

Leitfaden für innovative Bürger(meister)Innen

# SHARED-SPACE-KONZEPTE

## in Österreich, der Schweiz und Deutschland

Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen,  
Koexistenzonen, Mischzonen und ihre Umsetzung



# **SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland**

**Über Begegnungszonen, Berner Modell,  
Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen,  
Mischzonen und ihre Umsetzung**

**Leitfaden für innovative Bürger(meister)Innen**



bad architects group

Herausgeber:  
Gemeindeentwicklung des  
Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen (SIR)  
Bearbeitung: DI Robert Krasser  
Schillerstraße 25  
5020 Salzburg  
Tel.: +43 662/62 34 55  
sir@salzburg.gv.at

AutorInnen/Layout/Grafik:  
bad architects group (Ursula Faix und Paul Burgstaller)  
Jahnstraße 14  
6020 Innsbruck  
Tel.: +43 512/56 17 270  
welcome@bad-architects.gp  
www.bad-architects.gp

Mitarbeit:  
Taylor Davey, Fabian Partoll, Johannes Weninger, Karin Wörgötter (alle bad architects group)

Lektorat:  
Esther Pirchner

Zitationsvorschlag:  
bad architects group (2012): SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland, herausgegeben vom Salzburger Institut für Raumordnung & Wohnen (SIR)

Alle Rechte vorbehalten.  
© SIR 2012  
© bad architects group 2012  
© der Texte, Fotos und der Grafiken bei den AutorInnen

ISBN

Druck:

Diese Publikation wurde im Rahmen des Projektes EURUFU-Projekts des Central Europe Programms aus Mitteln des European Regional Development Fund (ERDF) finanziert. [www.eurufu.eu](http://www.eurufu.eu)



## **00. VORWORT 5**

### **01. THEMATISCHE EINFÜHRUNG 7**

- 01.01 Das Ende des Shared Space 8
- 01.02 Begriffsbestimmungen 12
- 01.03 Gleinstätten – erster Shared Space in Österreich 14
- 01.04 Mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität, mehr Umsatz 16
- 01.05 Gestalterische Maßnahmenbeispiele für Gemeinschaftsstraßen 18
- 01.06 Vorher-nachher-Beispiele von Gemeinschaftsstraßen 20
- 01.07 Checkliste Anwendungs- und Ausschlusskriterien 22
- 01.08 Partizipative Planungsprozesse für Shared-Space-Konzepte 24

### **02. REFERENZBEISPIELE 27**

- 02.01 Thalgau, Salzburg, Österreich 28
- 02.02 Gleinstätten, Steiermark, Österreich 30
- 02.03 Dornbirn, Vorarlberg, Österreich 32
- 02.04 Graz, Steiermark, Österreich 34
- 02.05 Henndorf, Salzburg, Österreich 36
- 02.06 St. Gallen, St. Gallen, Schweiz 38
- 02.07 Biel, Bern, Schweiz 40
- 02.08 Wabern, Gemeinde Köniz, Bern, Schweiz 42
- 02.09 Köniz, Bern, Schweiz 42
- 02.10 Frankfurt, Hessen, Deutschland 46
- 02.11 Duisburg, Nordrhein-Westfalen, Deutschland 48
- 02.12 Übersicht über die Referenzbeispiele 50

### **03. DETAILDARSTELLUNGEN 53**

- 03.01 Gestaltungsprinzipien des Straßenquerschnittes 54
- 03.02 Gestaltung mit Oberflächenmaterialien 56
- 03.03 Maßnahmen für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen 58
- 03.04 Signalisation 60

### **04. ANHANG 63**

- 04.01 Bildnachweis und Quellenverzeichnis 64
- 04.02 Literaturverzeichnis 68
- 04.03 Glossar 70



# 00.

## VORWORT

Im Zuge der Arbeit der Gemeindeentwicklung des Salzburger Institutes für Raumordnung & Wohnen (SIR) mit den Gemeinden stellt sich immer wieder die Frage, was eine Begegnungszone oder ein Shared Space sei und ob eine solche Zone auch für die betreffende Gemeinde geeignet sei.

Die vorliegende Broschüre ist als Information für interessierte Bürger(meister)Innen zu sehen, um zu Beginn des Prozesses Gemeinden mit ausreichenden Informationen zu versorgen. Der Leitfaden „SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland“ wurde im Rahmen des EURUFU-Projekts des Central Europe Programme und des ERDF finanziert, vom SIR herausgegeben und inhaltlich von bad architects group erarbeitet.

Robert Krasser, Gemeindeentwicklung des SIR



# 01.

## THEMATISCHE EINFÜHRUNG

Das Aufstellen des ersten Stoppschildes 1915 bzw. die Montage der ersten Ampel an der Kreuzung Woodward und Michigan Avenue 1920 in Detroit, USA, bedeutete das vorläufige Ende des gemeinschaftlich genutzten Straßenraumes, des Shared Space. Jahrzehnte später wurde das Prinzip wieder aufgegriffen und eine Planungsphilosophie erarbeitet, die später „Shared Space“ genannt wurde. Dieser Leitfaden dokumentiert das Ergebnis der Rückeroberung des gemeinschaftlich genutzten Straßenraumes durch Shared-Space-Konzepte.

## 01.01 DAS ENDE DES SHARED SPACE

Als 1915 in Detroit, USA, das erste Stoppschild bzw. 1920 die erste Ampel aufgestellt wurde, bedeutete dies das Ende des Shared Space. Spätestens von diesem Zeitpunkt an, wenn nicht schon früher, als der Bürgersteig in die Straßenraumgestaltung eingeführt wurde, begann die Segregation der Verkehrsteilnehmenden. Durch die Stoppschilder und Ampeln regelten diese den Verkehr nicht mehr selbst, durch Blickkontakt und Gesten, sondern wurden fremdgesteuert und kanalisiert. Bereits 1906 publizierte Eugène Hénard<sup>1</sup> Überlegungen zur Gestaltung der Straßen, die eine horizontale Trennung in Fahrspuren bzw. eine vertikale Trennung in Verkehrsetagen vorsah.

Im 1927 herausgegebenen Lehrbuch „Deutsches Verkehrshandbuch“ wurde die Entflechtung des FußgängerInnen- und Autoverkehrs empfohlen. Aufgrund des höheren Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen FußgängerInnen und Kfz wurde der Straßenraum unter den einzelnen Verkehrsteilnehmenden territorialisiert, mit der Absicht, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Ideen der „autogerechten Stadt“, teilweise basierend auf der schon 1943 publizierten „Charta von Athen“<sup>2</sup>, die unter anderem auch die strikte Trennung von (Auto-)Verkehr und öffentlichen Plätzen forderte, realisiert. Dies wurde von der guten wirtschaftlichen Situation und der damit einhergehenden Zunahme des Autoverkehrs unterstützt. Zahlreiche Fußgängerunterführungen und Straßenbahnuntertunnelungen wurden gebaut und trennten nun die Verkehrsteilnehmenden auch in der dritten Dimension.

Anfang der 1950er-Jahre entstanden in den Niederlanden (1953 in Rotterdam), in Deutschland (1953 in Kassel) und in Österreich (1961 in Klagenfurt) die ersten Fußgängerzonen, die auf den ersten Blick als Gegenbewegung zu deuten sind, aber in Wahrheit zu einer weiteren Territorialisierung nach Geschwindigkeiten des Verkehrs beigetragen haben. Dies wurde aufgrund der großen Anzahl an tödlichen Unfällen zwischen AutofahrerInnen und FußgängerInnen auch gefordert.

Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre begann ein erstes Umdenken, den Straßenraum wieder für alle Verkehrsteilnehmenden als eine gemeinschaftliche Fläche definieren und gestalten zu wollen. Der niederländische Verkehrsingenieur Joost Vahl startete

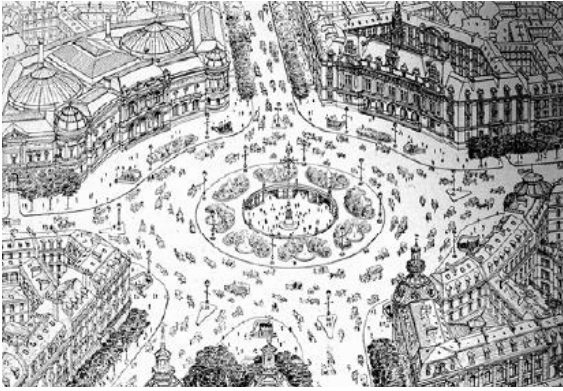
in Delft 1972 das Pilotprojekt eines „woonerf“ (wörtlich übersetzt als „Wohnhof“), dem Vorläufer für die „Wohnstraße“ (Österreich) oder die „Home Zones“ (UK), die in den 1990er-Jahren errichtet wurden.

Als der Verkehrsingenieur Hans Monderman 1978 zum Straßensicherheitsleiter der niederländischen Provinz Friesland berufen wurde, suchte er vor dem Hintergrund von Bürgerprotesten der stetig steigenden Zahl von Verkehrstoten vor allem bei Kindern nach neuen Lösungen, um diese Zahl wieder zu reduzieren. Da er von den gängigen Lösungen der Verkehrsberuhigung wie Bodenwellen oder Straßeneinengungen nicht überzeugt war bzw. diese nur eine Geschwindigkeitsreduktion von rund 10 % erreichten, experimentierte er im Dorf Oudehaske mit eher genteiligen Mitteln. Er ließ Fahrbahnmarkierungen, Bordsteinkanten, Verkehrszeichen und Bodenwellen rückbauen, um ein rücksichtsvolles Miteinander anstatt eines kanalisierten Nebeneinanders zu ermöglichen, und erreichte damit eine Geschwindigkeitsreduktion von 40 %. Damit einhergehend verringerten sich auch die Anzahl und Schwere der Unfälle. Das Ziel, den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz und FußgängerInnen wieder zu verringern, war erreicht.

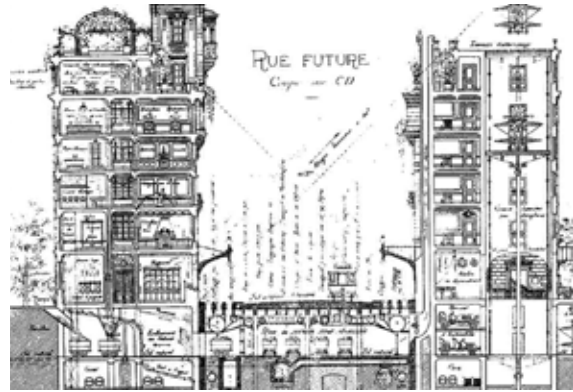
In den 1980er- und 1990er-Jahren folgten mehrere Projekte in kleineren Dörfern (1992 wurden z. B. im Dorf Makkinga alle Verkehrszeichen und Ampeln abmontiert sowie Fahrbahnmarkierungen und Bordsteine entfernt), die so erfolgreich waren, dass man sich schon in den 1990er-Jahren auch an komplexere Kreuzungen und Straßenzüge mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von über 12.000 Kfz pro Tag wagte. 2002 wurde die 800 m lange Haupteinkaufsstraße von Haren bei Groningen nach den oben beschriebenen Prinzipien gestaltet. Der britische Architekt Ben Hamilton-Baillie, der Kontakt zu Hans Monderman hatte, labelte Mondermans Straßengestaltungen als Shared Space. Haren wird in der Literatur meistens als erster Shared Space gelistet.

Das 2007 gestartete Interreg IIIB Programm „North Sea“ ermöglichte umfassende Studien zum Thema Shared Space sowie die Durchführung von Pilotprojekten in England, den Niederlanden, Norddeutschland, Belgien und Dänemark.

Ähnliche Ansätze wurden in verschiedenen Ländern etwa zeitgleich diskutiert. Für die frankophonen Län-



01 Eugène Hénard, Kreisverkehr, Paris, 1906



02 „Straße der Zukunft“, Eugène Hénard, Paris, 1906



03 Erstes Stoppschild in Detroit, 1915



04 Erste Ampel in Detroit, 1920



05 Vertikale Trennung der Verkehrsströme, „Jonas-Reindl“ beim Schottentor, Wien, 1961



06 Das neue, autogerechte Düsseldorf, 1964



07 Fußgängerunterführung in Wiesbaden, 1974

der Frankreich, Belgien, Schweiz und Kanada war hier der französische Verkehrsplaner Michel Deronzier mit seinem schon in den 1980er-Jahren realisierten Projekt in Chambéry wegweisend. Er führte die „Aire Pietonne“ ein, das ist ein großflächiger Bereich, auf dem FußgängerInnen Vortritt haben. Der wesentliche Unterschied war, dass er diese Zonen nicht in Wohnvierteln, sondern in belebten Geschäftsstraßen einführte. Ein informelles Netzwerk innovativer Verkehrsplaner, das heutige „Reseau Rue“<sup>3</sup>, forcierte den Austausch und damit Weiterentwicklung in frankophonen Ländern. Für die englischsprachigen Länder war der Australier David Engwicht mit seinem 1989 begonnenen Projekt in Brisbane der Innovator. Er beeinflusste die Entwicklung in Neuseeland und den USA.

In der Schweiz kam Fritz Kobi, der Leiter des Tiefbauamtes des Kantons Bern, Anfang der 1980er-Jahre zu ähnlichen Erkenntnissen und präsentierte Mitte der 1990er-Jahre in Berlin beim Verein Deutscher Ingenieure (VDI) seine Ideen, die er unter dem Titel „Berner Modell“ zusammenfasste. Ausgehend von den Erfahrungen bei den Wohnstraßen wurden auch bei den Kantonsstraßen partizipative Planungsprozesse eingeführt. Ein Vorläuferprojekt war die Bernstrasse in Zollikofen.

Das Berner Modell ist eine Vorgehens- und Planungsphilosophie und beruht auf drei verkehrspolitischen Grundsätzen: die Vermeidung von Verkehr, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs. Es definiert eine Grundphilosophie, bei der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden wichtiger ist als die Dominanz einer Gruppe von ihnen, und erlaubt die Bewältigung von Verkehrsfrequenzen von über 20.000 Fahrzeugen pro Tag.

Wesentlich dabei ist vor allem der im Modell verankerte partizipative Planungsprozess unter Mitwirkung der Bevölkerung, bei dem sich das Rollenverständnis der Planenden weg von den „ExpertInnen“ hin zu den ModeratorInnen, PartnerInnen oder KollegInnen entwickelt. Die Wirkungsanalyse der realisierten Projekte fließt als Erfahrungsschatz in die neuen Projekte ein.

2009 wurde in Österreich das erste Shared-Space-Projekt in Gleinstätten für den Verkehr freigegeben, 2010 folgte das Koexistenzonen-/Mischzonen-Projekt in Thalgau. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass diese Projektinitiativen vor allem von Kleinstädten und Dörfern ausgingen, und erst in den vergangenen paar Jahren wurden auch Projekte in Metropolen wie London (Shared Space Exhibition Road) oder Großstädten wie Frankfurt realisiert.

Derzeit sind allein in Österreich zahlreiche Gemeinschaftsstraßen in Planung. Ein weiterer Shared Space

in Graz wurde 2012 fertiggestellt. In manchen Fällen bietet die Errichtung einer Gemeinschaftsstraße sogar die Möglichkeit, eine Umfahrungsstraße zu vermeiden, da durch die Reduktion der Geschwindigkeit und die fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung des Straßenraumes der Verkehr nicht mehr als Belastung empfunden wird. Dies wird durch die Betonung der positiven Aspekte des Verkehrs erreicht.

Gemeinden mit einer starken Verkehrsbelastung oder mit einer hohen Unfallrate überlegen, ein Shared-Space-Konzept in ihrer Gemeinde zu realisieren. Dieser Leitfaden beschreibt die grundsätzlichen Eigenschaften von Shared-Space-Konzepten. Referenzbeispiele zeigen, für welche Situationen Shared-Space-Konzepte sinnvoll wären.

Shared-Space-Konzepte sind jedoch kein Allheilmittel für Verkehrsprobleme und nicht immer ein gelungener Versuch, ein Ortszentrum zu beleben. Im Kapitel 01.07 auf Seite 22 gibt daher eine Checkliste für Anwendungs- und Ausschlusskriterien die Möglichkeit einer ersten Einschätzung, ob ein Shared-Space-Konzept für eine Gemeinde geeignet scheint oder nicht.

Im Zuge der Planung, idealerweise durch ein Team aus einem/einer VerkehrsplanerIn (Modellrechnungen und technische Anforderungen) sowie einem/einer Architekten/Architektin (Gesamtgestaltungskonzept), werden, idealerweise im Rahmen eines partizipativen Planungsprozesses, für die betreffende Gemeinde maßgeschneiderte Maßnahmen erarbeitet, die speziell auf die örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse eingehen.

1: Eugène Hénard behandelte in seiner Veröffentlichung „Etudes sur les transformations de Paris“ (Studien zur Umgestaltung von Paris) Ideen für die Gestaltung des Straßenraumes in Paris. Er entwickelte eine kreisverkehrsähnliche Maßnahme zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf großen Kreuzungen. Weiters schlug er die Verlegung des Verkehrs in unterirdische Tunnel vor.

2: Die „Charta von Athen“ wurde 1943 von Le Corbusier publiziert und dokumentiert die Ergebnisse des CIAM Kongresses, der 1933 stattfand. 1962 wurde die Charta von Athen auf Deutsch publiziert.

3: Quelle: [http://www.petrakellystiftung.de/nc/programm/themen/select\\_category/10.html](http://www.petrakellystiftung.de/nc/programm/themen/select_category/10.html), 18.08.2012.





08 Jost Váhl „woonerf“ („Wohnhof“), Niederlande, 1984



09 „Aire Pietonne“, Vorläufer der Begegnungszone, Chambéry, Frankreich, 1985



10 Wohnstraße in Freiburg-Vauban, Deutschland, 1992



11 Seftigerstrasse, Wabern, Schweiz, 1997, Ergebnis eines Prozesses nach dem Berner Modell



12 Shared Space, Drachten, Niederlande, 2001



13 Rijksstraatweg Haren, Niederlande, 2002



14 Studietorget, Borlänge, Schweden, 2008



15 Shared Space, Exhibition Road, London, 2010

## 01.02 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Generell werden für Shared-Space-Konzepte viele Begriffe verwendet. Shared Space selbst ist zum Schlagwort geworden. Koexistenzzone, Begegnungszone, Mischverkehrszone und Berner Modell sind weitere Begriffe, die immer wieder verwendet werden. Bei den Begriffen handelt es sich teilweise um die Vermischung von straßenverkehrsrechtlich definierten Begriffen, Planungsphilosophien, Prozessen und planerischen Begriffen. Eine Übersicht ist der Versuch einer Erläuterung der einzelnen Begriffe.

### **Shared Space (planerischer Begriff)**

Shared Space ist ein Lösungsansatz und wurde vom 2008 verstorbenen niederländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman entwickelt. Der Name Shared Space wurde vom britischen Architekten Ben Hamilton-Baillie geprägt und erhielt als Teil des Interreg III B Projekts „North Sea“ eine breitere Aufmerksamkeit.

Die Verbesserung der Sicherheit und die Reduktion der Anzahl von Unfällen waren die wesentlichen Prämissen von Hans Monderman. Erreicht hat er diese Ziele durch ungewöhnliche Maßnahmen, wie die Demontage von Ampeln, Verkehrsschildern, Verkehrsinseln sowie den Rückbau der Bordsteine und die Entfernung der Fahrbahnmarkierungen. Auf diese Weise gelang ihm eine 40%ige Geschwindigkeitsreduktion und damit einhergehend ein starker Rückgang bei Unfällen mit tödlichem Ausgang. „Wegen der fehlenden Schilder sahen die Autofahrer sich aufmerksam um, achteten besser auf die anderen und fuhren viel langsamer. Das gab den Fußgängern die Möglichkeit, sich freier zu bewegen und allen Raum wirklich zu nutzen.“

### **Berner Modell (prozessorientierte Planungsphilosophie)**

Das Berner Modell ist eine Planungsphilosophie mit dem Grundsatz Koexistenz statt Dominanz. Sie wurde von Fritz Kobi, dem Leiter der Tiefbaudirektion des Kantons Bern seit den 1980er-Jahren entwickelt und basiert auf den drei verkehrspolitischen Grundsätzen Kfz-Verkehr vermeiden, Kfz-Verkehr verlagern und Verkehr verträglich abwickeln. Das Berner Modell geht in einem partizipativen Planungsprozess auf die Bedürfnisse und Wünsche aller beteiligten StraßenbenutzerInnen ein und definiert in diesem Ausmittlungsprozess ein jeweils individuelles Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept. Ein neues Rollenverständnis der PlanerInnen als PartnerInnen und ModeratorInnen ist neben der Wirkungskontrolle nach Realisierung eines Projektes fixer Bestandteil des Berner Modells. Die

sichere Verkehrsabwicklung, das Geschwindigkeitsregime, die Anlieferung, die Parkflächen sowie die Straßenarchitektur werden für jedes Projekt individuell erarbeitet.

