



Was will Shared Space?

Ein Konzept für Verkehrs- und Lebensräume in Kommunen



Tagung: Unsicher ist sicher - weniger Regeln für mehr Verkehrssicherheit

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main

Frankfurt a.M., 11. Oktober 2006



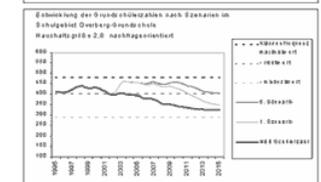
Dr.-Ing. Michael Frehn

Planersocietät 
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung



Planersocietät - Büroprofil

- Interdisziplinäres Team von Stadt- und Verkehrsplanern
- Gründung 1994, Partnerschaftsgesellschaft seit 2000
- Schwerpunkte der Tätigkeit:
 - Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung
 - ÖPNV und Nahmobilität
 - ganzheitlicher Straßentwurf mit Beteiligungsformen
 - Stadtentwicklungsplanung und Infrastrukturentwicklung
 - kommunikationsorientierte Planungsprozesse
- Einige Projekte:
 - Frankfurt: Nahbereichsmobilität Nordend
 - Arnsberg: Bahnhofsumfeldgestaltung
 - Solingen: Umbau einer Hauptverkehrsstraße
 - Düsseldorf: Verkehrsberuhigung mit Bürgerwerkstätten
- Internet: www.planersocietaet.de

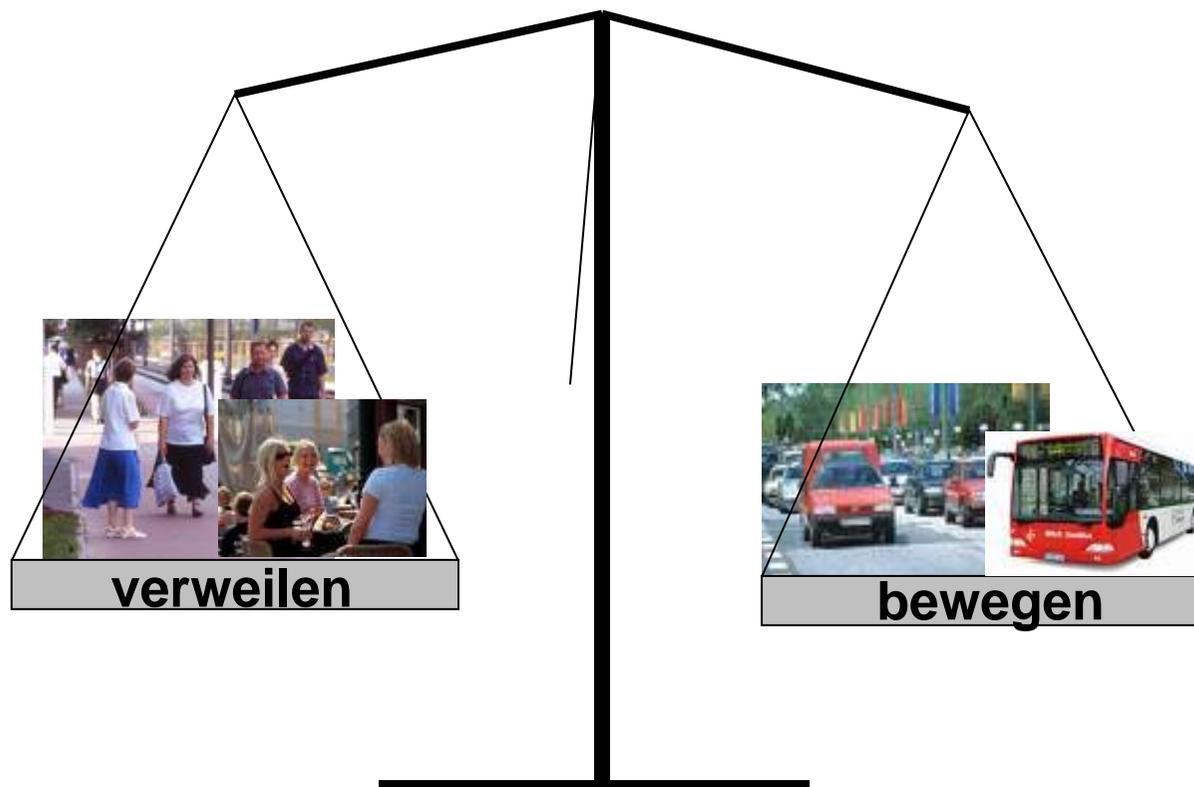


Wohin und worum soll es gehen?

