Einladung zur Bürgerversammlung für alle, die mitreden wollen!

Munderloh Schmede Dingstede Sandhatten Kirchhatten

23. April 19.30 Uhr



# Es lädt ein:

## Themen:

Shared Space · Raum für alle Verkehrsproblem Hauptstraße

# Rettungsmaßnahmen Grundzentrum Kirchhatten

Die Hauptstraße stinkt, ist laut und gefährlich. **Der Autogott fordert seine Opfer.** Das Grundzentrum Kirchhatten ist als Ort der öffentlichen Kommunikation und Versorgung am Verschwinden. Seit 20 Jahren ist die Hatter Politik und Verwaltung nicht nur praktisch untätig, sondern verhinderte mehrmals auch die Selbstbestimmung der Bürger. Das wird sich jetzt ändern.

Vorweg die parteilose **Bürgermeisterin Elke Szepanski**, aber auch Ratsmitglieder wollen mit dieser Auftaktveranstaltung das Grundthema Verkehr energisch anpacken und Donnerstag vorstellen, was geschehen soll.

**Wir Bürger** haben in dieser Zeit die Aufgabe, darüber zu wachen, dass das Kirchhatten der Bewohner nicht wieder durch vorhersehbares Parteiengezänk auf die unendlich lange Bank geschoben wird.

Packen wir es an. Lernen wir gesellschaftliche Aktivität. Politik von Bürgern für die Bürger.

Donnerstag, 23. April 09 um 19.30 Uhr "Zum Deutschen Hause"

Als Moderator
Folker von Hagen
Baudezernent Lkr. OL, a.D.

Die Bürgermeisterin der Gemeinde Hatten Elke Szepanski

Heimat- und Verkehrsverein Bernhard Müller

Ortslandvolkverband Hatten Jürgen Rüdebusch

Fr. Feuerwehr Kirchhatten OB Klaus Engelbart

Arbeitskreis Zukunftsfähiges Kirchhatten Andreas Richter

Werbegemeinschaft Kirchhatten Olaf Janssen

Vortrag von:
Willem Foorthuis,
Shared Space Institut
Drachten

Sabine de Buhr-Deichsel Gemeinde Bohmte Erste Gemeinderätin



Sabine de Buhr-Deichsel Gemeinde Bohmte Erste Gemeinderätin

Shared Space ist (nicht nur) für Bohmte gut, weil

- die Menschen wieder aufeinander achten und Rücksicht nehmen, soziales Verhalten und Eigenverantwortlichkeit wieder entdeckt wird.
- alle Verkehrsteilnehmer freundlich, gelassen und ruhig sind, da der Verkehrsfluss immer gegeben ist,
- die Staus, die Lärmbelästigung und die Abgasemissionen der an den Ampeln wartenden oder im Staustehenden Fahrzeuge der Vergangenheit angehören,
- die Unfallzahlen stark rückläufig sind und nur noch Bagatellunfälle passieren,
- unsere Gemeinde an Lebens- und Aufenthaltsqualität gewonnen hat,
- die ehemalige Hauptverkehrskreuzung jetzt einen sozialen Charakter hat, also die Menschen unterstützt und nicht nur die Fahrer,
- die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Bedürfnissen und nicht der Durchgangsverkehr im Mittelpunkt stehen.

Als Fazit nach fast einem Jahr Shared Space in Bohmte kann ich sagen: Jeder Euro, der investiert wurde, war ein "guter" Euro. Alle Erfahrungen bisherigen sprechen für das System und haben die Gemeinde dazu veranlasst, im Haushaltsplan 09 Mittel für die Durchführung des nächsten Moderationsprozesses mit unseren Bürgerinnen und Bürgern einzustellen, um einen weiteren Teilbereich der Landesstraße neu zu gestalten.

Also: Machen Sie sich auf den Weg, es lohnt sich!



# Neues aus dem Shared-Space-Ort Bohmte

# Shared Space immer wieder neu lernen

#### Zahl der Unfälle deutlich rückläufig

Auf die Situation im Shared-Space-Bereich ging Peter Hilbricht ein. Dort läuft der Verkehr seit dem 19. Mai 2008. Bis zum Jahresende gab es dort 13 Unfallaufnahmen. Allein siebenmal waren Laternen angefahren worden. Bei den beiden Unfällen mit (leichtem) Personenschaden waren einmal zwei Radfahrer gegeneinander gestoßen, das andere mal ein Radfahrer und ein Pkw-Fahrer nach missverständlicher Kontaktaufnahme gleichzeitig gestartet.