### **Koexistenzzone/Mischzone (straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff)**

Eine Koexistenz- oder Mischzone ist ein straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff und in Österreich und der Schweiz als Tempo 30-Zonen gesetzlich verankert. Koexistenz in der Verkehrsplanung ist ein Ansatz, der davon ausgeht, dass sich FußgängerInnen und AutofahrerInnen in verträglichem Miteinander die Verkehrsflächen teilen. Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs ist dafür Voraussetzung. Die Einführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie neue Straßenraumgestaltungen oder die Einführung von Zonen mit Tempobeschränkung leistet dazu einen wichtigen Beitrag.






















### **Begegnungszone (in der Schweiz straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff)**

Die Begegnungszone ist in der Schweizer Signalisationsverordnung verankert und kennzeichnet Straßen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die FußgängerInnen und BenützerInnen von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den FahrzeugführerInnen mit Ausnahme der Straßenbahn vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

In Deutschland können Begegnungszonen als „verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche“ (Tempo 20) eingerichtet werden. Unterstützend sollte das in der Experimentierklausel §45 Abs. 1 Nr. 6 der StVO Deutschland zugelassene Verkehrszeichen „Begegnungszone“ aufgestellt werden. Eine bundesweit einheitliche gesetzliche Verankerung ist in Vorbereitung. In Österreich ist 2012 die straßenverkehrsrechtliche Verankerung der Begegnungszone in Vorbereitung.

### **Gemeinschaftsstraße (planerischer Begriff)**

In Deutschland wird der Begriff „Gemeinschaftsstraße“ als deutscher Terminus statt Shared Space verwendet, ist jedoch eine eigene Klassifikation. Erste Gemeinschaftsstraßen wurden in Hamburg und Frankfurt errichtet. Die Signalisation erfolgt, wie bei den Begegnungszone als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20).

GESCHWINDIGKEIT	SIGNALISATION			BEGRIFFE	GESETZLICHE VERANKERUNG	DTV Kfz/24h
	AT	D	CH			
<p>Österreich</p>  <p>Deutschland Schweiz</p> 				<p><b>Fußgängerzone</b> (straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff)</p>	<p>Österreich Deutschland Schweiz</p>	
<p>Österreich</p> 				<p><b>Wohnstraße</b> (straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff)</p>	<p>Österreich Deutschland als „verkehrsberuhigter Bereich“</p>	
		 		<p><b>Begegnungszone</b> (straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff)</p>	<p>Schweiz Deutschland als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, Zeichen „Begegnungszone“, lt. Experimentierklausel §45 Abs. 1 Nr. 6 StVO Deutschland</p>	<p><b>11.000</b></p>
	 			<p><b>Gemeinschaftsstraße</b> (planerischer Begriff)</p>	<p>Deutschland als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ Zeichen „Begegnungszone“ lt. Experimentierklausel §45 Abs. 1 Nr. 6 StVO Deutschland</p>	<p><b>15.000</b></p>
				<p><b>Berner Modell</b> (prozessorientierte Planungsphilosophie)</p>	<p>Das Berner Modell ist hinsichtlich des Geschwindigkeitsregimes und der Klassifizierung ergebnisoffen. Es kann zu einer Begegnungszone, Tempo-30-Zone oder anderen Lösungen führen.</p>	<p><b>25.000</b></p>
	 <p>Zone</p>			<p><b>Koexistenzzone</b> (planerischer Begriff)</p>	<p>Österreich und Schweiz als „Tempo-30 Zone“</p>	<p><b>6.000 bis 20.000</b></p>
				<p><b>Mischzone</b> (planerischer Begriff)</p>		
 <p>Zone</p>				<p><b>Shared Space</b> (planerischer Begriff)</p>	<p>Österreich und Schweiz als „Tempo 30 Zone“; Deutschland als „verkehrsberuhigter Bereich“</p>	<p><b>5.000 bis 10.000</b></p>

## 01.03 GLEINSTÄTTEN – ERSTER SHARED SPACE IN ÖSTERREICH

„Shared Space strebt eine Verkehrsberuhigung an, die Problemen, die durchaus auftreten können, mit neu erarbeiteten Lösungen begegnet. Diese Lösungen werden mit Hilfe von Bevölkerung und VerkehrsplanerInnen erstellt, um so eine möglichst hohe Akzeptanz zu erzielen. Verkehrstechnische Grundlagen werden trotzdem der Planung zugrunde gelegt. Das bezieht sich beispielsweise auf Schleppkurven in Kreuzungsbereichen, die den Begegnungsfall Lkw-Pkw zulassen. Diese und andere grundlegende Parameter wurden in der Planung berücksichtigt.

Da Shared Space auf begleitenden Untersuchungen aufbaut, um gegebenenfalls auf die oben erwähnten möglichen Schwachstellen im System eingehen zu können, werden Vorher-nachher-Messungen als Voraussetzung für eine positive Beurteilung betrachtet. Die Pläne der Einreichunterlagen bilden die Basis für die erfolgreiche Umsetzung.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist die v85 (Die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmenden eingehalten wird) zu vermindern. Dies wird einerseits durch die Verschmälerung der Fahrbahn der B74 und durch bauliche sowie farbliche Umgestaltung der Fahrbahn erfolgen. Derzeit beträgt die v85 63 km/h auf Straßenkilometer (Strkm.) 19,1. Dieser Strkm. befindet sich kurz vor dem ersten Platzbereich bei der Raiffeisenbank Gleinstätten in der Busbucht in Richtung stadtauswärts und hat, obwohl er sich im Ortsgebiet befindet, noch Landesstraßencharakter.

Die Fahrbahnbreite im Bestand beträgt 7,6 m auf Strkm. 19,1. In den Platzbereichen erfolgt eine Anhebung der Fahrbahn um 3 cm mit der farblichen Änderung durch Pflastersteine. Um eine einheitliche Oberflächengestaltung der Platzbereiche (Fahrfläche und Seitenbereiche), die sich von der Asphaltfahrbahn deutlich unterscheidet, erzielen zu können, wurde die Gestaltung mit gelben Pflasterflächen gewählt. Mit den Pflastersteinen ist eine flexible Anpassung an die Seitenräume möglich (Verwindungen und Neigungswechsel sind gut herstellbar). Eine Ausbildung mit eingefärbtem Beton wäre teurer und bei Anschlüssen wenig bis kaum flexibel gewesen.

Bei Flächen mit Pflastersteinen können Fahrbahnreparaturen einfach durchgeführt werden. Auf die Verwendung des Pflastersteins der Marke ‚Einstein‘ gibt die Pflasterfirma Semmelrock hinsichtlich der

Stabilität in der Lage eine zehnjährige Garantie. Das war die Voraussetzung für die Wahl dieses Materials nach Rücksprache mit dem Straßenerhaltungsdienst. Die Fahrbahnzwischen den Platzbereichen wird auf 5,5 m Breite eingeschränkt, was den Begegnungsfall Lkw-Pkw bei verminderter Geschwindigkeit zulässt (Standard für Landstraßen). Dazu kommt beiderseits ein Rigol mit einer Breite von je 0,5 m, was zu einer benutzbaren Breite von 6,5 m führt (ausreichend für die Begegnung Lkw-Lkw oder Bus). Die seitliche Begrenzung der Fahrbahn plus Rigol zwischen den Plätzen erfolgt mit einer 3 cm hohen Kante. Dies erzeugt die Unstetigkeit im Straßenverlauf, die bremsend auf den Verkehr wirkt.

Der dreimalige Übergang von Straße auf Platz bricht die Kontinuität (Geschwindigkeitsfluss) der Straße und fordert die Verkehrsteilnehmenden auf, sich in den Platzbereichen neu zu orientieren und sich so auf die aktuellen Gegebenheiten einzustellen. Außerdem bremst die optische Verengung die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit.

Die erste Evaluierung sollte innerhalb von drei Monaten erfolgen, um mögliche Schwachstellen umgehend nachzubessern. Danach scheint eine weitere nach einem Jahr sinnvoll. Der zusammenhängende Charakter des im Sinne von Shared Space verkehrsberuhigt gestalteten Straßenraumes ist über die gesamte Projektlänge durch die einheitliche Gestaltung der Platzflächen und der Gehwegbereiche mit farbigen Betonsteinen gewährleistet. Dadurch entsteht ein einheitliches Gesamtbild des umgestalteten Straßenbereiches, das insgesamt zu einer im Ortsbereich verträglichen Geschwindigkeit beiträgt.“

Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark Verkehrsressort, Graz.



**„Vorher gab es hier nur eine Durchzugsstraße, jetzt haben wir mehrere offene Plätze.“**

Gottfried Schober,  
Bürgermeister von  
Gleinstätten





**17** Vorher: Der Schulzugang wird aus vermeintlichen Sicherheitsgründen durch eine Hecke vom Straßenraum getrennt, was jedoch eine hohe Geschwindigkeit und keine Rücksichtnahme der Kfz-FahrerInnen verursacht, da keine Blickbeziehung ermöglicht wird.



**18** Der Straßenraum in Gleinstätten nach dem Umbau. Der Eingang der Schule ist einsichtig. Die gleiche farbliche und belagsmäßige Gestaltung von Fahrbahn und Fußgängerbereich wirkt großzügig und reduziert die Geschwindigkeit der Kfz.

## 01.04 MEHR SICHERHEIT, MEHR LEBENSQUALITÄT, MEHR UMSATZ

### Mehr Sicherheit

Wie eingangs erwähnt, war die hohe Anzahl an Verkehrstoten bei den FußgängerInnen trotz verkehrsberuhigender Maßnahmen wie Bodenwellen oder Verkehrsinseln der ausschlaggebende Punkt, nach alternativen Straßenraumgestaltungsmodellen zu suchen, die zu einer Reduktion der Geschwindigkeit führen.

Die Verkehrsunfälle sind seit der Umgestaltung am Zentralplatz in Biel (Abb. 19) von 33 auf 22 zurückgegangen. Aufgrund der Ampeln an den Fußgängerstreifen waren bereits früher nur zwei Fußgängerunfälle zu verzeichnen. Stark zurückgegangen ist auch die Zahl der Auffahrunfälle (von zehn auf zwei) und Unfälle mit linksabbiegenden Fahrzeugen (von fünf auf null). Die FahrzeuglenkerInnen sind aufmerksamer und nehmen auch untereinander mehr Rücksicht.

### Mehr Umsatz

Im Schulbereich von Gleinstätten (Abb. 21) ist das Verkehrsaufkommen nach Fahrzeugen nahezu gleich geblieben. Ein wesentlicher Unterschied ist jedoch beim Fußgängerlaufverkehr festzustellen. Im Jahr 2009 ging die überwiegende Mehrheit jener Schülerinnen, die vom Busbahnhof kamen, hinter der parallel zur B74 verlaufenden Thujenhecke in die Schule und war somit für die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht sichtbar und im Straßenraum nicht präsent.

Die Kaufleute an gemeinschaftlich genutzten Straßenräumen berichten von einem allgemeinen Anstieg des Jahresumsatzes durch die Erhöhung der Fußgängerfrequenz. Durch die Ermöglichung des flächigen Querens steigt die Zahl der Fahrbahnquerungen, die wiederum eine Frequenzverbesserung für die Geschäfte darstellt.

### Mehr Akzeptanz

Nach anfänglicher Skepsis im Planungsprozess bzw. während der Bauphase steigen die Akzeptanz und damit die Lebensqualität der Bevölkerung. Die Menschen fühlen sich sicherer und freier im Verkehrsraum. Am Beispiel Köniz wurden ebenso die verstärkte Begegnung und die allgemeine Verbesserung des Verkehrsflusses positiv bewertet.

**„Die FahrzeuglenkerInnen sind aufmerksamer und nehmen auch untereinander mehr Rücksicht.“**

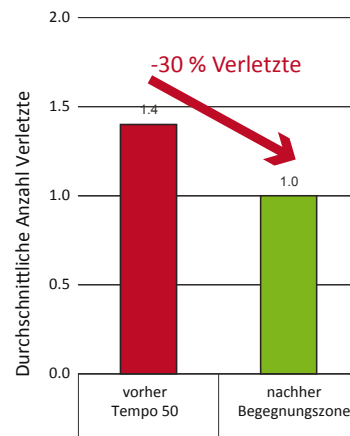
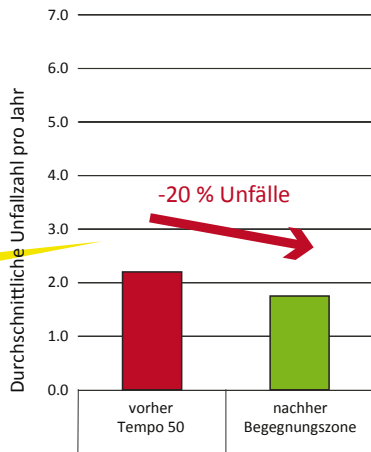
Bewohner

**„Die Lebensqualität hat sich wesentlich erhöht.“**

Bewohnerin

**„Nach dem Umbau haben sich die FußgängerInnenfrequenz und dadurch mein Jahresumsatz deutlich erhöht.“**

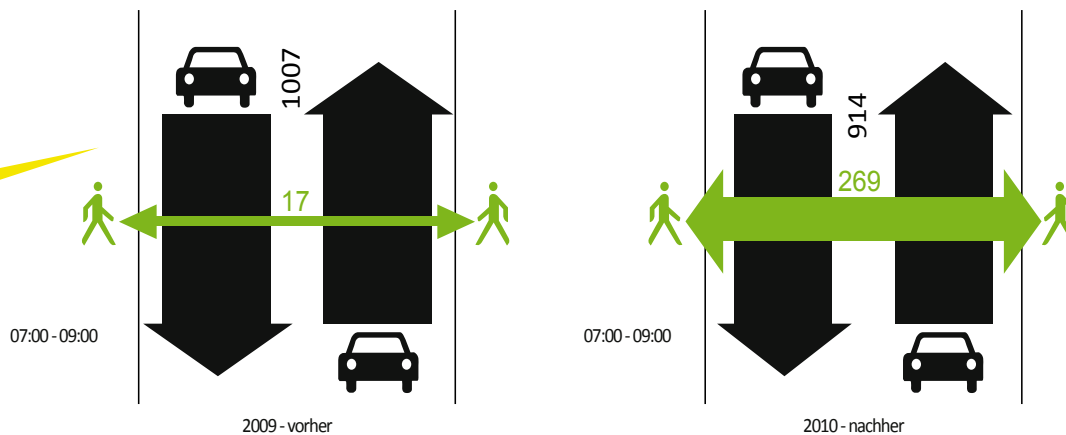
Shopbesitzerin



19 Begegnungszone Biel, Zentralplatz. Die Unfalldaten basieren auf einer Betrachtung des Straßenraumes fünf Jahre vor dem Umbau und drei Jahre danach. Die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere haben sich jeweils reduziert.



20 Berner Modell, Köniz. Die Umfrage basiert auf Vergleichsumfragedaten vor, während und nach dem Umbau. Die Menschen haben das Gefühl, dass sie einander mehr begegnen, sie fühlen sich sicherer, haben mehr Freiraum und beurteilen den Verkehrsfluss als besser.



21 Shared Space Gleinstätten. Nach dem Umbau zur Begegnungszone hat sich die Fußgängerfrequenz bei gleichbleibendem Kfz-Verkehr um das 15-fache erhöht.

## 01.05 GESTALTERISCHE MASSNAHMENBEISPIELE FÜR GEMEINSCHAFTSSTRASSEN

### **Flächiges Queren durch Entfall der Zebrastreifen**

Ein wesentliches Merkmal der gemeinschaftlichen Straßen ist die Möglichkeit des flächigen Querens der Fahrbahn, was durch den Entfall von Zebrastreifen ermöglicht wird. Die Fahrbahn kann an jedem Punkt überquert werden und der Zeitpunkt des Querens wird dem Verkehrsfluss angepasst.

**Optische Verschmälerung der Fahrbahn und einheitliche Gestaltung der gemeinschaftlichen Straße**

### **Breiter Übertrittstreifen/Mehrzweckstreifen**

Zur Verbesserung der Nutzung durch FußgängerInnen zur Querung der Fahrbahnen wird ein breiter Mittelstreifen ausgebildet, dessen Textur anders als die Fahrbahn gestaltet ist. Ab einer DTV von mehr als 10.000 Kfz/Tag dient er als Mehrzweckstreifen auch zum Linksabbiegen.

### **Barrierefreie Bordsteinkanten**

Die Niveauunterschiede zwischen Gehsteig und Fahrbahn werden mit niedrigen „Schrägboards“ überbrückt. Dadurch entsteht ein barrierefreier Straßenraum, in dem man mit Rollstuhl, Kinderwagen und Fahrrad fließend und ohne Stolpersteine vorankommt.

**Flächiges Queren durch Entfall der Zebrastreifen möglich; Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmenden**

### **Optische Verschmälerung der Fahrbahn**

Die Fahrbahn behält zwar für die Begegnung von Lkw und Bus die erforderliche Mindestbreite von 6,5 m, jedoch wird die Fahrbahn nur in einer Breite von 4,5 m asphaltiert, die restliche Breite von links und rechts je 1 m wird niveaugleich wie der FußgängerInnenbereich gestaltet. AutolenkerInnen reagieren auf die optische Verschmälerung der Fahrbahn mit einer Geschwindigkeitsreduktion. Durch die reduzierte Geschwindigkeit wird der Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmenden unterstützt. Dadurch wird der Verkehr insgesamt flüssiger und Unfälle werden vermieden.

### **Einheitliche Farb- oder Texturgestaltung**

Die Gemeinschaftsstraße sollte einheitlich gestaltet sein, was durch eine einheitliche Farb- oder Texturgestaltung der Oberfläche oder eine einheitliche Gestaltung der Stadtmöblierung erreicht wird, wodurch sie als zusammenhängendes Ganzes erlebt wird.

### **Längsparken auf dem Gehsteig**

Um ein spontanes Stehenbleiben zum Einkaufen mit dem Auto zu ermöglichen, ist punktuell Längsparken auf dem Gehsteig für maximal 30 Minuten erlaubt.

**Ein breiter Mittelstreifen erleichtert das flächige Queren der Fahrbahn**





22 Optische Verschmälerung der Fahrbahn



23 Einheitliche Farb- oder Texturgestaltung des gemeinschaftlich genutzten Straßenraumes



24 Flächiges Queren der Fahrbahn ohne Zebrastreifen



25 Aufnahme von Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmenden



26 Flächiges Queren auf längsgerichteten breiten Übertrittstreifen



27 Längsparken auf dem Gehsteig

## 01.06 VORHER-NACHHER-BEISPIELE VON GEMEINSCHAFTSSTRASSEN

### **Gleinstätten, Österreich, vor dem Umbau**

Die Ortsdurchfahrt von Gleinstätten im Bereich der Tankstelle vor dem Umbau zu einem Shared Space ist klassisch in Fahrbahn und beidseitigen Gehsteig mit Niveausprüngen eingeteilt. Der Bereich für FußgängerInnen ist sehr beengt.

### **Gleinstätten, Österreich, nach dem Umbau zum Shared Space**

Nach dem Umbau zu einem Shared Space ist die Fahrbahn optisch eingeschränkt und wird im Bereich der Tankstelle durch den gleichen Bodenbelag völlig durchbrochen, wodurch es zu einer Platzwirkung kommt. Durch die reduzierte Geschwindigkeit der Autos und die vergrößerten Bereiche für den Langsamverkehr (RadfahrerInnen und FußgängerInnen) werden die Aufenthaltsqualität und das Gesamterscheinungsbild verbessert.

### **Grenchen, Schweiz, vor dem Umbau**

An der Hauptkreuzung von Grenchen vor dem Umbau zu einer Begegnungszone ist der Bereich für die FußgängerInnen auf die schmalen Gehsteige beschränkt. Der Straßenraum mit Fahrspuren, Abbiegespuren und Fahrbahnmarkierungen nimmt einen Großteil des Straßenraumes ein.

