

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

„Shared Space“ – Ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit?

Jörg Ortlepp
Unfallforschung der Versicherer

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 2

„Shared Space“ – Jeder redet mit!

Google News-Alert, 11.03.-15.03.2010, ca. 25 Meldungen jede Woche

[Innovatives Verkehrskonzept für den Templergaben](#)
Aachener Zeitung
«Shared Space» nennt sich ein neuartiges Verkehrskonzept, das in vielen europäischen Städten bereits Anwendung gefunden hat. Darin wird die bisherige ...

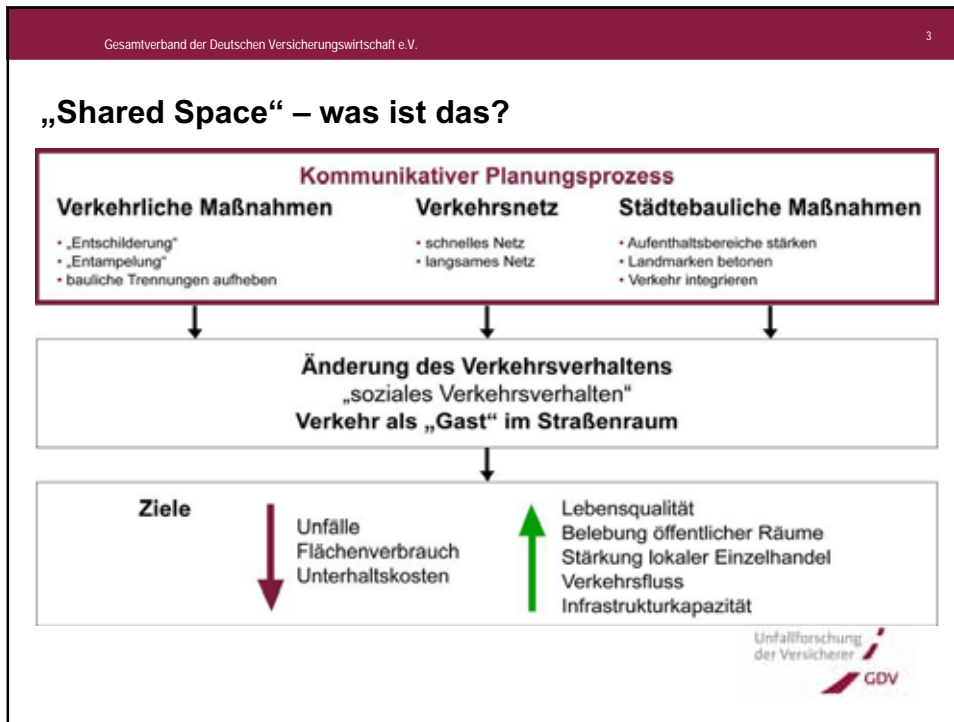
[Shared Space: Begeisterung und Skepsis](#)
Schon bei der Heimfahrt von Duisburg waren sich die 18 Neumarkter Stadträte im Klaren darüber, dass die Verwirklichung von Shared Space in der großen ...

[Neue Straßen-Ideen für Ahrensburg](#)
Hamburger Abendblatt
So kam aus dem Bauausschuss der Vorschlag, die Straße Am Alten Markt zu sperren und rund um das Rondeel Gemeinschaftsstraßen ("Shared Space") einzurichten. ...

[Verkehrsschilder verschrotten](#)
Shared Space ist eine gemeinsame Fläche, die sich Auto- fahrer, Radfahrer, Fußgänger, Roll- ... Das Konzept von „Shared Space“ wird nun in den ...

[Verkehr reduzieren](#)
Gmünder Tagespost (Abonnement)
Abele regt an, wie andere Städte in Baden-Württemberg ins Pilotprojekt „shared space“ einzutreten. In bestimmten Gebieten soll sich der Straßenverkehr durch ...

Unfallforschung
der Versicherer
GDV



„Shared Space“ – Neue Gestaltung?



Verkehrsberuhigter Bereich Roermonder Platz, Kevelaer

[Quelle: Gerlach et. al.: „Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie -“]

„Shared Space“ – Neue Regelung?