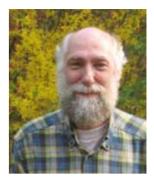
Deutlich wird, dass das von Hans Mondermann initiierte Prinzip des geteilten Raumes (das heißt Shared Space übersetzt) funktioniert. Das gilt doppelt. Denn die gesteigerte Aufmerksamkeit aus dem Bereich Leverner Straße/Bremer Straße nehmen die Kraftfahrer mit. Folge: Auch im Umfeld ist die Zahl der Unfälle gesunken. Und den 13 Unfällen innerhalb von gut sieben Monaten stehen in den Jahren zwischen 2002 und 2006 zwischen 32 und 40 gegenüber. Hingewiesen wurde, dass im Shared-Space-Be-

reich das Rechtsfahrgebot gilt. Abkürzen durch Geradeausfahren kann mit einem Bußgeld von 25 Euro belegt werden. Kinder bezeichnete Hilbricht als die besten Botschafter des noch jungen Prinzips: Sie kennen die weißen Flecken, an denen die Querung am besten gelingt. Sie geben Handzeichen, und die Autofahrer halten ganz selbstverständlich an.

Bürgermeister Klaus Goedejohann rief dazu auf, sich selbst zu fragen "Wie verhalte ich mich in dem Bereich?" Das sei wichtig, um dem Gewöhnungseffekt entgegenzuwirken. Denn: "60 Prozent des Verkehrs entfällt auf uns Bohmter."

Dazu Ronald Fortmann, Vorsitzender der Werbegemeinschaft: "Der Erfolg ist da. Wir Bohmter müssen Shared Space immer wieder neu lernen." Gleichzeitig forderte er, dass auch im Bereich zwischen Bahnhof und der Straße "Am Schwakenhofe" für eine Umgestaltung gesorgt werden müsse.

Wittlager Kreisblatt 24. März 2009



#### Norbert Klüh Lehrer, Kirchhatten

Wer Kinder hat, sieht den Straßenverkehr mit anderen Augen.

Der Schulweg ist für viele Kinder der erste Weg, den sie alleine gehen und mit dem sie ihre gewohnte Umgebung verlassen. Das Verhalten der Kinder im Straßenverkehr orientiert sich an konkreten Rahmenbedingungen vor Ort. Auch das Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer hängt von der baulichen Gestaltung der Verkehrswege ab. Die Erfahrung zeigt, dass eine wirksame Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch eine Beschilderung allein kaum möglich ist.

Hauptprobleme der Schulwegsicherung sind der Verkehr und die Straße – weniger das Verhalten der Kinder. Sichere Verkehrsverhältnisse kommen allen Menschen – jungen wie alten – zu Gute. Ein Schulweg ohne Angst ist eine Gemeinschaftsaufgabe, an der Verwaltungen, Politiker, Schulen und Eltern eng zusammenarbeiten sollten.



#### Eckard Schnitker Gastwirt, Kirchhatten

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsstruktur und der Attraktivität Kirchhattens haben einen starken Einfluss auf Naherholungssuchende und den Tourismus.

Die Gäste suchen einen behaglichen Ort mit Nischen, Stellplätzen vor den Geschäften und ein einfaches Radwegenetz. Kirchhatten bietet in diesem Bereich sehr viel. Mit Shared Space würde sich die Verkehrssituation allerdings wesentlich verbessern.



# Ein Ort - ein Plan

Kirchhatten ist kein Vakuum zwischen den Städten im Autobahndreick, sondern ein in Jahrhunderten gewachsenes lebendiges Sozialwesen.

Hier wurde und wird geplant, gebaut, geliebt, gehasst, gewirtschaftet, gefeiert und gestorben. Jeder Mensch auf seine Weise, aber dennoch alle irgendwie verbunden.

Eine Menge davon sollte und kann man auch beim Durchfahren oder Durchlaufen des Ortes sinnlich erfahren.

#### Dies ist leicht, da Kirchhatten eine große Anzahl wertvoller ortsbildprägender Bausubstanz hat.

"Von Oldenburg kommend rechterseits die bürgerliche Braue-Villa. Mühlenbesitzer - besser gestellte Kaufleute, 30er Jahre, mit Stil..... Weiter die vielen ortstypischen Hofstellen - Nienstermann, Schweers, Eilers und natürlich der wichtige Suhrkamp-Hof, Elternhaus des im 3. Reich zum Tode verurteilten und späteren Inhaber des gleichnamigen Verlagshauses Peter Suhrkamp....... In grader Linie vom Marktplatz der "Blick" auf die schöne, noch im

Betrieb befindliche Hofstelle Weyhausen, mit sensibel erneuerten Nebenanlagen, auf historischem Findlingspflaster .. Und so weiter, bis zur "Alten Molkerei" oder der "Friedenseiche".