- Inhalte und Ziele von shared spaces
- Ansprüche an den öffentlichen Raum
- Ein Rückblick in die Vergangenheit
- Welchen Ansatz verfolgt shared space?
- Wie plant man shared space?
- Für welche Verkehrsräume ist shared space sinnvoll?
- Chancen und Hemmnisse

Was bedeutet shared space?

- Shared space – geteilter Raum: Öffentlicher Raum für Alle!
- Gleichgewicht der räumlichen Funktionen

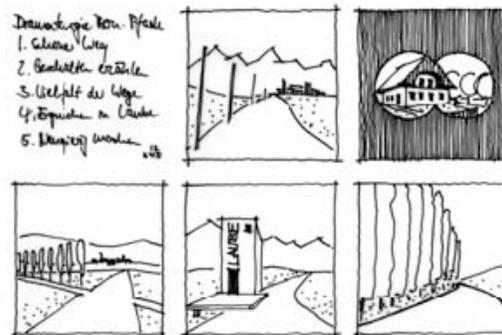


Die Ziele von Shared Space

„mehr Menschenraum“ => räumlich-städtebauliche Qualität

„soziales Verkehrsverhalten“ => soziale Qualität

„Sicherheit durch Verunsicherung“ => verkehrliche Qualität

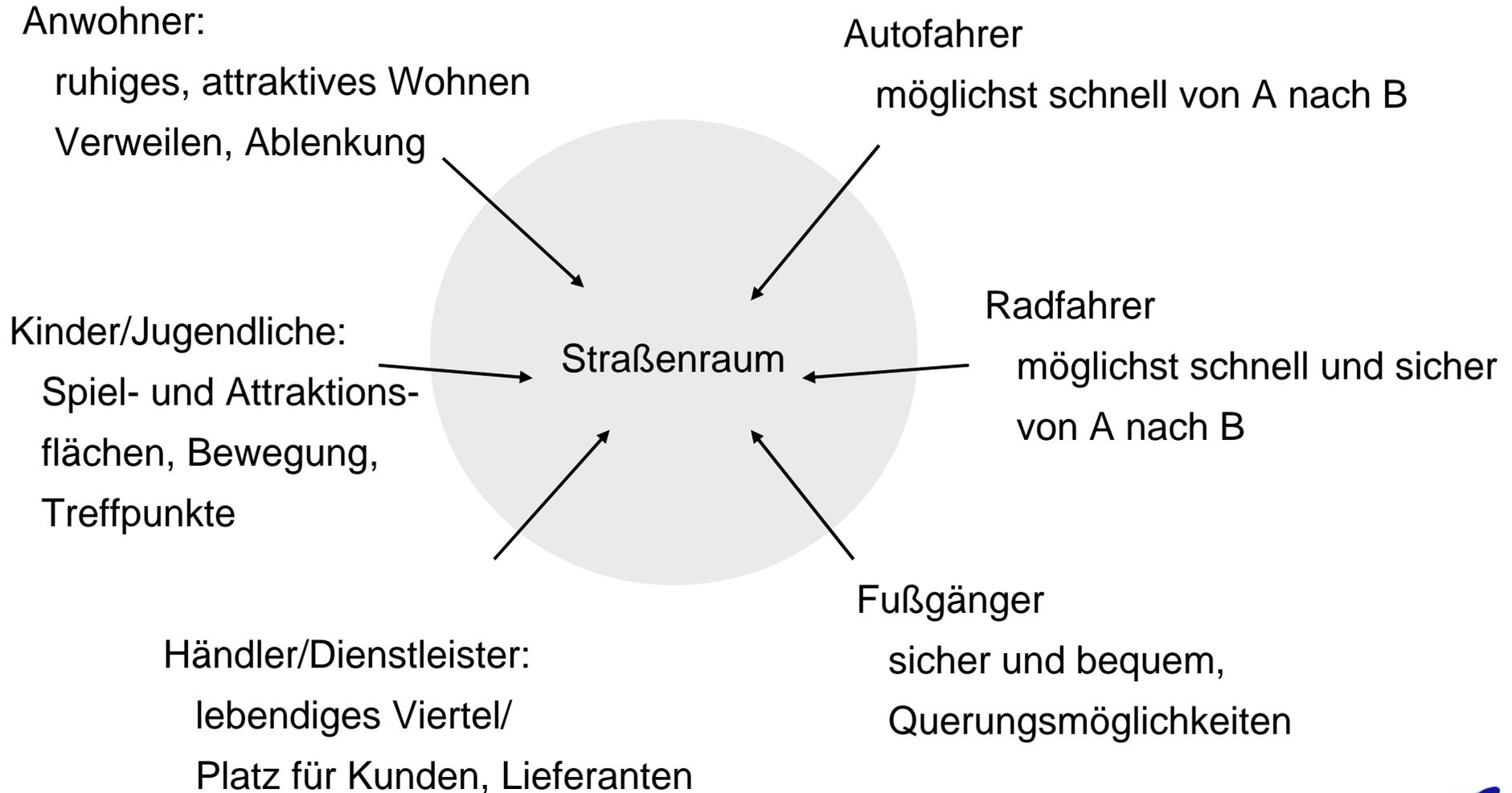


Stand der Diskussion und Umsetzung

- Initiator: Hans Moderman, Verkehrsplaner NL
Motto: „Verwirrung statt Ordnung“
- Umsetzung an 107 Straßen, Kreuzungen
- EU-Projekt mit Städten aus Belgien, Niederlande, Dänemark, England und Deutschland (www.shared-space.org)
- Modellstadt Bohmte:
Umbau einer Durchgangstraße
(noch keine Erfahrungen)
- Breite Pressediskussion
(ZEIT, Spiegel, Auto-Bild, ADAC etc.)
z.T. Label: Abbau des Schilderwaldes



Ansprüche an den Straßenraum



Ein Blick in die Vergangenheit

- „Leichtigkeit“ des Verkehrs – Schnelligkeit und Verkehrsfluss
- Separation als Leitmotiv: getrennt ist sicher!
- Entwurfsprinzipien des Straßenbaus folgen funktionalistischen Denkweisen (> EAHV...)
- Einheitliche Standards und kaum Individualität
