methoden und die Form des Beteiligungsverfahrens mit den einzubeziehenden Akteuren sollten jeweils im Kontext der konkret ausgewählten Gemeinschaftsstraßen vor Ort auf bezirklicher Ebene erfolgen. Generell wird empfohlen:

- Für den Prozess zur Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg sollten Kommunikationsprozesse ermöglicht werden, die geeignet sind, die Bürger/innen und betroffenen Personen zu kreativen Lösungen zu befähigen.

Weiterhin sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- Gemeinschaftsstraßen sind kein uniformes Gestaltungskonzept für Straßenräume, sondern das, was die beteiligten Personen im Rahmen der Prozesse erarbeiten und entwickeln und formulieren. Daher können Gemeinschaftsstraßen auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse eher als ein Kommunikationsprozess oder eine „Haltung“ interpretiert werden.
- „Befähigen statt Lösungen anbieten“ ist ein Grundsatz. Die „Fachleute“ bringen die notwendigen (z.B. straßenbaulichen und verkehrstechnischen) Impulse in den Prozess ein. Dies dient vor allem dazu, die Realisierungsfähigkeit der Ziele und Anforderungen der Bürger/innen, der betroffenen Personen und der Träger öffentlicher Belange zu ermöglichen, um damit auch Unzufriedenheiten zu vermeiden, die gescheiterte Planungsprozesse bei den beteiligten Personen auslösen können.
- „Nicht ausgrenzen“ ist ein weiterer, ebenso wichtiger Ansatz. Es ist nicht mit dem Gemeinschaftsstraßen Gedanken vereinbar, den Beteiligungsprozess so auszugestalten, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht teilnehmen bzw. zumindest teilnehmen können. Deshalb ist darauf zu achten, dass insbesondere z.B. hinsichtlich der zeitlichen Ausgestaltung auch Geschäftsleute und Gewerbetreibende sich qualifiziert in den Prozess einbringen können. Betroffene aus benachbarten Straßen dürfen nicht ausgegrenzt werden, wenn sie von entsprechenden Maßnahmen betroffen sind. Auch die aktive Teilnahme artikulationschwacher Bürger/innen muss durch die Prozessgestaltung jederzeit sichergestellt werden.
- „Bestehende Institutionen einbinden“ ergänzt den vorgenannten Grundsatz. Gemeinschaftsstraßen sollen nicht nur den dort unmittelbar vorhandenen und arbeitenden Menschen mehr Raum verschaffen. Durch Gemeinschaftsstraßen verlaufen auch die Wege anderer Menschen ohne unmittelbaren Bezug zur Straße. Passanten, Schulkinder auf dem Schulweg, mobilitätseingeschränkte

Menschen sind ebenso Nutzer des Raumes Gemeinschaftsstraßen. Im Sinne der „Straße für alle“ ist es aber wichtig, diese „anonymen Betroffenen“ über entsprechende Vertretungsorgane einzubinden und zu beteiligen. Dieses sind Elternbeiräte angrenzender Schulen und Kitas, Seniorenbeiräte, Gewerbevereine, Behindertenarbeitsgemeinschaften oder Stadtteilvereine. Nicht nur in der Planungs- und Vorbereitungsphase der Umgestaltungsprozesse bestehen Beteiligungserfordernisse, sondern auch in der Umsetzungs- und Bauphase. Eine Kooperation mit den Anlieger/innen und Gewerbetreibenden z.B. über den Zeitpunkt der Baumaßnahmen und auch der Planung der Bauabschnitte, kann die Akzeptanz der Projekte positiv beeinflussen. Daher sollte dem Baumanagement ebenfalls eine hohe Bedeutung beigemessen werden.

Unantastbar und in jedem Fall zu beachten ist der Grundsatz, bestehende Verantwortlichkeiten zu respektieren. Die verantwortlichen Straßenplaner/innen sind dienstrechtlich, haushaltsrechtlich und auch strafrechtlich letztendlich für das Projekt verantwortlich. Die gewählten Gremien vor Ort repräsentieren den Bürgerwillen.

6 Herleitung der allgemeinen Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen in Großstädten

6.1 Einleitung

Bei der verkehrlichen Gestaltung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg müssen die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen, wie bei jeder anderen Planung auch, berücksichtigt werden. Daher wird zunächst ein Überblick über die Ansprüche und daraus resultierend die Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen aufgezeigt. Hierbei ist festzuhalten, dass die Gestaltung von Straßenräumen in einigen Punkten immer nur ein Kompromiss sein kann. Dabei sollten die unterschiedlichen Nutzungsansprüche immer gegeneinander abgewogen und darauf geachtet werden, dass Lösungen keine Gruppe von der Nutzung der Straßenräume ausschließen. Die Umsetzung eines solchen Kompromisses zieht zwangsläufig eine Einschränkung einzelner Personengruppen nach sich. Diese Einschränkungen sind akzeptabel, solange Nutzer/innen nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden oder sich gar ein Verkehrssicherheitsrisiko ergibt. Daher wurden insbesondere die zentralen Fragen geklärt, welche Vor- und Nachteile Gemeinschaftsstraßen für die einzelnen Nutzergruppen besitzen und wie sich negative Folgen vermeiden oder kompensieren lassen (vgl. **Kapitel 6.2**).

Um die straßenbautechnischen Anforderungen von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg zu klären, sind nicht nur die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer/innen zu berücksichtigen, sondern auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB). Diese wurden schriftlich oder persönlich gebeten, spezifische Belange zu benennen, die aus ihrer Sicht berücksichtigt werden müssen. Außerdem wurden ihre Gestaltungswünsche an Gemeinschaftsstraßen abgefragt. In diesem Schritt wurden neben den wesentlichen Anforderungen der TÖB auch die wesentlichen tiefbautechnischen Anforderungen an die Gestaltung eines Straßenraums einer Gemeinschaftsstraße festgehalten (vgl. **Kapitel 6.3**)

Aus den unterschiedlichen Anforderungen wurde ein Kriterienkatalog für Hamburg entwickelt (vgl. **Kapitel 7**), aus dem Vorschläge für Gestaltungsoptionen entnommen werden können, die die Aspekte der nachfolgenden Kapitel berücksichtigen.

6.2 Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen

Im folgenden Abschnitt werden die allgemeinen Ansprüche von

- Kindern (Schulwegsicherheit),
- mobilitätseingeschränkten Personen,
- ruhendem Verkehr,
- Geschäftsleuten,
- Anwohner/innen sowie des
- Öffentlichen Personennahverkehrs

an den Straßenraumwurf dargestellt. Anschließend wird erläutert, welche Zielkonflikte bei Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße für eine Gruppe sowie zwischen den Gruppen auftreten. Straßenraumgestaltung ist komplex und bei der Umsetzung können einzelne Anforderungen und Empfehlungen miteinander konkurrieren. Solche Zielkonflikte treten zwischen verschiedenen Nutzergruppen auf und sogar innerhalb einzelner Gruppen, die oftmals für sich bereits sehr heterogen sind. Daher besteht eine Planung für einen Straßenraum häufig aus Kompromissen, wobei die unterschiedlichen Ansprüche in jedem Einzelfall gegeneinander abzuwägen sind. Dieser Abwägungsprozess macht die Planung von Verkehrsräumen besonders schwierig, da mit jedem Kompromiss in der Regel Einschränkungen für Personengruppen verbunden sind. Diese sind akzeptabel, wenn Nutzer/innen nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden oder die Lösung nicht zu einem Sicherheitsrisiko wird. Lösungsansätze sollten deshalb Mindestkriterien entsprechen, um Nachteile zu vermeiden. Bei Gemeinschaftsstraßen kommt die Besonderheit dazu, dass mit Kommunikation und Rücksichtnahme weiche Prinzipien übliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ersetzen. Wenn z.B. Personen ihr Fahrzeug auf einem Blindenleitstreifen in einer Gemeinschaftsstraße abstellen, besteht keine rechtliche Handhabe (keine Schilder), es liegt lediglich ein Verstoß gegen die Prinzipien von Gemeinschaftsstraßen vor (Rücksichtnahme). Der Verkehrsraum in Gemeinschaftsstraßen muss also vielmehr selbsterklärend sein, eine regulierende Haltung ist zu vermeiden.

Aufgrund der Heterogenität der Nutzergruppen lassen sich nicht alle Ansprüche konfliktfrei realisieren. Zielkonflikte müssen in Kompromissen münden, die keine der Gruppen benachteiligen dürfen.

Beim Begriff „Mobilitätseingeschränkte Menschen“ handelt es sich um einen Oberbegriff, der einen großen Anteil Personen aus den verschiedensten Nutzergruppen zusammenfasst. Die Gruppe mobilitätseingeschränkter Menschen umfasst z.B.

- Blinde und Sehbehinderte,
- Gehbehinderte,
- Hörgeschädigte,
- Kinder,
- ältere Menschen,
- Personen mit Gepäck oder Kinderwagen sowie Menschen mit temporären Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit, z.B. durch Unfälle
- und weitere Gruppen.

Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 30-40 % aller Menschen in Deutschland dem Kreis der Mobilitätseingeschränkten zuzuordnen sind. Aufgrund der heterogenen Ansprüche der Gruppe lassen sich keine allgemeingültigen Ansprüche formulieren. Alle Informationen im Verkehrsraum sollten jedoch nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ erfolgen. Dabei handelt es sich um ein Prinzip alternativer Wahrnehmung, bei welchem eine Information mindestens immer über zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ zugänglich sein muss. Bei Ausfall eines sensorischen Sinnes ist somit gewährleistet, dass die fehlende Information über mindestens einen anderen Sinn erfasst werden kann. Beispielsweise muss für taube Menschen der Ausfall der Information an den Sinn „Hören“ durch visuelle oder haptische Informationen kompensiert werden.

In den folgenden Kapiteln werden deshalb die Ansprüche von älteren Menschen, Blinden und Sehbehinderten sowie Gehbehinderten differenziert erläutert. Die Ansprüche von Kindern erläutert **Kapitel 6.2.1** im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit.

Das **Kapitel 6** schließt mit einer Zusammenfassung und Bewertung von Maßnahmen, bei denen vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse von der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg eher abgesehen werden sollte.

6.2.1 Anforderungen Schulwegsicherheit (Sicherheit von Kindern)

Es ist originäre Aufgabe der Behörden (Schule, Polizei, Bauverwaltung), Schulwege für Kinder sicher zu gestalten. Insbesondere in Innenstadtbereichen besteht ein großes Potenzial, Schulwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik und Mobilitätsbildung bei Kindern ist dieses in höchstem Maße erwünscht und sollte durch verkehrsgestalterische und verkehrspolitische Maßnahmen unterstützt werden. Verkehrssicherheit spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels auf dem Schulweg eine zentrale Rolle. Bei Kindern besteht mehr als bei jeder anderen Personengruppe ein Zusammenhang im Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit von den Verkehrsverhältnissen vor Ort, da das Verhalten durch die subjektiven Einstellungen der Eltern stark beeinflusst wird. Die Entscheidung über die Einschätzung der Sicherheit und somit über die Wahl des Verkehrsmittels wird, insbesondere bei den Wegen zu Grundschulen, in der Regel von den Eltern getroffen. Den Weg zur Schule legen in verkehrsreichen und als nicht sicher erachteten Gebieten daher deutlich weniger Kinder unbegleitet zurück [33]. Häufig werden Kinder dann sogar – statt zu Fuß zur Schule zu gehen – mit dem elterlichen Pkw zum Unterricht gebracht.

Neben den bekannten negativen Effekten auf die Entwicklung von Motorik und Persönlichkeit der Kinder widerspricht dieses Verhalten einer Grundidee von Shared Space, der ein Menschenraum sein soll. Gemeinschaftsstraßen leben daher mit und von den Menschen, die in diesen Räumen unterwegs sind und zwar überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Neben den gestalterischen Aspekten sorgen die Menschen, die in den Räumen unterwegs sind, durch ihre Anwesenheit für die verstärkte Aufmerksamkeit, insbesondere Kraftfahrer/innen, die als Gäste in diesen Räumen unterwegs sind. Daher muss es Ziel einer Gemeinschaftsstraße sein, für Schulwege subjektiv und objektiv sicher zu sein.

Kognitive Entwicklung von Kindern

Verkehr ist ein dynamischer Prozess mit sich ständig ändernden Situationen. Verkehrsregeln können dazu beitragen, die Antizipation von Situationsänderungen zu erleichtern. Man muss allerdings die aktuelle Verkehrssituation richtig wahrnehmen können, damit man Ereignisse vorhersehen und dem Verkehr angepasste Bewegungsabläufe durchführen kann. Kinder erleben bereits wegen ihrer geringeren Körpergröße den Straßenverkehr anders als Erwachsene. Zudem sind Kinder in ihrer kognitiven Entwicklung erst relativ spät in der Lage, Verkehrssituationen wahrzunehmen und entsprechend darauf zu reagieren. Die kognitiven Fähigkeiten von Kindern sind insbesondere in jungen Jahren noch nicht voll ausgebildet, so dass sie bei einer Teilnahme am Straßenverkehr sehr auf Rücksichtnahme anderer Verkehrsteilnehmer/innen angewiesen sind. Wahrnehmungspsychologisch ergeben sich Schwierigkeiten bei

- Einschätzung von Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen,
- Einschätzung von Entfernungen,
- Beschränkter/geringerer Radius bei der Wahrnehmung von Ereignissen,
- Konzentration sowie
- motorischen Fähigkeiten.

Studien belegen, dass Kinder in der Regel erst ab einem Alter von 6 Jahren realisieren, was Gefahr bedeutet [34], [35]. Erst ab einem Alter von 8 Jahren entfaltet sich ein vorausschauendes Bewusstsein über den Zusammenhang von eigenem Verhalten und daraus resultierenden Gefahrensituationen. Vorbeugende Verhaltensweisen entwickeln sich erst ab einem Alter von 9 bis 10 Jahren. Kinder sind in ihren Handlungen oftmals impulsiv und spontan und können sich nicht über einen längeren Zeitraum konzentrieren. Diese Fähigkeit besteht sogar erst ab dem Alter von etwa 14 Jahren. Bei jüngeren Kindern spricht man von einem „statischen Gefahrenbewusstsein“. Das bedeutet, dass das Verhalten der Kinder sich nicht nach der tatsächlichen Verkehrssituation richtet (situationsangepasst), sondern sich nach der vorherrschenden Verkehrssituation auf der Straße insgesamt richtet (umgebungsangepasst). An einer schwach frequentierten Straße sind Kinder unachtsam, selbst wenn sich ein Fahrzeug nähert. An einer stark befahrenen Straße sind Kinder dagegen ständig vorsichtig, wenn auch keine akute Gefahr vorliegt.

Unfallrisiko von Kindern

Kinder haben ein relativ hohes Unfallrisiko bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Nach der amtlichen Statistik verunglücken sie, je nach Altersgruppe, besonders oft als Mitfahrer/innen im Pkw (unter 6-Jährige), als Fußgänger/innen (6 bis 10-Jährige) oder als Radfahrer/innen (10 bis 14-Jährige). Für die Bewertung der Verkehrssicherheit von Gemeinschaftsstraßen spielen als Mitfahrer/innen im Pkw verunglückte Kinder eine untergeordnete Rolle, sie werden daher im Folgenden nicht weiter betrachtet. Betrachtet werden die bei der Polizei als aktive Kinderunfälle erfassten Vorgänge. Im Jahr 2006 verunglückten laut der amtlichen Statistik 34.534 Kinder in Deutschland, davon waren 21.180 zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs [36].

Neben der amtlichen Statistik muss bei Schulwegunfällen eine weitere Quelle beachtet werden. Denn Schulwegunfälle werden nur in wenigen Bundesländern als solche in der amtlichen Statistik erfasst. Alle Schulwegunfälle werden jedoch den Versicherern gemeldet und erscheinen in der Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Die DGUV ist der Dachverband der Unfallkassen und

Berufsgenossenschaften in der Bundesrepublik Deutschland, der 2007 per Fusion aus dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) und dem Bundesverband der Unfallkassen der öffentlichen Hand (BUK) hervorgegangen ist. Nach dieser Statistik ereigneten sich im Jahr 2002 28.101 Schulwegunfälle, die als Straßenverkehrsunfall festgelegt wurden [37]⁷.

In Hamburg gehen die Unfälle mit Beteiligung von Kindern seit Jahren konstant zurück. Dennoch werden im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten immer noch viele Kinder in Unfälle verwickelt. Im Jahr 2007 verunglückten 504 Kinder als aktive Beteiligte bei Straßenverkehrsunfällen [38]. Das bevölkerungsbezogene Risiko in Hamburg als Kind zu verunglücken, lag in den Jahren 2003-2005 mit einem Wert von 3,69 verunglückten Kindern/1.000 der Altersgruppe sehr hoch. Von den 15 Großstädten mit mehr als 500 Tsd. Einwohner/innen in Deutschland war das der drittschlechteste Platz, zusammen mit Düsseldorf [39]. Dabei ist das Risiko der jungen Radfahrer/innen deutlich höher. Hier belegt Hamburg ebenfalls den drittletzten Platz im Bundesvergleich, während die Situation bei den Kindern, die zu Fuß unterwegs sind, deutlich besser aussieht [39].

Anforderungen von Kindern an den Straßenraum

Unter der Berücksichtigung der kognitiven Entwicklung sowie der Unfalllage von Kindern lassen sich die folgenden Anforderungen dieser Gruppe an den Straßenraum definieren, um die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen. Die zentralen Anforderungen sind

- Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen Fußgänger/innen oder Radfahrer/innen und Kraftfahrzeugverkehr sowie
- Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs.

Diese beiden Merkmale sind für den überwiegenden Anteil der Verkehrsunfälle von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ursächlich und bilden die Handlungsbasis. Ergänzt wird diese durch die zusätzlichen Anforderungen

- sehr gute Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen,
- ausreichend breite Seitenräume bzw. Gehwege sowie
- ein lückenloses, verständliches Radverkehrsnetz

zu schaffen. Kinder sind auf dem Weg zur Schule häufig zu Fuß oder – auf dem Weg zu weiterführenden Schulen – mit dem Fahrrad unterwegs. In beiden Fällen spielen die Sichtverhältnisse der Kraftfahrer/innen auf die kleinen Verkehrsteilnehmer/innen sowie zwischen Kindern und Kraftfahrzeugfahrer/innen eine große Rolle. Insbesondere in den verdichteten Innenstadtquartieren herrscht oftmals ein sehr hoher Parkdruck. Diesem steht ein nur geringes Angebot an privaten Stellplätzen entgegen. Die notwendige Zahl der Parkstände kann in der Regel im öffentlichen Straßenraum nicht mehr bereitgestellt werden. Als Folge werden Straßenränder, Gehwegbereiche oder oftmals sogar Sichtbereiche an Kreuzungen und Querungstellen zugestellt, wenn dies nicht durch bauliche Elemente unterbunden wird. Kin-

⁷ Die altersgruppenspezifische Auswertung erfolgt lediglich alle 5 Jahre. Die aktuellen Zahlen von 2007 lagen bei Erstellung des Textes noch nicht vor.

der, die zu Fuß unterwegs sind und die Straße queren wollen, können wegen ihrer geringen Körpergröße hinter parkenden Autos oftmals nicht auf den fahrenden Kraftfahrzeugverkehr blicken bzw. Kraftfahrer/innen erkennen querende Kinder zu spät. So kommt es häufig zu Unfällen, bei denen die Kinder „plötzlich hinter Sichthindernissen (parkenden Fahrzeugen)“ hervortreten. Nach der amtlichen Statistik waren die häufigsten fehlerhaften Verhaltensweisen von Kindern, die zu Fuß unterwegs waren [36]:

- Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (47 %),
- Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (25 %) und
- falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war (6 %).

Zusätzlich ist zu erläutern, dass das Fehlverhalten bei Unfällen mit Beteiligung von Kindern zur Hälfte dem kindlichen Fehlverhalten zugeschrieben wird, zur Hälfte liegt das Fehlverhalten bei den beteiligten Kraftfahrer/innen. Die Anteile der Unfälle mit den o.g. Ursachen dürften tatsächlich also größer sein.

Kinder verunglücken innerhalb von Ortschaften in der Regel an Hauptverkehrsstraße bzw. Straßen, auf denen es keine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt. In verkehrsberuhigten Bereichen bzw. Tempo 30-Zonen verunglücken Kinder dagegen eher selten. Neben der Verbesserung der Sichtverhältnisse stellt daher die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs auf maximal 30 km/h eine der wirkungsvollsten Maßnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit – nicht nur für Kinder – dar [40, S. 138]. Bei der Durchsetzung solcher Maßnahmen geht man bisher davon aus, dass eine nachhaltige Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens der Kraftfahrer/innen durch straßenbauliche Maßnahmen, z.B. Einengungen, Aufpflasterungen usw. erreicht wird. Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen oder bewusstseinsfördernden Maßnahmen (z.B. Anhalteaktionen, Displays mit Geschwindigkeitsanzeige) wird eine eher temporäre Wirkung attestiert. Ein Faktor für die Nachhaltigkeit temporärer Maßnahmen ist die Überwachung der Einhaltung der Anordnung und konsequente Ahndung von Vergehen.

Selbst, wenn die baulichen Anforderungen der Kinder an die Verkehrsumwelt grundsätzlich erfüllt sind, bleiben Kinder aufgrund ihrer kognitiven und physischen Einschränkungen in jedem Fall auf die Rücksichtnahme anderer Verkehrsteilnehmer/innen angewiesen. Das führt zu einer einseitigen Aufmerksamkeitsverpflichtung, dessen Einlösung alleine durch die mündigen Verkehrsteilnehmer/innen erfüllt werden kann. Gemeinschaftsstraßen nehmen hier die Kraftfahrer viel mehr in die Pflicht, da ein Fehlverhalten viel mehr auf die mangelnde Aufmerksamkeit der Kraftfahrer/innen zurückgeführt werden wird.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen im Rahmen der Schulwegsicherheit/Mobilität von Kindern

Kinder sind bis zu einem Alter von etwa 8 Jahren grundsätzlich nicht in der Lage, Verkehrssituationen wahrzunehmen, zu bewerten und entsprechend zu reagieren. Dies ist erst einmal unabhängig von der Verkehrsraumgestaltung. Eine „vollständige Reife“ für eine selbstständige Verkehrsteilnahme erlangt man nach Expertenmeinung sogar erst mit einem Alter von etwa 14 Jahren [40]. Gestaltung und Ordnung eines Verkehrsraumes kann die Verkehrssicherheit jedoch maßgeblich unterstützen, indem Verkehrsteilnehmer/innen, welche die Verantwortung für schwächere Grup-

pen übernehmen müssen, die Möglichkeit für einen verbesserten Überblick und eine Einschätzung der Situation gegeben wird. Zwei der Hauptursachen für Unfälle mit Kindern sind schlechte Sichtbeziehungen und zu hohe Geschwindigkeiten. Beide Ursachen potenzieren sich kombiniert in ihrer Wirkung sogar noch. Damit Schulwegbereiche sicher in Gemeinschaftsstraßen integriert werden können, sollten daher folgende Punkte erfüllt werden bzw. bestehen folgende Optionen (die allerdings uneingeschränkt für alle Schulwegbereiche in anderen Verkehrsräumen gelten):

- Die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs muss nachhaltig gesenkt werden.
- Sichteinschränkungen durch ruhenden Fahrzeugverkehr müssen möglichst weitreichend vermieden werden.
- An den Zufahrten zu Gemeinschaftsstraßen sollten bei geringer Ausdehnung gesicherte Überwege vorhanden sein, bei größerer Ausdehnung können zusätzlich gesicherte Querungsmöglichkeiten innerhalb der Gemeinschaftsstraßen angelegt werden.
- Im Rahmen der Schulwegplanung sollten Hinweise auf die Besonderheiten von Gemeinschaftsstraßen besprochen werden.

Insbesondere wenn Schulwege durch Gemeinschaftsstraßen führen, muss die Gestaltung des Straßenraumes für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau sorgen. Die bloße Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ohne bauliche Unterstützung wird als nicht nachhaltig angesehen [41]. Wenn Autofahrer/innen vom leistungsfähigen Netz in Gemeinschaftsstraßen hineinfahren, sollte ihnen eine markante Torsituation den Übergang eindeutig signalisieren, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf diesem Weg die Einhaltung einer angemessen niedrigen Geschwindigkeit zu erreichen. Diese Torsituation kann bereits durch eine deutlich unterschiedliche und auffällige Gestaltung erreicht werden.

Zusätzlich sollte auf den betreffenden Abschnitten längs der Fahrbahn möglichst weitreichend auf ruhenden Verkehr verzichtet werden, um lückenlose Sichtbeziehungen zu ermöglichen. Somit können die Kraftfahrer/innen Kinder und andere Personen besser wahrnehmen und bei Bedarf entsprechend auf ihr Verhalten reagieren. Auch bei Querungsvorgängen – mit oder ohne besondere Querungsanlagen – wird die Verkehrssicherheit durch den Verzicht auf Parkstände im öffentlichen Raum erheblich verbessert. Gemeinschaftsstraßen setzen auf Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen, daher sollte der ruhende Verkehr aus den Bereichen im öffentlichen Straßenraum möglichst verlagert werden.

Eine grundsätzliche Notwendigkeit, gesicherte Querungsanlagen in Gemeinschaftsstraßen anzulegen, lässt sich für die Schulwegsicherheit objektiv betrachtet erst einmal nicht ableiten. Es handelt sich bei den bisher bekannten Beispielen aufgrund hervorragender Sichtbeziehungen und eines niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus um mindestens objektiv verkehrssichere Räume, da zwei der Hauptursachen für Unfälle entfallen bzw. abgemildert sind (Sichtbehinderung und Geschwindigkeit). Dennoch kann es sein, dass bei der Umsetzung die Einrichtung gesicherter Querungen gefordert wird, da sie subjektiv sicherer erscheinen. In der Regel handelt es sich bei Gemeinschaftsstraßen dazu um Abschnitte mit geringer räumlicher Ausdehnung (empfohlen derzeit 250 – 300 m). Es kann davon ausgegangen werden, dass an den Zufahrten oder in der Nähe der Zufahrten gesicherte Querungsstellen vorhanden sind. Somit ergeben sich hinsichtlich der Entfernung zu gesicherten Querungsstellen grundsätzlich erst einmal kaum schlechtere Randbedingungen, als z.B. an üblichen Hauptverkehrsstraßen. Bei größeren Ausdehnungen von Gemein-

schaftsstraßen können sich allerdings unzumutbare Umwege ergeben und die Akzeptanz der Schüler/innen, bis zu gesicherten Querungsanlagen außerhalb von Gemeinschaftsstraßen zu gehen, sinkt.

Gemeinschaftsstraßen sollten in der Regel ohne gesicherte Querungsstellen auskommen. Es ist erwünscht, dass Fußgänger/innen die Fahrbahn an jeder Stelle überqueren. Das Prinzip geht davon aus, dass damit wiederum mehr Aufmerksamkeit und somit mehr Sicherheit erzeugt wird. Dennoch müssen die Kompetenzen für die Durchsetzung der Querung erst einmal erlernt werden. Gerade schwächere Fußgängergruppen, zu denen auch Kinder gehören, müssen möglicherweise bei Querungsvorgängen mit längeren Wartezeiten rechnen, bevor Kraftfahrer/innen anhalten um Fußgänger/innen herüberzulassen. In einigen Gemeinschaftsstraßen wurden (nachträglich) gesicherte Querungsstellen angelegt (vgl. z.B. **Anlage 2**). Dies geschah, um dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis schwächerer Nutzer besser nachzukommen, ohne dass eine konkrete, objektive Gefahr abzuleiten gewesen wäre. Durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung wird für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen die Möglichkeit zur Querung der Straße verbessert. Insbesondere bei Schulwegen kann die Forderung, gesicherte Querungsstellen einzurichten, aufgrund subjektiver Einschätzungen der Eltern groß sein. Es handelt sich bei Gemeinschaftsstraßen um ein in der Regel unbekanntes Prinzip, dessen Benutzung zuerst einmal erlernt werden muss. Für Gemeinschaftsstraßen bieten sich daher zuerst einmal leichte Maßnahmen oder temporäre Maßnahmen an, da sie mit wenig Aufwand den Bedürfnissen angepasst werden können. Die Anordnung eines Fußgängerüberwegs wäre eine leichte Maßnahme, um eine gesicherte Querungsstelle für schutzbedürftige Fußgänger/innen zu schaffen und z.B. im Rahmen der Schulwegsicherung eine Bündelung zu erreichen. Als temporäre Option wäre der Einsatz von Schülerlotsen denkbar.

Wenn Kinder Fahrrad fahren, besteht derzeit nach § 2 Abs.5 StVO die Pflicht, bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit dem Fahrrad den Gehweg zu benutzen. Bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen Kinder den Gehweg benutzen. In einer Gemeinschaftsstraße existieren keine benutzungspflichtigen Radwege und im rechtlichen Sinne keine Gehwege. Fußgänger/innen müssen sich nach § 25 StVO am rechten Rand der Fahrbahn aufhalten, für Radfahrer/innen gilt das Rechtsfahrgebot, so dass Kinder in Gemeinschaftsstraßen in den Seitenräumen außerhalb der Kernfahrbahn fahren müssen. Im Grunde vereinfachen Gemeinschaftsstraßen die Handhabbarkeit der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, da begleitende Eltern mit ihren Kindern gemeinsam fahren dürfen. In üblichen Verkehrsräumen sind Eltern gezwungen, mit ihrem Fahrrad auf der Fahrbahn zu fahren, während die Kinder – möglicherweise hinter parkenden Autos – auf dem Gehweg unterwegs sein müssen. An den Zu- und Ausfahrten ist auf sichere und verständliche Fortführung des Radverkehrs zu achten.

Fazit

Es besteht kein objektiver Grund, Gemeinschaftsstraßen in Schulwegbereichen nicht umzusetzen oder auszusparen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ergibt sich aufgrund der bei bisher realisierten Projekten festgestellten niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus sowie der Verlagerung des ruhenden Verkehrs objektiv betrachtet sogar eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es handelt sich allerdings um eine neue Situation, für die erst einmal neue Kompetenzen erlernt werden müssen. Daher sollten die Besonderheiten von Gemeinschaftsstraßen bei der Schulwegplanung besprochen werden. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs oder der Einsatz

von Schülerlotsen können die Querung für die Schüler/innen, gerade kurz nach der Verkehrsfreigabe, erleichtern und sicherer machen. Dabei können zudem subjektive Ängste der Eltern vermindert werden. Maßnahmen aus der Verkehrserziehung können unterstützend wirken. Dabei kann zu Beginn die Beteiligung neutraler Fachleute sinnvoll sein.

6.2.2 Anforderungen Blinder und Sehbehinderter

Zur Gruppe der Blinden und Sehbehinderten gehört alleine aufgrund der in der Regel mit steigendem Alter nachlassenden Sehkraft (Sehbehinderung) bzw. altersabhängigen Augenkrankheiten ein Großteil älterer Menschen. Bekannte Krankheiten sind z.B.

- Grauer Star (Katarakt),
- altersbedingte Makuladegeneration sowie
- Alterssichtigkeit (Presbyopie).

Da blinde und sehbehinderte Menschen in Deutschland statistisch nicht erfasst werden, gibt es keine gesicherten Zahlen. Die Dunkelziffer wird bei vielen Augenkrankheiten allerdings besonders hoch eingeschätzt, da der Krankheitsverlauf oftmals schleichend verläuft. Über Kurz- und Weitsichtigkeit bis zur Blindheit mit totalem Verlust der Sehfähigkeit gibt es unterschiedliche Ausprägungen bei Sehschädigungen. Menschen mit voller Sehkraft nehmen etwa 90 % der Informationen aus der Umwelt über das Auge wahr. Menschen mit Sehschädigungen müssen diese Informationen teilweise oder ganz kompensieren. Sehschädigungen wirken sich daher erheblich auf die Mobilität der Betroffenen aus.

Nach der gesetzlichen Definition können blinde Menschen theoretisch eine Restsehkraft besitzen, die sich allerdings maximal auf Hell-/Dunkelwahrnehmung beschränkt. Zur sensorischen Kompensation werden Tastsinn, Geruchssinn und Gehör genutzt. Alle diese Informationen spielen zusammen und je eindeutiger sie zuordenbar sind, desto einprägsamer sind Räume und desto einfacher wird die Orientierung für Blinde im öffentlichen Raum. Blinde Menschen benutzen häufig einen Langstock oder werden seltener durch einen Führhund unterstützt. In beiden Fällen beanspruchen sie daher mehr Raum bei der Fortbewegung. Der Langstock fungiert als verlängerter Arm, um frühzeitig vor Gefahren zu warnen oder Informationen aufnehmen zu können. Er dient bei der Fortbewegung zur Richtungskorrektur, indem die Gehrichtung anhand taktiler Elemente (z.B. Gebäude- oder Bordkanten) überprüft wird. Besonders ausgeprägte taktile Informationen, die über Füße oder Langstock erkennbar sind, tragen dazu bei, die Orientierung von blinden Personen zu verbessern (vgl. **Bild 3**). In der Regel finden blinde Menschen bei der alltäglichen Fortbewegung eine Reihe von nutzbaren Strukturen und Hinweisen im Verkehrsraum, um sich mit dem Langstock relativ sicher fortzubewegen. Sie trainieren ihre alltäglichen Wege dazu oftmals mit Hilfe von Orientierungs- und Mobilitätstrainer/innen. In bestimmten Situationen können gezielt eingesetzte taktile und akustische Informationen die Auffindbarkeit und Nutzbarkeit von Elementen jedoch deutlich erleichtern, z.B. an Querungsstellen oder bei komplexen Situationen bei der Querung von Platzflächen. Blinde können sich besser in orthogonalen Wegesystemen orientieren, schiefwinklige Wege oder Querungen sind für sie ohne Hilfsmittel deutlich schwerer zu bewältigen.



Bild 3: Gut ertastbares taktiler Leitsystem aus Rippenplatten (Foto: Rebstock)

Menschen, die laut Gesetz als sehbehindert gelten, haben eine Restsehkraft. Sie bemühen sich, diese zu nutzen, um etwas von ihrer Umgebung zu erkennen. Sehbehinderte Menschen sind daher besonders auf optische Informationen und Reize angewiesen. Diese werden in der Regel über die Herstellung von Kontrasten vermittelt. Dabei muss in Leuchtdichte- und Farbkontraste unterschieden werden. Die Herstellung eines hohen Farbkontrastes kann für viele Menschen die Informationsaufnahme verbessern. Ein Farbkontrast unterscheidet sich durch die farbliche Gestaltung von Objekt und Hintergrund. Es gibt jedoch Personen, die Probleme haben Farben zu unterscheiden (bspw. Rot-Grün-Sehschwäche). Diese Menschen sind auf hohe Leuchtdichtekontraste angewiesen. Der Leuchtdichtekontrast bezeichnet den Unterschied von Helligkeit eines Objektes zu seinem Hintergrund. Personen mit einem gestörten Farbsinn erhalten demnach notwendige visuelle Information primär durch den Leuchtdichtekontrast (vgl. **Bild 4**).



Bild 4: Hoher Farb- und Leuchtdichtekontrast durch Schachbrettmuster und Begleitstreifen an einer Haltestelle (Foto: Boenke)

Bei der Fortbewegung im Verkehrsraum kann blinden Menschen demnach vorwiegend durch taktile Informationen, sehbehinderten Menschen durch Herstellung von hohen Kontrasten geholfen werden. Die Gliederung von Verkehrsräumen kann durch kontrastreiche Gestaltung unterstützt werden.

Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen für eine weitestgehend selbstständige Mobilität daher

- gut strukturierte Oberflächen,
- Freihalten des notwendigen Verkehrsraumes zuzüglich Sicherheitsabstände im Bereich der Gehbahn,
- taktile Hilfen als Ergänzung bei der Längsführung bei komplexen Fällen oder, wenn keine anderen Elemente die Längsführung sichern,
- taktile Hilfen bei Querungsstellen, an denen die optimale Stelle zum Queren angezeigt werden soll,
- gesicherte Querungsstellen in möglichst geringen Abständen, um Umwege zu gering zu halten,
- taktile Hilfen zur Auffindbarkeit von Haltestellen,
- wieder erkennbare Strukturen bei gleichen Elementen sowie
- kontrastreiche Gestaltung von Möblierung, Niveauwechseln in der Gehbahn und Leitelementen.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen unter Berücksichtigung der Ansprüche Blinder und Sehbehinderter

Aus Sicht blinder und sehbehinderter Menschen stellt sich die Fortbewegung innerhalb von Gemeinschaftsstraßen schwierig dar, insbesondere, wenn es sich um eine Mischverkehrsfläche handelt. Gemeinschaftsstraßen sollten aus der Sicht dieser Personengruppe daher so geplant und umgesetzt werden, dass sich für Blinde und Sehbehinderte keine Nachteile bei der Mobilität ergeben und diese Räume nicht zu Vermeidungsräumen werden. Daher sollten die folgenden Kriterien zur Gewährleistung einer möglichst eigenständigen Mobilität Blinder und Sehbehinderter bei der Planung von Gemeinschaftsstraßen beachtet werden.

- Gemeinschaftsstraßen setzen auf visuelle Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen. Blinde und Sehbehinderte Menschen können aufgrund Ihrer Beeinträchtigung auf diesem Weg nur stark eingeschränkt bzw. gar nicht mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere dem Kraftfahrzeugverkehr, kommunizieren. Daher erscheint es aus Sicht Blinder und Sehbehinderter notwendig, den ruhenden Verkehr inkl. Lieferrn und Laden weitestgehend aus Gemeinschaftsstraßen herauszuhalten. Somit wird uneingeschränkte Sicht der Kraftfahrer/innen auf die Fußgänger/innen ermöglicht und Kraftfahrer/innen können der Rücksichtspflicht gegenüber Blinden und Sehbehinderten nachkommen.
- Die überwiegend von den Fußgängern benutzten Seitenbereiche müssen eine ausreichend breite Gehbahn bieten, die frei von jeglichen Einbauten bleibt. Die Gehbahn sollte mittels Struktur oder Leitstreifen taktile erkennbar sein, so dass blinde und sehbehinderte Menschen dem Straßenverlauf gut folgen können („Zonierung“, vgl. **Bild 5**). Als Maß für den Verkehrsraum zzgl. Sicherheitsraum kann, falls ein Leitstreifen als Leitelement angelegt wird, eine Breite von 60 cm beidseits des Leitstreifens angenommen wird.

- Auf eine unstrukturierte Mischverkehrsfläche ohne Kontraste sollte verzichtet werden, um die Mobilität blinder und sehbehinderter Menschen weitgehend sicher zu stellen. Der Verkehrsraum sollte so strukturiert sein, dass die von Fußgänger/innen bevorzugten Bereiche visuell und taktil unterscheidbar von der Fahrbahn gestaltet sind, um den fließenden Verkehr eindeutig erkennen und sicher queren zu können. Dazu eignet sich z.B. ein Bordstein mit einer Höhe von mindestens 3 cm. In Querungsbereichen können allerdings Zielkonflikte mit den Anforderungen gehbehinderter Personen auftreten (vgl. **Kapitel 6.2.3**). An Stellen, an denen die Strukturen für die Orientierung und Sicherheit nicht ausreichen (z.B. auf Platzbereichen), sollten visuell und taktil deutlich erkennbare Leitstreifen aus Rillen- oder Rippenplatten eingebaut werden (vgl. **Bild 3**).
- Eine reine Mischverkehrsfläche sollte mit einem lückenlosen Leitsystem ausgestattet werden, um das Fehlen der Bordkante kompensieren zu können. Eine optisch kontrastierende Gestaltung sollte obligatorisch sein, um das System gleichfalls für Sehbehinderte nutzbar zu machen. Das Leitsystem in Bohnte wird von Blinden bisher grundsätzlich positiv beurteilt und könnte als eine Entwicklungsgrundlage dienen [42].



Bild 5: Beispiel für die Zonierung eines Gehbereiches durch unterschiedlichen Strukturen (Foto: Höger)

- In Gemeinschaftsstraßen möchte man keine Bündelung von Fußgängerquerungen erreichen. Damit für Blinde und Sehbehinderte ebenfalls eine möglichst linienhafte Querungssituation erreicht wird, sollten speziell gekennzeichnete Querungsstellen in kurzen Abständen eingerichtet werden (ca. 50 m). Die Kennzeichnung erfolgt z. B. über Noppenfelder. An deren Ende muss eine Kante, welche die Ausrichtung für eine orthogonale Querung über die Fahrbahn ermöglicht, vorhanden sein (vgl. **Bild 6** und **Bild 7**). Diese „Ausrichtekante“ ist zwingend erforderlich, da sie die Grenze zur Fahrbahn markiert und auch für ungeübtere Blinde eine geradlinige Querung ermöglicht.



Bild 6: Mittels Blindenleitsystem markierte Querung in Bohmte (Foto: Leven)



Bild 7: Markierte Querungsstelle in Bohmte, Detail Noppenplatten (Foto: Leven)

- Mittels Lichtsignalanlage gesicherte Querungsstellen sollten in der Nähe der Zufahrten zu Gemeinschaftsstraßen eingerichtet sein, damit für alle Menschen eine gesicherte Querung in zumutbarer Entfernung vorhanden ist. Innerhalb einer Gemeinschaftsstraße erscheint der Verzicht auf eine Lichtsignalanlage möglich.
- Einbauten und Möblierung sollten kontrastreich gestaltet und mit dem Langstock frühzeitig ertastbar sein, damit sie von Blinden und Sehbehinderten gut und frühzeitig erkannt werden können.

