



Shared Space Begegnungszonen

Verkehrsberuhigte Bereiche

„Wir wollen mehr Umsicht und Sicherheit im Berliner Verkehr – wie wir den Traum vom rücksichtsvollen Miteinander nennen, ist letztendlich gleich.“

Ingeborg Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung

Shared Space bedeutet „gemeinsam genutzter Raum“ und ist ein Verkehrskonzept aus den Niederlanden, bei dem soziale Regeln Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung weitgehend ersetzen sollen. Verkehrsschilder und Ampeln sind nicht mehr nötig, und auch Bürgersteige, Fußgängerinseln und Fahrbahnmarkierungen werden nicht mehr gebraucht – der Verkehr soll sich selbst organisieren. Alle Verkehrsteilnehmer gehen rücksichtsvoll miteinander um, Autos fahren langsamer und die Zahl der Unfälle wird reduziert. Soweit die Idee.

Die Berliner Straßen sollen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver, Lärm und Abgase reduziert und der Verkehrsfluss verbessert werden. Dies sind zentrale verkehrspolitische Ziele. Shared Space bietet dafür keine Patentlösung. Das Konzept ist an Voraussetzungen gebunden, die in einer Metropole wie Berlin nur in Ausnahmefällen und für kurze Straßenabschnitte vorhanden sind. Sogenannte Begegnungszonen sind eine geeignete Alternative, denn sie können im Großstadtverkehr besser umgesetzt werden. Aber jeder Ort braucht maßgeschneiderte Lösungen. Der Berliner Senat wird weiterhin alle Möglichkeiten nutzen, die Sicherheit im Berliner Verkehr und das Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu verbessern.



1. Shared Space – Vor- und Nachteile

Das Konzept von Shared Space wurde bisher vor allem in niederländischen Kleinstädten umgesetzt und soll demnächst auch in Potsdam erprobt werden. Modellversuche zeigen, dass durch Shared Space Straßen und Plätze besser gestaltet werden, die Sicherheit steigt und mehr Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität gewonnen wird. Allerdings zeigen sich mit Shared Space auch Probleme: Menschen mit Sehbehinderung fehlen Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsrisiko für Kinder und Senioren steigt, weil sie Verkehrssituationen oft nicht realistisch einschätzen können. Problematisch ist auch, dass Parkplätze aus den gemeinsam genutzten Bereichen ausgelagert werden müssen, damit sich alle Verkehrsteilnehmer gut sehen können. Shared Space ist außerdem nur in einzelnen Abschnitten des gesamten Straßennetzes möglich, da der „Langsamverkehr“ ein schnelles Verkehrsnetz für Autos und Straßenbahnen voraussetzt, um den Fluss des gesamten Verkehrs zu erhalten.

Shared Space ist also keine Lösung für alle Probleme, vor allem kann das Konzept nicht flächendeckend eingesetzt werden. Flächen einzurichten, die gemeinsam genutzt werden können, ist ein Prozess, der für jeden Verkehrsraum individuell abläuft und oft auch mit hohen Investitionen für den Umbau verbunden ist. Überdies ist das Konzept für Stadträume mit Parkplatzmangel nicht geeignet – in dicht bebauten Großstadtquartieren ist das die Regel.

2. Begegnungszonen – eine Alternative



Für Straßen im Innenstadtbereich von Metropolen wie Berlin ist die „Begegnungszone“ nach Schweizer Vorbild meist eine bessere Lösung. Hier können Fußgänger in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche vollständig nutzen. Sie haben Vortritt vor Fahrzeugen und können die Fahrbahn jederzeit und überall überqueren. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Und auch Parken ist an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Im Unterschied zu Shared Space bleibt ein Gehweg für Fußgänger erhalten. Kinder und Menschen mit Behinderungen haben so mehr Sicherheit. Die Kosten für die Umgestaltung des Raumes als Begegnungszone sind nicht so hoch wie beim Shared Space.

3. Verkehrsberuhigung – Lösungen für Berlin

In Berlin gibt es bereits viele Orte, an denen Shared Space-Prinzipien eine Rolle spielen, ohne dass sie so bezeichnet werden. Der Alexanderplatz zum Beispiel ist eine Fußgängerzone, die Straßenbahnen, Fußgänger und Lieferverkehr gemeinsam nutzen. Die Wohngebiete Klausener Platz in Charlottenburg und Graefe-Kiez in Kreuzberg sind nur zwei Beispiele für viele verkehrsberuhigte Wohn- und Geschäftsbereiche. Tempo 30-Zonen in Wohngebieten haben einen Anteil von rund 73 % am gesamten Straßennetz Berlins. Auch dort sind Verkehrsschilder und Ampeln reduziert und in besonderer Weise Rücksicht und soziale Verantwortung der Verkehrsteilnehmer gefordert.

Der Berliner Senat unterstützt solche neuen Ansätze, die versprechen, das verantwortliche Miteinander der Verkehrsteilnehmer und die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr

Herausgeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung –
Kommunikation

Inhaltliche Konzeption

Abteilung VII - Verkehr
Württembergische Straße 6
10707 Berlin

Stand April 2009