

## **Aktuelle Diskussion zu Shared Space und Erfahrungen aus dem Pilotprojekt in Potsdam**

Das Thema Mischverkehrsflächen und vor allem das Prinzip Shared Space wurde und wird sehr intensiv in der Fachöffentlichkeit und in Kommunen debattiert. Dabei scheinen viele Fragen, wie z.B. der Umgang mit dem ruhenden Verkehr oder die Barrierefreiheit in Shared Space Bereichen, bisher noch nicht abschließend geklärt zu sein. In einer Machbarkeitsuntersuchung in Potsdam wurden diese Themen betrachtet und für einen Kreuzungsbereich eine Planung nach dem Prinzip Shared Space entworfen und gemeinsam mit den Bürgern diskutiert.

### Mischen statt trennen

Die Philosophie in der Verkehrsplanung hat sich in den letzten Jahren von der Trennung der Verkehrsarten hin zu deren Mischung auf einer Verkehrsfläche verändert. Durch diesen Prinzipienwandel befördert, erleben Mischverkehrsflächen in Deutschland eine Renaissance und es werden Ansätze aus den Niederlanden mit dem Prinzip Shared Space oder die Begegnungszonen aus der Schweiz versucht zu implementieren.

In Frankfurt am Main wurden erste Erfahrungen mit Begegnungszonen in Deutschland gesammelt, Shared Space wurde unter diesem Begriff bisher nur in Bohmte umgesetzt. Darüber hinaus existiert seit Jahren bereits eine Vielzahl an Mischverkehrsflächen, beispielsweise an Übergängen vom Straßenraum zu Fußgängerzonen, in Altstädten, auf Bahnhofsplätzen und anderen innerstädtischen Plätzen oder auch in Geschäftsstraßen, die ganz unterschiedliche verkehrliche Regelungen und Kfz-Belastungszahlen aufweisen. Ganz im Sinn von Shared Space wurden dabei keine Standardlösungen entwickelt, sondern an individuelle verkehrliche sowie städtebauliche Situationen angepasste Konzepte umgesetzt.

### Shared Space im Land Brandenburg

Den Ansatz von Shared Space städtebauliche Planung und Verkehrsplanung vor Ort eng zu verknüpfen wurde auch im Land Brandenburg durchaus als sinnvoll für öffentliche Verkehrsflächen angesehen, für die eine beruhigte Mischfunktion zugeordnet sind. Aufgrund der ernüchternden Erfahrungen mit vergleichbaren verkehrsberuhigten Bereichen, bestanden beim zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung<sup>1</sup> (MIR) aber Zweifel, ob Shared Space von allen Verkehrsteilnehmern angenommen wird und die erhofften Effekte tatsächlich eintreten.<sup>i</sup>

Aus diesem Grund wurden drei Pilotprojekte für eine Machbarkeitsuntersuchung in Brandenburg gesucht. Um geeignete Orte auszuwählen, hatte das MIR Eignungs- und Ausschlusskriterien aufgestellt, die die Piloten erfüllen mussten<sup>ii</sup>. Nach Meinung des MIR waren z.B. platzartig wirkende Straßenräume besonders geeignet. Hingegen ausgeschlossen wurden u.a. Straßenräume, die einen hohen Anteil Durchgangs- oder Schwerlastverkehr aufweisen, Straßen mit einer Verkehrsbelastung über 400 Fahrzeugen in der Spitzenstunde, Straßen mit hohem Parkdruck oder die in besonderem Umfang von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden.

### Shared Space in Potsdam

Unter den genannten Kriterien für Shared Space geeignete Orte in einer Stadt wie Potsdam zu finden, gestaltete sich als schwierig, aber nicht unlösbar. Mit den Zielen die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern zu stärken, den Regelungsbedarf zu reduzieren und die gefahrene Geschwindigkeit zu verringern, bewarb sich Potsdam mit dem Motto „Ein Raum für alle“ um ein Pilotprojekt des Landes.