So käme man schnell auf zwei Dutzend baulicher Höhepunkte an der Hauptstraße. Unsere Vorfahren haben sich beim Bau nicht umsonst für das gute Erscheinungsbild angestrengt.

#### Aber wer nimmt diese Höhepunkte noch wahr. Die Straßenanlage dominiert Kirchhatten nahezu vollständig.

Im Gegensatz dazu sollen nach der Shared Space-Philosophie wieder natürlich gewachsene Sichtachsen aufgenommen werden. Die Orientierung der Verkehrsteilnehmer kann wieder an solchen örtlichen Gegebenheiten, z.B. Hof Weyhausen, erfolgen.

Dies wird gelingen, wenn sich Planer, Verwaltung und Bürger an einen Tisch setzen und den Ortskern einmal in seiner Gänze durchdenken.

#### Nicht wie bisher stückchenweise, hier und da mal ein paar Meter Fußweg, hier und da mal ein angedeuter Radweg, sondern konsequent:

Ein Ort, ein Plan.

Erst dieser verbindliche Plan mit zugehörigen verbindlichen Zeitfenstern, auch wenn er nicht auf einmal verwirklicht werden kann, bietet den Bürgern die notwendige Sicherheit für eigene Investitionen. Und jeder weiß es: Ohne Investitionen privater Bürger gibt es keine Ortsentwicklung.

Wir als Arbeitskreis "Zukunftsfähiges Kirchhatten" wollen uns darum nicht mit weniger als der vollständigen Beplanung der Hauptverkehrsachsen zufrieden geben.





#### **Manfred Huck** Ratsherr Kirchspiel (CDU)

Der Gedanke von Shared Space ist für die Gemeinde Hatten eine einmalige Chance, das Zentrum Kirchhatten grundlegend neu zu gestalten.

Verkehrsgestaltung Die als auch die Geschäftswelt wird in einem neuen Licht erscheinen. Die neu gestaltete Ortsdurchfahrt wird auch auf die umliegenden Dörfer einen positiven Einfluss nehmen und neue Kaufkraft in den Ort Kirchhatten locken. Es wäre schön, wenn auch Ortsfremde einmal sagen würden:

"Lasst uns heute mal nach Kirchhatten fahren!" Die Geschäftswelt wird profitieren, neue Geschäfte werden sich ansiedeln, der Ort wird mit neuem Leben erfüllt.

Wir müssen nun gemeinsam und über Parteigrenzen hinweg, dafür kämpfen, hier die nötigen Zuschüsse zu bekommen und Anstöße zu geben.

Dies ist bereits der dritte Anlauf, in Kirchhatten etwas zu gestalten.

Immer wieder wurden gute Ansätze zerredet. Lasst uns nun endlich zusammenstehen und an einem gemeinsamen Ziel arbeiten.

Es lohnt sich!



Hans-Gert Pöttering Präsident des **Europaparlaments CDU** Shared Space ist ein Modell für die Zukunft in vielen Städten und Gemeinden!





#### Axel Brammer Ratsherr Kirchspiel (SPD)

Seit Monaten gibt es in Kirchhatten die Diskussion über ein Jahrzehnte altes Problem: Die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt.

Wenn der Rat einen Beschluss fassen will, der möglichst von vielen getragen wird, bedarf es einer breiten Beteiligung der Bevölkerung.

Dazu sind zwei zentrale Fragen zu klären:

#### Was wollen wir nicht?

Wir wollen keinen Durchgangsverkehr, der diese Ortsdurchfahrt als Abkürzung bzw. als Mautsparstrecke nutzt. Wir wollen keine Planung, die den Durchgangsverkehr verflüssigt und damit das Tempo erhöht.

Wir wollen keine Ängste der Bürgerinnen und Bürger, wie komme ich über diese belebte Straße. Wir wollen keine zusätzliche Abwanderung des heimischen Gewerbes, weil keiner auf dieser Rennstrecke anhält. Wir wollen nicht ein grauer und nichtssagender Durchgangsort sein.

#### Was wollen wir?

Wir wollen einen Verkehr, der stressfrei diesen Ort durchfahren kann, nicht als Abkürzungsstrecke, sondern als Erlebnis.

Wir wollen deshalb eine Planung, die den Verkehr verlangsamt.

Wem das nicht passt, kann diesen Ort weiträumig umfahren.

Wir wollen einen Verkehrsraum gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer. Jeder soll sagen können, meine Kinder kommen gefahrlos zur Schule und Oma schafft die Querung der Straße auch mit dem Rollator.

