

„Shared Space“ – barrierefrei?

„Shared Space“ wird seit einigen Jahren als neue „Philosophie“ der Straßen- und Verkehrsraumgestaltung propagiert mit dem „Fernziel einer gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums durch alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel“ (<http://www.netzwerk-sharedspace.de/plannung/ziele.php>), um so den Konflikt zwischen den Ansprüchen v.a. des Auto- und Fußgängerverkehrs zu entschärfen. Dabei ist die Diskussion um verschiedene Lösungsmodelle inzwischen einige Jahrzehnte alt.

Die verschiedenen Verkehrsarten unterscheiden sich sehr stark in ihrer Geschwindigkeit, Wendigkeit, PS und Knautschzone und damit ihrer Durchsetzungsfähigkeit und Empfindlichkeit. Eine gleichberechtigte Teilnahme aller am Verkehr herzustellen, erfordert deshalb immer Restriktionen für den potentesten Teilnehmer, den Autoverkehr. Verkehrsarten zu trennen, ermöglicht den einen – speziell dem Auto – höhere Geschwindigkeiten, schafft den anderen – und hier besonders den Fußgängern – Schutzzonen und –räume, in denen sie sich sicher bewegen können. Aber ihre Trennung erfordert viel Platz, zwingt besonders Fußgänger zu langen Wegen und die Trassen für die einen zerschneiden die Wegebeziehungen der anderen.

Nachdem die negativen Folgen der Konzeption der autogerechten Stadt und ihre Unverträglichkeit mit europäischen Stadtstrukturen spätestens in den 60er Jahre bewusst wurden, begann man in den 70er Jahren, Konzepte zu entwickeln, den Autoverkehr zurückzudrängen und für den Fußgängerverkehr verträglicher zu gestalten.

Man begann, Fußgängerzonen einzurichten oder den Autoverkehr zu verlangsamen durch Schwellen, Aufpflasterungen, Fahrbahnverswenkungen und Hindernisse. In Tempo-30-Zonen kombinierte man das Geschwindigkeitsverbot mit baulichen Hindernissen, z.B. nach dem „Delfter Modell“. Einbahnstraßen-Schleifen-Systeme verhinderten die Durchfahrt. Die rigide Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn wurde tendenziell aufgehoben. Oft wurden Borde auf weniger als 3 cm abgesenkt, mit Rundborden, die eine Eckaustrundung von 5 cm hatten.

Weiche Separation mit Muldenrinnen sollte die erkennbare Fahrbahn einengen und so auf den Autofahrer einwirken, seine Geschwindigkeit zu dämpfen, gleichzeitig die Querung der Fahrbahn erleichtern und verkürzen. Bei Mischverkehrsflächen wurde die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn völlig aufgehoben, sie werden durch das Zeichen 325.1 der StVO angezeigt.



Mischverkehrsfläche in Frankfurt und Eltville mit Zeichen 325.1 der StVO

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung unterstützen die Ausweisung:

„Beim Mischungsprinzip wird versucht, durch intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Dies wird durch eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums oder - insbesondere bei Umbauten unter Beibehaltung der Borde - durch eine dichte Folge geschwindigkeitsdämpfender Entwurfselemente (z. B. Teilaufpflasterungen, Rad-/Gehwegüberfahrten) angestrebt.“ (RASt 06; 6.1.1.1).

Bei allen diesen Modellen wird versucht, auf den Autofahrer bremsend einzuwirken, mit Verboten, Hindernissen oder eher psychologisch wirkenden Mitteln wie Einengung der Fahrbahn, Brechung von Sichtachsen oder Erzwingung von Rücksichtnahme.

Im Grunde übernehmen bei Mischverkehrsflächen die Fußgänger selbst die Rolle des Hindernisses. Solange eine Straße von Fußgängern dominiert wird, funktioniert das in der Regel recht gut. Fußgänger, die in Gruppen auftreten, bieten genügend Hindernisse, um die physikalischen Nachteile aufzuwiegen und Autofahrer zur Rücksichtnahme zu zwingen.

