



Shared Space ist gar nicht regellos, sagt Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer. Lesen Sie online weiter unter [www.haysworld.de](http://www.haysworld.de)



# BLICKKONTAKT STATT AMPEL

Was passiert, wenn im Straßenverkehr Führung durch gegenseitige Rücksichtnahme ersetzt wird? Man erhält etwas, was einst heiß diskutiert wurde und heute pragmatisch umgesetzt wird: den Shared Space.

---

**Von Michael Vogel**

---

Wenige hundert Meter vom Osloer Fähranleger entfernt befindet sich der St.-Olavs-Platz. Kopfsteinpflaster und abgesenkte Bordsteine. In der Mitte eine Skulptur, am Rand Sitzgelegenheiten. Fünf Straßen münden ein. Ringsum Bürogebäude, ein Hotel, ein Theater,

Schulen. Dieser Platz ist das bevorzugte Studienobjekt von Sebastian Peters, Forscher an der Norwegischen Universität für Umwelt- und Biowissenschaften (NMBU). „Manchmal wimmelt es hier von Fußgängern, etwa während der Mittagszeit oder wenn viele Touristen da



Seit zehn Jahren komplett ohne Ampeln und Fahrbahnmarkierungen:  
der St.-Olavs-Platz in Oslo.

Foto: Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0, Helge Heifodt

sind“, erzählt Peters. „Dann kommt man sich als Autofahrer richtig fremd vor.“ Und dann gibt es Zeiten, in denen der Autoverkehr dominiert – dann werden Fußgänger und Radfahrer „regelrecht an die Seite gedrängt“. Aus soziologischer Sicht seien die Verhältnisse auf dem Platz also „extrem instabil“, so der Wissenschaftler. „Manchmal treten Situationen auf, in denen Kinder über den Platz rennen, obwohl ein Lkw aus einer der Straßen kommt.“ Hupen, Winken, Rufen gehörten zum Geschehen auf dem Platz dazu wie die Vielfalt auf ihm. „Oft sorgt bereits die Körpersprache der Verkehrsteilnehmer für ausreichende Klarheit über den intendierten Weg.“ Klarheit, die anscheinend genügt. Denn seit der Platz vor knapp einem Jahrzehnt umgebaut worden ist, gibt es hier weder Ampeln noch Fahrbahnmarkierungen. Trotzdem kam es noch zu keinen nennenswerten Unfällen.

### Weniger Regeln führen dazu, dass Menschen umsichtiger handeln

In Norwegen gilt der St.-Olavs-Platz als Beispiel für einen Shared Space – obwohl kaum jemandem in der Stadt diese Bezeichnung geläufig sein dürfte, sieht man einmal von Sebastian Peters ab, der, finanziert vom norwegischen Straßenbauamt, über dieses Thema promoviert. Der Begriff des Shared Space geht auf den britischen Stadtplaner Ben Hamilton-Baillie zurück und wurde vor etwa einem Jahrzehnt vor allem durch den Niederländer Hans Monderman bekannt. „Shared Space beruht auf der Interaktion der verschiedenen Verkehrsteilnehmer“, sagt Jörg Thiemann-Linden, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) in Berlin. Blickkontakt statt Ampel. Shared Space ist der vermeintlich unregelmäßige Verkehrsfluss – keine Schilder, keine Zebrastreifen, keine Fahrbahnmarkierungen, keine Bordsteine. Weniger Regeln führen dazu, dass Menschen umsichtiger handeln, weil sie in einer unklaren Situation erst einmal sondieren. So weit die reine Lehre. „Diese Idee stellt das Idealbild der Verkehrsplanung – die räumliche Trennung der Verkehrsmittel – infrage, das in unseren Städten seit mehr als 80 Jahren vorherrscht“, so Thiemann-Linden. In den 1930er-Jahren legte der Gesetzgeber fest, dass es

am sichersten sei, wenn sich Fußgänger in separaten Bereichen aufhalten und nur an definierten Stellen die Straße überqueren können.

Von 2004 bis 2008 war Shared Space der EU ein Kooperationsprojekt wert, das exemplarisch den motorisierten Verkehr mit dem Verweilen an einem Ort in Einklang bringen sollte. Die Idee dahinter: Ein Ort, der nicht nur nach den Anforderungen des motorisierten Verkehrs gestaltet ist, ermuntert Passanten, dort länger zu verweilen. Nur so kann eine Stadt zu einer lebendigen, lebenswerten Stadt werden. Sieben europäische Gemeinden, darunter das niedersächsische Bohmte, nahmen daran teil und gestalteten einen innerstädtischen Raum nach Shared-Space-Prinzipien, was erbitterte Diskussionen zwischen Gegnern und Befürwortern des Konzepts auslöste. Hier die einen, die die Sorge um die Gefahr des Chaotischen umtrieb, dort die anderen, die die Chance für mehr Aufenthaltsqualität in den Innenstädten sahen. Der Hamburger Koalitionsvertrag sah 2008 in jedem der sieben Stadtbezirke Gemeinschaftsstraßen nach dem Prinzip des Shared Space vor. Umgesetzt wurde das in dieser Form jedoch nie. In Aachen wiederum wurde die anfangs offiziell als Shared Space bezeichnete Umgestaltung einer Straße zwar durchgezogen – um Kritiker zu beruhigen, gilt sie aber offiziell nicht mehr als Beispiel für einen Shared Space.

„Shared Space ist kein klar definierter Begriff und daher gibt es auch wenig Wirkungsforschung“, sagt DIFU-Wissenschaftler Thiemann-Linden. Privat hat er inzwischen in ganz Europa rund 150 Beispiele für Shared-Space-ähnliche Gestaltungen dokumentiert, darunter auch viele in Deutschland. „Frankreich, Belgien, Österreich und die Schweiz haben in ihre Straßenverkehrsordnungen den Begriff der Begegnungszone aufgenommen.“ Damit ist ein verkehrsberuhigter Bereich gemeint, in dem Fußgänger Vortritt vor dem Autoverkehr haben. Für Kommunen besteht somit die Möglichkeit, an zentralen Plätzen und Straßen den Autoverkehr mit der lebendigen Straßennutzung zu kombinieren. Für Deutschland würde Thiemann-Linden sich diesen Schritt auch wünschen.