

Neun Fragen zum Thema Shared Space

Shared Space ist ein neuer Ansatz für die Gestaltung und Organisation von Straßenräumen. Der Ansatz steht für eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Menschen als Alternative zu der überwiegend an den Verkehrsanforderungen des Autos orientierten Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dieses Papier beleuchtet diesen Ansatz aus Sicht des Radverkehrs mit neun Fragen und Antworten:

Warum braucht es Shared Space?	Seite 1
Wie funktioniert Shared Space?.....	Seite 1
Wo liegt der Unterschied zur konventionellen Verkehrsberuhigung?.....	Seite 2
Welche Wirkungen hat Shared Space?	Seite 2
Welche Wirkung hat Shared Space auf den Radverkehr?	Seite 3
Wie sieht der Fachausschuss Radverkehr den Ansatz von Shared Space?	Seite 3
Wie wird es ein gelungenes Shared Space Projekt?	Seite 4
Wo ist Shared Space weniger sinnvoll?.....	Seite 5
Wo besteht Untersuchungsbedarf?.....	Seite 5

Warum braucht es Shared Space?

Der Ansatz von Shared Space greift folgende Defizite der heutigen Verkehrsplanung auf und versucht diese durch eine andere Herangehensweise zu beheben:

1. Öffentliche Räume sind zu reinen Verkehrsräumen degeneriert

In den letzten Jahrzehnten wurden die Straßenräume überwiegend unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert. Die weiteren Funktionen wie Aufenthalt und Kommunikation wurden zurückgedrängt. Autofahrer nehmen die Umgebung heute oft nur noch als Hindernis bei der Überwindung des Raumes wahr. Eine soziale Interaktion findet kaum noch statt.

2. Überregulierung und Überforderung verringern Akzeptanz der Verkehrsregeln

Die Vorschriften zu Bau und Nutzung der Verkehrsanlagen wurden immer weiter ausdifferenziert. Kaum ein Verkehrsteilnehmer kennt alle Regeln und ist bereit und in der Lage diese durchgängig nachzuvollziehen und einzuhalten. Die Nicht-Beachtung elementarer Verkehrsregeln wie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Hauptunfallursache.

3. Separation verhindert Kommunikation

Die Einteilung des Straßenraumes in separate Flächen für alle Verkehrsträger (Autos, Busse, Fahrräder, Fußgänger) konnte die Konflikte zwischen den Verkehrsträgern nicht beheben. Im Gegenteil. Kommunikation und

Blickbeziehungen finden kaum noch statt. Insbesondere an den Schnittstellen kommt es dadurch vermehrt zu Unfällen.

Wie funktioniert Shared Space?

Shared Space ist ein in den Niederlanden entwickelter Begriff der bereits seit längerer Zeit bekannte Lösungsstrategien zur Bewältigung städtischer Verkehrsprobleme durch die Gestaltung von Mischverkehrsflächen in einer neuen Form zusammenfasst.

Shared Space ist kein rechtlich definierter oder genormter Ansatz. Daher wird dieser Begriff für sehr unterschiedliche Konzepte verwendet. Folgende elementaren Grundsätze gelten jedoch für die Meisten der unter dem Namen Shared Space bekanntgewordenen Projekte:

Menschenraum statt Verkehrs-Trasse

Der öffentliche Raum wird nicht länger auf Verkehrsfunktion reduziert. Durch die bauliche Gestaltung von Straßen und Plätzen und den Abbau von Verkehrsregeln werden neben den rein verkehrlichen Funktionen räumlich soziale Funktionen wie Verweilen und Kommunikation gleichberechtigt unterstützt.

