

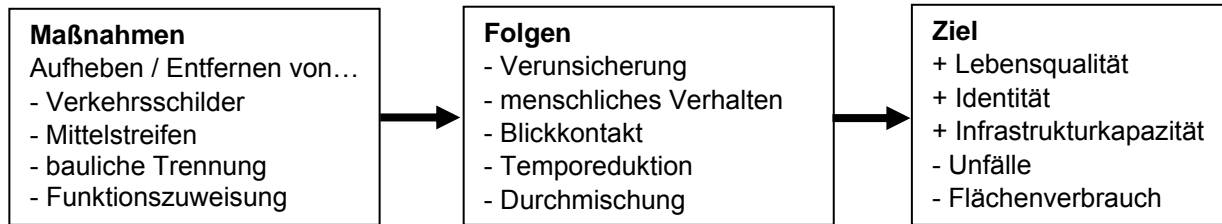
Shared Space – geteilte öffentliche (Straßen-) Räume

a) Philosophie: öffentliche Räume sind multifunktional – Gleichgewicht von Verkehr, Verweilen und anderen räumlichen Funktionen herstellen!

- An öffentliche Räume werden viele verschiedene Ansprüche gestellt, daher sollten unterschiedliche Funktionen möglichst ebenbürtig erfüllt werden können. Die Funktion als Verkehrsraum ist dabei nur eine unter vielen, Verweilen und alle anderen räumliche Funktionen sollen in einem **gleichberechtigten Neben- und Miteinander** existieren. Alle Verkehrsteilnehmer und Nutzer öffentlicher Räume verfügen über die selben Rechte.
- Öffentlicher Raum ist in erster Linie ein Raum für Menschen! Er wird als Herz und Spiegel der jeweiligen Gesellschaften aufgefasst. Gelingt es, öffentliche Räume derart zu gestalten, dass eine selbstverständliche Kombination von Funktionen erfolgt, so resultiert daraus ein Mehr an Miteinander, ein erhöhter **Erlebniswert** im öffentlichen Raum und die Steigerung der Lebensqualität.
- **Selbsterklärende Räume:** Wenn öffentliche Räume bereits durch ihre bauliche und architektonische Gestaltung „lesbar“ werden (z.B. klar ersichtlicher Ortskern, deutlicher Mündungsbereich eines Fußgängerweges), bedarf es keiner zusätzlichen Verkehrsschilder – die räumliche Suggestion reicht! Insofern gilt es, die Aussagekraft von Straßen und ihrer Umgebung wiederherzustellen.
- **räumliche Ausstrahlung bestimmt das (Verkehrs-) Verhalten:** menschliches Verhalten wird stark von der Umgebung geprägt. Werden Straßen als anonyme, sinnentleerte Räume empfunden, fördert dies z.B. eine schnelle Fahrweise; sichtbar spielende Kinder führen wirkungsvoller zu einer Geschwindigkeitsreduktion als Schilder => **alles, was im öffentlichen Raum stattfindet, sollte möglichst sichtbar erfolgen**
- Ziel von Shared Space ist es nicht, das Auto aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen (=> **Keine Entscheidung gegen das Auto!**), sondern den Raum entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen, die an ihn gestellt werden, vielfältig zu nutzen.
- **Verkehrsverhalten durch soziales Verhalten ersetzen:** viele Unfälle ereignen sich aufgrund überhöhter Geschwindigkeit, fehlender Interaktionen, mangelnden Blickkontakt bzw. weil auch im Straßenverkehr schlichtweg Fehler unterlaufen. Shared Space will für menschliche Interaktionen und Blickkontakt sorgen, Rahmenbedingungen schaffen, in denen Fehler passieren dürfen, ohne dass es gleich zum Unfall kommt.
- **Selbstverantwortung von Autofahrern stärken:** angesichts des heutigen Schilderwaldes fühlen sich Autofahrer nicht mehr für ihr Handeln verantwortlich, wo es keine Vorgaben gibt, ist im Umkehrschluss alles erlaubt. Der gesunde Menschenverstand ist nicht gefragt und „wer sich wie ein Idiot behandelt fühlt, verhält sich auch als solcher“.
- **Identifikation mit dem Raum schaffen:** wer sich mit dem durchfahrenen Gebiet identifiziert, fährt mit angepasster Geschwindigkeit.

