

# Unfallforschung *kommunal*

Nr. 4

## SHARED SPACE – Wunschgedanke oder realistische Option?

Seit etwa drei Jahren wird in Deutschland eine intensive fachliche, öffentliche und politische Diskussion darüber geführt, ob das sogenannte Shared Space-Prinzip in Klein-, Mittel- und Großstädten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Die öffentliche Darstellung von Shared Space wird dabei von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet. Zudem werden inzwischen unterschiedlichste Lösungen undifferenziert unter dem Schlagwort Shared Space zusammengeworfen. Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass Shared Space als vermeintliches Allheilmittel für sämtliche innerstädtischen Verkehrsprobleme interpretiert und als Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit angepriesen wird.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) tritt daher dafür ein, die häufig sehr emotional geführte Diskussion um Shared Space auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen.

### Was ist eigentlich Shared Space?

Als Shared Space (frei übersetzt: Gemeinsam genutzter Raum) wird eine harmonisch geteilte und konfliktfreie Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer bezeichnet. Die mehr raum- als verkehrsplanerische Gestaltungsphilosophie basiert auf städtebaulichen Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Aufhebung der baulichen Trennung von Fahrbahn und Gehweg, hohe Gestaltungsqualität) und beinhaltet verkehrstechnische Maßnahmen in Form einer weitgehenden Deregulierung (Abbau von Verkehrszeichen und Ampeln). Durch einen selbsterklärenden Straßenraum sollen alle Verkehrsteilnehmer zu einem sozialen Miteinander erzogen werden. Dabei soll sich der motorisierte Verkehr als Gast im Straßenraum fühlen, was zu erhöhter Vorsicht und mehr Sicherheit beitragen soll. Damit dieses Prinzip der Sicherheit durch Verunsicherung aber funktioniert,

### Kommunikativer Planungsprozess

#### Verkehrliche Maßnahmen

- „Entschilderung“
- „Entampelung“
- bauliche Trennungen aufheben

#### Verkehrsnetz

- schnelles Netz
- langsames Netz

#### Städtebauliche Maßnahmen

- Aufenthaltsbereiche stärken
- Landmarken betonen
- Verkehr integrieren

#### Folgen

- Stärkung von Selbstverantwortung im Straßenverkehr
- Herstellung multifunktionaler und multimodaler Räume
- Schaffung selbsterklärender öffentlicher (Straßen-)Räume

#### Ziele

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| ↓ | Unfälle<br>Flächenverbrauch<br>Unterhaltskosten | ↑ | Lebensqualität<br>Belebung öffentlicher Räume<br>Stärkung lokaler Einzelhandel<br>Verkehrsfluss<br>Infrastrukturkapazität |
|---|---|---|---|

ist ein entsprechendes Verkehrsnetz erforderlich. Das so genannte schnelle Netz dient der Verbindung zwischen den langsamen Netzen. Im schnellen Netz ist der Kraftfahrzeugverkehr dominant, im langsamen Netz sind es Fußgänger und Radfahrer. Zur Philosophie von Shared Space gehört zudem ein kommunikativer Planungsprozess, der alle Beteiligten zusammen bringt. Shared Space ist also ein umfassender und vielschichtiger Planungsansatz, der weit mehr beinhaltet als die Umwandlung einer Straße in eine Mischverkehrsfläche.

---

## Was ist neu an Shared Space?

---

Mischverkehrsflächen, Verkehrsberuhigte Bereiche, kommunikative Planungsprozesse, selbsterklärende Straßen, Netzhierarchie, Abbau des Schilderwalds. Für Stadt- und Verkehrsplaner gehören diese Elemente seit langem zum üblichen Repertoire. Was ist also wirklich neu an Shared Space? Neu ist vor allem, auch auf Hauptverkehrsstraßen auf verkehrstechnische Regelungen und Trennung der Verkehrsarten zu verzichten.

---

## Bietet Shared Space Sicherheit?

---

Die von den shared space – Anwendern insbesondere in den Niederlanden veröffentlichten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind bislang wenig überzeugend, weil in der Regel nur kleine Unfallzahlen vorliegen. Zudem wurden keine Kontroll- bzw. Vergleichsgruppen betrachtet.

In Bohmte, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, zeigt sich einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung ein bislang unbefriedigendes Ergebnis hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die Unfallstatistik weist alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau genau so viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) auf wie ansonsten im gesamten Jahr. Die Zahlen sind zwar insgesamt klein, sollte sich der Trend jedoch fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte als gescheitert angesehen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der vermeintlich positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Abgesehen davon ist Bohmte nach Ansicht der UDV kein Vorbild für Shared Space, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist.

---

## Fazit

---

Die UDV sieht die Gefahr, dass die derzeitige Euphorie dazu führen könnte, dass ohne Beachtung der Randbedingungen und ohne dass den Verantwortlichen bewusst ist, was inhaltlich damit verbunden ist, öffentlichkeitswirksam von politischer Seite nach Shared Space verlangt wird. Die Leidtragenden werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer sein, insbesondere Kinder, Senioren und Sehbehinderte, die auf gesicherte und deutlich erkennbare Verkehrsführungen angewiesen sind.

Um eine sachliche Diskussion führen zu können, ist zudem eine einheitliche Definition von Shared Space erforderlich. Fachleute, Verbandsvertreter, Politiker, Bevölkerung und Presse haben hier bislang ganz unterschiedliche Vorstellungen. Es ist dringend erforderlich, Kriterien und Randbedingungen zu ermitteln, die einen sinnvollen Einsatz von Shared Space ermöglichen. Dafür ist eine ausführliche Evaluation weniger ausgewählter Modellgebiete notwendig. Die städtebaulichen Vorteile, die sich durch Shared Space ergeben können, müssen dabei insbesondere hinsichtlich der möglichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stark relativiert werden. Dies zeigt sich nicht zuletzt durch die aktuelle Entwicklung des Unfallgeschehens in Bohmte.

## Argumente für „Shared Space“

- **mehr Aufenthaltsqualität**
- **mehr Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern**
- **weniger Schilder und Ampeln**
- **Verbesserung des Verkehrsflusses**
- **Erhöhung der Infrastrukturkapazität**
- **gute Sichtbeziehungen**
- **mehr Verkehrsfäche für Fußgänger/Radfahrer**

## Argumente gegen „Shared Space“

- **Verkehrssicherheit bislang nicht nachgewiesen**
- **fehlende Schutzräume und gesicherte Querungsmöglichkeiten (insbesondere Kinder und Senioren)**
- **schwierige Orientierung für Blinde und Sehbehinderte**
- **Reduzierung von Parkplätzen**
- **nur sinnvoll bei geringem Kraftfahrzeugverkehr**
- **teurer Umbau erforderlich**
- **unsichere Rechtslage**

**Weitere Informationen finden Sie unter [www.udv.de](http://www.udv.de).**

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Unfallforschung der Versicherer**

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
Internet: [www.unfallforschung-der-versicherer.de](http://www.unfallforschung-der-versicherer.de)  
[www.udv.de](http://www.udv.de)

Redaktion: Jörg Ortlepp  
Erstellt: 03/2009