„Shared Space“

„Shares Space“ ist im Grunde nur ein neuer Name für die längst bekannte Mischverkehrsfläche. Ihre Grundsätze werden aber auf stärker belastete Straßen ausgedehnt. Der Begriff „Shares Space“ ist inzwischen geschützt, der Erfinder dieses Labels, der Niederländer Hans Monderman, erklärt das Prinzip so: "Der Raum muss den Leuten sagen, wie sie sich verhalten sollen" (<http://www.bohmte.de>). Als Entwurfsprinzip ist das nicht neu, ist Bestandteil zahlloser Planungsleitfäden zum „ortsgerechten Straßenbau“ oder der Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) von 1996 und 2011. Nach dem „Shares Space“-Prinzip sollen dadurch aber alle Verkehrsregeln überflüssig werden - wenn man von § 1 der StVO absieht:

„Das entscheidende Merkmal ist, dass Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren nicht mehr nötig sind. In Shared Space fügen sich Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fussgängern, Radfahrern und spielenden Kindern ein und werden Teil des gesamten gesellschaftlichen und kulturellen Kontextes.

Shared Space ist jedoch mehr als ein paar einfache Entwurfsprinzipien. Es bedeutet nämlich auch neue Planungs-, Entwurf- und Entscheidungsprozesse, als deren Resultat neue Strukturen für die Teilnahme aller beteiligten Parteien, also auch der Bürger entstehen.

Shared Space bietet die Möglichkeit, unsere Strassen sicherer zu machen, gesellschaftliche Trennungen aufzuheben, die Attraktivität unserer Städte und Dörfer zu erhöhen und damit nicht zuletzt unserer Wirtschaft einen Impuls zu geben.“ (<http://www.bohmte.de>)

Die so proklamierten Ziele schießen dann vielleicht doch über die Realität hinaus. Der Wirtschaft mag das Konzept Impulse geben (auch wenn der typische Einzelhändler das oft eher anders sieht), aber gesellschaftliche Trennungen dürften sich wohl so leicht nicht aufheben lassen. ‚Shared Space‘ ist für den mobilen Fußgänger eher ein Vorteil, er kann sich freier bewegen, und auch der Stadtraum ist ohne besondere Fahrbahn besser wahrnehmbar und erlebbar.

Aber viele Menschen mit Behinderungen können diese neue Freiheit kaum nutzen. Menschen, die unsicher oder nur langsam sind, Menschen mit kognitiven oder sensorischen Behinderungen werden sich bei stärkerem Autoverkehr, insbesondere bei Schwerverkehr an den Rand des Straßenraums zurückziehen. Sie benötigen einen Schutzraum, wie ihn der Gehweg bietet. Auch das Wechseln der Seite trauen sie sich oft nicht zu, auch wenn das physisch durch das Fehlen eines Bordsteins leichter ist. Sich gegen schwere LKW ‚durchzusetzen‘, ist nicht unbedingt ihre Sache.

Auch die eingeübten Reflexe im Verkehr bleiben ja wirksam, aber man kann sich nicht mehr darauf verlassen. Ich habe auch persönlich diese Erfahrung gemacht: Beim Verlassen der Ausstellung in der Mitte des Kreisverkehrs in Bohmte kam plötzlich ein PKW links herum um den Kreisel – regelkonform, da er nicht als Kreisverkehr ausgewiesen ist. Das Überraschungsmoment für mich war ähnlich wie beim Queren der Fahrbahn in Ländern mit Linksverkehr: Man schaut immer in die falsche Richtung. Besonders für Menschen mit kognitiven Problemen und für Blinde und Sehbehinderte ist die Routine und die Berechenbarkeit des Verkehrsgeschehens äußerst wichtig.

Gegenseitige Rücksichtnahme setzt gegenseitige Wahrnehmung und Interaktion voraus. Zumindest Blickkontakt muss möglich sein. Für Blinde und Sehbehinderte Menschen ist dies aber nicht möglich. Sie sind in besonderem Maße auf Regeln angewiesen – und darauf, dass die anderen sich an diese Regeln halten.

Bohmte

Das von der EU geförderte Modellprojekt in Bohmte (Niedersachsen) ist in Deutschland wohl das bekannteste Beispiel für ‚Shared Space‘, und hier lassen sich die Chancen und Grenzen gut ablesen. „Von Planern und vom Bürgermeister der Gemeinde wurde es auf zahlreichen Veranstaltungen deutschlandweit vorgestellt. Es wird bis heute vielfach diskutiert als Lösung für Verkehrskonflikte. Die Baumaßnahme wurde 2008 fertiggestellt.



