

Fakten - Thesen - Positionen für eine nachhaltige Mobilität in Bremen

# Mobilität für Alle!

Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigte Bereiche  
Bremens Chancen für eine ökologische Verkehrspolitik und mehr Lebensqualität





## Einleitung

In der Vergangenheit wurden immer größere Bereiche des öffentlichen Raumes dem motorisierten Verkehr zugesprochen. So sind in Bremen heute fast 12% der Landesfläche reine Verkehrsflächen[1]. Dies wurde als notwendig angesehen, weil die Zahl der Kraftfahrzeuge auf deutschen Straßen lange Jahre stark zugenommen hat. Der Motorisierungsgrad beträgt in Deutschland derzeit ca. 500 PKW pro 1000 Einwohner[2].

Die Folge ist eine extrem hohe Verkehrsdichte, vor allem in den Großstädten. Nach dem Konzept der „autogerechten Stadt“ wurden jahrzehntelang immer mehr Straßenräume den Erfordernissen des Auto- und LKW-Verkehrs angepasst. In diesem Zusammenhang wurden Auto-, Rad- und Fußverkehr mehr und mehr voneinander getrennt und separierten Flächen zugeteilt. Man erhoffte sich dadurch mehr Sicherheit und eine effizientere Verkehrsabwicklung. Diese Hoffnungen erfüllten sich jedoch nicht und in vielen Bereichen kam es zu zahlreichen Verschlechterungen. Um den Verkehrsablauf zu gewährleisten wurden immer komplexere Regelungen erforderlich. Eine Folge davon ist heute ein vielfach unübersichtlicher und undurchdringlicher Schilderwald.

Das hohe Verkehrsaufkommen und die überwiegend autogerechte Gestaltung von Straßenräumen mit mehrspurigen Straßen mitten in der Stadt, senken aber nicht nur die Lebensqualität für AnwohnerInnen, sondern führen auch zu einem massiven Zerschneidungseffekt von Quartieren.

Lärm und Schadstoffemissionen schädigen die Gesundheit der Menschen und die Umwelt. Sie lösen heute in

Großstädten eine regelrechte Stadtflucht aus, insbesondere von Familien mit Kindern. Viele Straßenräume verloren im Zuge dieser Entwicklung erheblich an Lebensqualität: Flanieren, spielen und verweilen ist heute kaum noch möglich. Die Trennung von Auto-, Rad- und Fußverkehr führte auch nicht unmittelbar zu mehr Sicherheit, hohe Unfallzahlen belegen dies.

Seit mehreren Jahren gibt es Ansätze neuer Verkehrskonzepte, die sich das Ziel gesetzt haben, die reine Verbindungsfunktion von Straßenräumen in Wohn- und Geschäftsstraßen zu reduzieren und anstatt dessen die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes wieder zu stärken.

Es geht also nicht mehr ausschließlich um die Planung effizienter Verkehrsräume, sondern vielmehr um eine qualitative Lebensraumplanung.

Besonders das Konzept des Shared Space ist in den letzten Jahren immer mehr in den Fokus von Stadt- und VerkehrsplanerInnen getreten. Andere Konzepte sind die Begegnungszone in der Schweiz und in vergleichbarer Form die Fairness-Zone in Österreich sowie die in Deutschland seit langem bekannten Verkehrsberuhigte Bereiche. Letztere erfreuen derzeit sich in Kombination mit neuen Gestaltungsmitteln einer gewissen Renaissance.

Die Ziele des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) im Bereich des Straßenverkehrs lassen sich klar benennen und geben Anlass, für die Umsetzung solcher Verkehrskonzepte einzutreten:

**Weniger motorisierter Verkehr!  
Mobilität für Alle!**

Neben einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in Wohn- und Geschäftsstraßen kommt es bei einigen dieser Konzepte zu einer Gleichstellung aller VerkehrsteilnehmerInnen. Der Kfz-Verkehr wird in diesen Konzepten nicht mehr bevorzugt und das ist auch ein zentrales Ziel des BUND.