- Leitstreifen und markierte Querungsstellen sind vom ruhenden Verkehr freizuhalten. Gemeinschaftsstraßen verzichten in der Regel auf StVO-Beschilderung innerhalb des Raumes, daher ist eine rechtliche Durchsetzung nicht möglich. Zweckmäßig könnte eine Zonenanordnung sein, die lediglich an den Zufahrten auf die Situation hinweist und die durch gestalterische Elemente umgesetzt wird. Das ist aber in jedem Einzelfall zu prüfen.
- Die sachgemäße Planung und Umsetzung von Elementen für Blinde und Sehbehinderte erfordert eine frühzeitige Einbindung von Selbsthilfeorganisationen und ihren Fachleuten bei Gemeinschaftsstraßen-Vorhaben. Es ist für den Erfolg von Gemeinschaftsstraßen wichtig, dass auch diese Gruppen am Prozess beteiligt werden (vgl. **Kapitel 5.2**).

6.2.3 Anforderungen Gehbehinderter

Viele Gehbehinderte sind auf technische Hilfsmittel angewiesen bzw. benutzen diese, um sich einfacher fortbewegen zu können. Zu diesen Geräten gehören Rollstühle, Rollatoren und weitere Gehhilfen. Gehbehinderte haben aufgrund ihrer physischen Einschränkungen Probleme mit langen Wegen und sind umwegempfindlich. Weiterhin erschweren unebene oder schlecht befahrbare Oberflächen die Fortbewegung von Gehbehinderten und können im schlimmsten Fall sogar Spastiken auslösen. Zudem haben Gehbehinderte aufgrund der technischen Hilfsmittel einen größeren Raumbedarf und benötigen daher Bewegungsflächen und größere Breiten im Längsverkehr.

Gehbehinderte haben ebenfalls Probleme, Höhenunterschiede zu überwinden. Treppen und Stufen, aber auch kleinere Kanten wie z.B. Bordsteine, können ohne Hilfe unüberwindbare Hindernisse sein. Problematisch für Gehbehinderte sind daher insbesondere Querungsstellen, wenn dort Bordsteinkanten überwunden werden müssen. Gehbehinderte wünschen sich daher eher niveaugleiche Flächen. Damit ergibt sich jedoch ein Zielkonflikt mit den Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen, die auf taktil erfassbare Kanten bei der Fortbewegung angewiesen sind (vgl. **Kapitel 6.2.2**). An Querungsstellen bildet ein 3 cm hoher Auftritt in vielen Kommunen seit Jahren einen bewährten und relativ sicheren Kompromiss zwischen den Anforderungen Gehbehinderter und Sehbehinderter. Allerdings haben eine Reihe von Gehbehinderten bereits bei der Überwindung dieser geringen Bordhöhe Schwierigkeiten, da sie die Fahrbahn nicht schnell genug verlassen können oder drohen, mit ihrem Hilfsmittel zu kippen. Gehbehinderte benötigen wegen geringerer Gehgeschwindigkeiten zudem häufig mehr Zeit, um die Fahrbahn zu queren. Querungsstellen mit geteilter Querung, z.B. mit Mittelinseln, erleichtern Gehbehinderten also die Querung.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen unter Berücksichtigung der Belange Gehbehinderter

Aus Sicht gehbehinderter Menschen sollten Gemeinschaftsstraßen idealerweise als Mischverkehrsfläche umgesetzt werden. Damit ergeben sich allerdings Zielkonflikte mit der Gruppe der sehbehinderten und blinden Menschen, die mit Mischverkehrsflächen schlecht zurecht kommen. Damit sich Sehbehinderte und Blinde in diesen Bereichen besser bewegen können, sollten Leitsysteme eingerichtet werden. Das gilt analog für Abschnitte, die in Teilen als Mischverkehrsfläche ausgebildet sind, z.B. an Knotenpunkten (z. B. Neuer Wall, vgl. **Anlage 2**).

Bei klassisch separierten Straßenräumen finden an Querungsstellen inzwischen häufiger Systembordsteine Verwendung, um die Zielkonflikte aufzulösen. Diese Bordsysteme ermöglichen die einfache Einrichtung einer Doppelquerung. An einer Doppelquerung gibt es für Blinde einen Bereich mit einer Bordkante (ca. 6 cm) als eindeutige Grenze zur Fahrbahn und für die Ausrichtung sowie einen Bereich mit einer Ansenkung auf Fahrbahnniveau für Gehbehinderte. Dieser Bereich ist zugleich durch Bodenindikatoren gegen versehentliches Überlaufen durch Sehgeschädigte gesichert (rechts im Bild, vgl. **Bild 8**). Ähnliche Systeme wären für Gemeinschaftsstraßen denkbar.



Bild 8: Doppelquerung mittels Systembordstein – Blinde mit Hochbord (linke Seite), Gehbehinderte an Nullabsenkung (rechte Seite) (Foto: Lemke)

6.2.4 Zusätzliche Anforderungen älterer Menschen an die Verkehrsraumgestaltung

Aufgrund altersbedingter physischer Einschränkungen sind ältere Menschen häufig Gehbehindert oder Sehgeschädigt; auch Mehrfacheinschränkungen sind nicht selten. Außerdem lässt die kognitive Leistungsfähigkeit mit steigendem Alter nach. Die Anforderungen Seh- und Gehbehinderter wurden im **Kapitel 6.2.2** besprochen und hier um weitere Aspekte der Beeinträchtigungen bei der Mobilität im Alter ergänzt.

Zu den altersbedingten kognitiven Veränderungen zählt eine Reihe von Faktoren, die Einfluss auf die Teilnahme am Straßenverkehr haben:

- Verschlechterung der sensorischen Informationsaufnahme,
- Aufmerksamkeitsleistungen,
- Reaktionsfähigkeit sowie
- Verringerung motorischer Fähigkeiten.

Diese Faktoren sind sehr von der individuellen Fähigkeit abhängig und lassen sich nicht an einem bestimmten kalendarischen Alter festlegen, sondern man spricht vom „funktionellen“ bzw. „biologischen“ Alter.

Zu den sensorischen Fähigkeiten zählen z.B. die Sehleistung (vgl. **Kapitel 6.2.2**), aber auch der Gleichgewichtssinn. Bei der Aufmerksamkeit sind vor allem die selektive und die geteilte Aufmerksamkeit von Bedeutung. Hier geht es um Unterscheidung relevanter und irrelevanter Informationen sowie um die Fähigkeit, diese parallel zu bearbeiten. Bei der Reaktionszeit verlängert sich insbesondere die Entscheidungszeit, welche die Zeit zwischen Auslösung eines Reizes und Reaktion darauf beschreibt. Dieses ist bei der Verkehrsteilnahme z.B. bei der Reaktion und Entscheidung nach dem Erkennen von Verkehrszeichen relevant. Eine Verringerung der motorischen Fähigkeiten hat eine Verringerung der Muskelkraft zur Folge, die ebenfalls die Ausdauer einschließt. Das kann sich z.B. bei älteren Fußgänger/innen insofern bemerkbar machen, dass sie häufiger Pausen benötigen und sich setzen müssen. Insbesondere sensomotorische Fähigkeiten spielen im Straßenverkehr eine große Rolle. Damit ist die Fähigkeit gemeint, mit dem Körper (motorisch) auf bestimmte Sinnesreize (sensorisch) zu reagieren.

Unfallrisiko älterer Verkehrsteilnehmer

Unfälle von älteren Fußgänger/innen werden in den seltensten Fällen von diesen selbst verursacht, sondern von beteiligten Kraftfahrer/innen. Bis zu 80 % der Unfälle mit älteren Fußgänger/innen geschehen auf Hauptverkehrsstraßen, davon ereignet sich der größte Teil der Unfälle auf der Strecke [43]. Die meisten Zusammenstöße, bei denen älteren Fußgänger/innen ein Fehlverhalten angelastet wird, ereignen sich beim Überschreiten der Fahrbahn, viele davon allerdings beim Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von gesicherten Querungsstellen. Darin spiegelt sich die Umwegempfindlichkeit älterer Menschen wieder.

Ältere Radfahrer/innen verunglücken häufig an Kreuzungen und Einmündungen, an denen sie die Vorfahrt des Kraftfahrzeugverkehrs missachten bzw. beim Queren von Hauptverkehrsstraßen [44]. Vielfach sind diese Unfälle darauf zurückzuführen, dass die Geschwindigkeiten des querenden Kraftfahrzeugverkehrs im Vergleich zu den Geschwindigkeiten des Radverkehrs zu hoch sind.

Hauptunfallursachen älterer Radfahrer/innen sind

- Vorfahrt- und Vorrangfehler,
- Fehler beim Abbiegen sowie
- falsche Straßenbenutzung.

Ältere Kraftfahrer/innen haben insbesondere Schwierigkeiten an unsignalisierten Knotenpunkten. Dort verursachen sie häufiger Unfälle beim Ein- oder Abbiegen, als jüngere Vergleichsgruppen [45]. Mit steigendem Alter steigt die Gefahr, an einem solchen Unfall dieser Art beteiligt zu sein.

Ansprüche älterer Menschen an den Verkehrsraum

Für bestimmte Personen aus der Gruppe der älteren Menschen gelten möglicherweise dieselben Anforderungen, wie für blinde und sehbehinderte Menschen oder gehbehinderte Menschen (vgl. **Kapitel 6.2.2** und **Kapitel 6.2.3**). Insgesamt handelt

es sich bei der Gruppe um eine sehr inhomogene Gruppe. Diese hat aufgrund ihrer physischen und kognitiven Einschränkungen eine Reihe von zusätzlichen Ansprüchen an die Gestaltung von Verkehrsräumen und den Verkehrsablauf. Diese Ansprüche sind von der Wahl des Verkehrsmittels abhängig, dennoch lassen sich einige allgemeingültige Feststellungen treffen.

- Ältere Menschen haben Schwierigkeiten mit komplexen Verkehrsräumen.
- Ältere Menschen haben aufgrund verringerter Reaktions- und Entscheidungszeiten Probleme mit hohen Geschwindigkeiten bzw. Verkehrsabläufen, die schnelles bzw. gleichzeitiges Handeln erfordern.
- Der überwiegende Teil älterer Menschen bewegt sich zu Fuß, entsprechend sollten die Ansprüche älterer Fußgänger/innen vorrangig beachtet werden.
- Ältere Fußgänger/innen und Radfahrer/innen bevorzugen eher separierte Flächen; sowohl vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt, als auch zwischen Fußgänger/innen und Radverkehr/innen, da sie sich dann subjektiv sicherer fühlen.
- Ältere Verkehrsteilnehmer/innen, insbesondere Radfahrer/innen und Fußgänger/innen, bevorzugen großzügiger gestaltete Verkehrsflächen. Hier lassen sich Einschränkungen aufgrund verminderter Physis besser kompensieren.

Für die einzelnen Verkehrsarten bedeutet das konkret:

Ältere Fußgänger/innen

Zu Fuß gehen hat für die Gruppe der älteren Menschen trotz steigender Pkw- und Führerscheinverfügbarkeit immer noch die höchste Bedeutung. Ältere Fußgänger/innen haben – je nach physischer Einschränkung – verschiedene Anforderungen an die Verkehrsraumgestaltung. Zahlreich verbreitet sind Gehbehinderungen, diese werden teilweise durch die Nutzung von Rollatoren (Gehhilfen) kompensiert. In anderen Fällen müssen Rollstühle als Hilfsmittel verwendet werden. Sowohl Rollator- als auch Rollstuhlnutzer/innen haben insbesondere Schwierigkeiten, Niveauunterschiede zu überwinden bzw. Querungsvorgänge über die Fahrbahn schnell abzuwickeln. Für diese Gruppe sind niveaugleiche Flächen für eine ungehinderte Fortbewegung ideal. In Straßenräumen mit Separationsprinzip können die Bordkanten die Querung von Fahrbahnen erschweren, wenn Sie nicht in Teilbereichen auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden (vgl. **Kapitel 6.2.3**).

Ältere Fußgänger/innen, die sehbehindert oder blind sind, haben gegenüber Gehbehinderten teilweise völlig gegensätzliche Ansprüche an den Verkehrsraum. Sie sind auf eindeutige taktile Hinweise bzw. optisch kontrastierende Gestaltung angewiesen, um sich sicher im Verkehrsraum bewegen zu können. Das bedeutet, dass sie strukturierte Flächen bevorzugen, z.B. Wechsel zwischen eben und rau, oder Kanten, welche die Wegeführung markieren. Detaillierte Anforderungen Blinder und Sehbehinderter erläutert (**Kapitel 6.2.2**).

Ältere Radfahrer/innen

Das Fahrrad hat auch für ältere Menschen bei der Fortbewegung häufig einen großen Stellenwert, insbesondere in traditionellen Radfahrerregionen. Bis zu einem Alter von 80 Jahren hinein bleibt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege nahezu konstant [44]. Dabei hilft das Fahrrad, Wege zurückzulegen, wenn das Laufen bereits schwer fällt oder dient als „Lastenesel“, um leichter Einkäufe zu transportieren.

Ältere Radfahrer/innen haben oftmals Schwierigkeiten, sich während der Fahrt umzuschauen (Schulterblick), insbesondere, wenn sie gleichzeitig Handzeichen geben müssen. Daher bevorzugen ältere Radfahrer/innen statt direkter Abbiegemöglichkeiten oftmals indirekte Abbiegeführungen, bei denen das Kreuzen gleichgerichteter Fahrströme des Kraftfahrzeugverkehrs entfallen kann. Zudem fällt älteren Radfahrer/innen häufig das Spurhalten schwerer. Insbesondere neben parkenden Fahrzeugen – unabhängig, ob auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg – haben ältere Radfahrer/innen Angst vor sich öffnenden Fahrzeurtüren und daraus folgenden Stürzen. Daher bevorzugen sie breitere, komfortablere und eigenständige Radverkehrsanlagen, die Raum zum Ausweichen bieten, selbst wenn diese objektiv betrachtet unsicherer sind.

Ältere Radfahrer/innen kompensieren ihre Einschränkungen dadurch, dass sie möglichst Routen wählen, die abseits viel befahrener Hauptverkehrsstraßen des Kraftfahrzeugverkehrs laufen. Zudem haben ältere Radfahrer/innen sehr große Angst, mit dem Fahrrad zu stürzen. Unebenheiten und Kanten, insbesondere ohne deutlichen Kontrast, können zu Stürzen mit schwerwiegenden Folgen führen. Fahrnfälle älterer Radfahrer/innen aufgrund mangelhafter Infrastruktur ist eine der Hauptunfallursachen älterer Radfahrer/innen [46].

Ältere Kraftfahrer/innen

Das eigene Kraftfahrzeug gewinnt für die Mobilität älterer Menschen zunehmend an Bedeutung. Ein großer Teil der Verkehrsleistung von Menschen ab 65 Jahren wird inzwischen mit dem Pkw erbracht. Einschränkungen älterer Kraftfahrer/innen ergeben sich insbesondere durch nachlassendes Seh- und Hörvermögen, Bewegungseinschränkungen (z.B. Schulterblick) und verminderte Reaktions- und Entscheidungszeit aufgrund der höheren Geschwindigkeiten des Fahrzeugs. Ältere Kraftfahrer/innen zeigen mit steigendem Alter zudem vermehrt Schwierigkeiten bei Spurhalten. Ältere Kraftfahrer/innen entwickeln daher unterschiedliche Kompensationsstrategien, die sie ihren Einschränkungen entgegenstellen. Dazu gehört das Vermeiden von Nachtfahrten, bei Berufsverkehr oder Fahren bei schlechtem Wetter.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen aus Sicht älterer Verkehrsteilnehmer

Aufgrund physischer Einschränkungen überlagern sich die Anforderungen älterer Menschen an die Verkehrsraumgestaltung teilweise mit den Anforderungen für Gehbehinderte sowie blinde und sehbehinderten Menschen. Daher sind eben u.a. diese Maßnahmen geeignet, um Verkehrsräume für ältere Menschen benutzbar zu halten. Dazu zählen Kontraste, niveaugleiche Gestaltung, strukturierte Leitsysteme (s.o.), die entsprechend in ihrer Wirkung auf andere Gruppen gegeneinander abgewogen werden müssen.

Aufgrund kognitiver Einschränkungen lassen sich folgende Planungsgrundsätze ableiten, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel:

- Verlangsamung des Verkehrsablaufs sowie
- Verkehrsabläufe begreifbarer, weniger komplex machen.

Zur Verkehrsverlangsamung nennt **Kapitel 6.2.1** mögliche Maßnahmen, die bei Gemeinschaftsstraßen angewendet werden können. Bei den Verkehrsabläufen spielt der Faktor „Zeit“ und damit ebenfalls die Geschwindigkeit, mit der Verkehr

abläuft, eine Rolle. Durch die Verlangsamung des Verkehrs gewinnen ältere Verkehrsteilnehmer/innen Entscheidungs- und Reaktionszeit, was sich wiederum positiv auswirken kann. Dennoch kann es aufgrund von Gewöhnungseffekten sein, dass gerade ältere Menschen eine längere Zeit benötigen werden, sich mit der neuen Situation zurechtzufinden und Kompetenzen und Strategien für die Bewältigung zu erlangen. Solange sind sie, wie die Kinder, stärker auf die Rücksichtnahme der übrigen Verkehrsteilnehmer/innen angewiesen.

Die Reduzierung der Komplexität kann durch bauliche Hilfsmittel unterstützt werden. So bietet sich bei linearem Querungsverhalten der Fußgänger/innen und höheren Verkehrsstärken z.B. die Errichtung einer linearen Mittelinsel an, die gestalterisch gut integriert werden kann und eine Bündelung von Fußgängerströmen vermeidet (vgl. **Bild 9** und **Bild 54**). Somit werden notwendige Zeitlücken beim Überqueren geteilt. Üblicherweise erfolgt die Querung in Gemeinschaftsstraßen aber allein auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.



Bild 9: Beispiel für eine lineare Querungsmöglichkeit an einer Hauptgeschäftsstraße (Foto: Seipel)

Im Hinblick auf ältere Radfahrer/innen kann festgestellt werden, dass sich die Situation in Gemeinschaftsstraßen hinsichtlich der Verkehrssicherheit objektiv verbessert. Radwegkonflikte und die gefürchteten Kollisionskonflikte mit sich plötzlich öffnenden Autotüren bestehen nicht mehr. Allerdings kann es natürlich Verdrängungseffekte der Radfahrer/innen in die Seitenräume geben. Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme, dann zwischen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, wieder oberstes Gebot. Die Problematik des direkten Abbiegens auf dem Fahrrad bleibt auch bei Gemeinschaftsstraßen bestehen. Der Erfolg wird von der einzelnen Persönlichkeit, wie auch beim Queren der Straße, abhängen bzw. von der Rücksichtnahme der übrigen Verkehrsteilnehmer/innen. Es bleibt das indirekte Abbiegen, das bei hohen Verkehrsstärken von vielen älteren Radfahrer/innen praktiziert wird.

Ältere Autofahrer/innen werden objektiv ebenfalls von der geänderten Situation profitieren, da in der Regel das Geschwindigkeitsniveau sinkt, der Verkehr flüssiger läuft, keine Schilder aufgestellt und die Sichtverhältnisse hervorragend sind. Au-

genmerk aus Sicht älterer Kraftfahrer/innen muss auf die Knotenpunkte gerichtet werden, wenn dort bei hoher Belastung „Rechts-vor-Links“ gilt. Bisher gibt es keine Evaluationsergebnisse, die eine neutrale Bewertung der Situation zulassen, z.B. um festzustellen, ob es Vermeidungseffekte gibt. Daher können an dieser Stelle keine konkreten Maßnahmen benannt werden, ohne dem Gemeinschaftsstraßen-Prinzip zu widersprechen. Aus der Empirie heraus kann gesagt werden, dass in den bisher umgesetzten Räumen die Abwicklung hoher Verkehrsmengen auf Basis der Kommunikation funktioniert (vgl. **Anlage 2**).

Fazit

Aus Sicht mobilitätseingeschränkter Menschen sind in Gemeinschaftsstraßen einige Punkte zu beachten. Besonders betroffen sind blinde Menschen, wenn es sich um eine Mischverkehrsfläche handelt oder möglicherweise ältere Fahrer/innen an hoch belasteten Knotenpunkten mit „Rechts-vor-Links“ Regelung. Ältere Fußgänger/innen haben evtl. mit längeren Wartezeiten bei Quervorgängen zu rechnen, als jüngere und selbstbewusste Fußgänger/innen. Bestimmte Gestaltungsempfehlungen, z.B. Leitsysteme oder Fußgängerüberwege, können negative Effekte kompensieren und dafür sorgen, dass sich mobilitätseingeschränkte Menschen in Gemeinschaftsstraßen sicherer aufhalten und bewegen können.

6.2.5 Anforderungen Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind die Ansprüche verschiedener Nutzergruppen zu berücksichtigen. Diese sind umso vielfältiger und konkurrierender, je vielfältiger die Nutzungsstruktur in dem zu überplanenden Bereich ist. Zu den Nutzergruppen zählen Anwohner/innen, Kunden, Beschäftigte, Besucher/innen und Wirtschaftsverkehre (Lieferanten etc.). Die verschiedenen Gruppen haben teils unterschiedliche Ansprüche an das Parkraumangebot. Die Aufzählung macht klar, dass insbesondere in Abschnitten von Hauptgeschäftstraßen oder Nahversorgungszentren sich Anwohnerparken, Beschäftigtenparken, Kurzzeitparken infolge von Kunden- und Besucherverkehren sowie Lieferverkehre überlagern. In der Regel kann insbesondere in Gebieten mit gewachsenen Strukturen lediglich ein geringer Teil dieser Parkverkehre durch private Stellplätze befriedigt werden. Der weitaus größte Teil wird durch Flächen im öffentlichen Straßenraum abgedeckt. Dadurch ist ruhender Verkehr insbesondere in hoch verdichteten Innenstadtgebieten derzeit eines der Haupthemmnisse, städtebaulich ansprechende Straßenräume zu schaffen. In vielen Stadtquartieren wurden Parkstände zu Lasten der Aufenthalts- und Verbindungsfunktion anderer Verkehre geschaffen bzw. sind verkehrsberuhigte Bereiche zu Quartiersparkplätzen geworden (vgl. **Bild 10**).



Bild 10: Parkplatz Straße (Foto: Linder)

Ansprüche an den Straßenraum durch ruhenden Verkehr

Generell haben Verkehrsteilnehmer/innen, die Parkraum nachfragen, folgende Ansprüche an die Anlagen:

- Gute Erreichbarkeit des Parkraums,
- möglichst kostengünstige Abstellmöglichkeiten,
- kurze und bequeme Wege vom Parkstand zum Ziel bzw. umgekehrt sowie
- keine Wartezeiten bzw. ständige Verfügbarkeit freier Kapazitäten.

Gruppenspezifisch lassen sich folgende Ansprüche formulieren [47]:

Anwohnerparken

Anwohner/innen möchten ihr Fahrzeug vorzugsweise in der Nähe ihrer Wohnung abstellen. Sie benötigen die Parkstände überwiegend in den Abend- und Nachtstunden. Häufig stellen die Anwohner/innen die größte Gruppe mit Ansprüchen an die Parkstandanzahl. Parken ist ein sensibles Thema, das Verhältnis zum Parkstand ist stark emotional bestimmt. Ein Parkstand vor der Haustür wird aus dem Gewohnheitsrecht gefordert und häufig als soziales Gut betrachtet. Mehrere hundert Meter Fußweg zu einer Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs werden akzeptiert, beim Weg zum eigenen Auto erscheint dieser Weg als unzumutbar. Durch den zunehmenden Parkdruck aufgrund höherer Pkw-Verfügbarkeit verschärft sich die Situation weiter. Die Parkstandproblematik wird zudem häufig isoliert betrachtet. Es bestehen vielfach Forderungen nach städtebaulichen Verbesserungen. Dabei wird aber vergessen, dass die Flächenressourcen beschränkt sind und sich Eingriffe gegenseitig bedingen. Auch Änderungen der Parkraumzuweisungen innerhalb einer Nutzergruppe wirken sich immer auf die andern Gruppen aus, wenn keine neuen Flächen erschlossen werden können. Durch Reservierung von Parkraum für eine Nutzergruppe werden andere Gruppen möglicherweise im Angebot beschnitten, obwohl dort ebenfalls höhere Nachfrage herrscht. Anwohnerparken muss also immer im Zusammenhang mit der gesamten Parkraumnachfrage betrachtet werden.

Bei besonders hohem Parkraumdefizit steigt die Wahrscheinlichkeit illegaler Parkvorgänge, die einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Durch üblichen ruhenden Verkehr eingeschränkte Sichtbeziehungen werden weiter verschlechtert. Selbst eine konsequente Überwachung kann keine lückenlose Kontrolle garantieren.

Kundenverkehre

Kunden fragen Parkraum während der Geschäftszeiten nach. Die Parkdauer kann sehr unterschiedlich sein, ist häufig aber eher kurz. Die Akzeptanz längerer Wege hängt stark von der Attraktivität der Ziele sowie der Parkraumbewirtschaftung ab.

Lieferrn und Laden

Wirtschaftsverkehr wird als Teil des notwendigen Verkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit Erschließungsfunktion stets auftreten. Laden und Lieferrn ist in den Städten für Ver- und Entsorgung daher unentbehrlich. Häufig wird der Wirtschaftsverkehr als Störfaktor empfunden, da Flächen des öffentlichen Raumes in Anspruch genommen werden müssen. Betriebe mit rückwärtiger Anlieferungsmöglichkeit auf privatem Grund bilden eher die Ausnahme. Spediteure und Zulieferer wünschen sich speziell zum Lieferrn und Laden ausgewiesene, zeitlich ständig verfügbare Flächen. Diese sollen möglichst zielnah angeboten werden. Gängige Praxis in den Innenstädten ist daher das Ausweisen von zeitlich beschränkten Liefer- und Ladezonen, die in übrigen Zeiten dem Individualverkehr zur Verfügung stehen. Fläche ist aufgrund der zahlreichen Nutzungsansprüche ein knappes Gut und wird daher zeitlich verteilt. Die Liefer- und Ladezonen sind zu den zum Anliefern vorbehaltenen Zeiten allerdings häufig zugeparkt. Die Erfahrung zeigt, dass auch intensive Überwachung die ordnungsgemäße Benutzung nicht gewährleisten kann [48]. Zudem kumulieren Ladevorgänge häufig zeitlich, so dass die ausgewiesenen Flächen auch nicht ausreichen, wenn sie nicht vom Individualverkehr blockiert werden. Die Intensität des Lieferverkehrs schwankt im Tagesverlauf deutlich. Das Maximum wird zwischen 8:30 Uhr und 9:30 Uhr erreicht, die Hälfte der Liefervorgänge ist bis 10:30 Uhr abgeschlossen [49]. Bei langgestreckten Geschäftsbereichen ergibt sich zudem eine Notwendigkeit von linear angelegten Ladezonen, die aber nicht abgedeckt werden kann. Spediteure sind in der Regel nicht bereit, beim Warentransport längere Wege in Kauf zu nehmen, zudem wird aufgrund häufig nur kurzzeitiger Ladevorgänge oftmals keine Notwendigkeit gesehen, die ausgewiesenen Zonen korrekt zu benutzen [49]. Folge all dieser Umstände ist, dass viele Lieferanten mit ihren Fahrzeugen in zweiter Reihe halten und somit den fließenden Verkehr beeinträchtigen. Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen führt dies zu nicht unerheblichen Störungen aufgrund blockierter Fahrbahnen. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit sind allerdings eher die Ausnahme, da die Kapazität von Hauptverkehrsstraßen eher durch die Knotenpunkte bestimmt wird.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen

Gemeinschaftsstraßen bieten die Anwendung straßenverkehrsrechtlicher Grundregeln an und setzt dabei stark auf Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen. Zudem besteht der Anspruch, einen städtebaulich hochwertigen Bereich zu schaffen. Daher ist ruhender Verkehr in Gemeinschaftsstraßen sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch aus Gründen der Gestaltung grundsätzlich nicht erwünscht. Die erfolgreiche Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen ist demnach stark von der Lösung der Parkraumfrage abhängig.

Bei der Parkraumfrage muss immer bedacht werden, dass es sich bei Gemeinschaftsstraßen in Hamburg um einen kurzen, innerstädtischen Bereich handelt. Dadurch gibt es sehr wahrscheinlich einen gewissen Parkdruck aus angrenzenden Gebieten, der in irgendeiner Form kontrolliert werden muss. Eine rechtliche Handhabung kann nur bestehen, wenn es eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, z.B. durch die Einrichtung einer Zone, gibt.

Anwohnerparken

Für Anwohner (und andere Gruppen) sollten in akzeptabler, fußläufiger Entfernung Parkstände geschaffen werden. Die EAR [47] geben als zumutbare Fußwegeentfernung zwischen Ziel und Anlagen des ruhenden Verkehrs mit 250 bis 500 m an. Damit lässt sich mit einem zentral gelegenen Parkplatz in einer Gemeinschaftsstraße (Länge von ca. 400 m) das gesamte Gebiet erschließen, ähnlich einer Quartiersgarage. Ob der Parkraum auf privaten oder öffentlichen Flächen geschaffen wird und ob sich daraus die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung ergibt, muss bei jedem Einzelfall geprüft werden.

Aufgrund der emotionalen Belegung des Themas ist eine frühzeitige Einbindung in das Beteiligungsverfahren von großer Bedeutung. Die Akzeptanz wird dadurch beeinflusst, dass die Betroffenen an der Entscheidung mitwirken und die Entscheidungsfindung nachvollziehbar ist.

Kundenverkehre

Art und Umfang der Maßnahmen für Kundenverkehre hängt stark von der Art und Nutzung der Geschäfte ab. Geringe Mengen von Spontanparkern („Brötchenholer“) lassen sich nicht verhindern. Die Verträglichkeit ist u.a. von den verfügbaren Flächen abhängig. Wenn wild geparkt oder gehalten wird und keine Konsequenzen getragen werden müssen, kann sich nach kurzer Zeit bereits ein Gewohnheits- und Mitzieheffekteffekt einstellen. Dadurch kann das Konzept zum Scheitern verurteilt sein. Um eine rechtliche Handhabung gegen wildes Parken zu erlangen, kann eine Zoneneinrichtung sinnvoll sein. Damit wird zudem eine Beschilderung innerhalb von Gemeinschaftsstraßen vermieden.

Sehr starke Kundenverkehre können in Gemeinschaftsstraßen nicht abgewickelt werden. Hier müssen alternative Flächen in der Nähe des Ziels geschaffen werden.

Lieferrn und Laden

Der Lieferverkehr ist vielmehr als andere ruhende Verkehre auf die Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum angewiesen. Die Verlagerung aus dem öffentlichen Raum ist daher weitaus schwieriger, als z.B. beim Anwohnerparken, wenn nicht gerade rückwärtige Belieferung möglich ist. Erschwerend kommt die geringe Akzeptanz der Spediteure dazu, weitere Wege mit der Ware zurückzulegen. Daher muss der Lieferverkehr in Gemeinschaftsstraßen integriert werden. Dafür wären sowohl gestalterische als auch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen denkbar.

Ob Maßnahmen ergriffen werden müssen, hängt vom Liefer- und Ladeverkehrsaufkommen und den Fahrzeugen ab. Bei einer geringen Anzahl von kleinen Lieferfahrzeugen (z.B. Kurierdienste, Paketdienste) kann auf besondere Maßnahmen verzichtet werden. Die Fahrzeuge suchen sich Ihren Platz in Gemeinschaftsstraßen. Wenn größere Fahrzeuge anliefern oder eine besonders hohe Frequenz besteht, kann die

Notwendigkeit nach einer Ordnung des Lieferverkehrs bestehen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Ein weicher Übergang von der Fahrbahn in den Seitenraum, wie es bei Gemeinschaftsstraßen vorkommen kann, bietet eine gute gestalterische Lösung für den Lieferverkehr und lässt sich verkehrlich und städtebaulich gut integrieren [49]. Durch die geringeren Höchstgeschwindigkeiten auf Abschnitten von Gemeinschaftsstraßen wird eine bessere Verträglichkeit des Liefer- und des fließenden Verkehrs erreicht. Problematisch gestaltet sich bei hohem Parkdruck des Individualverkehrs die Verhinderung von Fremdparker/innen, denen die dem Lieferverkehr vorbehaltenen Räume ebenfalls problemlos zugänglich sind. Eine Ausweisung geeigneter Bereiche zum Laden mittels StVO-Beschilderung innerhalb von Gemeinschaftsstraßen steht im Konflikt mit dem grundsätzlichen Anspruch, möglichst auf Beschilderung zu verzichten und erfordert zudem eine intensive Überwachung.

Denkbar wäre eine Zonenlösung, die lediglich an den Zufahrten auf die besondere Situation aufmerksam macht und innerhalb von Gemeinschaftsstraßen auf jegliche weitere Beschilderung verzichten kann. Die bei Bedarf gekennzeichneten Zonen für den Liefer- und Ladeverkehr können gestalterisch in Gemeinschaftsstraßen integriert werden, ähnlich dem Prinzip am Neuen Wall (vgl. **Bild 69**).

Mit einer Zonenlösung könnten gleichzeitig andere Bereiche rechtlich abgesichert von ruhendem Verkehr freigehalten werden, z.B. Einrichtungen für Blinde. Eine intensive Überwachung als Kontrolle und zur Ahndung ist obligatorisch.

Behindertenparkstände

Parkstände von mobilitätsbehinderten Personen sollen möglichst nah am Ziel vorhanden sein. In Einzelfällen können Parkstände für Behinderte in Gemeinschaftsstraßen zugelassen werden. Sollte die Nachfrage nach speziell reservierten Plätzen größer sein, dann kann die Bereitstellung von Parkflächen mit dem Konzept nicht verträglich sein (Sichtbehinderungen). Wenn ein Behindertenparkstand angeordnet wird, dann muss dieser in die Überwachung aufgenommen werden.

6.2.6 Anforderungen der Anwohner/innen

Die Ansprüche von Anwohner/innen an den Straßenraum in bebauten Gebieten sind vielfältig. Sie werden befriedigt durch die Stadtgestalt und lassen sich in materielle und immaterielle Ansprüche unterteilen (vgl. [50]). Materielle und immaterielle Ansprüche bedingen sich häufig gegenseitig, denn durch Gestaltung des Straßenraums wird auch das Erlebnis beeinflusst. Die objektive Kontrolle der Befriedigung der Ansprüche ist teilweise sehr schwer messbar, da viele Merkmale subjektiv erlebt werden (z.B. empfindet jeder Mensch „Schönheit“ anders).

Materielle Ansprüche

Zu den materiellen Ansprüchen zählen

- verkehrliche,
- wirtschaftliche und
- ökologische Ansprüche.

Die verkehrlichen Ansprüche ergeben sich aus der Funktion der Straße als Verkehrsweg. Das Thema ruhender Verkehr wird im **Kapitel 6.2.5** behandelt. Für Anwohner/innen ergibt sich ein hoher Anspruch an die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion: Der Wohnort muss zugänglich und möglichst mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein, die Aufenthaltsqualität muss angenehm sein (hier entstehen Wechselwirkungen mit immateriellen Ansprüchen). Die Bedeutung der Verbindungsfunktion für Anwohner/innen ist eher als nachrangig einzustufen, da eine hohe Verbindungsfunktion unerwünschten Verkehr vor der eigenen Haustür induziert. Der Anspruch lautet eher „Verbindungsfunktion in der Nähe“, d.h., dass ein möglichst guter Anschluss an das „leistungsfähige Netz“ bestehen, aber möglichst wenig Verkehr vor der eigenen Haustür ablaufen sollte. Ein weiterer, relevanter verkehrlicher Aspekt ist die Verkehrssicherheit, die direkten Einfluss auf die Aufenthaltsqualität hat. Die Einschätzung der Verkehrssicherheit wird u.a. beeinflusst durch die Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung, das (subjektiv empfundene) Geschwindigkeitsniveau sowie die Gestaltung.

Wirtschaftliche Ansprüche sind ebenfalls eng verknüpft mit der Aufenthaltsqualität. Aus Sicht der Anwohner/innen spiegelt sich die Erfüllung dieser Ansprüche in der wirtschaftlichen Potenz eines Straßenraums wider. Indikatoren für die Erfüllung der Ansprüche können gute Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich sein, die Möglichkeit, vor Schaufenstern zu Flanieren und die Anzahl von Straßencafes oder Biergärten.

Ökologische Ansprüche der Anwohner/innen an den Straßenraum ergeben sich z.B. durch den Wunsch nach Begrünung oder gute Luft.

Die Erfolgskontrolle materieller Ansprüche gelingt durch den Beleg objektiver Nachweise, z.B. Schadstoffmessungen, Geschwindigkeitsmessungen oder Unfallzahlen.

Immaterielle Ansprüche

Immaterielle Ansprüche der Anwohner/innen leiten sich aus der wahrgenommenen Gestaltung eines Raumes ab. Sie sind existent, aber bisher besteht keine Möglichkeit, diese systematisch zu berücksichtigen [50]. Möglicherweise werden immaterielle Ansprüche häufig über das Unterbewusstsein entwickelt. Die Entscheidung für oder gegen einen Wohnort wird jedoch in starkem Maße von solchen Ansprüchen gesteuert, häufig aber durch wirtschaftliche Grenzen eingeschränkt. Hier steht der Städtebau durch die Kommune oder gemeinnützige Organisationen in der Verantwortung. Als immaterielle Ansprüche lassen sich z.B.

- Orientierung,
- Identität,
- soziale Brauchbarkeit,
- Anregung,
- Identifikation und
- Schönheit

benennen.

Orientierung ist eine der Grundvoraussetzungen für eine gesicherte Mobilität und hat zwei Dimensionen, räumliche Orientierung und Orientierung in Situationen mit Einfluss auf das Verhalten. Räumliche Orientierung wird z.B. durch Übersicht und städtebaulichen Maßstab erreicht, Räume dürfen nicht zu komplex gestaltet sein,

um Orientierung zu ermöglichen. Die zweite Dimension der Orientierung im Sinne einer Verhaltenssicherheit wird durch die räumliche Orientierung und die dafür notwendige Stadtgestalt bedingt. Orte lassen sich so gestalten, dass die gewünschten Verhaltensweisen ablesbar und befolgsam werden.

Identität und Identifikation sind eng miteinander verknüpft. Durch identitätsbildende Maßnahmen und Komponenten kann sich Identifikation mit einem Ort entwickeln. Identifikation ist ein wichtiger Anspruch von Anwohner/innen und fördert Lebensqualität und Wohlbefinden. Zugleich steuert die Identifikation das Verhalten innerhalb eines Raumes, z.B. durch Verantwortungsgefühl und Stolz.

Ein weiterer Anspruch von Anwohner/innen ist es, in einer „schönen“ Umgebung zu wohnen, Schönheit eines Raumes trägt maßgeblich zum Wohlbefinden bei. Wirtschaftliche Zwänge können die Wahl des Ortes einschränken. Für das Erreichen von Schönheit muss Geld investiert werden und ein unmittelbarer wirtschaftlicher Nutzen ist zuerst nicht ablesbar. Im Städte- und Wohnungsbau hat allerdings inzwischen ein Umdenken stattgefunden, da man erkannt hat, dass ein schönes Produkt identitätsstiftend sein kann und damit Einfluss auf das Verhalten der Menschen in diesen Räumen hat (z.B. Vandalismusprävention in Hochhaussiedlungen).

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen

In welchem Grad die Ansprüche der Anwohner/innen bei einer Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen erfüllt werden können, hängt in starkem Maße von der Art (des Verfahrens) und der Durchführung (Steuerung) des Prozesses ab. Der gesamte Kommunikationsprozess bietet aber gute Ansätze, die Ansprüche möglichst weitreichend und zufriedenstellend zu befriedigen. Die Ausprägung der Ansprüche der Anwohner/innen kann dynamisch sein und wird während des Arbeitsprozesses möglicherweise immer wieder angepasst. Eine Steuerung kann über die Qualität der von außen eingebrachten Impulse erfolgen und kann notwendig sein, um überzogene Ansprüche zu vermeiden (vgl. **Kapitel 5.2**). In den nachstehenden Abschnitten werden einige Beispiele für die Möglichkeit der Erfüllung von Ansprüchen im Rahmen von Gemeinschaftsstraßen gegeben. Aufgrund der Vielschichtigkeit kann es sich nur um einen Ausschnitt handeln.

Materielle Ansprüche an den Straßenraum lassen sich durch Gemeinschaftsstraßen sicherlich in weiten Teilen erfüllen. Auf verkehrlicher Ebene geht es primär darum, Verkehr erträglicher zu machen bzw. die Folgen des Verkehrs zu reduzieren. Dieser Anspruch kann durch die Erfüllung anderer materieller sowie immaterieller Ansprüche gelingen. Eine Option wäre z.B. die Vermeidung von Stauerscheinungen aufgrund des Abbaus von Lichtsignalanlagen und dadurch eine damit verbundene Verringerung von Schadstoff- und Lärmimmissionen (indirekte Erfüllung ökologischer Ansprüche). Schwerer erfüllt werden können dagegen Ansprüche an eine geringere Belastung durch den fließenden Verkehr, da mit der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen erst einmal grundsätzlich keine Verkehrsberuhigung im klassischen Sinne angedacht ist, sondern Verkehr.

Wirtschaftliche Ansprüche können durch Gemeinschaftsstraßen sicherlich erfüllt werden, da es sich in der Regel um eine besondere städtebauliche Aufwertung eines Abschnittes handelt. Die wirtschaftliche Potenz eines Gebietes, z.B. charakterisiert durch die Anzahl der Geschäfte und Gaststätten, kann sogar bereits ein Kriterium für die Auswahl eines Raumes für Gemeinschaftsstraßen sein. Durch wirtschaftliche Potenz wird in der Regel Fußgängerverkehr erzeugt; das kommt Ge-

meinschaftsstraßen als Menschenraum zugute. Es kann aber genauso möglich sein, dass die wirtschaftliche Potenz erst im Prozess als Anspruch definiert wird und sich nach der Freigabe entwickelt.

