

# Wo sollen all die Autofahrer hin?

**SHARED SPACE** Der ADAC steht dem Konzept offen gegenüber, warnt aber vor verkehrsberuhigten Zonen in sehr befahrenen Abschnitten. Auch Schulwege hält der Club für problematisch.

VON KATRIN SIGL

**NEUMARKT.** Die Stadt wartet derzeit darauf, wie die für Neumarkt vorgesehenen Varianten für eine Shared-Space-Zone am Unteren Tor aussehen könnten – die Multi Development GmbH, die im Auftrag der Firma Max Bögl das Areal am Unteren Tor entwickelt, lässt mögliche Konzepte vom niederländischen Shared-Space-Institut Drachten erarbeiten. Der ADAC hat sich mit dem Thema „Shared Space“ („geteilter Raum“) bereits ausführlich beschäftigt, wie der Neumarkter Hans Walter Lang, Vorstandsmitglied Jugend und Sport im ADAC Nordbayern, weiß.

Generell, so geht aus einem im Jahr 2009 erstellten Dossier hervor, lehnt der Autoclub das Konzept nicht ab – jedoch sei es für eine endgültige Bewertung noch zu früh. Ansätzen, die „zu mehr Sicherheit durch weniger Komplexität beitragen“, stehe der Club „offen“ gegenüber – er habe bereits 1998 ein Konzept zur Reduzierung des Schilderwaldes erarbeitet. „Shared Space“ habe diese Idee weiterentwickelt. Der ADAC begrüße deshalb weitere Pilotversuche – „sofern diese wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden“.

## Bis zu 26 000 Fahrzeuge

Eine Sache betrachtet der Automobilclub aber durchaus kritisch: die Zahl der Fahrzeuge, die täglich die zu verändernde Zone passieren: Der ADAC hält es für eine sinnvolle „Rahmenbedingung für Gestaltungen im Sinne von Shared Space“, dass die Zahl der Fahrzeuge in einem echten verkehrsberuhigten Bereich auf niveaugleichen Flächen unter 4000 liegt, in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich unter 10 000 (siehe unten stehender Artikel).

In Neumarkt beträgt die Zahl der Fahrzeuge, die derzeit am Unteren Tor vorbeifahren, täglich bis zu 26 000 – hinzu kommen 2500 Schüler, die die beiden Gymnasien erreichen müssen. Dass diese hohe Zahl ein Problem sein könnte, weiß auch



Im Februar begutachteten 18 Neumarkter Stadträte, unter ihnen auch Bürgermeister Düring, die Shared-Space-Zone in Duisburg. Foto: Archiv

## SHARED SPACE – SO ÄNDERN SICH MEINUNGEN

› **Juni/Juli 2008:** FLitZ-Stadtrat Hans-Jürgen Madeisky setzt sich für Shared Space am Unteren Tor ein – er hält das Konzept dort für „hochinteressant“: „Unordnung schafft Sicherheit“, sagt er im Tagblatt-Gespräch. FLitZ fordert, dass eine Delegation des Stadtrats und der Verwaltung sobald wie möglich nach Drachten in Holland fährt und sich dort über die Erfahrungen mit „Shared Space“ informiert. Bei der Stadtratssitzung im Juli 2008 erklärt sich nur Jakob Bierschneider bereit, mitzufahren – er ist aber skeptisch.  
› **September 2008:** FLitZ kündigt eine Info-Fahrt zu „Shared Space“ nach Bohmte bei Osnabrück im Oktober an.  
› **Februar 2009:** Zum wiederholten Mal bringt die Freie Liste Zukunft das Thema „Shared Space“ als Antrag in die

Sitzung des Bauausschusses ein.

› **Februar 2010:** OB Thomas Thumann schlägt nach einem Besuch in Duisburg vor, „Shared Space“ für das Areal am Unteren Tor prüfen zu lassen. Wenig später fahren 18 Stadträte und Vertreter der Verwaltung erneut nach Duisburg. Viele sind verblüfft, wie gut das System dort funktioniert.