- Verweilfunktion des öffentlichen Raums wird in den Hintergrund gedrängt



Ein Blick in die Vergangenheit

- Einrichtung von Fußgängerzonen: Meist Ausschluss des motorisierten Verkehrs, Bewegungsfunktion eingeschränkt.
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: „Schikanen“ für den Autoverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo-30-Zonen), verkehrsberuhigte Bereiche als „Spielinseln“
- Hauptverkehrsstraßen: Tempo 50 weiterhin bestimmend, Separation der Verkehrsteilnehmer mit jeweiligen Mindestanforderungen; aufwändige Technisierung mit Ampeln und Schilderwald



Welchen Ansatz verfolgt shared space?

- Unterscheidung von Verbleib und Verkehr: Dient ein Raum dem zwischenmenschlichen Kontakt oder dem Verkehr?
- Mehr „Menschenraum“: Stärkung der Verweilfunktion unter Beibehaltung der Bewegungsfunktion durch Ausgleich der Gewichtung der Funktionen.
- Integration von Verkehr und Infrastruktur in ein Raumkonzept: Öffentlicher Raum wird ganzheitlich als multifunktionaler Raum betrachtet.
- Änderung des Verkehrsverhaltens: Verkehrsverhalten + Soziales Verhalten = Soziales Verkehrsverhalten



Grundprinzipien

- Unterscheidung zwischen schnellem und langsamem Netz
- Schaffung „selbsterklärender“ Räume
- Verzicht auf Verkehrsregelung, Beruhigung durch Unsicherheit
- Vorrang für landschaftliche, architektonische und kulturhistorische Strukturen vor technisch-funktionalistischen Kriterien