Die Erfüllung ökologischer Ansprüche kann durch Gemeinschaftsstraßen gelingen, findet aber auf unterschiedlichen Ebenen statt. Verbesserung der Luftqualität wird z.B. durch verkehrliche Änderungen hervorgerufen. Der Wunsch nach Bepflanzungen kann aus dem Prozess resultieren und später ebenfalls zu einer Verbesserung des Mikroklimas führen.

Der Anspruch an eine verbesserte Orientierung wird bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen durch die Entrümpelung des öffentlichen Raums in der Regel erreicht. Der weitestgehende Verzicht auf Beschilderung ist eine feste Zielvorgabe und sollte im Prozess möglichst nicht verändert werden.

Identität und Identifikation werden durch eine kooperative Beteiligung an der Planung und Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen erreicht. Daher handelt es sich bei dem gesamten Prozess um ein bedeutsames Instrument für die Identifikationsbildung (Verantwortlichkeit für den Raum) und daher gleichfalls für die Verhaltensbildung. Damit wird die Wichtigkeit der Partizipation noch einmal unterstrichen. Die Wirkung mag zuerst auf die direkten Beteiligten beschränkt sein, kann jedoch durch ein Gefühl der Verantwortlichkeit auf Gäste im Raum übertragen werden. Anwohner/innen sollten daher am Prozess der Planung und Entwicklung von Gemeinschaftsstraßen möglichst frühzeitig und umfassend beteiligt werden, um eine maximale Wirkung erreichen zu können.

Der Anspruch an „Schönheit“ kann ebenfalls über die Beteiligung am Prozess befriedigt werden. Wenn die Anwohner/innen an der Umsetzung beteiligt sind, ist das Ergebnis in ihrem Sinne und entspricht damit ihren Vorstellungen und Erwartungen hinsichtlich der Gestaltung des Raumes. Damit ergeben sich wiederum positive Rückkoppelungen bezüglich der Identitätsbildung.

Fazit

Der Prozess der Planung und Entwicklung von Gemeinschaftsstraßen bietet gute Möglichkeiten, unterschiedliche Ansprüche der Anwohner/innen auf materieller sowie immaterieller Ebene zu befriedigen. Dafür ist ein partizipativer Prozess zu empfehlen, der begleitet und in gewissen Grenzen gesteuert werden sollte.

6.2.7 Anforderungen von Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden

Die Ansprüche von Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden decken sich in vielen Bereichen mit den Ansprüchen von Anwohner/innen.

Im Vordergrund bei Geschäftsleuten und Gewerbetreibenden stehen wirtschaftliche und verkehrliche Aspekte mit einem Fokus auf der Erschließungsfunktion, aber auch die Aufenthaltsfunktion hat eine Bedeutung. Geschäfte sollen für Kunden gut erreichbar sein, wobei häufig die Erreichbarkeit mit dem Kraftfahrzeug als Indikator herangezogen wird. Das bedeutet, dass Parkstände möglichst nah und zahlreich

vorhanden sein sollen. Die Ausprägung des Wunsches nach Aufenthaltsfunktion variiert sicherlich mit dem Angebot eines Geschäftes. Dennoch spielt sie eine Rolle, da sie eng mit wirtschaftlichen Ansprüchen verknüpft ist. Eine hohe Aufenthaltsfunktion des Straßenraums in seinem Gesamtbild sorgt in der Regel für höhere Kundenfrequenzen (Beispiel Fußgängerzone). Sicherlich wird eine hohe Aufenthaltsfunktion jedoch von vielen Geschäftsleuten auch zwiespältig betrachtet, da sie in der Regel zu steigenden Mieten führen kann und möglicherweise mit einer Verschlechterung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion einhergeht (bei Gemeinschaftsstraßen z.B. Wegnahme der unmittelbaren Parkstände).

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen

Geschäfte und Gewerbe spielen für die Entwicklung eines Gebietes und damit im Prozess der Planung und Entwicklung von Gemeinschaftsstraßen eine besonders wichtige Rolle. Die Inhaber/innen müssen daher auf jeden Fall frühzeitig und umfassend an den Planungen beteiligt werden, damit sie an Entscheidungen mitwirken können und die Akzeptanz von Maßnahmen groß wird. Gemeinschaftsstraßen können dabei insgesamt eine besondere Chance sein, bereits bestehende Ansätze aus den Strukturen des Einzelhandels als Katalysator für neue Entwicklungen zu nutzen. Günstig für eine Verstärkung innerhalb des Prozesses können z.B. Interessengemeinschaften örtlicher Einzelhändler/innen und Gewerbetreibender sein, da sie über die Gestaltung und Entwicklung von Prozessen bereits Erfahrung gesammelt haben.

6.2.8 Anforderungen des ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leistet in Hamburg einen großen Anteil an der Bewältigung des Verkehrsaufkommens. Die Betreiber/innen und Nutzer/innen des ÖPNV und die politischen Vertreter/innen haben Interesse an einem leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb. Der ÖPNV soll

- eine pünktliche Ankunft,
- eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit,
- einen komfortablen Gebrauch,
- eine häufige Bedienung sowie
- eine nahe Haltestellenlage

gewährleisten.

Der ÖPNV stellt besondere Ansprüche an den Straßenraum und die Verkehrsplanung, um diese Ziele zu erreichen. Von der Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße wäre hauptsächlich der Linienbusverkehr betroffen, daher liegt der Fokus der folgenden Betrachtung auf diesem Verkehrsmittel. Eine pünktliche Ankunftszeit und eine schnelle Reisezeit werden z.B. durch eine Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr erreicht. Der Komfort der Fahrgäste wird wesentlich durch die Fahrdynamik infolge der Straßenführung und durch niveaugleiche Einstiege in die Fahrzeuge beeinflusst. Die dichte Bedienungsfolge und geringe Wegeentfernung zu den Haltestellen sind insbesondere den Fahrgästen ein Anliegen.

Die mittlere Geschwindigkeit im Linienbusverkehr wird maßgeblich durch die Art der Regelung für die ÖV-Fahrzeuge an den Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage be-

einflusst [51]. Weiterhin spielen im Linienbusverkehr neben den Haltestellenabständen die Fahrbahnbreiten (Begegnungsverkehr), Streckenführung und Art der Knotenpunkte bzw. Verkehrsregelung, die flüssige Abwicklung des Individualverkehrs sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit eine Rolle. Bei der Erlangung hohen Fahrkomforts geht es vor allem um die Vermeidung von abrupten Beschleunigungsvorgängen durch unvorhergesehene Bremsmanöver oder wechselnde Kurvendurchfahrten. Hier haben Fahrbahnbreiten im Begegnungsverkehr und die Art der Knotenpunkte bzw. die Verkehrsregelung einen Einfluss. Insbesondere bei älteren und schwächeren Fahrgästen können diese plötzlichen Manöver zu Verletzungen führen, da sich diese Personen aufgrund nachlassender physischer Kräfte nicht richtig festhalten können. Daher ist es häufig gewünscht, dass Routen des Linienbusverkehrs möglichst nicht über folgende Straßen geführt werden:

- Straßen, die mit Zeichen 325/326 StVO („Spielstraße“) gekennzeichnet sind,
- Straßen mit der Regelung „Rechts-vor-Links“ sowie
- Kreisverkehre mit kleinem Durchmesser und zwingender Kurvenfahrt.

Barrierefreiheit ist inzwischen gesetzlich verankerter Bestandteil des ÖPNV und kommt, neben betrieblichen Vorteilen, allen Fahrgästen zugute, z.B. durch schnelleren und einfacheren Fahrgastwechsel durch niveaugleiche Einstiege. Ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen des ÖPNV lässt sich nur durch eine Systemeinheit von Niederflurfahrzeugen mit entsprechenden Haltestellenformen realisieren. Die Haltestellen müssen, je nach Personenverkehrsaufkommen, mit ausreichend großen Warteflächen ausgestattet sein, damit der Ein- und Ausstieg sicher abgewickelt werden kann und keine Konflikte mit dem Fußgänger- oder Radverkehr in Längsrichtung entstehen. Die Zuwegung zur Haltestelle muss erkennbar (Blinde und Sehbehinderte) und sicher gestaltet sein, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte und Kinder.

Konsequenzen für Gemeinschaftsstraßen bezüglich der Ansprüche des öffentlichen Nahverkehrs

Das (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) HBS [51] nennt als ideale Beförderungsgeschwindigkeit auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit $v_{zul}=50$ km/h ein $v_{ideal}=24$ km/h. Diese Geschwindigkeit wird bei unbehinderter Fahrt der Busse erreicht. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit im Linienbusverkehr in innerstädtischen Bereichen beträgt ca. 20 km/h [52]. Weitere Störungen des Betriebsablaufs und damit Verzögerungen sollen also möglichst vermieden werden. Bei Evaluierungen von Shared Space Projekten wurden bisher sogar positive Effekte auf den Verkehrsfluss beobachtet, wodurch sich auch Beschleunigungseffekte für den ÖPNV ergeben. Dadurch können sich durch Gemeinschaftsstraßen sogar höhere mittlere Geschwindigkeiten auf diesen Abschnitten ergeben, bzw. mögliche Zeitverluste durch denkbare Geschwindigkeitsbeschränkungen kompensiert werden [53], wenn keine straßenverkehrsrechtliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet wird. Die zulässige Abschnittslänge kann auf Routen mit Linienbusverkehr generell auf ca. 300 - 400 m beschränkt werden, um keine nachteiligen Effekte zu erzwingen. Sollte die Gemeinschaftsstraße mit Zeichen 325/326 StVO beschildert werden, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit begrenzt. Bei begrenzten Abschnitten von ca. 300 – 400 m Länge können sich Zeitverluste von etwa anderthalb Minuten pro Kurs und Richtung ergeben. In diesem Fall ergeben sich relevante Auswirkungen auf die Umlaufzeiten, die bei der Fahrplan- und Netzgestaltung berücksichtigt werden müssen.

Die Auswirkungen durch „Rechts-vor-Links“, die sich durch den Verzicht auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen bei Gemeinschaftsstraßen an Knotenpunkten ergeben können, sind eher als gering einzustufen. Aufgrund der kurzen Abschnitte (s.o.) handelt es sich in der Regel lediglich um einzelne Knotenpunkte, an denen keine Bevorrechtigung für den ÖPNV eingerichtet werden kann. Die möglicherweise damit verbundenen Komfortverluste durch einzelne zusätzliche Bremsmanöver an den Knotenpunkten werden teilweise durch die insgesamt verbesserte Flüssigkeit des Verkehrs kompensiert (s.o.). Auf gestalterische Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, die einen Vorrang suggerieren (z.B. durchgeführte Rinnen im Knotenpunkt), sollte in Gemeinschaftsstraßen verzichtet werden. Solche Maßnahmen sind unverträglich mit der Regelung „Rechts-vor-Links“ und führen zu zahlreichen Konfliktsituationen. Eine Bevorrechtigung durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung scheidet bei Gemeinschaftsstraßen grundsätzlich aus, da diese dem Prinzip „Rücksichtnahme durch Kommunikation“ widerspricht. Beobachtungen in bisherigen Shared Space-Bereichen mit Linienverkehr zeigen allerdings, dass sich auch bei der Regelung „Rechts-vor-Links“ eine Rangfolge einstellt. Dabei wird Bussen aufgrund ihrer Fahrzeugmasse in der Regel Vorrang eingeräumt. Diese Feststellung beruht bisher lediglich auf Empirie und ist wissenschaftlich noch nicht belegt.

Falls Haltestellen in Gemeinschaftsstraßen angelegt werden, sollten diese entsprechend barrierefrei ausgestaltet sein. Das bedeutet, dass der Einstieg durch Bordanhebung möglichst ebenerdig möglich ist und die Haltestelle durch Bodenindikatoren kenntlich gemacht wird bzw. an ein mögliches Leitsystem angeschlossen wird. Eine kontrastreiche Gestaltung der Bordkanten sollte von vornherein berücksichtigt werden, um den Sicherheitsbelangen Sehbehinderter, aber auch anderer Fahrgäste zu genügen. Späteres Nachrüsten führt zu einem unschönen „Baustellencharakter“ (vgl. **Bild 11**).

Für die Anlage von Haltestellen bieten sich Gemeinschaftsstraßen bei linearen Abschnitten sehr gut an. Bei Gemeinschaftsstraßen handelt es sich um städtebaulich hochwertige Bereiche und um zentrale Abschnitte, in denen viele Fußgänger/innen unterwegs sind. Dadurch ergibt sich ein hohes Fahrgastpotenzial. Zudem kann die Querungsproblematik an Haltestellen entschärft werden, da sich durch Querungsmöglichkeiten in der Fläche weniger Bündelungseffekte ergeben. Haltestellenkaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand sind in Gemeinschaftsstraßen Busbuchten vorzuziehen. Bei der Anlage von Haltestellenkaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand auf der Strecke geben die RAS 06 und das HBS Grenzwerte für die Anlage von Kap- oder Fahrbahnrandhaltestellen vor. Diese sollten bis zu weiteren Evaluierungen zur Orientierung herangezogen werden [7], [51]. Eine Integration von Haltestellen in Platzbereiche (z.B. Haren, vgl. **Bild 23**) sollte nicht erfolgen. Der niveaugleiche Zugang zu den Fahrzeugen sollte Priorität haben und eine Anhebung der Warteflächen in Platzbereichen lässt sich deutlich schwerer realisieren, bzw. führt zu deutlichen und unerwünschten Trennwirkungen.



Bild 11: Nachträgliche Markierung einer Haltestelle in städtebaulich hochwertigem Bereich in Erfurt (Foto: Boenke)

Ein wichtiges Kriterium für die Bewertung, ob der Linienbusverkehr sich in Gemeinschaftsstraßen integrieren lässt, ist die Busfolgezeit. Diese muss allerdings im Zusammenhang mit der Fahrzeugbelastung des Individualverkehrs gesehen werden. Auf Hauptachsen des ÖPNV ohne Individualverkehr (z.B. Mönckebergstraße) stellt eine hohe Busfrequenz keine Probleme dar. Bei einer hohen IV-Belastung überlagert mit einer kurzen Busfolgezeit sollte von Gemeinschaftsstraßen abgesehen werden.

6.2.9 Zusammenfassung

Die vorangegangenen Kapitel dieses Abschnitts haben Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den Verkehrsraum beschrieben. Anschließend wurde erläutert, welche Voraussetzungen erfüllt sein sollten, damit die Ansprüche in einer Gemeinschaftsstraße erfüllt werden können. Dabei kann es zu Zielkonflikten unterschiedlicher Nutzergruppen kommen, die innerhalb des Prozesses jeweils gegeneinander abgewogen werden müssen, um Kompromisse zu finden. Insgesamt betrachtet können jedoch keine absoluten Ausschlusskriterien festgestellt werden, die eine Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen für eine der beschriebenen Gruppen nicht vertreten würden. Wichtig für einen erfolgreichen Prozess, der keine Gruppe in irgendeiner Weise ungebührlich benachteiligt, ist eine frühzeitige und intensive Beteiligung von Vertreter/innen dieser Gruppen, um die Belange frühzeitig und demokratisch in einen noch offenen, interdisziplinären Prozess einfließen zu lassen (vgl. **Kapitel 5.2**).

6.3 Anforderungen verschiedener Institutionen und Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde sich mit den straßenbautechnischen Anforderungen, die für Gemeinschaftsstraßen relevant sind, befasst. Aus Sicht der verschiedenen Träger öffentlicher Belange sowie spezieller Interessenverbände wurden einige Anforderungen zusammen gefasst, die zu beachten sind.

In einem ersten Schritt wurden hierzu die Erfahrungen deutscher Städte, die Shared Space-Prinzipien oder ähnliche Projekte schon umgesetzt haben, erhoben (vgl. **Anlage 2**). Dies geschah in Form von Telefoninterviews mit den jeweils kundigen Mitarbeitern der Städte.

Anschließend wurden in Hamburg die Träger öffentlicher Belange und andere Institutionen, die hohe Anforderungen an den Straßenraum haben, telefonisch kontaktiert und auf eine Befragung per Email vorbereitet. Dazu gehörten Leitungsunternehmen, das Rettungswesen und Vertreter/innen der Nutzergruppen "Geschäftsleute" und "Mobilitätseingeschränkte". Die befragten Personen wurden gebeten, einen kurzen Fragebogen schriftlich auszufüllen. Sofern noch Fragen offen blieben, wurde ein persönliches Gespräch gesucht.

Anzumerken ist, dass die Befragungen in Hamburg und den anderen deutschen Kommunen zu ähnlichen Ergebnissen geführt haben.

Darüber hinaus waren die Behörde für Inneres in Hamburg (BfI), der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sowie die Hamburger Hochbahn (HHA) an den Abstimmungsgesprächen der vorliegenden Untersuchung beteiligt. Deren Stellungnahmen wurden mit berücksichtigt.

Auch das Amt für Verkehr und Straßenwesen, Abteilung Technische Grundlagen Straßenbautechnik und Verdingungs- und Vertragswesen in Hamburg wurde um Stellungnahme zu tiefbautechnischen Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen gebeten.

Ebenfalls lagen zurzeit der Erstellung der Untersuchung die Stellungnahme des Deutschen Blinden- und Sehbehinderten Vereins (DBSV), des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu Shared Space-Projekten vor und wurden berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Befragungen und die Stellungnahmen sind in **Anlage 3** festgehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass die zusammengefassten Anforderungen zusätzlich zu den bestehenden Richtlinien benannt werden. Die Richtlinien, Gebührenordnungen und Merkblätter den öffentlichen Raum betreffend, gelten uneingeschränkt.

7 Kriterienkatalog für Gestaltungsoptionen von Gemeinschaftsstraßen

Aus den Erkenntnissen der vorangegangenen Kapitel – den Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen und den straßenbautechnischen Anforderungen – wurde der nachfolgende Kriterienkatalog entwickelt, aus dem Vorschläge für Gestaltungsoptionen entnommen werden können. Er zeigt Planer/innen und beteiligten Personen auf, welche Möglichkeiten, Notwendigkeiten und Grenzen es bei der Planung von ausreichend verkehrssicheren und leistungsfähigen Gemeinschaftsstraßen gibt.

Der Kriterienkatalog greift die wesentlichen Elemente der Checkliste aus **Kapitel 4** auf und zeigt detaillierte Gestaltungsoptionen auf. Der Kriterienkatalog dient dazu, die wesentlichen Kriterien, die im Zusammenhang mit Gemeinschaftsstraßen stehen, aufzugreifen und konkrete Gestaltungsoptionen anzubieten. Ziel des Kriterienkataloges ist es dabei ausdrücklich nicht, bestehende Richtlinien auszuhebeln oder zu ersetzen. Abweichungen von Regelwerken sind stets sorgfältig zu prüfen, zu begründen und zu dokumentieren. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit unverzichtbar.

Darüber hinaus ist es unverzichtbar, die wesentlichen Belange aller Nutzergruppen ausreichend zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen.

Der Kriterienkatalog ist tabellarisch aufgebaut und beinhaltet Gestaltungsoptionen für:

- grundsätzliche Unterscheidungskriterien,
- Konten und Strecken in Abhängigkeit vom DTV,
- Lkw-Verkehr,
- ÖPNV,
- ruhenden Verkehr,
- Lieferverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgänger/innen,
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen,
- Umgang mit Beschilderungen und Markierungen, Wegweisungen und Beschilderungen von Straßen,
- Werbung und Informationstafeln im Straßenraum, Einbauten und Straßenmöbeln,
- Berücksichtigung der Interessen Träger öffentlicher Belange und
- Beteiligung der Bürger zur Förderung der Akzeptanz und Partizipation.

Kriterium	Grundsätzliche Unterscheidungskriterien und Gestaltungsoptionen
Platzbereiche	Mischungsprinzip: <ul style="list-style-type: none"> • Niveaugleiche Gestaltung, • Kanalisierung durch Möblierung (z.B. Begrünung, Bäume, Einbauten etc.), • Hervorhebung/Abgrenzung von Platzbereichen gegenüber Streckenabschnitten wünschenswert, • „Rechts-vor-Links“ Regelung, • Gute Beleuchtung (Erkennbarkeit nachts).
Streckenabschnitte	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung der Länge in der Pilotphase auf zunächst 400 m empfohlen, • Maximal sollten 800 m nicht überschritten werden, • Möglichst Mischungsprinzip (siehe Punkte Platzbereiche), • Weiche Separation (z.B. Rinnen, Oberflächenvariationen, Gitter, oder ähnliche bauliche Gestaltungselemente) von Fahrbahn und Seitenräumen, • Gute Beleuchtung (Erkennbarkeit nachts), • Fahrbahnbreiten mit mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung sind für Gemeinschaftsstraßen nicht geeignet.
Knotenpunkte/ Einmündungen	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst Mischungsprinzip (siehe Platzbereiche), • „Rechts-vor-Links“ Regelung, • Minikreisverkehre und kleine Kreisverkehre bei Bedarf möglich, • Vorfahrtregelung durch Oberflächengestaltung erwägen (z.B. 3 cm Bord), • Torwirkung in den Eingangssituationen unterstreichen die besondere Situation, • Gute Beleuchtung (Erkennbarkeit nachts).

Tab. 15: Grundsätzliche Unterscheidungskriterien und Gestaltungsoptionen

Kriterium	Gestaltungsoptionen für Knoten und Strecken in Abhängigkeit vom DTV
DTV an Knotenpunkten max. Belastung \approx 20.000 Kfz/24h	
Σ der Ströme < 8.000 – 9.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • „Rechts-vor-Links“ Regelung.
Σ der Ströme > 5.000 – 12.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • Minikreisverkehrsplatz.
Σ der Ströme > 8.000 – 20.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • Kleiner Kreisverkehrsplatz.
Σ der Ströme > 20.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • Lichtsignalanlage erforderlich, • Nicht für Gemeinschaftsstraßen geeignet.
DTV auf Streckenabschnitten max. Belastung \approx 20.000 Kfz/24h	
DTV < 4.000 Kfz/24h.	<ul style="list-style-type: none"> • Mischungsprinzip.
DTV > 4.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • Mischungsprinzip mit Separationselementen, • Eher weiche Separation.
DTV > 20.000 Kfz/24h	<ul style="list-style-type: none"> • Separation, • Wahl einer Standardlösung, nicht für Gemeinschaftsstraßen geeignet.

Tab. 16: Unterscheidung von Gestaltungsoptionen für Knoten und Strecken in Abhängigkeit vom DTV

Anmerkung 1: Kreisverkehrsplätze sind geeignete Elemente, um Eingangssituationen für Gemeinschaftsstraßen zu gestalten, da sie Geschwindigkeiten wirksam reduzieren. Sonderlösungen (nicht markierte und beschilderte Kreisverkehrsplätze) sollten nicht in Erwägung gezogen werden, sondern die PLAST 5, Kreisverkehre ist heranzuziehen.

Anmerkung 2: Die Wahl einer Standardlösung bezieht sich auf einen Regelquerschnitt nach der PLAST 3, Querschnitte.

Anmerkung 3: Vorfahrtsstraßen im klassischen Sinne sollten grundsätzlich nicht in Gemeinschaftsstraßen umgesetzt werden und wurden deshalb nicht in **Tab. 16** aufgeführt. Als Kompromiss für den ÖPNV (Linienbusverkehr) oder im Fall der Anbindung einer kleinen Stichstraße (Anliegerstraße) sind Vorfahrtsstraßen durch z.B. abgesenkte Bordsteinkanten denkbar.

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Lkw-Verkehr
LKW-Anteil	<ul style="list-style-type: none"> • Belastungsgrenze nicht bekannt (empfohlen ca. 5 %), • Hoher Lkw-Anteil eher nicht für Gemeinschaftsstraßen geeignet.
Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten	<ul style="list-style-type: none"> • 2-fachen Zeitbedarf gegenüber Pkw berücksichtigen.
Lkw-Begegnungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnittsweise Fahrflächenbreite 6,00 m.
Erhöhte Lkw-Rechtsabbiegerströme	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherungsmaßnahmen erwägen (Toter Winkel, Schleppkurven).

Tab. 17: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Lkw-Verkehr

Anmerkung 1: Lkw-Anteile infolge eines hohen Linienbusverkehrsaufkommens können höher liegen.

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ÖPNV
Niedriger Straßenbahnverkehr und $v_{zul.} \approx 7$ km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnittsweise mit Fußgängerzone verträglich.
Linienbusverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst Vorfahrtregelung durch Knotenpunktgestaltung (z.B. 3 cm Bord) und hervorhebender Gestaltung der Vorfahrtsstrecke.
Linienbusverkehr im Begegnungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnbreite durchgehend 6,50 m, • Abschnittsweise 6,00 m.
Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefrei, • Regelkonform (mit erhöhter Bordkante), • Standardisierte Möblierung und Informationseinrichtungen mit Haltestellenmast und Aushängkasten sowie in der Regel Fahrgastunterstand und ggf. dynamischer Fahrgastinformation.

Tab. 18: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ÖPNV

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr
Nachfrage Anwohnerparken	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Angebote im Umfeld schaffen, • Nachfrage (Verlagerung) in quartiersbezogener Entfernung untersuchen.
Nachfrage , Kundenverkehr (Kurzzeit)	<ul style="list-style-type: none"> • Verträglichkeit von „Spontan“-Parker/innen hängt von verfügbaren Flächen ab, • Ggf. Halten erlauben (Parkverbot), • Ggf. Zonenbeschilderung / Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbe- reich.
Nachfrage Kundenverkehr (Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Angebote im Umfeld schaffen und Nachfrage quartiersbezogen betrachten.
Nachfrage Behindertenstellflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot schaffen, • keine Sichtbehinderungen, • Ggf. Überwachung, Aufklärung, • Barrierefreie Wegeketten berücksichtigen.

Tab. 19: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr

Anmerkung 1: Falls hoher Parkdruck existiert und für den ruhenden Verkehr keine alternativen und attraktiven Parkmöglichkeiten geschaffen werden können, sind diese Bereiche für Gemeinschaftsstraßen nicht geeignet.

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem Lade-/Lieferverkehr
Geringe Lade-/Liefervorgänge	<ul style="list-style-type: none"> • Weicher Übergang von Fahrbahn in den Seitenraum bietet gute gestalterische Lösung für den Lieferverkehr, • Keine Einschränkungen notwendig.
Häufige Lade-/Liefervorgänge	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitliche oder örtliche Beschränkungen (ggf. Zonenbeschilderung), • Ggf. Überwachung, Aufklärung.

Tab. 20: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Lade-/Lieferverkehr

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem Radverkehr
Sichtbeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> • Uneingeschränkte Sichtbeziehungen herstellen, • Besondere Maßnahmen z.B. bei Ausfahrten erwägen.
Raumbedarf zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen	<ul style="list-style-type: none"> • Keine beengten Mischnutzungen mit Fußgänger/innen durch Gestaltungselemente erzeugen (Konflikte).
Raumbedarf zwischen Radfahrer/innen und Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Schutzräume für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen (Kinder) vorsehen.
Raumbedarf (Knotenpunkte)	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Schutzräume erwägen (Toter Winkel).
Richtungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Vorgabe der Fahrtrichtung für Radfahrer/innen erwünscht, • Platzbedarf für alle (insbesondere schwächere) Verkehrsteilnehmer/innen je Fahrtrichtung gewähren.
Benutzungspflichten	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht geeignet für Gemeinschaftsstraßen (nicht erwünscht).
Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend dimensioniert (Angebotsplanung), • Nicht Sicht behindernd.
Schutzräume im Seitenraum	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Erkennbarkeit, • Gegen Überfahung durch Kfz-Verkehr und gegen Falschparken.

Tab. 21: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem Radverkehr

Anmerkung 1: Wenn eine Mischnutzung von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen im klassischen Sinn am Rand des Straßenraums gewünscht wird, so sind die Mindestmaße aus der PLAST 9, Anlagen des Radverkehrs zu beachten.

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Fußgänger/innen
Sichtbeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> • Uneingeschränkte Sichtbeziehungen ermöglichen, • Besondere Maßnahmen z.B. bei Ausfahrten erwägen.
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Ansprechende Möblierung (Bepflanzung, Bänke, Spielgeräte).
Flächennutzung (Strecke)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Separation, • Möglichst wenig Kanalisierung, • Mindestbreite 1,80 m ohne jegliche Einbauten (Beleuchtung, Ausstattung, Bäume, etc.) und Störungen, • Zusätzliche Schutzräume 50 cm zur Fahrbahn, 20 cm zu Gebäuden, • Flächenhafte Querung erwünscht, • Ggf. Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.
Flächennutzung (Plätze)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Einschränkungen, • Schutzräume für Fußgänger/innen berücksichtigen.
Raumbedarf (Knotenpunkte)	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Schutzräume erwägen (Toter Winkel, Schleppkurven).
Schutzräume im Seitenraum	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Erkennbarkeit, • Sicherung gegen Überfahung durch Kfz, • Sicherung gegen Falschparken.
Schulwegsicherung	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Kanalisierung (oder Schülerlotsen) , • Sehr gute Sichtbeziehungen, • Sehr niedriges Geschwindigkeitsniveau (ggf. durch bauliche Maßnahmen), • Berücksichtigung/Erstellung von Schulwegplänen • Mobilitätserziehung, • Schulwegtraining.

Tab. 22: Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Fußgänger/innen

Anmerkung 1: Wenn Trennelemente (weiche Separation) geplant und umgesetzt werden, ist darauf zu achten, dass im Seitenraum genügend Platz vorhanden ist, um Fußgänger und Radverkehr sicher führen zu können.

Anmerkung 2: Bereiche, in denen Grundschulen in der Nähe sind, sollten besonders berücksichtigt werden (z.B. durch Berücksichtigung sicherer Querungsstellen, Anlagen für den Radverkehr, etc.).

Kriterium	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen
Sichtbeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> • Uneingeschränkte Sichtbeziehungen sicherstellen.
Barrierefreiheit Blinde	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst 3 cm Borde, • Leitstreifen (mit beidseitig 60 cm breitem Gehraum), • Auffang- und Aufmerksamkeitsfelder, • Keine störenden Einbauten.
Barrierefreiheit Sehbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> • Kontrastreiche Gestaltung der Oberflächen und Einbauten und Möblierungen, • Keine hohen Kanten und Borde.
Barrierefreiheit Blinde/Sehbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> • Auffangstreifen und Aufmerksamkeitsfelder zur Kanalisierung des Querungsbedarfes verwenden (möglichst alle 50 m).
Barrierefreiheit Gehbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> • Nullabsenkung (mit Warnfeld für Blinde).
Schutzräume im Seitenraum	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Erkennbarkeit, • Sicherung gegen Überfahung durch Kfz, • Sicherung gegen Falschparken, • In Anfangs- und Endbereichen von Gemeinschaftsstraßen gesicherte Querungsstellen.

Tab. 23: Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen

Anmerkung 1: Die visuelle Kommunikation von blinden und seheingeschränkten Personen ist nicht bzw. stark eingeschränkt vorhanden. Daher ist die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer/innen (insbesondere des fließenden Verkehrs) auf Blinde und Sehbehinderte notwendig.

Kriterium	Gestaltungsoptionen im Umgang mit Werbung und Informationstafeln, Einbauten und Straßenmöbeln im Straßenraum
Standort, Größe und Art	<ul style="list-style-type: none"> • Dürfen für Geh- und Sehbehinderte keine Behinderung darstellen, • Dürfen für Kinder keine Sichtbehinderungen darstellen, • Sichtbehinderungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, müssen ausgeschlossen werden.
Einbauten (bauliche Anlagen)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine überraschenden Einbauten, • Fahr- und Gehflächen vollständig freigehalten, • Keine Sichtbehinderungen.
Straßenmöblierung (z.B. Bepflanzung, Bänke, Pfosten)	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Kanalisierung von Verkehrsteilnehmer/innen, • Zum Schutz gegen Falschparken, • Zur Sicherstellung von Schutzräumen, • Zum Schutz gegen unerwünschte Befahrung.

Tab. 24: Gestaltungsoptionen im Umgang mit Werbung und Informationstafeln, Einbauten und Straßenmöbeln im Straßenraum

Kriterium	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Interessen Träger öffentlicher Belange
Feuerwehr	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung ausreichender Ausweichflächen (für Einsatzfahrzeuge), • Sicherstellung der Anleiterbarkeit, • Keine baulichen Einbauten in der Nähe der Fahrbahn, • Parkraumverlegung darf in angrenzenden Gebieten nicht zu erhöhtem Parkdruck führen (Einschränkung der Befahrbarkeit der Straßen).
Leitungsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Vorzugsweise Deckschicht einfach lösbar (Pflaster, Platten), • Möglichst ungebundene Materialien in Tragschicht, • Lage der Leitungen möglichst in Bereichen, die nicht überfahren werden, • Sicherstellung, dass Leitungstrassen immer frei zugänglich sind, • Leitungstrassen mit Baufahrzeugen erreichbar.
Stadtreinigung	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung der Anliegerreinigungs- bzw. Schneeräumungspflicht (wenn Flächen zwischen Anlieger/innen und Stadtreinigung aufgeteilt werden), • Stellflächen für Mülltonnen, oder „Vollservice“, damit Tonnen nicht im Straßenraum unkontrolliert abgestellt werden.

Tab. 25: Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Interessen Träger öffentlicher Belange

Kriterium	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung von tiefbautechnischen Anforderungen
Flächenbefestigung Asphaltdecke	<ul style="list-style-type: none"> • Für Flächen mit fließendem Kfz-Verkehr uneingeschränkt geeignet, • Für Standflächen für schwere Fahrzeuge (Kfz > 3,5 t) und Bushaltestellen ungeeignet, • Gestaltungsmöglichkeiten: farbige Asphalte (mit farbigen Gesteinskörnungen und ggf. Pigmenten), Asphalte mit besonderer Oberflächenstruktur (z.B. geschliffener Asphalt).
Flächenbefestigung Pflasterdecken	<ul style="list-style-type: none"> • Abgrenzung Pflasterstein/Platte über Längen-zu-Dicken-Verhältnis < 4, • Ziel: bei Belastung mit Kfz-Verkehr kleines Längen-zu-Dicken-Verhältnis (Erfahrungswerte: max. 2,5 für Verkehr mit Kfz > 3,5 t, bzw. max. 3,5 für Verkehr mit Kfz ≤ 3,5 t).
Flächenbefestigung Pflasterdecken (ungebundene Bauweise)	<ul style="list-style-type: none"> • Regelausführung, • Für Flächen mit fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr geeignet, • Voraussetzungen: Berücksichtigung kleiner Längen-zu-Dicken-Verhältnisse, Busverkehr nur bei geringer Frequenz (< 150 Busse/Tag), Bauklasse ≤ III, • Bautechnische Anforderungen mit Einfluss auf das optische Erscheinungsbild: Verband generell ohne Kreuzfugen, durchlaufende Fuge nur quer zur Fahrtrichtung, Regelfugenbreite 3-8 mm je nach Dicke des Pflastersteins, • Gestaltungsmöglichkeiten: Betonwaren mit besonderem Vorsatz (Einsatz farbiger Gesteinskörnungen, Pigmente) und Strukturierung (z.B. gestockt, geflammt), Natursteine strukturiert, Verbundsysteme (Naturstein-Beton, strukturiert).
Flächenbefestigung Pflasterdecken (gebundene Bauweise)	<ul style="list-style-type: none"> • Sonderausführung, keine gesicherten Langzeiterfahrungen, Bauweise extrem reparaturunfreundlich, • Für Flächen mit fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr, • Voraussetzungen: gedrungene Pflastersteine, Längen-zu-Dicken-Verhältnis etwa 2, 10-15 mm breite Fugen wasserdicht mit besonderem Verguss verschlossen, Bettung und Tragschicht wasserdurchlässig, keine Leitungen unterhalb der Befestigung.
Flächenbefestigung Plattenbeläge	<ul style="list-style-type: none"> • Abgrenzung Platte-Pflasterstein über Längen-zu-Dicken-Verhältnis ≥ 4.
Flächenbefestigung Plattenbeläge (ungebundene Bauweise)	<ul style="list-style-type: none"> • Regelausführung, • Für Fußgänger- und Radverkehrsflächen (bei großen Formaten hoher Aufwand bei Aufgrabungen/Erhaltungsmaßnahmen), • Für Flächen mit Kfz-Verkehr ungeeignet (auch die gebundene Bauweise), • Gestaltungsmöglichkeiten: Betonwaren mit besonderem Vorsatz (farbige Gesteinskörnungen, Pigmente) und Strukturierung (z.B. gestockt, geflammt), Natursteine (strukturiert), Verbundsysteme (Naturstein-Beton, strukturiert).
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung richtet sich nach notwendigen Sehbedingungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer/innen, • Leuchten sind grundsätzlich an den Straßenbegrenzungslinien am Rand der Verkehrsfläche anzuordnen.

Tab. 26: Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung von tiefbautechnischen Anforderungen

8 Rechtliche Aspekte

Bei der konkreten Umsetzung einzelner Projekte gilt es, die Grenzen des geltenden Rechts zu beachten, wenn die Einführung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg rechtssicher sein soll und die Mitarbeiter/innen der Behörde von persönlichen Risiken freigestellt werden sollen.

Daher wurden rechtssichere Handlungsmöglichkeiten des Wegebausträgers und der Straßenverkehrsbehörde eruiert, um Gemeinschaftsstraßen in Hamburg umsetzen zu können. Die Ergebnisse sind in **Anlage 4** festgehalten, hier werden auch Aspekte erläutert, die im Zusammenhang mit dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) und den FGSV-Regelwerken zu beachten sind.

Zu beachten sind bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen-Projekten auch die straßenrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Erfordernisse sowie ggf. Folgen für die Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht. Zudem werfen neuartige Straßenraumgestaltungen zwangsläufig neuartige Fragen auf – eventuell auch neuartige Konflikte – und in der Folge davon Forderungen nach Haftung. Es ist nicht auszuschließen, dass in Hamburg mit Gemeinschaftsstraßen-Projekten neue Haftungsfragen entstehen. Deshalb sind auch diese Aspekte in **Anlage 4** erläutert.

9 Erfordernis wissenschaftlicher Begleituntersuchungen

Das Shared Space-Prinzip ist unter großstädtischen Bedingungen bislang noch nicht in der Praxis erprobt. Bei der Realisierung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg sind somit auch erst noch Lösungen für bestimmte Detailfragestellungen zu entwickeln, die durchaus von praxiserprobten Standardlösungen abweichen können. Auf bestehende Erfahrungen kann somit nicht zurückgegriffen werden, wenn es um die Einschätzung und Bewertung von Auswirkungen geht.

Gleichzeitig wird in Fachkreisen teilweise das Shared Space-Prinzip auch kritisch diskutiert und die angestrebte Zielerreichung auch angezweifelt. Aktuell wird der Begriff Shared Space in Fachkreisen häufig vor dem Hintergrund der Unfallentwicklung, der Akzeptanz, dem subjektiven Sicherheitsgefühl, der Barrierefreiheit oder auch spezifischen straßenverkehrsrechtlichen und haftungsrechtlichen Fragestellungen diskutiert. Zudem bestehen Zweifel daran, ob sich die sogenannten „freiwilligen Verhaltensänderungen“ und ein „soziales Verkehrsverhalten“ tatsächlich einstellen. Verstärkt werden diese Zweifel durch die Übertragung auf großstädtische Rahmenbedingungen.

Vor diesem Hintergrund kann die Umsetzung des Shared Space-Prinzips zunächst nur im Rahmen eines Modellvorhabens erfolgen, bei dem die Wirkungen der einzelnen Elemente wissenschaftlich qualifiziert dokumentiert und analysiert werden. Gemeinschaftsstraßen unter Großstädtischen Bedingungen müssen zunächst erprobt werden. Die Umsetzung muss mit qualifizierten Vorher-/Nachheruntersuchungen begleitet, ausgewertet und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet werden.

Wesentliche Eckpunkte für die Vorher-/Nachheruntersuchungen sind:

- Eine einheitliche Untersuchungskonzeption, Untersuchungsinhalte, Vorgehensweise und Auswertung über alle in den Bezirken vorgesehenen Modellvorhaben hinweg. Nur so können aussagekräftige und belastbare Ergebnisse erzielt werden. Es ist daher vorgesehen, diese Vorher-/Nachheruntersuchungen in der zentralen Verantwortung von den Fachbehörden durchführen zu lassen.
- Die einzelnen Untersuchungsräume müssen quartiersbezogen abgegrenzt werden, da bei einer nur „punktuellen“ Betrachtung nicht alle Wirkungen richtig erfasst werden können.
- Der Untersuchungsgegenstand darf sich nicht nur auf die Erfassung rein verkehrlicher Daten und Wirkungen beschränken. Verhaltensänderungen im Straßenraum und die Auswirkungen auf die städtebaulichen Nutzungen sind ebenfalls zu erheben, zu dokumentieren und auszuwerten.

Die Diskussion über Gemeinschaftsstraßen wird auch von emotionalen Elementen der Anwohner/innen und Verkehrsteilnehmer/innen beeinflusst, z.B. hinsichtlich des Empfindens beim subjektiven Sicherheitsgefühl. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder, Eltern, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen. Es sollten daher im Rahmen der Vorher-/Nachheruntersuchungen in jedem Fall auch Befragungen durchgeführt werden, um Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten, zum Sicherheitsempfinden und zur „subjektiven Zielerreichung“ zu erhalten. Ein besonderer Gegenstand der Untersuchung sollte der Aspekt sein, ob es z.B. bei einzelnen Personengruppen zu einem Vermeidungsverhalten hinsichtlich der Nutzung von verschiedenen Wegen, Verkehrsmitteln oder Querungsstellen gekommen ist, die für zu unsicher gehalten werden.