Viel mehr werden AutofahrerInnen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen, im sogenannten Mischverkehr, auf Augenhöhe gebracht und finden sich gleichberechtigt im Straßenverkehr wieder. Gleichzeitig sind Minderungen von Schadstoffemissionen wie Feinstaub, Stickstoffdioxid u.a. sowie insbesondere auch von Verkehrslärm zu erwarten. Das ist ein Ziel, für das sich der BUND seit Jahren einsetzt.

Im Folgenden werden die Verkehrskonzepte Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche vorgestellt und ihr Beitrag zu einer ökologischen Verkehrspolitik und einer Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden beleuchtet. Allen Konzepten gemeinsam ist das Ziel der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Rückgewinnung des Straßenraums für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

## Shared Space

Das Leitbild des Shared Space wurde in den 1980er Jahren vom niederländischen Verkehrsplaner Johannes Monderman entwickelt. Das niederländische Keuning Institut, führt die Arbeit Mondermans seit seinem Tod 2008 fort. Mit dem Ziel die Qualität des öffentlichen Raumes weiter zu verbessern, begleitet das Keuning Institut heute viele Shared Space Projekte bei der Planung und Umsetzung. So wurden in den letzten Jahren zahlreiche

Shared Space Projekte im In- und Ausland erfolgreich umgesetzt.

Der Begriff Shared Space kann als „gemeinsamer Raum“ übersetzt werden. In Deutschland sorgt der Begriff jedoch oft noch für Verwirrungen. So ist in den Medien mal von „geteiltem Raum“, mal vom „gemeinsamen Raum“ zu lesen oder hören. Eine Hamburger Tageszeitung hat dies zum Anlass genommen, um in einen Ideenwettbewerb einen besseren Begriff zu finden. Die Hamburger Bürger stimmten für den Begriff „Gemeinschaftsstraße“ als Synonym für Shared Space. Dieser Begriff ist passend, Sinn und Zweck des Shared Space klar und verständlich zu beschreiben. Ein Raum für Alle, nicht nur für Autos.

Shared Space Bereiche zeichnen sich vor allem durch ihre offene und attraktive Gestaltung aus, die AnwohnerInnen und PassantInnen zum Verweilen im öffentlichen Raum einlädt. Dies hat positive Wirkung auf das Verweilverhalten der Menschen und wirkt sich vergleichbar positiv auf den Einzelhandel aus wie das bewährte Konzept der Fußgängerzone. Shared Space ist also weniger als ein Konzept der Verkehrsplanung zu verstehen, sondern vielmehr als ein Konzept der Lebensraumplanung, das den öffentlichen Raum aufwertet und die Lebensqualität erhöht.





Abb.: Beispiel für die offene und attraktive Gestaltung nach dem Shared Space Konzept. Kreuzung in Bohmte vor und nach der Neugestaltung 2008 (Fotos: [www.bohmte.de](http://www.bohmte.de)).

Das Shared Space Konzept basiert zudem auf der Partizipation der Bürgerinnen und Bürger. Sie werden frühzeitig in die Planung einbezogen und ihre Wünsche und Anforderungen sollen in der Planung Beachtung finden und sich in der Umsetzung widerspiegeln. AnwohnerInnen, EinzelhändlerInnen und andere Gewerbetreibende erhalten somit die Chance zur aktiven Mitgestaltung ihrer unmittelbaren Umwelt.

Dabei ist das Shared Space Konzept bewusst offen gestaltet. So gibt es hinsichtlich der Anwendung keine Einschränkungen bezüglich der Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten oder die Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV). Dadurch ist es möglich Shared Space Bereiche den lokalen Gegebenheiten und Anforderungen optimal anzupassen.