Schild zum Modellprojekt ‚Shared Space‘ Bohmte (Quelle: Bernhard Kohaupt, Johannes Kohaupt. Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015)

Die Umgestaltung betraf in Bohmte eine hoch belastete Ortsdurchfahrt mit über 10.000 Kfz/24 h und hohem Schwerverkehrsanteil. Der Straßenraum wurde durchgehend mit rotem Betonpflaster belegt, eine nur wenig deutliche Gliederung zwischen Fahrbereich und Seitenraum ist durch eine Rinne gegeben. Das Pflaster zwischen den Rinnen hat den Belastungen vor allem durch den Schwerverkehr nicht standgehalten und wurde inzwischen ausgebaut und durch rot eingefärbten Asphalt ersetzt.

Unter dem Gesichtspunkt der Gestaltung ist dieser Austausch von Pflaster durch Asphalt unerwünscht, aus Sicht von blinden und sehbehinderten Passanten dürfte er aber von Vorteil sein. Wahrscheinlich ist künftig der Unterschied zwischen rotem Pflaster und rotem Asphalt für Geübte mit dem Stock ertastbar

Bereits im Vorfeld gab es Proteste des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes DBSV. Als Entgegenkommen wurde parallel zu der Rinne ein Leitstreifen eingebaut und an verschiedenen Stellen Querungen mit Noppenfeldern markiert (Abb. 4.58 – 4.60). Am Ende dieser Aufmerksamkeitsfelder sollte eine Kante mit 3 cm Höhe eingebaut werden.“ (Bernhard Kohaupt, Johannes Kohaupt. Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken, Köln 2015, S.144)



„Shared Space“ in Bohmte. Bodenindikatoren markieren eine Querungsmöglichkeit. (Quelle: Bernhard Kohaupt, Johannes Kohaupt. Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015)



„Shared Space“ in Bohmte. Querungsstelle vor dem Kreisel. Der Kreisel ist bereits Baustelle für die Deckenerneuerung (Quelle: Bernhard Kohaupt, Johannes Kohaupt. Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015)

Der Einbau eines Leitsystems mit Querungsstellen ist ein Kompromiss, der im Grunde im Widerspruch zum Grundgedanken von „Shared Space“ steht. Denn eigentlich soll sich jeder überall bewegen und soll überall queren können, alles regelt sich durch gegenseitige Rücksichtnahme. Die fehlenden Kanten und Borde sind ja tatsächlich für alle Gehbehinderte von Vorteil. Aber im unstrukturierten Verkehrsraum verlieren Blinde jede Orientierung. Der Einbau von Bodenindikatoren zur Querung deutet nun doch eine Fahrbahn an, die aber rechtlich unverbindlich ist.

Auch in der Verkehrsuntersuchung der Gemeinde Bohmte (<http://www.bohmte.de/>) zeigt die Zufriedenheitsanalyse die Zwiespältigkeit der Bewertung: Städtebaulich und gestalterisch wird „Shared Space“ weitgehend positiv bewertet, das Sicherheitsgefühl aber ist bei vielen stark beeinträchtigt, entsprechend zwiespältig ist die Gesamtbewertung.



„Shared Space“ in Bohmte. Bodenindikatoren markieren eine Querungsmöglichkeit. Die Bodenindikatoren rechts sind durch eine Laderampe verdeckt. Der Mann mit Rollator bleibt dicht an der Hauswand. (Quelle: Bernhard Kohaupt, Johannes Kohaupt. Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015)

Das Beispiel in Bohmte zeigt, dass Inklusion sich nicht erreichen lässt, indem man allen formal gleiche Rechte einräumt. Für behinderte Menschen sind vielmehr besondere Hilfen und Schutzmaßnahmen erforderlich.

Für den Straßenraum muss Inklusion bedeuten, möglichst allen die Möglichkeit zu bieten, sich frei zu bewegen. Dazu reicht es nicht, alle Stufen und Kanten wegzulassen und die gesamte Fläche allen zur Nutzung zu übergeben. Eine Mischverkehrsfläche kann nur dann barrierefrei und ein Straßenraum für alle sein, wenn sie nicht vom Autoverkehr dominiert wird. Ansonsten bleiben die Schwächsten am Rande. Denn das formal gleiche Recht muss man auch gegenüber den anderen behaupten können.