Die nachfolgenden Untersuchungssegmente und methodischen Ansätze werden vorgeschlagen.

Untersuchungsbereich	Dokumentation
Dokumentation der Vorher-Situation im Straßenraum/Quartier	<p>Straßenraum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abmessungen der Querschnitte, • Knotenpunktgrundformen, • Fahrstreifen und Abbiegespuren, • Führung der Radfahrer/innen, • Querungsstellen, • Beleuchtung, • Bepflanzungen, • Stellflächen (Anordnung und Bewirtschaftung), • Niveaus und Borde, • Oberflächenmaterial, • Haltestellen und Anordnung, • Barrierefreiheit. <p>Verkehrsregelung und -technik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorfahrtregelungen, • V zul., • Anzahl, Art und Standorte von Beschilderungen und ggf. besondere Markierungen, • Standorte FGÜ, • Lichtsignalanlagen und ggf. Phaseneinteilungen. <p>Sonstiges:</p> <ul style="list-style-type: none"> • klassifizierte Schulwege, • Netzwirksame Veränderungen in den vergangenen 3 Jahren, • Fotodokumentation.
Kosten für das Beteiligungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation der Kosten für das Beteiligungsverfahren.
Kommunikationsprozess	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation des Kommunikationsprozesses mit der Öffentlichkeit und verwaltungsintern.
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation der öffentlichen Diskussion in den Medien.
Unterhaltungskosten (Instandsetzung und Instandhaltung, Aufwand für die Reinigung)	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentation der Maßnahmen, Intervalle und Kosten.

Tab. 27: Dokumentationsanfordernisse des Bestandes, des Kommunikationsprozesses und der Kosten

Untersuchungsbereich	Methode/Erfassung
Verkehrsbelastung (DTV)	<ul style="list-style-type: none"> • Klassische Kfz-Kurzzeitzählungen und Auswertung nach HBS.
Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Kennzeichenerfassung im Rahmen einer Kurzzeitzählung und Ableitung des Durchgangsverkehrsanteils.
Lieferverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung nach Fahrzeugarten, • Erfassung der Standorte und Standzeiten insbesondere vormittags an einem Werktag und einem Samstag.
Fußgänger/innen im Quer- und Längsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Zählungen und Beobachtungen, • Erfassung von Mobilitätseingeschränkten.
Radfahrer/innen	<ul style="list-style-type: none"> • Zählungen, • Tagesprofil für einen Werktag.
Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Messung von repräsentativen v-Profilen inkl. der Annäherungsbereiche (Werktag 15 bis 19 Uhr und 23 bis 1 Uhr).
Unfälle/Unfallentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> • Klassische Unfallanalysen auf der Grundlage der amtlichen Unfallstatistiken über einen Zeitraum von drei Jahren vor und nach der Umgestaltung.
Parkvorgänge/Falschparken und Sichtbehinderungen	<ul style="list-style-type: none"> • Kennzeichenerfassung, • Tagesprofil für einen Werktag.

Tab. 28: Evaluationserfordernisse im Bereich der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes

Untersuchungsbereich	Methode/Erfassung
Subjektives Sicherheitsgefühl (artikulationsschwache Gruppen, Blinde)	<ul style="list-style-type: none"> • Interviews vor und nach der Umgestaltung an einem Werktag, • Kooperation und Abstimmung der Erhebungen mit den Verbänden.
Subjektives Sicherheitsgefühl (Verkehrsteilnehmer/innen im Straßenraum)	<ul style="list-style-type: none"> • Interviews mit Fußgänger/innen und ggf. Radfahrer/innen im Straßenraum an einem Werktag.
Sofern maßgebend: Schulwegsicherheit (Unfälle im Dunkelfeld; Alleinunfälle) Schulwegplanung (Verkehrserziehung und Schulwegempfehlung)	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Schriftliche Befragung von Kindern und Jugendlichen in den Grundschulen als „classroom“-Befragung, • Ggf. schriftliche Befragung der Eltern, • Ggf. schriftliche Befragung der Schulleitung.
Erfahrungsberichte Polizei, Verkehrserzieher/innen	<ul style="list-style-type: none"> • Interviews mit Verkehrssicherheitsberater/innen der Polizei und Verkehrserzieher/innen.
Akzeptanz und Zufriedenheit (Anwohner/innen, Betroffene, Gewerbetreibende etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Interviews vor und nach der Umgestaltung an einem Werktag, • Gruppendiskussionen mit Gewerbetreibenden möglich.

Tab. 29: Evaluationserfordernisse im Bereich der Akzeptanz und des subjektiven Sicherheitsgefühls

10 Empfehlungen

Ergebnis der gutachterlichen Betrachtungen zur Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips in Hamburg ist, dass dieses unter Beachtung der aufgezeigten Verfahrensschritte und Ausgestaltungselemente auch unter den Bedingungen einer Großstadt im Rahmen eines Modellvorhabens möglich ist.

Die gutachterlichen Betrachtungen erfolgten nicht nur unter dem Gesichtspunkt einer Umsetzung unter den großstädtischen Bedingungen Hamburgs. Eingeflossen ist auch die in der Fachwelt gegenüber dem Shared Space-Prinzip geäußerte Skepsis bzw. vorgetragene Kritik.

Das Aufgreifen des Shared Space Gedankens in Hamburg enthält somit Ansätze zu einer Weiterentwicklung der Ausgangsidee hin zur Gemeinschaftsstraße.

Empfehlungen für die Realisierung

Sind geeignete Straßenräume identifiziert und ausgewählt, sollte ein umfassender und interdisziplinärer Prozess beginnen, der darauf setzt, sämtliche Beteiligten (u.a. die Bürger/innen) zu befähigen, sich bei der Erarbeitung einer optimalen Lösung mit den eigenen Vorschlägen einzubringen. Im Rahmen der Beteiligungsprozesse sind darüber hinaus auch die Anforderungen der Träger öffentlicher Belange zu beachten.

Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, aus dem Gestaltungsoptionen entnommen werden können. Er zeigt auf, welche Möglichkeiten und Grenzen es bei der Planung von verkehrssicheren und möglichst leistungsfähigen Gemeinschaftsstraßen gibt.

Demnach sollen Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- auf eine Länge von zunächst 400 m begrenzt sein, um ein möglichst geringes Geschwindigkeitsniveau einhalten zu können,
- weitgehend niveaugleich gestaltet sein, wobei einzelne Elemente wie Begrünung oder Einbauten den Verkehr kanalisieren können,
- frei sein von parkenden Fahrzeugen um Sichtbeziehungen zu gewährleisten, wobei attraktive Angebote zum Parken im Umfeld zu schaffen und die Nachfrage in quartiersbezogener Entfernung zu untersuchen sind,
- je nach Verkehrsstärke in Knotenpunkten „Rechts-vor-Links“ Regelungen, Mini-Kreisverkehre oder kleine Kreisverkehre aufweisen,
- für den Linienbusverkehr möglichst vorfahrtgeregelt werden,

Insbesondere ist darauf zu achten, dass Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- auch für Blinde und Sehbehinderte barrierefrei gestaltet werden und
- uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen gewährleisten.

Unter Abwägung aller, aber insbesondere der rechtlichen und Verkehrssicherheitsaspekte sollten Gemeinschaftsstraßen in Hamburg:

- als verkehrsberuhigte Bereiche oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche straßenverkehrsrechtlich ausgewiesen werden.

Der **Umsetzung** des Shared Space-Gedankens in Hamburg in Form der Gemeinschaftsstraße erfordert:

- einen planerischen und politischen Vorbereitungs- und Umsetzungsprozess, bei dem einzelne Belange oder Gruppen nicht ausgegrenzt sondern alle Betroffenen und Beteiligten aktiv angesprochen und ihre Anliegen ernst genommen werden,
- eine in jedem Fall quartiersbezogene Betrachtung und Herangehensweise,
- eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und -qualität mit den Elementen, die die „Stärke des Blechs“ wirksam begrenzen und die negativen Folgen von Geschwindigkeit weitestgehend minimieren,
- eine Vorgehensweise, bei der die gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen akzeptiert und die bestehenden Verantwortlichkeiten respektiert werden.

Für das weitere Vorgehen bedeutet dies:

- Umsetzung als Modellvorhaben, bestehend aus einzelnen Gemeinschaftsstraßen,
- Vorbereitung und Realisierung auf der Ebene und in der Verantwortung der Bezirke in ihrem vorhandenen Straßennetz,
- Begleitung und Evaluierung durch eine zentrale, wissenschaftliche Vorher-/Nachheruntersuchung.

Weitere Schritte aus gutachterlicher Sicht sind zunächst:

- fachliche Kommunikation der Ergebnisse mit den Dienststellen der Bezirke und der Straßenverkehrsbehörde sowie mit den in ihren Aufgabengebieten betroffenen Institutionen (Feuerwehr, Straßenreinigung etc.) und weiteren Organisationen (Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, etc.), ggf. bietet es sich an, diesen Wissenstransfer in Form eines Kongresses auszugestalten,
- die Erörterung mit den politischen Entscheidungsträgern in den Bezirken sowie in Senat und Bürgerschaft,
- die Sicherstellung der für das Modellvorhaben notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen,
- die Auswahl der für das Modellvorhaben in Betracht kommenden Vorschläge für Gemeinschaftsstraßen auf Grundlage des Gutachtens durch die Bezirke,
- Entwicklung eines wissenschaftlich und methodisch aussagefähigen Untersuchungskonzeptes für die notwendigen Vorher-/Nachheruntersuchungen,
- Abgleich der bezirklichen Vorschläge hinsichtlich ihrer Eignung, ggf. im Rahmen einer externen Auditierung,
- Konzeption und Etablierung der Beteiligungsprozesse in den Bezirken.

Literatur

- [1] Gerlach, J.; Boenke, D.; Leven, J.; Methorst, R. (2008): Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie, in: Straßenverkehrstechnik, Hefte 2 und 3
- [2] Leven, J. (2008): Chancen für Shared Space – Befragungsergebnisse und Unfalldaten lassen positive Einschätzung zu, in: Verkehrszeichen, Heft 1
- [3] Keuning Instituut, Senza Communicatie (2005): Shared Space: Raum für alle, Groningen/Leeuwarden, Niederlande, Juni
- [4] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO); vom 22. Oktober 1998 (BAnz. Nr. 246b vom 1998-12-31, Ber. 1999 S. 947), Zuletzt geändert am 2006-05-01 (BAnz. Nr. 74 vom 2006-04-19, S. 2968)
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1993): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, EAHV 93, FGSV-Verlag, Köln
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (1995): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, EAE, Ausgabe 1985, Ergänzte Fassung 1995, FGSV-Verlag, Köln
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Ausgabe 2006. FGSV-Verlag, Köln. ISBN 978-3-939715-21-4
- [8] Manssen, Gerrit (2001): Vom Vorrang zur Vorherrschaft des Straßenverkehrsrechts, DÖV, 151-158
- [9] Dannecker, Achim (1999): Die Konkurrenz von Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht im Bereich kommunaler Verkehrsplanung, DVBl, 143-150
- [10] Krämer, Helmut (1983): Straßensperrung durch Teileinziehung und Anliegergebrauch, NVwZ, 336-337
- [11] Cosson, Rainer (1983): Zum Verhältnis von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, DÖV, 532-538
- [12] Schwabe, Jürgen (1994): Das Abschleppen aus Fußgängerzonen: Grundsatzprobleme eines "ganz einfachen" Falles, NVwZ, 629-635
- [13] Sauthoff, Michael (1998): Die Entwicklung des Straßenrechts seit 1993, NVwZ, 239-256
- [14] Grote, Friedrich (1999): Der schlichte Gemeingebrauch, Kapitel 24, in: Kurt Kodal / Helmut Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., München
- [15] Sauthoff, Michael (2003): Straße und Anlieger, München
- [16] Bouska, Wolfgang (2001): Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung ab 1. Februar 2001, NZV, 27-30
- [17] Kirschbaum, Klaus (1981): Zum Schutz von Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen nach § 3 Abs. 2a StVO, ZVS, 76-79
- [18] Beck, Wolf-Dieter (1980): Kritische Anmerkung zur Änderung der StVO zum 1.8., DAR 1980, 235-237

- [18] Steiner, Udo (1994): Autofreie Innenstädte? Zum juristischen Regelungsinstrumentarium, in: 32. VGT, 105-117
- [19] Kockelke, Wilhelm (1982): Verhalten von Kraftfahrern bei der Begegnung mit Kindern nach der StVO-Änderung, ZVS, 33-35
- [20] Kockelke, Wilhelm; Steinbrecher, Jürgen (1983): Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Verkehr. Umsetzung einer neuen Verhaltensvorschrift für Kraftfahrer in die Verkehrspraxis, ZVS, 10-14
- [21] Flade, Antje (1984): Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder - ein Vollzugsdefizit, ZVS, 103-106
- [22] Müller, Arno (1986): Der tödliche Fußgängerunfall bei Kindern. Sind die Strafverfolgungsmaßnahmen gegenüber den beteiligten Fahrern unzureichend? ZVS, 119-128
- [23] Sauter, Daniel; Bernet, Regine; Schweizer, Thomas (2001): Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr des Bundes im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Zürich
- [24] Kieliger, Thomas; Bähler, Christof; Ledergerber, Thomas; Renard, Aline; Weber, Ueli (2001): Elemente einer Strategie zur Förderung des Langsamverkehrs aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden. Expertenbericht Leitbild Langsamverkehr im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Bern
- [25] Bundesamt für Strassen (ASTRA) (Hrsg.) (2002): Entwurf Leitbild Langsamverkehr, Bern
- [26] Albisser, Rolf u.a. (2002): VCS-Arbeitshilfen "Zonen mit Tempobeschränkungen", Bern
- [27] Bundesamt für Strassen (ASTRA) (Hrsg.) (2003): Verkehrsberuhigung innerorts, Bern
- [28] Steiner, Udo (1980): Rechtliche Aspekte einer städtebaulich orientierten Verkehrsplanung in den Gemeinden, Hrsg.: Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 297, Bonn
- [29] Steiner, Udo (1989): Rechtsfragen der Einrichtung von Zonen mit beschränkter Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften, DAR, 401-409
- [30] Beaucamp, Guy (1999): Rechtliche Umsetzung verkehrsplanerischer Vorschläge zur Verkehrsreduzierung in Städten, ZAU, 238-247
- [31] Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e.V. (ALR) (Hrsg.) (2007): Shared Space – Geteilte öffentliche (Straßen-) Räume Dokumentation der Fachtagung des ALR am 25. September 2007 in Bohmte im Osnabrücker Land. Band 42, 1. Auflage 2007 – ISSN -Nr.: 1434 – 5145
- [32] Provincie Fryslân (2005): Shared Space: Ruimte voor iedereen Shared Space, Übersetzung Keuning Instituut, Provincie Fryslân Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden Niederlande

- [33] Funk, W. & Faßmann, H. (2002): Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 138.
- [34] Ocio, B. (1973): La représentation du danger chez l' enfant dans la circulation. Organisme National de Sécurité Routière, Paris.
- [35] Heimstra, N. & Martin, G. (1973): The perception of hazard by children. Journal of Safety Research, 5, S. 338 – 346
- [36] Statistisches Bundesamt (2007): Verkehrsunfälle – Kinderunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden
- [37] Bundesverband der Unfallkassen (2003): Straßenverkehrsunfälle in der Schülerunfallversicherung 2002, München.
- [38] Polizei Hamburg (2008): Verkehrsbericht 2007
- [39] Neumann-Opitz, N., Bartz, R., Leipnitz, C. (2008): Kinderunfallatlas - Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland, BAST-Berichte Heft M 192, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven, ISBN 978-3-86509-791-0
- [40] Limbourg, M. (2008): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW, Heft 12 der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf Druck & Verlag, Düsseldorf
- [41] Degener, S. & Heß, M. (2004): Schulwegsicherung – Informationen für Eltern. Informationsbroschüre des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV). Courir-Druck GmbH, Bonn
- [42] BVN Radio (2008): „Shared Space“ in Bohmte, ein Verkehrsraum, auch für blinde und sehbehinderte Menschen? BVN Radio – Hörmagazin des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Niedersachsen e. V, Ausgabe 3. August 2008. Zuletzt abgerufen am 08.12.2008 unter <http://www.blindenverband.de/aktiv/informieren/radio.html>
- [43] Draeger, W (1997): Ältere Menschen und ihre Verkehrsumwelt. In Sicherheit für Senioren – Tagungsbericht „Ältere Menschen im Straßenverkehr“ am 4 September 1997; Deutsche Verkehrswacht Verkehrswachtforum Heft 5
- [44] Steffens, U., Pfeifer, K., Schreiber, N. et. al. (1999): Ältere Menschen als Radfahrer. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 112, Bremerhaven Wirtschaftsverlag NW. ISBN 3-89701-458-0
- [45] Schlag, B. (2001): Ältere Menschen im Pkw unterwegs in: Flade, Limbourg, Schlag (Hrsg.), Mobilität älterer Menschen. Leske + Budrich, Opladen
- [46] Gerlach, J., Neumann, P., Boenke, D. et. al. (2007): Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr – Forschungsdokumentation. TÜV Media GmbH. Köln. ISBN 978-3-82491-050-2
- [47] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Ausgabe 2005. Köln, FGSV-Verlag.

- [48] Brückner, B., Maus, I. (2008): Städtischer Liefer- und Ladeverkehr – Eine Analyse der kommunalen Praktiken zur Entwicklung eines Instrumentariums für die StVO. In: Straßenverkehrstechnik 6.2008, S. 341 ff.
- [49] Hamed, A. (1994): Abwicklung des Lieferverkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen. ISBN 3-9803148-5-5
- [50] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (1996): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). FGSV-Verlag, Köln.
- [51] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2001, 2005): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. FGSV-Verlag, Köln.
- [52] Stadt Düsseldorf (2003): Nahverkehrsplan 2002 – 2007, S. 45
- [53] Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (2007): The Laweiplein - Evaluation of the reconstruction into a square with roundabout, S. 19 ff.
- [54] Beaucamp, Guy (1997): Innerstädtische Verkehrsreduzierung mit ordnungsrechtlichen und planungsrechtlichen Mitteln, Baden-Baden
- [55] Frank, Götz (1992): Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht, Baden-Baden
- [56] Hentschel, Peter (2007): Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., München
- [57] Die Zeit - Wissen 05/2005: Gefahr ist gut.
- [58] Wilhelm Kockelke (1986); Sabine Ahrens: Geschwindigkeitsverhalten auf Mischflächen, Forschungsbericht der BAST 136, Bergisch Gladbach
- [59] Wilhelm Kockelke; Jürgen Steinbrecher (1983): Untersuchung der Vorfahrtregelung "Rechts vor Links" unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, Forschungsbericht der BAST 90, Bergisch Gladbach
- [60] Aprath, Klaus u.a. (1992): Modellversuch "Weniger Verkehrszeichen", Forschungsbericht der BAST 264, Bergisch Gladbach
- [61] Sendler, Horst (1974): Rechtliche Möglichkeiten und Grenzen einer Einschränkung des Individualverkehrs, DÖV, 217-229
- [62] Herzog, Roman (1992): Die Bedeutung des Verkehrsrechts in einer mobilen Gesellschaft, in: 30. VGT, 25-33
- [63] Ronellenfitch, Michael (1992): Mobilität: Vom Grundbedürfnis zum Grundrecht? DAR, 321-325
- [64] Wesel, Uwe (1993): Über die Verfassungswidrigkeit unserer Autos, DIE ZEIT vom 14.05.1993, S. 36
- [65] Ronellenfitch, Michael (1994): Verfassungs- und verwaltungsrechtliche Vorbemerkungen zur Mobilität mit dem Auto, DAR, 7-13
- [66] Sendler, Horst (1995): Wundersame Vermehrung von Grundrechten - insbesondere zum Grundrecht auf Mobilität und Autofahren, NJW, 1468-1469

- [67] Ossenbühl, Fritz (1996): Verkehr, Ökonomie und Ökologie im verfassungsrechtlichen Spannungsfeld, NuR, 53-64
- [68] Lühle, Stefan (1998): Gibt es ein Grundrecht auf Mobilität? Zur Entstehung neuer Grundrechte ohne Verfassungsänderung, RuP, 231-237
- [69] Boos, Philipp (2001): Der kommunale Straßenverkehrsplan, Baden-Baden
- [70] Papier, Hans-Jürgen (2002): Grundrechtsschutz für Verkehrsteilnehmer, DAR, 532-539
- [71] Steiner, Udo (1992): Rechtsprobleme hoheitlicher Eingriffe in den Innenstadtverkehr, DVBl, 1561-1567
- [72] Neidhard, H. (2005): Deutsche Autofahrer in den Niederlanden - Häufige verkehrsrechtliche Probleme im Nachbarland, in: Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen, SVR 10/2005
- [73] Falk, M. (2008): Untersuchung der Wirkungen von Shared Space auf die Akzeptanz und Verkehrssicherheit und die Übertragbarkeit in Deutschland, Diplomarbeit am LuFG SVPT, Bergische Universität Wuppertal
- [74] Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Abteilung Technische Grundlagen Straßenbautechnik und Verdingungs- und Vertragswesen der Freien und Hansestadt Hamburg (2008): Shared Space, schriftliche Stellungnahme von Hr. Ohmen vom 10.12.2008.
- [75] Behörde für Inneres, Amt für innere Verwaltung und Planung, Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Referat: Straßenverkehrsordnung und straßenverkehrsbehördliche Planung der Freien und Hansestadt Hamburg (2008): Shared Space, schriftliche Stellungnahme von Hr. Schubert vom 30.05.2008.
- [76] DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (2008): Stellungnahme Shared Space, Beschluss des DVR-Gesamtvorstands, 21.10.2008.
- [77] Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (2008): Anforderungsprofil zur blinden- und sehbehindertengerechten Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen nach dem Konzept „Shared Space“, 16.09.2008.
- [78] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2008): Shared Space – Position des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Vortrag von Bernhard E. Nickel im Rahmen der DBSV-Tagung Shared Space in Osnabrück am 29.08.2008

Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Aufbau der Arbeit	9
Bild 2:	Akzeptable Fahrzeiten in Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Monderman (Quelle [3])	12
Bild 3:	Gut ertastbares taktiles Leitsystem aus Rippenplatten (Foto: Rebstock)	57
Bild 4:	Hoher Farb- und Leuchtdichtekontrast durch Schachbrettmuster und Begleitstreifen an einer Haltestelle (Foto: Boenke)	57
Bild 5:	Beispiel für die Zonierung eines Gehbereiches durch unterschiedlichen Strukturen (Foto: Höger)	59
Bild 6:	Mittels Blindenleitsystem markierte Querung in Bohmte (Foto: Leven)	60
Bild 7:	Markierte Querungsstelle in Bohmte, Detail Noppenplatten (Foto: Leven)	60
Bild 8:	Doppelquerung mittels Systembordstein – Blinde mit Hochbord (linke Seite), Gehbehinderte an Nullabsenkung (rechte Seite) (Foto: Lemke)	62
Bild 9:	Beispiel für eine lineare Querungsmöglichkeit an einer Hauptgeschäftsstraße (Foto: Seipel)	66
Bild 10:	Parkplatz Straße (Foto: Linder)	68
Bild 11:	Nachträgliche Markierung einer Haltestelle in städtebaulich hochwertigem Bereich in Erfurt (Foto: Boenke)	78
Bild 12:	Kreisverkehr Laweiplein in Smalingerland, Drachten [2]	116
Bild 13:	Querungshilfe bzw. Führung der Radfahrer/innen am Laweiplein in Drachten	118
Bild 14:	Querungshilfe bzw. Führung der Fußgänger/innen am Laweiplein in Drachten	118
Bild 15:	Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden Drachten, Niederlande [1]	120
Bild 16:	Fahrradstraße am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden Drachten	121
Bild 17:	Knotenpunktzufahrt De Drift, Drachten	122
Bild 18:	Knotenpunktzufahrt Torenstraat mit Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen [1]	122
Bild 19:	Einmündung Rijksstraatweg/Kerkstraat, Haren [1]	125
Bild 20:	Einmündung Rijksstraatweg/Brinkhorst, Haren [1]	125
Bild 21:	Rijksstraatweg, Haren [1]	125
Bild 22:	Einmündung am Rijksstraatweg, Haren	126
Bild 23:	Linienbushaltestelle am Rijksstraatweg, Haren	127
Bild 24:	Der Platz am „Stern“ in Brühl, rechts Eingang der Giesler-Galerie. Blick aus Richtung Mühlenstraße in Richtung Uhlstraße	130
Bild 25:	Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Clemens-August-Straße	131

Bild 26:	Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Uhlstraße (L194)	132
Bild 27:	Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Bonnstraße (K1)	132
Bild 28:	Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung der Uhlstraße („Sackgasse“)	133
Bild 29:	Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung der Mühlenstraße	134
Bild 30:	Bushaltestelle am „Stern“ in Brühl	134
Bild 31:	Gestaltungsplanung Roermonder Platz, Kevelaer	137
Bild 32:	Blick auf den Roermonder Platz.	138
Bild 33:	Der Roermonder Platz aus Blickrichtung der Gelderner Straße	139
Bild 34:	Blick aus der Bahnstraße auf den Roermonder Platz	139
Bild 35:	Blick vom Roermonder Platz in Richtung Marktstraße	140
Bild 36:	Blick vom Roermonder Platz in Richtung Gelderner Straße (links St. Antonius Kirche)	140
Bild 37:	Blick vom Roermonder Platz in Richtung der Hauptstraße (Fußgängerzone)	140
Bild 38:	Stresemannstraße, niveaugleiche Hauptgeschäftsstraße mit breiten Seitenräumen	144
Bild 39:	Stresemannstraße, Separation der Seitenräume durch Poller und Blumenkübel	144
Bild 40:	Kennzeichnung von Flächen für besondere Nutzungen	145
Bild 41:	Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Marktstraße	145
Bild 42:	Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Limitenstr. in Mönchengladbach [73]	146
Bild 43:	Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Weisenhausstraße	147
Bild 44:	Die Stresemannstraße in Mönchengladbach in Höhe des Marienplatzes (Quelle [73])	147
Bild 45:	Bremer Straße in Bohmte vor dem Umbau	151
Bild 46:	Übersicht über den Planungsbereich für Shared Space in Bohmte	151
Bild 47:	Übergangsbereich der Bremer Straße zu Shared Space aus Richtung Süden	152
Bild 48:	Übergang in den Shared Space Bereich der Bremer Straße im Westen	153
Bild 49:	Ortsdurchfahrt Bremer Straße mit Blickrichtung nach Norden	153
Bild 50:	Verkehrsplatz Bremer Straße/Leverner Straße mit Blickrichtung nach Süden	153
Bild 51:	Blick auf den Opernplatz vom Hotel Steigenberger Duisburger Hof in Richtung Westen	156
Bild 52:	Blick auf den Opernplatz in Richtung Osten	157
Bild 53:	König-Heinrich-Platz, Blick in Richtung Süden, links City-Palais	157
Bild 54:	Straßenraum mit Mittelstreifen am Opernplatz Blickrichtung Osten	158
Bild 55:	Neckarstraße Blickrichtung Norden	158

Bild 56:	Moselstraße Blickrichtung Norden	159
Bild 57:	Friedrich-Albert-Lange-Platz Blickrichtung Opernplatz (zul. v = 50 km/h)	160
Bild 58:	Landfermannstraße Blickrichtung Opernplatz (zul. v= 30 km/h)	160
Bild 59:	Opernplatz Blickrichtung Landfermannstraße (zul. v= 50 km/h)	161
Bild 60:	Zufahrt Tiefgarage König-Heinrich-Platz/Kleiner Kirchplatz	161
Bild 61:	Bushaltestelle vor dem verkehrsberuhigten Bereich Blickrichtung Opernplatz	162
Bild 62:	Modellvorhaben BID Neuer Wall. Quelle: Kartengrundlage BSU, eigene Darstellung	163
Bild 63:	Steuerung des Modellvorhabens BID Neuer Wall. Quelle: BSU	164
Bild 64:	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Neuer Wall am Bürgermeister Petersen Platz	164
Bild 65:	Kreuzung Neuer Wall/Bleichbrücke/Adolphsbrücke	165
Bild 66:	Einmündung Poststraße/Neuer Wall	165
Bild 67:	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich „Neuer Wall“ in Hamburg	166
Bild 68:	Parkscheinautomat Neuer Wall	167
Bild 69:	Schraffierte Fläche und Kunststoffpoller zur Kennzeichnung der Ladezonen	167

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Unterschiede zwischen Verkehrsverhalten und sozialem Verhalten (Quelle [3])	11
Tab. 2:	Skala Checkliste	31
Tab. 3:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen in Bezug zur Nutzungssituation und Verkehrserzeugung der umgebenden Bebauung	32
Tab. 4:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für typische Entwurfssituationen/Netzfunktionen	33
Tab. 5:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für unterschiedliche Verkehrsbeteiligungsarten bei sehr hohen Verkehrsbelastungen	34
Tab. 6:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen für unterschiedliche Verkehrsarten bei sehr geringen Verkehrsbelastungen	35
Tab. 7:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen bei verschiedenen Formen der Verkehrsregelung	36
Tab. 8:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Charakteristika des Verkehrsablaufes und der Verkehrsbelastung	37
Tab. 9:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen des ruhenden Verkehrs	38
Tab. 10:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch Radfahrer	39
Tab. 11:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch den Lieferverkehr	40
Tab. 12:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüchen durch den Lkw-Verkehr	41
Tab. 13:	Eignung bzw. Änderungsbedarf von Gemeinschaftsstraßen unter verschiedenen Nutzungsansprüchen	42
Tab. 14:	Charakterisierung des Planungsprozesses Shared Space [32, S. 32], eigene Darstellung	46
Tab. 15:	Grundsätzliche Unterscheidungskriterien und Gestaltungsoptionen	81
Tab. 16:	Unterscheidung von Gestaltungsoptionen für Konten und Strecken in Abhängigkeit vom DTV	82
Tab. 17:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Lkw-Verkehr	83
Tab. 18:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ÖPNV	83
Tab. 19:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr	84
Tab. 20:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Lade-/Lieferverkehr	84
Tab. 21:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit dem Radverkehr	85

Tab. 22:	Gestaltungsoptionen im Zusammenhang mit Fußgänger/innen	86
Tab. 23:	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen	87
Tab. 24:	Gestaltungsoptionen im Umgang mit Werbung und Informationstafeln, Einbauten und Straßenmöbeln im Straßenraum	88
Tab. 25:	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung der Interessen Träger öffentlicher Belange	88
Tab. 26:	Gestaltungsoptionen zur Berücksichtigung von tiefbautechnischen Anforderungen	89
Tab. 27:	Dokumentationserfordernisse des Bestandes, des Kommunikationsprozesses und der Kosten	92
Tab. 28:	Evaluationserfordernisse im Bereich der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes	93
Tab. 29:	Evaluationserfordernisse im Bereich der Akzeptanz und des subjektiven Sicherheitsgefühls	93
Tab. 30:	Verunglückte Personen und Sachschäden am Laweiplein [1]	119
Tab. 31:	Verunglückte Personen und Sachschäden am Knotenpunkt De Drift [1]	123
Tab. 32:	Verunglückte Personen und Sachschäden am Rijkstraatweg [1]	128
Tab. 33:	Amtlich registrierte Verkehrsunfälle am „Stern“ in Brühl im Jahr 2006 [73]	135

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Juristische Einordnung ins Planungsrecht, Amtshaftungsrecht, Abgabenrecht und Verfassungsrecht	S. 109
Anlage 2 Shared Space bzw. Shared Space ähnliche Beispiele	S. 115
Anlage 3 Anforderungen verschiedener Institutionen und Träger öffentlicher Belange	S. 169
Anlage 4 Rechtliche Aspekte bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen	S. 183

Anlage 1

Juristische Einordnung ins Planungsrecht, Amtshaftungsrecht, Abgabenrecht und Verfassungsrecht

In **Kapitel 2.3** wurde die juristische Einordnung von Shared-Space-Projekten in das Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht behandelt. Ergänzend wird im Folgenden die juristische Einordnung von Shared Space-Projekten ins:

- | | |
|-------------------------|--------|
| 1) Planungsrecht | S. 109 |
| 2) Amtshaftungsrecht | S. 110 |
| 3) Abgabenrecht | S. 111 |
| 4) und Verfassungsrecht | S. 112 |

erörtert.

1) Planungsrecht

Innerstädtische Räume können nach dem Bundes-Bauplanungsrecht gestaltet werden. So gibt es im BauGB für die Planung öffentlicher Räume (inklusive Straßen) und Erreichbarkeiten zwar zahlreiche Vorgaben, aber damit zugleich auch Möglichkeiten der Einflussnahme. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können im Bebauungsplan "Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung" festgesetzt werden.

Die Tauglichkeit der bauplanungsrechtlichen Instrumente zur systematischen Verkehrsreduzierung wird in der juristischen Fachliteratur jedoch stark bezweifelt [55] [54]. Der Hinweis ist richtig, denn eine planungsrechtliche Festsetzung in der genannten Art hat für sich genommen keinerlei straßenverkehrsrechtliche Folgen und keine auf das soziale Geschehen. Es können damit allerdings planungsrechtliche Grundlagen geschaffen werden, die dann mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln umgesetzt werden können und müssen ("Vorbehalt des Straßenrechts").

In Neubaugebieten lassen sich mit planungsrechtlichen Festsetzungen z.B. kind- und seniorengerechte Rad- und Fußverkehrsplanung und auch komplette Rad- und Fußwegesysteme festschreiben, die der gesamten Nahmobilität entgegen kommen. Auch für innerstädtische, gewachsene Räume mit dichter Bebauung, die hier im Fokus der Betrachtung stehen, kommt das Bauplanungsrecht in Betracht, um Shared Space-Projekten eine Grundlage zu verschaffen. Allerdings kann der Aufwand unverhältnismäßig sein, wenn es nur um die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums geht.

2) Amtshaftungsrecht

Amtshaftungsrechtliche Bedenken gegen Shared Space-Projekte könnten aus dem Gesichtspunkt der so genannten Verkehrsregelungspflicht geltend gemacht werden. Diese besteht eigenständig neben der als Schlagwort deutlich bekannteren Verkehrssicherungspflicht und hat einen eigenen Pflichtenkreis.

Unter Verkehrsregelungspflicht versteht die Rechtsprechung und Literatur die Amtspflicht, den Verkehr durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken, soweit dies gemäß § 45 Absatz 9 StVO zwingend geboten ist [56]. Der Verstoß gegen die Verkehrsregelungspflicht löst im Falle eines darauf zurückzuführenden Unfalls einen Schadensersatzanspruch aus.

Die Pflicht, den Verkehr möglichst gefahrlos zu lenken, beinhaltet indessen keine Pflicht, die Verkehrsteilnehmer/innen mit einer hohen Zahl von Einzelregelungen per Verkehrszeichen in möglichst vielen Details seines Verhaltens zu lenken. Die Verkehrsregelungspflicht erstreckt sich nicht auf solche Gefahren, die von Verkehrsteilnehmer/innen bei gebotener Aufmerksamkeit ohne Weiteres erkannt und durch verkehrsgerechtes Verhalten abgewendet werden können [56].

Bei einer selbsterklärenden Straßenraumgestaltung, insbesondere bei einer Straßenraumgestaltung ohne lineare Durchstich-Effekte, sind indessen praktisch alle Gefahren erkennbar, die in großstädtischen Innenstadtbereichen bisher oft mit Verkehrszeichen gesteuert werden sollen.

Ein weitgehender Verzicht auf Einzelregelungen durch Verkehrszeichen ist auch keineswegs gefährlich. Zwar werden manche Verkehrsteilnehmer/innen, die jahrzehntelang die üblichen stark durchregulierten Straßenräume erlebt haben, womöglich annehmen, ein Verzicht auf diese Regulierungsdichte müsse mit einer Zunahme der Gefahren einhergehen. Auch durch schlagwortartige Medienberichterstattung zum Konzept der Shared Spaces (etwa: "Gefahr ist gut" [57]) wird gelegentlich der Eindruck erweckt, mit der Umsetzung von Shared Space-Projekten würden die Verkehrsteilnehmer/innen durch die anordnenden Behörden bewusst und gewollt einer erhöhten Gefahr ausgesetzt. Wenn das so wäre, verstießen Shared Space-Projekte in der Tat gegen die Verkehrsregelungspflicht. Alle bisher bekannten Shared Space-Projekte im In- und Ausland erwiesen sich jedoch als sicher. Zwar fehlt es in Teilen an umfassenden Vorher-Nachher-Untersuchungen zur Verkehrssicherheit, die über jeden wissenschaftlichen Zweifel erhaben wären. Eine auffällige Zunahme der Unfallzahlen oder Unfallfolgen ist indessen an keinem der Projekte bekannt geworden. Von den meisten Projekten werden tendenziell oder gar deutlich verringerte Unfallzahlen oder -folgen in den Nachher-Zeiträumen gemeldet. Das Verkehrsverhalten auf Mischflächen ist in Deutschland auch durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) seit Anfang der achtziger Jahre gut beforscht. Auch aus dieser Forschung sind keine grundlegenden Bedenken gegen Mischflächen bekannt geworden [58]. Auch der weitgehende Verzicht auf vorfahrregelnde Verkehrszeichen ist gut beforscht [59] und es sind keine grundlegenden Bedenken dagegen bekannt geworden. Umfassende Untersuchungen in mehreren Städten, die generell Bereiche mit "Weniger Verkehrszeichen" als dem Üblichen zum Gegenstand haben, haben überdies gezeigt, dass ein Zuviel an Verkehrszeichen der Verkehrssicherheit abträglich ist und der Abbau zahlreicher Verkehrszeichen die Unfallzahlen sinken lässt [60]. Eine Behörde, die ein Shared Space-Projekt umsetzt und insbesondere die anordnende Straßenverkehrsbehörde darf sich darauf verlassen, dass diese allgemeinen

Forschungsergebnisse auch vor Ort Gültigkeit haben, solange keine örtlichen Besonderheiten vorliegen, die auf etwaige – tatsächliche – Gefahren durch eine relativ verkehrszeichenfreie Zone hinweisen. Auch unter diesem Gesichtspunkt entsprechen Shared Space-Projekte mithin der Verkehrsregelungspflicht.

Ein weitgehender Verzicht auf Einzelregelungen durch Verkehrszeichen ist auch durch die 1997 in die StVO eingefügten §§ 39 Absatz 1 und 45 Absatz 9 StVO gedeckt. Diese waren vom Gesetzgeber ausdrücklich mit dem Willen eingefügt worden, den überhand nehmenden Schilderwald einzudämmen [16]. Örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen sollen und dürfen danach nur noch dann getroffen werden, wenn dies im Einzelfall "zwingend geboten" ist. Das bedeutet, dass der Shared Space-Gedanke des vernünftigen, eigenverantwortlichen Handelns der Verkehrsteilnehmer/innen längst Gesetz geworden ist. Es ist danach schwer vorstellbar, wie ein Shared Space-Projekt bei klarer Kennzeichnung mit Zeichen 325, abgesenkten Bordsteinen oder Zeichen 274.1 unter Verzicht auf weitere Beschilderungen im Innern der so gekennzeichneten Zone noch gegen die Verkehrsregelungspflicht verstoßen soll. Denn die Verkehrsregelungspflicht kann von dem Pflichtigen nicht etwas verlangen, was die StVO ausdrücklich für entbehrlich oder sogar für verboten erklärt.

Allerdings ist hier darauf hinzuweisen, dass es auch nach der Umsetzung von Shared Space-Projekten vereinzelt Bedarf für Verkehrszeichen und -einrichtungen geben kann: Baugruben z.B. sind selbstverständlich auch in Shared Spaces abzusichern. Auf die Details der Verkehrssicherungspflicht soll hier nicht näher eingegangen werden, weil die als Richterrecht zu umfangreich und zu fallgeprägt ist. Es gelten für Shared Spaces die allgemeinen Regeln. Hinzuweisen ist insoweit allein darauf, dass auch die Verkehrssicherungspflicht dafür spricht, Seitenräume in Shared Spaces zu belassen, wenn sowieso schon optische oder baulich-zwangsläufige Elemente den Straßenquerschnitt gliedern. In einem Shared Space von Grundstrücksgrenze bis Grundstücksgrenze ohne Seitenräume befänden sich die Masten von Straßenlaternen oder etwa vorhandene Baumreihen plötzlich "mitten auf der Fahrbahn". Das wäre wegen der Verkehrssicherungspflicht abhilfebedürftig. Belässt man die Laternenmasten/Baumreihen und die dahintergelegenen Räume hingegen als Seitenräume, stehen die Bäume nicht "mitten auf der Fahrbahn". Das drohende Problem entsteht so erst gar nicht.

3) Abgabenrecht

Abgabenrechtlich ist die Verwirklichung von Shared Space-Projekten im innerstädtischen Raum unter großstädtischen Rahmenbedingungen ohne jede Rechtsfolge. Da – wie oben aufgezeigt – mit Shared Space-Projekten keine Neuaufteilung von Verkehrsräumen einher geht, gibt es keinen abgabenrechtlichen Anknüpfungspunkt bei der Einrichtung einer solchen Zone oder später bei Straßenreinigung etc., der eine gegenüber der Vorher-Situation geänderte Beurteilung rechtfertigen könnte.

