

Shared Space funktioniert.

Mit diesen drei Worten könnte man das Ergebnis der von der AG Mobile Frauen von Bündnis 90 / Die Grünen in Pankow initiierten Exkursion am 16. und 17.5.2009 nach Bohmte und zu zwei weiteren Pilotprojekten in Holland zusammenfassen.

Mit viel theoretischem Ballast über das radikale Verkehrskonzept Hans Mondermans versehen und durch zahlreiche Veranstaltungen und Diskussionen ausreichend vorbelastet, waren unsere Erwartungen an die Fahrt eher gering, denn wesentliche neue Erkenntnisse waren ja nicht mehr zu vermuten. Vor allem lasteten die jüngsten negativen Kommentare von Interessenverbänden auf der Stimmung, angefangen von der Kritik der Blindenverbände, über Stellungnahmen besorgter Eltern, die das Ganze als Experiment auf Kosten ihrer Kinder abkanzeln, bis hin zur Unfallforschung der Versicherer, die mit Hinweis auf die vorliegenden Unfallzahlen kurzerhand das ganze Shared-Space-Konzept für gescheitert erklärten und das auch gleich medienwirksam verbreiteten.

In Bohmte trafen wir uns mit Vertretern der Gemeindeverwaltung, der örtlichen Polizei und einem ansässigen Ladenbesitzer, löcherten sie mit einer Liste kritischer Fragen und sahen uns den Ort aus Sicht des Autofahrers und des Fußgängers an. Was wir da sahen und hörten war allerdings doch überraschend, damit hatten wir so nicht gerechnet.

Die erste Überraschung: Wenn man der örtlichen Polizei glauben darf, ist die Unfallstatistik der deutschen Versicherer grob irreführend. Im Gegensatz zu früher hat es seit Einführung von Shared Space in Bohmte überhaupt nur noch Bagatellschäden gegeben. So war beim rückwärts Ausparken gelegentlich eine Straßenlaterne im Weg, es fielen Blumentöpfe mit Hängepflanzen herunter, weil sie für die vorbeifahrenden Lastwagen nicht hoch genug angebracht waren, und allzu forsche LKW-Fahrer mussten beim Durchfahren der relativ engen Gasse zwischen den versetzt stehenden Straßenlaternen schon mal den Verlust eines Seitenspiegels beklagen. Was die Versicherer über die Verkehrssicherheit verbreiten, ist also nicht nur falsch, sondern auch unseriös, denn man hielt es weder für nötig, sich mal die Situation vor Ort anzusehen, noch jemals Kontakt mit der Polizei oder den örtlichen Behörden aufzunehmen um die nackten Zahlen zu hinterfragen.



Die zweite Überraschung: Eigentlich sieht alles relativ unspektakulär aus. Wenn man hundert unvoreingenommene Menschen durch Bohmte führen würde, hätte vermutlich kaum jemand etwas daran auszusetzen, und zwar einfach deshalb, weil das Shared-Space-Konzept vor Ort unmittelbar erfahrbar ist und jedem Verkehrsteilnehmer intuitiv einleuchtet. Erst die kopflastige Diskussion um ein angeblich nötiges radikales Umdenken in Verkehrspolitik, den Verzicht auf Verkehrszeichen und Regeln, die Abschaffung des Automobil-Primats und die Aufhebung der Trennung zwischen Straße und Fußweg erzeugt eine angstgesteuerte Voreingenommenheit, die unsere öffentliche Diskussion in Berlin zur Zeit belastet.

Die dritte Überraschung: Alle Betroffenen sind in Bohmte vom Shared-Space-Konzept überzeugt. Anwohner, Gewerbetreibende, Schulen, Stadtverwaltung, Polizei und alle politischen Parteien sind mit der gefundenen Lösung zufrieden. Das Gerücht, die örtliche SPD-Fraktion sei gegen das Projekt, ist also eine Ente. Die Anlieger haben ihre privaten Grundstücke bis zur Häuserfront hin öffentlich zugänglich gemacht und sogar einen Teil der Pflasterung bezahlt, auch die Kirche hat ihr Grundstück zur Straße hin optisch geöffnet. Nach den guten Erfahrungen ist jetzt sogar eine Erweiterung der Shared-Space-Zone geplant.