Neben Potsdam wurden die Städte Calau und Luckenwalde als Orte für das Pilotvorhaben ausgewählt.

---

<sup>1</sup> Seit 6. November 2009 Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

### Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Der Untersuchungsbereich umfasst einen fünfarmigen Kreuzungsbereich (Paul-Neumann- / Althoff-/ Pestalozzi/ Rosenstraße) im Potsdamer Stadtteil Babelsberg. Durch das Zurückspringen der geschlossenen Bebauung weitet sich der Raum in Richtung Süden trichterförmig auf und gibt im zentralen Kreuzungsbereich dem Raumgefüge einen platzartigen Charakter. Hier befinden sich verschiedene Geschäfte und ein Cafe, so dass der Bereich die Funktion eines Quartierszentrum inne hat. Ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel erleichtert das Querens der überbreiten Fahrbahn auf der größtenteils Tempo 50 zulässig ist. Im gesamten Untersuchungsbereich besteht Parkdruck in für ein dicht bebauten Wohngebiet typischem Ausmaß. Linienverkehre des ÖPNV fahren nicht durch das Gebiet.

Vor Beginn der Machbarkeitsuntersuchung wurde am Kreuzungspunkt eine Erhebung des Kraftverkehrs, der querenden Fußgänger sowie eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Die Erhebung ergab eine Verkehrsbelastung in der Hauptrichtung von knapp über 400 Kfz/h in der Spitzenstunde und einem Schwerverkehrsanteil von knapp 3%. Die Fußgängerquerungsbeziehungen waren abseits des Überwegs, aufgrund der direkteren Wegeführung, stärker als am Überweg selbst. Der Radverkehrsanteil ist im Untersuchungsbereich mit 17% am Gesamtverkehrsanteil recht hoch und wird aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung im Mischverkehr geführt. Die Geschwindigkeitsmessung ergab nur bei wenigen Fahrzeugen eine Überschreitung.

In der Analyse wurde der sehr unübersichtlich wirkende Kreuzungsbereich, die teilweise überdimensionierten Verkehrsflächen, der schlechte bauliche Zustand der Gehwege und die Unzugänglichkeit der vorhandenen Grünflächen bemängelt. Insgesamt wurde die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität als gering bewertet.<sup>iii</sup>

### Einbindung der Bürgerschaft

In einer ersten Informationsveranstaltung zu Beginn der Untersuchung im November 2008 wurden die Anwohner, Vertreter von Behindertenverbänden und interessierte Bürger über Shared Space und das Pilotprojekt informiert. Nach anfänglicher Kritik und Bedenken wurden von den Anwesenden auch positive Erwartungen an Shared Space geknüpft, wie z.B. die Verkehrsberuhigung oder die Erneuerung des Straßenraums. Von den Behindertenvertretern wurde ein Konzept eingefordert, dass sowohl die Belange sehbehinderter, blinder und gehörloser Personen als auch von Rollstuhl- und Rollatornutzern berücksichtigt.

Nach der Bürgerveranstaltung wurden drei Varianten für die Umgestaltung des Straßenraums nach dem Prinzip Shared Space erarbeitet und bei der Bürgerwerkstatt im Januar 2009 der Öffentlichkeit präsentiert. Im Rahmen der Bürgerwerkstatt sowie in Gesprächen mit Vertretern der Behindertenverbände und Experten für barrierefreies Bauen wurde deutlich, dass trotz der vorgesehenen Leitstreifen für Blinde die Orientierung ohne Borde schwer möglich ist. Die Borde dienen nicht nur zur sicheren Orientierung der Blinden zwischen dem Fahr- und Gehbereich, sondern sie sind auch die Orientierungslinie für Blindenhunde. Daher wurde die in der Bürgerwerkstatt von der Mehrheit der Bürger favorisierte Variante durch eine neue Variante ersetzt, welche die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen besser berücksichtigt.