Vorhandene Regelungen

- Fußgängerzone
(auch mit Ausnahmeregelungen)
- Verkehrsberuhigter Bereich
(Mischverkehr, Schrittgeschwindigkeit)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
(10 oder 20 km/h)
- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone (CH)
(20 km/h, Fußgängervortritt)



„Shared Space“ – Neue Regelung?

Was ist wirklich neu an „Shared Space“

- Weitgehender Verzicht auf Schilder, Markierung und Ampeln
- Rechts-vor-links Regelung auch bei höheren Verkehrsbelastungen
- Geschwindigkeiten bis 50 km/h
- Mischungsprinzip auch bei höheren Verkehrsbelastungen
(nach RAS 06 bei DTV bis etwa 4.000 Kfz möglich)

„Shared Space“ – Mischverkehr ist die Lösung?

Mischverkehrsflächen – Mobilitätseingeschränkte Personen

- Sehbehinderte Personen sind auf kontrastreiche und taktil erfassbare Verkehrsraumgestaltung angewiesen.
- Kinder und ältere Verkehrsteilnehmer können Verkehrsabläufe noch nicht bzw. nicht mehr richtig einschätzen (insbesondere Geschwindigkeit und Entfernung) und benötigen daher gesicherte Querungsmöglichkeiten

Fazit:

Mischverkehrsflächen sind problematisch insbesondere für Kinder, Ältere und Mobilitätseingeschränkte und führen zu Verunsicherung



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 9

„Shared Space“ – Mischverkehr ist die Lösung?

Mischverkehrsflächen – Problem mit ruhendem Verkehr

Bohmte

Rijksstraatweg, Haren, NL

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 10

Verkehrsberuhigter Bereich – Immer sicher?

Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325) – Verkehrssicherheit und -verhalten

- Schrittgeschwindigkeit wird nicht eingehalten
- Verschlechterung der Sicherheit bei größeren Verkehrsstärken und Straßen mit Sammelfunktion
- Optische Elemente wirkungslos

Fazit:

Das angestrebte harmonische Miteinander von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern im Mischbereich funktioniert nicht, weil die Regeln den Verkehrsteilnehmern nicht bekannt bzw. bewusst sind.

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Mehr Unfälle in verkehrsberuhigten Zonen

Nachrichten, 06.01.2011, DerWesten

Düsseldorf. In NRW passieren immer mehr Verkehrsunfälle auf Spielstraßen. Zu lokalen Schwerpunkten zählten zuletzt Dortmund und Duisburg sowie die Kreise Wesel, Recklinghausen und Unna.

In NRW passieren immer mehr Verkehrsunfälle auf Spielstraßen. Nach Angaben des Innenministeriums stieg die Zahl der Unfälle in verkehrsberuhigten Zonen auf 1640 im Jahr 2009. Vier Jahre zuvor hatte sie noch 1360 betragen. **Dabei wurde in jedem zehnten Fall ein Kind verletzt.** Zu lokalen Schwerpunkten zählten zuletzt Dortmund und Duisburg sowie die Kreise Wesel, Recklinghausen und Unna.

In einer Anfrage an die Landesregierung kritisiert der FDP-Abgeordnete Stefan Romberg, spielende Kinder würden oft durch zu schnell fahrende und „wild parkende“ Autos gefährdet. In Spielstraßen gilt Schritttempo von ca. 7 km/h, zudem dürfen Fußgänger die ganze Straße benutzen und Kinder überall spielen. Den Vorwurf zu laxer Kontrollen wies das Ministerium zurück.



Quelle: <http://www.derwesten.de/nachrichten/Mehr-Unfaelle-in-verkehrsberuhigten-Zonen-id4133918.html>

„Shared Space“ – Immer sicher?

Beispiel: Bohmte, Niedersachsen

Ortsdurchfahrt


- 13.000 Kfz / Tag
- 1.000 LKW / Tag
- Wenig Radverkehr
- Wenig Fußgänger
- geringer Parkdruck



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 13

„Shared Space“ – Immer sicher?

