

Sicher durch Unsicherheit?

Das Verkehrskonzept „Shared Space“ ist gerade in Mode. Doch der „geteilte Raum“ ist mehr als der Verzicht auf Schilder, auch Kritik wird lauter

Der Hinweis zur gezielten Verunsicherung der Autofahrer ist unscheinbar. „Vorfahrt geändert“ heißt es lapidar auf den Schildern an der Bremer und der Leverner Straße im niedersächsischen Ort Bohmte. Was danach in der 13.600-Einwohner-Gemeinde folgt, ist für manche die Hoffnung auf ein rücksichtsvolleres Miteinander von Mensch und Auto. Andere fürchten um die Unversehrtheit von Fußgängern, Radfahrern und Sehbehinderten.

Seit anderthalb Jahren ist ein 400 Meter langes Stück der Ortsdurchfahrt von Bohmte zu einem „Shared Space“ geworden, ein von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt „geteilter Raum“. Es gibt keine Verkehrsschilder mehr und keine Fahrbahnmarkierungen, drei Ampeln wurden abgebaut, eine T-Kreuzung verwandelte sich in einen Kreisverkehr, die Bordsteine verschwanden. Von Hauswand zu Hauswand erstreckt sich jetzt eine gleichmäßige Ebene, gepflastert mit bläulich-roten Klinkersteinen. Als Verkehrsregeln gelten nur noch Rechts vor Links sowie das Rechtsfahrgebot. Ansonsten sollen sich alle Verkehrsteilnehmer durch Blicke und Handzeichen darüber verständigen, wer zuerst geht oder fährt.

Was ein bisschen wie Anarchie klingt, sieht im Alltag so aus: Eine Radfahrerin winkt energisch, um einem entgegen kommenden Autofahrer zu zeigen, dass sie vor ihm die Straße überqueren möchte. Der bremst und weist ihr lächelnd den Weg. Ein paar Minuten später hat ein Fußgänger kurz hinter dem Kreisverkehr weniger Glück. Eine lange Autoschlange schiebt sich rasch

Stoßstange an Stoßstange vorwärts und minutenlang reagiert kein Fahrer auf die Blicke und Zeichen des Mannes.

Das „Shared Space“-Konzept wird in Kommunen von Kiel bis Konstanz derzeit oft diskutiert, wenn öffentliche Straßenräume neu gestaltet werden sollen. Die schwarz-grüne Landesregierung in Hamburg hat sogar im Koalitionsvertrag festgehalten, dass in jedem der sieben Bezirke der Stadt eine „Shared Space“-Zone, hier Gemeinschaftsstraße genannt, eingerichtet werden soll. In mehreren deutschen Orten wurden unter Berufung auf das Konzept Straßen umgebaut – manches nennt sich „Shared Space“, ist es aber nicht.

Denn der „geteilte Raum“ ist mehr, als das griffige Beispiel von Straßen ohne Schilder. Ausgedacht hat sich das Konzept vor gut 30 Jahren der niederländische Verkehrsplaner Hans Monderman. Seine Annahme: Es gibt Straßen mit unterschiedlichen Funktionen, Autobahnen seien für den schnellen Verkehr da. Kleine Städte und Dörfer dagegen sollen Wohnräume für Menschen sein, dort wollte Monderman ihnen die Straße zurückgeben. Doch durch die Gleichförmigkeit der Straßenbilder erkenne ein Autofahrer überhaupt nicht mehr, in was für einem Raum er sich bewege, so der vor kurzem gestorbene „Shared Space“-Spezialist. Um das mitzuteilen, seien an den Straßenrändern die berühmten Schilder-Wälder gewuchert. Beseitige man nun die Verkehrszeichen in Wohngegenden und hebe zusätzlich die strikte Trennung der Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Autos auf, verunsichere das zwar. Andererseits führe das aber automatisch zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksicht, so Monderman. In den Niederlanden wird das Konzept seit langem in mehreren Orten ausprobiert.

