

**Vermerk: Anfrage des Rats Herrn Paul Rohde gem. Geschäftsordnung
,Shared Space' vom 28.06.2007**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zur Erläuterung des in der Fragestellung angesprochenen Verkehrskonzeptes ,Shared Space' habe ich einen Auszug aus der Internet-Enzyklopädie ,Wikipedia' der Beantwortung der Fragen vorangestellt:

Shared Space (auf deutsch etwa: *gemeinsam genutzter Raum*) ist ein EU-finanziertes Verkehrsprojekt, das Methoden entwickeln soll, durch die der öffentliche Straßenraum besser gemeinsam allen Verkehrsteilnehmern und auch anderen Nutzern zur Verfügung steht. Es wird versucht, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. *Shared Space* geht von der Erkenntnis aus, dass besonders in Städten öffentlicher Raum nur begrenzt zur Verfügung steht und deshalb nicht nur den Zweck der Mobilität zu erfüllen hat. Um dies zu erreichen, werden neue Erkenntnisse der Verkehrspsychologie und der Verkehrsplanung angewandt.

Es ist nicht beabsichtigt, den *gesamten* Straßenraum eines Landes nach diesen Ideen umzusetzen. Das Konzept gesteht zu, dass stets Räume benötigt werden, die *ausschließlich* Verkehrsfunktionen erfüllen, um den Menschen ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen.

Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Mondermann zurück. Da das Konzept noch recht neu ist, hat sich in der Fachwelt noch kein einheitlicher Begriff durchgesetzt.

Grundgedanke

Die Raumplanung der letzten Jahrzehnte war besonders von der Vorstellung des Verkehrs geprägt. Ausdruck fand dies zum Beispiel in der Verbreiterung von Straßen, also in einer Umgestaltung des Straßenraums, um mehr Platz für den Autoverkehr zu schaffen. Oft geschah dies auf Kosten der Lebensqualität von Anwohnern und anderen Nutzern, oder es führte zur Zerschneidung von Ortsteilen, die sozial und historisch zusammengehören. Seit Beginn der 1990er Jahre setzte sich jedoch unter Verkehrsplanern langsam die Erkenntnis durch, dass der öffentliche Raum nicht nur der motorisierten Fortbewegung dient, sondern auch ein Ort ist, an dem Menschen sich aufhalten und verweilen wollen. Ausdruck dieser veränderten Verkehrspolitik sind zum Beispiel Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Zonen. Im Unterschied zu diesen Maßnahmen setzt *Shared Space* jedoch nicht auf restriktive Regeln für den Autoverkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer des öffentlichen Raumes erreichen, die allerdings durch eine entsprechende Raumgestaltung unterstützt werden muss.

Umsetzung

Erreicht werden soll dies, indem Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Zur Regelung des Verkehrs werden nicht mehr Vorschriften und Verbote benutzt, sondern es wird auf ein Miteinander gesetzt. Eine einseitige Bevorzugung irgendeines Nutzers soll vermieden werden. Auffälligstes Merkmal bei der Umsetzung des Projektes ist, nach Möglichkeit sämtliche Verkehrsschilder, Ampeln und Straßenmarkierungen abzubauen. Auch werden die Wege nicht mehr nach verschiedenen Nutzungsarten unterschieden; Fuß- und Radwege werden entfernt, es gibt nur noch eine

Verkehrsebene. Eine Trennung wird höchstens optisch markiert; die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes ist das Ziel. Dem Autofahrer soll bewusst werden, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anpassen muss.

Projekte

In der EU beteiligen sich sieben Städte und Provinzen an Shared Space:

- die Gemeinde Oostende (Belgien)
- die Gemeinde Ejby (Dänemark)
- die Gemeinde Bohmte (Deutschland)
- die Grafschaft Suffolk (England)
- die Gemeinde Emmen (Niederlande)
- die Provinz Fryslân (Niederlande)
- die Gemeinde Haren (Niederlande)

Darüber hinaus gibt es noch etwa ein Dutzend Gemeinden in den Niederlanden, die die Idee des *Shared Space*-Projekts mehr oder weniger intensiv umgesetzt haben, ohne finanzielle Förderungen zu erhalten.

Erste Ergebnisse

Nach ersten Erkenntnissen gingen in den Gemeinden, die *Shared Space* umgesetzt haben, die Unfallzahlen zum Teil drastisch zurück; der Verkehr läuft insgesamt flüssiger. Systematisch werden die Projekte von *Shared Space* jedoch erst 2008 ausgewertet.

Allerdings stießen die Ideen von *Shared Space* auch auf erhebliche Vorbehalte. So wurden etwa in der Gemeinde Bohmte, die seit 2006 an dem Projekt teilnimmt, nur ungefähr die Hälfte aller Verkehrsschilder entfernt.