Sollte allerdings gleichzeitig mit der Umsetzung eines Shared Space-Projektes – quasi bei der Gelegenheit – ein abgabenrechtlicher Tatbestand verwirklicht werden, dann kann der Eindruck entstehen, das Shared Space-Projekt habe abgabenrechtliche Folgen. Tatsächlich sind aber abgabenrechtlicher Tatbestand und Shared Space-Projekte voneinander unabhängig: Beides kann auch ohne das jeweils andere eintreten bzw. umgesetzt werden.

4) Verfassungsrecht

Die Rechtswissenschaft widmet sich intensiv der Frage, ob es denn ein "Grundrecht auf Mobilität" gibt [54] [61] [62] [63] [64] [65] [66] [67] [68] [69]. Im Blickfeld der Untersuchungen lag dabei bisher allerdings fast ausschließlich die Mobilität der Kraftfahrer/innen. Ergebnis der Untersuchungen ist im Wesentlichen, dass mehrere grundrechtlich verbürgte Freiheiten einen Kern haben, der sich ohne Mobilität nicht ausüben lässt. Der Schutz der Teilnahme am Straßenverkehr ist daher jedenfalls durch das "Auffanggrundrecht" der "allgemeinen Handlungsfreiheit" gewährleistet [70].

Konsequent auf die verschiedenen Grundrechte der Nichtmotorisierten übertragen bedeuten die Ergebnisse und Argumentationen jener Untersuchungen, dass auch diese ein Grundrecht haben auf eigene Mobilität im öffentlichen Raum inklusive eines kommunikativen Aufenthalts und Gemeingebrauchs.

Dieses Grundrecht auf Mobilität steht allerdings unter doppeltem Vorbehalt: Zum einen ist die allgemeine Handlungsfreiheit nur im Rahmen der "verfassungsmäßigen Ordnung" gewährleistet, also im Rahmen der "Gesamtheit der Normen, die formell und materiell der Verfassung gemäß sind" [70]. Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, Shared Space-Projekte innerhalb der Grenzen des geltenden Rechts umzusetzen, kommt dieser Vorbehalt hier nicht – zu Lasten der Shared Space-Projekte – zum Tragen: Eine normative Einschränkung der Handlungsfreiheit wird für die Shared Space-Projekte nicht in Erwägung gezogen.

Das Grundrecht auf Mobilität steht zudem unter dem Vorbehalt des Vorhandenseins einer entsprechenden Infrastruktur [70]. Ist Infrastruktur vorhanden, hat jedermann im Rahmen des vorhandenen Gemeingebrauchs das grundrechtlich gewährleistete "Recht auf gleichen Zugang und gleiche Benutzung". Hieraus lassen sich Rechte der Nichtmotorisierten ableiten:

Hat Jedermann diese Rechte, dürfen auch Nichtmotorisierte nicht von diesem Gemeingebrauch ausgeschlossen werden – auch nicht faktisch infolge entsprechend wirkender StVO-Vorschriften [61] [71]. Den Staat trifft zudem eine "Verantwortung für die Schaffung und den Erhalt einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur" [70]. Auch dieser Aspekt ist bisher nur in dem Sinne untersucht worden, ob denn eine für Kraftfahrer "angemessene" Infrastruktur geschaffen worden ist und erhalten wird. Eine den nicht-motorisierten Grundrechtsträgern "angemessene" Infrastruktur erfordert jedoch Anderes als der in der Vergangenheit vielfach praktizierte kraftfahrergerechte Ausbau der Straßen. Angemessen wäre hier eher das Zurückdrängen dieser faktischen Raumnutzung der Autofahrer/innen, damit Bewegungs- und Aufenthaltsraum für die große Zahl der Nichtmotorisierten erhalten bleibt oder zurückgewonnen wird.

Verstärkt gilt der genannte Grundrechtsschutz im Rahmen des Anliegergebrauchs. Der das Grundrecht auf Eigentum schützende Art. 14 GG gewährt dem Anlieger die Möglichkeit eines "Kontaktes nach außen" [70]. Ein Eingriff in dieses Grundrecht liegt vor, wenn den Anlieger/innen durch Einziehungen, Widmungsbeschränkungen, verkehrsrechtliche Verbote oder tatsächliche Maßnahmen in einer differenzierten Kasuistik als rechtlich relevant herausgearbeitete Nachteile entstehen. Wirkliche Eingriffsfälle sind jedoch in den bisher untersuchten Gebieten selten [54]. Da von Shared Space-Projekten nach den Erfahrungen der bisher umgesetzten Beispiele im In- und Ausland keine Beschränkungen für irgendeine Verkehrsteilnehmergruppe

und auch nicht für Anlieger/innen ausgehen, die über das straßen- und straßenverkehrsrechtlich Mögliche und Übliche hinausgehen, setzt auch der grundrechtliche geschützte Anliegergebrauch im Sinne einer "gewollten Autonutzung" Shared Space-Projekten keine grundlegenden Grenzen.

Allerdings ist aus verfassungsrechtlichen Gründen der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz einzuhalten. Das bedeutet, dass die jeweiligen Beschränkungen zum Schutz des fraglichen Rechtsguts geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne sind [70]. Das setzt wiederum eine Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs und dem Gewicht der ihn rechtfertigenden Gründe voraus.

Was mit diesen rechtsdogmatischen Überlegungen oftmals gegen Tempolimits, Überholverbote und Parkverbote reklamiert wird, lässt sich mit derselben Rechtsdogmatik jedoch auch gegen Verkehrsverhältnisse reklamieren, die Nichtmotorisierten ihre Mobilität nimmt oder jedenfalls einschränkt. Der Staat darf danach einer bestimmten Gruppe Verkehrsteilnehmer/innen (den Kraftfahrer/innen) nicht erlauben, Gehwege zuzuparken, ein Nichtmotorisierten-unverträgliches Tempo zu fahren und insgesamt Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, die den weitreichenden Ausschluss von Nichtmotorisierten vom öffentlichen Verkehrsraum zur Folge haben. Das Grundrecht der Nichtmotorisierten auf eigenständige Mobilität beinhaltet damit auch ein Recht auf sozialverträgliche Abwicklung des heutigen automobilen Straßenverkehrs.

Blinde und Sehbehinderte

Blinde und Sehbehinderte haben Vorbehalte gegen Shared Space-Projekte, weil sie außerstande sind, diejenige zwischenmenschliche Kommunikation zu üben, die in Shared Spaces gerade das Miteinander der Verkehrsteilnehmer/innen prägen soll. Sie fühlen sich insbesondere dann unwohl, wenn taktile und kontraststarke Leitlinien fehlen und wenn sie ohne Lichtsignalanlagen und ohne Möglichkeit der akustischen Wahrnehmung von Lücken im Verkehr eine Straße queren müssen. Teilweise werden daher Bedenken geäußert, Shared Space-Projekte könnten Blinde und Sehbehinderte in ihrer Mobilität einschränken.

Auf taktile und optisch deutliche, linienhafte Elemente muss indessen auch in Shared Spaces nicht verzichtet werden. Eine offene, platzartige Gestaltung des Straßenraums von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze ist schon wegen der oben erörterten Park- und Rechtsfahr-Problematik abzulehnen. Wenn Seitenräume bleiben, lassen sich auf diesen die von Blinden und Sehbehinderten gewünschten Elemente gut platzieren. Auch für die Querungsproblematik lassen sich bauliche Lösungen finden, die eine detaillierte Vorfahrtregelung und Furtmarkierung entbehrlich machen. Insbesondere mit Gehwegüberfahrten lassen sich an geeigneten Stellen verkehrsrechtlich eindeutige Situationen auch innerhalb von Shared Spaces ohne zusätzliche Schilder schaffen (§ 10 StVO [56]). Bei vorgezogenen Gehwegnasen und damit verkürzten Räumwegen und -zeiten lassen sich zudem Bedingungen schaffen, die hinsichtlich objektiver und subjektiver Sicherheit anderen Lösungen nicht nachstehen. Shared Spaces müssen daher nicht zu einer Einschränkung der Mobilität von Blinden und Sehbehinderten führen. Verfassungsrechtlich bedenklich wären allerdings konkrete Ausgestaltungen, die im Ergebnis dazu führen, dass sich diese Bevölkerungsgruppe fortan nicht mehr aus dem Haus traut. Verfassungsrechtliche Bedenken bestehen daher auch unter dem besonderen Blickwinkel der Blinden und Sehbehinderten nur gegen schlecht ausgeführte Shared Spaces, nicht aber gegen Shared Space-Projekte schlechthin.

Anlage 2 Shared Space bzw. Shared Space ähnliche Beispiele

Da in Deutschland mit Shared Space erst wenige Erfahrungen vorliegen, wurden zunächst Fallbeispiele aus den Niederlanden und Deutschland ausgewählt, beschrieben und analysiert, um daraus für Hamburg erste Empfehlungen für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen ableiten zu können.

Im Folgenden handelt es sich um die Beispiele:

- | | |
|---|--------|
| 1) Niederlande, Smalingerland, Drachten, Kreisverkehr (Lawei plein) | S. 116 |
| 2) Niederlande, Smalingerland, Drachten, Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden | S. 120 |
| 3) Niederlande, Haren, Rijksstraatweg | S. 124 |
| 4) Deutschland, Brühl, „Stern“ | S. 129 |
| 5) Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz | S. 136 |
| 6) Deutschland, Mönchengladbach, Stresemannstraße | S. 142 |
| 7) Deutschland, Bohmte, Bremer Straße L 81 | S. 149 |
| 8) Deutschland, Duisburg, Opernplatz, Landfermannstraße | S. 156 |
| 9) Deutschland, Hamburg, Business Improvement District (BID) Neuer Wall | S. 163 |

Beispiel 1) Niederlande, Smalingerland, Drachten, Kreisverkehr (Laweiplein)

Räumliche Lage von Smalingerland, Drachten

Die Gemeinde Smalingerland mit rd. 54.000 Einwohner/innen liegt im Nordosten der Niederlande und gehört zu der Provinz Friesland. Der Gemeinde gehören zahlreiche einzelne Orte an. Der größte Ort mit rund 44.000 Einwohner/innen ist Drachten, in dem auch der Hauptsitz der Verwaltung liegt.

Charakteristik des Verkehrsraumes am Laweiplein

Im Jahr 2001 wurde ein innerstädtischer Knotenpunkt mit einer Verkehrsbelastung von rd. 18.000 Kfz/24h in dem Ort Drachten von einem signalgeregelten Knotenpunkt als Shared Space Vorzeigeprojekt zu einem Platz mit Kreisverkehrsanlage (Laweiplein) (**Bild 12**) umgestaltet.

Täglich befahren rd. 5.000 Radfahrer/innen den Platz [1]. Der zentrale Platz, an dem auch das Theater der Gemeinde Drachten liegt, sollte in seiner städtebaulichen Qualität aufgewertet werden, wobei Fußgänger/innen und Radfahrer/innen Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bekommen sollten. Der Platz hat eine attraktive Gestaltung mit Aufenthaltsflächen und Brunnenanlagen.

Der Laweiplein befindet sich in zentrumsnaher Lage. Die Umfeldnutzung des Platzes wird maßgeblich geprägt durch gewerbliche und kulturelle Nutzung (Banken, Theater, Restauration) mit Bauhöhen von mehr als 4-5 Vollgeschossen. Wohnnutzung ist unmittelbar am Laweiplein die Ausnahme, so dass nach hiesigen Maßstäben eine vergleichbare Nutzung als Kerngebiet (§ 7 BauNVO) möglich erscheint.

Der Laweiplein in Drachten entspricht nach deutschen Maßstäben einer angebauten Hauptgeschäftsstraße der Straßenkategorie HS IV.



Bild 12: Kreisverkehr Laweiplein in Smalingerland, Drachten [2]

Verkehrsrechtliche Regelungen am Laweiplein

Die Gestaltung der Kreisfahrbahn weicht von einigen üblichen Merkmalen kleiner Kreisverkehre ab. So fehlen insbesondere Kennzeichnungen und Markierungen für den nicht motorisierten Verkehr. Der Kreisverkehr wurde lediglich in der Kreismitte mit dem in Deutschland üblichen Verkehrszeichen 215 StVO (Kreisverkehr) beschildert (**Bild 12**). Bezüglich der Vorfahrtregelung wird den Nutzer/innen durch diese Beschilderung auf der Kreisfahrbahn die Vorfahrt eingeräumt. Eine „Rechts-vor-Links“ Regelung gilt hier nicht.

An den Zu- und Ausfahrten der Kreisfahrbahn und häufig vor Querungsstellen wurden Markierungen in Form von „Haifischzähnen“ vorgenommen. Die „Haifischzähne“ sind in Deutschland nicht in der StVO verankert, können auf der Grundlage einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 2 StVO durch das zuständige Fachministerium als oberste Straßenverkehrsbehörde genehmigt werden. In den Niederlanden ist dies anders. Dort sind diese Bodenmarkierungen Bestandteil des niederländischen Straßenverkehrsrechts (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV)). Diese Markierung signalisiert „Vorrang gewähren“ und entspricht damit in Deutschland etwa dem Verkehrszeichen 205 StVO.

Die Seitenräume und die nach der Umgestaltung neu entstandenen Platzflächen werden von allen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen ohne Kanalisierungen genutzt. Radfahrer/innen können alternativ im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn oder in den Seitenräumen bzw. Platzbereichen den Platz befahren. Dabei sind in den Seitenräumen keine Richtungen oder Führungen vorgesehen – das Befahren des Platzes ist ohne jegliche Restriktionen für Radfahrer/innen möglich.

Querungsstellen befinden sich für Radfahrer/innen unmittelbar an den Einmündungen der Kreiszufahrten (**Bild 13**). Fußgängerüberwege wurden in ca. 30 m Abstand von der Kreisfahrbahn an allen vier Zufahrten angelegt (**Bild 14**). Dabei wurde bewusst davon ausgegangen, dass lineare Fußgängerquerungen an allen Stellen der Einmündungen zu verzeichnen sein werden.

Die Querungsstellen für Radfahrer/innen sind durch Farb- und Materialwahl von der Fahrbahn abgesetzt. Die Furt wird zusätzlich durch Aufpflasterung und durch Markierungen („Haifischzähne“) auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Diese Querungsstellen werden von Radfahrer/innen gut angenommen und in beide Richtungen befahren. Neben den Radfahrer/innen werden diese Querungsstellen zusätzlich von Fußgänger/innen genutzt.



Bild 13: Querungshilfe bzw. Führung der Radfahrer/innen am Laweiplein in Drachten



Bild 14: Querungshilfe bzw. Führung der Fußgänger/innen am Laweiplein in Drachten

Insbesondere für Fußgänger/innen sind alle Zufahrten des Kreisverkehrs mit Fußgängerüberwegen ausgestattet (**Bild 14**). Die Fußgängerüberwege sind in Pflaster ausgeführt und reichen auch über die von den Radfahrer/innen häufig genutzten rot gepflasterten „Fahrstreifen“. Auf dem Bild ist zu erkennen, dass der Fußgängerüberweg mit einem Auffangstreifen (ca. 30 cm Noppenplatten) versehen ist. Zudem bestehen für Blinde mit Langstock deutlich wahrnehmbare Kanten, die zum Auffinden der Noppenplatten und des Fußgängerüberweges genutzt werden können. Der Überweg selbst ist mit einer Nullabsenkung ausgeführt.

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Bild 14 zeigt neben den straßenbaulichen Details, dass der Laweiplein auch von Linienbussen (Linie 314) befahren wird. Im umgestalteten Platzbereich wurde keine Bushaltestelle integriert.

Verkehrssicherheit am Laweiplein in Drachten

Detaillierte und wissenschaftlich fundierte Unfallanalysen sind bislang nicht verfügbar. Dennoch liegen erste grobe Erkenntnisse über die Unfallentwicklung am Laweiplein vor. **Tab. 30** gibt eine Übersicht über die Anzahl der Unfälle nach Unfallkategorien für die Jahre 1997 bis 2006. Die Unfallzahlen im Jahr des Umbaus sind gesondert dargestellt.

Jahr \ Unfallkat.	Getötet	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Sachschaden	Gesamt
Drachten – Laweiplein					
1997 - 2000	0	2	6	33	41
2001*	0	0	0	4	4
2002 - 2006	0	0	2	15	17

*Jahr des Umbaus

Tab. 30: Verunglückte Personen und Sachschäden am Laweiplein [1]

Am Laweiplein, der vormals lichtsignalgeregelt war, traten vor dem Umbau zu einem Kreisverkehr Unfälle mit schwerverletzten Personen auf, die nach dem Umbau bislang nicht mehr aufgetreten sind. Die Anzahl der Unfälle mit leichtverletzten Personen und die Anzahl von Unfällen mit Sachschäden sind rückläufig. Diese Entwicklung ist bei einem Umbau von lichtsignalgeregelteten Knotenpunkten zu einem Kreisverkehr nicht unüblich. Die Entwicklung der Unfallzahlen ist daher vor diesem Hintergrund zu betrachten. Dennoch ist die Aussage zulässig, dass die Unfallzahlen am Laweiplein nach deutschen Maßstäben bislang keine Anzeichen von Unfallhäufungen aufweisen.

Die Entwicklung der Unfallzahlen gibt keinen Hinweis darauf, dass durch Shared Space die Verkehrssicherheit erhöht wird. Die positiven Wirkungen in diesem Bereich können weder vorrangig noch ausschließlich den Merkmalen des Shared Space-Prinzips zugeordnet werden.

Beispiel 2)**Niederlande, Smalingerland, Drachten, Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden**

In dem Ort Drachten befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Kreisverkehr Laweiplein der Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden. Zur Beschreibung des Ortes Drachten siehe Beispiel 1.

Charakteristik des Verkehrsraumes De Drift/Torenstraat/Kaden

Dieser Knotenpunkt war vormals lichtsignalgeregelt und wurde im Jahr 1998 zu einer Einmündung mit „Rechts-vor-Links“ Regelung umgestaltet (**Bild 15**). Der Knotenpunkt weist eine Verkehrsbelastung von rd. 15.000 Kfz/24h auf. Einer der vier Knotenpunktarme ist als Fahrradachse gewidmet (**Bild 16**), in der motorisierter Individualverkehr ausgeschlossen ist und auf der täglich rd. 7.000 Radfahrten zu verzeichnen sind [1].

Der maßgebliche Straßenraum an diesem Knoten in Drachten entspricht nach deutschen Maßstäben einer örtlichen Geschäftsstraße und Straßenkategorie HS IV.

Der Platzbereich ist im Mischungsprinzip gestaltet – im unmittelbaren Knotenpunktbereich sind die Seitenräume in keiner Weise von den Fahrbahnflächen separiert. Die einheitliche Gestaltung unterstreicht den Platzcharakter, wobei in den angrenzenden Flächen mit Markierungen und Gestaltungselementen wie Baumscheiben gearbeitet wurde, die die Flächen für den Fußgänger- und Radverkehr von der Fahrbahnfläche abgrenzen (**Bild 15**). Mittels Baumscheiben, Beleuchtungselementen und Betonpollern sind der Knotenpunkt und die für den Kfz-Verkehr befahrbaren Flächen deutlich markiert. Auf Wunsch der Anwohner/innen wurden nachträglich Fußgängerüberwege über den ehemaligen übergeordneten Hauptstraßenzug – mit entsprechender Beschilderung – sowie für blinde und sehbehinderte Personen kontrastierende Leit- bzw. Auffangstreifen angelegt. Radfahrer/innen können den Platzbereich ohne jegliche Führungen in allen Richtungen nutzen.



Bild 15: Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden Drachten, Niederlande [1]



Bild 16: Fahrradstraße am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden Drachten

Die angrenzende Bebauung dieses Knotenpunktes hat mit etwa 2-3 Vollgeschossen den Charakter eines großen Dorfes. An dem Knotenpunkt liegen eine Kirche, Wohngebäude sowie gewerbliche und gastronomische Betriebe in einem ausgewogenen Verhältnis. Bezogen auf Deutschland hat die Umfeldnutzung Ähnlichkeiten mit Mischgebieten (§ 6 BauNVO).

Verkehrsrechtliche Regelungen am Knotenpunkt De Drift

Auf Beschilderungen wurde an diesem Knotenpunkt nicht verzichtet. Im Bereich des Knotenpunktes sind zwei Fußgängerüberwege mittels Pflaster ausgeführt. Die Fußgängerüberwege, die aufgrund der Nutzung mittlerweile wenig kontrastreich erscheinen, sind durch vertikale Beschilderung analog des in Deutschland üblichen Verkehrszeichens 350 StVO (Fußgängerüberweg) beschildert (**Bild 17**).

Für den Knotenpunktbereich ist ein eingeschränktes Halteverbot für eine Zone analog Zeichen (291 StVO) angeordnet. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen im weiteren Umfeld des Knotenpunktes können nicht ausgeschlossen werden. Dies wurde im Rahmen der Besichtigung nicht geprüft. Für den innerstädtischen Bereich wird zunächst eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unterstellt.

An dem Knotenpunkt gilt die „Rechts-vor-Links“ Regelung. Diese Regel wurde in den Niederlanden erst im Mai 2001 auch auf Nicht-Kraftfahrzeuge wie z.B. auf Radfahrer/innen ausgedehnt [72].



Bild 17: Knotenpunktzufahrt De Drift, Drachten

Sehbehinderte Personen mit Langstock haben an den Fußgängerüberwegen Probleme. Von den äußeren Häuserkanten führen Leitstreifen zum Fußgängerüberweg hin. Dieser Fußgängerüberweg beginnt mit einem wenig kontrastreich ausgeführten Auffangstreifen (Noppenplatten) (**Bild 18**). Eine Ausrichtung an dieser Noppenplatte zum Auffinden der gegenüberliegenden Seite ist, aufgrund einer fehlenden Kante für blinde Personen mit Langstock, kaum möglich.



Bild 18: Knotenpunktzufahrt Torenstraat mit Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen [1]

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Für dieses Untersuchungsgebiet ist nicht bekannt, ob es durch Linienbusverkehr genutzt wird. Am Beobachtungstag war dies nicht der Fall. Im beschriebenen Untersuchungsraum ist keine Haltestelle für den ÖPNV eingerichtet.

Verkehrssicherheit am Knotenpunkt De Drift/Torenstraat in Drachten

Detailliert Unfalluntersuchungen liegen für den Knotenpunkt De Drift/Torenstraat/Kaden nicht vor. Verfügbar sind erste Unfallzahlen, die einen ersten Eindruck über die Unfallentwicklung an dem Knotenpunkt ermöglichen. **Tab. 31** gibt eine Übersicht über die Anzahl der Unfälle nach Unfallkategorien für die Jahre 1994 bis 2006. Die Unfallzahlen im Jahr des Umbaus sind gesondert dargestellt.

Vor und nach dem Umbau wurden keine Unfälle mit schweren Unfallfolgen festgestellt. Die Unfallzahlen zeigen, dass nach dem Umbau zahlreiche Unfälle mit leicht verletzten Personen zu verzeichnen sind und dass es zu zahlreichen Unfällen mit Sachschäden gekommen ist.

Die Entwicklung der Unfallzahlen gilt als statistisch nicht signifikant. Sie gibt dennoch eher einen Hinweis darauf, dass sich die Verkehrssicherheit durch den Umbau im Bereich der leichtverletzten Personen verschlechtert hat, denn nach dem Umbau sind mehr Unfälle mit leichtverletzten Personen zu verzeichnen. Dennoch ist die Aussage zulässig, dass es sich nach deutschen Maßstäben bislang nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt.

Unfallkat. Jahr	Getötet	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Sachschaden	Gesamt
Drachten – De Drift/Torenstraat/Kaden					
1994 - 1997	0	0	1	19	20
1998*	0	0	1	2	3
1999 - 2006	0	0	9	28	37

*Jahr des Umbaus

Tab. 31: Verunglückte Personen und Sachschäden am Knotenpunkt De Drift [1]

Die Entwicklung der Unfallzahlen gibt keinen Hinweis darauf, dass durch Shared Space die Verkehrssicherheit verbessert wurde.

Beispiel 3) Niederlande, Haren, Rijkstraatweg

Räumliche Lage von Haren (Provinz Groningen)

Die niederländische Gemeinde Haren liegt in der nördlichen Provinz Groningen. Haren, ein Vorort der Stadt Groningen, hat rd. 19.200 Einwohner/innen und kann als großes Dorf bezeichnet werden. Im Jahr 2003 wurde hier eine örtliche Geschäftsstraße mit angrenzenden Knotenpunktarmen nach dem Prinzip Shared Space umgestaltet. Die Verkehrsbelastung der Geschäftsstraße beträgt rd. 8.000 Kfz/24h [1].

Charakteristik der Verkehrsräume am Rijkstraatweg

Von Groningen aus erreicht man den Rijkstraatweg über einen Kreisverkehr, zwei darauffolgende Einmündungen sind im Mischungsprinzip gestaltet. Aufenthaltsflächen heben sich von den Verkehrsflächen in den Knotenpunktbereichen in keiner Weise ab (**Bild 19**). Rad- und Mofafahrer/innen können den Platzbereich uneingeschränkt nutzen. In den Einmündungen wurden Fußgängerüberwege angeordnet, die nicht beschildert sind. Unmittelbar angrenzend an die Knotenpunktbereiche sind die Fahrbahnränder durch Farbwechsel des Materials gekennzeichnet, so dass dort eine Kanalisierung stattfindet (**Bild 20**).

Außerhalb der Knotenpunktbereiche ist die Geschäftsstraße auf einer Länge von ca. 400 Metern auch in den Streckenabschnitten niveaugleich ausgeführt. Die Gehwegbereiche sind durch Material- und Farbwahl, Bäume und Leuchten eindeutig von der Fahrbahnfläche separiert, Gitter verhindern zusätzlich das Parken in den Seitenräumen. Für Radfahrer/innen sind bis auf eine „weiche Kanalisierung“ durch eine andersfarbige Pflasterlinie auf dem Gehwegbereich (**Bild 20** und **Bild 21**) keine Regelungen eingeführt. Sie nutzen sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwegflächen uneingeschränkt.

Mit der Ausnahme von drei Behindertenparkständen befinden sich auf dem Rijkstraatweg keine Parkstände, Parkraumkapazitäten befinden sich im unmittelbaren Umfeld.

Der Rijkstraatweg in Haren kann entsprechend der RAS 06 bezogen auf die typische Entwurfsituation als örtliche Geschäftsstraße der Straßenkategorie HS IV bezeichnet werden.

Den Bildern (**Bild 19** bis **Bild 21**) kann entnommen werden, dass die bauliche Nutzung im Erdgeschoss vom Einzelhandel und nicht störendem Gewerbe bestimmt ist. In den oberen Etagen befindet sich Wohnraum. An dem Rijkstraatweg ist eine geschlossene Bauweise und eine deutliche Baulinie erkennbar. Die Versprünge der Gebäudekanten sind gering. Insbesondere im Kernbereich des Rijkstraatweges ist eine Bebauung mit Bauhöhen von 2-3 Vollgeschossen mit wiederkehrenden Elementen der Fassadengestaltung zu finden. Entsprechend der deutschen Baunutzungsverordnung können wesentliche Teile des Rijkstraatweges einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zugeordnet werden.



Bild 19: Einmündung Rijksstraatweg/Kerkstraat, Haren [1]



Bild 20: Einmündung Rijksstraatweg/Brinkhorst, Haren [1]



Bild 21: Rijksstraatweg, Haren [1]

Verkehrsrechtliche Regelungen Haren, Rijkstraatweg

Beschilderungen wurden im Untersuchungsgebiet in Haren mit Zurückhaltung angeordnet. In sensiblen Bereichen sind Flächen für Fußgänger/innen entsprechend beschildert (**Bild 20**).

An den Einmündungen/Knotenpunkten gilt einheitlich die „Rechts-vor-Links“ Regelung. **Bild 22** zeigt einen Blick auf eine Einmündung am Rijkstraatweg. Der Materialwechsel auf der Fahrbahn kündigt den Knotenpunktbereich an. In das Pflaster wurden Streifen zur Orientierung eingebaut, die den Verkehrsteilnehmer/innen mögliche Haltelinien signalisieren. Diese angedeuteten Haltelinien sind an dieser Einmündung an allen Zufahrten mit Kfz-Verkehr vorhanden. Das **Bild 22** zeigt weiterhin, dass die Sichtbeziehungen in die von rechts kommende Fahrradstraße nicht optimal sind. Zur Verdeutlichung, dass von rechts mit Radverkehr zu rechnen ist und dass diese Radfahrer/innen (niederl. „Fietzers“) Vorrang haben, wurde ein entsprechendes zusätzliches Hinweisschild angebracht.



Bild 22: Einmündung am Rijkstraatweg, Haren

Eine Beschränkung der zul. Geschwindigkeiten oder die Einrichtung von Zonen für eingeschränktes Halteverbot wurde nicht beobachtet. Parkplätze für behinderte Personen sind gesondert ausgewiesen und entsprechend beschildert. Es wird unterstellt, dass auch hier keine Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt wurden, für den innerstädtischen Bereich gilt somit eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Der Rijkstraatweg wird mit Bussen im Linienverkehr befahren. Im Bereich des umgestalteten Rijkstraatweg sind Haltestellen für Linienbusse integriert (**Bild 23**). Die Länge der Haltestelle ist für einen Standardbus als Kap ausgelegt. Die Wartefläche für Fahrgäste hebt sich farblich von den umgebenden Flächen ab und entspricht in der ausgeführten Bauhöhe etwa einem klassischen Hochbord. Ein niveaugleicher Einstieg ist bei dieser Ausführung jedoch nicht möglich.

Im mittleren Bereich der Wartefläche wurde eine Rampe ausgeführt, die für Rollstuhlfahrer/innen und Personen mit Rollatoren einen niveaugleichen Zugang ermöglicht. Leit- und Auffangstreifen zum Auffinden der Haltestelle sind in dieser Planung nicht ausgeführt. Die Haltestellen sind beleuchtet und mit einem Haltestellenmast mit Informationen ausgestattet. Sitzgelegenheiten und Fahrgastunterstände sind nicht vorhanden.



Bild 23: Linienbushaltestelle am Rijkstraatweg , Haren

Verkehrssicherheit am Rijkstraatweg in Haren

Detailliert Unfalluntersuchungen liegen für den Rijkstraatweg in Haren nicht vor. Verfügbar sind erste Unfallzahlen, die einen ersten Eindruck über die Unfallentwicklung für den Bereich ermöglichen.

Tab. 32 gibt eine Übersicht über die Anzahl der Unfälle nach Unfallkategorien für die Jahre 1997 bis 2006. Die Unfallzahlen im Jahr des Umbaus sind gesondert dargestellt.

Vor dem Umbau wurden auf dem Rijkstraatweg in den Jahren 1997 bis 2003 zwei Personen schwer verletzt und acht Personen leicht verletzt. Nach dem Umbau wurden bis zum Jahr 2006 keine schwerverletzten oder leichtverletzten Personen festgestellt. Die Unfallzahlen zeigen darüber hinaus einen Rückgang bei den Sachschäden.

Unfallkat. Jahr	Getötet	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Sachschaden	Gesamt
Haren – Rijkstraatweg					
1997 - 2003	0	2	8	70	80
2003*	0	0	0	11	11
2004 - 2006	0	0	0	17	17

*Jahr des Umbaus

Tab. 32: Verunglückte Personen und Sachschäden am Rijkstraatweg [1]

Die Entwicklung der Unfallzahlen am Rijkstraatweg gibt einen Hinweis darauf, dass sich die Verkehrssicherheit durch den Umbau geringfügig verbessert hat. Die Aussage ist zulässig, dass es sich nach deutschen Maßstäben bislang nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt.

Beispiel 4) Deutschland, Brühl, „Stern“

Räumliche Lage von Brühl

Die Stadt Brühl befindet sich in Nordrhein-Westfalen und hat rund 47.000 Einwohner/innen. Brühl ist kreisangehörige Stadt im Rhein-Erft-Kreis und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Der Platz vor der „Giesler-Galerie“ in Brühl wird auch als „Stern“ bezeichnet (**Bild 24**) und wurde im Jahr 2006 von einem Kreisverkehrsplatz in einen Platzbereich umgebaut. Die Verkehrsbelastung auf dem Platz liegt bei ca. 5.500 bis 7.500 Kfz/24h.

Form der durchgeführten Bürgerbeteiligung

Der Bedarf für die Umgestaltung des „Stern“ stand im Zusammenhang mit der Umnutzung des Geländes der „Giesler-Galerie“. Hier wurde ein großes Einkaufscenter, die Gierler-Galerie, eröffnet. Die Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes war somit nicht das Hauptanliegen der Bauleitplanung. Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgten zusätzlich Änderungen bei der Verkehrsführung im näheren Umfeld. Ein Ziel der Umgestaltung des Verkehrsraumes am „Stern“ war es auch, die fußläufigen Beziehungen zwischen der Fußgängerzone und der Giesler-Galerie zu verbessern.

Bereits im Juni 2003 wurden verkehrstechnische Untersuchungen angestellt, um Klarheit über die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Bestand und erforderliche Umbaumaßnahmen für die Giesler-Galerie zu gewinnen. Dem kam auch schon damals eine große Bedeutung hinsichtlich der Erschließung der südlichen Innenstadt zu. Eine wesentliche Frage bestand aber darin, ob der Verkehr im Netz zu bewältigen ist. Eine wesentliche Einschränkung für die Erschließung der Giesler-Galerie bestand zudem in der neben der Giesler-Galerie verlaufenden Stadtbahnlinie, die aufgrund häufiger Schrankenschließzeiten zu Behinderungen in der Erreichbarkeit führt.

Die teilweise öffentlich geführte Diskussion wurde im Wesentlichen durch diese Aspekte geprägt. Diese Diskussion wurde begleitet durch weitergehende, detailliertere Verkehrsuntersuchungen, die bis Mitte 2004 andauerten. Nichtsdestotrotz – für die verkehrliche Erschließung der Innenstadt einerseits und der fußläufigen Anbindung der Giesler-Galerie an die Innenstadt andererseits – kam dem Kreisverkehrsplatz auch seinerzeit erhebliche Bedeutung zu. Ausgesprochenes erstrangiges Ziel war dabei, eben trotz der erforderlichen uneingeschränkten Verkehrsbeziehungen über diese (fünfarmige) Kreuzung auch die Fußläufigkeit zu sichern. Gegenüber der vorherigen Kreisverkehrslösung, die zu über 80 % Fläche allein für den motorisierten Verkehr beanspruchte, wurde auch die Chance erkannt, die Fläche möglichst attraktiv zugunsten eines neuen städtischen Platzes zu gestalten. Tatsächlich nutzen diesen Platz heute auch ein dort ansässiges Restaurant und ein Cafe als Freisitz sowie ein Fahrradgeschäft als zusätzliche Ausstellungsfläche. Die ehemalige, nahezu reine Verkehrsfläche konnte also so zu einem innerstädtischen Platz umgewandelt werden.

Die konkrete Gestaltung des Sterns erfolgte erst gegen Ende 2004 und wurde dem Planungsausschuss im Januar 2005 erstmalig vorgestellt. Es gab seitens verschiedener Politiker/innen sowie des Deutschen Kinderschutzbundes Bedenken bzgl. der Sicherheit für Fußgänger/innen und Schüler/innen, da sich in der Nähe eine Grund-

schule befindet. Diese Bedenken haben sich jedoch bis heute nicht in Form von Unfallhäufungen bestätigt. Die Gestaltung des Platzes war an sich nicht strittig. Die großangelegten quadratischen Pflasterungen waren zudem keine eigentlich neue Idee, sondern die konsequente Weiterentwicklung der bereits in der Uhlstraße beginnenden Fußgängerzone, in der diese Pflasterung bereits seit ca. 20 Jahren liegt. Da der Platz als Endpunkt der Fußgängerzone betrachtet werden sollte, wurde der Einheitlichkeit wegen diese Gestaltung weitergeführt. Bewusst wurde dabei der Verlauf der Pflasterbänder nicht parallel zu irgendeiner einmündenden Straße gezogen, damit nicht (unterbewusst) einer Fahrspur optisch ein Vorrang eingeräumt wird.

Bei dem Bauleitplanverfahren standen die verkehrlichen Komponenten nicht alleine im Vordergrund. Im Rahmen der Bauleitplanung wurden den Bürger/innen die Planungen öffentlich vorgestellt. Die Bürgerbeteiligung erfolgte im Rahmen der in der Bauleitplanung (§ 3 Abs. 1 und 2 BauGB) üblichen Form.

Die Verkehrsführung vor der Giesler-Galerie wird aktuell in der politischen Diskussion erneut diskutiert. Eine Fraktion im Rat der Stadt Brühl führt hierzu eine Online-Befragung „Brühler Umfrage“ mit dem Ziel durch, eine Einschätzung über die Sicherheit der Verkehrslösung aus Sicht der Bürger/innen zu erhalten.

Charakteristik des Verkehrsraumes am „Stern“

Insgesamt münden fünf Straßen in versetzter Form in den Platz. Räumlich abgegrenzt wird der Platz durch die umgebende Bebauung. An den Zufahrten des Kfz-Verkehrs verdeutlicht jeweils das Zeichen 325 StVO den verkehrsberuhigten Bereich. Der Übergang in diesen Bereich wird durch ein rotes Pflasterband quer zur Fahrbahn unterstrichen. Die folgenden Bilder (**Bild 24** bis **Bild 28**) geben einen Eindruck über die vielfältigen Varianten der Materialwahl und der Führung der Radfahrer/innen im Annäherungs- und Übergangsbereich des umgestalteten Platzes wieder.



Bild 24: Der Platz am „Stern“ in Brühl, rechts Eingang der Giesler-Galerie. Blick aus Richtung Mühlenstraße in Richtung Uhlstraße

Der Platz ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, so dass der Aufenthalt von Fußgänger/innen überall möglich wäre. Durch die Anordnung von Gittern wurden die Laufrichtungen und die überfahrbaren Flächen des Platzes stark gegliedert. Im Ergebnis führt dies für den Kfz-Verkehr zu verengten Fahrflächen und deutlichen Fahrversätzen. Die Fußgänger/innen werden durch die Anordnung der Gitter gezielt geführt. Hierdurch entstehen sowohl an den Stellen, die rot gepflastert sind als auch an einer definierten Stelle vor dem Eingang der Giesler-Galerie häufig genutzte Querungsstellen für Fußgänger/innen.

Die Oberfläche des Platzes wurde niveaugleich mit diagonal laufenden Pflasterbändern gestaltet. Der Fahrzeugverkehr wird durch Poller und Absperrgitter stark kanalisiert, welche zusätzlich mit hell reflektierenden Streifen versehen sind. Hinter den Gittern sind als Abstellrichtungen für Fahrräder (Pollerstände) aufgestellt. An den Zufahrten sind die Absperrungen für die Fußgänger/innen und Radfahrer/innen durchlässig gestaltet. In der Mitte des Platzes ist eine weitere Querungsstelle vorgesehen, welche den Fußgänger/innen einen direkten Weg von der Giesler-Galerie in die Einkaufszone ermöglicht. Generell sind in dem Bereich keine ausreichenden Leit- und Auffangstreifen für blinde oder sehingeschränkte Personen eingebaut. Dafür vorgesehene Querungsstellen sind nicht zeitgemäß durch kontrastreiche Gestaltung hervorgehoben.

Der Straßenraum am Stern vor der Giesler-Galerie in Brühl kann nach der RASSt 06 als eine Hauptgeschäftsstraße der Kategorie HS IV eingestuft werden.

Die angrenzende Bebauung des Platzes ist im unteren Geschoss durch gewerbliche Nutzung und in den oberen Geschossen durch Wohnnutzung geprägt. Die Giesler-Galerie stellt ein für den Platz prägendes Raumelement dar. Die Gebäudehöhen der angrenzenden Bebauung des Platzes betragen etwa 3-5 Vollgeschosse. Entsprechend der Baunutzungsverordnung zeigt der Bereich die größten Übereinstimmungen mit § 6 BauNVO und kann als Mischgebiet eingestuft werden.



Bild 25: Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Clemens-August-Straße



Bild 26: Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Uhlstraße (L194)



Bild 27: Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung Bonnstraße (K1)



Bild 28: Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung der Uhlstraße („Sackgasse“)

Verkehrsrechtliche Regelungen am „Stern“

Der Bereich am „Stern“ ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) gewidmet. Flächen zum Parken sind in dem gesamten Bereich des Platzes nicht vorgesehen. Es gilt die „Rechts-vor-Links“ Regel.

Ein Knotenpunktarm ist als abgehende Einbahnstraße (Mühlenstraße) und ein weiterer Arm als zufließende Einbahnstraße (Clemens-August-Straße) ausgeschildert. In beiden Straßen wird Radfahren entgegen der Einbahnrichtung durch Beschilderung erlaubt (Zusatzzeichen 1022-10 StVO). Auf das mögliche Entgegenkommen von Radfahrer/innen aus Richtung der Mühlenstraße wird durch eine Markierung auf der Fahrbahn hingewiesen.

Im Annäherungsbereich an den Platz aus Richtung Bonnstraße gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in beide Richtungen. Im weiteren Verlauf der Mühlenstraße (Einbahnstraße) gilt ebenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf der Uhlstraße gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Aufgrund einer installierten Lichtsignalanlage und eines Fußgängerüberwegs mit entsprechender Beschilderung im Bereich der Uhlstraße vor dem „Stern“ wird die zul. Geschwindigkeit von den Kraftfahrer/innen häufig nicht erreicht.

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Der verkehrsberuhigte Bereich am „Stern“ wird von Standardbussen zahlreicher Linien im Linienverkehr in nahezu alle Richtungen (außer Uhlstraße, Sackgasse) befahren. **Bild 29** zeigt z.B. Fahrzeuge der Linie 704 und 706. Eine klassische Haltestelle für Busse ist auf dem Platz nicht unmittelbar integriert, sondern schließt sich im Bereich der Uhlstraße an (**Bild 30**).