Selbsterklärende Räume

Die im öffentlichen Raum einzuhaltenden Regeln werden nicht mehr aufwändig und abstrakt durch Schilder und Verbote vermittelt, sondern sind direkt im Raum und aus dem Umfeld ablesbar. Ziel ist eine Gestaltung des

Straßenraumes, die intuitiv zu einer langsameren Fahrweise und einer stärkeren gegenseitigen Rücksichtnahme anhält. Voraussetzungen dafür sind:

- Abbau der räumlichen Trennung im Straßenbild

Der Straßenraum wird - anders als sonst üblich - nicht streng nach Verkehrsflächen für die einzelnen Nutzergruppen unterteilt. In der Regel wird eine Mischfläche für alle gestaltet die neben der Verkehrsfunktion auch weitere Funktionen wie Kommunikation und Aufenthalt übernimmt. Die damit verbundene Unüberschaubarkeit führt zu einem veränderten Verkehrsverhalten und zwingen zu einer erhöhten Aufmerksamkeit.

Das bedeutet allerdings nicht den vollständigen Verzicht auf Schutzräume für Fußgänger. Auch bei Shared Space sollte es Flächen geben, bei denen durch die Gestaltung signalisiert wird, dass eine Benutzung durch Kraftfahrzeuge nicht gewünscht ist. Dies kann auch durch eine „sanfte Separation“ mit Hilfe von Bäumen und Möblierung unterstrichen werden.

- Lokale, identitätsstiftende Gestaltung

Unterstützt wird der Prozess durch eine geeignete bauliche Gestaltung. Statt eines an den Erfordernissen des schnellen Kfz-Verkehrs orientierten, normierten Straßendesigns kommen sorgfältig gewählte Elemente zum Einsatz, die den Straßenraum lebendig machen und das intuitiv richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer unterstützen. Wichtig ist dabei die Verwendung lokaler Materialien, eine abwechslungsreiche, kleinteilige Gestaltung sowie die Betonung identitätsstiftender und kulturhistorischer Elemente. Oft entscheiden Details über die Qualität des Entwurfs.

Vermeidung von Regeln und Normen

Die Wirkung der multifunktionalen Räume erlaubt es, nach erfolgter Umgestaltung eines Straßenraumes formale Regeln auf ein Minimum zu reduzieren. Statt ausschließlich auf von außen verordnete, abstrakte Regeln soll wieder verstärkt auf die soziale Interaktion zwischen den Menschen und dem Raum gesetzt werden.

Es werden möglichst viele Ge- und Verbotsschilder entfernt. Klare Vorfahrtsregeln werden vermieden. Im Idealfall gelten nur das Rechtsfahrgebot und „rechts vor links“. Die Menschen sind durch das weitgehende Fehlen formaler Regeln bei gleichzeitiger Aufhebung der baulichen Trennung gezwungen, sich untereinander abzustimmen. Dies funktioniert nur bei reduzierten Geschwindigkeiten. Dadurch stellt sich ein Verkehrsberuhigungseffekt ein.

Integrierte Planung statt reiner „Ingenieurentwürfe“

Die Gestaltung des Stadtraumes wird nicht allein Verkehrsplanern überlassen, die nach dem tradierten Bild von Verkehrsingenieuren den Fokus ausschließlich auf verkehrliche „Optimierung“ setzen. Um die verschiedenen Ansprüche im Raum gleichberechtigt in die Entwürfe einfließen lassen zu können, werden Experten unterschiedlicher Fachrichtungen und Abteilungen beteiligt.

Die integrierte, interdisziplinäre Herangehensweise ist Voraussetzung für eine hohe Entwurfsqualität.

Damit der Menschenraum auch die Anforderungen und Wünsche der Menschen berücksichtigt, werden Bürger und Interessenverbände als Partner des Planungsprozesses kontinuierlich und umfassend eingebunden.

Wo liegt der Unterschied zur konventionellen Verkehrsberuhigung?

Bereits heute gibt es in Deutschland zahlreiche Beispiele für Straßenräume, die nach den Prinzipien von Shared Space funktionieren. Viele dieser Flächen wurden schon vor vielen Jahren ohne Bezugnahme auf den Begriff realisiert. Das Spektrum reicht vom Supermarktparkplatz über Verkehrsberuhigte Bereiche bis hin zu Arealen am Rande von Fußgängerzonen die als Mischverkehrsflächen angelegt sind.