Dass das Konzept punktuell Vorteile bringt, scheint jetzt schon deutlich zu sein. Ob dieses Projekt auch auf komplette Wohngebiete anwendbar ist, wird unter Stadt- und Verkehrsplanern positiv diskutiert.

Festzuhalten bleibt, dass sowohl die Stadt Burgdorf als auch die von der Stadt beauftragten Planer mit diesem konkreten Konzept keine Erfahrung haben. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich hier um ein EU-finanziertes Verkehrsprojekt, das sich derzeit noch in der Erprobung befindet.

Ähnliche Konzeptionen, allerdings nicht unter dem vorgenannten Stichwort, hat die Stadt bereits vor Jahren umgesetzt und setzt sie auch weiter um - so in den Neubaugebieten ‚Langes Feld‘, ‚Im Dorfsfeld‘, ‚Bawersweg‘, ‚Schwarzenbergfeld‘, ‚Engelsche Wiesen‘. Hier handelt es sich um verkehrsberuhigte Bereiche, die lediglich im Eingangsbereich als verkehrsberuhigte Bereiche mit Verkehrsschildern gekennzeichnet werden. In den Baugebieten selbst befinden sich keine Verkehrsschilder. Im Übrigen sind die befestigten und unbefestigten Flächen als gemeinsam genutzte Räume anzusehen, denn die Straßen sind sowohl für den Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr als auch zum Spielen für Kinder vorgesehen und geeignet. Teilbereiche von Straßen, wie z. B. gemeinsame Fuß- und Radwege (z. B. am ‚Kleiner Brückendamm‘) sind mit etwas gutem Willen ebenfalls unter dem Begriff ‚Shared Space‘ zu subsumieren.

Sowohl in den Baugebieten, mit den hier natürlich verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastungen, als auch im Bereich der ausgewiesenen gemeinsamen Geh- und Radwege lässt sich festhalten, dass es zu einem auffälligen Unfallgeschehen nicht gekommen ist. Zu berücksichtigen bleibt allerdings, dass – wie bereits ausgeführt – aufgrund der geringen Verkehrsbelastung in den Baugebieten eine Anwendung auf alle städtischen Bereiche sicherlich problematisch bzw. unmöglich ist.

Auch beim Umbau der ‚Obere Marktstraße‘ wurden Ideen des ‚Shared Space‘ durch die Herstellung von Mehrzweckstreifen in Kombination mit Gehwegen aufgegriffen. Durch die Temporeduzierung auf 20 km/h konnten hier die auch von ‚Shared Space‘ verfolgten Ziele großteilig erreicht werden (erhöhte Interaktion, vermehrter Blickkontakt, Reduzierung der Geschwindigkeit etc.).

Auch beim Ausbau der ‚Untere Marktstraße‘, der ‚Poststraße‘ und der ‚Braunschweiger Straße‘ werden im Rahmen des Ausbaus der folgenden Verkehrsbehördlichen Anordnung die Ausbaustandards der ‚Obere Marktstraße‘ verfolgt und erreicht.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich Ihre Anfrage wie folgt:

Zu 1.) Liegen Ihnen Erkenntnisse zu ‚Shared Space‘ vor, der neuen Art von Stadtplanung, die ohne Trennung der räumlichen Funktion auskommt?

Hierzu verweise ich auf meine oben gemachten Ausführungen.

Zu 2.) Wäre es nicht richtig, vor der weiteren Planung zunächst die Erfahrungen anderer Städte unter Hinzuziehung eines Fachmanns des ADAC zu sammeln?

Im Rahmen der Diskussion zum Stadtstraßenrückbau sind sowohl der ADAC als auch andere Fachinstitutionen beteiligt worden. Wie bereits ausgeführt, verfügt in Deutschland lediglich die Stadt Bohmte über konkrete Erfahrungen zu o. g. Projekt. Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass die Erfahrungen des ADAC und aller anderen fachlichen Institutionen im Rahmen der Diskussion zum Stadtstraßenrückbau eingeflossen sind.

Zu 3.) Sollten wir bis zu weiteren Entscheidungen nicht alle Planungen zu neuen LZA und Schildern einstellen?

Im Rahmen des Stadtstraßenrückbaus werden Lichtsignalanlagen, sofern die angestrebte Reduktion der Verkehrsbelastung durch Einrichtung einer entsprechenden Einbahnstraßenregelung in der Poststraße erreicht wird, voraussichtlich gänzlich abgebaut. Auch ist davon auszugehen, dass die Beschilderung erheblich durch Einrichtung der ‚Rechts-vor-Links-Regelung‘ zurückgefahren werden kann. Darüber hinaus gelten die Regeln der StVO bzw. der entsprechenden Straßenbaulichen Vorschriften, die einzuhalten sind.

(Herbst)

Vfg:

1. Gesehen
2. Zur Beantwortung der Anfrage im Ausschuss für Wirtschaft und Finanzen
3. Abt. 66 z. d. A.

D. Bgm.

(Baxmann)