

Shared Space in Berlin?

Etwa 140 Menschen kamen am 7.11.2008 zur Veranstaltung gleichen Namens in das neue Domizil der Heinrich-Böll-Stiftung. Das große Publikumsinteresse ist nicht verwunderlich, denn bei der von Michael Cramer moderierten Podiumsdiskussion war die gesamte Shared-Space-Prominenz Europas versammelt.

Der britische Verkehrsplaner Ben Hamilton-Baillie gab zunächst einen Abriss über die Geschichte städtischer Mobilität. Vom Beginn der Automobilität, in der sich nur wenige Automobile mit Pferdefuhrwerken und Fußgängern ziemlich ungeregelt den gemeinsamen Straßenraum teilten, über die Irrwege der 70er-Jahre, in der die Separation der Verkehrsträger, möglichst in mehreren Ebenen, propagiert wurde, bis hin zur heutigen Situation, in der zunehmend die Lebens- und Erlebnisqualität des öffentlichen Raums in den Vordergrund tritt.

Das Shared-Space-Konzept geht zurück auf den niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Monderman, der die Beobachtung machte, dass durch immer mehr Regulierungen, Beschränkungen und technische Einrichtungen der Straßenverkehr auf Dauer nicht sicherer zu machen ist. Diese Maßnahmen erfordern erheblichen finanziellen Aufwand, sind aber in der Regel nur dazu geeignet, ein (gefährliches) Gefühl der Sicherheit zu vermitteln und die Gemeinde bei Verkehrsunfällen rechtlich abzusichern.

Mitte der 80er Jahre wagte er daher den radikalen Schnitt und ließ in Oudehaske, einem Dorf in der Provinz Friesland, all das entfernen, was zum klassischen Arsenal der Verkehrsexperten gehört, um Raser zu stoppen und den Verkehr zu regulieren: Verkehrsschilder, Ampeln, Blumenkübel und Bordsteine. Es war vorhersehbar, dass er damit seine Vorgesetzten und die Fachwelt gegen sich aufbrachte, die ihn schlichtweg für verrückt erklärten.

Nach der Umsetzung seines radikalen Konzepts sind die Kritiker aus der Fachwelt jedoch weitgehend verstummt, denn inzwischen sind auch einige andere Europäische Gemeinden seinem Beispiel gefolgt, und haben mit EU-Fördermitteln ihre Durchgangsstraßen umgebaut. Das verblüffende Ergebnis:

- Die Unfallzahlen sanken im Durchschnitt um 60%, schwere Unfälle mit Personenschäden gingen noch mehr zurück, bzw. waren statistisch nicht mehr erfassbar.
- Trotz Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung sank die tatsächliche Geschwindigkeit des Autoverkehrs.
- Die Leistungsfähigkeit der Straßen stieg, weil der Verkehr nun gleichmäßiger fließt, es gab seitdem weniger Staus.

In Deutschland nahm nur eine einzige Gemeinde an dem EU-Pilotprojekt teil, nämlich Boomte, ein Ort mit 13.300 Einwohnern im Einzugsbereich von Osnabrück. Mitten durch den Ort führt eine stark befahrene Landesstraße, und die Bürger hatten vom Gestank, Lärm und den vielen und schweren Unfällen die Nase voll. Sie waren sich aber bewusst, dass eine Umgehungsstraße auch keine Lösung sein konnte, weil das den Tod vieler Geschäfte und das weitgehende Erlahmen des örtlichen Lebens besiegelt hätte. Sie hatten die gleiche Erfahrung gemacht, wie Hans Monderman, nämlich dass alle Versuche, den Verkehr zu regulieren, letztlich erfolglos blieben. Unter frühzeitiger Einbeziehung der Bürgerschaft, einer erheblichen Portion Hartnäckigkeit, aber auch durch Kooperationsbereitschaft der Landesregierung und vielen glücklichen Zufällen ist es dem dortigen CDU-Bürgermeister Klaus Goedejohann gelungen, dieses Projekt zu realisieren. Auch er nahm an der Veranstaltung teil, und nach seinem sehr interessanten Bericht musste man leider konstatieren, dass Shared Space mit dem in Deutschland geltenden Planungs- und Verkehrsrecht streng genommen unvereinbar ist.

Um das Projekt überhaupt realisieren zu können, wurden in Boomte mit sämtlichen Beteiligten, also vor allem den Anwohnern, Gewerbetreibenden und der oberen Verkehrsbehörde Vereinbarungen getroffen und der Verzicht auf ein Planfeststellungsverfahren vereinbart – schon diese Hürde alleine wäre in Berlin nur schwer zu überwinden. Zweitens gab es einen hohen Leidensdruck bei den Anwohnern, die bereits die Erfolglosigkeit von Ampeln und Zebrastreifen erleben mussten – Wenn man sich die übliche, reflexhafte Forderung von Elterninitiativen nach

eine Ampel vor ihrer Schule vergegenwärtigt, kann man in Berlin wohl noch nicht von einem vergleichbaren Erkenntnisstand ausgehen. Zum Dritten musste die Gemeinde ganz erhebliche Kröten schlucken. Weil es keine Trennung von Bürgersteigen und Fahrbahn mehr gibt, ist die Verteilung der Straßenreinigungspflicht zwischen Anwohnern und Behörde nicht mehr klar abgrenzbar. Die Gemeinde musste sich daher verpflichten, die Verkehrssicherung der Landesstraße in Eigenregie zu übernehmen. Für den Fall, dass das Verkehrskonzept nicht funktionieren würde, hatte sich die Gemeinde außerdem zum Rückbau auf eigene Kosten verpflichtet.