Das hat auch etwas mit Lebensqualität zu tun.

Wir wollen, dass das heimische Gewerbe von der Gestaltung profitiert und es uns gelingt, die zur Zeit leerstehenden Läden wieder zu beleben. Dieser Ort kann noch sehr viel attraktiver werden, als er ohnehin schon ict

Kirchhatten ist ein kleines Grundzentrum. Die Entwicklung der vergangenen Jahre fordert direkt dazu heraus, diesen Ort weiterzuentwickeln.

Wir verfügen mittlerweile über die immer geforderten Einkaufsmöglichkeiten, die auch für Kirchhatten als Magnet wirken.

Und wir verfügen über eine intakte Umwelt mit Erholungscharakter.

Wo wir wohnen - machen andere Urlaub.

# Was haben die Dörfer Munderloh, Schmede, Dingstede u

Die magischen 5 Kilon oder der Untergang Kirchhattens als Grundzentrum für 50

Erst verschwanden die kleinen Gehöfte, dann hatten die Dörfer die Tendenz, durch die Entwicklung der 70er und 80er Jahre, zu reinen Wohnorten herabgewürdigt zu werden. Läden, Postämter, Dorfgaststätten wurden selten. Das gesellschaftliche Leben privatisierte zunehmend. Zu Fuß und mit dem Fahrrad ist die tägliche Versorgung nur noch teilweise herstellbar. Die Norm-Familie braucht zwei Autos. Erst die Dörfer, dann die kleinen Grundzentren, dann die kleinen Städte!! Hattener Statt sich immer weiter auf die Metropolen zu konzentrieren (Großstädte, Großbetriebe, Großkonzerne), hat sich das Modell der ländlichen Dezentralität, klein klein, bescheiden aber stabil, im Laufe der Geschichte immer wieder bewährt und als sichere und menschenwürdigere Lebensform

Sandhatten

Genes

hausen

Schohusen

Gegenseitige Lebenshilfen, keinen Menschen aufgeben oder abschieben, bis zu einem gewissen Grad sich selbst versorgen, die Naturals festen Bestandteil des Lebens zu verinnerlichen, ja selbst ein Bestandteil der Natur und der Landschaft sein.

erwiesen.

Zu dieser Art des unabhängigen Lebens gehören unabdingbar die ortsnahen kleinen Grundzentren,

 wo die Menschen in Entfernungen von maximal 5 Kilometern (20 Fahrradminuten) ihre Grundbedürfnisse abdecken können,

• wo nicht jeder zweite Laden eine Filiale eines Franchiseunternehmens oder weltweit agierenden Kaufhaus- oder Lebensmittelkonzerns ist, die bestimmen was wir kaufen und essen, sondern

um

Dehland

Husum

• wo sich kleine mehr oder weniger moderne **Geschäfte mit Inhabern und Arbeits- plätzen für Mitarbeitern aus der Umgebung befinden**, die davon Leben, dasjenige zu verkaufen, was wir im Dorf wirklich haben wollen. Im besten Falle das, was in der Region produziert wird.

# luftungliebe

### nd Sandhatten mit Shared Space in Kirchhatten zu tun?

# neter

)00 Einwohner ?

 wo kleine Handwerksbetriebe und Produzenten, die auch dann noch weiter arbeiteten und unseren täglichen Bedarf sicherten. AS Hatten Hester wenn weltweit sich nichts mehr "lohnte" und alles zusammenbrach, Heid wo Ärzte, Apotheker, Physiotherapeute, Pflegekräfte, Pfarrer, Lehrer und andere Helfer, die Plietenberg zu uns gehören, gerne hier leben, sich mit uns auskennen und uns in Not helfen, wenn was Hespenbusch ! persönlich aus dem Lot gekommen ist, de-Munderloh ren Lohn in Euro an die städtischen Verhält-Dingstead nissen vielleicht nicht herankommt, aber deren Anerkennung und gutes Lebensgefühl wichtiger Bestandteil des Lebens Grashorn im ländlichen Bereich sein sollte. ND Im Hau Schmede Hatter All das zu leisten ist die Aufgabe ei-Milhle nes Grundzentrums. Twiest Um nicht mehr oder weniger geht es Kirchhatten bei unserem Vorhaben, in Kirchhatten **Shared Space** umzusetzen. Die Entscheidung für Shared Space ist das gemeinsame Ergebnis aus ei-Hinterm ner zwanzigjährigen Diskussion in der Holze Hatter Bevölkerung, im Gemeinderat und in der Verwaltung, wie es mit raker Kirchhatten zukünftig weiter gehen soll (die Älteren wissen es - Dorferneuerung 1988 - Dorfmarketing 2001 - Dorfleitbild 2005 - Shared Space 2007). Hinter dem Wehe Darum ist es jetzt wichtig, dass möglichst viele Rhade der 5000 Einwohner des alten Hatter Kirchspiels

Die Arbeit an dem lebendigen Grundzentrum "Hatter Kirchspiel" ist langfristig, kann aber nicht mehr aufgeschoben werden. Die schlechten Entwicklungen kommen im Gegensatz zu den guten leider immer von selber.

organisieren.

unseres Grundzentrums mithelfen.