### Wie sieht Shared Space in Potsdam aus?

Nachdem vier Varianten für die Verkehrsführung im Kreuzungsbereich entworfen wurden, die unterschiedliche Auswirkungen u.a. auf die gestalterische Integration und die Übersichtlichkeit des Raums hatten, wurden diese anhand verschiedener Kriterien bewertet.

Die ausgewählte Variante sieht die Ausbildung dreier T-Kreuzungen und die gestalterische Betonung der vorhandenen angerähnlichen Platzsituation vor. Durch die drei Kreuzungspunkte werden die Verkehrsströme entzerrt, Konfliktpunkte minimiert und die Orientierung gerade für blinde und sehbehinderte Personen verbessert. Bei der

Umgestaltung wird die bestehende Verkehrsfläche reduziert und dadurch die Fläche zum Aufenthalt erhöht sowie die vorhandenen Grünflächen einer Nutzung zugänglich gemacht. Durch die Reduzierung der Kfz-Flächen, der Vorfahrtsregelung „Rechts vor links“ sowie der Anhebung des Fahrbereichs auf der Platzfläche wird ein geringeres Geschwindigkeitsniveau der Kfz erwartet. Außerdem soll der Bereich in eine Tempo 30 Zone integriert werden, sodass die zulässige Höchstgeschwindigkeit niedriger wäre als z.B. in Bohmte.

Auf dem nach dem Shared Space Prinzip umgestalteten Platz findet eine weiche Trennung zwischen dem Fahr- und dem Geh- bzw. Aufenthaltsbereich durch einen 3 cm hohen Bord statt. Durch diesen Bord werden der Gehbereiche für Fußgänger angezeigt, sodass Parken von Fahrzeugen auf diesen Flächen nicht zulässig ist und ordnungsrechtliche geahndet werden kann. Sollte diese nicht ausreichen, um das Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern, könnte eine Halteverbotszone für den Platzbereich angeordnet werden. Es wird angestrebt auf bauliche Maßnahmen zum Ausschluss des ruhenden Verkehrs durch Möblierung oder Poller zu verzichten.

Die Breite des Fahrbereichs wird auf der Platzfläche auf 5,50 m reduziert, womit der Begegnungsfall Lkw/Pkw sichergestellt ist. Größere Fahrzeuge müssen beim Begegnen ihre Geschwindigkeit deutlich reduzieren. In den drei Kreuzungsbereichen sind kreisrunde Materialwechsel auf Platzniveau (keine Pflasterkissen) vorgesehen. Diese kennzeichnen den Kreuzungsbereich, erhöhen die Aufmerksamkeit beim Kfz-Fahrer und reduzieren die Geschwindigkeit.

Der anschließende nördliche Teilabschnitt bis zur Stephensonstraße wurde aufgrund seines baulichen Zusammenhangs in die Umgestaltung mit einbezogen. Da die Akzeptanz im fließenden Verkehr langsam zu fahren in Abhängigkeit zur Streckenlänge abnimmt, wurde in diesem Bereich die herkömmliche Straßenaufteilung gewählt und die auf dem Platzbereich entfallenden Parkplätze ersetzt.

Insgesamt wird mit der Gestaltung eine deutliche Aufwertung des gesamten Kreuzungsbereichs erzielt. Es bildet sich ein Platzbereich heraus, der weniger durch den Kfz-Verkehr geprägt ist, sondern zum Aufenthalt und Spielen auf Platzflächen und Grünbereichen einlädt. Das Wohnen an dem Platz wird attraktiver und auch der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren von der Umgestaltung.

In einer ersten Schätzung würde für die Baumaßnahmen im Platzbereich sowie im nördlichem Teilabschnitt bis zur Stephensonstraße Kosten in Höhe von 590.000 Euro anfallen. Dabei sind die Baukosten nicht höher als bei der Umgestaltung eines herkömmlichen Verkehrsraums in einen gestaltete Platzfläche, Mischverkehrsfläche oder Fußgängerzone.