b) Konzept & Maßnahmen

- Entfernung möglichst vieler Ge- und Verbotsschilder
- Bewusster Verzicht auf klare Vorfahrtsregeln (abgesehen von rechts vor links)
- Aufhebung der räumlichen Trennungen im Straßenbild (horizontal und vertikal)
- Räume lebendig und lesbar gestalten
- (Kultur-) historische Elemente akzentuieren
- Landmarken schaffen, die z.B. Anfang/Ende eines Ortskerns klar definieren (Sichtbarmachen des Übergangs von schnellem zu langsamem Verkehr)
- Unverwechselbarkeit des Raumes (Identität und Identifikation)
- Integration ungenutzter bzw. nicht-gelebter Räume



c) Ergebnisse & Erfahrungen

- ↑ **Verkehrsfluss, Reisegeschwindigkeit, Infrastrukturkapazität:** obwohl in Räumen, die nach den Prinzipien von Shared Space umgestaltet wurden, deutlich geringere Fahrgeschwindigkeiten gemessen werden (ca. 30 km/h), liegt die Reisegeschwindigkeit deutlich höher (z. B. durch entfallende Stehzeiten an Ampeln). Viele Brems- und Beschleunigungsvorgänge werden obsolet, wodurch sich der Verkehrsfluss verstetigt. Dies führt im Zusammenspiel mit der Aufhebung der verkehrsmittelspezifischen Raumzuweisung zu einer Steigerung der Kapazität von Straßeninfrastrukturen. Darüber hinaus vermindert sich der Flächenverbrauch für Verkehr, wenn nicht mehr für jedes Verkehrsmittel gesonderte Spuren vorgehalten werden müssen.
- ↓ **Unfälle:** reduzierte Geschwindigkeiten, die Aufnahme von Blickkontakt und in gewisser Hinsicht eine bewusste „Verunsicherung“ des Autofahrers (keine eingebaute Vorfahrt) vermindert die Zahl der Unfälle insgesamt und v. a. diejenigen mit tödlichem Ausgang.
Um Verkehr „sicher“ zu machen, muss man die subjektive Unsicherheit erhöhen!
An den 120 Kreuzungen, welche der „Konzeptvater“ (H. Mondermann) umgestaltet hatte, ereigneten sich an keiner einzigen nach der Umgestaltung mehr Unfälle als zuvor. Waren vor der Umgestaltung jährlich mehrere tödliche Unfälle zu verzeichnen, so erfolgte in den 5-10 Jahren seit der Umgestaltung kein einziger tödlicher Unfall mehr.
- ↑ **Lebensqualität:** die stärkere Durchmischung und das gesellschaftliche Miteinander führen zu einer Verbesserung räumlicher und sozialer Qualitäten: Kommunikation, lebendige Umwelt...
- **Räumliche Suggestionen funktionieren besser als Verbote:** In Drachten (NL), erstes Beispiel für Shared Space, hatte man im Vorfeld über Jahre alle verkehrlichen „Schikanen“ zur Verkehrsberuhigung durchgetestet. Erst als dies nicht zum gewünschten Erfolg führte, ging man den umgekehrten Weg, entfernte alle verkehrlichen Vorgaben, was einhergehend mit städtebaulichen Umgestaltungen sehr erfolgreich war und zur Expansion des Prinzips führte.
- **Shared Space = Standortpolitik:** im Wettbewerb mit Standorten auf der Grünen Wiese bzw. Metropolen kann die Aufwertung des öffentlichen Raumes gerade für Klein- und Mittelstädte einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des lokalen Einzelhandels leisten.
- **Ökonomische Vorteile:** Werden die Prinzipien von Shared Space im Rahmen ohnehin anstehender Fahrbahnsanierungen oder städtebaulicher Aufwertungen umgesetzt, können erhebliche Infrastrukturkosten gespart werden z.B. Kosten für Ampelanlagen, welche sich durchschnittlich auf 150.000 € (Anschaffung) und 10.000 € an jährlichen Unterhaltskosten belaufen.
- **Shared Space nicht nur für Kleinstädte!** Gute Erfahrungen wurden z. B. in London mit der Beseitigung signalisierter bzw. in Hoch-/Tiefelage verlaufender Fußgängerüberführungen gemacht (geringere MIV-Geschwindigkeiten; höheres Fußgänger-aufkommen). Die Beseitigung von Fahrbahnmarkierungen führte zu einer Verstetigung der Geschwindigkeit auf niedrigerem Niveau.