Bild 29: Der Platz am „Stern“ in Brühl aus Richtung der Mühlenstraße








Bild 30: Bushaltestelle am „Stern“ in Brühl

Verkehrssicherheit am „Stern“ in Brühl

Für den Bereich am „Stern“ sind bislang keine detaillierten Unfallanalysen verfügbar, die längere Zeiträume berücksichtigen. Einen ersten Hinweis auf das Unfallgeschehens am „Stern“ in Brühl liefert [73].

In dem Jahr vor dem Umbau ereigneten sich dort 5 Unfälle. Bei einem Unfall wurde eine Person schwer verletzt, zwei weitere Personen erlitten leichte Verletzungen. Der Unfall mit den schweren Unfallfolgen ereignete sich in einer Nacht von Samstag auf Sonntag und wurde von einem jungen Fahranfänger durch nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht. Eine Übersicht über die fünf Unfälle zeigt **Tab. 33**.

Nummer	1	2	3	4	5
Jahr	2006	2006	2006	2006	2006
Monat	Januar	Juli	August	Oktober	Oktober
Wochentag	Mittwoch	Sonntag	Freitag	Sonntag	Dienstag
Uhrzeit	16:00h	00:05h	14:07h	01:25h	17:05h
Lichtverhältnisse	Tageslicht	Dunkelheit, Str.Bel. in Betrieb	Tageslicht	Dunkelheit, Str.Bel. in Betrieb	Dunkelheit, Str.Bel. in Betrieb
Straßenzustand	Glatteis	Trocken	Nass	Trocken	Trocken
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	0	0	1	0
Leichtverletzte	0	0	0	2	0
Beteiligte 01	Pkw	Pkw	KOM	Pkw	(Flucht)
Beteiligte 02	Pkw	Pkw	Lkw	-	Lkw
Anzahl Beteiligte	2	2	2	1	2
Unfallkategorie	4	4	4	2	4
Unfalltyp	601	601	501	141	681
Unfallart	2	1	1	8	4
Unfallursache	49	49	49	13	49
Skizze					

Tab. 33: Amtlich registrierte Verkehrsunfälle am „Stern“ in Brühl im Jahr 2006 [73]

Im Bereich des Sterns ereigneten sich im Jahr nach der Umgestaltung zwei Unfälle mit Sachschaden und zwei Unfälle mit leichtem Personenschaden. So beschädigte ein(e) Fahrer/in eines Lkw mit Anhänger ein Absperrgitter während eines Abbiegevorgangs. Bei den zwei Unfällen mit Personenschaden wurde jeweils ein(e) Radfahrer/in von Pkw-Fahrer/innen angefahren. Die Unfallsituation am Stern wird hier weiter zu beobachten sein. Eine abschließende Beurteilung ist zurzeit noch nicht möglich.

Neben der Entwicklung der Unfallzahlen vor und nach dem Umbau liegen Erkenntnisse über das Geschwindigkeitsniveau vor [73]. Gemessen wurden an einem Werktag 492 Pkw im Zeitraum von 13:00 Uhr bis 16:00 Uhr. Dabei ergab sich eine mittlere Geschwindigkeit von rund $V_m = 15$ km/h sowie die V_{85} zu rund 17 km/h. Die in einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO) zu fahrende Schrittgeschwindigkeit ist nicht genauer definiert. Die Angaben liegen zwischen 4 bis 7 km/h und „deutlich unter 20 km/h“. Dies wird im vorliegenden Bereich nicht ganz eingehalten, jedoch liegen die gemessenen Geschwindigkeiten auf einem durchaus niedrigen Niveau. Die Befragung von 94 Fußgänger/innen bestätigte diese Einschätzung in Bezug auf das Geschwindigkeitsniveau am „Stern“. 63 % aller befragten Personen beurteilten die Geschwindigkeit der Pkw als angemessen.

Beispiel 5) Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz

Räumliche Lage von Kevelaer

Die Stadt Kevelaer befindet sich im Nordwesten des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Kevelaer ist eine kreisangehörige Kommune des Kreises Kleve und gehört zum Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Stadt ist als Marienwallfahrtsort bekannt. Kevelaer hat etwa 28.200 Einwohner/innen und aufgrund der Wallfahrer/innen ein hohes Besucheraufkommen. Teile der Bahnstraße (L 491), Marktstraße (L 491) und Gelderner Straße wurden zu einem Platz umgebaut und im Juli 2003 für den Verkehr freigegeben. An den Platz grenzt zusätzlich die Hauptstraße, die als Fußgängerzone gewidmet ist. Der neu gestaltete Platz hat den Namen Roermonder Platz erhalten. Bei dem Straßenzug der Bahn- und Marktstraße über den Roermonder Platz handelt es sich um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße mit ehemals rd. 11.000 bis 14.000 Kfz/24h, die nach Fertigstellung einer Ortsumgehung auf 6.000 bis 9.000 Kfz/24h entlastet werden konnte. Den Roermonder Platz, der im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen als Platzbereich und verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und gewidmet wurde, frequentieren derzeit etwa 10.500 Kfz/24h sowie zahlreiche Fußgänger/innen und Radfahrer/innen.

Form der durchgeführten Bürgerbeteiligung

Die Umgestaltung des Roermonder Platzes und die Durchführung der Baumaßnahme war im Wesentlichen eine Teamleistung des Planungsamtes, des Tiefbauamtes und der Wirtschaftsförderung. Nachdem ein erster Entwurf des Planungsamtes erstellt wurde, erfolgte eine erste Beratung im Fachausschuss der Stadt. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Offenlegung der Pläne. Ein Bauleitplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren musste nicht durchgeführt werden, da die Flächen bereits als Verkehrsflächen ausgewiesen waren. Ende April 2004 lud die Stadtverwaltung zu einer Planungswerkstatt zur Umgestaltung des Bereiches zwischen St. Antoniuskirche, Kauf-Center und „Alt Derp“ (Roermonder Platz) ein. Auf der Veranstaltung, auf der die Pläne ausführlich vorgestellt wurden, erfolgten dann die konstruktiven Diskussionen mit den Teilnehmer/innen. Es wurden vorwiegend kulturelle und architektonische Aspekte diskutiert.

Wesentliche Anregungen, die dem Sitzungsprotokoll entnommen wurden, beinhalten die architektonische Einbeziehung der Kirche und ihrer Einfriedung in die Platzgestaltung und auch störende Elemente der Fassadengestaltung des Kauf-Center. Besonderer Diskussionspunkt war die sichere und angemessene Führung von Pilgerströmen und die verkehrssichere Führung von Trauergemeinden nach dem Gottesdienst bis zum Friedhof. Neben diesen Aspekten erfolgten Anregungen zum Parkraumkonzept, zur Erreichbarkeit des Kauf-Center, zu Fahrradabstellanlagen und zur flexiblen Anordnung der Poller, die den Kfz-Verkehr kanalisieren.

Kleinere Anpassungen wurden daraufhin an dem Planungskonzept vorgenommen, in den wesentlichen Grundzügen blieb es jedoch unverändert. Besondere Aufmerksamkeit wurde dann nach der offiziellen Beschlussfassung im Rat der Bauausführung durch zusätzliche baubegleitende Maßnahmen gewidmet. Die anliegenden Geschäftsleute wurden zu einem Gespräch eingeladen und es wurden die spezifischen Anforderungen und Belange von Seiten der Gewerbetreibenden abgefragt und diskutiert. Wesentliches Ergebnis der Abstimmungen und Einbindung der Geschäftsleute war es, dass die Bauausführung zeitlich angepasst wurde und die Maßnahmen in die Monate Januar und Februar verlegt wurden, obwohl dies eine Bauzeitverlängerung beinhalten konnte. Die beauftragte Bauleitung wurde angehalten, die betroffenen Anlieger/innen regelmäßig und umfassend über die Entwicklungen und die nächsten Bauschritte zu unterrichten und eng zu kooperieren. Die Geschäfte sollten jederzeit fußläufig erreichbar sein.

Die Betreuung und Abstimmung mit den Geschäftsleuten mündete dann darin, dass das Thema „Baustelle“ positiv aufgegriffen wurde und von zahlreichen Geschäften im Rahmen der Schaufenstergestaltung aufgegriffen wurde. Im Rahmen der Bauausführung wurde dann nicht von Problemen oder Protesten berichtet, sondern das Gegenteil war der Fall. Es habe mit den Anlieger/innen eher eine positive Grundstimmung gegeben, trotz der anfänglichen negativen Berichterstattung in der örtlichen Presse.

Mit Ende der Bauarbeiten wurde eine große öffentliche Veranstaltung/Einweihung durchgeführt. Auf diesem Bürgerfest mit Musik und Theater haben auch die Anlieger/innen und Geschäftsleute eigene Stände aufgebaut. Die Einnahmen aus diesen Aktivitäten wurden „guten Zecken“ zugeleitet. Insgesamt wird berichtet, dass die Bürger/innen mit ihrem Roermonder Platz sehr zufrieden sind.

Charakteristik des Verkehrsraumes am Roermonder Platz

Der Roermonder Platz stellt eine Art Eingangstor in die Innenstadt von Kevelaer dar. Im Zuge der Umbaumaßnahmen ist eine niveaugleiche Platzanlage mit diagonal verlaufenden Pflasterbändern entstanden (**Bild 31**).



Bild 31: Gestaltungsplanung Roermonder Platz, Kevelaer

Bild 32 zeigt einen Blick auf den Roermonder Platz. Am rechten oberen Bildrand sind Teile der St. Antonius Kirche zu erkennen. Der Platz wurde niveaugleich mit diagonal laufenden, hellen Pflasterbändern gestaltet. Die Oberfläche besteht durchgehend aus roten bzw. hellen Betonsteinen. Der Fahrzeugverkehr auf der Mischverkehrsfläche wird durch Poller kanalisiert.



Bild 32: Blick auf den Roermonder Platz.

Der Verkehrsablauf auf dem Roermonder Platz stellt für den Kfz-Verkehr eine wenig komplexe Verkehrssituation dar. Im Kern besteht eine Durchgangsfahrbahn, in die eine Einbahnstraße mündet. Für den Radverkehr gilt dies nicht. Der Platz kann in alle Richtungen befahren werden.

Der Roermonder Platz ist, bis auf das Gebäude des Einkaufszentrums, von ansprechenden Gebäuden eingefasst. Insbesondere die St. Antonius Kirche verleiht dem Platz eine besondere Wirkung. Die Nutzung der umgebenden Bebauung mit bis zu 3-4 Vollgeschossen reicht von kirchlicher Nutzungen, über die Versorgung bis hin zur Beherbergung, Restauration und Wohnnutzung. Daher weist der Bereich nach § 6 Baunutzungsverordnung große Übereinstimmungen zu Mischgebieten auf.

Der Straßenraum kann nach RAST 06 als örtliche Geschäftsstraße der Kategorie HS IV eingestuft werden.

Verkehrsrechtliche Regelungen am Roermonder Platz

Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs (325 StVO) gilt die „Rechts-vor-Links“ Regelung und die Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit. Dies wird durch ein Zusatzzeichen verdeutlicht (**Bild 33**). Fußgänger/innen und Radfahrer/innen dürfen den Platzbereich in seiner ganzen Breite uneingeschränkt und ohne Richtungseinschränkung nutzen.

Parken ist nur in dazu gekennzeichneten Flächen erlaubt. Poller verhindern zusätzlich Falschparken.

Vom Roermonder Platz ist die Einfahrt in die Bahnstraße (Einbahnstraße) und die Hauptstraße (Fußgängerzone) für den Kfz-Verkehr nicht möglich. Für die Bahnstraße sind hierfür die Verkehrszeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt) angeordnet (**Bild 32**).

Die Hauptfahrtrichtung, die in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr befahrbar ist, führt von der Gelderner Straße zur Marktstraße. Für den Verkehr aus der Gelderner Straße gilt, dem Verkehr aus der Bahnstraße Vorrang einzuräumen. Gleichzeitig ist die Fahrtrichtung durch Zeichen 209 StVO (vorgeschriebene Fahrtrichtung, links) vorgegeben. Der Radverkehr ist hiervon durch Zusatzzeichen befreit. Für den Verkehr aus Richtung Marktstraße gilt ebenfalls durch eine entsprechende vertikale Beschilderung eine vorgeschriebene Fahrtrichtung durch Zeichen 209 StVO (vorgeschriebene Fahrtrichtung, rechts) in die Gelderner Straße. Der Radverkehr ist auch hier durch entsprechendes Zusatzzeichen befreit.



Bild 33: Der Roermonder Platz aus Blickrichtung der Gelderner Straße



Bild 34: Blick aus der Bahnstraße auf den Roermonder Platz



Bild 35: Blick vom Roermonder Platz in Richtung Marktstraße



Bild 36: Blick vom Roermonder Platz in Richtung Gelderner Straße (links St. Antonius Kirche)



Bild 37: Blick vom Roermonder Platz in Richtung der Hauptstraße (Fußgängerzone)

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Der Roermonder Platz kann auch von Bussen befahren werden (**Bild 36**). Kevelaer verfügt über ein flächendeckendes Bürgerbussystem. Über den Roermonder Platz verlaufen vier Linien dieser Bürgerbusse, die mit Sprintern mit bis zu 9 Plätzen besetzt werden können. Aufgrund dessen, dass die Stadt Kevelaer von vielen Pilger/innen besucht wird, wird der Platz jährlich geschätzt von rund 1.000 Bussen mit Pilger/innen frequentiert. Standardbusse im Linienverkehr gibt es hier nicht.

Wirkungen im Bereich Verkehrssicherheit und Bewertung

Im Rahmen der Untersuchung [73] wurden für das Jahr 2003 (Verkehrsfreigabe Juli 2003) und das Jahr 2006 jeweils ein Verkehrsunfall mit Sachschaden aufgeführt. Nach Aussagen der Polizei ist der Roermonder Platz unauffällig. Unfälle mit Personenschäden haben sich in diesen Zeiträumen nach [73] nicht ereignet.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Aussage zulässig, dass sich der Roermonder Platz auch nach der Umgestaltung bislang nicht zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt hat.

Beispiel 6) **Deutschland, Mönchengladbach, Stresemannstraße**

Räumliche Lage von Mönchengladbach

Mönchengladbach ist eine kreisfreie Stadt in Nordrhein-Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Stadt Mönchengladbach hat rund 265.000 Einwohner/innen. Bei dem Beispielraum der Stresemannstraße in Mönchengladbach-Rheydt handelt es sich um einen längeren Streckenabschnitt von ca. 380 m Länge, der zwischen 1997 und 1999 zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) umgestaltet wurde. Die Verkehrsbelastung beträgt rund 10.000 Kfz/24h [73].

Form der durchgeführten Bürgerbeteiligung

Die Umgestaltung der Stresemannstraße in Mönchengladbach-Rheydt erfolgte im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes und als Modellprojekt in Kooperation mit dem Citymanagement Rheydt e.V. Das Stadtmarketingkonzept wurde durch das Land im Rahmen des Stadtmarketing Programms NRW gefördert. Der Citymanagement Rheydt e.V. wurde von Unternehmer/innen, Einzelhändler/innen, Dienstleister/innen, Gastronom/innen und Bürger/innen 1996 gegründet und verfügt heute über 200 Mitglieder.

Als ein „markantes Merkmal“ des damaligen Modellansatzes galt die konsequente Anwendung des Bottom up Prinzips der Projektentwicklung. Ein Schwerpunkt der Tätigkeiten des Vereins lag in den Bereichen Koordination und Netzwerkpflge sowie in der Betonung weniger komplexer Kooperationsformen (Veranstaltungsorganisation, Baustellenmanagement). Daneben war es Aufgabe des Citymanagements, komplexe Netzwerkarbeit zu betreiben, überbetriebliche Serviceleistungen anzubieten und die Bürgerplanungen zu fördern.

Dem Verein ist es auch durch die professionelle Vertretung durch eine(n) City-Manager/in gelungen, die Bedürfnisse und Interessen privater Akteure in Rheydt aufzunehmen und Engagement bei der Bevölkerung und den Gewerbetreibenden zu wecken. Der Verein verfügte durch Mitgliedsbeiträge, Sponsoring und zweckgebundene Gelder im Jahr 1997 über Einnahmen von 420.000 DM. Für die Koordination und Netzwerkarbeit wurden zahlreiche Maßnahmen durchgeführt. Neben der Organisation der notwendigen Vereinsarbeit wurde ein Berichtswesen an die Politik institutionalisiert, Vorträge und Diskussionen organisiert, eine Stadtteilzeitschrift „Rheydt-Info“ herausgegeben, spezifische Themen-Informationen kommuniziert, City-Stammtische und Mitgliederfeste organisiert. Die umfassenden Aktivitäten können hier nur in Ansätzen und auszugsweise skizziert werden. Die Aktivitäten wurden durch ein Büro für Marketing und Kommunikation begleitet und sind umfassend dokumentiert.

In die ehrenamtliche Gremienarbeit wurden alleine 1997 rund 100 Akteure eingebunden die in 14 Arbeitskreisen und 58 Sitzungen zahlreiche Einzelmaßnahmen diskutiert und vorbereitet haben. Eine maßgebliche Aufgabe war es neben dem äußerst umfassenden Stadtmarketingkonzept auch ein Konzept für die Umgestaltung der Stresemannstraße zu entwickeln.

Bezogen auf die Geschäftsstraße war es ein Ziel, die mit rund 22.000 Kfz/24h belastete Stresemannstraße deutlich zu entlasten und den Verkehr auf den Innenstadtring zu verlagern. Hierfür wurde ein Arbeitskreis gegründet, der aus dem City-Team, Vertreter/innen der Stadt, der Polizei und den Stadtwerken bestand. Ein Anliegen des City-Managers war es dabei, einen breiten Konsens mit den beteiligten Akteuren zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs zu erreichen. In dieser Phase erfolgte auch eine Befragung der Anlieger/innen.

Behördenübergreifend wurde dann nach Lösungsmöglichkeiten gesucht, den Verkehr auf den Innenstadtring zu verlagern. Das City-Management hat die Verwaltung dahingehend unterstützt, zur Entscheidungsfindung notwendige Verkehrserhebungsdaten und Analysen zum Durchgangsverkehr und Knotenstromzählungen zu liefern. Die daraufhin entworfenen Vorstellungen und Pläne wurden dann jedoch jeweils im Rahmen der politischen Beratungen verworfen. Es mussten Kompromisse erarbeitet werden, und es wurde die Strategie entwickelt, den Individualverkehr sukzessive zu reduzieren. Eine Ursache dafür lag auch darin begründet, dass innerhalb des Vereins damals keine einheitliche Meinung darüber bestand, welches Ziel bei der Reduzierung des Individualverkehrs erreicht werden sollte.

Insgesamt war der konzeptionelle Ansatz des Stadtmarketing sehr umfassend. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde zusätzlich intensiv nach Lösungsmöglichkeiten für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr gesucht. Hierfür erfolgte die Ausarbeitung einer Optimierung der Vermarktung, der Information und der Verbesserung der Angebote der Parkhäuser. Ein Bestandteil des Konzeptes war es auch, Parkgelder durch die Gewerbetreibenden zurück zu erstatten. Die in dem Zusammenhang erarbeiteten Broschüren zur Information der Kunden und Anwohner/innen wurden sogar durch die Politessen verteilt.

Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV wurde diskutiert, das „City-Job-Ticket“ einzuführen. Eine durchgeführte Befragung ergab ein geringes Interesse bei den Betrieben von rund 20 Prozent. Zusätzlich wurden Ideen entwickelt, das ÖV-Marketing zu verbessern. Hierfür sollten innovative Fahrgastinformationen herausgegeben werden. Aufgrund von „Eintrübungen des Gesprächsklimas“ scheiterten solche Überlegungen zunächst.

Zuletzt war es Bestandteil des Konzeptes auch das Radfahren zu fördern und somit den Modal Split günstig zu beeinflussen. Hierfür wurden zahlreiche privat finanzierte Fahrrad-Abstellanlagen installiert.

In Mönchengladbach-Rheydt wurde für den Kommunikationsprozess ein City-Manager eingestellt. Diese Position wurde vom Land NRW finanziell gefördert. Das Modellvorhaben wurde mit einem besonderen Landespreis des Bauministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet.

Charakteristik des Verkehrsraumes an der Stresemannstraße

Die Stresemannstraße in Mönchengladbach ist eine Hauptgeschäftsstraße, die fast ausschließlich niveaugleich gestaltet ist (**Bild 38**). Die Fahrbahn und die Seitenräume sind durch Möblierung und Gitter separiert. Zusätzlich wird die Trennung von Fahrbahnen und Gehwegen durch eine einheitliche Anordnung von taktil wahrnehmbaren Noppenplatten realisiert. Als weitere Trennelemente sind Poller entlang der Seitenraumbereiche angeordnet, die auch das Falschparken verhindern (**Bild 38 bis Bild 41**).



Bild 38: Stresemannstraße, niveaugleiche Hauptgeschäftsstraße mit breiten Seitenräumen



Bild 39: Stresemannstraße, Separation der Seitenräume durch Poller und Blumenkübel

Flächen für Ladezonen, Taxisstände und Parkplätze sind auf der Stresemannstraße berücksichtigt und durch Markierung auf der Straße und durch Beschilderung gekennzeichnet (**Bild 40**).



Bild 40: Kennzeichnung von Flächen für besondere Nutzungen



Bild 41: Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Marktstraße

Auch die Knotenpunkte und Einmündungen sind niveaugleich ausgeführt. Der Straßenverlauf ist durch eine Pflasterreihe als Noppenplatte und zusätzlich durch Poller gekennzeichnet. Die Poller dienen zusätzlich zur Vermeidung von Falschparker/innen und halten auf diese Weise die Sichtbeziehungen frei.

Die Stresemannstraße ist geschlossen bebaut. Die Geschosshöhen betragen etwa 4-5 Vollgeschosse. Die Nutzung der Bebauung dient sowohl dem Einzelhandel als auch dem Wohnen in den oberen Etagen. Entsprechend § 6 der Baunutzungsverordnung kann der Bereich als Mischgebiet bezeichnet werden.

Nach RAS 06 kann die Stresemannstraße als Hauptgeschäftsstraße der Kategorie HS IV eingestuft werden.

Verkehrsrechtliche Regelungen an der Stresemannstraße

Bei der Stresemannstraße handelt es sich um eine Straße, in der sowohl Lichtsignalanlagen als auch zahlreiche vertikale Verkehrszeichen angeordnet wurden. Aufgrund der Vielzahl der angeordneten Verkehrszeichen können im Rahmen dieser Dokumentation nicht alle Schilder und Markierungen aufgeführt werden.

Bei der Stresemannstraße in Mönchengladbach handelt es sich um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone). Zusätzlich wird durch Zeichen 250 StVO die Einfahrt für Fahrzeuge aller Art verboten, jedoch mit dem Zusatz „Fahrräder (Sinnbild) und Anlieger frei“ (Zeichen 1020-12 StVO) (**Bild 42**). In der Stresemannstraße ist das Halten auf der Fahrbahn mit der Zonenbeschilderung (291 StVO Eingeschränktes Halteverbot) für den Werktag in der Zeit von 7-19 Uhr verboten (**Bild 42**). Neben diesem Zonenverbot, das für einen definierten Zeitraum an Werktagen gilt, sind im Verlauf der Stresemannstraße an empfindlichen Punkten zusätzliche Verkehrszeichen angebracht, die das Halten und Parken verbieten (**Bild 43**). Die Stresemannstraße ist gegenüber den einmündenden Straßen durch Zeichen 301 StVO „Vorfahrt“ bevorrechtigt.



Bild 42: Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Limitenstr. in Mönchengladbach [73]



Bild 43: Beschilderung an der Ecke Stresemannstr./ Weisenhausstraße

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Die Stresemannstraße wird von zahlreichen Bussen im Linienverkehr befahren. Täglich nutzen rund 700 Linienbusse die Stresemannstraße. Die Bushaltestellen sind klassisch mit Hochbord ausgeführt (**Bild 44**).



Bild 44: Die Stresemannstraße in Mönchengladbach in Höhe des Marienplatzes (Quelle [73])

Wirkungen im Bereich Verkehrssicherheit und Bewertung

Für den Bereich der Stresemannstraße liegt eine Analyse der Unfälle nur für das Jahr 2006 vor [73]. Belastbare Aussagen können auf dieser geringen Basis nicht getätigt werden, sie dienen nur einer ersten Einschätzung. Die hier dargestellten Unfalldaten sollen nur auf die Problematik im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr insgesamt hinweisen. Für weitere Ergebnisse der Unfallanalyse sei auf [73] verwiesen.

Im Jahr 2006 ereigneten sich insgesamt 70 Unfälle. Dabei ereigneten sich 34 Unfälle an den beiden signalgeregelten Knotenpunkten Limitenstraße/Stresemannstraße und Friedrich-Ebert-Straße/Stresemannstraße, die den Anfang und das Ende des Bereiches bilden, und 36 Unfälle im weiteren Verlauf der Stresemannstraße zwischen diesen Knotenpunkten. Für die Stresemannstraße ist der Bereich zwischen den Knotenpunkten für die hier gegebene Fragestellung von besonderem Interesse. Daher erfolgt die Beschreibung der Unfälle im Folgenden nur für diesen Bereich.

Bei den 36 Unfällen im Verlauf der Stresemannstraße im Jahr 2006 kam es hauptsächlich zu Konflikten im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr (Unfalltyp 5: 8 Unfälle). Die meisten Unfälle (21 Unfälle) wurden dem Unfalltyp 7 (Sonstige Unfälle) zugeordnet. In neun dieser Fälle stand der Unfall wiederum im Zusammenhang mit Parkvorgängen.

Insgesamt reichen die Erkenntnisse über die Unfallentwicklungen im Verlauf der Stresemannstraße nicht für eine abschließende Beurteilung aus. Zudem standen keine Erkenntnisse zum Unfallgeschehen vor dem Umbau zur Verfügung.

Die Unfallzahlen aus dem Jahr 2006 weisen zwar nicht auf eine Unfallhäufungsstelle hin, dennoch geben es zahlreiche Unfälle mit Sachschäden oder auch Unfälle mit Fahrerflucht im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr.

Beispiel 7) Deutschland, Bohmte, Bremer Straße L 81

Räumliche Lage von Bohmte

Die Gemeinde Bohmte liegt in Niedersachsen und gehört zum Landkreis Osnabrück. In der Gemeinde wohnen etwa 13.200 Einwohner/innen. Die Gemeinde Bohmte nimmt bislang als einzige deutsche Kommune an dem EU-Projekt Shared Space teil. Bohmte gilt als das konsequenteste Beispiel von Shared Space überhaupt. Die Ortschaft wird von zwei Landesstraßen sowie einer Kreisstraße durchzogen. Die Bremer Straße (L 81) ist dabei mit rund 12.600 Kfz/24h belastet, wobei der Schwerlastanteil immer größer wird. Bei der letzten Verkehrszählung im Jahr 2007 wurden rd. 1.000 LKW/24h erfasst.

Form der Bürgerbeteiligung

Die konkrete Umgestaltung wurde anhand eines mehrstufigen Partizipationsprozesses mit der Bohmter Bevölkerung und weiteren Beteiligten abgestimmt. Die Bürgerbeteiligung in Bohmte ging dabei über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen des § 3 Abs 1 BauGB hinaus. Aufgrund von verkehrlichen und gewerblichen Entwicklungen in der Gemeinde Bohmte sollte ein städtebauliches Planungsverfahren zur Lösung verkehrlicher und städtebaulicher Missstände durchgeführt werden [31, S. 50].

Das Beteiligungsverfahren in Bohmte zeichnete sich dadurch aus, dass drei Einwohnerversammlungen und zusätzlich frühzeitig Bürgerworkshops durchgeführt wurden, die von einer Projektsteuerungsgruppe der Verwaltung fachlich begleitet wurden.

Im Rahmen der offenen Bürgerworkshops wurden die Stärken und die Schwächen und die Chancen und Bindungen des Planungsgebietes behandelt und Leitvorstellungen für die Aufgabenstellungen für die Planer/innen erarbeitet. Auf Basis der Ergebnisse der Bürgerworkshops wurden von einem Team aus Verkehrsplaner/innen, Landschaftsarchitekt/innen und Stadtplaner/innen in einem kooperativen städtebaulichen Planungsverfahren konkrete Lösungsvorschläge für den Ortskern entwickelt. Die Planung beinhaltete dabei nicht nur verkehrliche Aspekte der Ortsdurchfahrt sondern berücksichtigte darüber hinaus wesentliche Aspekte der künftigen Stadtentwicklung von Bohmte. Die Qualität des Standortes, des Zentrums und der Leistungsfähigkeit in der Gemeinde Bohmte sollte verbessert werden [31, S. 55]. In [31, S. 54] sind auszugsweise einige der Zielvorstellungen und Rahmenvorgaben skizziert.

- Bauleitplanung/Gestaltung:
„Das Planverfahren soll Hinweise für eine ortsgerechte Gestaltung und Architektur der privaten und öffentlichen Bereiche geben.“
- Parken:
„Die Belange des ruhenden Verkehrs müssen beachtet werden und Hinweise für ein Parkraumkonzept entwickelt werden.“
- Qualität:
„Die Verflechtungen des Ortskerns mit den angrenzenden Flächen müssen in die Planüberlegungen einbezogen werden. Dies betrifft sowohl die verkehrlichen Verflechtungen als auch die funktionale Bedeutung des Kerns für den gesamten Ort.“

In Bezug auf die Detailplanung und die technische Umsetzung standen die Planer/innen der GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH, Bremen durch die formulierten Ziele der Bürger/innen vor neuen Herausforderungen. „Die Abschlussdokumentation zum städtebaulichen Planungsverfahren umfasst eine ganze Reihe innovativer Konzeptions- und Planungsansätze, die aber im Lichte der vielen Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anderer Vorschriften von den üblichen Ansätzen der Verkehrs- und Stadtplanung abweichen“ [31, S. 63].

Bezogen auf den Beteiligungsprozess kommen die Planer/innen zu dem Ergebnis, dass es „sehr hilfreich war, dass die Gemeinde Bohmte zu einem sehr frühen Projektzeitpunkt mit den Ergebnissen der Abschlussdokumentation aus dem städtebaulichen Planungsverfahren zu einem Gespräch beim zuständigen Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vorstellig geworden ist“ [31, S. 63].

Nach Auffassung der Planer/innen stieß dieses Projekt beim Ministerium auf „gute Resonanz“ und auf dieser Grundlage erfolgten dann die weiteren Abstimmungsgespräche mit den weiteren Verwaltungsebenen und den zuständigen Baulastträger/innen.

Als eine Besonderheit im Rahmen der Beteiligungsverfahren war der Aspekt der zeitlichen Befristung des EU-Projektes Shared Space von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund war es erforderlich, dass planungsrechtliche Verfahren zeitlich auf ein Mindestmaß zu verkürzen. Dafür mussten die unmittelbar an den umzugestaltenden Straßenraum angrenzenden Grundstückseigentümer/innen ihre Zustimmung zu den beabsichtigten Maßnahmen erklären. Diese Erklärungen konnten nach „sehr umfangreichen Gesprächen“ mit den Grundstückseigentümer/innen eingeholt werden, so dass mit dem Landkreis Osnabrück ein Verzicht auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erreicht werden konnte [31, S. 63].

Insgesamt kommen die Planer/innen zu dem Ergebnis, dass die „umfangreiche Prozessstruktur mit intensiver Bürgerbeteiligung letztendlich auch bei der planungsrechtlichen Umsetzung des Bauvorhabens große Vorteile gebracht hat“ [31, S. 63].

Charakteristik des Verkehrsraums an der Bremer Straße

Der Gemeinde Bohmte und den Anwohner/innen war die Ortsdurchfahrt schon seit längerem ein Ärgernis, wie in **Bild 45** leicht ersichtlich ist. Die stark belastete Hauptverkehrsstraße bot wenig Aufenthaltsqualität, für Umbaumaßnahmen standen nicht die Haushaltsmittel im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Im Rahmen der Teilnahme an dem EU-Projekt Shared Space bot sich eine Gelegenheit, Teile der Ortsdurchfahrt zu überplanen und in Teilbereichen umzugestalten.



Bild 45: Bremer Straße in Bohmte vor dem Umbau

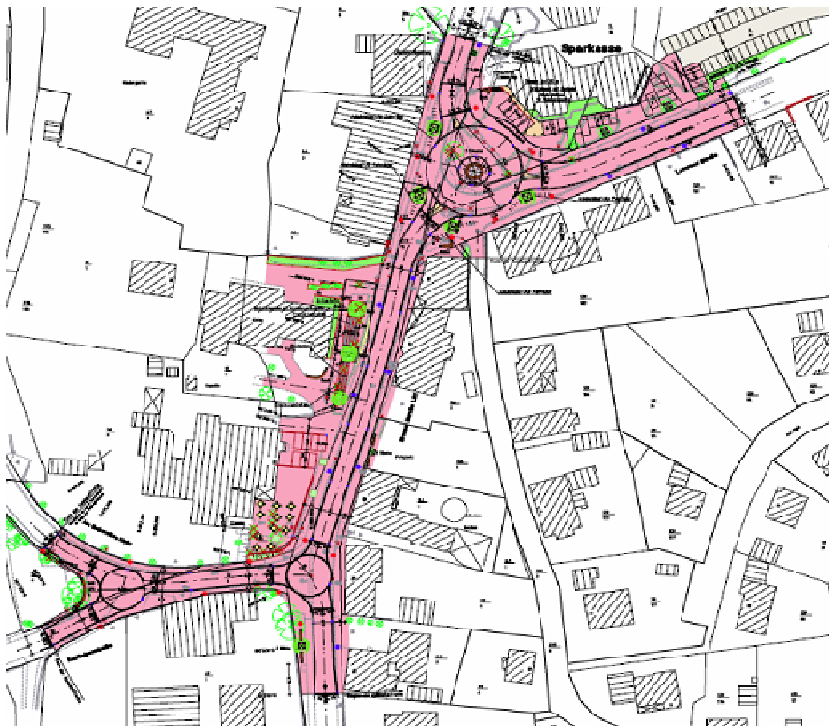


Bild 46: Übersicht über den Planungsbereich für Shared Space in Bohmte

Die Gestaltungsansätze von Shared Space wurden in Bohmte in zwei zentralen Teilbereichen realisiert:

- Rad- und Fußweg „Am Schwaken Hofe“ inkl. Mixed-User-Bereich „Ovelgönne“
- Umgestaltung der zentralen Kreuzungsbereiche „Bremer Straße/Am Schwaken Hofe“ und „Bremer Straße/Leverner Straße“. An der Bremer Straße befinden sich wichtige öffentliche Gebäude wie die beiden Kirchen, das Rathaus und der Bahnhof.

Umgesetzt ist mittlerweile ein Abschnitt von etwa 350 m Länge (**Bild 46**). Geplant ist die Ausweitung auf etwa 1.000 m Länge nach Süden in Richtung Bahnhof, wobei diskutiert wird, teilweise auch das Separationsprinzip mit anderen Gestaltungsmitteln einzusetzen.

Bild 47 bis **Bild 50** zeigen umgestaltete Bereiche der Ortsdurchfahrt in Bohmte. Es wurde ein einheitliches Betonpflaster verwendet, das auch in den Bereichen der privaten Grundstücksflächen verwendet wurde. Besonders markant ist der rund 30 Meter große Kreisverkehrsplatz, der aufgrund fehlender Beschilderungen durch „Rechts-vor-Links“ geregelt ist. Hierdurch resultieren im Verkehrsablauf „chaotische“ Zustände. Überwiegend wird der Platz als Kreisverkehr entgegen dem Uhrzeigersinn befahren. Dennoch hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn die „Rechts-vor-Links“ Regel zu beachten. Zum Teil erfolgt die Durchfahrt auch auf direktem Wege. Insgesamt divergiert an diesem Platz die Einheit zwischen Bau und Betrieb.



Bild 47: Übergangsbereich der Bremer Straße zu Shared Space aus Richtung Süden



Bild 48: Übergang in den Shared Space Bereich der Bremer Straße im Westen



Bild 49: Ortsdurchfahrt Bremer Straße mit Blickrichtung nach Norden



Bild 50: Verkehrsplatz Bremer Straße/Leverner Straße mit Blickrichtung nach Süden

Verkehrsrechtliche Regelungen an der Bremer Straße

Die verkehrsrechtlichen Regelungen im Bereich der umgestalteten Einmündungen und Knoten sind einfach. Auf Beschilderung (auch Wegweisungen) wurde im Kernbereich verzichtet. Nur im Annäherungsbereich wurde das Schild „Ende der Vorfahrtstraße“ (Zeichen 307) angebracht.

- 1) Es gilt § 1 der StVO.
- 2) Es gilt die „Rechts-vor-Links“ Regel
- 3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, für Lkw 30 km/h.
- 4) Die Vorschriften über die Nutzung von Flächen ergeben sich aus der StVO.
- 5) Fußgänger/innen haben hier keine Bevorrechtigungen sondern Wartepflicht und weitgehendes Aufenthaltsverbot auf der Fahrbahn.
- 6) Grundsätzlich bestehen keine besonderen Restriktionen bezüglich Parken, Halten, Liefern oder Laden.

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Die Bremer Straße wird durch Linienbusse und Schulbusse stark frequentiert.

Wirkungen im Bereich Verkehrssicherheit und Bewertung

Belastbare Unfalldaten sind für den Bereich in Bohmte noch nicht verfügbar. Die Verkehrsfreigabe erfolgte erst im Jahr 2008. Daher erfolgen hier nur erste Abschätzungen auf Grundlage von kurzzeitigen Beobachtungen.

Das Projekt Shared Space bezieht sich im engeren Sinne auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes, insbesondere mit Blick auf Verkehrsräume und die Frage, wie öffentliche Verkehrsräume in den Orten immer mehr zu Räumen für alle gemacht werden können. Darüber hinaus geht es aber auch um die Neudefinition von Entwicklungszielen für den Ort Bohmte mit den Bezügen (Mehrgenerationen-) Wohnen, Aufenthaltsqualität, gewerbliche Entwicklung und Revitalisierung von Brachflächen zur Nutzung als Gemeinschaftseinrichtung.

Im Folgenden werden einige Bewertungen und Beobachtungen vorgenommen:

- Die Eingangssituationen sind nicht besonders ausgeprägt, der Übergang kommt relativ unvermittelt.
- Aus planerischer Sicht überwiegt insgesamt ein positiver Gesamteindruck.
- Gegenüber der Vorher-Situation hat der Straßenzug entscheidend an Aufenthaltsqualität und städtebaulicher Qualität gewonnen.
- Die Leistungsfähigkeit ist gegeben.
- Das hohe LKW-Aufkommen scheint verträglich zu sein.
- Es existiert überwiegend ein niedriges Geschwindigkeitsniveau, wenn auch vereinzelt in Nebenverkehrszeiten höhere Geschwindigkeiten gefahren werden.
- Die „Rechts-vor-Links“ Regel funktioniert, allerdings wird ähnlich wie in Drachten die alte Vorfahrt geradeaus noch durchgesetzt.
- Mini-Kreisverkehre sind problemlos.

- Der kleine Kreisverkehr mit Durchmesser 30 m ist funktionstüchtig, aber aufgrund des Verzichtes auf den Innenring und die Beschilderung bei 8 m breiter Fahrbahn wird er teilweise 2-streifig und teilweise im Linksverkehr in Gegenrichtung genutzt.
- Dadurch entsteht Verunsicherung, insbesondere bei schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen. Es entsteht aber auch gegenseitige Rücksichtnahme.
- Graue Einbauten wie Infotafeln, Fahrradständer und Lichtmasten sind für blinde und sehbehinderte Menschen schwer wahrnehmbar. Das gilt auch für die weiße Treppe vor der Kirche.
- Rollstuhlfahrer/innen und ältere Menschen mit Rollatoren können sich frei bewegen.
- Radfahrer/innen fahren überwiegend im Seitenraum, das war allerdings in der Vorher-Situation auch zu verzeichnen. Konflikte zwischen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen werden zu beobachten sein.
- Die Leitstreifen ist für blinde und sehbehinderte Menschen eine gute Hilfe, eine echte Kante können sie jedoch nicht ersetzen. Bordsteinkanten würden auch bei geschlossener Schneedecke noch erkennbar sein, die Leitstreifen sind es nicht.
- Noppenplatten an Querungsstellen sind von Rillenplatten schlecht taktil zu unterscheiden. Ein Auffangstreifen fehlt. Eine Rillenstruktur zum Ausrichten vor der Rinne wäre besser.
- Fußgängerüberwege an Querungsstellen sind besser, insbesondere da diese bei einem Halt von Fahrzeugen häufiger frei gehalten werden. Dies ist bei den derzeitigen Querungsstellen nicht der Fall. Sie werden vereinzelt beparkt.
- Trotz fehlendem Park- und Halteverbot existiert generell wenig ruhender Verkehr. Dort wo geparkt wird, entstehen vereinzelt dennoch Sichtbehinderungen.
- Die Rinne wird bei Begegnungsfällen LKW/LKW teilweise vorsichtig überfahren. Hier dient der Leitstreifen, der rd. 60 cm von der Rinne abgesetzt ist, dann als äußere Begrenzung des befahrenen Bereiches.
- Rillenplatten zeigen bereits erste Verschleißerscheinungen.

Beispiel 8) Deutschland, Duisburg, Opernplatz, Landfermannstraße

Räumliche Lage von Duisburg

Duisburg ist kreisfreie Stadt und mit rund 500.000 Einwohner/innen die fünftgrößte Kommune in Nordrhein-Westfalen. Die Stadt gehört zum Regierungsbezirk Düsseldorf. Das Oberzentrum Duisburg ist in sieben Stadtbezirke gegliedert. Der Opernplatz befindet sich im Herzen der Stadt in der Nähe des Hauptbahnhofs.

