



**BUNDNIS 90**  
**DIE GRÜNEN**

im Abgeordnetenhaus von Berlin

# PRESSEDIENST

Niederkirchnerstraße 5  
D-10111 Berlin  
Fon (030) 23 25 24 50/51  
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de  
[www.gruene-fraktion-berlin.de](http://www.gruene-fraktion-berlin.de)

**Datum**

15.12.2008

**Nummer**

**Thema**

Shared Space

**Redaktion**

-sch-

Pressegespräch zu Shared Space mit Claudia Hämmerling

## Shared Space : Mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum

Der holländische Verkehrsplaner Hans Monderman hat eine Verkehrsphilosophie entwickelt, die die Trennung des öffentlichen Raumes in unterschiedliche Verkehrsräume aufhebt und den VerkehrsteilnehmerInnen die Verantwortung für ihr Handeln zurückgibt. Der Umplanungsprozess erfolgt gemeinsam mit AnwohnerInnen, Akteuren und politisch Verantwortlichen im betroffenen Stadtraum. Das Besondere ist, dass traditionelle Verkehrsplaner erst hinzugezogen werden, nachdem sich die direkt Betroffenen über das künftige Aussehen und Funktionalität des Verkehrsraumes verständigt haben.

Überall dort, wo Straßen nach dem Monderman-Prinzip umgestaltet worden sind, sank die Zahl der Verkehrsunfälle um ca. 60 Prozent. Tote und Schwerverletzte gehören ebenso der Vergangenheit an wie entnervende Verkehrsstaus. Das Prinzip funktioniert nicht nur in holländischen Kleinstädten, sondern auch in der Schweiz, Irland und sogar in der Metropole London. Shared Space kann die Berliner Parkplatzprobleme zwar nicht lösen. Aber weniger Staus, weniger Verkehrsunfälle und eine bessere Qualität des öffentlichen Raumes lohnen die Umsetzung von Shared Space gerade in Berlin.

Das Konzept von Shared Space ist verblüffend einfach:

An die Stelle von Schildern und Ampeln treten Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme in einem von allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt genutzten Straßenraum und der Grundsatz Rechts vor Links. Der Straßenraum wird den NutzerInnen nicht mehr durch Linien, hohe Bordsteinkanten oder Blumenkübel zugewiesen. Farbliche Kennzeichnungen und ein bis drei Zentimeter hohe Niveauunterschiede erleichtern die optimale Bewegung im Straßenraum.

Gegenwärtig wird den VerkehrsteilnehmerInnen durch technische Einrichtungen und Vorschriften die Verantwortung für ihr Handeln abgenommen. Den unterschiedlichen Verkehrsarten stehen getrennte Bereiche des öffentlichen Raumes zur Verfügung. Es besteht die trügerische Annahme, dass so die Verkehrsrisiken beseitigt werden. Die Schwachstelle dieses Systems ist, dass es menschliche Fehler nicht einplanen kann. Eine Unachtsamkeit im so geregelten Straßenverkehr kann schwere Verletzungen oder den Tod nach sich ziehen.

Die Berliner Unfallstatistik beweist das. In der Berliner Realität spielt §1 der Straßenverkehrsordnung – Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme – immer weniger eine Rolle. Die Unfälle an auf rot geschalteten Ampelkreuzungen nehmen zu.

Shared Space ist nicht risikofrei, aber wesentlich risikoärmer als herkömmliche Verkehrsplanung, da schwere Unfälle und Todesfälle in Shared-Space-Gebieten nicht mehr vorkommen und die Unfallzahlen um bis zu 60 Prozent gesenkt werden. Alle müssen mehr aufpassen und sich über Blickkontakt und Handzeichen verständigen. Für Blinde gibt es Leitsysteme. Sie sind ebenso wie Kinder sicherer, weil alle VerkehrsteilnehmerInnen stärker auf einander achten. Hans Monderman hat auf „seinen“ Straßen regelmäßig den Selbstversuch praktiziert und ist rückwärts mit geschlossenen Augen in den Autoverkehr hinein gelaufen. Immer haben die Fahrzeuge angehalten.

In Shared-Space-Gebieten wird der Verkehr zwar langsamer, dafür aber flüssiger. Es gibt keine Staus, die Brems- und Beschleunigungsvorgänge werden reduziert. Damit wird weniger Energie verbraucht und CO<sub>2</sub> erzeugt. Auch der Lärmpegel sinkt. Die Reisegeschwindigkeit der Fahrzeuge bleibt in etwa konstant, zumindest verlängert sie sich nicht. Shared Space bietet die einzigartige Chance, heruntergekommene Autostraßen in lebendige Wohn- und Einkaufsstraßen zurückzuverwandeln. Eine sechs Meter breite Straße reicht für 23.000 bis 26.000 Fahrzeuge pro Tag völlig aus. Kreisverkehr statt Ampelkreuzungen sorgen für flüssigen Verkehr und für deutlich mehr Verkehrssicherheit als heute. Nach Einführung von Shared Space ist auch in der Londoner Kensington-Street die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängern um 60 Prozent gesunken. Das empfiehlt zur Nachahmung in Berlin.

Die Fraktion Bündnis 90/die Grünen im Abgeordnetenhaus hat einen Antrag eingebracht, nach dem der Senat die Bezirke bei Shared-Space-Projekten unterstützen soll. Eine enge Kooperation ist aufgrund der geteilten Zuständigkeit für Straßen erforderlich. Die Friedrichstraße, Tauentzien, die Karl-Marx-Straße in Neukölln und der Dorfanger in Blankenburg erscheinen aufgrund der Rahmenbedingungen und des derzeitigen Handlungsdrucks besonders geeignet.