### **Grenchen, Schweiz, nach dem Umbau zur Begegnungszone**

Die Hauptkreuzung von Grenchen nach dem Umbau zur Begegnungszone hat auf ein Minimum reduzierte asphaltierte Fahrbahnen, unter Beibehaltung der erforderlichen Breite für den Begegnungsfall Lkw-Lkw. Die breiten Gehbereiche und die einheitliche Gestaltung tragen besonders zur Attraktivierung des Straßenraumes bei. Die parkenden Autos entlang der Gehsteige wurden auf wenige Längsparker mit einer maximalen Parkzeit von 30 Minuten reduziert. Das Queren der Fahrbahn ist flächig möglich.

### **Thalgau, Österreich, vor dem Umbau**

Abbildung 32 zeigt das Ortszentrum von Thalgau vor dem Umbau zu einer Koexistenzzone. Das Ortsbild ist geprägt von parkenden Autos und einer stark befahrenen Landesstraße.

### **Thalgau, Österreich, nach dem Umbau zur Koexistenzzone**

Abbildung 33 zeigt die Ortsdurchfahrt von Thalgau nach dem Umbau zur Koexistenzzone. Die parkenden Autos sind weitgehend eliminiert und der Straßenquerschnitt neu gestaltet.

**Verbesserte  
Aufenthaltsqualität  
Gleinstätten, Steiermark**

**Wesentlich vergrößerte  
Flächen für FußgängerInnen  
Grenchen, Schweiz**

**Umstrukturierung der  
Parkzonen  
Thalgau, Salzburg**





28 Gleinstätten, Österreich, vor dem Umbau



29 Gleinstätten, Österreich, nach dem Umbau zum Shared Space



30 Grenchen, Schweiz, vor dem Umbau



31 Grenchen, Schweiz, nach dem Umbau zur Begegnungszone



32 Thalgau, Österreich, vor dem Umbau



33 Thalgau, Österreich, nach dem Umbau zur Koexistenzzone

## 01.07 CHECKLISTE ANWENDUNGS- UND AUSSCHLUSSKRITERIEN

Für Shared-Space-Konzepte empfiehlt es sich, einige Voraussetzungen zu berücksichtigen, um die gewünschten Effekte der erhöhten Verkehrssicherheit, der verbesserten Lebensqualität und der Erhöhung der Fußgängerfrequenz zu erreichen. Idealerweise sollten alle sieben Anwendungskriterien erfüllt sein, damit ein Shared-Space-Konzept an einem bestimmten Ort erfolgreich umgesetzt werden kann. Sind mehrere der Anwendungskriterien nicht erfüllt, sollte nach Alternativen gesucht werden.

Alle der bisher umgesetzten Shared-Space-Konzepte befinden sich innerorts. Außerorts gelegene Straßen haben meistens zu wenig Fußgänger- und RadfahrerInnenfrequenz.

Shared-Space-Konzepte funktionieren, nach bisherigen Erfahrungen, am besten in Ortsdurchfahrten, Geschäftsstraßen und platzähnlichen Aufweitungen. In Gewerbebezonen sind Shared-Space-Konzepte nur geeignet, wenn der Querungsbedarf und die FußgängerInnenfrequenz entsprechend hoch sind.

Eine Nutzungsmischung von Kfz, RadfahrerInnen und FußgängerInnen ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg von Shared-Space-Konzepten. Ist in einer Straße der Anteil der fahrbahnquerenden RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu gering und der Kfz-Verkehr zu dominant, könnte die Maßnahme aufgrund der geringen Akzeptanz nicht angenommen werden, da z. B. der Grund für die Reduktion der Geschwindigkeit für Kfz-FahrerInnen nicht nachvollziehbar ist.

Als Richtlinie<sup>4</sup> wird eine Anzahl von hundert FußgängerInnen/RadfahrerInnen pro 1.000 m<sup>2</sup> Fläche oder mehr als rund hundert FußgängerInnen/RadfahrerInnen pro Spitzenstunde empfohlen. Bei einer geringeren Frequenz sollten, bedingt durch den geringen Aufenthaltsbedarf, die Umsetzungsparameter eines Shared-Space-Konzeptes besonders genau geprüft werden.

Shared-Space-Konzepte sind zu empfehlen, wenn flächiges Queren erwünscht ist. Dies ist etwa bei einer Geschäftsstraße mit Geschäften auf beiden Seiten oder mit einem „Frequenzmagneten“ (Schule etc.) auf der anderen Straßenseite gegeben.

Generell wird eine maximale DTV von 25.000 Kfz empfohlen, obwohl auch höhere Frequenzen denkbar sind. Schlussendlich ist es hilfreich, wenn der Parkdruck auf das Gebiet nicht allzu hoch ist.

**Der RadfahrerInnen- und FußgängerInnenanteil sollte relativ hoch sein.**

**Flächiges Queren ist durch Geschäfte auf beiden Seiten der Straße erwünscht.**

**Ein zu hoher Schwerverkehrsanteil ist ein Ausschlusskriterium.**

4: Quelle: Eberling Patrick, Bogner Jennifer, Ortlepp Jörg, Gemeinschaftsstraßen: attraktiv und sicher, Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011, bfu-Fachdokumentation 2.083, S. 12.

ANWENDUNGSKRITERIEN	JA	NEIN	?
Die Straße befindet sich innerorts mit (Potential für) Geschäfte(n) auf beiden Straßenseiten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße ist eine Ortsdurchfahrt, Geschäftsstraße oder hat platzähnliche Aufweitungen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straße weist eine hohe Nutzungsmischung, insbesondere durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fußgänger- und Radfahrerfrequenz beträgt mehr als 100 pro 1.000 m <sup>2</sup> oder mehr als 100 pro Spitzenstunde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein flächenhafter Querungsbedarf der Straße ist gegeben, da sich auf beiden Straßenseiten Geschäfte befinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die durchschnittliche tägliche Verkehrssträrke (DTV) beträgt maximal 25.000 Kfz, in Ausnahmefällen 40.000 Kfz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Straße gibt es geringen Parkdruck und es gibt abseits der Straße ausreichend Parkmöglichkeiten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EINSCHRÄNKENDE KRITERIEN	JA	NEIN	?
Der Straßenraum befindet sich außerorts und hat geringe FußgängerInnen und RadfahrerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum befindet sich in einem Gewerbe- oder Industriegebiet mit geringer FußgängerInnenfrequenz.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum ist vom Kfz-Verkehr dominiert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenraum hat wenig Potenzial, die Aufenthaltsfunktion zu verbessern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Querungsbedarf ist nur punktuell gegeben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schwerverkehrsanteil in der Straße ist relativ hoch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Parkdruck im Straßenraum ist sehr hoch und es gibt abseits keine Parkalternativen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

# 01.08 PARTIZIPATIVE PLANUNGSPROZESSE FÜR SHARED-SPACE-KONZEPTE

Es ist generell zu empfehlen, Shared-Space-Konzepte mit Hilfe eines partizipativen Prozesses zu entwickeln. Dies unterstützt im Sinne der Schaffung eines neu gestalteten sozialen Raumes den Zusammenhalt einer betreffenden Gemeinde. Es gibt keinen vordefinierten Normprozess, wie ein partizipatives Verfahren für Shared-Space-Konzepte abgewickelt werden soll. In diesem Kapitel wird der ideale Ablauf eines Planungs- und Umsetzungsprozesses als linearer Prozess beschrieben. In der Praxis sind diese Prozesse ganz unterschiedlich gelagert und meistens nicht linear. Ideen werden aufgegriffen und verworfen, später wieder neu verarbeitet und zur Realisierung gebracht. Die beschriebenen einzelnen Phasen sind als Vorschlag zu sehen und sollten individuell für die Gemeinde zusammengestellt werden.

## **Baustein 1: Bestandsaufnahme/Verkehrsanalyse**

Diese Phase sollte als Basis für den partizipativen Prozess von einem Verkehrsplanungsbüro und einem Architekturbüro durchgeführt werden. Idealerweise wird die Verkehrsanalyse individuell auf die Gemeinde abgestimmt, und es ist zu empfehlen, diese jeweils im Zeitraum der zu erwartenden höchsten Verkehrsbelastung durchzuführen. Die Verkehrsanalyse sollte neben der Ermittlung des Durchgangs-, Binnen- sowie des Quell-/Zielverkehrs durch Kennzeichenverfolgung und einer Ermittlung der Tagesbelastung im gesamten Gemeindegebiet eine FußgängerInnenfrequenzzählung an neuralgischen Punkten enthalten. Die Bestandsaufnahme dient der aktuellen Plangrundlage und enthält im Idealfall sämtliche Details des Straßenquerschnittes, die mittels einer Begehung vor Ort aufgenommen und fotografiert werden könnten und anschließend in den Plan eingetragen werden.

## **Baustein 2: Planungsphase mit BürgerInnenbeteiligung /Initialworkshop**

Ein Workshop, zu dem alle BürgerInnen eingeladen werden, ist im Idealfall der offizielle Auftakt und die Initialzündung für die Absicht der Realisierung eines Shared-Space-Konzeptes. Der Workshop dient der Sensibilisierung für das Thema und eröffnet der Bevölkerung Möglichkeiten, Ideen für ihre Gemeinde beizusteuern. Dadurch wird ein breites Spektrum an Ideen, Wünschen und Bedenken generiert, die in die weitere Planungsphase einfließen. Der Workshop sollte professionell moderiert. Einladungen zum Workshop sollten öffentlich bekannt gemacht werden.

## **Planungsworkshop**

Abhängig von der Komplexität des Shared-Space-Konzeptes sollten Workshops mit thematischen Schwerpunkten wie Gestaltung der Dorfstraße, Anbindung der öffentlichen Einrichtungen, Verkehrslösungen für die Dorfstraße etc. durchgeführt werden, wenn die zu beurteilenden Aspekte nicht in einer Veranstaltung behandelt werden können.

## **(Zwischen-) Präsentationsworkshop**

Anhand der Workshopergebnisse, der Verkehrsanalyse und der Bestandsaufnahme sollten zwei bis drei Entwürfe für Shared-Space-Konzepte erstellt werden, die die Gestaltung ebenso zeigen wie die verkehrliche Wirkung. Die Gestaltung sollte anhand von Plänen, Grafiken und Visualisierungen dargestellt werden. Die verkehrliche Wirkung kann anhand von Grafiken, welche die Differenzbelastungen des Straßennetzes in der Gemeinde für den jeweiligen Entwurf zeigen, dargestellt werden. Diese Grafiken werden aus den Daten der Verkehrsanalyse generiert und machen den Unterschied der Belastung zur Bestandsbelastung sichtbar.

Die Varianten der Entwurfsplanung werden idealerweise von einem Verkehrsplanungsbüro und einem Architekturbüro in einer Zwischenpräsentation dem Gemeinderat und der Bevölkerung dargelegt und anschließend diskutiert. Die Varianten sollten unter Einbeziehung der Anregungen und Fragen der Bevölkerung überarbeitet und anschließend erneut präsentiert werden. Die zweite Zwischenpräsentation dient der Entscheidung für einen Entwurf, der dann für die Realisierung weiterverfolgt wird.

## **Baustein 3: Information über die Benutzung**

Kurz vor der Fertigstellung ist zu empfehlen, die gesamte Bevölkerung auf die Änderungen im Ortsgebiet aufmerksam zu machen. Informationsveranstaltungen in Schulen, Kindergärten und Altenheimen sollten über den neuen Umgang und die Benutzung des Shared-Space-Konzeptes informieren. Geführte Baustellenbegehungen mit der Bevölkerung wären hier ein wichtiger Beitrag.

Die Eröffnungsveranstaltung bildet den krönenden Abschluss der intensiven Entwicklung und Umsetzung des Shared-Space-Konzeptes. Die Bevölkerung und die Nachbargemeinden sowie die Medien sollten auf diesen Event aufmerksam gemacht und zum Mitfeiern eingeladen werden.

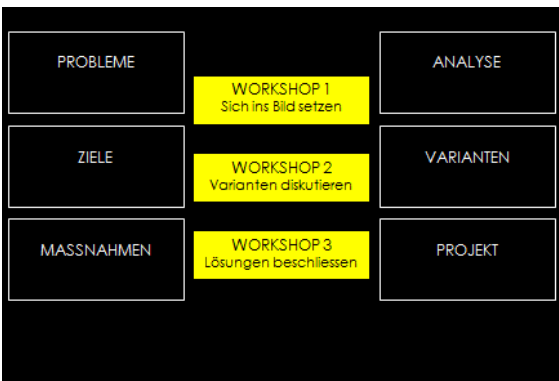




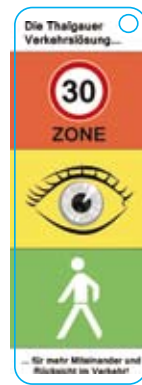
35 Workshop mit Bevölkerung



36 Zwischenpräsentation für die Bevölkerung



37 Partizipation und Projektprozess. Drei Phasen des Inputs und Wissenholens.



38 Information der Bevölkerung über den gemeinschaftlich genutzten Straßenraum

- WIESE STATT ASPHALT**  
700m<sup>2</sup> ROLLRASEN, SPRINGBRUNNEN, BÄUME, STRÄUCHER UND PARVBÄNKE laden zum Sitzen, Liegen, Entspannen, Verweilen und Begegnen auf der Straße ein.  
WIR VERGEBEN DEN MARCHFELD ROLLRASEN AM ENDE!  
Der Rasen kann am Sonntag 20 Uhr abgeholt werden. Bitte um Voranmeldung bis spätestens Freitag, 20. Mai.
- GASTGÄRTEN**  
Die örtliche Gastronomie platziert ihre Gastgärten auf der Fahrbahn und bietet ihre Köstlichkeiten in außergewöhnlichem Ambiente.  
- LANDGASTHOF SANTNER - CAFE LEIMÜLLER  
- CAFE-RESTAURANT WIGA - KRAFTSTUBN  
- CAFE CALOUBA - FRENK'S BIO-HANFBIER
- KINDERPROGRAMM**  
- Ein ELEKTRISCHER KINDERZUG steht für Rundfahrten bereit.  
- Die THALGAUER KINDERFREUNDE locken mit Spiel und Spaß für Groß- und Klein zu einem besonders lustigen Straßenlebnis mit Kinderschirmchen usw.  
- Mit einer WASSER-ZIELSPRITZ-ANLAGE sorgt die Thalgaue Feuerwehrjugend für leuchtendste Erfrischung.  
- Spiele der katholischen JUNGSCHAR gibt es am Kirchenvorplatz
- GEISTIGE NÄHRUNG**  
Viele weitere Gruppierungen laden zum Informationsaustausch und zur Diskussion ein und sorgen für anregende Einblicke in die Nutzungsvielfalt des öffentlichen Raums.  
- FAIRKEHR INFOZEIT mit allen Infos zur Veranstaltung, sonstigen Vereinsaktivitäten und Möglichkeiten zum Mit- und Nachmachen.  
- MARKTGEMEINDE THALGAU präsentiert das Modell der Koexistenz und sammelt Anregungen für die zukünftige Ortsplatzgestaltung.  
- ARGE „SICHERER SCHULWEG“  
- KNEIPP AKTIV-CLUB mit einem Barfuß-Pfad und Kräuterberatung  
- EINE WELT GRUPPE mit EZA-Snacks und Infos über die Aktivitäten  
- MO'S DREHSCHIBE präsentiert das neue Keramik- und Kunstteller  
- VEGANE GESELLSCHAFT mit Infos und Kostproben  
- SALZBURGER VERKEHRSVERBUND mit einem Infobus  
- REGIONALSTADTBÄHN Infos unter [www.rsb-salzburg.at](http://www.rsb-salzburg.at)
- GANZTÄGIGE AKTIVITÄTEN**  
- Der Tourismusverband macht aus dem Bushäuschen mit Bücherregalen eine LESEHALTESTELLE. Dahinter ermöglichen mehrere Sitzgelegenheiten den Lesegenuss am begrünten Parkplatz. Außerdem stehen hier auch die neuen E-BIKES zum Testen bereit.  
- Ein ROLLSTUHLPARCOURS der Sozialen Initiative ermöglicht körperlich gesunden Menschen, die Herausforderungen des Alltags aus Sicht von Menschen im Rollstuhl zu erleben.  
- RADKODIERUNG ermöglicht die namentliche Registrierung ihres



WANN	WER	WAS
<b>SAMSTAG</b>		
12 <sup>00</sup>	Schlagwerk Ensemble	
13 <sup>00</sup>	Bad Roots	Jazz aus Island & Ö
14 <sup>00</sup>	Musikum Thalgau All Stars	Jazz/Pop
15 <sup>00</sup>	Bläser Ensemble	
17 <sup>00</sup>	Agustin Castilla-Avila	Klassische Gitarre
18 <sup>00</sup>	Fabian Utz	Kabarett aus St. Lorenz
20 <sup>00</sup>	Rotz	Pinzg. Liedermacher
<b>SONNTAG</b>		
11:00	Kindergruppe des Trachtenvereins d'Wartenfelter	
14:00	Supervision	Ska
16:00	Stefan Ebner	Stg. Liedermacher
17:00	Florian Zack	Mundart/Dialekt Pop
18:00	PARAMETRIX	Hip-Hop/Elektro/Funk

BEGINN	WAS/WO
<b>SAMSTAG</b>	
12 <sup>00</sup>	Eröffnung durch Bgm. Martin Greisberger
15 <sup>00</sup>	Preisverleihung Aktion Autofasten
	Eine Initiative der kath. und evang. Kirchen, um während der Fastenzeit das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken
16 <sup>00</sup> -18 <sup>00</sup>	Di Petra Kohlenrath informiert über das Shared-Space Modell Kleinstätten beim fairkehr-Zeit
16 <sup>00</sup> -18 <sup>00</sup>	Tee-Service auf dem Rasen bei Mo's Drehschibe
19 <sup>00</sup>	Vorabendmesse
<b>SONNTAG</b>	
08 <sup>00</sup> /10 <sup>00</sup>	Katholischer Gottesdienst
13 <sup>00</sup>	Nordic Walking Instruktion von Andrea Greinz-Ebinger mit einer geführten Schnuppertour und nützlichen Tipps (beim Kneipp Aktiv-Club)
14 <sup>00</sup> -16 <sup>00</sup>	LAbg. Hannes Ebner und Di Petra Kohlenrath nehmen sich Zeit für Gespräche und Diskussionen beim fairkehr-Zeit

39 Flyer für die Ankündigung des Eröffnungsfestes der Koexistenzzone in Thalgau





# 02.

## REFERENZBEISPIELE

Die Referenzbeispiele geben einen Überblick über elf ausgewählte, bereits realisierte Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland. Im Anschluss an die Beispieldarstellung sind diese in einer Übersicht zusammengestellt, wodurch es möglich wird, Analogien zur eigenen Gemeinde zu finden.