Der umgestaltete Opernplatz grenzt im Westen an den Friedrich-Albert-Lange-Platz, im Norden an die Neckarstraße und Moselstraße und im Osten an die Landfermannstraße. Die Ost-West-Verbindung ist Bestandteil der Landesstraße L 78.

Charakteristik des Verkehrsraumes am Opernplatz

Am 08.09.2008 wurde am Querschnitt Opernplatz (**Bild 51**) eine Verkehrszählung in der Zeit von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr durchgeführt. Danach beträgt der werktägliche durchschnittliche Verkehr DTV_w im Querschnitt rund 13.700 Pkw/24h und 90 Lkw/24h. In diesem Zeitraum wurde der Opernplatz von 132 Radfahrer/innen und 911 Fußgänger/innen auf ganzer Breite gequert wurde. Im Rahmen der Verkehrszählung konnte festgestellt werden, dass die Radfahrer/innen sowohl die Fahrbahn als auch die Seitenräume im Längsverkehr nutzen. In dem Erhebungszeitraum wurden 254 Radfahrer/innen gezählt.



Bild 51: Blick auf den Opernplatz vom Hotel Steigenberger Duisburger Hof in Richtung Westen

Im Rahmen der Erhebungen wurde beobachtet, dass der Bereich von Senior/innen und gehbehinderten Personen mit Rollatoren genutzt wird. Sehbehinderte Personen mit Langstock wurden in dem Bereich im Erhebungszeitraum nicht gesichtet.

Obwohl die Fußgänger/innen in dem verkehrsberuhigten Bereich (Z 325 StVO) eine Bevorrechtigung vor dem Individualverkehr haben, wurde häufig beobachtet, dass den Fußgänger/innen der Vorrang genommen wurde. Dies führte jedoch zu keinen gefährlichen Situationen. Grundsätzlich wurde beobachtet: Wer selbstbewusst die Straße betritt, wird von den Kraftfahrer/innen respektiert. Unsicherheiten auf Seiten der Fußgänger/innen werden dagegen von den Kraftfahrer/innen ausgenutzt.

Am Opernplatz und am König-Heinrich-Platz bilden das Duisburger Theater (Deutsche Oper am Rhein gGmbH), das City Palais, das Landgericht, die Liebfrauenkirche und der Steigenberger Duisburger Hof markante Raumkanten.

Bild 52 zeigt den Übergangsbereich der Asphaltfläche zur Pflasterfläche in den verkehrsberuhigten Bereich. Links ist das Theater und in Bildmitte das Hotel zu sehen.



Bild 52: Blick auf den Opernplatz in Richtung Osten

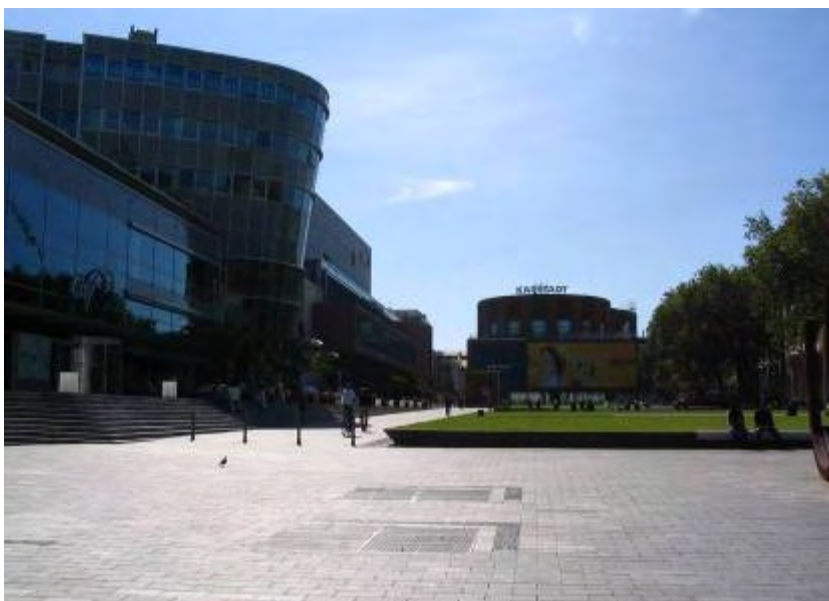


Bild 53: König-Heinrich-Platz, Blick in Richtung Süden, links City-Palais

Die Funktionen des Opernplatzes sind in Fahrbahn und Seitenräume klar gegliedert. Im Wesentlichen finden die Nutzungen auf einer Ebene statt. Hochborde kommen im verkehrsberuhigten Bereich nicht zur Anwendung. Sichtbehindernde feste Einbauten oder Bepflanzungen sind nicht vorhanden.

Die Fahrbahn auf dem Opernplatz ist durch eine etwa 3 cm hohe Kante von den Seitenräumen separiert. Ein zusätzlicher Kontrast zur Kennzeichnung des Übergangs auf die Fahrbahn wurde durch eine dunkle Pflasterreihe realisiert.



Bild 54: Straßenraum mit Mittelstreifen am Opernplatz Blickrichtung Osten

Die Fahrbahn besteht aus je einem (rund 4 Meter breiten) Fahrstreifen je Richtung. Die Richtungen sind durch einen (ca. 1 m bis 50 cm breiten) Mittelstreifen getrennt (**Bild 54**). Der Mittelstreifen deutet besonders in den Randbereichen eine Trennung der Fahrstreifen an und kann durch die realisierte Kante von sehbehinderten Personen mit dem Stock bei Querungen wahrgenommen werden. Die Ausführung erfolgte durch unterschiedliche Pflasterwahl. Im zentralen Bereich gegenüber dem Eingang zum Theater ist eine ca. 20 m breite niveaugleiche Nullabsenkung ausgeführt. Dieser Bereich kann von gehbehinderten Personen oder Rollstuhlfahrer/innen als Querungsstelle barrierefrei genutzt werden.

In den verkehrsberuhigten Bereich des Opernplatzes sind Teile der Moselstraße im Nordwesten und der Neckarstraße im Nordosten eingebunden. Beide Abschnitte gehen im weiteren Verlauf in eine Tempo 30 Zone (Z 274.1 StVO) über.



Bild 55: Neckarstraße Blickrichtung Norden

Die Fahrbahn und die Seitenräume bilden in der Neckarstraße (zwischen dem Theater und dem Hotel) eine Ebene. Eine optische Separation erfolgt durch eine gepflasterte Entwässerungsrinne. Die Seitenräume der Neckarstraße werden regelmäßig für Parkvorgänge genutzt, obwohl hier keine Parkflächen ausgewiesen sind (**Bild 55**).

Die Neckarstraße ist von der Fahrbahn auf dem Opernplatz durch einen etwa 3 cm hohen abgesenkten Bord abgesetzt. Die Vorfahrtregelung resultiert hier aus § 10 StVO (Einfahren und Anfahren). Beobachtungen zeigen, dass Fahrzeugen, die aus der Neckarstraße in den Opernplatz einbiegen wollen, auch keine Vorfahrt eingeräumt wird. Die Neckarstraße weist eine marginale Verkehrsbelastung auf.



Bild 56: Moselstraße Blickrichtung Norden

Im Verhältnis zur Neckarstraße hat die parallel verlaufende Moselstraße eine geringfügig höhere Verkehrsbelastung. Die Fahrbahn der Moselstraße ist von den Seitenräumen analog des Opernplatzes durch Pflasterwechsel und einer Kante von 3 cm separiert.

An der Einmündung Moselstraße in Richtung Friedrich-Albert-Lange-Platz gilt die „Rechts-vor-Links“ Regelung. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung der Moselstraße konnten im Rahmen der Beobachtungen keine Probleme bezüglich der Leistungsfähigkeit des Opernplatzes festgestellt werden. Im Rahmen der Zählungen am Opernplatz konnte beobachtet werden, dass den von rechts kommenden Fahrzeugen aus der Moselstraße häufig keine Vorfahrt eingeräumt wird. Vermutlich hängt dies mit der Vorfahrtregelung der Neckarstraße zusammen.

Der Opernplatz wird von LKWs wenig genutzt. Der werktägliche DTV für LKW beträgt auf der Grundlage der durchgeführten Zählung am 08.09.2009 90 Lkw/24h. Lastzüge befahren den Bereich selten. Abbiegebeziehungen von LKW sind in die Moselstraße und die Neckarstraße möglich, wurden aber im Zählzeitraum nicht beobachtet.

Gefährliche Situationen durch abbiegende LKW (Toter Winkel) haben für den Bereich des Opernplatzes keine praktische Relevanz.

Die im Umfeld des Opernplatzes realisierten Gebäudehöhen liegen bei ca. 4 Vollgeschossen. In Anlehnung an die Baunutzungsverordnung (BauNVO) weist der Bereich des Opernplatzes Merkmale von Kerngebieten auf (§ 7 (1) Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie von zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur). Wohnnutzung ist die Ausnahme und befindet sich eher im Bereich der Landfermannstraße.

Verkehrsrechtliche Regelungen am Opernplatz

Der Platz selbst ist als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) gewidmet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt Schrittgeschwindigkeit.

Der Opernplatz wird von allen Verkehrsarten genutzt. Beschränkungen in Form von dauerhaften oder zeitlich beschränkten Verboten für die Durchfahrt bestehen nicht.

Bild 57 bis **Bild 59** zeigen die Übergangsbereiche in den verkehrsberuhigten Bereich. Auf **Bild 59** ist zusätzlich erkennbar, dass die Fahrstreifen im Übergangsbereich auf jeweils eine Spur reduziert werden.



Bild 57: Friedrich-Albert-Lange-Platz Blickrichtung Opernplatz (zul. v = 50 km/h)

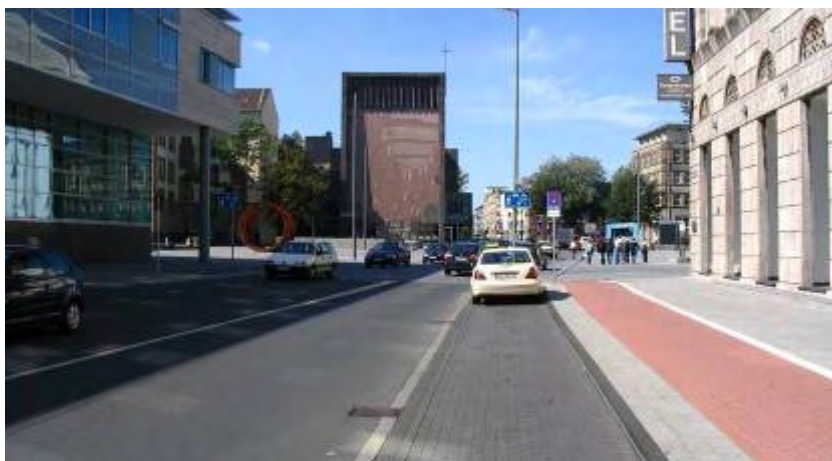


Bild 58: Landfermannstraße Blickrichtung Opernplatz (zul. v= 30 km/h)



Bild 59: Opernplatz Blickrichtung Landfermannstraße (zul. v= 50 km/h)

Nach der Aufhebung des verkehrsberuhigten Bereiches (Z 326 StVO) erfolgt eine Aufweitung der Landfermannstraße auf 2 Fahrstreifen je Richtung. In der Mitte ist eine durchgezogene Linie markiert (Z 295 StVO).

Der Seitenraum ist durch ein Hochbord separiert. Die Radfahrer/innen werden auf einem ca. 2 m breiten, rot markierten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Im Verlauf der Landfermannstraße (**Bild 59** im Hintergrund) wurde auf der rechten Seite eine Bedarfshaltefläche für Busse eingerichtet. Im Übrigen gilt hier absolutes Halteverbot (Z 283 StVO).

Im verkehrsberuhigten Bereich darf nur auf dafür vorgesehenen und markierten Flächen geparkt werden (Z 325 StVO). Parkflächen enthält der Opernplatz nicht. Parkplätze sind im Bereich der Moselstraße vorgesehen. Darüber hinaus befindet sich am Opernplatz eine Tiefgarage (**Bild 60**).

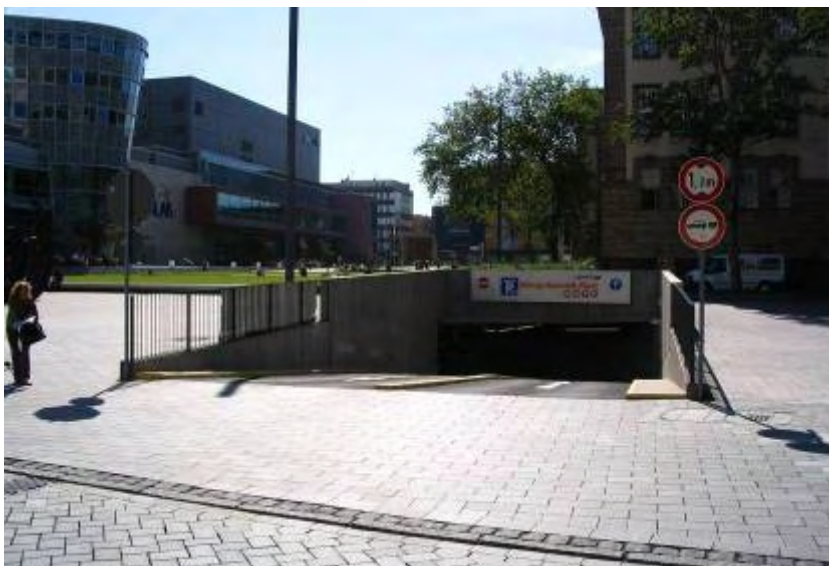


Bild 60: Zufahrt Tiefgarage König-Heinrich-Platz/Kleiner Kirchplatz

Für die ausfahrenden Kraftfahrzeuge aus der Tiefgarage wurden die Beschilderungen Fahrtrichtung nach rechts (Z 209 StVO) und ein Stoppschild (Z 206 StVO) angeordnet, eine Haltelinie ist nicht markiert.

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Haltestellen für Linienbusse befinden sich im verkehrsberuhigten Bereich nicht. Unmittelbar angrenzend an den Opernplatz befinden sich zwei Bushaltestellen mit Sonderbord (**Bild 61**).

Im Erhebungszeitraum von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr wurde der verkehrsberuhigte Bereich des Opernplatzes von 35 Linienbussen (Standard) befahren. An Werktagen wird der Bereich mit der Linien 934 (138 Fahrten, plus 6 Fahrten bei Spieltagen von MSV Duisburg) bedient.

Im Bereich des Bushaltestellenkap gilt Tempo 30 (Z 274 StVO). Der Haltebereich ist durch eine Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbot (Z 299 StVO) gekennzeichnet. Der Bus nutzt mit dem für den Radverkehr rot markierten Fahrradstreifen die gleiche Fläche.



Bild 61: Bushaltestelle vor dem verkehrsberuhigten Bereich Blickrichtung Opernplatz

Wirkungen im Bereich Verkehrssicherheit und Bewertung

Erkenntnisse über die Entwicklung der Unfälle in diesem Bereich stehen aktuell nicht zur Verfügung.

Beispiel 9)**Deutschland, Hamburg, Business Improvement District (BID) Neuer Wall****Räumliche Lage**

Die Straße Neuer Wall liegt in der westlichen Innenstadt von Hamburg. Der BID Neuer Wall reicht im Norden vom Jungefernstieg bis zur Stadthausbrücke im Süden. Die Lage ist in **Bild 62** dargestellt.

Am 23.10.2008 erfolgte am Neuen Wall im Bereich des „Rechts-vor-Links“ geregelten Knotenpunktes Bleichbrücke/Neuer Wall/Adolphsbrücke zwischen 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine Kurzzeitzählung der Kraftfahrzeuge und Radfahrer/innen. Die Erhebungsdaten sind nicht repräsentativ, da im nördlichen Verlauf des Neuen Wall seit dem 20.10.2008 eine Baustelle mit Sperrungen und Umleitungen eingerichtet war. Dennoch erlauben die Zähldaten einen Einblick in die Verkehrsbelastungen des Neuen Wall. Im Erhebungszeitraum befuhren 308 Kfz und 152 Radfahrer/innen den Neuen Wall in Richtung Norden oder bogen nach rechts in die Adolphsbrücke ab (117 Kfz und 8 Radfahrer/innen). Aus der Bleichbrücke kreuzten im gleichen Zeitraum 285 Kfz und 39 Radfahrer/innen bzw. bogen in den Neuen Wall nach links ab (219 Kfz und 16 Radfahrer/innen). Der Lkw-Anteil war in diesem Zeitintervall sehr gering. Die Kfz-Angaben beinhalten Pkw, Lieferwagen und Motorräder.

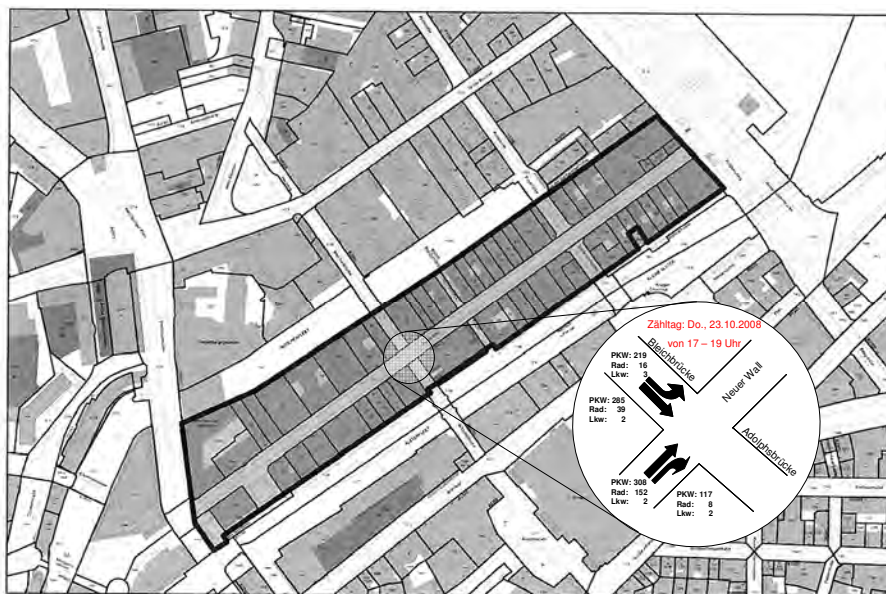


Bild 62: Modellvorhaben BID Neuer Wall. Quelle: Kartengrundlage BSU, eigene Darstellung

Form der Bürgerbeteiligung

Die Initiative zur Umgestaltung und Aufwertung des Straßenraumes kam im Jahr 2004 von den Grundeigentümer/innen selbst. Die Vorbereitung des Business Improvement Districts erstreckte sich über rund 18 Monate.

Bestandteil des Konzeptes waren neben der Umgestaltung des gesamten öffentlichen Raumes, zu dem auch der Bürgermeister Petersen Platz gehörte, auch ein Servicekonzept, ein Reinigungskonzept und ein Konzept zur Regelung des ruhenden Verkehrs.

Zu diesem Zweck wurde ein Lenkungsausschuss zur Steuerung des Vorhabens eingerichtet, der als Entscheidungsgremium fungiert. Die wesentlichen Beteiligten an dem Lenkungsausschuss sind der folgenden Abbildung zu entnehmen.



Bild 63: Steuerung des Modellvorhabens BID Neuer Wall. Quelle: BSU

Die Entscheidungen des Lenkungsausschusses werden durch Arbeitsgruppen („Findus-Gruppen“) vorbereitet. Mit dem Modellvorhaben sollen die Erfolgsaussichten der neuen Regelungen auch für andere Straßen und Quartiere in Hamburg erprobt werden. Als ein wichtiger Erfolgsfaktor wird die intensive Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren eingeschätzt.

Charakteristik des Verkehrsraumes am Neuen Wall

Der Neue Wall in Hamburg gilt bezogen auf das Einzelhandelsangebot als der exklusivste Straßenzug in Hamburg. Geprägt ist die Einzelhandelsstruktur durch Bekleidungsgeschäfte, Juweliere und Möbel- und Einrichtungsgeschäfte. Die umgebende Bebauung umfasst etwa 4-5 Vollgeschosse und entspricht in ihrer Nutzung Mischgebieten. Der Verkehrsraum ist durch den Versatz der Parkflächen im Straßenverlauf verschwenkt. Straßenbegleitende Parkflächen stehen auf dem Neuen Wall nahezu auf der gesamten Länge einseitig zur Verfügung.

Die Umbaumaßnahmen des öffentlichen Raumes wurden im Jahr 2006 abgeschlossen. Der Neue Wall erstreckt sich über eine Länge von rund 500 Metern. Neben den Anbindungen verfügt der Neue Wall noch über eine „Rechts-vor-Links“ geregelte Kreuzung und eine Einmündung.



Bild 64: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Neuer Wall am Bürgermeister Petersen Platz

Die Fahrbahn ist von den Seitenräumen durch einen ca. 3 cm hohen Bord (Hamburger Kante) getrennt (**Bild 64**). Die Fahrbahn besteht aus üblichem Asphalt. Übergänge in Platzbereiche wie am Bürgermeister Petersen Platz oder der Kreuzung und Einmündung sind in Natursteinpflaster ausgeführt. Die Borde sind im unmittelbaren Knotenpunktbereich ohne Kante (Nullabsenkung) und kontrastarm ausgeführt.

Die so gestalteten Knotenpunkte werden von den Fußgänger/innen häufig für Querungen genutzt. (**Bild 65**)



Bild 65: Kreuzung Neuer Wall/Bleichbrücke/Adolphsbrücke



Bild 66: Einmündung Poststraße/Neuer Wall

Verkehrsrechtliche Regelungen am Neuen Wall

Der Neue Wall ist als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gewidmet und darf für den Kfz-Verkehr nur in eine Richtung befahren werden. Für den Neuen Wall ist eine Halteverbotszone ausgewiesen (**Bild 67**). Auf weitere Beschilderungen zwischen Straßenanfang und -ende, die den fließenden und ruhenden Verkehr regeln, wurde verzichtet.



Bild 67: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich „Neuer Wall“ in Hamburg

Parken ist nur auf den nicht schraffierten Seitenstreifen erlaubt. Von montags bis samstags sind die Stellflächen durch eine Parkscheinregelung bewirtschaftet. Für den Regelungsbedarf des ruhenden Verkehrs wurde ein Konzept entwickelt, das zwischen „schraffierten“ und „unschraffierten“ Flächen unterscheidet. Die „schraffierten“ Flächen dienen dem Liefern und Laden und die „unschraffierten“ Flächen dienen als Parkflächen. Für die Kennzeichnung der Ladezonen wurden zusätzlich variable Kunststoffpoller aufgestellt (**Bild 69**).

Die dafür aufgestellten Parkscheinautomaten wurden für den Neuen Wall bezogen auf die Ausschilderung umgestaltet. Die übliche Beschilderung von Parkscheinautomaten besteht aus 75 x 75 cm großen Tafeln mit der Aufschrift: „Automat Parkschein hier lösen“. Diese großen Tafeln wurden durch kleine, weniger auffällige bzw. weniger wuchtige Schilder mit der Aufschrift „P“ ersetzt. Diese Schilder haben ein Seitenmaß von 30 cm (**Bild 68**).



Bild 68: Parkscheinautomat Neuer Wall



Bild 69: Schraffierte Fläche und Kunststoffpoller zur Kennzeichnung der Ladezonen

Nutzung des Verkehrsraumes durch den ÖPNV

Auf dem Neuen Wall verkehrt kein Linienbusverkehr, Haltestellen des ÖPNV sind nicht eingerichtet.

**Anlage 3
Anforderungen verschiedener Institutionen und Träger öffentlicher Belange**

Die die Träger öffentlicher Belange und andere Institutionen, die hohe Anforderungen an den Straßenraum haben, wurden in Hamburg telefonisch und ggf. schriftlich befragt. Ebenfalls lagen zurzeit der Erstellung der Untersuchung die Stellungnahme des Deutschen Blinden- und Sehbehinderten Vereins (DBSV), des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu Shared Space-Projekten vor. Die Ergebnisse und Anforderungen sind nachfolgend dokumentiert.

1) Feuerwehr	S. 170
2) Mobilitätseingeschränkte	S. 171
3) Leitungsunternehmen	S. 172
4) Stadtreinigung	S. 173
5) Geschäftsleute	S. 174
6) Öffentlicher Nahverkehr	S. 175
7) Tiefbautechnische Anforderungen	S. 176
8) Behörde für Inneres	S. 178
9) Positionen/Stellungnahmen anderer Institutionen	S. 179

1) Feuerwehr

Die PLAST enthält einige Anforderungen an die Gestaltung von Straßen und Plätzen, die für die Anleiterbarkeit von Häusern und die Befahrbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sorgen. Diese sind uneingeschränkt umzusetzen.

Eine Befragung der Feuerwehr ergab weitere Anforderungen:

- Die Feuerwehr benötigt ausreichende Flächen für den fließenden Verkehr als Ausweichmöglichkeiten im Falle herannahender Einsatzfahrzeuge.
- Es können Konflikte entstehen, wo die freie Fahrt der Feuerwehr durch bauliche Maßnahmen z.B. Schwellen, Straßenverengungen oder Geländer beeinträchtigt wird.
- Auch die mögliche Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer/innen innerhalb einer Gemeinschaftsstraße, bezüglich des Ausweichverhaltens bei Einsatzfahrten, ist zu berücksichtigen.
- Eine Parkraumverlegung in die umliegenden Bereiche darf nicht dazu führen, dass Einsatzfahrzeuge in diesen Gebieten aufgrund des erhöhten Parkdrucks beeinträchtigt werden.
- Zur Gestaltung: Verkehrsteilnehmer/innen sind verpflichtet, für ein Einsatzfahrzeug der Feuerwehr auszuweichen. In der Regel erfolgt dies durch „rechts ranfahren“. Falls Fahrbahnen nicht eindeutig definiert sind, kann dies zu Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmer/innen hinsichtlich des Ausweichverhaltens führen.

Die durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeiten über die gesamte Stadt dienen als Grundlage zur Erstellung des Notfallkonzepts der Feuerwehr und sollen nicht negativ beeinflusst werden. Das heißt, dass das Notfallkonzept der Feuerwehr, welches die Standorte innerhalb der Stadt festlegt, erhalten bleiben soll. Insbesondere bei vorgesehenen Gemeinschaftsstraßen-Projekten in Hauptverkehrsstraßen ist die Behörde für Inneres im Rahmen des Planbeteiligungsverfahrens explizit einzubeziehen. Anzumerken ist hierbei, dass sich Hauptverkehrsstraßen („schnelles Netz“) in Hamburg als Gemeinschaftsstraße nicht eignen, dies zum Zeitpunkt der Befragung jedoch noch nicht kommuniziert wurde.

Die Beteiligung der Feuerwehr soll im konkreten Fall so wie bei jeder anderen Baumaßnahme, die den öffentlichen Straßenraum verändert, verlaufen.

2) Mobilitätseingeschränkte

Auch für die Gruppe der Mobilitätseingeschränkten sind Gestaltungsgrundsätze in der PLAST vermerkt, die angewendet werden müssen. Um aber sowohl die Nutzung von Gemeinschaftsstraßen für sehbehinderte und blinde Menschen als auch von gehbehinderten Menschen zu gewährleisten, müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Eine direkte Befragung des Vertreters für die Gleichstellung behinderter Menschen in Hamburg ergab folgende Anmerkungen:

- Die Interessen der zu vertretenden Personengruppen sind sehr unterschiedlich und lassen sich nicht pauschal beantworten.
- Selbst Interessensverbände einer gleichen „Behinderung“ (z.B. Blinde untereinander, Senioren untereinander) besitzen keine einheitlichen Interessen.
- Daher wird der Beteiligungsprozess als sehr wichtiges und geeignetes Instrument angesehen, alle Betroffenen mitzunehmen. Schwierig wird es jedoch sein, z.B. die psychisch eingeschränkten Personen mitzunehmen und zu beteiligen. Sie werden sich ggf. nicht in eine Bürgerversammlung setzen. Deshalb sollten unbedingt die institutionalisierten Interessensverbände beteiligt werden. Auch Gehörlose bzw. Stumme benötigen Übersetzer/innen, die auch das Fachvokabular (Verkehrswesen) beherrschen müssen.
- Ältere Menschen verstehen den Begriff „Shared Space“ respektive „Gemeinschaftsstraße“ ggf. nicht. Der Begriff sollte erläutert werden.
- Damit im Beteiligungsverfahren kein Interessensverband vergessen wird, sollten Listen erstellt werden. Die Interessensverbände sollten frühzeitig im Verfahren eingeschaltet werden.
- Grundsätzlicher Konsens besteht darin, dass sicherlich Blinde und Sehbehinderte mitunter die größten Probleme mit Gemeinschaftsstraßen besitzen, da das Konzept vorwiegend auf visuelle Kommunikation setzt.

Die Erfahrung eines Blinden mit dem Shared Space-Bereich in Bohmte zeigte [73], dass es wichtig ist, bei Rillen- und Noppenplatten sowie bei den 3 cm hohen Borden darauf zu achten, diese möglichst innerhalb nicht befahrener oder wenig befahrener Bereiche anzulegen, um Abnutzungs- bzw. Polierwirkungen zu minimieren.

3) Leitungsunternehmen

Die Installationen unter dem Straßenraum, wie Wasser-, Strom-, Gas- und Telekommunikationsleitungen, sind ebenfalls zu beachten. Auch hier gelten weiterhin die jeweiligen Merkblätter, Richtlinien und Normen. Die Befragung der Leitungsunternehmen ergab eine nahezu gleiche Vorstellung der Straßenraumgestaltung und der Anforderungen:

- Das Oberflächenmaterial sollte im Bereich der Leitungen einfach zu lösen und aus Kostengründen auch wiederverwendbar sein. Dafür eignen sich am besten Pflaster und Platten für die Deckschicht und ungebundene Materialien für die Tragschicht.
- Die Lage der Leitungen soll laut den Leitungsunternehmen in Bereichen liegen, die nicht oder nur selten befahren werden. Falls alle Flächen in Gemeinschaftsstraßen befahrbar gestaltet werden, müssen die Leitungen entsprechend geschützt werden. Da auch in „nicht Gemeinschaftsstraßen“ Straßen von Leitungstrassen gekreuzt werden, sind die Erfordernisse an die bauliche Umsetzung in den jeweiligen Merkblättern vermerkt.
- Zudem sollte darauf geachtet werden, dass die Leitungstrassen zugänglich sind. Unter Umständen werden Leitungstrassen durch z.B. unklare Parksituationen nicht immer frei zugänglich sein. Verzögerungen bei Entstöruungsarbeiten wären z.B. die Folge.
- Die Leitungstrassen müssen so liegen, dass sie auch mit schwerem Gerät (Baumaschinen) anfahrbar sind.
- Eine weitere Anmerkung der Leitungsunternehmen bezieht sich auf die Auffindbarkeit der Leitungen im Reparatur- oder Sanierungsfall. Durch das Gestaltungskonzept der Gemeinschaftsstraßen fehlen möglicherweise Bezugspunkte wie Bordkanten und Mittelinseln. Diese sind an anderen Stellen zu schaffen.
- Die Beteiligung an den Planungen soll in der üblichen Form erfolgen.

Besondere Aufmerksamkeit gilt es auch den Leitungskästen der Telekommunikation zu widmen. Diese müssen so angeordnet sein, dass sie keinerlei Sichtbehinderung innerhalb der Gemeinschaftsstraßen darstellen.

4) Stadtreinigung

Die Stadtreinigung hat ebenfalls wichtige Anforderungen an den Straßenraum, um ihren Aufgaben – Verkehrssicherungspflicht und Entsorgungspflicht – nachkommen zu können:

- Eine wichtige Fragestellung ist, wie die Abgrenzungen der Flächen in Gemeinschaftsstraßen bezüglich der Aufgabe der Verkehrssicherung vorgesehen sind. Ist die Fläche zwischen den Anlieger/innen und der Stadtreinigung aufgeteilt, so müssen diese Bereiche „markiert“ werden.
- Bezüglich der Entsorgungspflicht scheint es sinnvoll, innerhalb von Gemeinschaftsstraßen einen Volls-service anzubieten. Dieser beinhaltet nicht nur die Abholung der Mülltonnen vor den Gebäuden, sondern ebenfalls das Heraus- bzw. Hineinbringen der Tonnen in die Gebäude. Diese Vorgehensweise wird als sinnvoll erachtet, da sonst die Mülltonnen unkontrolliert auf den Gemeinschaftsstraßen-Flächen stehen und eine Verkehrsgefährdung darstellen können.
- Öffentliche Mülleimer sollen keine Sichtbehinderungen oder Verkehrsgefährdungen darstellen und werden z.B. an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder Eingängen zu Läden angebracht.
- Die Stadtreinigung geht davon aus, dass mit der Steigerung der Aufenthaltsqualität auch eine erhöhte Nutzung der Bereiche einhergeht, so dass ein erhöhter Reinigungsbedarf dieser Flächen besteht.
- Durch die Fahrzeuge der Müllabfuhr, Straßenreinigung und des Winterdienstes kann es temporär zu Nutzungseinschränkungen der Fläche bzw. auch zu Lärmemissionen kommen. Die Befahrbarkeit zumindest eines Teilbereiches der Gemeinschaftsstraßen-Flächen muss für Schwerlastverkehr (Müllfahrzeuge, Kehrmaschinen, Streufahrzeuge) geeignet sein.

Die SRH möchte bei der Planung von Gemeinschaftsstraßen frühzeitig beteiligt werden, um sich rechtzeitig auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten einstellen zu können und sich in der Planung mit einzubringen.

5) Geschäftsleute

Die Handelskammer in Hamburg wurde in einem persönlichen Gespräch bezüglich Gemeinschaftsstraßen befragt. Es konnten folgende Anforderungen festgehalten werden:

- Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften sollten nach Möglichkeit bestehen bleiben. Diese können auch auf privaten Stellflächen vorliegen.
- Mittelfristige- bzw. Langzeitparkplätze können verlagert werden, insofern sie noch gut fußläufig erreichbar sind. Ebenerdige Parkplätze werden favorisiert, beim Angebot von Parkhäusern ist auf eine vernünftige Gestaltung zu achten.
- Bei der Gestaltung ist wichtig, dass die verkehrliche Funktion erhalten bleibt (Leistungsfähigkeit).

Die Handelskammer möchte möglichst früh am Planungsprozess beteiligt werden, so dass noch etwas bewegt werden kann und noch keine Meinungen festsitzen. Probleme werden insbesondere in Beteiligungsverfahren gesehen, wenn z.B. Abendveranstaltungen in den Ladenöffnungszeiten liegen und somit Geschäftsinhaber/innen nicht daran teilnehmen können. Auch sollte der Aspekt berücksichtigt werden, dass eine freie Meinungsäußerung von den Geschäftsleuten oftmals vermieden wird, um den Anwohner/innen – die auch Kunden sind – nicht zu widersprechen. Geschäftstreibenden sollte ggf. die Möglichkeit gegeben werden, sich anonym zu beteiligen oder durch Interessensverbände vertreten zu werden.

6) Öffentlicher Nahverkehr

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und die Hamburger Hochbahn (HHA) wurden im Rahmen der Untersuchung nicht schriftlich befragt, da sie an den Abstimmungsgesprächen teilgenommen haben. Die formulierten Anforderungen beruhen auf den Erkenntnissen der Gespräche sowie den Erfahrungen aus anderen Kommunen, die Shared Space-Prinzipien oder ähnliche Projekte umgesetzt haben.

- Die Haltestellen sollen barrierefrei gestaltet sein, so dass der Einstieg für die Fahrgäste komfortabel ist. Dafür sollen im Bereich der Haltestellen aufgehöhte Warteflächen (mindestens 16 cm) mit Rampen geschaffen werden.
- Die Kante der Wartefläche muss markiert werden, da sonst die Gefahr des Stolperns oder Auffahrens besteht.
- Ein taktiler Leitstreifen soll die Haltestelle auch für Blinde und Sehbehinderte erreichbar machen.
- Um die Sichtbarkeit der Haltestelle zu erhöhen, soll ein Haltestellenschild am Mast (Verkehrszeichen 224) angebracht sein.
- Die Fahrbahnoberfläche ist in sofern anzupassen, als dass Pflastersteine durch starken Busverkehr sehr schnell abgenutzt werden. Auch die niedrigen Borde, Rillen- und Noppenplatten zeigen hohe Abnutzungserscheinungen bei starkem Busverkehr.
- Falls Linienbusverkehr in Bereichen, die für Gemeinschaftsstraßen in Frage kommen, existiert, sollten diese mit einer möglichst kurzen Abschnittslänge geplant werden, damit es zu keinen Zeitverlusten im Umlauf kommt.

7) Tiefbautechnische Anforderungen

Im Rahmen der Untersuchung wurde das Amt für Verkehr und Straßenwesen, Abteilung Technische Grundlagen Straßenbautechnik und Verdingungs- und Vertragswesen in Hamburg um Stellungnahme zu tiefbautechnischen Anforderungen an Gemeinschaftsstraßen gebeten.

Die Stellungnahme bezieht sich auf wesentliche Randbedingungen für eine auf die Verkehrsbelastung abgestimmte, in straßenbautechnischer Hinsicht funktionsfähige Oberflächenbefestigung sowie die Randbedingungen für die öffentliche Beleuchtung einer Gemeinschaftsstraße [74].

„Die Gestaltung verkehrlich und städtebaulich herausragender Verkehrsräume mit besonderen Flächenbefestigungen muss im Einklang mit den bauphysikalischen Gesetzmäßigkeiten und den verkehrlichen Anforderungen stehen, damit eine ausreichende Dauerhaftigkeit des Bauwerks erreicht wird. Im Folgenden werden für die unterschiedlichen, insbesondere mit Kfz-Verkehr belasteten Flächenbefestigungen, die Randbedingungen genannt. Diese berücksichtigen auch Wirtschaftlichkeitsaspekte in Bezug auf Investitions- und Erhaltungskosten. Der Schwerpunkt liegt auf den Pflasterdecken und Plattenbelägen, den so genannten Elementdecken, deren Lastabtragungs- und Verformungsverhalten gegenüber den kontinuierlich befestigten Asphaltdecken besonderen Gesetzmäßigkeiten folgen“ [74].

Es wurden folgende Randbedingungen für die Flächenbefestigungen festgehalten:

Asphaltdecken sollen für Flächen mit fließendem Kfz-Verkehr uneingeschränkt geeignet sein. Als Standflächen für schwerere Fahrzeuge (Kfz > 3,5 t) und Bushaltestellen sind sie ungeeignet. Asphaltdecken können farbig (mit farbigen Gesteinskörnungen und ggf. Pigmenten) oder mit besonderer Oberflächentextur (z.B. geschliffener Asphalt) ausgeführt werden. Der Einsatz farbloser/transparenter Bindemittel (anstelle des Bitumens) erschwert und verteuert die Erhaltung erheblich, da selbst für kleinste Mengen die Asphaltmischanlage vor dem ersten Mischen sowie die Einbaugeräte gereinigt werden müssen. Die Oberfläche eines geschliffenen Asphalt hat grundsätzlich eine reduzierte Rauheit/Griffigkeit zur Folge.

Bei **Pflasterdecken** ist insbesondere auf die Abgrenzung von Pflasterstein/Platte über ein Längen-zu-Dicken-Verhältnis von < 4 zu achten. Bei Belastungen mit Kfz-Verkehr sollte als Ziel ein kleines Längen-zu-Dicken-Verhältnis hergestellt werden. Die Erfahrungswerte liegen bei max. 2,5 für Kfz-Verkehr > 3,5 t und bei max. 3,5 für Kfz-Verkehr ≤ 3,5 t.

Pflasterdecken in ungebundener Bauweise sind Regelausführungen. Sie sind für Flächen mit fließendem Verkehr geeignet unter der Voraussetzung, dass kleine Längen-zu-Dicken-Verhältnisse berücksichtigt werden, nur geringer Busverkehr existiert (Frequenz < 150 Busse/Tag) und die notwendige Bauklasse ≤ III ist. Als bautechnische Anforderungen mit Einfluss auf das optische Erscheinungsbild wurden folgende Möglichkeiten benannt: Pflasterdecken im Verband, generell ohne Kreuzfugen, mit durchlaufenden Fugen nur quer zur Fahrtrichtung und eine Regelfugenbreite von 3-8 mm je nach Dicke des Pflasters. Als Gestaltungsmöglichkeiten kommen Betonwaren mit besonderem Vorsatz (Einsatz farbiger Gesteinskörnungen, Pigmente) und Strukturierungen (z.B. gestockt, geflammt), Natursteine (strukturiert) und Verbundsysteme (Naturstein-Beton, strukturiert) in Frage.

Pflasterdecken in gebundener Bauweise sind Sonderausführungen. Bisher existieren keine gesicherten Langzeiterfahrungen und die Bauweise ist extrem reparaturunfreundlich. Für Flächen mit fließendem und ruhendem Verkehr sollten folgende Voraussetzungen eingehalten werden: Es sollten gedrungene Pflastersteine mit einem Längen-zu-Dicken-Verhältnis von etwa 2 verwendet werden mit einer 10-15 mm breiten Fuge, die wasserdicht ist (mit besonderem Verguss verschlossen wurde). Die Bettung und Tragschicht ist wasserdurchlässig auszubilden. Unter Pflasterdecken in gebundener Bauweise sollten sich keine Leitungen unterhalb der Befestigung befinden.

