

## **Von Gemeinschaftsstraßen und Begegnungszonen – wie Shared Space in unsere bayerische Stadt kam**

Jörg Thiemann-Linden, Köln (SRL)

*Anmerkung: Die Stadt Zsamming ist die Zusammenfassung der realen Stories und Strukturen von Haren bei Groningen (Niederlande), Bohnte bei Osnabrück (Niedersachsen), Brühl bei Köln (NRW) und Köniz bei Bern (Schweiz). Jede Ähnlichkeit zu bayerischen Kommunen und Protagonisten ist rein zufällig und nicht beabsichtigt.*

Als die neue Bahnhofstraße mit Blasmusik und weißblauem Himmel eingeweiht wird, ist die Arbeit der beiden Planungsbüros VerkehrsConsult und GuterPlan noch nicht zu Ende. Das eine Büro hat weiter den Auftrag, mit verschiedenen Nutzergruppen – v.a. Kindern, Sehbehinderten, Altersgebrechlichen - die neue Straßenraumgestaltung zu erproben und den relaxten, intuitiv richtigen Umgang auf den täglichen Wegen zu trainieren. Das andere Büro zählt und beobachtet die Entwicklung des Verkehrsgeschehens über die ersten Monate und berichtet schließlich der obersten Straßenverkehrsbehörde.

Aber von Anfang an: Zsamming hatte schon länger ein Verkehrsproblem wie andere Städte gleicher Größe und Lage nah der Großstadt auch: mehrere Ampeln mit Pendlerstaus in der Morgenspitze, Radwege mäßiger Qualität, darbender Einzelhandel sowohl in der schnuckeligen Fußgängerzone am Markt als auch in der belebten Bahnhofstraße. Die Antwort war wie anderswo auch: Planung einer Umgehungsstraße hinterm Gewerbegebiet, Einkaufsfahren zu den dortigen billigen Kisten mit den großen Parkplätzen. Und die Kinder wurden auf den Rücksitzen festgezurrt durch Zsamming chauffiert.

Der politische Streit in Zsamming ging weniger um das tägliche Ärgernis mit dem Verkehr, sondern um das stillgelegte Zsammingbräu-Gelände im Zentrum. Mit der Schultheißwahl, d.h. genauer gesagt der neuen Bürgermeisterin, war dieser Streit entschieden. Das Gelände wird nicht Kulturzentrum oder Stadtpark, sondern ein Shopping Center in integrierter Lage mit Parkhaus hinten dran. Nur auf eine Frage hatten die Bürgermeisterin und die anderen Befürworter einer Stärkung der Zentralität durch mehr Einzelhandel keine richtige Antwort: würde der Verkehr zusammenbrechen, wenn viel mehr Fußgänger als heute zwischen altem und neuem Zentrum über die Straße laufen würden? Der Investor hatte langes Stehen seiner Kundschaft an der Ampel oder einen Fußgängertunnel eindeutig ausgeschlossen.