## 02.01

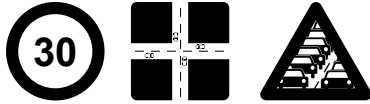
### THALGAU

Salzburg, Österreich

Klassifizierung

KOEXISTENZZONE/  
MISCHZONE

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 5.360

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 48,2 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

6.000 Fahrzeuge/Tag

Problem

verkehrsreiche Kreuzung zweier Landesstraßen  
gefährliche FußgängerInnenübergänge und Busbuchten  
mangelnde Aufenthaltsqualität (keine Plätze und Durchzugsstraßensituation) im Zentrum

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 30

**Fläche:**

Bauabschnitt 1: 8.802 m<sup>2</sup>

**Prozess:**

2006–2007 Planung

2010 Genehmigung Land Salzburg

**Bauherrschaft:**

Gemeinde Thalgau, Land Salzburg

**Umsetzung:**

Bauabschnitt 1: 2010 (6 Monate)

Bauabschnitt 2: 2012 (geplant)

Bauabschnitt 3: 2013 (geplant)

**Planungsbüros:**

Architektur: one room architektur\_  
workshop, Salzburg

Verkehrsplanung: AIP-GmbH, Wals

Materialien

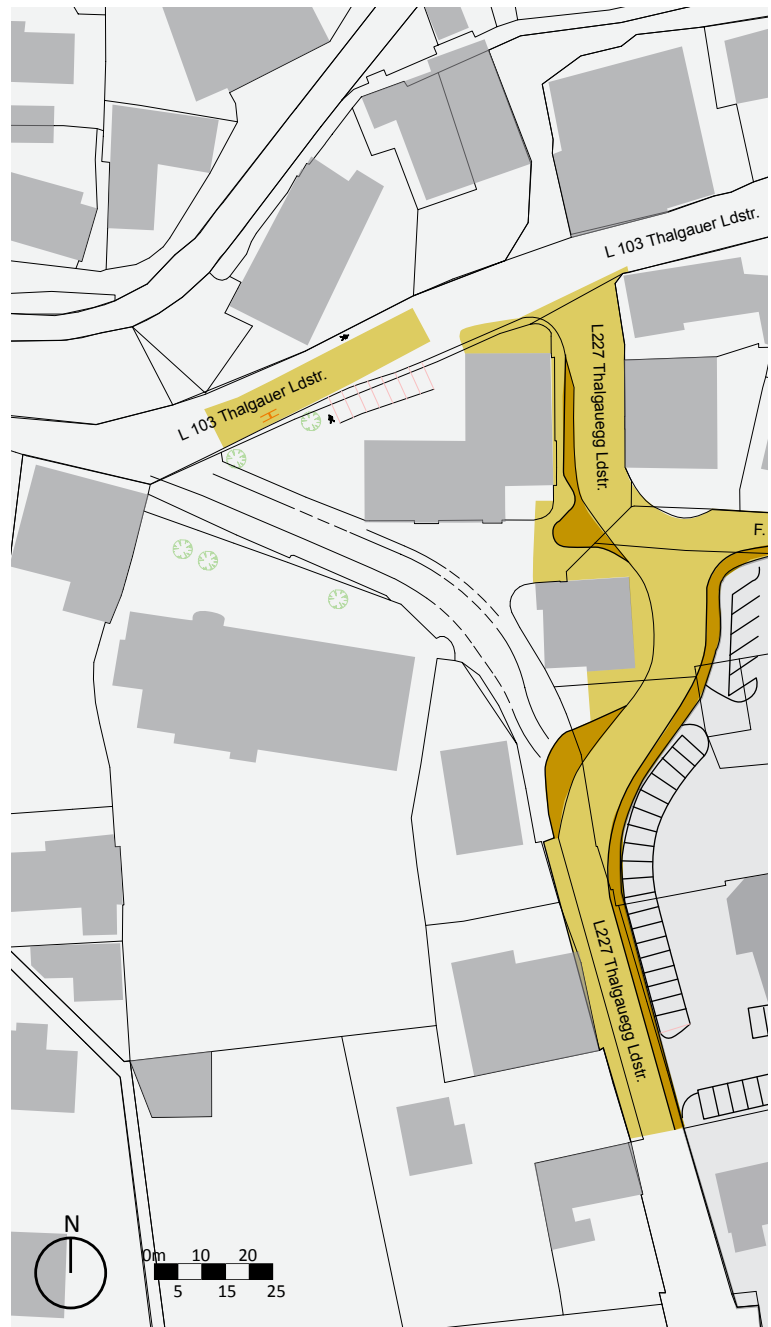
**Bodenbelag:** gelb eingefärbter Asphalt, Betonsteine

**Begrenzungen:** Granitsteine, Betonschrägboard, versenkbare Poller

**Stadtmöblierung:** Blumenkisten aus Holz



40 Lageplan, M = 1:10.000



41 Situationsplan



42 Neu gestaltete gelbe Fahrbahnen und Gehsteige signalisieren die Koexistenzzone.



43 Im Zuge des Umbaus wurde die Aufenthaltsqualität von Straßencafés wesentlich verbessert.



44 Poller verhindern die Einfahrt von Kfz in die Fußgängerbereiche der Koexistenzzone.



45 Die Abbildung zeigt den Anfang bzw. das Ende der Koexistenzzone.



46 Eine Luftbildaufnahme nach dem Umbau zeigt die Koexistenzzone Thalgaug im Zusammenhang. Die Zone ist durch die Gestaltung mit gelbem Asphalt zusammenhängend erkenn- und erlebbar.

## 02.02

# GLEINSTÄTTEN

Steiermark, Österreich

Klassifizierung

SHARED SPACE

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 1.504

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 8,3 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

5.988 Fahrzeuge/Tag

592 Lkw/Tag

Problem

**Problemstellung:**

Landesstraße: Verbindung zwischen zwei Bezirkshauptstädten: Leibnitz und Deutschlandsberg

SchülerInnen mussten Umwege in Kauf nehmen, um Fußgängerübergänge nutzen zu können.

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 50

**Fläche:**

4.900 m<sup>2</sup>

**Prozess:**

2008–2009: Planung

**Bauherrschaft:**

Gemeinde Gleinstätten,  
Land Steiermark

**Umsetzung:**

2009–2010

(12 Monate)

**Planungsbüros:**

Leitbild und räumlicher Entwurf:

Forschungsgesellschaft Mobilität-  
FGM, Graz

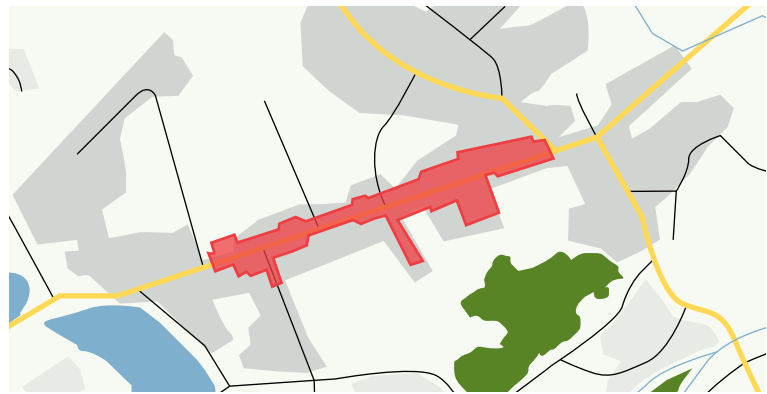
Verkehrsplanung: ZIS+P, Graz

Materialien

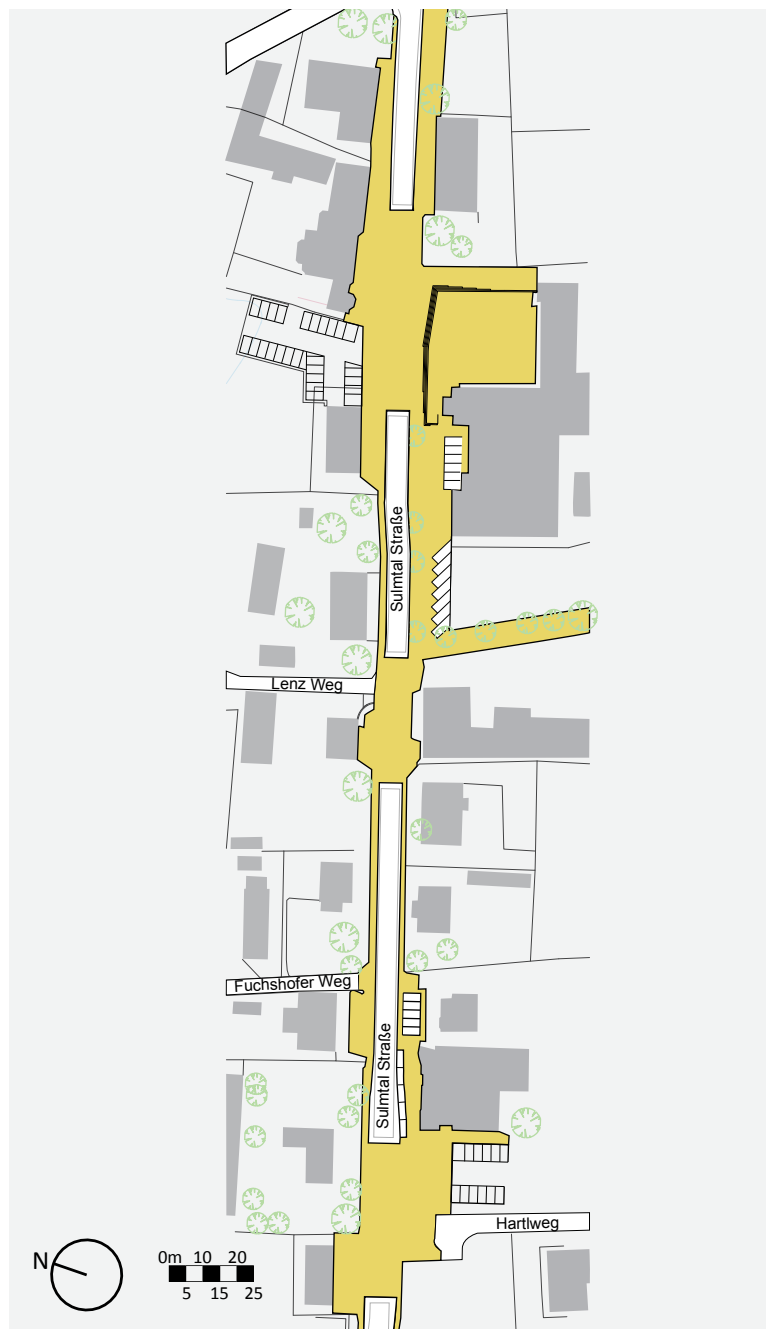
**Bodenbelag:** Granitplatten anthrazitfarben, Betonplatten gelb, schwarzer Asphalt

**Begrenzungen:** 0,50 m gepflastertes Rigol

**Stadtmöblierung:** Flugdächer, Sitzbänke



47 Lageplan, M = 1:10.000



48 Situationsplan





**49** Das Foto zeigt die zum Platz umgestaltete ehemalige Durchzugsstraße an der Kreuzung mit der Schule.



**50** Auf der Ansicht ist die Umgestaltung vor der Raiffeisenbank zu sehen.



**51** Umgestaltet wurde auch die Kreuzung bei der Sparkasse.



**52** Vor der Tankstelle sind die verschiedenen Bodenbeläge gut sichtbar.



**53** Das Bild zeigt den Übergang von der Landesstraße zur Platzsituation. Der gelbe Belag ist über den ganzen Straßenraum durchgezogen. Durch die optische Verschmälerung der Fahrbahn reagieren AutofahrerInnen mit einer Geschwindigkeitsreduktion.

## 02.03

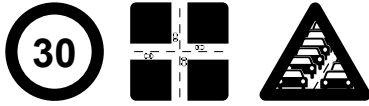
### DORNBIRN

Vorarlberg, Österreich

Klassifizierung

SHARED SPACE

Profil



Gemeinde

Einwohner:

Hauptwohnsitze: 45.691

Fläche:

Gemeindegebiet: 121,0 km<sup>2</sup>

Verkehr:

Gesamtverkehrsaufkommen:

10.000 Fahrzeuge/Tag

Problem

**Problemstellung:**

In der Hauptachse Klostersgasse, die von allen Verkehrsarten stark frequentiert wird, kam es vermehrt zu Staubildung. Für den Straßenzug galt Tempo 50. Das Platzangebot für den nicht motorisierten Verkehr war wenig attraktiv.

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 30

**Fläche:**

ca. 2.000 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

2007–2008

**Bauherrschaft:**

Stadt Dornbirn, Land Vorarlberg

**Umsetzung:**

2009

**Planungsbüro:**

Amt der Stadt Dornbirn

Stadt- und Verkehrsplanung AP 05

Dipl.-Ing. Stefan Burtscher

Materialien

**Bodenbelag:**

Asphalt

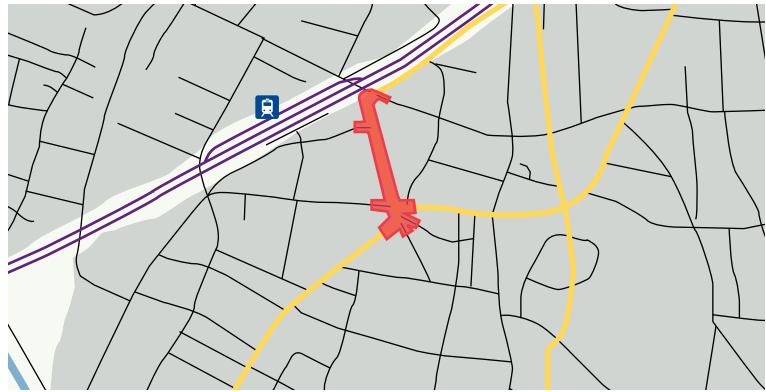
**Begrenzungen:**

Granitrandstein, Schrägboards,

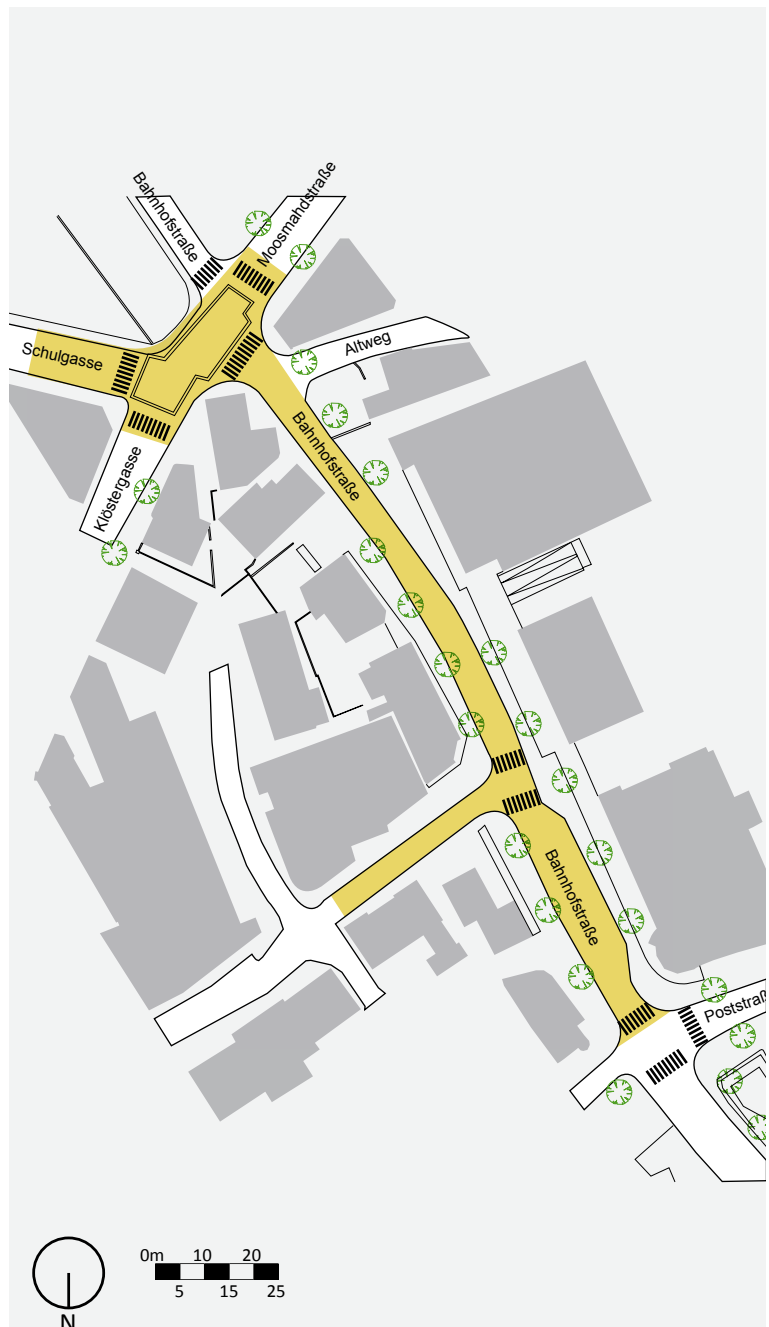
Markierung

**Stadtmöblierung:**

Metallkuben als Poller und Sitzhocker



54 Lageplan, M = 1:10.000



55 Situationsplan





56 Das Bild zeigt den neu gestalteten Kreuzungsbereich.



57 Der Kreuzungsbereich wurde als Shared Space umgestaltet.



58 Die Markierung hebt den Shared Space optisch hervor.



59 Das Bild zeigt die Achse zum Hauptbahnhof, der durch eine neue Farbgestaltung hervorgehoben wurde.



60 Die Luftbildaufnahme zeigt den neu gestalteten Kreuzungsbereich in Dornbirn Richtung Klostersgasse.

## 02.04

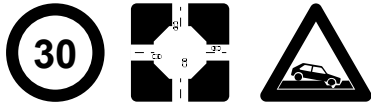
### GRAZ

Steiermark, Österreich

Klassifizierung

SHARED SPACE

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 263.000

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 127,5 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

15.000 Fahrzeuge/Tag

3.400 FußgängerInnen/Stunde

640 RadfahrerInnen/Stunde

Problem

**Problemstellung:**

Der Sonnenfelsplatz sollte dringend generalsaniert werden. Die verkehrliche Situation am Platz sollte verbessert werden.

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 30

**Fläche:**

Bauabschnitt 1: ca. 3.000 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

2008: Platzauswahl; 2009: Ausschreibung Planungsleistungen; November

2010: einwöchiger Workshop

**Bauherrschaft:**

Stadt Graz, Land Steiermark

**Umsetzung:**

2010–2011 (9 Monate)

**Planungsbüros:**

Architektur: kleboth lindinger dollnig,

Graz, Verkehrsplanung: komobile,

Gmunden, Soziologie: Michael

Sammer, Graz, Lichtkonzept: zoufal

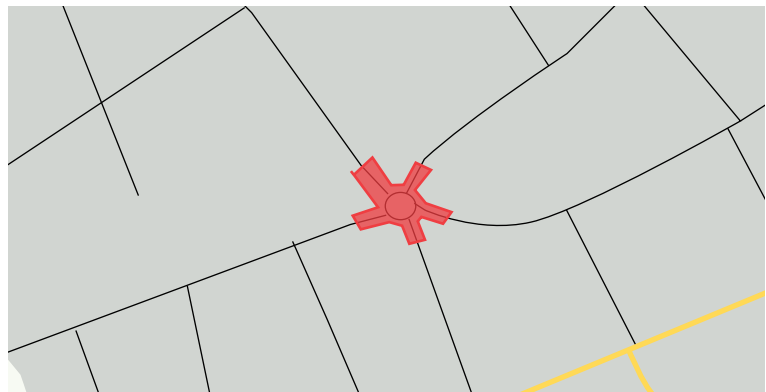
lichtgestaltung, Leonding

Materialien

**Bodenbelag:** Asphalt, eingefärbt, farbige Streifen verlaufen von den Hausfronten in die Platzmitte

**Begrenzungen:** Poller, Steine

**Stadtmöblierung:** Sitzmöbel, Radabstellplätze, Abfalleimer



61 Lageplan, M = 1:10.000



62 Situationsplan





63 Das Bild zeigt den neu gestalteten Straßenraum.



64 Der Straßenraum wurde zu einem Shared Space umgestaltet.



65 Die Markierung signalisiert die Begegnungszone.



66 Umgestaltung des Sonnenfelsplatzes in Graz.



67 Sonnenfelsplatz in Graz.

## 02.05

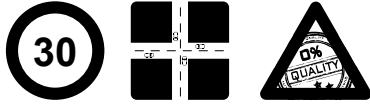
### HENNDORF

Salzburg, Österreich

Klassifizierung

MISCHZONE

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 4.767

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 23,5 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

5.000 Fahrzeuge/Tag

Problem

**Problemstellung:**

Durch den Tunnelbau, der eine Orts-umfahrung ermöglichte, wurde die Landesstraße zur Gemeindestraße. Dadurch war der Rückbau der Fahrbahn mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung möglich.

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 30

**Fläche:**

ca. 4.250 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

2010: Planung im Rahmen von Workshops mit Bürgerbeteiligung

**Bauherrschaft:**

Gemeinde Henndorf, Land Salzburg

**Umsetzung:**

2011 (6 Monate)

**Planungsbüros:**

Architektur: Arch. DI Albrecht

Thausing, Hallein

Mitarbeit: Arch. DI Karl Ortner, Salzburg.