Von konventionellen Modellen der Verkehrsberuhigung im öffentlichen Raum unterscheidet sich Shared Space durch folgende Merkmale:

Lokale Lösungen statt genereller Normen

Für Shared Space gibt es keinen speziellen Rechtsrahmen. Der Ansatz von Shared Space basiert auf dem in § 1 StVO festgeschriebenen „Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme“. Ansonsten findet sich Shared Space weder explizit in der StVO noch in anderen Normwerken.

Bei Shared Space sollen lokal angepasste, kreative Lösungen entwickelt werden. Einheitliche Standards würden die gewünschte Individualität zerstören. Regelquerschnitte werden daher als Best-Practice Vorschläge aber nicht als Dogma angesehen.

Keine prinzipiellen Tabubereiche

Bei Shared Space gibt es keine definierten Einsatzgrenzen. Anders als die verkehrsberuhigten Bereiche wird Shared Space durchaus auch bei Hauptstraßen und belebten Straßenkreuzungen eingesetzt. Es wird teilweise eine Geschwindigkeit festgelegt – teilweise gibt es aber auch funktionierende Fälle ohne formale Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit.

Kommunikation statt Konfrontation – eine andere Kultur der Planung

Shared Space ist keine reine Verkehrsplanung im klassischen Sinn sondern ein interdisziplinäres Projekt. Neben dem eigentlichen Umbau des Straßenraumes sind die zur Umgestaltung führende Diskussion im Vorfeld sowie die durch das Projekt angeregten sozialen Prozesse wesentliche Elemente.

Welche Wirkungen hat Shared Space?

Aufgrund der breiten Definition können unter Shared Space sehr unterschiedliche Maßnahmen zusammengefasst werden. Die positiven und negativen Effekte sind stark abhängig von der lokalen Umsetzung. Eine einheit-

liche Bewertung ist daher nicht möglich. In der Tendenz lässt sich jedoch feststellen, dass bei einer gelungenen Gestaltung folgende Effekte erzielt werden können:

Verkehrsklima und Aufenthaltsqualität

Rechthaberisches Verhalten oder „Tunnelblick“ auf die Fahrbahn, ohne links und rechts zu schauen, werden nicht mehr durch die Gestaltung unterstützt. Dadurch treten folgende Effekte ein:

- Verbesserung der Mobilitätskultur, mehr Lebensqualität
- mehr Platz für alle, Aufhebung der Autozentrierung im Stadtbild
- einfachere Querung, Aufhebung der Barrierewirkung von Verkehrsflächen
- höhere Qualität des öffentlichen Raumes, positive Einzelhandelsentwicklung
- mehr gegenseitige Anerkennung, mehr Respekt, weniger Aggressivität
- Selbstbewusstsein „schwächerer“ Verkehrsteilnehmer
- geringere Höchstgeschwindigkeit Kfz
- mehr Kommunikation

„Sicherheit durch Verunsicherung“

Konflikte unterhalb der Unfallschwelle nehmen zu. Diese sind ein ganz wesentliches Element des Ansatzes.

Durch die gefühlte Unsicherheit wird die Aufmerksamkeit erhöht und die gegenseitige Rücksichtnahme verbessert. Der Entwickler von Shared Space sieht darin einen Lerneffekt, der den Teilnehmern die Spielregeln im sozialen Verständigungsprozess vermittelt. Dies hat folgende Effekte:

Objektive Sicherheit

- Intuitives Verhalten verringert bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten das Unfallrisiko – das Verkehrssystem wird fehlertoleranter.
- Zahl und Schwere der statistisch erfassten Verkehrsunfälle nimmt gegenüber dem Vorher-Zustand der bisher bekannten Fälle ab.