Kirchhatten braucht die Dörfer, die Dörfer brauchen Kirchhatten. Packen wir es an.

# KIRCH-TOUR!

Ganz kurz vor Redaktionsschluss erhalten wir eini-ge brandheiße Fotos von der Besichtigungsreise der hatten nach Bohmte!

Wetter gut, Stimmung bes-

Tür haben!!!









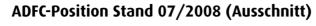
#### Dieter Suhrkamp Ratsherr Kirchspiel (FDP)

Die unzumutbare Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt Kirchhatten zu verbessern, ist das Ziel vieler Bürger.

Die Frage "Wie" wurde schon lange und oftmals in Teilen auch kontrovers diskutiert. Jetzt steht mit Shared Space ein nach meiner Meinung gutes Konzept zur Diskussion.

Es bleibt nur zu hoffen, dass Rat und Verwaltung, die Akzeptanz der Bevölkerung vorausgesetzt, dieses Konzept intensiv auf seine Finanzier – und Realisierbarkeit prüfen. Über ein positives Ergebnis würde ich mich zum Wohle des Grundzentrums Hatter-Kirchspiel freuen, denn es

muss endlich etwas passieren.



# Fragen zum Thema Shared Space

#### Warum brauchen wir Shared Space?

Der Ansatz von Shared Space greift folgende Defizite der heutigen Verkehrsplanung auf und versucht diese durch eine andere Herangehensweise zu beheben:

### 1. Öffentliche Räume sind zu reinen Verkehrsräumen degeneriert

In den letzten Jahrzehnten wurden die Straßenräume überwiegend unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert. Die weiteren Funktionen wie Aufenthalt und Kommunikation wurden zurückgedrängt. Autofahrer nehmen die Umgebung heute oft nur noch als Hindernis bei der Überwindung des Raumes wahr. Eine soziale Interaktion findet kaum noch statt

#### 2. Überregulierung und Überforderung verringern Akzeptanz der Verkehrsregeln

Die Vorschriften zu Bau und Nutzung der Verkehrsanlagen wurden immer weiter ausdifferenziert. Kaum ein Verkehrsteilnehmer kennt alle Regeln und ist bereit und in der Lage diese durchgängig nachzuvollziehen und einzuhalten. Die Nicht-Beachtung elementarer Verkehrsregeln wie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Hauptunfallursache.

#### 3. Separation verhindert Kommunikation

Die Einteilung des Straßenraumes in separate Flächen für alle Verkehrsträger (Autos, Busse, Fahrräder, Fußgänger) konnte die Konflikte zwischen den Verkehrsträgern nicht beheben. Im Gegenteil. Kommunikation und Blickbeziehungen finden kaum noch statt.



#### Jürgen Lüken Ratsherr Kirchspiel (CDU)

Ich sehe in Shared Space eine große Chance für den Hauptort Kirchhatten in unserem Hatter Kirchspiel. Der stellenweise enge öffentliche Raum wird übergreifend nutzbar sein und es wird ebenerdig mehr Raum für Alle geschaffen. Damit werden Barrieren für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer beseitigt und sie können sich einfacher bewegen.

Mit dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme bringt Shared Space auch mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer – und durch den Modellcharakter wird Kirchhatten interessant und attraktiver.

#### **Wie funktioniert Shared Space?**

Shared Space ist ein in den Niederlanden entwickelter Begriff. Shared Space ist kein rechtlich definierter oder genormter Ansatz. Daher wird dieser Begriff für sehr unterschiedliche Konzepte verwendet. Folgende elementaren Grundsätze gelten jedoch für die meisten der unter dem Namen Shared Space bekanntgewordenen Projekte:

#### Menschenraum statt Verkehrs-Trasse

Der öffentliche Raum wird nicht länger auf die Verkehrsfunktion reduziert. Durch die bauliche Gestaltung von Straßen und Plätzen und den Abbau von Verkehrsregeln werden neben den rein verkehrlichen Funktionen räumlich soziale Funktionen wie Verweilen und Kommunikation gleichberechtigt unterstützt.