Verkehrsplanung: DI Tengg,

Straßwalchen

Materialien

**Bodenbelag:** großflächiger Betonbe-  
lag mit polygonaler Teilung, Klein-  
steinpflaster, Asphalt

**Begrenzungen:** Granitleistensteine  
gebrochen/geschnitten

**Stadtmöblierung:** Granitsitzstufen mit  
Holzauflagen, überdachte Aufent-  
haltsbereiche im Bereich der Bushal-  
testellen



68

Lageplan, M = 1:10.000



69

Situationsplan





70 Beginn der Mischverkehrszone



71 Neu gestaltete Bushaltestelle



72 Neu gestalteter Platz



73 Neu gestalteter Platz mit Überdachung



74 Neu gestaltete Mischverkehrszone

## 02.06

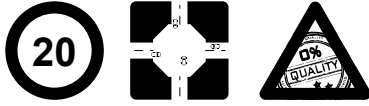
### ST. GALLEN

St. Gallen, Schweiz

#### Klassifizierung

BEGEGNUNGSZONE

#### Profil



#### Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 72.522

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 39,4 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen: keine Angaben

#### Problem

**Problemstellung:**

Im Bleicheli Quartier wurde die vormals kleinräumige und gemischte Struktur durch großvolumige Baukörper neu definiert und bildet einen etwas abseits gelegenen Ort mit monofunktionaler Büronutzung.

#### Implementierung

**Signalisation:**

Begegnungszone

**Fläche:**

3.000 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

2003–2004: Studie, Projektierungs- und Testphase, 2005: Zustimmung Stadtparlament

**Bauherrschaft:**

Schweizer Verband der Raiffeisenbanken

**Umsetzung:**

Bauabschnitt 1: 2005 (4 Monate)

Bauabschnitt 2: 2011

**Planungsbüros:**

Künstl. Gestaltung: Pipilotti Rist, Zürich; Architektur: Carlos Martinez Architekten, Berneck; Lichttechnik: Vogt & Partner, Winterthur

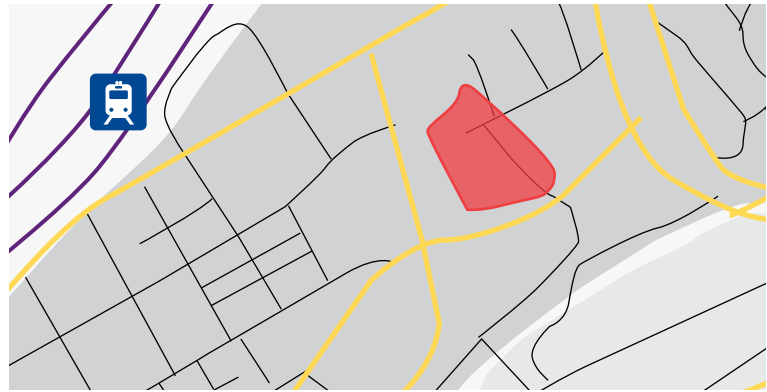
#### Materialien

**Bodenbelag:** rotes Gummigranulat

**Begrenzungen:** Asphalt, Randsteine

**Stadtmöblierung:** Möbel mit Gummigranulatüberzug

**Beleuchtung:** großvolumige Leuchtkörper



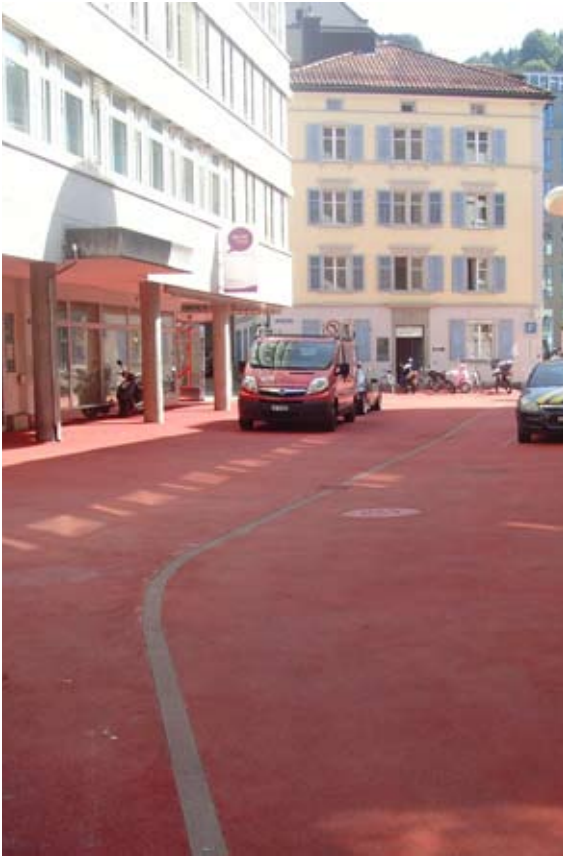
75

Lageplan, M = 1:10.000



76

Situationsplan



77 Blick von der Vadianstrasse zur Frongartenstrasse



78 Blick Richtung Synagoge



79 Erweiterung 2011



80 Blick auf die Gartenstrasse mit der Erweiterung von 2011



## 02.07

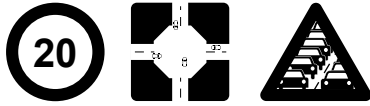
### BIEL

Bern, Schweiz

Klassifizierung

**BEGEGNUNGSZONE**

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 54.412

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 25,0 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

11.000 Fahrzeuge/Tag

Fahrräder: 5.500 Fahrräder/Tag

Problem

**Problemstellung:**

Im von allen Verkehrsarten vor allem durch den zunehmenden Individualverkehr stark frequentierten Kreuzungsbereich wurde der Platz zum Problem. Der „Zentralplatz“ bildet das Zentrum der Stadt Biel.

Implementierung

**Signalisation:**

Begegnungszone

**Fläche:**

3.850 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

1997–2000 Studien-, Projektierungsphase

**Bauherrschaft:**

Stadt Biel

**Umsetzung:**

Bauabschnitt 1: 2001–2002

(17 Monate)

**Planungsbüros:**

Architektur: S. de Montmollin & B. Widmer Architekten, Basel; Gebert Liechti Schmid Architekten, Biel

Verkehrsplanung:

Piazza Beratende Ingenieure, Biel

Materialien

**Bodenbelag:**

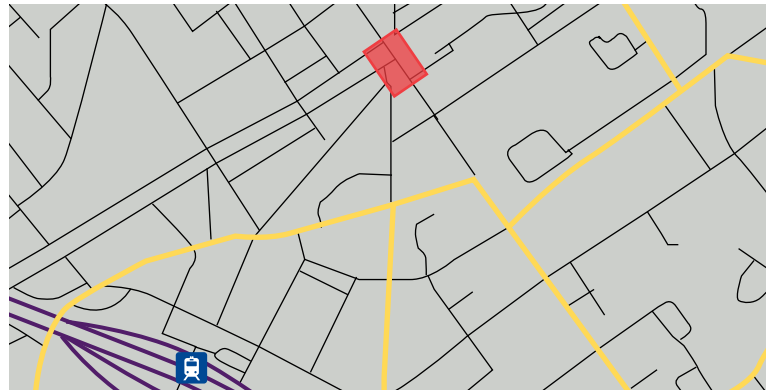
gelblicher Asphaltbelag

**Begrenzungen:**

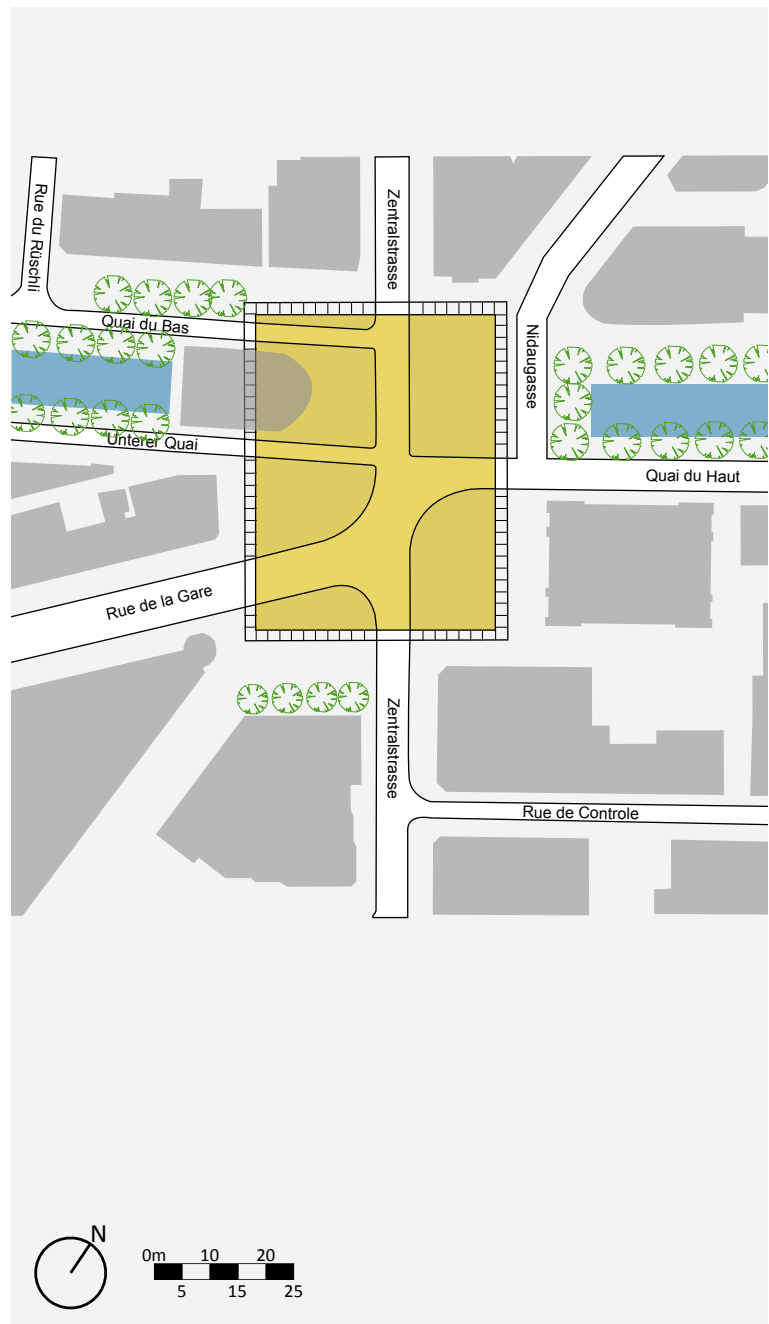
Schrägbordsteine aus Granit

**Stadtmöblierung:**

Velounterstand, Bänke, Brunnen



81 Lageplan M = 1:10.000



82 Situationsplan



83 Die Abbildung zeigt die Grenze der Begegnungszone.



84 Bodenbrunnen in der Begegnungszone.



85 Oberflächen sind einheitlich gestaltet, Rollboards definieren die einzelnen Bereiche.



86 Die Abbildung zeigt das Nebeneinander von RadfahrerInnen und FußgängerInnen.



87 Luftbildaufnahme der Begegnungszone Biel

## 02.08

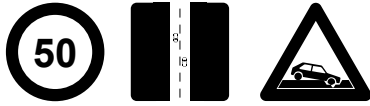
### WABERN

Gemeinde Köniz, Bern, Schweiz

Klassifizierung

**BERNER MODELL**

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 38.800

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 51,0 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen:

21.000 Fahrzeuge/Tag

Problem

**Problemstellung:**

Die Tramgleise und die Fahrbahnen sollten dringend saniert werden, Fahrradstreifen fehlten, bei den neun Signalanlagen betrug die Wartezeit bis zu 90 Sekunden, als Geschäftslage war der Ort unattraktiv.

Implementierung

**Signalisation:**

Tempo 50 generell

**Fläche:**

ca. 10.500 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

1991–1996: Studien-, Projektierungsphase

**Bauherrschaft:**

Kanton Bern

**Umsetzung:**

1996–1997 (12 Monate)

**Planungsbüros:**

Künstl. Gestaltung: Hannes und

Petruschka Vogel, Mathon

Bauingenieure: Rothpletz, Lienhart +

Cie AG, Bern

Verkehrsplanung: Metron AG, Bern

Materialien

**Bodenbelag:**

Asphalt

**Begrenzungen:**

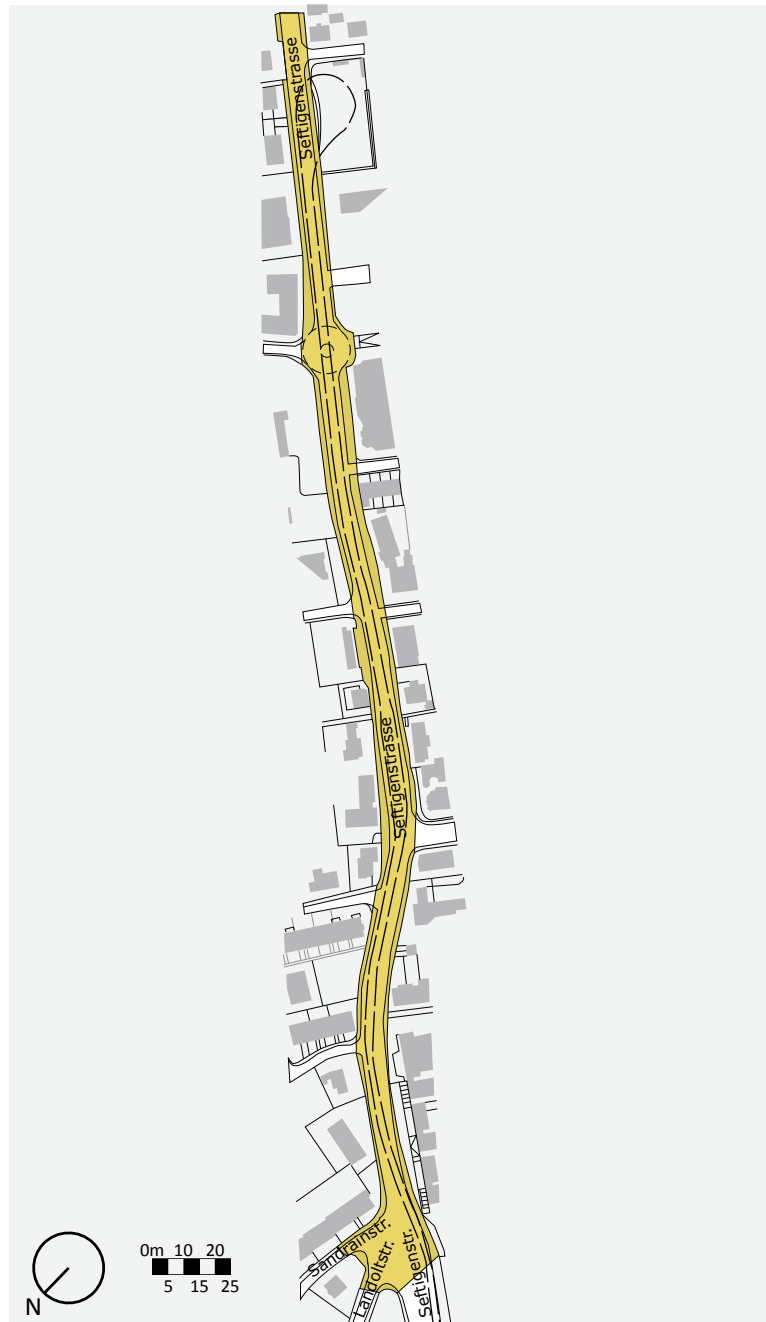
Mittelstreifen, Poller

**Stadtmöblierung:**

Bepflanzung, Sitzmöbel



88 Lageplan, M = 1:10.000



89 Situationsplan





90 Straßenquerschnitt mit verbreiterten Gehsteigen und Längsparkern



91 Straßenquerschnitt mit Straßenbahnspur und hervorgehobenen Mittelstreifen



92 Haltestellenbereich der Straßenbahn (Fahrbahnhaltestelle)



93 Straßenbahn beim Durchfahren des Kreisverkehrs



94 Straßenbahn im Bereich des Kreisverkehrs

## 02.09

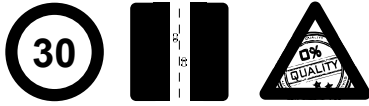
### KÖNIZ

Bern, Schweiz

#### Klassifizierung

#### BERNER MODELL

#### Profil



#### Gemeinde

#### Einwohner:

Hauptwohnsitze: 38.261

#### Fläche:

Gemeindegebiet: 51,0 km<sup>2</sup>

#### Verkehr:

Gesamtverkehrsaufkommen:

20.000 Fahrzeuge/Tag

#### Problem

#### Problemstellung:

Die Verkehrsanlagen und die Zentrumsentwicklung sollten abgestimmt werden. Die Gestaltung und der Betrieb der Straße sollten so gewählt werden, dass Verdichtung im Quartiersinneren ermöglicht wird.

#### Implementierung

#### Signalisation:

Tempo 30 auf der Strecke zwischen dem nordöstlichen und dem südöstlichen Kreisverkehr

#### Fläche:

ca. 9.000 m<sup>2</sup>

#### Planungsprozess:

1998–2002: Studien-, Projektierungsphase

#### Bauherrschaft:

Kanton Bern

#### Umsetzung:

2002–2004

#### Planungsbüros:

Bauingenieure: Rothpletz, Lienhart + Cie AG, Bern; B+S Ingenieure, Bern  
Verkehrsplanung: Metron AG, Bern  
Lichtberatung: Jörg Wiederkehr, Spiez  
Städtebau: Jürg Hänggi, Bern  
Künstl. Gestaltung: Vaclav Pozarek, Bern

#### Materialien

#### Bodenbelag:

Asphalt

#### Begrenzungen:

Mittelstreifen, Poller

#### Stadtmöblierung:

Bänke, Leuchten



95

Lageplan, M = 1:10.000



96

Situationsplan





97 Straßenquerschnitt mit verbreiterten Gehsteigen und Längsparkern



98 Fahrbahnhaltestelle der Buslinie



99 Der Kreisverkehr wurde mit Pollern definiert.



100 Die Fahrbahn kann flächig gequert werden.



101 Das Queren der Fahrbahn erfolgt nicht punktuell, sondern flächig.

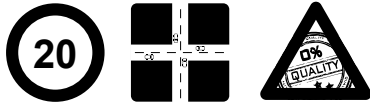
## 02.10 FRANKFURT

Hessen, Deutschland

Klassifizierung

GEMEINSCHAFTSSTRASSE

Profil



Gemeinde

**Einwohner:**

Hauptwohnsitze: 688.249

**Fläche:**

Gemeindegebiet: 248,3 km<sup>2</sup>

**Verkehr:**

Gesamtverkehrsaufkommen: keine Angabe

Problem

**Problemstellung:**

Das Frankfurter Nordend ist ein gründerzeitlich geprägtes Innenstadtquartier, das einerseits stark von FußgängerInnen genutzt wird, andererseits aber nur wenige öffentliche Grünflächen aufweist. Die Nutzung der Straße als Freiraum war die Projektidee.

