



## Shared Space und Verkehrsberuhigte Bereiche

Während Wohnstraßen in der 1980er und 90er Jahren häufig verkehrsberuhigt ausgebaut wurden, besteht für Geschäftsstraßen und Plätze mit hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und linienhaftem Querungsbedarf großer Handlungsbedarf zur Verkehrsberuhigung und städtebaulicher Aufwertung auch weiterhin. Das Gleiche gilt für enge und stärker befahrene Straßen in Altstädten und Dörfern, in denen die Gehwege zu schmal sind oder ganz fehlen.

In den letzten Jahren hat die Diskussion um Shared Space neue Perspektiven eröffnet. Angestoßen wurde sie durch ein Projekt der EU, das in verschiedenen europäischen Städten umgesetzt wurde, in Deutschland im niedersächsischen Dorf Bohmte.

Parallel wurde in der Schweiz die Regelung „Wohnstrasse“ zur „Begegnungszone“ weiterentwickelt, die sich bezüglich der Einsetzbarkeit außerhalb von Wohngebieten am deutschen Pendant des Verkehrsberuhigten Bereichs orientiert, aber als zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h vorsieht und keine Spielregelung beinhaltet.

Allen Konzepten für zentrale innerörtliche (Geschäfts-)Straßen ist

gleich, dass

- eine höhere Kfz-Verkehrsbelastung vorhanden ist (meistens bis etwa 8.000 Kfz/24h, teilweise sogar bis zu 18.000 Kfz/24h) und
- möglichst wenige Verkehrszeichen und straßenverkehrsrechtliche Markierungen eingesetzt werden.

### Shared Space als Planungsphilosophie

Shared Space ist eine Planungsphilosophie, die auf die Aufwertung der Straßenräume zielt. Neben dem partizipativen Prozess bei der Entwicklung sind die Interaktion

und Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden sowie die Ausrichtung auf soziales Verkehrsverhalten wichtige Prinzipien. Der Verzicht auf Beschilderungen und Markierungen ist keine Bedingung für die Einstufung als „Shared Space“. Auch Varianten mit Schildern, die Geschwindigkeiten

reduzieren bzw. zusätzlich dem Fußverkehr Vortritts-, Betretungs- und Verweilrechte für die ganze Verkehrsfläche geben, zählen dazu. Verkehrsberuhigte Bereiche und Begegnungszonen sind also keine Alternativen zu Shared Space, sondern mögliche Ausführungsvarianten. Doch auch bestimmte Ausführungen mit Separationsprinzip ordnet das Shared-Space-Kompetenzzentrum dem Begriff zu, wenn die Straßen im Vergleich zum Vorher-Zustand belebt worden sind und besser gequert werden können (z.B. Projekte mit Mittelstreifen).

### Modellprojekt Bohmte

Das offizielle deutsche Modellprojekt Bohmte zeichnet sich durch eine konsequente Ausrichtung an den ursprünglichen Theorien von Shared Space aus: Weitgehender Verzicht auf Verkehrsschilder, eine niveaugleiche Gestaltung und - mangels anderer Verkehrszeichen - Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50. Dies ist aber auch innerhalb der Modellprojekte eine Ausnahme, in niederländischen Beispielen gibt es z.T. Zebrastreifen und fast immer Tempo-30-Regelungen.



Abb. 1: Kavelaer Roermonder Platz - Verkehrsberuhigter Bereich

## Nichtbeschilderung für den Fußverkehr oft problematisch

Aus Sicht des Fußverkehrs können sich bei einer Ausweisung ohne weitergehende Verkehrszeichen verschiedene Probleme ergeben, z.B.:

- Kraftfahrzeuge können relativ freizügig abgestellt werden; es gibt kaum rechtliche Sanktionsmöglichkeit.
- Kinder, Sehbeeinträchtigte und ältere Personen können sowohl im Längs- wie Querverkehr Probleme haben.
- Zulässige Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h können unverträglich sein.
- Niveaugleich ausgebaute Straßen ohne Verkehrszeichen 325.1 können den Eindruck erwecken, der Fußverkehr dürfte sich überall freizügig und gleichberechtigt bewegen, was aber rechtlich nicht der Fall ist (§ 25 StVO).

Leidtragend ist in der Regel der Fußverkehr, der verunsichert und gefährdet wird. Die Skepsis wird auch z.B. vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV / GDV) geteilt.