#### Selbsterklärende Räume

Die im öffentlichen Raum einzuhaltenden Regeln werden nicht mehr aufwändig und abstrakt durch Schilder und Verbote vermittelt, sondern sind direkt im Raum und aus dem Umfeld ablesbar. Ziel ist eine Gestaltung des Straßenraumes, die intuitiv zu einer langsameren Fahrweise und einer stärkeren gegenseitigen Rücksichtnahme anhält.

#### Voraussetzungen dafür sind:

#### Abbau der räumlichen Trennung im Straßenbild

Der Straßenraum wird nicht streng nach Verkehrsflächen für die einzelnen Nutzergruppen unterteilt. In der Regel wird eine Mischfläche für alle gestaltet, die neben der Verkehrsfunktion auch weitere Funktionen wie Kommunikation und Aufenthalt übernimmt. Die damit verbundene Unüberschaubarkeit führt zu einem veränderten Verkehrsverhalten und zwingt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit. Das bedeutet allerdings nicht den vollständigen Verzicht auf Schutzräume für Fußgänger. Auch bei Shared Space sollte es Flächen geben, bei denen durch die Gestaltung signalisiert wird, dass eine Benutzung durch Kraftfahrzeuge nicht gewünscht ist. Dies kann auch durch eine sanfte Separation mit Hilfe von Bäumen und Möblierung unterstrichen werden.

#### Lokale, identitätsstiftende Gestaltung

Unterstützt wird der Prozess durch eine geeignete bauliche Gestaltung. Statt eines an den Erfordernissen des schnellen Kfz-Verkehrs orientierten, normierten Straßendesigns kommen sorgfältig gewählte Elemente zum Einsatz, die den Straßenraum lebendig machen und das intuitiv richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer unterstützen. Wichtig sind dabei die Verwendung lokaler Materialien, eine abwechslungsreiche, kleinteilige Gestaltung sowie die Betonung identitätsstiftender und kulturhistorischer Elemente. Oft entscheiden Details über die Qualität des Entwurfs.

#### Vermeidung von Regeln und Normen

Die Wirkung der multifunktionalen Räume erlaubt es, nach erfolgter Umgestaltung eines Straßenraumes formale Regeln auf ein Minimum zu reduzieren. Es soll wieder verstärkt auf die soziale Interaktion zwischen den Menschen und dem Raum gesetzt werden. Es werden möglichst viele Ge- und Verbotsschilder entfernt. Klare Vorfahrtsregeln werden vermieden. Im Idealfall gelten nur das Rechtsfahrgebot und rechts vor links. Die Menschen sind durch das weitgehende Fehlen formaler Regeln bei gleichzeitiger Aufhebung der baulichen Trennung gezwungen, sich untereinander abzustimmen. Dies funktioniert nur bei reduzierten Geschwindigkeiten. Dadurch stellt sich ein Verkehrsberuhigungseffekt ein.

#### Integrierte Planung statt reiner Ingenieurentwürfe

Die Gestaltung des Stadtraumes wird nicht allein Verkehrsplanern überlassen. Um die verschiedenen Ansprüche im Raum gleichberechtigt in die Entwürfe einfließen lassen zu können, werden Experten unterschiedlicher Fachrichtungen und Abteilungen beteiligt. Damit der Menschenraum auch die Anforderungen und Wünsche der Menschen berücksichtigt, werden Bürger und Interessenverbände als Partner des Planungsprozesses kontinuierlich und umfassend eingebunden.





### Wo liegt der Unterschied zur konventionellen Verkehrsberuhigung?

Bereits heute gibt es in Deutschland zahlreiche Beispiele für Straßenräume, die nach den Prinzipien von Shared Space funktionieren. Viele dieser Flächen wurden schon vor vielen Jahren ohne Bezugnahme auf den Begriff realisiert.

Von konventionellen Modellen der Verkehrsberuhigung im öffentlichen Raum unterscheidet sich Shared Space durch folgende Merkmale:

#### Lokale Lösungen statt genereller Normen

Für Shared Space gibt es keinen speziellen Rechtsrahmen. Der Ansatz von Shared Space basiert auf dem in § 1 StVO festgeschriebenen Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Ansonsten findet sich Shared Space weder explizit in der StVO noch in anderen Normwerken. Bei Shared Space sollen lokal angepasste, kreative Lösungen entwickelt werden. Einheitliche Standards würden die gewünschte Individualität zerstören. Regelquerschnitte werden daher als Best-Practice Vorschläge, aber nicht als Dogma angesehen.