Subjektive Sicherheit

- Bei selbstbewussten Verkehrsteilnehmern verbessert sich die gefühlte Sicherheit.
- Bei unsicheren Verkehrsteilnehmern, die geschützte Situationen vorziehen (Zebrastreifen, Fußgängerampel), kann diese Situation auch als negativer Stress empfunden werden und zu einer Verringerung der Aufenthaltsqualität führen.
- In wieweit Verbesserungen der gefühlten sowie der statistisch erfassten Unfallzahlen eintreten, hängt maßgeblich von der Umsetzung ab. Aufgrund der Neuigkeit des Ansatzes liegen aktuell noch zu wenige belastbare Zahlen für eine umfassende Bewertung vor.

Verkehrsfluss und Fahrtgeschwindigkeit

- gleichmäßigerer Verkehrsfluss für den Autoverkehr
- geringere Höchstgeschwindigkeit, höhere Reisege-
schwindigkeit / kürzere Fahrtzeit

- keine Verdrängungseffekte des Verkehrs auf andere Straßen nachweisbar

Welche Wirkung hat Shared Space auf den Radverkehr?

Gleichmäßigere Geschwindigkeiten

Die Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nehmen bei Shared Space-Projekten – teilweise auch ohne formale Geschwindigkeitsreduzierung – ab. Die Geschwindigkeitsdifferenz zum Auto verringert sich. Gleichzeitig wird für den Radverkehr durch den Verzicht auf Ampeln eine gleichmäßigere Fahrweise möglich. Anders als bei Verkehrsberuhigten Bereichen ist der Radverkehr nicht an Schrittgeschwindigkeit gebunden. Die realisierbare Fahrgeschwindigkeit ist von den örtlichen Gegebenheiten abhängig.

Bessere Kommunikation und Sichtbeziehungen

Viele Konflikte des Radverkehrs mit anderen Verkehrsteilnehmern resultieren aus mangelnder Rücksichtnahme und fehlenden Blickbeziehungen. Hier schafft Shared Space eine Alternative. Die geringe Fahrtgeschwindigkeit sowie der Mischverkehr mit den Autos führen zu mehr Kommunikation und erhöhen im Idealfall die Sicherheit.

Angenehmere Fahrweise durch ansprechendere Gestaltung

Der Radverkehr profitiert von der mit dem Straßenumbau verbundenen kleinteiligen Gestaltung, da Radfahrer – weit stärker als Autofahrer – die Umgebung wahrnehmen. Eine als reiner Verkehrsraum gestaltete Fläche ist hier weit weniger attraktiv als ein nach den Grundsätzen von Shared Space realisierter sozialer Kommunikationsraum.

Fehlen einer klaren Führung

In Shared Space-Projekten gibt es in der Regel keine vorgegebene Führung für den Radverkehr. Ob eher zum Kfz-Verkehr oder zu den Seitenbereichen hin orientiert – abhängig von Verkehrssituation und persönlicher Neigung kann jeder Nutzer seinen Weg suchen. Damit ist Shared Space für unterschiedliche Typen von Radfahrern geeignet.

Das Fehlen von gesicherten Schonräumen wird von einigen Radfahrern als Nachteil empfunden. Erfahrungen zeigen aber, dass gerade das (oft falsche) Sicherheitsgefühl auf separaten Flächen und die damit verbundene verringerte Aufmerksamkeit vielfach ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer darstellt.

Wie sieht der Fachausschuss Radverkehr den Ansatz von Shared Space?

Shared Space greift bekannte Elemente der Verkehrsberuhigung auf, die der ADFC seit vielen Jahren unterstützt. Die Grundidee des Ansatzes wird daher vom ADFC positiv gesehen.