## Regeln sind nicht Selbstzweck, sondern sollen den Fußverkehr schützen

Regeln sollten kein Selbstzweck sein, sondern insbesondere die Aufgabe haben, den Fußverkehr zu schützen. Auch beim Verzicht auf Verkehrsschilder gibt es für alles detaillierte Regelungen in der StVO, angefangen vom Parken der Kfz über die Rechte und Pflichten des Fußverkehrs bis zur Frage des Vorrangs zwischen Fahrzeugen (grundsätzlich bevorrechtigt) und dem Fußverkehr (grundsätzlich wartepflichtig). Fußverkehrsfreundlich ist die unbeschilderte Variante nicht.

Bei Beschilderung als „Verkehrsbe-

ruhigter Geschäftsbereich“ kann zwar die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs reduziert werden; die Möglichkeit der Querung wird hierdurch nicht wesentlich verbessert, weil der Kraftfahrzeugverkehr seinen Vorrang behält. Deshalb empfehlen sich Lösungen, die dem Fußverkehr Vorrang und eine Freizügigkeit im Gehen und Verweilen geben und gleichzeitig den ruhenden Verkehr regeln, ohne eine umfangreiche Ausschilderung oder Möblierung



Abb. 2: Speyer Domplatz - Verkehrsberuhigter Bereich

Begegnungszonen, auch außerhalb von Wohngebieten zum Einsatz kommen.

### Verkehrsregelung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

In § 45, Abs. 1d StVO ist geregelt, dass in „städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ auch Zonen-Geschwindigkeitsregelung von weniger als 30 km/h angeordnet werden können. Anfang bzw. Ende eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs sind durch die Zeichen 274.1 bzw. 274.2 StVO gekennzeichnet, zumeist als Tempo-10- oder -20-Zone. Häufig werden am Zoneneingang durch zusätzliche Beschilderung besondere Parkregelungen angeordnet, z.B. dass die Kfz-Abstellung nur in den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt ist.



notwendig zu machen. Im Folgenden sind mehrere positive Beispiele mit Verkehrsberuhigten Bereichen (Z. 325.1/325.2 StVO) aufgezeigt. Sie können schon seit ihrer Einführung im Jahr 1980, wie Schweizer

### Verkehrsregelung Verkehrsberuhigter Bereich

Anfang bzw. Ende eines Verkehrsberuhigten Bereichs sind durch die Zeichen 325.1 bzw. 325.2 StVO beschildert. Innerhalb dieses Bereichs dürfen Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Zu Fuß Gehende haben Vorrang, sie dürfen nicht behindert oder gar gefährdet werden und dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Fahrzeuge dürfen nur innerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen parken. Kinderspiel ist erlaubt.



### Verkehrsberuhigter Bereich: Speyer, Domplatz

Speyer am Rhein befindet sich in der Pfalz und weist ca. 50.000 Ew. auf. Der Platz vor dem romanischen Dom, Weltkulturerbe, wurde bereits 1990 umgestaltet. Dabei ist die Fahrgasse nur durch große, im großzügigen Abstand

### Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen

Nach der Novellierung der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zum 01.09.2009 kommen Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325.1 und 325.2 StVO) nur noch in Straßen und Bereichen mit „sehr geringem Verkehr in Betracht“. Die Höhe der (Kfz-)Verkehrsbelastung ist juristisch unbestimmt gelassen worden. Eine Konkretisierung ist in den Regelwerken zu finden, die den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik darstellen. Zum Beispiel ist nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06“ (Seite 34) das Mischprinzip bei Verkehrsstärken bis 400 Kfz/h möglich. In der Praxis werden diese Werte aber häufig - ohne Probleme - überschritten. Doch auch bei höheren Kfz-Mengen macht diese Beschilderung Sinn, weil die Überquerbarkeit der Straße enorm verbessert wird – komfortabel wie Zebrastreifen. Eine Einschränkung auf einen bestimmten Straßentyp (z.B. Erschließungsstraße) gibt es weder nach den Planungsrichtlinien noch nach dem Straßenverkehrsrecht. Auch ein niveaugleicher Ausbau ist nicht zwingend vorgeschrieben, nur der Regelfall.

aufgestellte Steinpoller gefasst. Ein Knotenpunkt ist als begehrbarer Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Der Domplatz wird von etwa 4.500 Kraftfahrzeugen am Tag und relativ dichtem Linienbusverkehr befahren (8 bis 12 Fahrten/h). Der Beginn und das Ende des Verkehrsberuhigten Bereichs werden durch Belagwechsel verdeutlicht. Die angrenzende Maximilianstraße ist Fußgängerzone, doch grundsätzlich für Fahrräder, Linienbusse sowie Taxen und zeitweise für Lieferverkehr freigegeben.