Beispiel: Bohmte, Niedersachsen



Unfallforschung der Versicherer GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 14

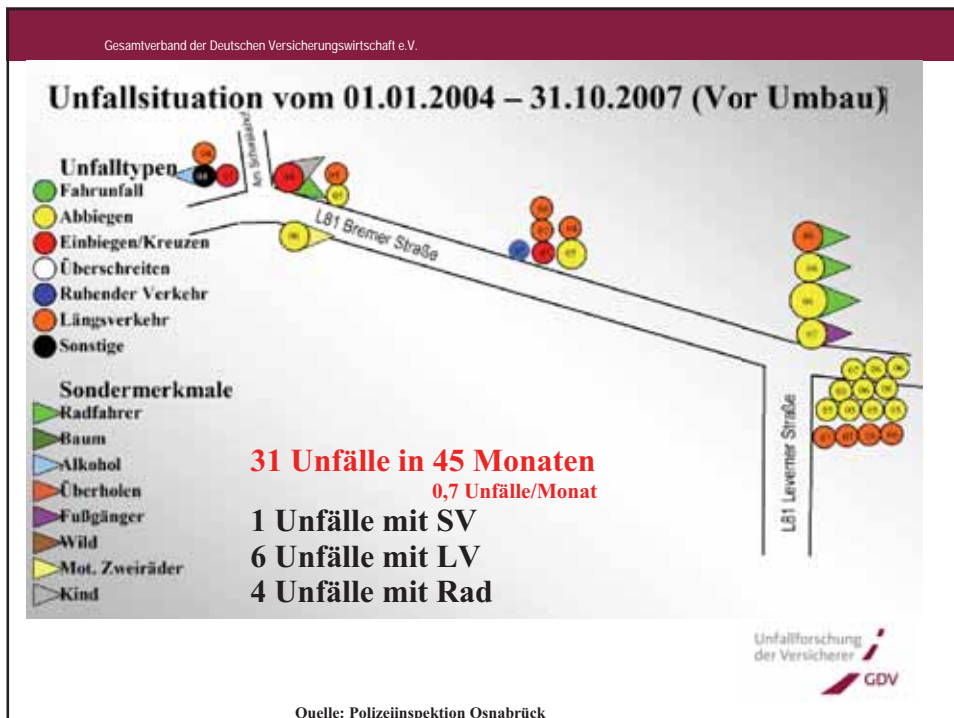
„Shared Space“ – Immer sicher?

