

BUCHVORSTELLUNG

Straße für alle

Seit einigen Jahren macht ein neues Konzept zur Umgestaltung von Straßen von sich reden. Shared Space, zu deutsch auch „Gemeinschaftsstraße“ oder „Straße für alle“, zielt auf die Rückgewinnung der Straße als öffentlicher Raum. Ganz neu ist es nicht: Schon seit 1985 gibt es einzelne Projekte in den Niederlanden. Doch salonfähig wurde das Konzept erst, als 2004 im Rahmen des EU-Förderprogramms Interreg IIIB im Nordseeraum beispielhafte Umsetzungen entstanden.

Doch was bedeutet Shared Space? Die Grundidee ist, die Tendenz zu immer stärker verregelten und aufgeteilten Verkehrsräumen umzukehren. Getrennte Fahrspuren, Schilder, Ampeln, Fußwege sollen vor allem der Sicherheit dienen. Doch häufig schaffen sie eine Scheinsicherheit. Wo Autofahrer eine eigene Spur und grünes Licht haben, fahren sie automatisch schneller. Dort, wo sich ihr Weg mit anderen Wegen kreuzt, entstehen Unfälle. Zugleich sind diese ausschließlich dem Verkehr gewidmet, für Autos statt für Menschen gestaltete Straßen nicht lebensfreundlich.

Das Konzept

Im Idealfall sieht ein Shared Space ähnlich aus wie eine Fußgängerzone: Durchgehende Pflasterung statt Asphalt, keine oder nur niedrig ausgeführte Bordsteine, keine Ampeln, keine Verkehrsschilder. Doch anders als in der Fußgängerzone können hier Autos fahren, zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Alle sind auf Kooperation angewiesen, müssen sich orientieren und untereinander verständigen. Wo dies ausprobiert wurde, klappt es unerwartet gut. Unfälle, Lärm und Abgase gehen zurück, die Aufenthaltsqualität der Straße steigt enorm. Und, was zunächst überrascht: Die Kapazität der Straße für den Autoverkehr bleibt nahezu gleich. Zwar fahren die Autos langsamer, doch bleiben sie im Fluss, da Ampeln und Zebrastreifen fehlen.

Ebenso wichtig wie dieses Grundkonzept sind zwei weitere Elemente: die Be-

achtung der Besonderheiten des jeweiligen Ortes, seiner Geschichte und Architektur, und eine breite, früh einsetzende Beteiligung der verschiedenen NutzerInnen. Schon deswegen sieht jedes umgesetzte Shared Space-Projekt anders aus. Tatsächlich wird längst nicht immer so

rInnen wie Kinder, Geh- oder Sehbehinderte, alte Menschen etc. taugt. Eine Analyse der bisherigen Erfahrungen zeigt: Tatsächlich haben diese Gruppen recht unterschiedliche Bedürfnisse. Ein Bordstein beispielsweise ist für RollstuhlfahrerInnen ein Hindernis, für Sehbehinderte jedoch eine Orientierungshilfe. Zugleich entspricht das subjektive Sicherheitsempfinden nicht immer den empirischen Erkenntnissen über zurückgehende Unfallgefahren.

Das Buch

Nachdem im Rahmen des EU-Projektes einige Vorhaben in Deutschland, Holland, Dänemark und Großbritannien verwirklicht wurden, nimmt die Diskussion um die Tauglichkeit des Projektes und seine Anwendung auf ganz konkrete Straßenräume immer weiter zu. Daher haben sich die Heinrich-Böll-Stiftung, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und andere entschlossen, ein Buch zum Thema zu publizieren. Es erläutert das Konzept, trägt mit vielen Bildern die Erfahrungen aus bereits umgesetzten Projekten zusammen und widmet sich im dritten Teil der Diskussion verschiedener Aspekte, auch planerischer und rechtlicher Fragen. Das Buch ist bei den beteiligten Organisati-

onen und bei der AKP zu bestellen (siehe Anzeige in diesem Heft). Weitere Informationen zum Buch (einschließlich aller Bilder) gibt es unter www.kommunale.info/sharedspace.

Wolfgang Pohl

Wolfgang Pohl ist Redakteur der Kommunalpolitischen Infothek der Heinrich-Böll-Stiftung und hat an diesem Buch mitgewirkt. Er gehört zudem der ehrenamtlichen AKP-Redaktion an.



radikal vorgegangen wie oben beschrieben. Die Gestaltungselemente des Shared Space-Ansatzes können wie ein Baukasten in Teilen und in unterschiedlicher Dosierung eingesetzt werden. So gibt es fließende Grenzen zur Verkehrsberuhigung und zu anderen Konzepten wie der Begegnungszone, die in der Schweiz und Österreich, in Belgien und Frankreich existiert – ähnlich gestaltet, aber stärker verregelt.

Die Diskussion

Ob es, wie in den holländischen Beispielen, weitgehend ohne Regeln und Verkehrsschilder geht („die Straße spricht“) oder ob es doch rechtlicher Setzungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung, Vorrang für FußgängerInnen etc.) bedarf, ist einer der Streitpunkte, die Shared Space ausgelöst hat. Auch in der neuen StVO ist das Konzept ja nicht verankert. Eine andere Frage ist, ob ein Shared Space auch für schwächere Verkehrsteilnehme-

Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube, Wolfgang Pohl, Florian Schmidt (Hg.):

Shared Space**Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume**

Alternative Kommunalpolitik in Zusammenarbeit mit: Heinrich-Böll-Stiftung, Verkehrsclub Deutschland, Bildungswerk Berlin der Heinrich-Böll-Stiftung, Bildungswerk für Alternative Kommunalpolitik

Bielefeld 2010, 216 Seiten, 15,- € ISBN 978-3-9803641-7-1