Auf eine umfangreiche Beschilderung, wie z.B. eine Vorfahrtsbeschilderung, wird im Shared Space verzichtet. Dadurch reduzieren sich die formalen Regeln auf das Rechtsfahrgebot, die Rechts-vor-links Regelung und vor allem die in § 1 der StVO verankerte Forderung nach ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme. Die nach dem Shared Space Prinzip gestalteten Straßenräume werden also mehr durch ihre Gestaltung

und weniger durch die Ge- und Verbote der Straßenverkehrsordnung (StVO) bestimmt. Denn eine Überregulation in komplexen Verkehrssystemen führt oft zu Verwirrungen bei den VerkehrsteilnehmerInnen. Shared Space setzt daher auf eine neue Einfachheit und die Besinnung auf die gemeinsame Nutzung des Verkehrs-Raumes und den rücksichtsvollen Umgang der Verkehrsteilnehmer mit- und untereinander.

## Begegnungszonen

Seit 1995 wurden in der Schweiz über 100 Begegnungszonen geschaffen. Die Begegnungszone ist ein Modell zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Ebenso wie das Shared Space Konzept wird in Begegnungszonen das Prinzip des Mischverkehrs angewendet. Der wesentliche Unterschied ist jedoch, dass FußgängerInnen das Vorrecht vor allen anderen VerkehrsteilnehmerInnen haben, während sie beim Shared Space allesamt gleichberechtigt sind. Die Begegnungszone kann daher als ein dem Shared Space ähnliches Konzept angesehen werden.

Die Begegnungszone wurde im Rahmen des Schweizer Energiesparprogramms Energie 2000 fest in das Schweizer Rechtssystem eingliedert. Das Anwendungsgebiet ist in der Schweiz auf Nebenstraßen und Straßen mit gleichartigem Charakter beschränkt. In einer Begegnungszone werden die Verkehrsflächen in Wohn- und Geschäftsbereichen FußgängerInnen für Spiel, Sport, Einkaufen und Flanieren bereitgestellt. Anders als im Shared Space ist die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf 20Km/h beschränkt und FußgängerInnen wird ein Vortrittsrecht eingeräumt. Das Parken ist in Begegnungszonen erlaubt.

2008 wurde in Frankfurt am Main, die erste deutsche Begegnungszone nach Schweizer Vorbild geschaffen[3]. Zwei Wohnstraßen wurden durch neuartige Bodenmarkierungen und kommunikationsfördernde Möblierungselemente neu gestaltet, wodurch kostengünstig ein attraktives Miteinander der Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion erreicht wurde.

Für das Modell der Begegnungszone fehlt in Deutschland bislang jedoch ein entsprechender rechtlicher Rahmen.

## Verkehrsberuhigte Bereiche als Chance einer offenen Gestaltung

Das deutsche Recht bietet in der Straßenverkehrsordnung in Form der Verkehrsberuhigten Bereiche bereits seit Jahren Spielraum für Shared Space ähnliche Gestaltungen[4]. Ein Beispiel ist die Möglichkeit einer offenen und attraktiven Gestaltung in Kombination mit Mischverkehrsflächen. Diese sind zudem mit den bestehenden Richtlinien zur Anlage



Abb.: SSV 2.59.5 Begegnungszone (oben). Auffallend ist die Ähnlichkeit zum Verkehrszeichen der Verkehrsberuhigten Bereiche in Deutschland, StVO Z 325 (unten).

von Stadtstraßen und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen vereinbar [5].

So wurden beispielsweise in Brühl und Kevelaer Platzbereiche und in Mönchengladbach ein Streckenabschnitt Shared Space ähnlich gestaltet.

Die Erfahrungen aus diesen Bereichen zeigen, dass sich die Merkmale einer attraktiven, offenen und niveaugleichen Gestaltung sowie der Verzicht auf eine umfassende Beschilderung und Mischverkehr mit den bestehenden Gegebenheiten des deutschen Rechtssystems vereinbaren lassen und positive Wirkungen im Verkehr und auf die Aufenthaltsqualität zeigen.