#### Wie passt Shared Space zur barrierefreien Gestaltung?

Nach dem Konzept „Design für alle“, bei dem die Elemente der barrierefreien Gestaltung möglichst allen Verkehrsteilnehmern nutzen soll, stellt der 3 cm Bord einen Kompromiss zwischen den Belangen der Blinden und Gehbehinderten dar, wobei der Bord von Blinden ertastet und durch Nutzer von Rollstühlen oder Rollatoren überquert werden kann. Durch den guten Kontrast zum übrigen Oberflächenmaterial des Platzes kann der Bord auch Sehbehinderten zur Orientierung dienen. Zusätzlich zeigt der 3 cm Bord auch den schwächeren Verkehrsteilnehmern eine Trennung zwischen dem Geh- und Fahrbereich auf.

Da Blinde sich häufig an der inneren Leitlinie (z.B. Häuserkanten, Gartenmauern, etc.) orientieren, wurde versucht die im Untersuchungsbereich bereits weitgehend vorhandene innere Leitlinie zu erhalten und die Lücken durch dreireihige Pflasterstreifen zu schließen, die von Blinden ertastet werden können. An den Kreuzungen wurden Querungsstellen durch Aufmerksamkeitsfelder aus Noppenplatten gekennzeichnet, wobei diese auch immer zur nächsten inneren Leitlinie führen. Aufgrund der Ausbildung einer inneren wie äußeren

Leitlinie für Blinde und Sehbehinderte konnte auf Blindenleitstreifen im Shared Space Bereich in Potsdam verzichtet werden.

Bei der Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung wurde deutlich, dass das schwerwiegendste Problem für mobilitätsbehinderte Personen bei Shared Space die Reduktion von Verkehrsregeln ist, weniger die einheitliche Ausbildung des Shared Space Bereichs ohne Borde. Verkehrsregeln geben gerade schwachen Verkehrsteilnehmern eine hohe subjektive Sicherheit, weil diese darauf vertrauen, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Regeln kennt und immer befolgt, auch wenn dies in der Wirklichkeit nicht immer der Fall ist. Die eigenständige Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern stellt manchen Mobilitätsbehinderten vor eine schwierige Aufgabe und für Personen mit Sinneseinschränkungen oder -behinderungen ist dieses nur eingeschränkt bis gar nicht möglich. Jedoch ist die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht nur in Shared Space Bereichen, sondern auch in den herkömmlichen Verkehrsräumen notwendig, da die Verkehrszeichen nicht alle Situationen im Verkehr regeln können. Auch wenn Blinde keinen Blickkontakt aufbauen können besteht die Möglichkeit, dass andere Verkehrsteilnehmer einen „einseitigen Blickkontakt“ herstellen, indem diese den Blinden an dem Blindenstock oder Blindenzeichen erkennen und auf ihn achten. Dies setzt voraus, dass die Fahrgeschwindigkeit niedrig und der Verkehrsraum gut einsehbar ist.

Durch die während der Machbarkeitsuntersuchung gewonnen Erkenntnisse wurde die Einschätzung getroffen, dass bei einer entsprechenden Gestaltung des Shared Space Bereichs, insbesondere einer weichen Trennung zwischen Geh- und Fahrbereich und der Ausbildung von Leitlinien für Blinde die Nutzung des Straßenraums auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sein wird.

#### Ausblick

Nach derzeitigem Stand wird die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs im Sinne von Shared Space nicht umgesetzt, bedingt durch die Priorität anderen Bauvorhaben sowie der ausgebliebenen Förderung durch das Land Brandenburg. Maßnahmen im Sinne von Shared Space, also die Entschilderung und fußgängerfreundliche Gestaltung des Verkehrsraums, werden in Potsdam weiterhin angestrebt, ohne dass diese Bereiche dafür komplett baulich umgestaltet würden.