### Verkehrsberuhigter Bereich: Duisburg, Opernplatz

Am umgebauten Duisburger Opernplatz sind überwiegend Kultur- und Verwaltungsgebäude angesiedelt. Über den Platz führt eine Landesstraße, vor dem Umbau lag der DTV-Wert bei ca. 20.000 Kfz/24h, danach bei etwa 14.000 Kfz/24h. Aufgrund seiner Zentralität ist der Platz aber auch für den Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Ort im Stadtraum. Die beiden Fahrgassen sind deutlich durch eine ca. drei Zentimeter hohe Kante und eine Reihe dunkler Pflastersteine von den Seitenbereichen getrennt. Zusätzlich sind an einigen Stellen barrierefreie Querungsmöglichkeiten vorhanden, was besonders für ältere und gehbehinderte Menschen attraktiv ist. Die Besonderheit des

Verkehrsberuhigten Bereichs wird durch einen Belagwechsel unterstrichen. Ein Großteil des Kfz-Verkehrs fährt sehr langsam und beachtet den Vorrang des Fußverkehrs. Wegen des guten Erfolgs hat

die Stadt Duisburg 2010/11 weitere zentrale Hauptverkehrsstraßenabschnitte als Verkehrsberuhigte Bereiche umgestaltet, z.B. den Marktplatz im Stadtteil Hamborn (DTV ca. 12.000 Kfz/24h).

### Verkehrsberuhigter Bereich: Kevelaer, Roermonder Platz

Die Stadt Kevelaer mit 28.000 Ew. liegt im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen. Sie ist als Marienwallfahrtsort bekannt und hat deswegen ein hohes Touristenaufkommen. Über den Roermonder Platz führt u.a. eine Hauptverkehrsachse mit 10.500 Kfz/24h. Als wichtiger Eingang in die Fußgängerzone wird der Platz aber ebenso vom Fuß- und Radverkehr genutzt, wie auch von Gästen der Stadt und der angrenzenden Kirche. Gestaltet wurde der niveaugleiche Roermonder Platz mit einem Gittermuster aus Pflastersteinen mit in großzügigem Abstand gesetzten vertikalen Pollerelementen zur Fahrgassenbildung für den Kfz-Verkehr. Die umliegende Bebauung wird vielfältig genutzt. Auch hier ist i.d.R. ein angepasstes und rücksichtsvolles Verhalten der Autofahrenden zu beobachten.

### Fazit / Empfehlungen

Die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen in zentralen Quartieren auch mit einer höheren Kraftfahrzeugverkehrsbelastung kann durchaus ein Instrumentarium sein, das sowohl die städtebauliche Situation aufwertet als auch die linienhaften Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr deutlich verbessert. Insbesondere gibt der Verkehrsberuhigte Bereich allen Verkehrsteilnehmenden klare Verhaltensregelungen vor, nicht zuletzt zum Parken. Auf weitere Verkehrszeichen kann verzichtet werden. Für den Fußverkehr handelt es sich um die beste Lösung. Hierbei müssen allerdings folgende Punkte



Abb. 3: Duisburg Opernplatz - Verkehrsberuhigter Bereich



beachtet werden:

- Der Bereich soll eine gewisse Zentralität im Fußwegenetz besitzen, um die entsprechend notwendigen hohen Mengen an Fußverkehr aufzuweisen. Es muss ein starker Queuebedarfs vorhanden sein.
- Sicherstellung der Kommunikation der Verkehrsteilnehmenden (gute Sicht) sowie eine auf gegenseitige Rücksichtnahme ausgerichtete Gestaltung, bei der sich die Autofahrenden als Gast fühlen und geringe Geschwindigkeiten wählen.
- Berücksichtigung der Ansprüche aller Personen- und Nutzergruppen. Die entsprechenden Abschnitte müssen barrierefrei und mit Rücksichtnahme auf die Anforderungen spezieller Gruppen wie Kinder, ältere Menschen oder auch des ÖPNV, des Lieferverkehrs und der Feuerwehr gestaltet sein; besonders seheingeschränkte Menschen müssen berücksichtigt werden.
- Trotz Mischungsprinzip sollen für den Fußverkehr gesicherte Seitenräume ohne fließenden und ruhenden Fahrverkehr, auch Radverkehr, erhalten bleiben.
- Der ruhende Verkehr darf die Sichtbeziehungen nicht einschränken. Erstrebenswert ist die Verlagerung des Parkens.
- Oberflächenbelagwechsel dürfen nicht als Parkflächenkennzeichnung misszuverstehen sein.
- Generell sollte eine Vorher-Nachher-Untersuchung durchgeführt werden, bei Verkehrsbelastungen über 400 Kfz/h gegebenenfalls als Modellprojekt (§ 45, Abs. 1, Nr. 6 StVO) mit der entsprechenden wissenschaftlichen Begleitung.
- Bei höheren Kfz-Mengen empfiehlt sich ein mittiger Schutzbereich für querenden Fußverkehr.
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