## Übersicht der Verkehrskonzepte

	Shared Space	Begegnungszone	Verkehrsberuhigte Bereiche
Einsatzgebiet	auf allen innerstädtischen Straßen	Nebenstraßen	Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion
Verkehrsstärke	keine Einschränkungen	geringe Verkehrsstärke (Nebenstraßen)	sehr geringe Verkehrsstärke
Geschwindigkeit	keine Einschränkungen	20 km/h	Schrittgeschwindigkeit
Parken	keine Vorgaben	in gekennzeichneten Flächen	in gekennzeichneten Flächen
Gestaltung	Mischverkehr	Mischverkehr mit Vortrittsrecht für FußgängerInnen	Mischverkehr
Verkehrszeichen	keine	Verkehrszeichen (z.B. Parkenzeichen)	keine (Ausnahme Parkflächenmarkierung)
Kennzeichnung	keine	SSV Zeichen 2.59.5 und 2.59.6	StVO Z 325 und Z 326

Abb.: Übersicht der wichtigsten verkehrstechnischen und -rechtlichen Merkmale des Shared Space, der Begegnungszone (SSV Art. 2a und 22b) und des Verkehrsberuhigten Bereichs (VwV-StVO zu den Zeichen 325 und 326).

### Der BUND sieht in Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigten Bereichen die folgenden Vorteile

Diese Bereiche verbessern die Qualität von Straßenräumen allgemein und stärken die Aufenthaltsqualität. In Verbindung mit der niveaugleichen Gestaltung dieser Bereiche kann eine attraktive und einladende Atmosphäre geschaffen werden, die zum Verweilen einlädt, was sich in Geschäftsstraßen auch positiv auf den Einzelhandel auswirkt. Shared Space und ähnliche Konzepte stellen so für BürgerInnen, AnwohnerInnen und den Einzelhandel eine Win-win-Situation dar. Mit der niveaugleichen Gestaltung werden zudem die Barrierefreiheit und damit die Mobilität gehbehinderter BürgerInnen verbessert.

Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche führen zu einer Beruhigung des Kfz-Verkehrs und zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses durch Vermeidung unnötiger Verkehrsregelung. Bei einem weitgehenden Verzicht auf die Beschilderung können diese Konzepte einen echten Beitrag zur „Auslichtung“ des Schilderwaldes leisten. Die in vielen dieser Bereiche nachgewiesene geringe Geschwindigkeit des Auto- und LKW-Verkehrs hat positive Auswirkungen auf die Schadstoff- und Lärmbelastung.

Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche fördern die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen und verbessern so das aktive Miteinander im Straßenverkehr. Sie unterstützen vor allem die Gleichberechtigung der VerkehrsteilnehmerInnen: FußgängerInnen und RadfahrerInnen

befinden sich auf „Augenhöhe“ mit dem Kfz-Verkehr.

Der im Shared Space Konzept verankerte partizipative Ansatz gibt BürgerInnen die Möglichkeit zur Mitbestimmung und aktiven Teilnahme an der Gestaltung ihrer Umwelt. Entsprechende Projekte sollten daher von der EU und der Bundesrepublik Deutschland gefördert werden. Dies kann kommunale Träger bei der Finanzierung entlasten.

## Empfehlungen des BUND für die Planung und Umsetzung von Shared Space Projekten

Shared Space Bereiche sind attraktiv, offen und niveaugleich zu gestalten. Eine entsprechende „städtebauliche Möblierung“ kann, wenn erforderlich, dazu genutzt werden, den Verkehr zu kanalisieren und die Sicherheit in den Seitenbereichen zu erhöhen. Knotenpunkte können je nach Verkehrsaufkommen rechts-vor-links geregelt sein, oder als Mini-Kreisverkehre mit Gleichberechtigung für alle VerkehrsteilnehmerInnen gestaltet werden.