Seit gut anderthalb Jahren hat Bohmte „Shared Space“-Praxis – nach jahrelanger Vorbereitung und intensiver Bürgerbeteiligung. Als einziger deutscher Ort hat die Gemeinde dazu von 2004 bis

2008 an einem entsprechenden Förderprojekt der Europäischen Union (EU) teilgenommen. Nach einer ersten, von der Gemeinde selbst bei Verkehrsforschern in Osnabrück in Auftrag gegebenen Untersuchung, sind drei Viertel der befragten Bewohner, Geschäftsleute und Autofahrer mit dem Umbau auf dem kurzen Straßenstück zufrieden. Es gebe weniger Staus, wodurch Lärm und Luftverschmutzung geringer geworden seien. Außerdem sei es gemütlicher und sauberer als vorher. Aber: Viele der Befragten sagen auch, dass sie sich unsicherer fühlten – eben weil es keine Verkehrsordnung mehr gebe und zu wenig Rücksicht genommen werde.

Ein heikler Punkt sind die Unfallzahlen. Sie sind leicht angestiegen, wenn auch nach Angaben der Polizei hauptsächlich durch Bagatellen. So wurde etwa eine Laterne vor einem Gasthof mehrmals angefahren, sie ist inzwischen abgebaut worden. Es gab einige leicht verletzte Radfahrer. „Wir haben keine schweren Unfälle, seit es ‚Shared Space‘ gibt“, sagt Heinz Ballhausen, Leiter der Polizeistation Bohmte. Außerdem hätten sich die Kosten für Unfall-Schäden in etwa halbiert. Zu den öffentlich kontrovers diskutierten Unfallzahlen verweist die stellvertretende Bürgermeisterin Sabine de Buhr-Deichsel auf deren „Qualität“, demnach habe sich die Situation nicht verschlechtert.

Die vielerorts mit dem Konzept verbundenen Hoffnungen sieht Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV) des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft, dagegen äußerst kritisch: „Shared Space ist ein politischer Modebegriff.“ Es gebe in Deutschland nicht einmal einheitliche Kriterien, was genau „Shared Space“ überhaupt sei. Außerdem ist Bohmte für Brockmann ein schlechtes Beispiel, weil die Bremer Straße eine viel befahrene Durchgangsstraße sei. Die Autos seien nicht nur „Gast“ im Straßenraum, wie das Konzept es verlange.

Tatsächlich fahren täglich gut 12.300 Fahrzeuge durch den Ort, knapp zehn Prozent davon sind LKW. Und keineswegs teilen sie sich mit Fußgängern den neu gestalteten Raum. Auch die Zufriedenheitsanalyse bestätigt, dass Autos wie früher die Mitte der Straße nutzen, Fußgänger und Radfahrer sich dagegen nahe an den Häusern entlang bewegen. „Der Fußgänger weiß eben: Er muss warten, bis alle anderen durch sind“, sagt Brockmann, der auch auf Gefahren für Kinder, Senioren und Sehbehinderte hinweist. Blindenverbände kritisieren die „Shared Space“-Zonen grundsätzlich, weil blinde und sehbehinderte Menschen sich dort nicht mehr orientieren könnten.

Bei vielen Bohmtern sind die Bedenken gewichen. Nachdem Schöpfer Monderman seine Idee vor gut fünf Jahren im Ort vorgestellt hatte, zweifelte Gastwirt Friedrich-Wilhelm Asshorn noch: „Ich war skeptisch, ob Unsicherheit wirklich mehr Sicherheit bringen kann.“ Heute ist er überzeugt: „Es funktioniert, weil alle mehr aufeinander achten.“ Ein willkommener Nebeneffekt: Inzwischen gibt es einen regelrechten „Shared Space“-Tourismus nach Bohmte. Asshorn hat sogar schon Stadtplaner aus Japan und China beherbergt, die sich das mit der gezielten Verunsicherung in Bohmte mal genauer ansehen wollten.

Marcus Müller ©

Gekürzt am 30.11.2009 in der *Süddeutschen Zeitung* erschienen.

www.sueddeutsche.de/automobil/714/496034/text/