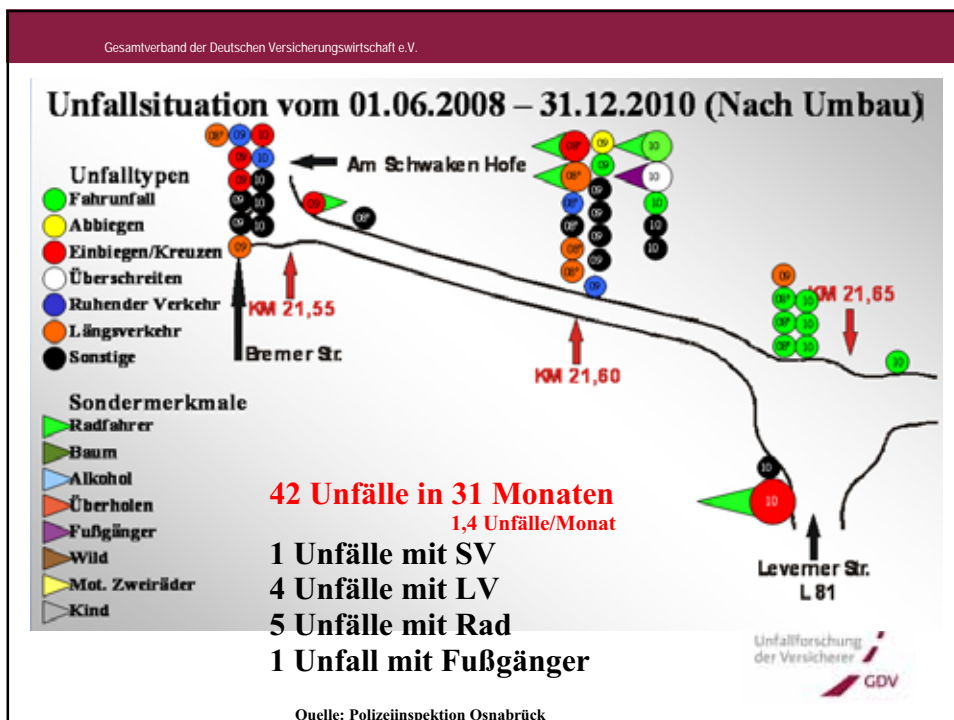
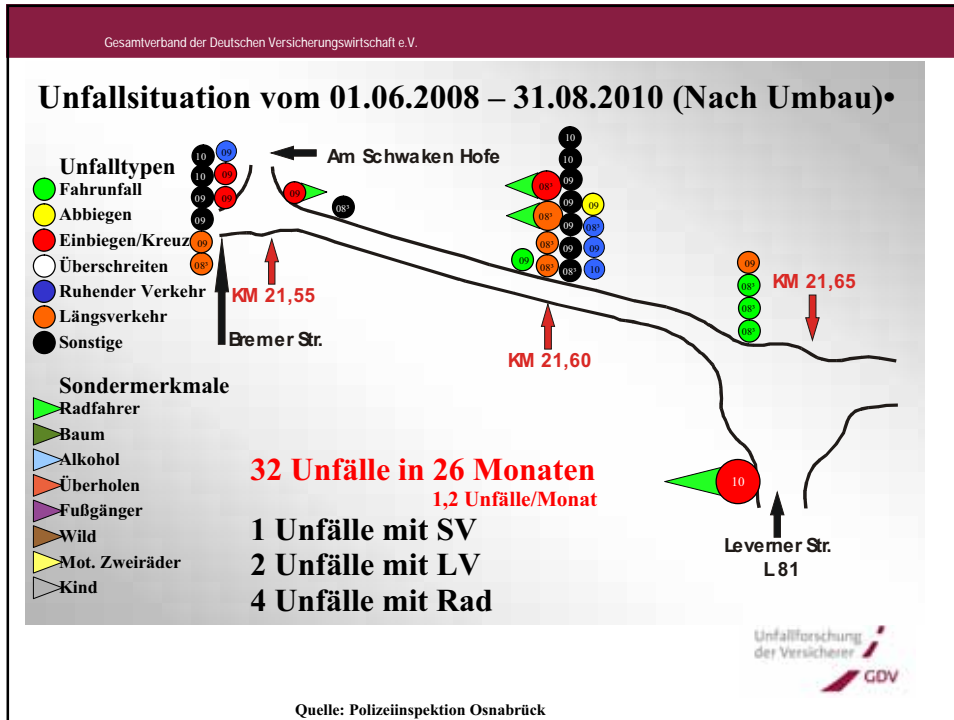
Beispiel: Bohmte, Niedersachsen