In den Shared Space Bereichen sind stets gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Daher sollten die Bereiche möglichst frei von ruhendem Verkehr (parkende Kraftfahrzeuge) sein. Als Ausgleich sind ausreichende und attraktive Alternativen zum Parken, möglichst im direkten Umfeld der Bereiche, zu schaffen.

In Hinsicht auf die Mobilität von sehbehinderten und blinden Menschen in Shared Space und ähnlichen Bereichen hält der BUND es für erforderlich, für ihre Sicherheit und die Gewährleistung der Mobilität effiziente Leitsysteme

zu schaffen. Der BUND schlägt die Berücksichtigung der Lösungsansätze von Sehbehinderten- und Blinden-Verbänden, wie beispielsweise die des britischen Blindenverbandes GuideDogs vor[6].

Diese umfassen:

- Die Schaffung eines klar definierten und vom Mischverkehr separierten Bereiches für FußgängerInnen, der auch von blinden und sehbehinderten BürgerInnen sicher genutzt werden und so als „Safe-Space“ bezeichnet werden kann.

- Der Safe-Space kann von der Mischverkehrsfläche durch 3cm hohe Borde, Schrägborde mit einem Neigungsverhältnis von max. 1:12 und/oder 12 – 20 mm hohe und 150mm breite taktile Leitstreifen abgesetzt werden.

Eine ausreichend große, taktil erfassbare Fläche kann zwischen Shared Space und Safe-Space geschaffen werden, in welche z.B. Parkstände oder Möblierungselemente angesiedelt werden können. 400mm breite, optisch und taktil kontrastierende Leitstreifen verstärken das Orientierungspotential.

Eine Kombination von Shared Space mit Tempo-30-Zonen oder eine Einbettung darin kann je nach Anforderungen und Gegebenheiten sinnvoll sein. Damit eine Akzeptanz von geringen Geschwindigkeiten seitens der Kfz-FührerInnen gewährleistet werden kann, ist die Anwendung des Shared Space auf Platzbereiche und Streckenabschnitte von höchstens 500m zu beschränken.

Shared Space in Verbindung mit ÖPNV sollte in Modellprojekten erkundet werden, wenn es die örtlichen Umstände erlauben (z.B. in Tempo-30-Zonen).

Eine Priorität in der Planung von Shared Space und ähnlichen Bereichen ist die



frühzeitige Einbindung breiter Schichten der Öffentlichkeit: BürgerInnen, AnwohnerInnen, Gewerbe, Vereine und Verbände. Die Ansprüche und Wünsche aller betreffenden Gruppen können in offenen Bürger-Workshops erarbeitet und in Bürgerversammlungen kommuniziert werden. Shared Space und ähnliche Projekte sind zudem durch umfassende Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Die Kosten einer Shared Space (ähnlichen) Gestaltung sind durch Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planung erkennbar zu machen, denn die Kosten für aufwendige Pflasterarbeiten und die Herstellung eines effizienten Leitsystems für sehbehinderte und blinde Menschen sind meist höher als herkömmliche Straßenbaumaßnahmen.

Eine finanzielle Förderung von Shared Space Projekten seitens der Europäischen Union und der Bundesrepublik Deutschland kann dazu beitragen, die Kosten für Städte und Kommunen zu kompensieren und stellen gleichzeitig einen Anreiz dar, derartige Projekte umzusetzen

Es gibt allerdings Situationen, in denen Shared Space zurzeit nur unter Schwierigkeiten anwendbar ist.

Shared Space kann auf Straßen und Plätzen mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 20.000 Kfz/24h angewendet werden, wenn sich der Kfz-Verkehr unmittelbar oder mittelbar verlagern lässt. Die Anwendung des Konzeptes auf Hauptverkehrsstraßen sowie Straßen und Plätzen mit einem hohen ÖPN-Verkehr sollte hingegen vermieden werden. Shared Space sollte nicht auf Streckenabschnitte und Platzbereiche angewendet werden, in denen ein notwendiger Schutzraum für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen nicht realisierbar ist. Die Anwendung auf Straßen und Plätzen, die einem hohen Parkdruck unterliegen, wenn keine

Möglichkeit besteht, Ausgleichsflächen zum Parken im unmittelbaren Umfeld zu schaffen, gilt als schwierig. Das Konzept sollte nicht bei mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung angewendet werden, wenn sich die erforderliche gegenseitige Rücksicht der Verkehrsteilnehmer möglicherweise nicht einstellt.

