

D2: Shared Space einrichten



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung,
Straßenraum-
gestaltung &
Verkehrslenkung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Der meist enge Straßenraum und die meist unzureichende Berücksichtigung der Nahmobilität in der Straßenraumgestaltung resultieren in einer geringen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Um diese zu erhöhen, kann die Einrichtung von Shared Spaces hilfreich sein. Die ursprüngliche Idee des Shared Space, eines nur auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierenden Verkehrsraumes, ist in Deutschland aktuell rechtlich nicht umsetzbar. Meist unter anderem Namen („Begegnungszone“) oder spezifischer straßenverkehrsrechtlicher Regelung („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) existieren jedoch bereits zahlreiche Vorhaben, die die grundsätzlichen Aspekte der Planungsphilosophie des Shared Space, wie z.B. reduzierte Verkehrsregelung und Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden beinhalten. Letztlich geht es um eine Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs mit dem Ziel, Straßenräume lebenswerter und sicherer zu gestalten sowie eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden zu forcieren (Vorfahrtsregeln behalten jedoch weiterhin ihre Gültigkeit).

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Um mögliche Anwendungsräume von Begegnungszonen zu identifizieren, gelten folgende Voraussetzungen: hoher Fußverkehrsanteil; hoher flächiger, nicht nur punktueller Querungsbedarf; Straße und / oder Umgebung mit Aufenthalts- bzw. zentralen Funktionen; geringer bis mittlerer Durchgangsverkehr oder Umfahrungsmöglichkeiten

In der Gemeinde Alfter bieten sich z.B. folgende Bereiche an: Herrenwingert, Jungfernpfad, Kreuzungsbereich Mirbachstraße / Holzgasse / Knipsgasse / Tonnenpütz sowie das Neubaugebiet Buschkauer Feld. Zur verkehrsrechtlichen Einordnung werden ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder Tempo 20 empfohlen.

Die Gestaltung der Straße bzw. des Bereiches sollte, gemäß der ursprünglichen Idee des Shared Space, in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung geschehen. Als Hinweise werden folgende gestalterische Merkmale für Begegnungszonen gegeben:

- Klare Abgrenzung der Begegnungszone von anderen Straßenabschnitten durch Variation einzelner Materialien in Farbe, Form und Beschaffenheit ermöglichen.
- Niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums und Einbeziehung von Leitelementen für Sehbehinderte
- Der Straßenraum lässt sich durch die Variation einzelner Materialien in Farbe, Form und Beschaffenheit gliedern. Je nach Breite des Straßenraums können zusätzlich Bäume, Blumenkübel oder auch *Elemente einer erlebbaren Stadt* die Gliederung unterstützen und die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Raums erhöhen.
- Für breite, stark befahrene Straßen bietet sich die Anlage mittiger Schutzräume für zu Fuß Gehende an.

Vorgehen

- Auswahl eines Bereiches als Pilotprojekt
- Verkehrsrechtliche Einordnung und Gestaltungsoptionen in einem umfangreichen Beteiligungsprozess mit sämtlichen Akteuren erarbeiten
- Auswahl und Umsetzung der Maßnahmen, Absprache mit Kreisverkehrsbehörde
- Evaluation des Pilotprojekts
- Einrichten weiterer Shared Spaces auf Basis der Evaluationsergebnisse

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Ggf. im Rahmen von Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Akteure

Gemeinde Alfter, Kreisverkehrsbehörde, Öffentlichkeit

Weiterführende Informationen

FGSV 2012: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"-Gedankens
Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)
[Website Netzwerk Shared Space](#) – Generelle Informationen

Kosten Eigenanteil

€ € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

A1, A2, A4,
B2, B3,
D1, D3