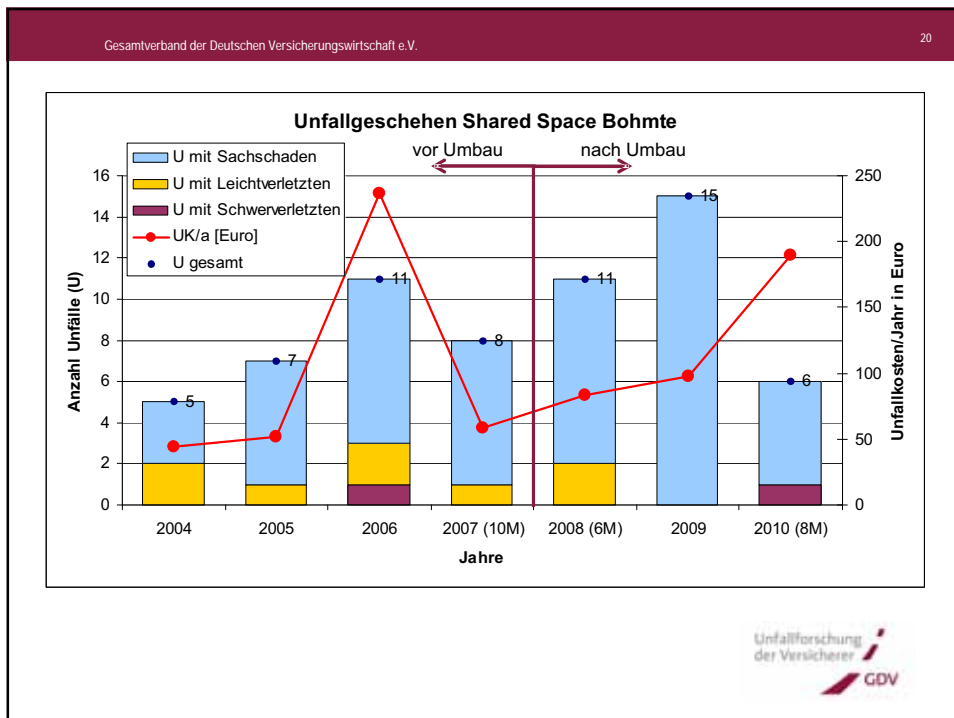
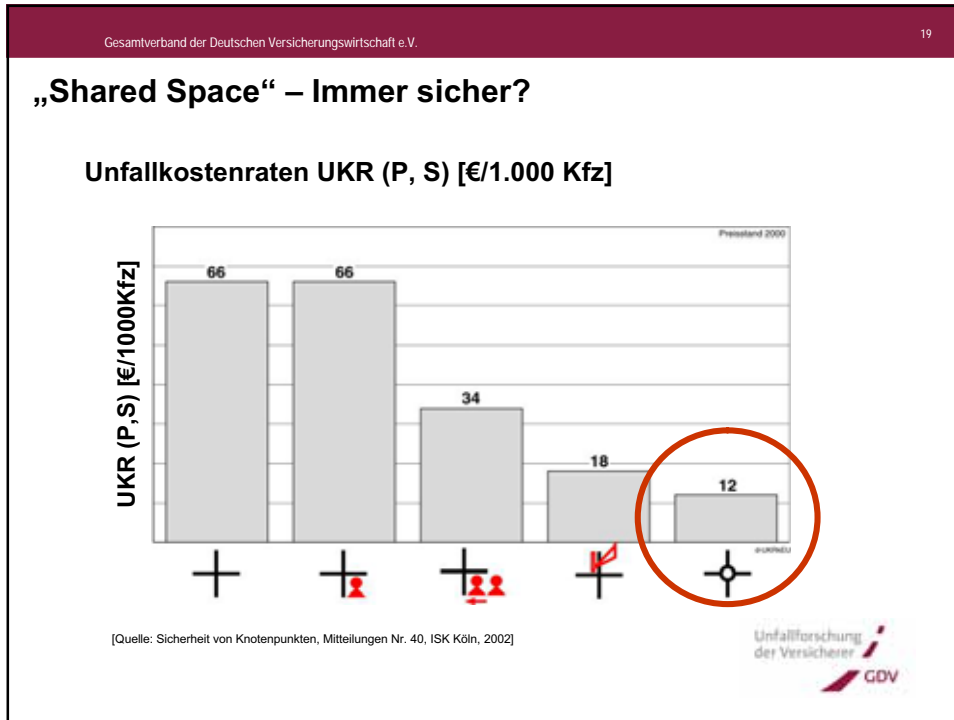