## Forderungen des BUND zur Förderung von von Auto-beruhigenden Verkehrskonzepten

Bei allen Planungen in Wohnbereichen, Geschäftsstraßen und Nebenzentren, wie Stadtteil- bzw. Ortsteilzentren, soll nicht die Abwicklung des aktuellen Verkehrsaufkommens, sondern die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Sinne einer Rückgewinnung verloren gegangener Flächen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie die Erhöhung der Attraktivität dieser Bereiche vorrangiges Ziel sein.

Shared Space und andere alternative Verkehrskonzepte wie Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche sollten daher bei allen zukünftigen Planungen beachtet und bei jeder (Neu-)Gestaltung von geeigneten Straßenräumen stärker als bisher berücksichtigt werden. Die Richtlinien des Shared Space Konzeptes sind nicht als starre Vorgaben zu betrachten. Anpassungen an die lokalen Gegebenheiten sind oft notwendig, meist sinnvoll und fast überall möglich.

Die gegebenen Möglichkeiten im deutschen Recht (StVO) und der Richtlinien (RASt 06, EVA 2002) sollten besser ausgeschöpft werden, um mehr

Shared Space und Shared Space ähnliche Bereiche zu schaffen und so die allgemeine Lebensqualität zu verbessern.

Das Modell der Begegnungszone ist nach dem Schweizer Vorbild in das deutsche Rechtssystem zu implementieren, um eine zusätzliche Möglichkeit zur Rückgewinnung von Straßenräumen und der allgemeinen Verkehrsberuhigung zu schaffen. Um bessere Erkenntnisse über die Wirkungen entsprechender Projekte zu erhalten, sollten diese von einer umfassenden Analyse der Verkehrssicherheit in Form von Unfallstatistiken und einer Analyse der Umwelteffekte in Form von Schadstoff- und Lärmmessungen vor und nach dem Umbau begleitet werden. Die Möglichkeit zur Integration des ÖPNV in Shared Space und Shared Space ähnliche Bereiche ist durch Modellprojekte zu erkunden.

Der partizipative Ansatz mit einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit noch vor den behördlichen Abläufen des Planungsrechtes (Bebauungsplanung, Planfeststellung) ist bei allen zukünftigen Projekten zu verfolgen. Dies erhöht die demokratische Legitimation und Akzeptanz der entsprechenden Projekte bei der Bevölkerung. Außerdem können gravierende Einwendungen u.U. bereits im Vorfeld geklärt und damit die Realisierung insgesamt beschleunigt werden.

## Nachweise

[1] Quelle: [http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2007/10/PD07\\_\\_436\\_\\_331,templateld=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2007/10/PD07__436__331,templateld=renderPrint.psml) (8/2011)

[2] Quelle: <http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodent=2332> (8/2011)

[3] <http://www.begegnungszonen.de> (8/2011)

[4] vgl. VwV-StVO zu § 39 und § 42

[5] Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Kap. 5.2.7 und Kap. 5.2.8; und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EVA 2002)

[6] <http://www.guidedogs.co.uk> (8/2011)

## Herausgeber

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland(BUND)  
Landesverband Bremen e.V.

Am Dobben 44 - 28203 Bremen

Fon: 0421 79 00 20

Mail: [info@bund-bremen.net](mailto:info@bund-bremen.net)

Net: [www.bund-bremen.net](http://www.bund-bremen.net)

Text: Stephan Glinka

V.i.S.d.P.  
Martin Rode

©2011