#### Fazit

Das Thema Mischverkehrsflächen und vor allem das Prinzip Shared Space wurde und wird sehr intensiv in der Fachöffentlichkeit und in Kommunen debattiert, wobei sich Planer und Verbände zu den unterschiedlichen Formen von Mischverkehrsflächen positioniert haben. Während zu Beginn der Debatte über Shared Space meist das Für und Wider einer „Idealform“ diskutiert wurde, so hat sich die Diskussion mittlerweile - aufgrund der Erfahrungen im europäischen Ausland, der Umsetzungshemmnisse in Deutschland zu Konzepten mit ergebnisoffenen Prozessen und unterschiedlichen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen in der Anwendung verschoben. Es wird kaum noch von einem völligen Verzicht auf Beschilderung in den Shared Space Bereichen gesprochen, und selbst beim Mischprinzip sind Ausnahmen möglich und werden entsprechend der Situation vor Ort von Planenden angewandt.

Auch bei der Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung zeigte es sich, dass zwischen den Ansprüchen der Mondermannschen Theorie zu Shared Space und der Planungspraxis vor Ort Kompromisse zu suchen und zu finden sind. In einem dialogorientierten und konstruktiven Prozess zwischen Anwohnern, Vertretern von Behindertenverbänden, dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung Potsdam wurde gemeinsam und in einem allseitigen Lernprozess ein tragfähiges Konzept zur Umgestaltung des Kreuzungsbereichs nach dem Prinzip Shared Space erarbeitet. Mit der erarbeiteten Gestaltungsvariante für den Kreuzungsbereich konnte eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des neuen Platzbereiches für Anwohner und Passanten durch eine Umgestaltung nach dem Shared Space Ansatz belegt werden.

## Weiterführende Informationen zu Shared Space sowie Barrierefreiheit

Bode, Wolfgang, et al, Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches, im Auftrag der Gemeinde Bohmte, 2009

DBSV, Gemeinsamer Fachausschuss für Umwelt und Verkehr (GFUV), Anforderungsprofil zur blinden und sehbehindertengerechten Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen nach dem Konzept „Shared Space“, Berlin 2008

Gerlach, Jürgen, et al, Sinn und Unsinn von Shared Space, Teil I und II, Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 2 & 3/ 2008.

Gerlach, Jürgen et al, Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien Hansestadt Hamburg, im Auftrag der Freien Hansestadt Hamburg, 2009

Sozialverband VDK Deutschland e.V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung, Bonn 2008

Thiemann-Linden, Jörg; Aktuelle Umsetzung und Einsatzbereiche von Shared Space, Verkehrszeichen, Ausgabe 4/2008

### Zu den Personen:

Torsten von Einem (geb. 1977), Dipl.-Ing. der Raum- & Umweltplanung, ist seit 2007 bei der Stadt Potsdam im Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung tätig. Neben der Verkehrsplanung für den Potsdamer Südraum ist er u.a. für das Pilotprojekt Shared Space zuständig. Hierzu finden Sie weitere Informationen unter: [www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)

Michael Groenewald (geb. 1971), Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen FH, Verkehrsplaner, ist seit 2008 Mitarbeiter der Planersocietät. Zu seinen Arbeitsschwerpunkten zählen neben dem Straßenraumentwurf, Radverkehrsplanungen sowie integrierte Verkehrskonzepte.

Gernot Steinberg (geb. 1966), Dipl.-Ing. Raumplanung, ist seit 1999 geschäftsführender Partner der Planersocietät. Zu seinen Arbeitsfeldern zählen Nahmobilität, Mobilitätsmanagement und Klimaschutz. Die Planersocietät hat im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam die Machbarkeitsuntersuchung zu Shared Space durchgeführt.

---

<sup>i</sup> Bewerbungsausruf zum Pilotprojekt Shared Space auf der Internetseite des MIR (nicht mehr geschaltet)

<sup>ii</sup> Bewerbungsausruf zum Pilotprojekt Shared Space auf der Internetseite des MIR (nicht mehr geschaltet) sowie der Rahmenaufgabenstellung zur Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung, Potsdam 2008 (unveröffentlicht)

<sup>iii</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Bericht der Machbarkeitsuntersuchung Shared Space in Potsdam, Potsdam 2009