Implementierung

**Signalisation:**

Verkehrsberuhigter Bereich

**Fläche:**

Bauabschnitt: 6.500 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

2005: Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Pilotprojekt Nahmobilität

2006: Projektstart

**Umsetzung:**

2008: Eröffnung

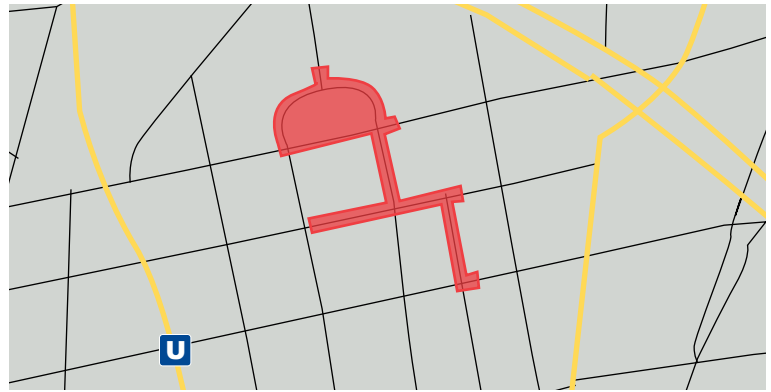
**Planungsbüro:**

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, Dezernat Verkehr, Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung (66A), Projektleitung: Dipl.-Ing. Mona Winkelmann

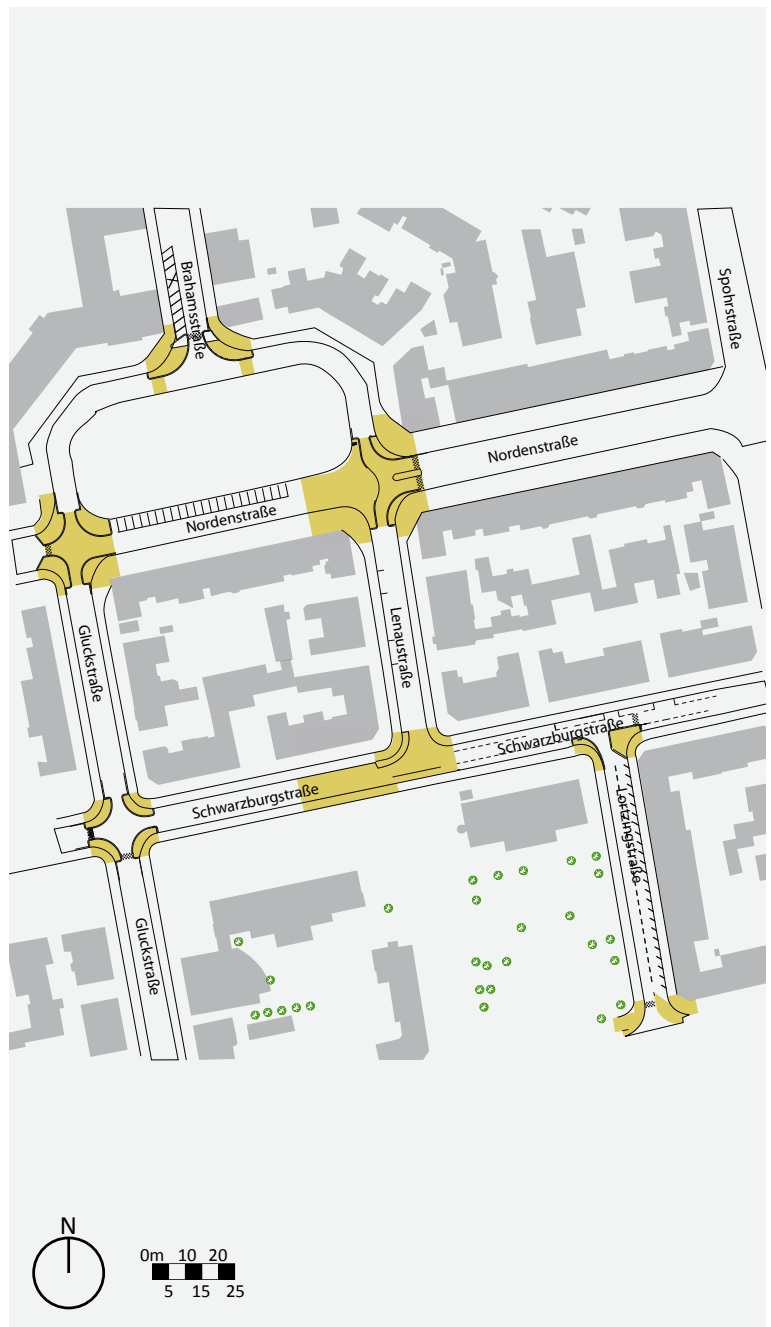
Materialien

**Bodenbelag:** Asphalt, partielle Einfärbung von Aufenthaltsfeldern und Kreuzungen

**Begrenzungen:** drei Reihen Schachbrettmuster (schwarz-weiß, 50 x 50 cm, weiße Kunststofffarbe) kennzeichnen den Eingangsbereich der Zone.



102 Lageplan, M = 1:10.000



103 Situationsplan





104 Eingang in die Gemeinschaftsstraße



105 Die Oberfläche der Gemeinschaftsstraße wurde in verschiedenen Farben gestaltet.



106 Nutzung der Fahrbahn als Aufenthaltsfläche für Kinder



107 Signalisation der Gemeinschaftsstraße



108 Eingang in die Gemeinschaftsstraße



## 02.11

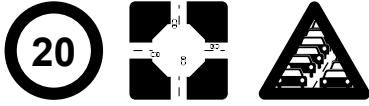
### DUISBURG

Nordrhein-Westfalen, Deutschland

Klassifizierung

SHARED SPACE

Profil



Gemeinde

Einwohner:

Hauptwohnsitze: 489.599

Fläche:

Gemeindegebiet: 232,8 km<sup>2</sup>

Verkehr:

Gesamtverkehrsaufkommen:

14.000 Fahrzeuge/Tag

Problem

**Problemstellung:**

Die Landfermannstraße, eine vier-, teils sechsspurige Straße, sollte in den Opern- sowie in den König-Heinrich-Platz mit einbezogen werden. Dieser Platz sollte nicht vom Verkehr dominiert sein.

Implementierung

**Signalisation:**

Verkehrsberuhigter Bereich

**Fläche:**

Bauabschnitt 1: 12.000 m<sup>2</sup>

**Planungsprozess:**

Keine Angaben

**Umsetzung:**

Bauabschnitt 1: 2007

**Planungsbüro:**

Agence Ter.de

Beleuchtung: Schröder GmbH

Materialien

**Bodenbelag:**

Granitplatten anthrazitfarben

**Begrenzungen:**

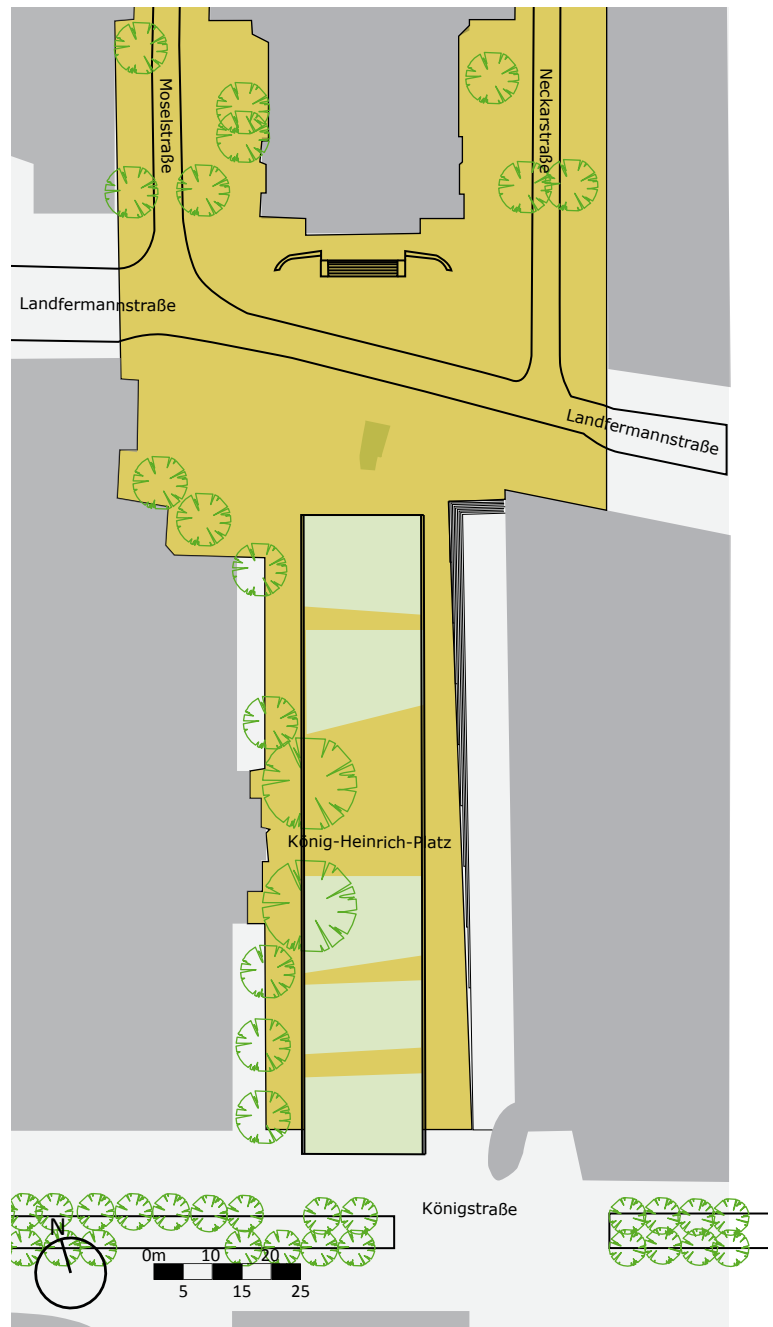
Schrägboards

**Stadtmöblierung:**

angehobene Rasenflächen, Kunstobjekte



109 Lageplan, M = 1:10.000



110 Situationsplan



111 Der Bereich vor der Oper wurde neu gestaltet.



112 Signalisation des Bereichs



113 Platzgestaltung mit Blick auf die Oper



114 Grünbereiche mit Sitzgelegenheiten

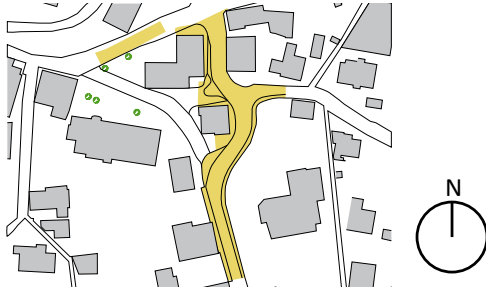


115 Die Abbildung zeigt den Kreuzungsbereich bei der Oper, der als Shared Space gestaltet wurde.

## 02.12 ÜBERSICHT ÜBER DIE REFERENZBEISPIELE

THALGAU,  
Salzburg (A)

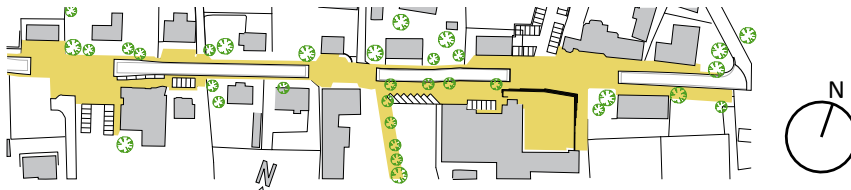
Koexistenzzone/  
Mischzone  
Ew.: 5.360  
DTV: 6.000 Fz.



116 Lageplan Thalgau, M = 1:5.000

GLEINSTÄTTEN,  
Steiermark (A)

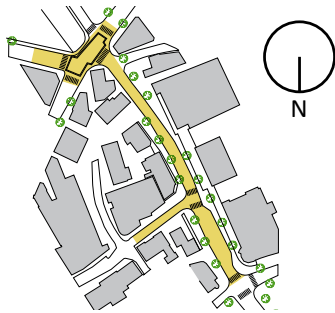
Shared Space  
Ew.: 1.504  
DTV: 5.988 Fz.



117 Lageplan Gleinstätten, M = 1:5.000

DORNBIERN,  
Vorarlberg (A)

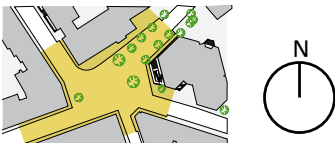
Shared Space  
Ew.: 45.691  
DTV: 10.000 Fz.



118 Lageplan Dornbirn, M = 1:5.000

GRAZ,  
Steiermark (A)

Shared Space  
Ew.: 263.000  
DTV: 15.000 Fz.



119 Lageplan Graz, M = 1:5.000

HENNDORF,  
Salzburg (A)

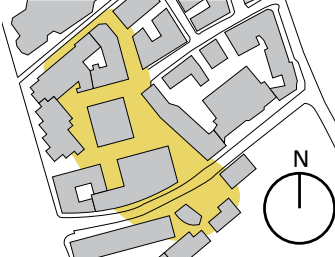
Koexistenzzone/  
Mischzone  
Ew.: 4.767  
DTV: 5.000 Fz.



120 Lageplan Henndorf, M = 1:5.000

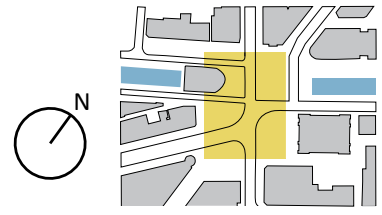
ST. GALLEN,  
St. Gallen (CH)

Begegnungszone  
Ew.: 72.522  
DTV: k.A.



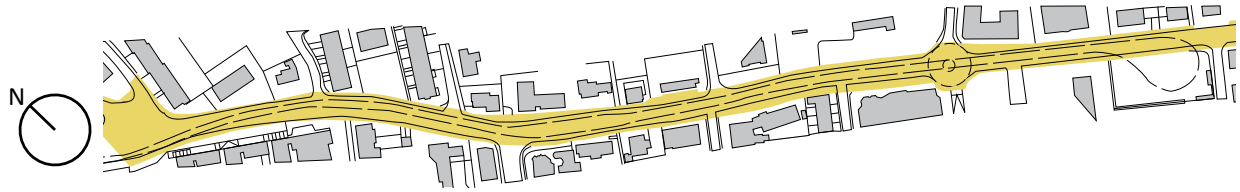
121 Lageplan St. Gallen, M = 1:5.000





**BIEL,  
Bern (CH)**  
Begegnungszone  
Ew.: 54.412  
DTV: 11.000 Fz.

**122** Lageplan Biel, M = 1:5.000



**WABERN,  
Bern (CH)**  
Koexistenzzone  
Ew.: 38.261  
DTV: 21.000 Fz.

**123** Lageplan Wabern, M = 1:5.000



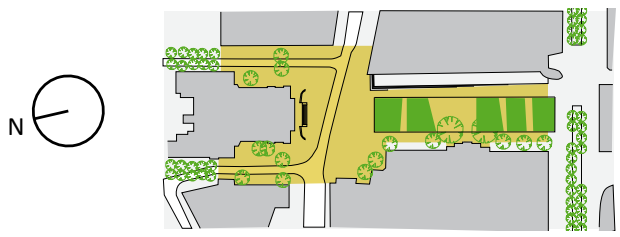
**KÖNIZ,  
Bern (CH)**  
Koexistenzzone  
Ew.: 38.261  
DTV: 20.000 Fz.

**124** Lageplan Köniz, M = 1:5.000



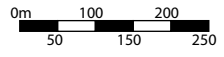
**FRANKFURT,  
Hessen (D)**  
Gemeinschafts-  
straße  
Ew.: 688.249  
DTV: k.A.

**125** Lageplan Frankfurt, M = 1:5.000



**DUISBURG,  
NRW (D)**  
Shared Space  
Ew.: 489.599  
DTV: 14.000 Fz.

**126** Lageplan Duisburg, M = 1:5.000







# 03.

## DETAILDARSTELLUNGEN

Dieses Kapitel schafft einerseits einen Überblick über verwendete Materialien, wie Farben und Oberflächengestaltungen in gemeinschaftlich genutzten Straßenräumen. Zum anderen beinhaltet es einen Überblick über mehrere Maßnahmen für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen. Weiters werden die verschiedenen Maßnahmen und Möglichkeiten für die Signalisation von Shared-Space-Konzepten erläutert sowie die gesetzlichen Grundlagen zusammengefasst.

## 03.01 GESTALTUNGS- PRINZIPIEN DES STRASSEN- QUERSCHNITTES

Die Gestaltung des Straßenquerschnitts ist von zentraler Bedeutung für die Qualität und den Erfolg eines Shared Space Konzeptes. Der gekonnte Einsatz und die Abstimmung von Niveau-, Material- und Farbsprüngen beeinflussen wesentlich die Reaktion der FußgängerInnen und AutofahrerInnen. Im folgenden Kapitel sind grundsätzliche Gestaltungsmöglichkeiten vereinfacht dargestellt. Niveauunterschiede spielen im Straßenquerschnitt eine wichtige Rolle bei der Differenzierung der einzelnen Flächen.

**Niveaugleichheit:** Die Niveaugleichheit unterstützt die barrierefreie Erreichbarkeit der beiden Straßenseiten sowie die Großzügigkeit und Gleichberechtigung der Flächen. Bei der Gestaltung ist sie ein wichtiger Schritt. Niveaugleiche Flächen werden meist durch unterschiedliche Materialien oder Farben differenziert, um eine klare Abgrenzung von Fahrbahn- und Gehwegbereichen erkennbar zu machen.

**Übertrittstreifen:** Übertrittstreifen sind meist als flächenbündige Begrenzungen, die sich hinsichtlich Farbe oder Textur von der Fahrbahn abheben, gestaltet. Sie dienen dem flächigen Queren der Fahrbahn sowie als Mehrzweckstreifen auch dem Linksabbiegen.

**Schrägboards:** Schrägboards haben einen maximalen Höhenunterschied von rund 3 cm. Sie sind meistens leicht abgeschrägt, für Rollstuhlfahrende befahrbar und für Menschen mit Sehbehinderungen bei kantiger Ausbildung als Grenze taktil erfassbar. Sie werden zum Beispiel eingesetzt, um Flächen mit gleichen Materialien oder Farben zu differenzieren.

**Bordsteinkanten:** Bordsteinkanten haben einen Höhenunterschied von zirka 12 bis 15 cm. Bordsteinkanten werden in gemeinschaftlichen Straßenräumen sehr reduziert eingesetzt, da sie nicht barrierefrei sind. Ihr Einsatz definiert Bereiche, die nicht von Autos befahren werden dürfen.

**Poller/Kfz-Grenzlinie:** Während FußgängerInnen überall in Shared-Space-Bereichen zugelassen sind, gibt es Bereiche, die nicht für Autos befahrbar sein sollten. Poller definieren die Grenze („Kfz-Grenzlinie“) zu diesen Bereichen, ohne die Barrierefreiheit zu beeinträchtigen. Objekte der Stadtmöblierung, wie Fahrradständer, Bänke, Beleuchtung oder Abfalleimer, können ebenfalls als „Poller“ eingesetzt werden.



127 Begrenzung durch flächenbündige Farbmarkierung

**Markierungen und Materialwechsel dienen als flächenbündige Begrenzungen.**

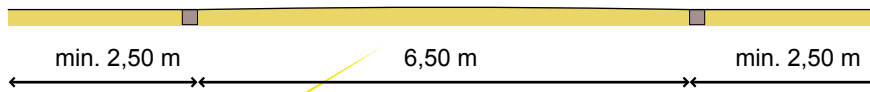


128 Schrägboards ermöglichen eine barrierefreie Begrenzung.

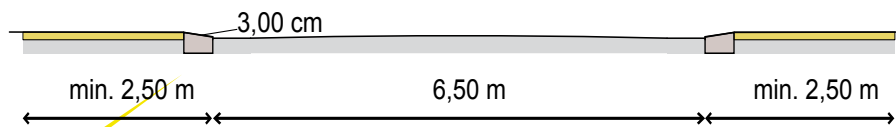
**Schrägboards dienen als barrierefreie Begrenzungen.**



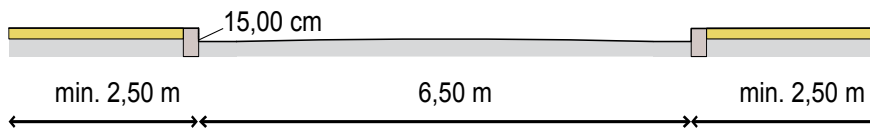
129 Poller definieren die Grenze zu dem Bereich, der nicht von Autos befahren werden soll.



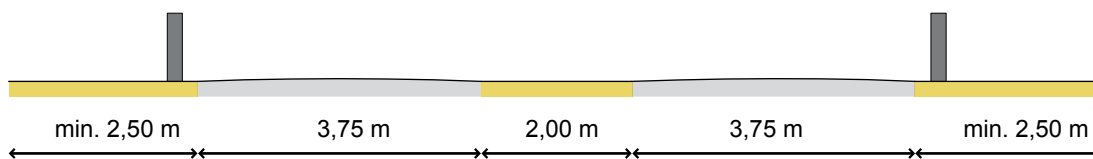
- 130** Gleiches Niveau für Fahrbahn und Gehsteig: Die Fahrbahn und der Gehsteig sind durch niveaugleich eingesetzte Bordsteine oder unterschiedliche Materialien definiert.