Inzwischen sind auch in Boomte die Kritiker verstummt, es gab bisher keinen einzigen schweren Unfall mehr, und die Anwohner nahmen mit Wohlwollen zur Kenntnis, dass ihre Häuser und Grundstücke deutlich an Wert gewannen, weil sich durch den Umbau die Lebensqualität im Ort verbessert hat. Damit wird auch deutlich, dass man Shared Space nicht nur als Verkehrskonzept zur Vermeidung gefährlicher Unfälle sehen darf, obwohl es schon allein deshalb eine zwingende Berechtigung hätte. Es ist vielmehr auch ein städtebauliches Konzept, das eine Aufwertung des öffentlichen Raums und die barrierefreie Nutzung zum Ziel hat, und statt dem Vorrang für den Autoverkehr die gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums auch für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht.

Die Referenten bemerkten süffisant, dass bei ihren Vorträgen in Deutschland kaum jemand etwas von Shared Space wusste, aber alle sofort in der Lage waren, aufzuzählen, warum das nicht funktionieren kann. Wie verfestigt die Meinungen und Vorurteile der Interessengruppen sind, wurde auch auf dieser Veranstaltung deutlich. Bereits zu Beginn ließ ein Behindertenverband erklären, er habe sich am Vorabend einstimmig gegen Shared Space ausgesprochen. Die Tatsache, dass die Hauptverwaltung es nicht für nötig befunden hatte, auch nur einen einzigen Abteilungsleiter oder den Staatssekretär zu schicken, spricht ebenfalls Bände. Verständlicher war die Äußerung von Sehbehinderten, denen eine entsprechende Ampel mehr Sicherheit vermitteln würde. Aber auch hier kann man von Beispielen lernen: Boomte hat die Vertretung der Sehbehinderten in die Planung einbezogen und mit ihnen eine akzeptable Lösung gefunden, warum soll das hier nicht auch möglich sein?

Überhaupt ist das Bauchgefühl, nämlich die Unsicherheit durch den Wegfall von Bürgersteigen, Regelungen und Zebrastreifen, der Hauptgrund für das Akzeptanzproblem in der Bevölkerung. Von Hans Monderman wird berichtet, dass er in Gesprächen mit Bürgern auf solche Ängste mit der paradoxen Antwort reagierte: „Wenn Sie sich unsicher fühlen, dann haben wir unser Ziel erreicht!“ Das lässt sich politisch nur schwer vermitteln, und an der Befürchtung des SPD-Verkehrsexperten Christian Gaebler, der sich ausmalte, was wohl die öffentliche Reaktion sein würde, wenn die Bildzeitung titelt „Grüne fordern Chaos auf den Straßen“, ist definitiv etwas dran.

Die Veranstaltung hat auf jeden Fall sehr viel neuen Schwung in die Sache gebracht. Der Bezirk Pankow bietet ideale Voraussetzungen für ein geeignetes Pilotprojekt und könnte damit eine Vorreiterrolle in Berlin spielen. Im Norden unseres Bezirks gibt es dörflich geprägte Gebiete mit ähnlicher Ausgangssituation, wie in den meisten der anderen, erfolgreichen Europäischen Pilotprojekten, in Berlin-Blankenburg wurde das Thema auch bereits von einer überparteilichen [Bürgerinitiative](#) öffentlichkeitswirksam behandelt.

Bei aller Begeisterung muss natürlich eines klar sein: Shared Space ist kein Allheilmittel gegen ausufernde Verkehrsprobleme. Es funktioniert nur, wenn tatsächlich eine Konkurrenz zwischen Fußgängern, Fahrradfahrern und Autos existiert, es muss also im Verlauf einer Dorfstraße Geschäfte, Schulen, Bushaltestellen o.ä. geben, Niemand würde daran denken, dieses Konzept auf die Stadtautobahn oder das Adlergestell anzuwenden. Obwohl es in London ein funktionierendes Beispiel für Shared Space in einer Großstadt gibt, bietet dieses Konzept außerdem keine neuen Lösungsansätze für Gebiete mit hohem Parkdruck.

Die Wahl eines Berliner Pilotprojekts ist äußerst heikel. Verheben wir uns in typisch Berliner Art an prominenter Stelle, tun wir diesem radikalen Verkehrskonzept auf lange Sicht keinen Gefallen, dann wird ein solches Projekt im Gezänk von Interessengruppen und Parteien scheitern, und die untätige Hauptverwaltung wird sich zurücklehnen, und sagen, sie haben es ja schon vorher gewusst. Das wäre mein persönlicher Alptraum.

Martin Kasztantowicz

Links zum Thema:

[Shared Space in Berlin?](#) – Veranstaltung der Heinrich-Böll-Stiftung

[Dokumentation Share Space](#) – Keunig-Institut, NL

[EU-Abschlussdokumentation Bohmte](#) – Gemeinde [Bohmte](#), Niedersachsen

[Der verrückte Verkehrsplaner](#) – Neue Züricher Zeitung

[Shared Space in Blankenburg?](#) - BI Dorfanger Blankenburg