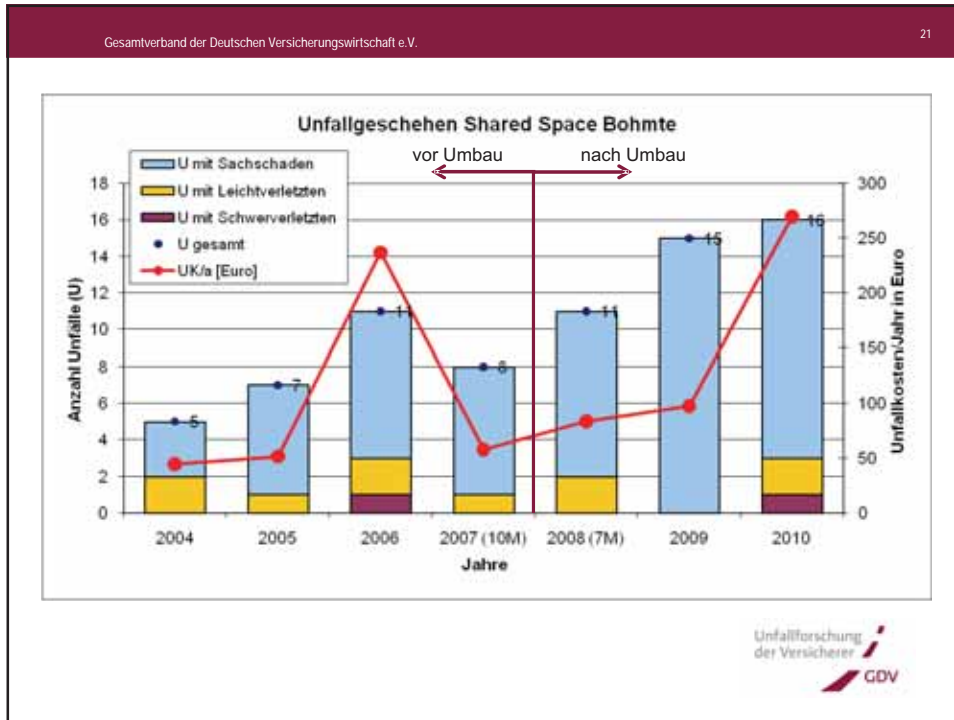
Foto: Jens Leven, Bergische Universität Wuppertal

Unfallforschung der Versicherer GDV









Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 22

Deutschland, Bohmte, Bremer Straße

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 9/2007	0	1	6	24	31
6/2008 - 8/2010	0	1	2	29	32
UKD vorher					553
UKD nachher					872

Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs

50 km/h
12.600 Kfz/Tag
Taktile Elemente
30 km/h für Lkw
Verkehrssicherheit schlechter

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 23

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse 



Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 24

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse 



Unfallforschung
der Versicherer
GDV

25

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse





Unfallforschung
der Versicherer
GDV

26

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schweiz, Bern-Köniz, Schwarzenburg-Strasse



Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV) / U (LV)	U (S)	Gesamt
1997 / 2001	1	32	42	75
2005 / 2009	0	16	41	57
UKD vorher				499
UKD nachher				263




Tempo 30-Zone mit linienhafter Querungsmöglichkeit

30 km/h
16.000 Kfz/Tag
Mittelstreifen
Verkehrssicherheit verbessert

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 27

Niederlande, Haren, Rijksstraatweg



Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. 28

Niederlande, Haren, Rijksstraatweg



Unfallforschung
der Versicherer
GDV


29

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Niederlande, Haren, Rijksstraatweg

SHARE

SPACE



Unfallforschung
der Versicherer
GDV

30

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Niederlande, Haren, Rijksstraatweg

SHARE

SPACE

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1997 - 2003	0	2	8	70	80
2004 - 2008	0	1	3	28	32
UKD vorher					511
UKD nachher					286




Warnung vor querenden Radfahrern

Möblierung als weich separierende Elemente

50 km/h
8.000 Kfz/Tag
Zebrastrifen
Verkehrssicherheit besser

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

31

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Niederlande, Drachten, Kreisverkehr Laweiplein

SHARE

SPACE

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1997 - 2000	0	2	6	33	41
2002 - 2008	0	0	4	19	23
UKD vorher					233
UKD nachher					68




Kreisverkehr mit Querungsstelle für den Radverkehr

50 km/h
18.000 Kfz/Tag (Knotenpunkt)
Taktile Elemente
Kreisverkehr
Verkehrssicherheit besser



32

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Niederlande, Drachten, De Drift / Torenstraat / Kaden

SHARE

SPACE

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1994 - 1997	0	0	1	19	20
1999 - 2008	0	1	11	31	43
UKD vorher					69
UKD nachher					113