Die offene Definition, fehlende Einsatzgrenzen und die hohe Verantwortung der lokalen Ebene führen zu einem breiten Verständnis von Shared Space. Das Spektrum der unter diesem Begriff diskutierten Maßnahmen reicht vom reinen Abbau des Schilderwaldes entsprechend der ADAC-Forderungen über Shared Space in Form gemeinsamer Geh- und Radwege bis hin zur autofreien Stadt. Bei der Bewertung des Ansatzes aus Sicht des ADFC ist es daher erforderlich, die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort zu betrachten.

Wichtige Ziele der Verkehrsberuhigung wie die Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit und die Gleichberechtigung der Verkehrsträger werden durch Shared Space aus dem üblichen verkehrlich-ökologischen Begründungszusammenhang gelöst. Stattdessen werden Aspekte wie Kommunikation, gegenseitige Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit betont. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, viele Forderungen unter dem neuen Begriff einzubringen und damit abseits der bisherigen Diskussionslinien neue Unterstützer zu finden.

Die Offenheit des Shared Space-Begriffes sollte genutzt werden, um diesen offensiv im fahrradfreundlichen Sinne zu definieren und entsprechend in die Diskussion einzubringen. Der Begriff kann verwendet werden, um eigene Forderungen durchzusetzen und eine frühzeitige und umfassende Beteiligung am Planungsprozess einzufordern. Denn nur durch eine intensive Beteiligung ist eine Qualitätssicherung möglich.

Gleichzeitig sollte man sich durch den Begriff nicht blenden lassen. Der Begriff Shared Space alleine sichert noch keine Qualität für den Radverkehr. Alle Fortschritte sind von der konkreten Umsetzung der Idee abhängig.

Aufgrund der mit dem Ansatz verbundenen teuren Umbauten wirken Maßnahmen langfristig. Shared Space kann zunächst nur punktuell zur Lösung der aktuellen Probleme beitragen und ist kein Allheilmittel.

Wie wird es ein gelungenes Shared Space Projekt?

„Shared Space stelle an die Bevölkerung, die Politiker und die Planer höhere Anforderungen als die übliche Planungspraxis, Etwas Mut und Kreativität sind angebracht, jedoch keine leichtsinnigen Experimente.“

Aus den bereits realisierten Shared Space-Projekten sowie der Erfahrungen von Verkehrsexperten lassen sich folgende Tipps und Hinweise für die Planung und Begleitung von Shared Space durch ADFC-Aktive ableiten:

Verfahrenstipps

1. Zunächst einen politischen Beschluss sowie die Unterstützung der Verwaltung sichern, damit die Realisierung ernsthaft verfolgt wird. Dazu kann es hilfreich sein, den Ansatz anhand von Bildern, Videos oder Exkursionen möglichst lebendig zu vermitteln.
2. Die Straßen und Plätze nicht allein den reinen Verkehrstechnikern überlassen. Auf die Einbeziehung

von Fachleuten aus anderen Bereichen hinwirken und durch breite Kommunikation mögliche Konflikte und Hindernisse frühzeitig ausräumen.

3. Die Einrichtung eines Shared-Space-Bereiches setzt vor Ort einen sozialen Prozess voraus. Die Bevölkerung sowie Interessenverbände frühzeitig einbinden und durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit kontinuierlich informieren. Dabei auch Akteure wie die Behindertenverbände aktiv beteiligen.
4. Zunächst möglichst einfach und vorsichtig mit punktuellen Maßnahmen beginnen, die jedoch ausreichend relevant sind und auf ortsbekannte Probleme reagieren. Die neuen Verhaltensweisen, aber auch die politische Akzeptanz müssen zunächst wachsen. Besonders komplizierte Anwendungsfälle in noch nicht erprobten Einsatzfeldern sollten erst später angegangen werden.
5. Besonders geeignet für Shared Space sind Straßenräume und Kreuzungen mit einer größeren Zahl von Fußgängern und Radfahrern sowie einem erhöhten Querungsbedarf. Die sich „kreuz und quer“ über den Straßenraum bewegendes Verkehrsteilnehmer führen zu einer Verkehrsberuhigung. Der hohe Querungsbedarf beschleunigt zudem das Erlernen eines sozialen Verkehrsverhaltens.