› **März 2010:** FLitZ-Vorsitzender Dieter Ries äußert sich skeptisch zum Thema Shared Space am Unteren Tor – er drängt auf eine genaue Prüfung. Zeitgleich spricht Hans-Jürgen Madeisky von „vorschnell bejubelten Umbauten des öffentlichen Raums am Unteren Tor in Richtung Shared Space“.

› **April 2010:** FLitZ fordert mehr Informationen über die Verkehrsbelastung am Unteren Tor. (ks)

die Stadt – im Generalverkehrsplan, an dem momentan gearbeitet wird, soll berücksichtigt werden, wie diese Zahl reduziert werden könnte.

Auch das Thema Schulweg sieht der ADAC kritisch: Es müsse bei weiteren Pilotversuchen noch geklärt werden, „ob Schulwege ein Aus-

schlusskriterium für Shared Space“ darstellten. Die Frage, bis zu welcher Streckenlänge Autofahrer niedrige Fahrgeschwindigkeiten akzeptierten und inwieweit fehlende Überquerungshilfen für besonders gefährdete Personengruppen wie Senioren, Behinderte und Kinder ein Problem sei-

en, müsse ebenfalls genau betrachtet werden. Gleiches gelte für diverse rechtliche Fragen im Fall von Unfällen. „Bis dahin sollten die Kommunen von voreiligen Planungen Abstand nehmen“, rät der Automobilclub.

Für einen verkehrsberuhigten Bereich empfiehlt der ADAC einen Abschnitt, der maximal 400 Meter lang ist, in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sollte die Strecke maximal 800 Meter lang sein. In jedem Fall müsse der Fuß- und Radverkehr in Bereichen, in denen eine Shared-Space-Zone eingerichtet werden soll, „eine wichtige oder dominierende Rolle“ spielen. Schulen, Krankenhäuser, Polizei und Feuerwehr müssten auch anderweitig erreichbar sein und aufgrund der vielen Geschäfte müsse ein „hoher Querungsbedarf“ bestehen.

## Ausreichend Parkplätze nötig

Damit es nicht zu wildem Parken und unkontrolliertem Halten in Shared-Space-Zonen kommt, müsse in einem Umfeld von 400 Metern „ausreichend Parkraum“ zur Verfügung stehen, sind die Erfahrungen des ADAC – Verkehrsexperten des Clubs haben selbst echte Shared-Space-Zonen, so genannte Begegnungszonen und andere verkehrsberuhigte Zonen besucht und beobachtet. Generell könnten gestalterische Elemente helfen, dass die Verkehrsteilnehmer die Anforderungen akzeptieren (müssen).

Über die Wirksamkeit von „Shared Space“ auf die Verkehrssicherheit lasse sich bisher nur wenig sagen, so der ADAC – generell sei es aber kein „Allheilmittel zur Vermeidung von Unfällen und Konflikten“ und könne nur eine Nischenlösung sein. Beispielsweise seien in Bohmte, wo eine Straße nach „Shared Space“ umgewandelt wurde, in 15 Monaten nach Fertigstellung des Umbaus dreimal so viele Unfälle passiert wie im Jahr vor Baubeginn – besonders mit Radfahrern.

Plätze, die im Sinne von „Shared Space“ umgewandelt worden seien, schnitten hingegen in Bezug auf die Unfallhäufigkeit wesentlich besser ab – dies liege auch daran, dass Autofahrer auf Plätzen defensiver fahren, weil sie verunsicherter sind als auf Straßen. Positiv wirke sich aus, wenn der „Shared-Space“-Zone ein Kreisverkehr vorgeschaltet ist.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten würden in verkehrsberuhigten Zonen zwar generell überschritten, seien aber immer noch auf „stadtverträglichem Niveau“, so der ADAC. › SEITE 38