#### Keine prinzipiellen Tabubereiche

Bei Shared Space gibt es keine definierten Einsatzgrenzen. Anders als die verkehrsberuhigten Bereiche wird Shared Space durchaus auch bei Hauptstraßen und belebten Straßenkreuzungen eingesetzt. Es wird teilweise eine Geschwindigkeit festgelegt - teilweise gibt es aber auch funktionierende Fälle ohne formale Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit.

#### Kommunikation statt Konfrontation - eine andere Kultur der Planung

Shared Space ist keine reine Verkehrsplanung. Neben dem eigentlichen Umbau des Straßenraumes sind die zur Umgestaltung führende Diskussion im Vorfeld sowie die durch das Projekt angeregten sozialen Prozesse wesentliche Elemente.

#### **Welche Wirkungen hat Shared Space?**

Aufgrund der breiten Definition können unter Shared Space sehr unterschiedliche Maßnahmen zusammengefasst werden. Die positiven und negativen Effekte sind stark abhängig von der lokalen Umsetzung.

Eine einheitliche Bewertung ist daher nicht möglich. In der Tendenz lässt sich jedoch feststellen, dass bei einer gelungenen Gestaltung folgende Effekte erzielt werden können:

#### Verkehrsklima und Aufenthaltsqualität

Rechthaberisches Verhalten oder Tunnelblick auf die Fahrbahn, ohne links und rechts zu schauen, werden nicht mehr durch die Gestaltung unterstützt.

Dadurch treten folgende Effekte ein:

- Verbesserung der Mobilitätskultur, mehr Lebensqualität
- mehr Platz f
   ür alle, Aufhebung der Autozentrierung im Stadthild
- einfachere Querung, Aufhebung der Barrierewirkung von Verkehrsflächen
- höhere Qualität des öffentlichen Raumes, positive Einzelhandelsentwicklung
- mehr gegenseitige Anerkennung, mehr Respekt, weniger Aggressivität
- Selbstbewusstsein schwächerer Verkehrsteilnehmer
- geringere Höchstgeschwindigkeit Kfz
- mehr Kommunikation

#### Sicherheit durch Verunsicherung

Konflikte unterhalb der Unfallschwelle nehmen zu. Diese sind ein ganz wesentliches Element des Ansatzes. Durch die gefühlte Unsicherheit wird die Aufmerksamkeit erhöht und die gegenseitige Rücksichtnahme verbessert.

Der Entwickler von Shared Space sieht darin einen Lerneffekt, der den Teilnehmern die Spielregeln im sozialen Verständigungsprozess vermittelt.

Dies hat folgende Effekte:

#### Objektive Sicherheit

- Intuitives Verhalten verringert bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten das Unfallrisiko - das Verkehrssystem wird fehlertoleranter.
- Zahl und Schwere der statistisch erfassten Verkehrsunfälle nimmt gegenüber dem Vorher-Zustand der bisher bekannten Fälle ab.

#### Subjektive Sicherheit

- Bei selbstbewussten Verkehrsteilnehmern verbessert sich die gefühlte Sicherheit.
- Bei unsicheren Verkehrsteilnehmern, die geschützte Situationen vorziehen (Zebrastreifen, Fußgängerampel), kann diese Situation auch als negativer Stress empfunden werden und zu einer Verringerung der Aufenthaltsqualität führen.
- In wieweit Verbesserungen der gefühlten sowie der statistisch erfassten Unfallzahlen eintreten, hängt maßgeblich von der Umsetzung ab. Aufgrund der Neuigkeit des Ansatzes liegen aktuell noch zu wenige belastbare Zahlen für eine umfassende Bewertung vor.

#### Verkehrsfluss und Fahrtgeschwindigkeit

- gleichmäßigerer Verkehrsfluss für den Autoverkehr
- geringere Höchstgeschwindigkeit, höhere Reisegeschwindigkeit / kürzere Fahrtzeit
- keine Verdrängungseffekte des Verkehrs auf andere Straßen nachweisbar

## Wie sieht der Fachausschuss Radverkehr den Ansatz von Shared Space?

Shared Space greift bekannte Elemente der Verkehrsberuhigung auf, die der ADFC seit vielen Jahren unterstützt. Die Grundidee des Ansatzes wird daher vom ADFC positiv gesehen. Die offene Definition, fehlende Einsatzgrenzen und die hohe Verantwortung der lokalen Ebene führen zu einem breiten Verständnis von Shared Space. Das Spektrum der unter diesem Begriff diskutierten Maßnahmen reicht vom reinen Abbau des Schilderwaldes entsprechend den ADAC-Forderungen über Shared Space in Form gemeinsamer Geh- und Radwege bis hin zur autofreien Stadt. Bei der Bewertung des Ansatzes aus Sicht des ADFC ist es daher erforderlich, die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort zu betrachten.