Planungstipps

1. Die Bedenken zur scheinbaren Unsicherheit nicht leugnen, sondern als Mittel einsetzen. Den Nutzen der Kommunikation aufgrund scheinbarer Unsicherheit anstelle eines trügerischen Sicherheitsgefühls immer wieder erklären.
2. Keine Schilder abmontieren, ohne den Straßenraum umzubauen, und damit für einen lesbaren Straßenraum zu sorgen, in dem die Verkehrsfunktion nicht dominiert. Lineare Gestaltungselemente und fahrdynamisch ausgelegte Kurven vermeiden.
3. Für Interaktion und Blickkontakt sorgen (Sichtbeziehungen!). Wenn Menschen sich selbst über die Vorfahrt verständigen, fahren Autos langsamer. Wer Rücksicht von Autofahrer erwartet, sollte sie allerdings auch mit Respekt behandeln.
4. Der Erfolg liegt im Detail. Durch eine möglichst sorgfältige Wahl und Platzierung der Materialien den Charakter und damit auch die Aussagekraft der Umgebung verstärken. Gestaltungselemente und Materialien die einseitig die verkehrliche Funktion betonen, sind zu vermeiden.
5. Erfassbare Abgrenzungen für Sehbehinderte sowie gesicherte Schutzräume für unsichere Verkehrsteilnehmer erhalten, damit auch diese von der Umgestaltung profitieren. Auch Flächen für das Fahrradparken berücksichtigen.
6. Die Gestaltung so vornehmen, dass durch Shared Space keine zusätzlichen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern entstehen.

Wo ist Shared Space weniger sinnvoll?

Prinzipiell ist Shared Space nicht auf einen bestimmten Einsatzbereich fixiert. Die Flexibilität des Ansatzes erlaubt breite Anwendungsfelder: von der Wohnstraße und dörflichen Ortsdurchfahrt bis hin zu zentralen städtischen Kreuzungen am Rand der Fußgängerzone und zu belebten Bahnhofsvorplätzen. Von Experten werden allerdings folgende Einsatzgrenzen diskutiert:

Flächenhafte Anwendung nur bei funktionierendem Netz von Straßen mit Verkehrsfunktion

Zunächst ist Shared Space in den meisten Kommunen als Einzelmaßnahme an zentralen, belebten Orten angelegt. In einigen niederländischen Städten sind bereits mehrere Knoten oder Plätze umgebaut.

Die Akzeptanz der Shared Space-Spielregeln und des damit verbundenen sozialen Verhaltens bei Autofahrern ist nach Aussagen des „Erfinders“ dieses Ansatzes begrenzt. Nach wenigen Minuten sollten Autofahrer eine Straße erreichen, bei der die Verkehrsfunktion im Vordergrund steht. Eine großräumigere Anwendung wird daher vermutlich an Grenzen stoßen.

Umgang mit hohem Parkdruck

Wir raten in Gebieten mit einem hohen Parkdruck zur Vorsicht mit dem Ansatz von Shared Space. Nicht ausreichend gesicherte Bereiche werden erfahrungsgemäß schnell zugesperrt. Das führt in der Regel zu einer Verschlechterung der eminent wichtigen Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern und verringert die für andere Nutzungen verfügbare Fläche.

Es sollte durch die Gestaltung plausibel vermittelt werden, wo geparkt werden darf und wo nicht. Sensible Bereiche müssen gegebenenfalls gesichert werden.

Anwendung bei Straßenbahnen unklar

Straßenbahnen fahren konfliktfrei in Fußgängerzonen und über belebte Bahnhofsvorplätze. Dafür dass eine Straßenbahn auch in Shared Space Bereichen integriert werden kann, gibt es somit zumindest positive Hinweise. Abseits von eng begrenzten, belebten Bereichen mit langsamen Straßenbahnen müssen bei der Planung in jedem Fall die Spurbundenheit und der lange Bremsweges von Schienenfahrzeugen berücksichtigt werden. Zudem sollten die Auswirkungen auf die Fahrzeiten bedacht werden.

