

Kiel, 11.09.2008

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

**TOP 14: Ermöglichung von kommunalen Shared-Space-Konzeptionen
(Drucksache 16/2213)**

Bernd Schröder:

Gemeinschaftsstraße ist bei hohem Verkehrsaufkommen zu riskant

Shared Space heißt auf Deutsch sinngemäß „gemeinsam genutzter Raum“. Das Hamburger Abendblatt hat vor geraumer Zeit eine Leserumfrage durchgeführt, um einen schönen deutschen Begriff dafür zu finden, der Sieger heißt „Gemeinschaftsstraße“. Dabei geht es um ein **EU-finanziertes Verkehrsprojekt**. Sieben europäische Städte und Regionen entwickeln Methoden, den öffentlichen Straßenraum von Bürgerinnen und Bürgern jeder Fortbewegungsart gemeinsam nutzen zu lassen. In Deutschland beteiligt sich die Gemeinde Bohmte aus Niedersachsen.

Im Rahmen des Projektes ist es nicht beabsichtigt, den gesamten Straßenraum eines Landes nach diesen Ideen umzusetzen. Das Konzept gesteht zu, dass stets **Räume** benötigt werden, **die ausschließlich Verkehrsfunktionen erfüllen**, um den Menschen ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen.

Die Idee einer Gemeinschaftsstraße stieß teils auf erhebliche Vorbehalte. In Bohmte wurden nicht alle, sondern nur ungefähr die Hälfte aller Verkehrsschilder entfernt. Ein 300 m langes Teilstück einer Hauptdurchgangsstraße wurde für 2,35 Millionen Euro umgebaut und am 19. Mai dieses Jahres freigegeben. Es gelten **nur drei Regelungen**: Tempo 30, „rechts vor links“ und zwischenmenschliche Rücksichtnahme.

Die Gemeinschaftsstraße ist keine neue Erfindung. Seit Beginn der 1990er Jahre setzt sich unter Verkehrsplanern die Erkenntnis durch, dass der öffentliche Raum nicht nur der motorisierten Fortbewegung dient, sondern auch ein Ort ist, an dem Menschen sich mit Muskelkraft fortbewegen, aufhalten und verweilen wollen. So entstanden Tempo-30-Zonen und Spielstraßen, die es heute in nahezu jeder Kommune gibt. Wenn Sie allerdings vor Ort mit den Anliegern verkehrsberuhigter Bereiche sprechen, wird Ihnen unisono mitgeteilt, dass sich die meisten Autofahrer nicht an die Verkehrsvorschriften halten.

Mir ist keine Bürgerinitiative bekannt, die sich für eine Rodung des „Verkehrszeichenswaldes“ (Schilderwald) einsetzt. Im Gegenteil, ständig werden **neue Verkehrsregelungen** wie Ampeln, Zebrastreifen etc. gefordert, in der Regel mit dem Argument: „oder muss hier erst ein Kind totgefahren werden?“

In meinem Wahlkreis in der Kreisstadt Pinneberg wurde vor vier Jahren der größte zweispurige Kreisverkehr in Schleswig-Holstein in Betrieb genommen. Ob Sie es glauben oder nicht: Er sorgt heute noch für ständige Leserbriefe und wird subjektiv als Unfallschwerpunkt wahrgenommen, was von der Polizei nicht bestätigt werden kann. Vielen Verkehrsteilnehmern sind einfach die Spielregeln im Kreisverkehr nicht bekannt. Uns Deutsche unterscheidet offenbar von Dänen und Niederländern, dass für uns eine Regelungsdichte im Straßenverkehr anscheinend unverzichtbar ist.

Dies vorausgeschickt, weise ich darauf hin, dass der Versuch im niedersächsischen Bohmte erst im Mai diesen Jahres begonnen hat, es also noch keine belastbaren Ergebnisse geben kann. Ob Bohmte ein Modell für Schleswig-Holstein werden wird, bezweifle ich aber. Da sind nämlich die Kosten. Ein gemeinsamer Verkehrsraum für Autofahrer, Radler und Fußgänger erfordert **aufwändige Umbauten** wie eine einheitliche, durchgehende Pflasterung aller Flächen. Das kostet sehr viel Geld. Es ist nicht damit getan, Verkehrsschilder abzumontieren.

Zwischenmenschliche Rücksichtnahme im Straßenverkehr hört sich gut an, kann aber bestenfalls nur für Gemeinden und Kleinstädte und dort nur in einzelnen Vierteln empfohlen werden. Es ist viel zu riskant, dieses Konzept mit ruhigem Gewissen auf Straßen mit hohem Durchgangs-, Einkaufs- und Schülerverkehr auszuweiten. Hier Rücksichtnahme vorauszusetzen, wäre leichtfertig, schließlich gibt es genug Verkehrsrowdys auf unseren Straßen.

Was allerdings möglich wäre, ist, den Schilderwald so weit wie möglich zu lichten. Es gibt das Beispiel der Stadt Schwelm, in der jedes dritte Schild entfernt wurde, ohne dass die Sicherheit gelitten hätte.

Lassen Sie uns die Ergebnisse des EU-Projektes abwarten. Wenn es erfolgreich abgeschlossen wird, können wir im zuständigen Ausschuss darüber diskutieren, ob wir wie in Brandenburg ein Pilotprojekt ausschreiben wollen, bei dem in einigen interessierten schleswig-holsteinischen Gemeinden die Prinzipien einer Gemeinschaftsstraße angewandt werden können.