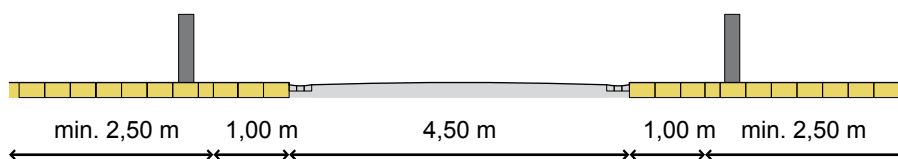
- 131** Schrägboards mit einer Höhe von 3,00 bis 4,00 cm (barrierefrei) als Begrenzung zwischen Fahrbahn und Gehsteig



- 132** Bordsteinkanten als Begrenzung zwischen Fahrbahn und Gehsteig



- 133** Begrenzung der erforderlichen Fahrbahnbreite mit Pollern für einen niveaugleichen Straßenquerschnitt mit einem 2 m breiten Übertrittstreifen in der Mitte.



- 134** Optische Verschmälerung der Fahrbahn durch Materialwechsel (Asphalt/Schrägboards/Plattenbelag) und Begrenzung der für den Schwerverkehr erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,50 m mit Pollern.

## 03.02 GESTALTUNG MIT OBERFLÄCHENMATERIALIEN

Da eine möglichst sparsame Verwendung von Schildern eines der vorrangigsten Ziele von Shared-Space-Konzepten ist, muss die Benutzung möglichst selbsterklärend sein, was die Wichtigkeit der sorgfältig abgestimmten Materialwahl und gestalterischen Ausformulierung der Zone in den Vordergrund rückt. Die Materialwahl und die -abstimmung stellen ein wesentliches Kriterium für den Erfolg von Shared-Space-Konzepten dar. Es empfiehlt sich, durch Partizipation der Bevölkerung in einem interdisziplinären Team ein Materialkonzept zu erarbeiten, das individuell auf die Gemeinde abgestimmt ist. Alle Elemente sollten in der Gestaltung erfasst und abgestimmt werden. Die Gestaltung von etwaigen Fahrbahnhaltestellen, Kreisverkehren, Übertrittstreifen, Straßenlaternen sowie einer Stadtmöblierung sollte als Gesamtkonzept betrachtet werden.

### Gleiche Materialien und/oder Farbe für Fahrbahn und Gehsteig:

Die Materialgleichheit unterstützt zusammen mit der Niveaugleichheit die barrierefreie Erreichbarkeit der beiden Straßenseiten sowie die Großzügigkeit und Gleichberechtigung der Flächen. Das ist ein gestalterisches Element, das der Zerteilung des Straßenquerschnittes in verschiedene Territorien (Autos/Langsamverkehr) entgegenwirkt und Barrieren abbaut. Flächen aus gleichem Material können als Alternative in unterschiedlichen Farben differenziert werden.

### Unterschiedliche Materialien für Fahrbahn und Gehsteig:

Werden unterschiedliche Materialien für Fahrbahn und Gehbereiche gewählt, wird die optische Verschmälerung der Fahrbahn erreicht. AutofahrerInnen reagieren auf die optische Verschmälerung mit einer Geschwindigkeitsreduktion, die für das Funktionieren eines Shared-Space-Konzeptes sehr relevant ist.

### Unterschiedliche Materialien und gleiche Farbe für Fahrbahn und Gehsteig:

Für den Übergang von Fußgängerbereichen zur Fahrbahn wird meistens ein Randstreifen, der die erforderliche Breite von 6,50 m für die Begegnung Lkw-Lkw abdeckt, in derselben Farbe ausgeführt wie der Gehbereich. Dadurch wird der Streifen, der in Ausnahmefällen von Lkws befahren wird, optisch als Gehsteig wahrgenommen.



135 Die Fahrbahn und die Gehsteige sind im gleichen Material gestaltet.

### Gleiches Material für Fahrbahn und Gehsteig

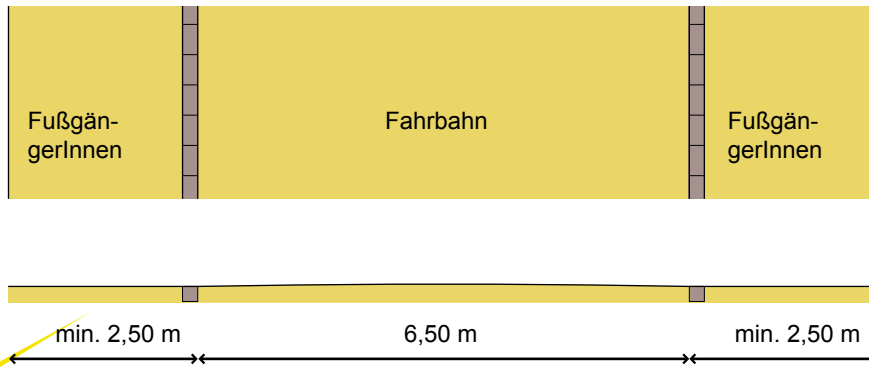


136 Die Fahrbahn und die Gehsteige sind farblich gleich, jedoch in unterschiedlichen Materialien gestaltet.

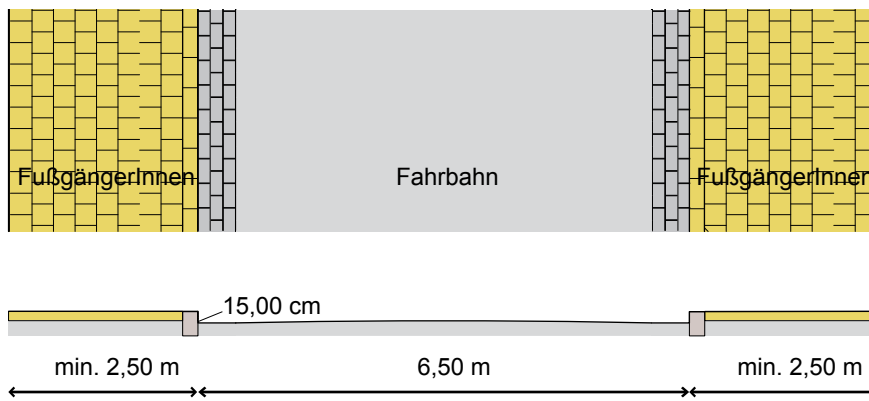
### Unterschiedliches Material für Fahrbahn und Gehsteig



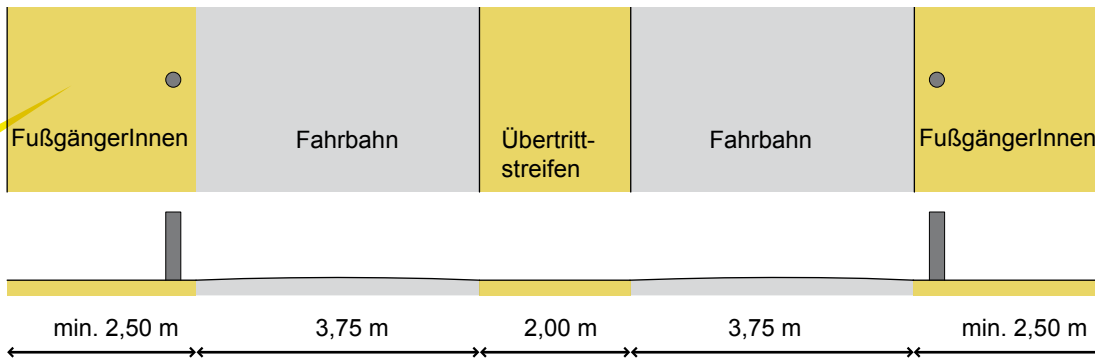
137 Die Fahrbahn und die Gehsteige sind in unterschiedlichen Farben und Materialien gestaltet.



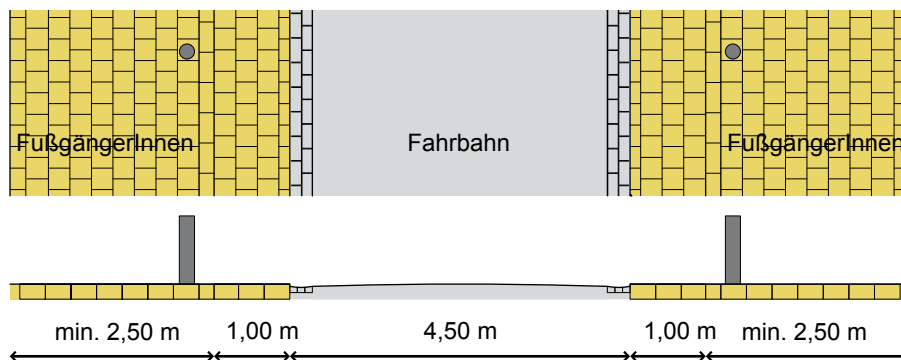
138 Grundriss und Schnitt der Straßenraumgestaltung: gleiches Material für Fahrbahn und Gehsteig. Der Fahrbahn- und der Gehwegbereich sind durch ein sich hinsichtlich Farbe und Material unterscheidendes Schrägboard definiert.



139 Grundriss und Schnitt der Straßenraumgestaltung: unterschiedliche Materialien für Fahrbahn und Gehsteig



140 Grundriss und Schnitt der Straßenraumgestaltung, unterschiedliche Materialien für Fahrbahn und Gehsteig, Begrenzung der erforderlichen Fahrbahnbreite mit Pollern, in der Mitte der mindestens 2,00 m breite Übertrittstreifen



141 Optische Verschmälerung der Fahrbahn durch Materialwechsel und Begrenzung der für die Begegnung Lkw-Lkw erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,50 m



## 03.03 MASSNAHMEN FÜR MENSCHEN MIT SEH- ODER GEHBEHINDERUNGEN

Ein häufiger Kritikpunkt bei Shared-Space-Konzepten ist die schlechte Benutzbarkeit durch Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen. Werden jedoch einige wichtige Punkte berücksichtigt, ist die Benutzung für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen einwandfrei möglich. Nach dem Wegfall der klassischen Bordsteinkante und des Zebrastreifens bedarf es für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderungen spezieller Maßnahmen, um eine Orientierung für sie und ihre Blindenhunde zu gewährleisten.

Für Shared-Space-Konzepte sind daher taktile Leitsysteme unabdingbar, und es ist sinnvoll, Menschen mit Sehbehinderungen über das taktile Leitsystem an bestimmte Übertrittspunkte zu geleiten, um ihnen die Orientierung zu erleichtern (siehe Abb. 33). Für Menschen mit Gehbehinderungen sollte der breite Übertrittstreifen barrierefrei ausgeführt sein, um auch RollstuhlfahrerInnen das flächige Queren zu ermöglichen.

Abbildung **142** zeigt das taktile Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen, das ihnen ein sicheres Queren der Fahrbahn ermöglicht. Für Menschen mit Sehbehinderungen ist das Queren der Fahrbahn an bestimmten Punkten (taktile Markierung) vorgesehen.

Abbildung **143** zeigt, dass ein taktiles Leitsystem gestalterisch in die einheitliche Oberflächengestaltung, die die großzügige Wirkung einer Gemeinschaftsstraße unterstützt, möglich ist.

Abbildung **144** zeigt das Einfräsen von taktilen Leitsystemen in den Bodenbelag. Diese Art der Fräsung ist für Natur- und Betonstein sowie für Asphalt geeignet.

Der Verzicht auf FußgängerInnenstreifen bereitet sehbehinderten Personen Schwierigkeiten. Es wurden daher weiße Führungslinien (taktiles System) als Querungshilfen angebracht, wie in Abbildung **145** ersichtlich.

Abbildung **146** zeigt das Queren der Fahrbahn durch eine Frau mit Gehbehinderung. Auch ohne Ampelregelung ist das flächige Queren möglich.

Abbildung **147** zeigt das Queren der Fahrbahn durch einen Rollstuhlfahrer. Auch ohne Ampelregelung ist das flächige Queren für RollstuhlfahrerInnen geeignet.

**Leitsystem und Markierung für Menschen mit Sehbehinderungen**

**Queren der Fahrbahn für Menschen mit Sehbehinderungen**

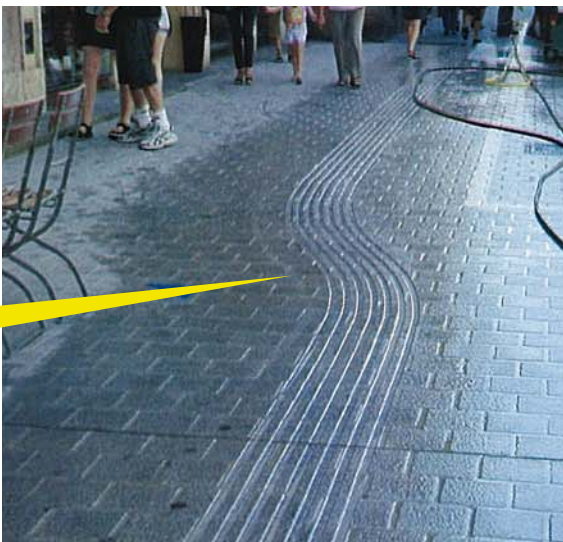
**Queren der Fahrbahn für Menschen mit Seh- und Gehbehinderungen**



142 Taktiles Leitsystem mittels Markierung



143 Leitsystem und Markierung für Menschen mit Sehbehinderung



144 In den Straßenbelag gefrästes taktiles Leitsystem zur Orientierung von Menschen mit Sehbehinderungen



145 Einfaches Queren der Fahrbahn durch eine Frau mit Sehbehinderung



146 Einfaches Queren der Fahrbahn durch eine Frau mit Gehbehinderung



147 Einfaches Queren der Fahrbahn durch einen Rollstuhlfahrer

## 03.04 SIGNALISATION

Die möglichst sparsame Beschilderung ist eines der wesentlichen Ziele von Shared-Space-Konzepten. Um die Beschilderung weitgehend unnötig zu machen, hat die Gestaltung der einzelnen Bereiche die Aufgabe, Shared-Space-Bereiche selbsterklärend benutzbar zu machen.

Dennoch ist es aus betrieblichen Überlegungen sinnvoll, den Beginn und das Ende eines Shared-Space-Bereiches zu beschildern. Die in der österreichischen und deutschen Straßenverkehrsordnung und in der schweizerischen Signalisationsverordnung verankerte Signalisation sieht folgende Möglichkeiten der Beschilderung vor:

1. Das Schild „Begegnungszone“ ist in der Schweizer Signalisationsverordnung gesetzlich verankert. In Deutschland ist das Zeichen „Begegnungszone“ laut Experimentierklausel §45 Abs. 1 Nr. 6 StVO Deutschland zulässig. In Österreich gibt es gemäß StVO Österreich 2012 noch keine gesetzlich geregelte Beschilderung von Begegnungszonen.

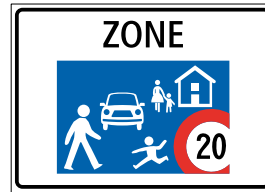
2. Das Schild „Wohnstraße“ lt. StVO Österreich ähnelt dem Schild „verkehrsberuhigter Bereich“ laut StVO Deutschland und wird in Deutschland für die Beschilderung von Shared Space verwendet.

3. Das Schild „Tempo 30 Zone“ gibt es in Österreich, Deutschland und der Schweiz, es weist lediglich geringe Gestaltungsunterschiede auf. Es wird in Österreich und Deutschland für die Beschilderung von Koexistenzonen, Mischzonen und Shared-Space-Bereichen verwendet.

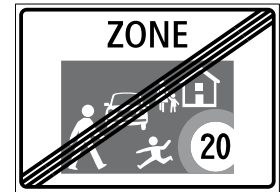
4. Das Schild „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20 Zone) wird in Deutschland für die Beschilderung von Begegnungszonen und Gemeinschaftsstraßen verwendet.

5. In der Schweiz gibt es darüber hinaus die Beschilderung „Tempo 50 generell“.

Eine Zusammenschau der verschiedenen Signalisationsmöglichkeiten in Deutschland, Österreich und der Schweiz findet sich auf den Seiten 12-13 in Kapitel 01.02 „Begriffsbestimmungen“. Sie zeigt, dass es derzeit für jede der verschiedenen Zonen eine gesetzliche Verankerung gibt.



148 „Begegnungszone“ (CH/D)



149 „Begegnungszone Ende“ (CH/D)



150 „Wohnstraße“ (A)



151 „Wohnstraße Ende“ (A)



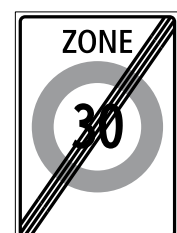
152 „Verkehrsberuhigter Bereich“ (D)



153 „Verkehrsberuhigter Bereich Ende“ (D)



154 „Tempo 30 Zone“ (CH/A\*\*/D\*\*)



155 „Tempo 30 Zone Ende“ (CH/A\*\*/D\*\*)

**Die Begegnungszone ist in der Schweizer Signalisationsverordnung gesetzlich verankert. Diese stellt eine Ergänzung zur Straßenverkehrsordnung dar.**



156 „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (D)



157 „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Ende“ (D)





158 Signalisation Tempo 30 Zone



159 Signalisation Share Space ist kein rechtlich verankertes Verkehrszeichen.



160 Signalisation Begegnungszone Ende



161 Signalisation Gemeinschaftsstraße



162 Signalisation Begegnungszone





**04.**

**ANHANG**

## 04.01 BILDNACHWEIS UND QUELLENVERZEICHNIS

- 01: Quelle: Hénard, Eugène (1906): Etudes sur les transformations de Paris, S. 147.
- 02: Quelle: Hénard, Eugène (1906): Etudes sur les transformations de Paris, S. 243.
- 03: Quelle: Gavrilovich, Peter (2000): Detroit Almanac, Detroit Free Press, S. 195.
- 04: Quelle: Gavrilovich, Peter (2000): Detroit Almanac, Detroit Free Press, S. 197.
- 05: Quelle: [http://www.buergerimstaat.de/3\\_02/bilder/auto.jpg](http://www.buergerimstaat.de/3_02/bilder/auto.jpg), 05.03.2012.
- 06: Quelle: <http://www.geschichteinchronologie.ch/2wk/b/1943-06-bis-1945-04-17-Duesseldorf-uebergabe-d/018-Irv083-Duesseldorf-1960er-j-Phoenix-Rheinrohr-AG-verwaltungshochhaus.jpg>, 05.03.2012.
- 07: Quelle: <http://www.haunhorst.eu/content/161/>, 05.03.2012.
- 08: Quelle: [http://www.courtyardhousing.org/images\\_shared.html](http://www.courtyardhousing.org/images_shared.html), 12.03.2012.
- 09: Quelle: [www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/.../bulletin\\_2008\\_4.pdf](http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/.../bulletin_2008_4.pdf), 12.03.2012.
- 10: Quelle: <http://www.vauban.de/rundgang/fotos/09130120.jpg>; 10.11.2011, 12.03.2012.
- 11: Quelle: [http://www.bsla.ch/de/cuntradas/detail.php?ID\\_address=261](http://www.bsla.ch/de/cuntradas/detail.php?ID_address=261), 12.03.2012.
- 12: Quelle: <http://www.geo.de/GEO/kultur/gesellschaft/66454.html?t=img&p=1>, 12.03.2012.
- 13: Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ac/Centrumharen.jpg/220px-Centrumharen.jpg>, 05.06.2012.
- 14: Quelle: <http://www.tyrens.se/en/Projects/Infrastructure--/Shared-Space/>, 05.06.2012.
- 15: Quelle: <http://www.guardian.co.uk/artanddesign/2012/jan/29/exhibition-road-rowan-moore-review>, 05.06.2012.
- 16: © bad architects group, 2012.
- 17: Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), Graz (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark.
- 18: Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), Graz (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark.
- 19: Quelle: Grafik, bad architects group (2011), Daten, Köniz, Kanton Bern.
- 20: Quelle: Grafik, bad architects group (2011), Daten, Köniz, Kanton Bern.
- 21: Quelle: Grafik, bad architects group (2011), Daten, „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.
- 22: Quelle: <http://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11337944/31717860/>, 05.03.2012.
- 23: © Robert Krasser, 2008
- 24: © bad architects group, 2011
- 25: © Robert Krasser, 2008
- 26: © bad architects group, 2011
- 27: © bad architects group, 2011
- 28: Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), Graz (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark.
- 29: Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), Graz (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark.
- 30: Quelle: [http://www.begegnungszonen.ch/download/bgz\\_datei/57\\_grenchen1.jpg](http://www.begegnungszonen.ch/download/bgz_datei/57_grenchen1.jpg), 05.03.2012.
- 31: Quelle: [http://www.begegnungszonen.ch/download/bgz\\_datei/57\\_grenchen1.jpg](http://www.begegnungszonen.ch/download/bgz_datei/57_grenchen1.jpg), 05.03.2012.
- 32: Quelle: Gemeinde Thalgau, 2010
- 33: © bad architects group, 2011
- 34: Quelle: Grafik, bad architects group (2012), Daten: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern 2011.
- 35: © Robert Krasser, 2008
- 36: © Robert Krasser, 2008
- 37: Quelle: Fritz Kobi, 2010
- 38: Quelle: [www.fairkehr.net/main/images/stories/...thalgau/folder\\_thalgau.pdf](http://www.fairkehr.net/main/images/stories/...thalgau/folder_thalgau.pdf), 05.03.2012.
- 39: Quelle: [www.fairkehr.net/main/images/stories/...thalgau/folder\\_thalgau.pdf](http://www.fairkehr.net/main/images/stories/...thalgau/folder_thalgau.pdf), 05.03.2012.
- 40: © bad architects group, 2011
- 41: © bad architects group, 2011
- 42: © bad architects group, 2011
- 43: © bad architects group, 2011

