

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Bremen/Politik/277657/Verkehrsplaner-definieren-Kreuzung-neu.html>

Pilotprojekte von Shared Space - 30.11.2010

Verkehrsplaner definieren Kreuzung neu

Von Christian Palm

Bremen. Und das soll funktionieren? Geht es nach den Vorschlägen des Verkehrsressorts, wird es in Bremen an drei Orten Pilotprojekte von Shared Space oder sogenannten Begegnungszonen geben. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer würden die gleiche Fahrbahn nutzen. Ampeln und Verkehrsschilder würden überflüssig, weil die Verkehrsteilnehmer mehr Rücksicht aufeinander nähmen. Der Beirat Neustadt hat sich gegen ein solches Vorhaben ausgesprochen.



© KOCH/BERDING

Geht's auch ohne? Hier fehlen die Ampeln, die bisher den Verkehr an der Kreuzung Am Dobben, Ecke Humboldtstraße regeln. Planer im Verkehrsressort können sich vorstellen, dass diese Montage Realität wird.

Was wie eine naive Vorstellung vom alltäglichen Mit- und Gegeneinander im Straßenverkehr klingt, gibt es andernorts schon. Zum Beispiel in Bohmte. Die Kleinstadt nordöstlich von Osnabrück hat 2008 ihren Ortskern mit einigem Aufwand in einen Shared Space umgewandelt. Dort finden sich seither kaum noch Schilder und Ampeln. Nur grundlegende Regeln wie rechts-vor-links und das

Rechtsfahrgebot haben ihre Gültigkeit behalten. Ansonsten muss sich der Verkehr selbst organisieren. Das Zwischenfazit fällt positiv aus. Der Verkehr fließe nun stetiger, Anwohner, Geschäftsleute und Passanten beurteilten die Aufenthaltsqualität besser als zuvor, heißt es in einer Studie.

Es sind wohl auch diese Erfahrungen, die die Bremische Bürgerschaft dazu inspiriert hatten, das Verkehrsressort mit einer Studie zu beauftragen. Als Resultat benannte es drei Straßen, in denen Shared Space oder Begegnungszonen erprobt werden könnten: In der Kornstraße, im Bereich Huckelriede, Am Dobben, Ecke Humboldtstraße und in Osterholz in der St. Gotthardstraße. Der Neustädter Beirat hat sich schon dagegen ausgesprochen, unter anderem, weil er befürchtet, dass das neue Projekt zu Lasten anderer Verkehrsprojekte gehen könnten. Derweil diskutieren die Beiräte Östliche Vorstadt und Mitte noch in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe über den Vorschlag. In Osterholz soll das Projekt heute Abend vorgestellt werden.

Unsicherheit im geteilten Raum

Uneingeschränkt positiv fiel das Zwischenfazit in Bohmte aber nicht aus. Einige der Verkehrsteilnehmer beschwerten sich in der Umfrage über ein gestiegenes Unsicherheitsgefühl. Einerseits ist das von Verfechtern des Shared Space-Konzepts gewünscht. Denn wer sich unsicher fühlt, konzentriert sich mehr und ist aufmerksamer gegenüber anderen. Andererseits stellt sich die Frage, wie sich Menschen mit Handicap, zum Beispiel Blinde, im gemeinsam genutzten Raum behaupten sollen.



Fotostrecke: Gefährliche Verkehrsknotenpunkte in Bremen

"Ich glaube, das Shared Space-Konzept in Reinform geht zu Lasten der benachteiligten Menschen", sagt denn auch Joachim Steinbrück, Bremens Landesbehindertenbeauftragter. Fußgänger wüssten sich unterschiedlich gut zu behaupten. Manch einer könne sich nicht durchsetzen, wenn er sich nicht an

Schildern oder Ampeln orientieren könne. Steinbrück bevorzugt deshalb das Konzept der Begegnungszone. In diesem Fall behalten Autofahrer, Radler und Fußgänger ihre eigenen Wege, letztere dürfen aber auch die Fahrbahn nutzen und haben dort ein Vortrittsrecht.

Seine Einwände brachte Steinbrück auch in der Bürgerversammlung im Beirat Östliche Vorstadt vor und stieß damit auf viel Verständnis. Wie Robert Bücking, der Leiter des Ortsamts Mitte/Östliche Vorstadt berichtet, macht sich der Beirat die Entscheidung nicht leicht. Zwar sei es denkbar, dass ein solcher Shared Space mehr Rücksicht bei den Verkehrsteilnehmern mobilisiere. Letztlich sei es aber eine Gewissensfrage, ob das damit verbundene Risiko vertretbar sei. Zudem gibt Bücking zu bedenken, dass es zumindest in der Östlichen Vorstadt schon Ansätze zur gegenseitigen Rücksichtnahme gebe - trotz Schildern und Ampeln.

Ohnehin eignen sich nur ausgewählte Straßenzüge für Shared-Space-Bereiche oder Begegnungszonen. Das Bremer Verkehrsressort hatte deshalb nach zentralen Orten gesucht, an denen viele Fußgänger eine Straße queren. "Platzartige Bereiche" böten sich vor allem an, heißt es im Kriterienkatalog. Viele Fußgänger sollten dort präsent sein, sodass sich der Kfz-Verkehr als Gast fühle und eine geringere Geschwindigkeit vertretbar sei.

Im Ergebnis liefe die Einführung von Shared-Space-Zonen darauf hinaus, verkehrsberuhigte Hauptverkehrsstraßen zu etablieren. Verfechter dieser Philosophie schwärmen davon, dass die Menschen somit den Straßenraum für sich zurückgewinnen könnten. Wenn alle beteiligten Beiräte über den Vorschlag entschieden haben, wird die zuständige Deputation über das weitere Vorgehen entscheiden. "Wir machen nichts gegen den Beirat", sagt Rainer Gotzen vom Verkehrsressort. Das könnte bedeuten, dass die Bremer vorerst nicht erfahren werden, ob das wirklich funktioniert mit dem gemeinsam genutzten Verkehrsraum.