## Änderungsbedarf der StVO

Die Fachverbände SRL und der FUSS e.V. unterstützen die Forderung, die StVO um das Zeichen „Begegnungszone“ zu ergänzen, um die bestehende Beschilderungslücke zwischen dem Verkehrsberuhigten Bereich und dem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu schließen. Für gute gestalterische Lösungen an Hauptverkehrsstraßen und zentralen Bereichen mit einer höheren Kfz-Belastung stünde dann eine eindeutig und allorts einsetzbare straßenverkehrsrechtliche Beschilderung zur Verfügung.

### Literatur:

- ADAC; Shared Space – Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr? München 2009
- Bechtler, Hänel, Laube, Pohl, Schmidt (Hrsg.); Shared Space - Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume. Bielefeld 2010
- Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. (BSVI); Was brauchen wir in unseren Städten und Gemeinden? Shared Space, Gemeinschaftsstraßen, Simply City, Verkehrsberuhigte Bereiche oder Begegnungszonen. BSVI-Aktuell 2/10, Hannover
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS 06. Köln 2007
- GDV - Unfallforschung der Versicherer; Shared Space - Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Berlin 2009
- GDV - Unfallforschung der Versicherer; Gemeinschaftsstraßen, Attraktiv und sicher. Berlin 2011
- Gerlach, J. u.a.; Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg. Neuss 2009
- Kettler, D.; Shared Space, Gemeinschaftsstraßen und Begegnungszonen. In: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 4/2010, S. 169 ff.

Schwab, Arndt; Straßengestaltung aus Fußgängersicht - Was leisten Shared Space, Begegnungszone und Verkehrsberuhigter Bereich? In: Verkehrszeichen, Heft 2/2010, S. 14 ff

Shared Space als Prinzip. In DVR-Report 1/2009, S. 8 ff

[www.geh-recht.info](http://www.geh-recht.info)  
[www.strassen-fuer-alle.de](http://www.strassen-fuer-alle.de)  
[www.begegnungszone.ch](http://www.begegnungszone.ch)  
[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

### Autoren:

Andreas Schmitz, Kassel  
Arndt Schwab, Koblenz

### Abbildungen

[1] Arndt Schwab, [2] Arne Blase,  
[3] Uwe Höger

### Herausgeber

Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. Homepage: [www.fussverkehr.de](http://www.fussverkehr.de)

### Kontakt

Andreas Schmitz  
c/o Planungsgruppe Nord - PGN  
Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel  
© AG Fußverkehr, Kassel 2012  
Auflage: 5.000

### SRL

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V. - SRL  
Yorkstraße 82, 10965 Berlin  
Tel. 030 / 27 87 468-0  
Fax. 030 / 27 87 468-13  
[www.srl.de](http://www.srl.de)

### FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin  
Tel. 030 / 492-7473  
Fax. 030 / 492-7972  
[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

### Mitherausgeber

Verkehrsclub Deutschland - VCD  
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin  
Tel. 030 / 280351-0  
Fax. 030 / 280351-10  
<http://www.vcd.org>

Der Mitherausgeber VCD teilt in vielen Punkten die Sichtweise der Autoren, sieht das Potential des Konzeptes „Shared Space“ aber vor allem in der Offenheit des Ansatzes. Sofern der Koexistenzgedanke der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gefördert wird, begrüßt der VCD grundsätzlich individuelle, experimentelle Ansätze. Zur Position des VCD siehe das VCD Positionspapier „Shared Space“ unter [http://www.vcd.org/shared\\_space.html](http://www.vcd.org/shared_space.html).

### Bezug und Newsletter

Die fußnote finden Sie als Download unter [www.fussverkehr.de](http://www.fussverkehr.de)

Dort können Sie sich auch in einen kostenlosen Newsletterverteiler eintragen.