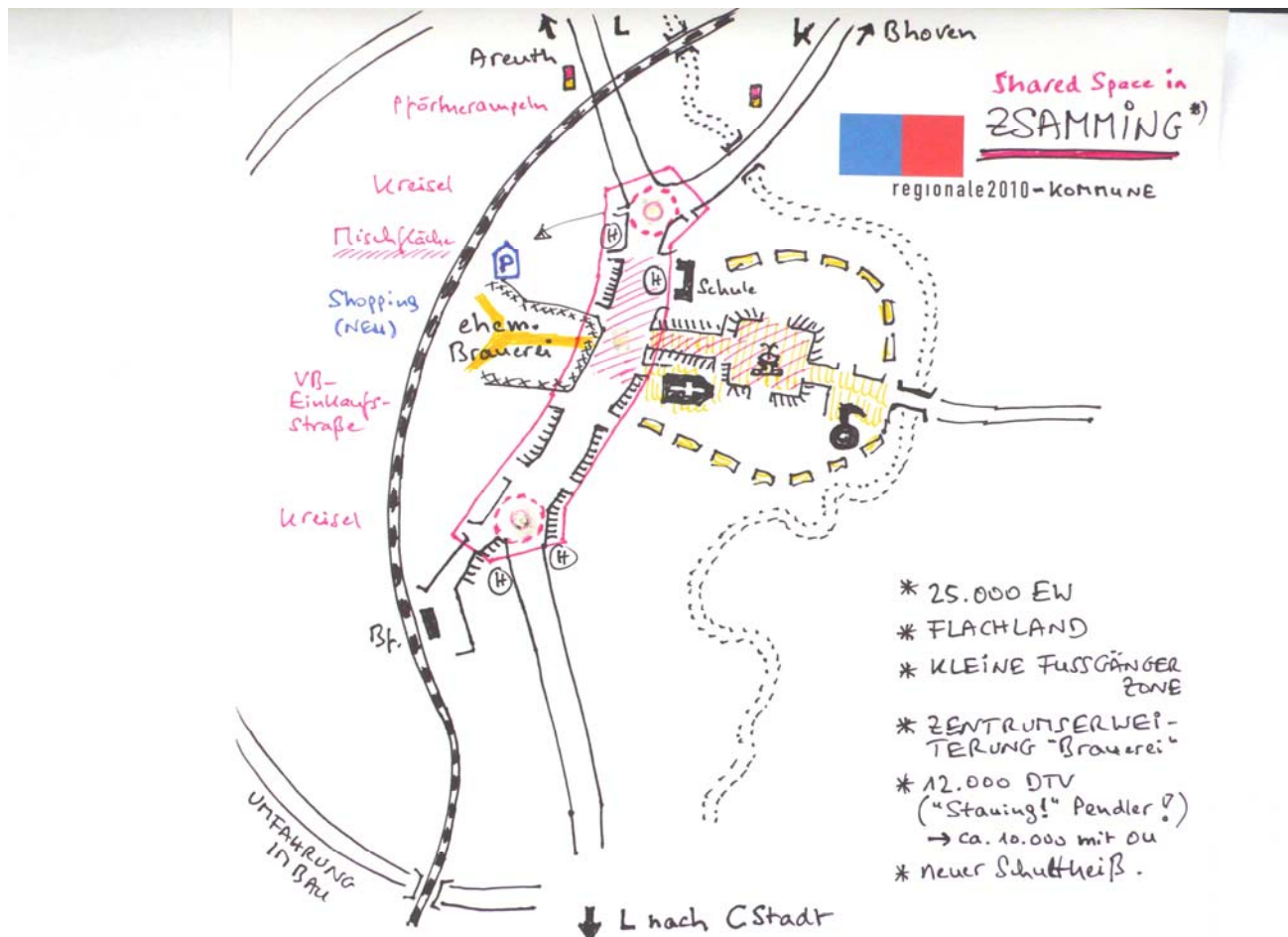
Außerdem hatte sich herumgesprochen, dass die neue Ortsumgehung im Bau einen so weiten Bogen um die Stadt macht, dass es weiterhin schneller sein würde, mitten durch die Stadt zu fahren. Die neue Umgebung würde also nur während des Ausnahmezustands der jährlichen Kirmes die versprochene große Lösung bringen. Zusammen mit dem neuen Verkehrserzeuger auf dem Brauereigelände ergaben neue Modellrechnungen eine ernüchternd geringe Verkehrsreduzierung von vorher täglichen 12.000 täglichen Kfz auf immer noch 9.000 – 10.000 Kfz für Bahnhofstraße.

Aber zwei Fraktionen im Gemeinderat hatten schon im letzten Wahlkampf für ihre Lösung geworben: die Wortführerin der Freien Wähler hatte in der Schweiz auf Fahrradurlaub neuartige Ortsdurchfahrten gesehen und sich auf diversen Schweizer Homepages über die Begegnungszonen in der dortigen StVO schlau gemacht. Der grüne Verkehrsexperte hatte schon 2007 einen Vortrag des niederländischen Verkehrsplaners Monderman über das EU-Projekt Shared Space gehört und sich 2008 zu einem Seminar der Petra-Kelly-Stiftung mit diesem Thema angemeldet. Dort hatte er vom Namenswettbewerb des Hamburger Abendblattes für die neuen Mischverkehrsflächen des Hamburger Projekts gehört („Gemeinschaftsstraßen“) und konnte so in der bayerischen Provinz schon einmal den englischen Begriff vermeiden.

Beide Fraktionen hatten übrigens bei besorgten Eltern und den ordnungsliebenden Honoratioren in Zsamming einen schweren Stand, aber ein paar (heimliche) Unterstützer im Rathaus und in der Kreisverwaltung.

Die Umsetzungschance für Zsamming kam mit dem Einzelhandelserlass der Landesregierung gegen die grüne Wiese und dem kommunalen Regionale-2010-Wettbewerb, bei dem integrierte Orts- und Stadtentwicklung ausdrücklich auch mit Experimente zur Straßenraumgestaltung gefördert wurden. Das hatte die nervige Grünen-Fraktion im neuen Landtag mit Verweis auf die Shared-Space-Piloten der Länder Brandenburg, Hamburg und NRW ertrotzt.

Wie wurden die Bedenken der Straßenbehörden ausgeräumt, die Mischflächen nur bis 4000 Kfz pro Tag erlauben wollten? Was sagten die Einzelhändler zu den wegfallenden Stellplätzen vor dem Schaufenster? Ließen sich die Fahrradfans ihre Radwege wegnehmen? Gelang es zuletzt auch die Seniorenvertretung und die Blindenorganisation zur Zustimmung zu bewegen? Welche Erfahrungen brachte der Gemeinderatsausschuss von seinen Bereisungen zurück nach Zsamming?



Die Fortsetzung diskutieren wir in Nürnberg am 20. November (Moderation Dr. Gerd Rudel) „Vom Konzept zur Umsetzung, Forum 1: ‚Shared Space‘ in einer Kleinstadt“

Fachliche Begleitung: Jörg Thiemann-Linden (SRL), büro thiemann-linden stadt & verkehr, Thumbstr.4, 51103 Köln, m. 0177 – 5902053, thiemann-linden@t-online.de