Weiche Separation durch Gestaltungselemente
Fußgängerüberweg und Radfahrstreifen

50 km/h
15.000 Kfz/Tag (Knotenpunkt)
Taktile Elemente teilweise
Zebrastrifen
Verkehrssicherheit eher schlechter



33

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Deutschland, Brühl, „Stern“

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 2005	0	1	7	1	9
2007 - 2008	0	0	1	5	6
UKD vorher					270
UKD nachher					61




Gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert



7 km/h
7.500 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit besser

34

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Deutschland, Kevelaer, Roermonder Platz

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2004 - 2008	0	1	3	26	30
UKD nachher					110

Radverkehr in alle Richtungen erlaubt

7 km/h
10.500 Kfz/Tag
Einbahnstraßen
Verkehrssicherheit keine Aussage

35

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Deutschland, Duisburg, Opernplatz

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
2003 - 2006	0	1	1	15	17
8/2007 - 7/2009	0	0	4	5	9
UKD vorher					37
UKD nachher					80

Gestaltung mit Mittelstreifen

7 km/h
13.700 Kfz/Tag
Mittelstreifen
Taktile Elemente teilweise
Verkehrssicherheit keine Aussage

36

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schweiz, Burgdorf, Bahnhofstrasse / Lyssachstrasse

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV)	U (LV)	U (S)	Gesamt
1992 - 1996	0	4	5	21	30
2002 - 2006	0	2	6	19	27
UKD vorher					530
UKD nachher					475

Geplante und aktive Rücksichtnahme auf Fußgänger

20 km/h
6.000 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit unverändert

37

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schweiz, Biel, Zentralplatz

Unfallkategorie Zeitraum	U (GT)	U (SV) / U (LV)	U (S)	Gesamt
7/1996 - 6/2001	0	6	4	10
12/2002 - 11/2007	0	5	6	11
UKD vorher				88
UKD nachher				79



Weiche Separation der Geh- und Fahrflächen
mit taktil erfassbaren Aufmerksamkeitsstreifen

20 km/h
12.000 Kfz/Tag
Taktile Elemente teilweise
Verkehrssicherheit unverändert







38

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Schweiz, weitere Begegnungszonen



Bern, Casinoplatz




Schweiz, weitere Begegnungszonen



Luzern, Bahnhofstraße

Schweiz, weitere Begegnungszonen



Sursee, Bahnhofstraße

Schweiz, weitere Begegnungszonen



Neuenegg, Dorfstraße



Schweiz, weitere Begegnungszonen



St. Gallen, Schreinerstraße



„Shared Space“ – Wunschdenken oder realistische Option?

Fazit

- Es handelt sich bei „Shared Space“ nicht um die beliebige Umwandlung eines Straßenabschnitts zu einer Mischverkehrsfläche.
- „Shared Space“ ist ein **ganzheitlicher Ansatz**, der sowohl verkehrslenkende Maßnahmen beinhaltet sowie eine gesamtstraßenräumliche Umgestaltung, für die in der Regel hohe Investitionen erforderlich sind.
- Es gibt bisher **keine belastbaren Unfallzahlen**, die die Wirksamkeit von „Shared Space“ als Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nachweisen.
- „Shared Space“ sollte derzeit als **verkehrsplanerische Nischenlösung**, keinesfalls als Standardmaßnahme oder „Allheilmittel“ verstanden werden.
- Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) befürwortet die Durchführung einiger weniger kontrollierter, wissenschaftlich betreuter Feldversuche.

„Shared Space“ – was ist zu beachten?

10 Punkte zu Shared Space

- Planungsphilosophie, kein Planungsinstrument
- Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt
- Partizipation der Betroffenen
- Raum für alle schaffen
- Höhengleiche Ausbildung abschnittsweise
- Klare Regelung weitgehend ohne Verkehrszeichen
- Leistungsfähigkeit muss gesichert sein
- Sichtbeziehung sind Voraussetzung
- Erfolgskontrolle erforderlich
- Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein



- www.udv.de
- j.ortlepp@gdv.de
- Tel. 030-2020-5829