Wo besteht Untersuchungsbedarf?

Unklar sind die Wirkungen des Shared Space Ansatzes auf den Radverkehr bei engen Straßen mit vielen Verkehrsteilnehmern. Auch zur maximalen Verkehrsbelastung bei der ein Shared Space-Projekt noch funktionieren kann, liegen bisher keine belastbaren Daten vor. Hauptverkehrsstraßen mit 22.000 Kraftfahrzeugen im Knoten und 5.000 Radfahrern pro Tag wurden bereits erfolgreich umgestaltet.

Auch eine Mindestverkehrsmenge ist bisher nicht ermittelt worden. Die Einschätzung einiger Experten spricht aber einiges dafür, dass es einer Mindestzahl von querenden Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern bedarf, um die angestrebte Verlangsamung des Kfz-Verkehrs zu erreichen.

Unklar sind die Wirkung von Shared Space auf die Reisesegeschwindigkeit von Fahrrädern sowie der richtige Umgang in Bereichen mit hohem Parkdruck.

Offen sind die Schlussfolgerungen aus Beobachtungen, dass sich unsichere (ältere) Fußgänger durch schnellen Radverkehr gestört fühlen.

Vorträge, Diskussionen, Schreiben

- Vortrag Hans Mondermann am 26.10.2007 in Berlin.
- Diskussionen im FA-Radverkehr des ADFC am 7.7.2007, 21.10.2007 und 2.2.2008.
- Pressemeldung Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, 25.5.2007.
- Schreiben der CSU-Fraktion Nürnberg an den Oberbürgermeister vom 26.9.2006.
- Dokumentation einer Tagung Planungsverband Frankfurt/Rhein-Main am 11.10.2006.

Artikel

- Borngreber; Die Axt im Schilderwald - Interview mit Hans Mondermann vom 8.12.2005; Spiegel-online.
- Eberle, Uta; Gefahr ist gut: Rückwärts über die Kreuzung; Stadt Raum 03/2006; S. 116 ff.
- Eberle, Uta; Gefahr ist gut; ZEIT Wissen 05/2005.
- Gerlach, Jürgen u.a.; Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie (Teil 1 und Teil 2); Straßenverkehrstechnik 2/2008 und 03/2008.
- Kalwitzki, Klaus-Peter; „Shared Space“: Den Raum miteinander teilen - Von einer Exkursion nach Drachten und Haren/NL; Verkehrszeichen 03/2007; S. 10 ff.
- Leven, Jens; Chancen für Shared Space; Verkehrszeichen 1/2008; S. 10 ff.
- Monheim, Heiner; Hans Mondermann ist tot - Shared Space lebt; Verkehrszeichen 1/2008; S. 7 ff.
- Provincie Fryslân (Hrsg.) Broschüre 1: „Shared Space - Raum für alle - Neue Perspektiven für die Raumentwicklung“; Juni 2005.
- Provincie Fryslân (Hrsg.) Broschüre 2: „From project to process, a task for everybody“; März 2008.
- Richard, Jochen; Shared Space - alter Wein in neuen Schläuchen?; mobilogisch - Heft 03/08; S. 37 f.
- Karen Broer; Shared Space an de fietsers; fietsverkeer 19 Juni 2008, S. 10-15.

Internet

- www.bohmte.de
- www.wikipedia.de – shared space
- www.shared-space.org

Impressum

Herausgeber: Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL, c/o ADFC e.V., Postfach 107747, 28077 Bremen, www.adfc.de
- **Bearbeitung:** Arne Koerdts in Zusammenarbeit mit dem Fachausschuss Radverkehr - **Stand:** 07/2008