44: © bad architects group, 2011  
45: Quelle: Gemeinde Thalgau, 2010  
46: Quelle: Gemeinde Thalgau, 2010  
47: © bad architects group, 2011  
48: © bad architects group, 2011  
49: Quelle: „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.  
50: Quelle: „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.  
51: Quelle: „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.  
52: Quelle: „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.  
53: Quelle: „Shared Space Werkstattberichte“, Land Steiermark.  
54: © bad architects group, 2011  
55: © bad architects group, 2011  
56: © bad architects group, 2011  
57: © bad architects group, 2011  
58: © bad architects group, 2011  
59: © bad architects group, 2011  
60: © bad architects group, 2011  
61: © bad architects group, 2011  
62: © bad architects group, 2011  
63: © Robert Krasser, 2011  
64: © Robert Krasser, 2011  
65: © Robert Krasser, 2011  
66: © Robert Krasser, 2011  
67: © Robert Krasser, 2011  
68: © bad architects group, 2011  
69: © bad architects group, 2011  
70: © Albrecht Thausing, 2011  
71: © Albrecht Thausing, 2011  
72: © Albrecht Thausing, 2011  
73: © Albrecht Thausing, 2011  
74: © Albrecht Thausing, 2011  
75: © bad architects group, 2011  
76: © bad architects group, 2011  
77: © bad architects group, 2011  
78: © bad architects group, 2011  
79: © bad architects group, 2011  
80: © bad architects group, 2011  
81: © bad architects group, 2011  
82: © bad architects group, 2011  
83: © Robert Krasser, 2008  
84: © Robert Krasser, 2008  
85: © Robert Krasser, 2008  
86: © Robert Krasser, 2008  
87: © Robert Krasser, 2008  
88: © bad architects group, 2011  
89: © bad architects group, 2011  
90: © Robert Krasser, 2008  
91: © Robert Krasser, 2008  
92: © Robert Krasser, 2008  
93: © Robert Krasser, 2008



- 94: © Robert Krasser, 2008  
95: © bad architects group, 2011  
96: © bad architects group, 2011  
97: © Robert Krasser, 2008  
98: © Robert Krasser, 2008  
99: © Robert Krasser, 2008  
100: © Robert Krasser, 2008  
101: © Robert Krasser, 2008  
102: © bad architects group, 2011  
103: © bad architects group, 2011  
104: Quelle: <http://www.begegnungszonen.de/erfahrungen.html>, 03.04.2012.  
105: Quelle: <http://www.begegnungszonen.de/erfahrungen.html>, 03.04.2012.  
106: Quelle: <http://www.begegnungszonen.de/erfahrungen.html>, 03.04.2012.  
107: Quelle: <http://www.begegnungszonen.de/erfahrungen.html>, 03.04.2012.  
108: Quelle: <http://www.begegnungszonen.de/erfahrungen.html>, 03.04.2012.  
109: © bad architects group, 2011  
110: © bad architects group, 2011  
111: Quelle: <http://www.adfc.de/news/2011---1-quartal/shared-space-in-duisburg>, 07.08.2012.  
112: Quelle: <http://www.adfc.de/news/2011---1-quartal/shared-space-in-duisburg>, 07.08.2012.  
113: Quelle: <http://www.adfc.de/news/2011---1-quartal/shared-space-in-duisburg>, 07.08.2012.  
114: Quelle: <http://www.adfc.de/news/2011---1-quartal/shared-space-in-duisburg>, 07.08.2012.  
115: Quelle: <http://www.adfc.de/news/2011---1-quartal/shared-space-in-duisburg>, 07.08.2012.  
116: © bad architects group, 2011  
117: © bad architects group, 2011  
118: © bad architects group, 2011  
119: © bad architects group, 2011  
120: © bad architects group, 2011  
121: © bad architects group, 2011  
122: © bad architects group, 2011  
123: © bad architects group, 2011  
124: © bad architects group, 2011  
125: © bad architects group, 2011  
126: © bad architects group, 2011  
127: © bad architects group, 2011  
128: © bad architects group, 2011  
129: © bad architects group, 2011  
130: © bad architects group, 2011  
131: © bad architects group, 2011  
132: © bad architects group, 2011  
133: © bad architects group, 2011  
134: © bad architects group, 2011  
135: © bad architects group, 2011  
136: © bad architects group, 2011  
137: © Robert Krasser, 2011  
138: © bad architects group, 2011  
139: © bad architects group, 2011  
140: © bad architects group, 2011  
141: © bad architects group, 2011  
142: © bad architects group, 2011  
143: © bad architects group, 2011

- 144:** © Gottfried Kirchmair, 2011
- 145:** © bad architects group, 2011
- 146:** © bad architects group, 2011
- 147:** © bad architects group, 2011
- 148:** Quelle: <http://www.schaffner-signalisation.ch/shop12/strassensignalisation/vorschriftssignale-svgssv/begegnungszone-2.59.5/32104/vorschriftssignal-begegnungszone-2.59.5-70-x-50-cm-hip>, 20.07.2012.
- 149:** Quelle: <http://www.schaffner-signalisation.ch/shop12/strassensignalisation/vorschriftssignale-svgssv/begegnungszone-2.59.5/32104/vorschriftssignal-begegnungszone-2.59.5-70-x-50-cm-hip>, 20.07.2012.
- 150:** Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Road\\_signs\\_in\\_Austria?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Road_signs_in_Austria?uselang=de), 20.07.2012.
- 151:** Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Road\\_signs\\_in\\_Austria?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Road_signs_in_Austria?uselang=de), 20.07.2012.
- 152:** Quelle: <http://www.verkehrsportal.de/board/index.php?showtopic=33587>, 20.07.2012.
- 153:** Quelle: <http://www.verkehrsportal.de/board/index.php?showtopic=33587>, 20.07.2012.
- 154:** Quelle: <http://www.buddelbini.de/aluminiumschilder/verkehrszeichen-eckig-630/tempo-30-zone-600mm.html>, 20.07.2012.
- 155:** Quelle: <http://www.buddelbini.de/aluminiumschilder/verkehrszeichen-eckig-630/tempo-30-zone-600mm.html>, 20.07.2012.
- 156:** Quelle: <http://www.buddelbini.de/aluminiumschilder/verkehrszeichen-eckig-630/tempo-30-zone-600mm.html>, 20.07.2012.
- 157:** © bad architects group, 2011
- 158:** © bad architects group, 2012
- 159:** © bad architects group, 2011
- 160:** Quelle: [http://www.spd-langen.de/\\_cms/images/content/teaser/teaser\\_gemeinschaftsstr1.jpg](http://www.spd-langen.de/_cms/images/content/teaser/teaser_gemeinschaftsstr1.jpg), 20.07.2012.
- 161:** © bad architects group, 2011
- 162:** © bad architects group, 2011

## 05.02 LITERATURVERZEICHNIS

- Adams, John (1988): Evaluating the Effectiveness of Road Safety Measures. Traffic Engineering & Control, S. 344–352, abrufbar unter <http://www.geog.ucl.ac.uk/~jadams/PDFs/Evaluating%20safety%20measures.pdf>.
- Adams, John (1995): Risk, Routledge.
- Adams, John (2007): Shared Space – Would it Work in Los Angeles?, abrufbar unter [john-adams.co.uk/2007/09/08/shared-space-would-it-work-in-los-angeles](http://john-adams.co.uk/2007/09/08/shared-space-would-it-work-in-los-angeles).
- Bechtler, Cornelius et al. (Hrsg.)(2010): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit – Alternative Kommunalpolitik (AKP) e. V.
- Eberling Patrick, Bogner Jennifer, Ortlepp Jörg (2011): Gemeinschaftsstraßen attraktiv und sicher, bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, bfu Fachdokumentation 2.083.
- Engwicht, David (2006): Mental Speed Bumps, Melbourne: Creative Communities International, abrufbar unter <http://www.ccishop.com/home.php>.
- Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) (2010): Shared Space Steiermark. Werkstattberichte Gleinstätten, Land Steiermark Verkehrsressort, Graz.
- Gavrilovich, Peter (2000): The Detroit Almanac, Detroit Free Press.
- Hamilton-Baillie, Ben (2008): Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic, Built Environment Magazine, Vol. 34, Number 2, S. 161-181.
- Transport Research Laboratory (1998): The Factors that Influence Drivers' Choice of Speed, TRL 325, TRL.
- Transport Research Laboratory (2003): Road Design Measures to Reduce Drivers' Speed via Psychological Processes: A Literature Review, TRL 564, TRL.
- Transport Research Laboratory (2005): 'Psychological' Traffic Calming, TRL 641, TRL.
- Transport Research Laboratory and CEEMA (2003): An Evaluation of the Effect of Removing White Lines, For Wiltshire County Council.
- Vahl, H. G. and Giskes, J. (1990): Traffic Calming through Integrated Urban Planning. Paris, Amarcande.
- walkspace.at (2008): Shared Space/Begegnungszonen – ein Überblick, Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds





## 05.03 GLOSSAR

### **bad architects group:**

bad architects ist ein junges, international agierendes Architekturbüro mit Sitz in Innsbruck, Österreich, geründet von Ursula Faix und Paul Burgstaller. Das Portfolio des Büros umfasst alle Bereiche des Designs, vom städtischen Maßstab bis hin zur Innenraumgestaltung. Von zentraler Bedeutung für das Unternehmen ist ein gleichzeitiges Engagement in der Praxis, urbanen Forschung und Lehre an der Universität Innsbruck sowie die Gastprofessur für City Planning an der UBT in Prishtina Kosovo. Diese Eonstellung zur Architekturproduktion ermöglicht eine kreativ pragmatisch kreative Herangehensweise mit überraschend einfachen Lösungsansätzen. Seit 2009 betreut bad architects group Gemeinden und Unternehmen in der partizipativen Projektentwicklung. [www.bad-architects.gp](http://www.bad-architects.gp)

### **Ben Hamilton-Baillie:**

Ben Hamilton-Baillie ist Architekt und gründete 2003 das Büro Hamilton-Baillie Associates Ltd in Bristol. Sein Schwerpunkt liegt bei der Verbesserung der Qualität von Straßen und öffentlichen Räumen. Er sucht permanent nach neuen Möglichkeiten, um die Sicherheit, die Lebendigkeit und soziale Aspekte von Straßenräumen und öffentlichen Räumen zu verbessern. Er hat sich auf die Erforschung von praxisnahen Maßnahmen und Prinzipien spezialisiert, um innovative Straßengestaltung, vor allem im Bereich der Shared-Space-Konzepte zu entwickeln. Es war Ben Hamilton-Baillie, der die Maßnahmen von Hans Monderman als Shared Space bezeichnete. Er ist Mitglied von regionalen und internationalen Planungsausschüssen und ist Gastprofessor an der University of Bath und an der University of the West of England. [www.hamilton-baillie.co.uk](http://www.hamilton-baillie.co.uk)

### **CENTRAL EUROPE PROGRAMME:**

CENTRAL EUROPE PROGRAMME ist ein Programm der Europäischen Union, das die Kooperation zwischen Ländern Zentraleuropas unterstützt, um die Innovation, die Erreichbarkeit und die Umweltbedingungen zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit und die Attraktivität ihrer Städte und Regionen zu verbessern. CENTRAL EUROPE investiert 231 Mio. Euro, um Förderungen für transnationale Kooperationsprojekte, die private und öffentliche Organisationen aus den Ländern Österreich, Tschechien, Deutschland, Ungarn, Italien, Polen, der Slowakei und Slowenien ansprechen, zur Verfügung zu stellen. Das Programm ist durch den European Regional Development Fund (ERDF) finanziert und läuft von 2007 bis 2013. [www.central2013.eu](http://www.central2013.eu)

### **European Rural Futures (EURUFU):**

Das EURUFU-Projekt wird durch das CENTRAL EUROPE Programme implementiert und ist durch den European Regional Development Fund (ERDF) finanziert. Der ländliche Raum ist in zahlreichen europäischen Regionen von drastischen Bevölkerungsrückgängen gekennzeichnet. Für die betreffenden Gebiete geht es darum, so genannte Daseinsgrundfunktionen auch unter veränderten Rahmenbedingungen künftig aufrechterhalten zu können. Dass dies gelingen kann, zeigt eine Reihe von Beispielen. EURUFU möchte diese Erfahrungen grenzübergreifend für Regionen mit abnehmender Bevölkerungszahl testen, angepasste Standards und Indikatoren erarbeiten und innovative und integrierte Strategien weiterentwickeln, um die Lebensqualität und soziale Integration für alle Generationen in schrumpfenden und alternden Bereichen zu erhalten oder zu verbessern. Den dort lebenden Menschen sollen durch Erfahrungs- und Wissensaustausch im Projekt gleichwertige und chancenreiche Lebensbedingungen ermöglicht werden. EURUFU will transnationale Handlungsstrategien für eine optimale Organisation und Finanzierung regionaler selbsttragender Lösungen erarbeiten. <http://www.thueringen.de/eurufu>

### **Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM):**

Die Forschungsgesellschaft Mobilität ist in einem europaweiten Mobilitätsnetzwerk an vielfältigen, zukunftsweisenden Forschungsideen aktiv beteiligt. Hierbei steht immer das Bewusstsein im Vordergrund, dass unsere Gesellschaft einem demografischen Wandel unterliegt und damit der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Raum für alle an Aktualität gewinnt. Die Forschungsgesellschaft Mobilität steht im ständigen

Austausch mit Behindertenorganisationen und Interessenvertretungen, um im Wissen über die individuellen Anforderungen der Nutzergruppen Vorgaben für EntscheidungsträgerInnen im Bau- und Verkehrswesen zu entwerfen. Der Fokus liegt hierbei auf der Planung und Umsetzung ganzheitlich barrierefreier Wegeketten. Ziel der Forschungsgesellschaft Mobilität ist es, den öffentlichen Raum und den öffentlichen Verkehr barrierefrei zu gestalten, um auf diesem Weg nachhaltig funktionierende und maßgeschneiderte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zur Anwendung zu bringen. Die Werkstattberichte über den Shared Space Gleinstätten, die in dieser Broschüre teilweise zitiert sind, wurden von der FGM verfasst. [www.fgm.at](http://www.fgm.at)

#### **Fritz Kobi:**

Als Initiator des Berner Modells während seiner Tätigkeit als Oberbauingenieur des Tiefbauamtes Kanton Bern hat er erfolgreich umgesetzte Begegnungszonen und Projekte im Rahmen des Berner Modells wesentlich mitgestaltet. Derzeit führt er die bürokobi GmbH in Münsingen, Kanton Bern, und ist als Berater für viele Gemeinden in der Schweiz und im Ausland tätig. Er hat den vorliegenden Leitfaden inhaltlich mitbetreut.

#### **Fuss.e.V**

Der FUSS e.V. ist 1985 in Berlin als »Fußgängerschutzverein« mit dem Anliegen gegründet worden, die Stimme der Fußgänger in die öffentliche Diskussion einzubringen. Der Verein hat sich zu einem Fachverband entwickelt, der von Bundesministerien als Lobby in Diskussionsprozesse einbezogen wird und für seine fachliche Qualifikation und hohe Effizienz bekannt ist. Gleichzeitig werden auf kommunaler Ebene Projekte mit Modellcharakter umgesetzt. Dabei beruht der überwiegende Teil der Aktivitäten auf ehrenamtlich eingebrachtem Engagement. [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

#### **Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR):**

Das Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (bis 1992 Salzburger Institut für Raumforschung) ist seit 1971 eine bewährte und zuverlässige Institution für die Erforschung raumbedeutsamer Grundlagen für das Land Salzburg. 1992 wurde das SIR reorganisiert und widmet sich seither auch den Aufgabenbereichen Wohnberatung und Wohnforschung, Gemeindeentwicklung (früher Dorf- und Stadterneuerung), sowie Energiefragen. Der Tätigkeitsbereich erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet, in EU-Projekten auch auf andere EU-Mitgliedsländer. Naturgemäß liegen die Schwerpunkte der Arbeit des SIR in Stadt und Land Salzburg und im angrenzenden bayerischen Raum. [www.sir.at](http://www.sir.at)  
[www.gemeindeentwicklung.at](http://www.gemeindeentwicklung.at)

#### **Share Foundation (ehemaliges Shared Space Institute):**

Willem Foorthuis und Sabine Lutz leiten die Share Foundation mit Sitz in Groningen, Niederlande. Sie kreieren, setzen um und verbreiten Wissen über öffentlichen Raum. Ihr Ausgangspunkt sind dabei die Bedürfnisse, Möglichkeiten und Wünsche der Menschen. Aktivitätsfelder sind unter anderem dabei Shared Space, Demografischer Wandel, Place-Keeping. Die Gründung der Share Foundation geht auf die Zusammenarbeit von Hans Monderman mit dem Keuning Instituut zurück. Als Hans Monderman 2008 starb, gründeten die ehemaligen Partner von Hans Monderman, Willem Foorthuis und Sabine Lutz, das Shared Space Institute und ließen im selben Jahr Shared Space als Bildmarke schützen. [www.sharefoundation.eu](http://www.sharefoundation.eu)

#### **WalkSpace Mobilität:**

WalkSpace Mobilität sind die Spezialisten für das „Zu Fuß Gehen“ im urbanen Raum und für Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Raum. Sie bieten FußgängerInnencheck, lokales Wissen, Umsetzungskonzepte, Maßnahmenbündel, Strategieberatung, Wissenstransfer, Begegnungszonen, „Raum für alle“, Öffentlichkeitsarbeit und Koexistenz in der Verkehrsplanung: neue Lösungen in der Straßengestaltung für ein sinnvolles Miteinander in einem gut „lesbaren“ Straßenraum. [www.walkspace.at](http://www.walkspace.at)

Shared Space ist ein in den 1980er-Jahren vom holländischen Verkehrsingenieur Hans Monderman entwickeltes Konzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Als Sicherheitsbeauftragter der Provinz Friesland war er berufen worden, um die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren.

Das Konzept sah eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit vor, die jedoch mit unüblichen Mitteln erreicht wurde: Monderman ließ Fahrbahnmarkierungen, Bordsteinkanten, Verkehrszeichen und Bodenwellen rückbauen. Er erreichte dadurch ein rücksichtsvolles Miteinander anstatt ein kanalisiertes Nebeneinander, sowie eine Geschwindigkeitsreduktion von 40 %.

Neben der verbesserten Verkehrssicherheit gibt es noch zwei weitere Vorteile: Durch die Verringerung der Geschwindigkeit erhöht sich die Querungsfrequenz der FußgängerInnen bei gleichem Verkehrsvolumen, was zu einer Umsatzsteigerung der Geschäfte im Shared-Space-Bereich führt. Weiters empfinden die VerkehrsteilnehmerInnen durch die erhöhte Sicherheit und die verbesserte Möglichkeit der Begegnung eine Erhöhung der Lebensqualität.



Herausgeber:  
Gemeindeentwicklung des  
Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen (SIR)  
Bearbeitung: DI Robert Krasser  
Schillerstraße 25  
5020 Salzburg  
Tel.: +43 662/62 34 55  
sir@salzburg.gv.at

AutorInnen/Layout/Grafik:  
bad architects group (Ursula Faix und Paul Burgstaller)  
Jahnstraße 14  
6020 Innsbruck  
Tel.: +43 512/56 17 270  
welcome@bad-architects.gp  
www.bad-architects.gp

Alle Rechte vorbehalten.  
© SIR 2012  
© bad architects group 2012  
© der Texte, Fotos und der Grafiken bei den AutorInnen