Bei **Plattenbelägen** ist insbesondere auf die Abgrenzung von Platte/Pflasterstein über ein Längen-zu-Dicken-Verhältnis von ≥ 4 zu achten.

Plattenbeläge in ungebundener Bauweise sind Regelausführungen. Sie sind für Fußgänger- und Radverkehrsflächen geeignet. Bei der Wahl von großen Formaten ist darauf hinzuweisen, dass bei Aufgrabungen/Erhaltungsmaßnahmen mit einem höheren Aufwand zu rechnen ist. Plattenbeläge in ungebundener Bauweise sind für Flächen mit Kfz-Verkehr ungeeignet (auch in gebundener Bauweise). Als Gestaltungsmöglichkeiten kommen Betonwaren mit besonderem Vorsatz (farbige Gesteinskörnungen, Pigmente) und Strukturierung (z.B. gestockt, geflammt), Natursteine (strukturiert) und Verbundsysteme (Naturstein-Beton, strukturiert) in Frage.

Folgende Randbedingungen gelten für die öffentliche Beleuchtung:

„Art und Umfang der öffentlichen Beleuchtung der gemischt genutzten Verkehrsfläche einer Gemeinschaftsstraße richten sich nach den notwendigen Sehbedingungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeugführer). Die Beleuchtung muss daher unterschiedlichste Anforderungen erfüllen und in jedem Einzelfall eine abgestimmte Beleuchtungsplanung nach DIN EN 13201 durchgeführt werden. Die dabei einzuhaltenden Gütekriterien sind im Wesentlichen abhängig von der Verkehrsbelastung. Die Leuchten sind grundsätzlich an der Straßenbegrenzungslinie am Rand der Verkehrsfläche anzuordnen.“

8) Behörde für Inneres

Die Behörde für Inneres, Amt für innere Verwaltung und Planung, Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs in Hamburg wurde im Rahmen der Abstimmungsgespräche an der Untersuchung beteiligt. Zudem liegt eine schriftliche Stellungnahme zum Thema Shared Space bzw. Gemeinschaftsstraßen in Hamburg vor. Die Behörde für Inneres ist aufgeschlossen für eine Erprobung der Konzeptidee von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg, auch wenn gesicherte Grundlagen zur Theorie und Umsetzung bisher fehlen [75]. Das Shared Space-Prinzip ist für die BfI weniger ein Konzept zur Verkehrsberuhigung, sondern mehr ein Konzept für die weitgehend regellos entschleunigte und insoweit grundlegend andersartige Abwicklung insbesondere des fließenden Verkehrs mit dem Ziel:

- „1. im Interesse der Menschen ohne Fahrzeug die Aufenthaltsqualität des Straßenraums zu verbessern und zugleich
2. im Interesse der Menschen mit und ohne Fahrzeug ein hohes Maß Verkehrssicherheit zu gewährleisten“ [75].

„Im Kern ist die Idee zu „Shared Space“ daher trotz der erwähnten Überschneidungen ein Gegenkonzept zur traditionellen Verkehrsplanung und zum herkömmlichen Ordnungs- und Sicherheitskonzept der StVO, dessen wesentliches Element die systematische Trennung verschiedener Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer voneinander ist. Mit anderen verkehrspolitischen Zielen wie z.B. der Leichtigkeit des Verkehrs oder der Privilegierung/Beschleunigung des ÖPNV ist wegen des beabsichtigten Entschleunigungseffekts zur Hebung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit teilweise unvereinbar“ [75].

Für die BfI unterscheidet sich eine Gemeinschaftsstraße vom verkehrsberuhigten Bereich folglich durch das Fehlen von spezifischen und differenzierten Verhaltensregelungen (u.a. zu VZ 325) und das Vorhandensein nicht unerheblichen fließenden Verkehrs. Für das Funktionieren des Verkehrsgeschehens in Gemeinschaftsstraßen sind seitens des BfI folgende Randbedingungen einzuhalten bzw. zu schaffen: „Die Verkehrsmengen dürfen nicht zu groß, die Verkehrsflächen nicht unterdimensioniert und der ruhende Verkehr darf nicht dominant sein. Bereiche mit hohem Parkdruck scheiden daher als Modellprojektgebiete von vornherein aus. Falls für den ruhenden Verkehr keine alternativen Parkmöglichkeiten geschaffen werden können. Ebenso scheiden solche Verkehrsräume aus, wo kaum Fuß- und Radverkehr stattfindet. Ohne diese erkennbare Notwendigkeit zu gegenseitiger Verständigung zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern fehlt die Grundlage für die mit „Shared Space“ verknüpfte Erwartung, dort die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer in ein ausgewogeneres Gleichgewicht zu bringen“ [75].

Die Behörde für Inneres ist bereit, Gemeinschaftsstraßen unter den oben genannten Rahmenbedingungen (insbesondere ohne Beschilderung) als Modellprojekte zu erproben.⁸

⁸ Beim Entstehungsprozess des Gutachtens ist in den fachlichen Erörterungen mehrheitlich deutlich geworden, dass die straßenverkehrsbehördlichen Gesichtspunkte zu Gemeinschaftsstraßen unter den Rahmenbedingungen einer Großstadt zu modifizieren sind. Die entsprechenden Abwägungen haben aus dem Aspekt der Sicherheitsvorsorge eine andere Lösung als die hier dargestellte Position der BfI hervorgebracht.

9) Positionen/Stellungnahmen anderer Institutionen

In der vorliegenden Untersuchung wurden zudem die vorliegenden Stellungnahmen bzw. Positionen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbands (DBSV) sowie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) berücksichtigt, abgewogen und ggf. Gestaltungsoptionen im Kriterienkatalog (**Kapitel 7**) eingearbeitet. Dabei muss berücksichtigt werden, dass sich diese Stellungnahmen auf Interpretationen des Shared Space-Prinzips beziehen, die durchaus unterschiedlich sein mögen und sich von den hier weiterentwickelten Gemeinschaftsstraßen-Prinzipien unterscheiden. Insofern sollten Gemeinschaftsstraßen bewusst als Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips verstanden werden, die den unterschiedlichen Anforderungen möglichst gerecht werden und versuchen, die Mängel bisheriger Shared Space-Projekte zu vermeiden.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. hat am 21. Oktober 2008 auf Basis der Empfehlung aus der 103. Sitzung des Ausschusses für Verkehrstechnik am 16./17. Juni 2008 folgende Punkte bezüglich des Shared Space-Prinzips beschlossen [76]:

„Es ist bekannt, dass in Deutschland bereits die Vorstufe von Shared Space, der nach dem Mischprinzip organisierte sogenannte „verkehrsberuhigte Bereich“ mit Schrittgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr als zulässiger maximaler Geschwindigkeit, nicht ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen funktioniert. Dies begründet sich einerseits in der Unkenntnis der Regeln und den zu hohen Geschwindigkeiten, andererseits sind oft auch die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen nicht gegeben, wenn Fahrgassenversätze nicht tief genug, Verkehrsstärken zu hoch und die Fahrtweiten zu groß sind. Dies führt dann in der Regel zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit.“

Die bisher von den Anwendern von Shared Space veröffentlichten Unfallzahlen und Wirksamkeitsdaten sind nicht überzeugend, weil in der Regel kleine Zahlen anstehen und keine Kontrollgruppen beachtet wurden.“

Daher gibt der DVR in bezug auf Shared Space-Projekte folgende Empfehlungen [76]:

„Das Shared Space - Prinzip „Sicherheit durch Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer“ kann allenfalls als Nischenlösung im Rahmen verkehrsplanerischer und städtebaulicher Detailarbeit Anwendung finden, wenn zuvor sichergestellt wurde, dass die Verkehrssicherheit insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet wird. Dies bedeutet z.B., dass derartige Maßnahmen nicht angewendet werden sollten bei:

- Straßen mit hoher Verkehrsbelastung (DTV > 3000),
- Straßen mit hohem Durchgangs- und Schwerverkehr,
- hohem Parkdruck,
- Straßen im Umfeld von Schulen und Kindergärten,
- Straßen, die von mobilitätseingeschränkten Personen verstärkt genutzt werden.

Darüber hinaus ist zu fordern, dass

- eine Einbindung der örtlichen Unfallkommissionen,
- eine genaue Analyse des Unfallgeschehens und
- eine detaillierte Wirksamkeitsanalyse der durchgeführten Maßnahmen

erfolgen muss. Dabei soll das „Shared Space“-Prinzip zunächst nur in wenigen ausgewählten Modellstädten getestet werden.“

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV)

Der Deutsche Blinden- und Sehbehinderten Verband (DBSV) veranstaltete im August 2008 eine Tagung, die sich mit den Anforderungen blinder und sehbehinderter Menschen in Shared Space-Bereichen beschäftigte [77]. Auf dieser Tagung wurden Lösungsansätze für dieses neue Gestaltungskonzept erarbeitet und in einem Anforderungsprofil mit sieben Grundsätzen verabschiedet (Quelle [77]):

- „Der Bereich der Mischverkehrsfläche ist mit einer Zonenanordnung (Zonensignalisation) mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf bevorzugt 20 km/h, höchstens aber 30 km/h zu belegen. Die Ausdehnung dieser Zonen soll so gewählt werden, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzung auch durchgesetzt werden kann.“
- „Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen so klare Strukturen, dass sie den fließenden Verkehr eindeutig erkennen und sicher queren können.“
- „Markierte Querungsstellen müssen überall dort eingerichtet werden, wo bei einmündenden Straßen, wichtigen öffentlichen Gebäuden und Haltestellen des ÖPV für blinde und sehbehinderte Menschen die optimale Stelle zum Queren angezeigt werden muss. Bevorrechtigte (vortrittsberechtigte) Querungsstellen, zum Beispiel Zebrastreifen müssen dort angebracht werden, wo ein besonderes Schutzbedürfnis besteht, wie etwa am Beginn und Ende des Mischbereichs sowie an Kreisverkehrsplätzen. Die eindeutige Erkennbarkeit und Auffindbarkeit dieser Querungsstellen muss visuell und taktil durch Bodenindikatoren und eine ertastbare Bordsteinkante von mindestens 3 cm Höhe gewährleistet sein.“
- „Damit blinde und sehbehinderte Menschen sicher einem Straßenverlauf folgen können, werden visuell und taktil eindeutige Strukturen benötigt. Bevorzugt von Fußgängern genutzte Bereiche sollen visuell kontrastreich von der bevorzugt befahrenen Fläche unterscheidbar sein, eine Trennung beider Bereiche mittels einer visuell und taktil erkennbaren Linie wie etwa eines mindestens 3 cm hohen Bordsteins ist erforderlich. Eindeutig erkennbare Bordsteinkanten sind insbesondere auch für die Arbeit des Blindenführhundes von besonderer Wichtigkeit. Wo die gebauten Strukturen für die Orientierung und Sicherheit nicht genügen, müssen zu beiden Seiten der Verkehrswege taktile und visuell kontrastreiche Leitstreifen aus Bodenindikatoren eingebaut werden. „Shared Surface“, das heißt eine völlig unstrukturierte Gestaltung der Shared Space-Fläche, ist aus Orientierungs- und Sicherheitsgründen nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen inakzeptabel.“
- „Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Shared Space-Konzepts ist die Gewährleistung der Übersichtlichkeit und der uneingeschränkten Sicht der verschiedenen Nutzergruppen aufeinander im Verkehrsraum. Der ruhende Verkehr ist daher möglichst aus den unmittelbaren Begegnungsflächen auszuschließen; Halten, Parken und Anliefern darf nur auf ausdrücklich ausgewiesenen Flächen zulässig sein. Die Leitstreifen (Leitlinien), Bodenindikatoren und Querungsstellen müssen immer freigehalten werden.“

- „Bevorzugt von Fußgängern benutzte Hauptwegebeziehungen beziehungsweise ein Freiraum von mindestens 60 cm beidseitig des Leitstreifens (der Leitlinie) müssen frei von Hindernissen sein. Straßenmöblierungen müssen taktil mit Blindenlangstock erfassbar und visuell ausreichend gekennzeichnet sein.“
- „Da bisher nur wenige Erfahrungen blinder und sehbehinderter Menschen mit Mischverkehrsflächen, insbesondere Shared Space-Projekten, vorliegen, müssen alle entsprechenden Maßnahmen nach der Umsetzung stets kritisch beobachtet, wissenschaftlich untersucht und evaluiert werden.“

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die Position des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen kann der Präsentation „Shared Space-Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)“, gehalten von Hr. Nicke, entnommen werden [78].

Die Förderung des ÖPNV kann als Lösung von Problemen in vielen Bereichen eingesetzt werden, beispielsweise sind zu nennen: Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, Reduzierung der CO₂-Emissionen, Reduzierung des Feinstaubausstoßes, Reduzierung des Platzbedarfs im fließenden Verkehr und des ruhenden Verkehrs. Deshalb muss ÖPNV so attraktiv gestaltet werden, dass er auch für Autofahrer „zumutbar“ wird. Autofahrer werden den ÖPNV jedoch nur wählen, wenn er schnell, pünktlich und kalkulierbar ist. Diese Kriterien passen jedoch nicht mit den verkehrlichen Gestaltungselementen „Tempo-30-Zonen“, „Spielstraßen“, „Rechtsvor-Links“ Regelungen und Kreisverkehrsplätzen zusammen. Dies wird auch so in der FGSV-Richtlinie RAST 06 [7] festgehalten. In der logischen Folge heißt das für den VDV, dass Straßen mit Linienverkehr nicht in Shared Space umgewandelt werden sollten.

Zudem sieht der VDV Probleme, wenn ÖPNV Haltestellen nicht ausgeschildert werden. Shared Space setzt auf eine möglichst schilderefreie Verkehrsregelung. Das Verkehrszeichen Haltestelle (Z 224) der StVO sollte jedoch angeordnet werden, damit die Fahrgäste die Haltestelle finden und erkennen. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Haltestellen: nicht zugeparkt werden, eine sichere Zuwegung besitzen (gerade für Schulkinder, Ältere und Behinderte) und sichere Warteflächen angeordnet sind (wo sich Fahrgäste unbehelligt von Fahrrad- und Autoverkehr aufhalten können ggf. einschließlich eines Platzes für Wartehäuschen und Fahrgastinformationseinrichtungen). Zudem denkt der VDV, dass barrierefreie Haltestellen dem Prinzip von Shared Space (Mischverkehrsfläche) widersprechen.

Aus den obig genannten Gründen zieht der VDV die Konsequenz, dass Shared Space nicht in Straßen mit Linienverkehr umgewandelt werden sollte. Für Straßen, in denen Linienverkehr des ÖPNV stattfindet, ist Shared Space ungeeignet.

Anlage 4

Rechtliche Aspekte bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen

Bei der konkreten Umsetzung einzelner Projekte gilt es, die Grenzen des geltenden Rechts zu beachten, wenn die Einführung von Gemeinschaftsstraßen in Hamburg rechtssicher sein soll und die Mitarbeiter/innen der Behörde von persönlichen Risiken freigestellt werden sollen.

Daher wurden folgende rechtliche Aspekte näher untersucht:

- 1) Umsetzung im Rahmen der StVO und der VwV-StVO
(Handlungsmöglichkeiten des Wegebausträgers und Straßenverkehrsbehörde, HWG, FGSV-Regelwerke, Haftungsfragen) S. 184
- 2) Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht S. 189
- 3) Straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Erfordernisse
an den Umsetzungsprozess S. 190

1) Umsetzung im Rahmen der StVO und der VwV-StVO

Gemeinschaftsstraßen-Projekte können in Hamburg mit dem vorhandenen rechtlichen Instrumentarium umgesetzt werden. Am besten wird der jeweilige Umsetzungsprozess in einem gezielten Zusammenwirken von dem Wegebauasträger und der Straßenverkehrsbehörde gelingen. Beide haben wichtigen Anteil am Gelingen von Gemeinschaftsstraßen.

Die Handlungsmöglichkeiten des Wegebauasträgers

Der Wegebauasträger kann Straßenräume teilweise oder ganz so (um-)gestalten, dass sie straßenrechtlich als Mischflächen anzusehen sind. Neben der ausdrücklichen Widmung und den Möglichkeiten des Planungsrechts kommt dabei insbesondere eine bauliche Umgestaltung gewachsener urbaner Straßenräume in Betracht, die die Aufteilung des Straßenquerschnitts in Seitenraum-Fahrbahn-Seitenraum nicht antastet, gleichwohl aber im Sinne einer selbsterklärenden Straße zu zwischenmenschlicher Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmer/innen auffordert und diese auch einfordert, Reviervverhalten, Rechthaberei und Rücksichtslosigkeit hingegen als sinnlos erscheinen lässt.

Im Ergebnis handelt es sich bei so (um-)gestalteten Straßenräumen um solche, die von der Straßenverkehrsbehörde nach geltendem Recht sinnvoll nur noch mit Zeichen 325 oder 274.1 (Tempo 20/10) ausgeschildert werden können (oder im Einzelfall mit Zeichen 307). Die Untere Straßenverkehrsbehörde muss diese Beschilderung dann vornehmen ("Vorbehalt des Straßenrechts").

In dem Fall, dass der Wegebauasträger eine Gemeinschaftsstraße herstellt, der auf allen Zufahrten jeweils nur über abgesenkte Bordsteine oder Gehwegüberfahrten zu erreichen ist, erübrigt sich sogar die Ausweisung der Zone mit den Zeichen 325 oder 274.1.

In beiden Varianten sind Straßenraumgestaltungen denkbar, die – etwa durch günstige Querschnittsgestaltung und günstige Sichtbeziehungen – jedwede weitere Beschilderung mit amtlichen Verkehrszeichen rechtswidrig erscheinen lässt, weil diese nicht mehr zwingend erforderlich im Sinne des § 45 Absatz 9 StVO ist.

Der Kern der Gemeinschaftsstraßen-Konzeption – möglichst geringe Regelungsdichte und möglichst hohe Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer/innen – ist damit erreicht. Welche der genannten Beschilderungsvarianten gewählt wird, ist in erster Linie davon abhängig, ob der fragliche Straßenraum starken Durchgangsverkehr aufnehmen soll (dann tendenziell Zeichen 274.1 mit Tempo 20/10) oder dem Fußverkehr zur Hebung der Aufenthaltsqualität Vorrang eingeräumt werden soll (dann tendenziell Zeichen 325). Eine Umsetzung mit abgesenkten Bordsteinen oder Zeichen 307 kommt nur dann in Betracht, wenn in dem konkreten Projekt Höchstgeschwindigkeiten (v_{max}) von 50 km/h unproblematisch sind. Eine aus rechtlicher Sicht generell zu bevorzugende Variante gibt es nicht.

Allen Varianten gleich ist die Problematik des innerstädtisch regelmäßig hohen Parkdrucks. Soll überhaupt irgendein Parken zugelassen werden (durch entsprechende Markierungen bzw. Pflasterwechsel in verkehrsberuhigten Bereichen bzw. durch hinreichend breiten Querschnitt in Tempo-20/10-Zonen), so stellt sich sofort das Problem der Parkzeitbegrenzung. Dieses lässt sich mit keiner der genannten

verkehrsrechtlichen Regelungen angehen. Ohne eine solche Regelung dürfte eine Gemeinschaftsstraße im großstädtischen Innenstadtbereich binnen kürzester Zeit zum Abstellplatz für Dauerparker degenerieren. In allen Varianten der Gemeinschaftsstraßen wird daher eine ergänzende Beschilderung für die Parkzeitbegrenzung vonnöten sein, etwa durch Zeichen 290.

Die Handlungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde kann – auch ohne Mitwirken der Wegebauasträgerin – Gemeinschaftsstraßen umsetzen. Das straßenverkehrsrechtliche Instrumentarium reicht dafür aus. In Betracht kommen insbesondere Beschilderungen der gewünschten Straßenräume mit Zeichen 325 (verkehrsberuhigter Bereich) oder mit Zeichen 274.1 (Tempo-20-Zone). In Einzelfällen kommt auch eine Beschilderung mit Zeichen 307 (Ende der Vorfahrtstraße) in Betracht. Alle diese Verkehrsregimes bewirken, dass weitere Verkehrszeichen weitgehend entbehrlich werden. Insbesondere Vorfahrtregelungen sind in solchen Bereichen regelmäßig unnötig.

Zu beachten sind die Grenzen der Ermächtigungsnormen in § 45 StVO und insbesondere § 45 Absatz 9 StVO, wonach jedwede Beschränkung des fließenden Verkehrs rechtswidrig ist, die nicht durch besondere örtliche Verhältnisse mit einer das übliche Maß erheblich übersteigenden Gefahr erforderlich wird und zwingend geboten ist. In den genannten Bereichen sind daher weitere Verkehrszeichen, wie etwa Vorfahrtregelungen, nicht nur weitgehend unnötig, sondern sogar weitgehend rechtswidrig. Wenn sich die Straßenverkehrsbehörde an diese rechtlichen Grenzen hält, ist damit zugleich das Gemeinschaftsstraßen-Konzept umgesetzt: In Ermangelung einer hohen Zahl von Verkehrszeichen wird der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer/innen größtmöglicher Raum gegeben.

Nicht umsetzbare Varianten

Bestimmte konkrete Ausgestaltungen des Gemeinschaftsstraßen-Konzepts sind indessen nicht mit dem geltenden Straßenverkehrsrecht zu vereinbaren, selbst wenn sie politisch gewollt sein sollten. Ein Straßenraum ganz "ohne Regeln" gibt es in Deutschland nicht. Die StVO gilt auf allen öffentlichen Verkehrsflächen. Soweit im politischen Raum das Shared Space-Konzept verkürzend als ein Regime "ohne Regeln" diskutiert wird, erweist sich dies als schlagwortartige Verkürzung oder als rechtlich undurchsetzbar. Allerdings ist kein einziges der bisher umgesetzten Shared Space-Projekte im In- oder Ausland tatsächlich ein Verkehrsregime "ohne Regeln". Die meisten dieser Projekte gehen sogar mit einer hohen Regelungsdichte durch Verkehrseinrichtungen (Pfeilerreihen, Bordsteine) oder Vorrangregelungen (Zebrastreifen, Haifischzähne) einher. Es darf daher angenommen werden, dass das Wort vom Verkehrsregime "ohne Regeln" nur eine schlagwortartige Verkürzung ist und nirgends ernsthaft gewollt ist.

Unter den innerstädtischen Rahmenbedingungen einer Großstadt wie Hamburg ist auch kaum eine Gemeinschaftsstraße ohne Geschwindigkeitsregime denkbar, also eines, das (trotz längerer Erstreckung) allein mit abgesenkten Bordsteinen oder Zeichen 307 auskäme. Bei der dann geltenden innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für Kraftfahrzeuge wären entweder die Gefahren in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen für alle und im Streckenverlauf für die Fußgänger/innen zu groß, als dass sich ein kommunikatives Sozialverhalten zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen einstellen könnte. Die Erfahrungen mit der Ortsdurchfahrt im niedersächsischen Bohmte lassen sich insoweit nicht Eins zu Eins übertragen. Unter den

innerstädtischen Rahmenbedingungen einer Großstadt sind Gemeinschaftsstraßen ohne Geschwindigkeitsregime daher in der Regel wirkungslos oder gar ein Verstoß gegen die Verkehrsregelungspflicht.

HWG

Auch das Hamburgische Wegegesetz (HWG) ist bei der Ausgestaltung von Gemeinschaftsstraßen zu beachten. Insbesondere wenn in einzelnen Straßenräumen vor der Umsetzung einer Gemeinschaftsstraße der gesamte Querschnitt bisher wegerechtlich unbeschränkt gewidmet gewesen ist, nach der Umsetzung jedoch bestimmte Verkehrsarten von Teilen des Querschnitts völlig ausgeschlossen werden sollen, ist eine Teilentwidmung oder eine Umwidmung nach den §§ 6 bis 8 des HWG anzuraten. Würde die Teilentwidmung oder eine Umwidmung in diesen Fällen unterlassen, wäre eine straßenverkehrsrechtliche Ausgestaltung der Gemeinschaftsstraßen nicht rechtssicher: Sie wäre dann anfechtbar wie die bloß straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Fußgängerzonen.

Es ist daher dringend anzuraten, bei jedem Gemeinschaftsstraßen-Projekt rechtzeitig auch auf etwaige sich stellende widmungsrechtliche Fragen zu achten.

Die Wegnahme von klassischen Hochborden und die Ausgestaltung von einheitlich gestalteten, durchgehenden Flächen sind hingegen widmungsrechtlich nicht relevant. Ein niedriger Bordstein oder eine Pfostenreihe anstatt eines Hochbordes hat dieselben Wirkungen.

Erst bei erkennbarer Veränderung des Querschnitts der Straße kann darin ein Fall von § 8 HWG gesehen werden, die dann auch straßenrechtlich abgesichert werden sollte.

Bei keiner der bisher vorgeschlagenen Varianten einer Gemeinschaftsstraße ist daran gedacht, die Seitenräume der Fahrbahn zuzuschlagen und somit einen von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze auch für Fahrzeuge zugänglichen Raum zu schaffen. Sollte dergleichen im Einzelfall jedoch trotz der oben genannten Risiken für Anlieger/innen und Nichtmotorisierte erwogen werden, ist auch an die Vorschriften zum Schutz der öffentlichen Wege in § 23 HWG zu denken. Unter anderem muss der Luftraum über den so umgestalteten Wegen dann statt mindestens 2,50 m mindestens 4,50 m bzw. 5,50 m hoch freigehalten werden. Das beschränkt Vegetation ebenso wie Werbeschilder etc.. Auch das HWG wird es daher in der Regel angeraten sein lassen, erkennbare Seitenräume auch in Gemeinschaftsstraßen beizubehalten.

Das HWG enthält auch Regelungen zur Wegereinigung. Sowohl die Reinigungspflicht, die durch die Anlieger/innen selbst vorgenommen wird, als auch der öffentliche Reinigungsdienst knüpfen an das Vorhandensein von "Gehwegen" an (§§ 28ff HWG). Sollte im Einzelfall trotz der oben genannten Risiken für Anlieger/innen und Nichtmotorisierte erwogen werden, eine Gemeinschaftsstraße ohne Seitenräume, also von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze anzulegen, hätten die Anlieger/innen große Chancen, sich aus der Reinigungs- bzw. Gebührenpflicht zu befreien. Auch das wird es in der Regel angeraten sein lassen, auf erkennbare Seitenräume in Gemeinschaftsstraßen nicht zu verzichten bzw. eine entsprechende Änderung der Anliegerreinigungspflicht im HWG zu initiieren.

Wird eine Fläche, die bisher straßenrechtlich nur Fahrbahn war, im Zuge eines Gemeinschaftsstraßen-Projektes zur Mehrfachnutzung freigegeben, ist auf die Folgen im Erschließungsbeitragsrecht (§ 45 Absatz 1 Nr. 4 HWG) hinzuweisen. Falls diese Folgen im Einzelfall unerwünscht sind, scheidet damit die Umsetzung per Zeichen 325 aus. Die Umsetzung per Zeichen 274.1 ist insoweit folgenlos, weil es dort keine Mischflächen für Fußgänger/innen und Fahrzeugführer/innen gibt.

Ob für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen Ausbaubeiträge nach den §§ 51ff HWG erhoben werden können, ist ungeklärt. Die Beitragsfähigkeit hängt davon ab, ob mit dem Gemeinschaftsstraßen-Projekt eine "Verbesserung" der Fläche einhergeht und den Anlieger/innen "Vorteile" daraus erwachsen. Wenn und soweit es bei Gemeinschaftsstraßen-Projekten nur darum geht, den Verkehr anders abzuwickeln als bisher, lässt sich eine Verbesserung kaum darlegen und noch weniger ein Vorteil auf Seiten der Anlieger/innen. Wenn etwa keine Verminderung des DTV angestrebt und/oder erreicht wird, sondern nur, dass der Durchgangsverkehr sich eigenverantwortlich selbst regelt, statt fremdbestimmt durch Verkehrsschilder geregelt zu werden, ist Verbesserung und Vorteil kaum zu belegen. Geht mit dem konkreten Gemeinschaftsstraßen-Projekt indessen eine grundlegende Umgestaltung des Straßenraums einher, die zu erhöhter Aufenthaltsqualität führt oder im Falle einer Geschäftsstraße gar zu einer erhöhten Kundenfrequenz, so lassen sich die Verbesserung und die Vorteile durchaus dartun. Gemeinschaftsstraßen in der Form einer Tempo-20/10-Zone mit ansonsten kaum verändertem Verkehrsregime dürften daher kaum ausbaubeitragspflichtig sein. Gemeinschaftsstraßen in der Form einer verkehrsberuhigten Zone mit grundlegendem Straßenumbau können im Einzelfall sehr wohl ausbaubeitragspflichtig sein. Es käme insoweit auf eine sorgfältige, konkrete Argumentation an, die jeden Schematismus vermeidet. Da die Frage, was eine Verbesserung ist und was Vorteile für Anlieger/innen bringt, vor allem Richterrecht ist, bleibt indessen abzuwarten, wie sich die Rechtsprechung entwickelt.

Auf die Genehmigung und Gebührenerhebung für Sondernutzungen haben Gemeinschaftsstraßen keinen unmittelbaren Einfluss. Allerdings kann es vorkommen, dass für bestimmte Flächen nach der Umsetzung eines Gemeinschaftsstraßen-Projekts keine Sondernutzungserlaubnis mehr erteilt werden kann, für die vorher Raum war. Insbesondere bei grundlegenden Neuauftellungen des Straßenraums gilt es, dies zu bedenken. Die Veränderung ist dann indessen Folge dieser straßenrechtlichen Neuauftellung und nicht die unmittelbare Folge des straßenverkehrsrechtlichen Gemeinschaftsstraßen-Regimes.

FGSV-Regelwerke

Manche Gerichte anerkennen die in FGSV-Regelwerken enthaltenen Bestimmungen als "Stand der Technik" und damit als verwaltungsrechtlich bindend. Grundlegende Unverträglichkeiten zwischen FGSV-Regelwerken und Gemeinschaftsstraßen-Projekten sind jedoch nicht ersichtlich.

Auch der PLAST kann unter dem Gedanken der so genannten "Selbstbindung der Verwaltung" verwaltungsrechtliche Bindungswirkung zugesprochen werden.

Der Stand der Technik sollte daher bei der konkreten Umsetzung eingehalten werden, widrigenfalls verwaltungsrechtliche und haftungsrechtliche Konsequenzen drohen. Ein Abweichen von Regelwerken zum "Stand der Technik" wird von den Gerichten indessen regelmäßig dann toleriert, wenn es eine gute Begründung dafür gab – eben weil diese Regelwerke zwar den Stand der Technik abbilden, aber kein

Gesetz sind. Bei etwaigen Abweichungen von solchen Regelwerken im Zuge der Gemeinschaftsstraßen-Projekte sind diese daher sorgfältig zu dokumentieren und zu begründen.

Der "Stand der Technik" ist notwendigermaßen rückwärtsgewandt und kann nur das abbilden, was sich in der Vergangenheit (schon) bewährt hat. Mit der Behauptung, "so etwas" wie Gemeinschaftsstraßen-Projekte habe es in der Vergangenheit noch nicht gegeben, kann in verwaltungsgerichtlichen Verfahren oder in Haftungsverfahren durchaus argumentiert werden, um Ansprüche daraus abzuleiten. Das Risiko ist indessen als bloß prozessuales einzustufen, weil eine solche Argumentation übersähe, dass Gemeinschaftsstraßen zwar medial als Schlagwort etwas Neues sind, die dabei verwirklichte Straßenplanung und Straßenbeschilderung indessen in allen Varianten jeweils Erprobtes und Bewährtes ist und aus der dokumentierten Forschung zu ähnlichen Konzepten in den letzten drei Jahrzehnten nirgends Sicherheitsbedenken bekannt geworden sind. Vielmehr ist auf die unfallverhütende Wirkung der "Weniger Verkehrszeichen"-Projekte hinzuweisen. Letztlich ist auf den erklärten Willen des Gesetzgebers hinzuweisen, dass im Straßenverkehr mehr Eigenverantwortung herrschen soll als bisher (§§ 39 und 45 StVO in der Neufassung von 1997). Wenn und soweit technische Regelwerke also eine höhere Regelungs-dichte in der Straßenplanung vorsehen als sie Gemeinschaftsstraßen-Konzepte vorsehen, widersprechen diese technischen Regelwerke dem geltenden Recht. Das ist das Ende aller Ansprüche aus solchen technischen Regelwerken.

Haftungsfragen

Dass sich Hamburg keinen besonderen Haftungsrisiken aussetzen will, ist selbstverständlich. Neuartige Straßenraumgestaltungen werfen jedoch zwangsläufig neuartige Fragen auf und eventuell auch neuartige Konflikte und in der Folge davon Forderungen nach Haftung. Es ist nicht auszuschließen, dass in Hamburg mit Gemeinschaftsstraßen-Projekten neue Haftungsfragen entstehen.

Haftungsrelevant ist in der Straßenverkehrsplanung, der Bauausführung und Verkehrsregelung in erster Linie, dass Gefahren nicht abgestellt werden oder nicht vor ihnen gewarnt wird. Bei Umgestaltungen darf zudem keine neue Gefahr geschaffen werden⁹.

Zum Konzept der Gemeinschaftsstraßen gehört indessen gerade, dass den Verkehrsteilnehmern alle Gefahren ihres Tuns vor Augen geführt werden. Sie sollen sich gerade nicht darauf verlassen, dass sie, wenn sie nur alle von Verkehrszeichen angezeigten Regeln einhalten, gefahrfrei fahren oder gehen können. In einer sorgfältig geplanten Gemeinschaftsstraße gibt es daher gerade keine Gefahren, wie sie für Amtshaftungsfälle typisch sind. Dass ein Verunfallter nach einem Alleinunfall den Baulastträger eines Gemeinschaftsstraßen-Projektes erfolgreich für den Unfall in Haftung nimmt, ist daher sehr unwahrscheinlich.

Etwas anders als die Inanspruchnahme des Baulastträgers durch einen Alleinverunfallten stellt sich die Haftungsfrage zwischen zwei Unfallbeteiligten dar, die in einer Gemeinschaftsstraße zu einem Unfall gekommen sind. In herkömmlichen Verkehrs-

⁹ So etwa *LG Bremen*, Urteil 1-O-1650/04 vom 22.06.2005 zu einer versehentlich gefährlichen Umgestaltung mit Längskanten, Nagelreihen und Großpflaster.

räumen mit hoher Regelungsdichte per Verkehrszeichen ist die Schuldfrage oft relativ einfach zu klären. Das kann in Gemeinschaftsstraßen anders sein, wenn die Regel nicht "auf der Hand" liegt, gegen die verstoßen worden sein soll. Die StVO beinhaltet indessen in ihren allgemeinen Regeln, die auch ohne Verkehrszeichen gelten, eine für jedweden Unfall ausreichende Bewertungsgrundlage. Es entstehen daher in Gemeinschaftsstraßen auch für die Unfallbeteiligten keine neuen Haftungsfragen.

Allerdings wird es dazu kommen, dass Unfallopfer beklagen, sie hätten ein Beweisproblem gegen den Unfallgegner, weil der Vorfahrt- oder Tempoverstoß sich nicht so einfach belegen lässt, wenn es keine Verkehrszeichen gab. Das ist indessen nichts Neues. Solcherlei Klagen gab es seinerzeit auch bei der verstärkten Einführung der neu in die StVO aufgenommen verkehrsberuhigten Bereiche in Wohnvierteln, bei der verstärkten Einführung von „Rechts-vor-Links“ im innerstädtischen Bereich im Zuge der Tempo-30-Zonen und bei der verstärkten Einführung von Kreisverkehren (statt Lichtsignalanlagen) nach deren Renaissance in den 90er Jahren.

2) Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht

Zu beachten sind bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen-Projekten auch die örtlichen Besonderheiten, soweit sie Folgen haben für die jeweiligen Verkehrssicherungspflichten und Verkehrsregelungspflichten.

Die in Hamburg typischen Bauweisen und Verkehrsdichten erfordern, dass die für Großstädte üblichen Anforderungen der Verkehrssicherungspflicht an Oberflächenqualitäten und Straßenunterhaltung erfüllt werden. Unvereinbar damit wäre es etwa, direkt hinter den Zeichen 307 nur noch einen "Kartoffelacker" mit Stolperfallen anzubieten oder fortan an der Straßenbeleuchtung zu sparen. Die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht werden durch die Einführung einer Gemeinschaftsstraße nicht generell vermindert. Allein bei der Frage, für welche Geschwindigkeit die Straße ausgelegt sein muss, dass sie damit sicher befahren werden kann, können sich dann Änderungen ergeben, wenn mit der Gemeinschaftsstraße eine straßenrechtlich angeordnete Tempoverminderung einhergeht: Wenn die Entwurfsgeschwindigkeit fortan nur noch 20 km/h beträgt, muss die Straße nicht für das Befahren mit 50 km/h sicher sein.

Ebensowenig wäre es mit den großstädtischen Umständen in Hamburg zu vereinbaren, im Winter ein Schild aufzustellen "Kein Winterdienst!", statt Winterdienst durchzuführen. Auch insoweit verändert/vermindert eine Gemeinschaftsstraße nicht die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Hoffnungen auf Geldeinsparungen durch Gemeinschaftsstraßen sind insoweit unangebracht.

Unter Verkehrsregelungspflicht wird herkömmlich die Amtspflicht verstanden, den Verkehr durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken. Da Gemeinschaftsstraßen-Projekte zwar dasselbe Ziel haben wie herkömmliche Verkehrslenkung, aber einen ganz anderen Weg verfolgen – der von Manchen gar für gefährlich gehalten werden mag – kann nicht ausgeschlossen werden, dass Kritiker behaupten, Gemeinschaftsstraßen-Projekte seien mit der Verkehrsregelungspflicht nicht zu vereinbaren.

Zutreffend ist, dass Gemeinschaftsstraßen-Ausgestaltungen, die in einer ländlichen Gemeinde mit geringer Verkehrsbelastung, hoher Flächenverfügbarkeit und geringem Parkdruck und kaum innerstädtischem Gepräge der Verkehrsregelungspflicht genügen mögen, deshalb noch lange nicht in Hamburg genügen müssen. Die in

Hamburg übliche geschlossene Bebauung und insbesondere die in weiten Teilen Hamburgs hohe Durchsetzung mit Handel und Gewerbe wird in der Regel dazu führen, dass trotz erklärtem Willen nach "möglichst wenig Verkehrszeichen" nicht ganz auf Tempobegrenzungen und Parkregelungen verzichtet werden kann. Ein "Neuer Wall" in Hamburg ausgeschildert wie der Shared Space im niedersächsischen Bohmte (lediglich mit Zeichen 307 an allen Zufahrten) widerspräche ganz eindeutig der Verkehrsregelungspflicht. Auch auf die Abtrennung der Seitenräume durch Bordsteine (und seien es niedrige) oder Pollerreihen (Verkehrseinrichtungen nach § 43 StVO) wird man unter den großstädtischen Bedingungen Hamburgs nicht verzichten können, ohne gegen die Verkehrsregelungspflicht zu verstoßen.

Welche Forderungen die Verkehrsregelungspflicht an neu zu schaffende Gemeinschaftsstraßen stellt, kann indessen auch für die großstädtischen Bedingungen Hamburgs nicht einheitlich gesagt werden. Das ist abhängig vom konkreten Charakter der fraglichen Straße nach Bebauung und Verkehrsfrequenz, der Länge dieser Straße, den querenden und einmündenden Straßen und vielen anderen Parametern. Selbst bezirksweise lässt sich dafür kein einheitliches Maß benennen. Jede Straße, für die eine Gemeinschaftsstraße erwogen wird, bedarf insoweit der Einzelbetrachtung.

3) Straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Erfordernisse an den Umsetzungsprozess

Ebenso wie seinerzeit die Einführung von Fußgängerzonen wird die Einführung von Gemeinschaftsstraßen manche Frage im Grenzbereich zwischen Straßen- und Straßenverkehrsrecht aufwerfen. Es ist nicht auszuschließen, dass sich einzelne Anlieger/innen oder Verkehrsteilnehmer/innen auch mit Hilfe des Verwaltungsgerichts gegen Gemeinschaftsstraßen zu wehren versuchen. Es ist daher eine möglichst rechtssichere straßenrechtliche Widmung und straßenverkehrsrechtliche Anordnung anzustreben.

Auf die Widmung kommt es bei Gemeinschaftsstraßen-Projekten nur an, wenn die straßenrechtliche Situation gegenüber der vorherigen geändert werden soll. Das Gemeinschaftsstraßen-Konzept erfordert als solches keine Veränderung der straßenrechtlichen Situation. Kern des gestalterischen Konzepts ist nur eine andere – ungefährlichere – Abwicklung des Verkehrs. Das ist rein straßenverkehrsrechtlich möglich. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erweisen sich dann als besonders rechtssicher und damit gerichtsfest, wenn die Grenzen der Ermächtigungsnorm eingehalten werden und die Gründe für die Anordnung sorgfältig dokumentiert werden. Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen-Projekten ist daher zu empfehlen, die Vorher-Situation zu dokumentieren. Regelmäßig chaotische Verkehrsverhältnisse mit hohem Konfliktpotenzial gehören ebenso dazu wie häufige Stausituationen. Verdrängungseffekte der Ist-Situation gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen sind schwer zu messen. Eine bloße Dokumentation der Unfallzahlen griffe indessen zu kurz, weil Unfälle seltene Ereignisse sind.

Gerade bei – scheinbar – neuen Verkehrsführungen wie jetzt den Gemeinschaftsstraßen bietet eine sorgfältige Dokumentation des Vorher-Zustandes und damit der Anordnungsgründe in der Straßenakte der Straßenverkehrsbehörde die beste Gewähr für Rechtssicherheit.