Vor dem Umbau gab es wegen zweier Ampeln täglich zeitraubende und ärgerliche Rückstaus, parkende Autos hatten Probleme damit, in die Schlange gelassen zu werden. Seit dem Umbau und dem Wegfall der Ampeln gibt es keine nennenswerten Staus mehr, und die Gelassenheit und Freundlichkeit der Verkehrsteilnehmer hat insgesamt deutlich zugenommen. Eine gut geplante Shared-Space-Kreuzung kann also selbst zu Stoßzeiten deutlich leistungsfähiger sein, als mit einer Ampelanlage. Wann nehmen das unsere Verkehrsplaner endlich zur Kenntnis?

Im Ort gibt es fünf verschiedene Schulen, die meisten Schüler nutzen die Hauptstraße als Schulweg und viele müssen sie auch überqueren. Obwohl es weder einen Zebrastreifen noch eine Fußgängerampel gibt, funktioniert das Überqueren der Straße problemlos und Eltern und Schulen sind damit zufrieden.



Es gibt keine Busparkbuchten und keine Zebrastreifen.

Wie kommt es also zum verbreiteten Vorurteil, „Shared Space“ und Schulweg seien unvereinbar? Der Mythos von technischen Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sitzt bei uns immer noch sehr tief, und wer als engagierter Elternvertreter jahrelang für eine Ampel vor der Schule gekämpft hat, wird sich verständlicherweise schwer damit tun, plötzlich umzudenken. Was aber an einer konventionellen Straße oft sinnvoll sein mag, kann in einer Shared-Space-Zone unnötig, oder sogar kontraproduktiv sein. Man muss es gesehen haben, um das zu begreifen, oder zumindest den Bohmter Eltern abnehmen, dass sie nicht weniger um das Wohl ihrer Kinder besorgt sind, als wir in Berlin.



Zentraler Platz: Offiziell kein Kreisverkehr, man könnte auch links vorbeifahren, es gilt nur „Rechts vor Links“

Natürlich gibt es im Detail noch Verbesserungsbedarf. So hatten beispielsweise die Blindenvertreter einen weißen Leitstreifen durchgesetzt, der nun allerdings von vielen Fußgängern und Fahrradfahrern als Trennlinie zur Straße missverstanden wird, bei Nässe leicht rutschig ist, und dessen breite Rillen schon zu Fahrrad-Stürzen geführt haben. Aber vielleicht ist das ein Kompromiss, den man einfach eingehen muss.

Der öffentliche Raum in Bohmte ist durch das Projekt jedenfalls sehr viel attraktiver geworden, es soll demnächst sogar ein neues Café an einer Stelle eröffnen, an der es zuvor undenkbar war, dass sich jemand freiwillig an die Straße setzen würde. Auf ausdrücklichen Wunsch der Bürger soll außerdem mitten in der Verkehrsinsel ein Brunnen mit Sitzbänken entstehen. Ein besseres Zeichen dafür, dass die Bohmter Bürger ihren gemeinsamen Verkehrsraum annehmen, kann ich mir kaum vorstellen.



Dieser Bereich lädt zum Verweilen ein

Vielleicht hätten es die Ideen hinter „Shared Space“ und Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild bei uns leichter, wenn wir sie nicht so kopflastig und kulturkämpferisch als radikale Umkehr vom Verkehrsmodell der 70er-Jahre verkaufen würden. Eine solche Debatte provoziert bei den Bürgern verständliche Ängste und treibt die obersten Verkehrsbehörden in die Schützengräben, denn es darf ja nicht plötzlich alles falsch sein, wofür man jahrzehntelang Geld ausgegeben hat.



Die wechselseitig stehenden Laternen zwingen zum Langsamfahren.

Eine solche Debatte geht aber am Kern der Sache vorbei. Niemand möchte im Namen von Shared Space auf der Autobahn Buddelkisten bauen, und natürlich muss es auch übergeordnete Straßen mit höherer Geschwindigkeit und Vorrang für den motorisierten Straßenverkehr geben. Aber an Stellen, wo unterschiedliche Verkehrsträger um den knappen Stadtraum konkurrieren, müsste es doch möglich sein, das nachzumachen, was uns die Bohmter Bürger vorgemacht haben. Einfach nur deshalb, weil es funktioniert.

Martin Kasztantowicz

Links::

Fotogalerie der Exkursion durch [Bohmte](#), [Drachten](#), [Haren](#) und [Bad Nenndorf](#).
Eine kleine Zusammenstellung von [Shared-Space-Aktivitäten und Events in Berlin](#)
Webseite des [KV Pankow von Bündnis 90 / Die Grünen](#)