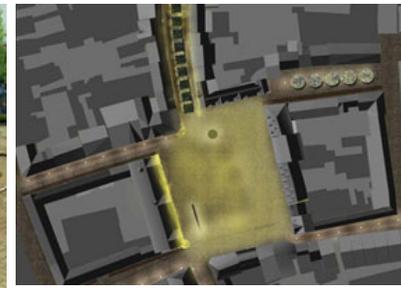
Grundprinzipien für den Prozess

- Shared space ist als interdisziplinäres Projekt zu organisieren:
Fachwissen aus Architektur, Landschafts-, Stadt- und Verkehrsplanung, Kulturgeschichte, Soziologie, Psychologie und greift auf Wünsche und Kenntnisse der Bewohner zurück
- Angelegt als Prozess mit vielen Beteiligten:
Experten, Politiker, Bürger
- Prozess statt Produkt steht im Vordergrund:
partizipatives Entwerfen mit kreativen Entwurfsmethoden



Gestaltungselemente

- Verkehrslenkung durch eine Verdeutlichung des individuellen Charakters einer Straße
- multifunktionale Möblierung (z.B. Mäuerchen zur Abtrennung)
- Funktionen in den Straßenraum (z.B. Auslagen/ Café/ Wasserfontänen)
- akzentuierende Beleuchtung
- Bepflanzung zur Orientierung und Auflockerung
- Erfolg liegt in den Detaillösungen



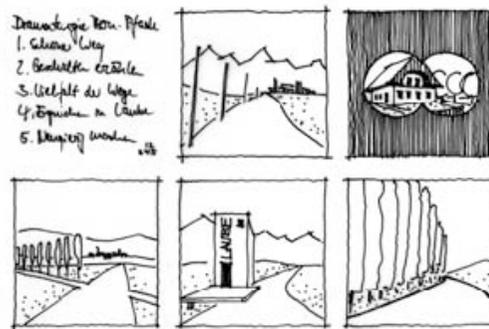
Wo kann eine solche Planung sinnvoll sein?

- Hauptverkehrsstraßen mit ergänzenden Funktionen wie Einkauf, Dienstleistungen, Gastronomie...
- Ortsdurchfahrten mit mittlerem Verkehrsaufkommen
- Straßen und Plätzen mit Problemen der Verkehrssicherheit
- Quartiere mit Wohnfunktion
- Umfeld von Schulen, Kindergärten, Seniorenzentren...
- Umfeld von ÖV-Haltestellen



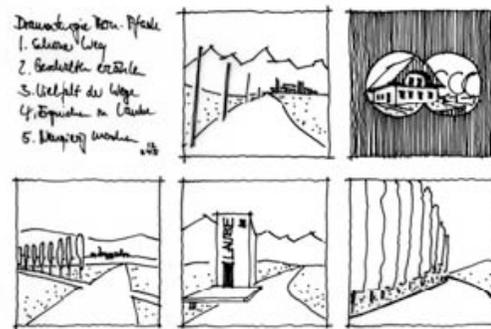
Chancen und Grenzen des Ansatzes?

- Weiterentwicklung und neue Stufe der Verkehrsberuhigung oder „Alter Wein in neuen Schläuchen“
- Philosophie der Deregulierung („Abbau Schilderwald“) und Empowerment
- Umsetzung bedarf fast immer einer baulichen Begleitung
- Eignung von shared space für Räume mit hoher Verkehrsbelastung?
- Vereinbarkeit mit der StVO – Anpassungsnotwendigkeiten, Handlungsrahmenerweiterung?



Chancen und Grenzen des Ansatzes?

- Shared space und nachhaltige Mobilitätskultur bedingen sich gegenseitig
- Shared space in Quartieren mit hohem Parkdruck (z.B. innerstädtische Wohnquartiere)?
- Eignung von shared space für großflächige Anwendungen?
- Funktioniert das Sicherheitskonzept auch bei sehr breiten, geraden Straßenräumen?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt:

Dr.-Ing. Michael Frehn

Planersocietät 
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Chemnitzer Str. 38-40
D-44139 Dortmund

frehn@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de