Wichtige Ziele der Verkehrsberuhigung wie die Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit und die Gleichberechtigung der Verkehrsträger werden durch Shared Space aus dem üblichen verkehrlich-ökologischen Begründungszusammenhang gelöst. Stattdessen werden Aspekte wie Kommunikation, gegenseitige Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit betont. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, viele Forderungen unter dem neuen Begriff einzubringen und damit abseits der bisherigen Diskussionslinien neue Unterstützer zu finden.

Der vollständige Artikel ist im Internet erhältlich unter: http://www.dorfanger-blankenburg.de/cms/uploads/files/ADFC Position Shared Space 2008.pdf



#### Uwe Hollmann Ratsherr Kirchspiel (SPD)

**l**eder Verkehrsteilnehmer möchte sein Ziel möglichst schnell, sicher u. wirtschaftlich erreichen. Überlastete Straßen, dumpfes Verhalten mancher Verkehrsteilnehmer und widersinnige Verkehrsregeln führen dazu, dass sich das Risiko für jeden Teilnehmer erhöht. Die StVO§1 besagt: "Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Dieser Paragraph ist nicht ausreichend, um einen Standard für Sicherheit zu garantieren. Straßen werden durch weiße Linien in Bereiche aufgeteilt und Verkehrsschilder regeln alle nur erdenklichen Situationen. Wer sich also bis auf eine Vorfahrtsstraße "empor gearbeitet" hat, ist derjenige, der das Wort Rücksicht für eine gewisse Zeit aus seinem Wortschatz verdammen kann und lieber das Wort "Macht" lebt. Je größer das Fahrzeug, desto größer scheint auch der "Anspruch". Die Angst gleichberechtigter Teilnehmer, (z.B. Kinder, Fahrradfahrer und Fußgänger) Schaden zu nehmen, sollte jedem vor Augen gehalten werden.

Die Ortsdurchfahrt Kirchhatten ist das Nadelöhr zweier Hauptverbindungsachsen. Die Folgen sind: Verkehrsstockungen in den Einmündungsbereichen, Erhöhung des Unfallrisikos, die starke Abnutzung der Straße incl. des Kanalnetzes, sowie erhöhte Lärmbelästigung.

Die Idee von Shared Space ist relativ neu. Projekte sind u.a. in Bohmte und Haren (NL) umgesetzt. Ich konnte mich von Praxistauglichkeit überzeugen. Es wurden alle Verkehrsschilder entfernt. Generell findet nur noch die Regel "rechts vor links" Anwendung. Fußgänger und Fahrradfahrer sind gleichberechtigt. Die Unfallzahlen sind geworden. Kindern ist es möglich, sich im öffentlichen Raum selbständig, frei und gefahrlos zu bewegen. Shared Space sorgt für menschliche Interaktion und Blickkontakt. Der öffentliche Raum ist wieder ein Raum für Menschen. In-wieweit sich Shared Space in Kirchhatten in vollem Umfang umsetzen lässt, oder ob und wie Teilbereiche umgestaltet werden, bleibt abzuwarten.



#### Und noch was...

#### Broschüre "30 Sekunden für Kirchhatten" & Buttons kostenlos bei:

Kirchhatten: Ansgari-Apotheke, Möbel Lüschen, Elektro Steenken, Janssen-Kfz, VR Bank OL West eG, Ev. Kindergarten, Zum Deutschen Hause

Sandhatten: Eickhorst, High Resolution Systems

Munderloh: Landgasthof Brüers Dinastede: Manfred Huck

Internet

www.sharedspace.eu; www.bohmte.de; www.wikipedia.de/shared space; www.shared-space.org; www.hatten.de

Impressum

Kontakt: Arbeitskreis Zukunftsfähiges Kirchhatten

Andreas Richter, 04482-471; Hartmut Fröling, 04482-928084 www.kirchhatten.info (Gästebuch im Aufbau) Hartmut Fröling, Großer Kamp 8, 26209 Kirchhatten

V.i.S.d.P.: Christa Tacke, Kirchhatten

PLAKATiV Grafische Medien GmbH, 04482-97440, www.plakativ.org Druck:



### klimazentrum-kirchhatten

Klimawandel, Energieknappheit und Bevölkerungsentwicklung sind globale Herausforderungen, denen sich die Menschen im nächsten Jahrzehnt stellen müssen.

Die zentrale Frage lautet:

"Wie kann Lebensqualität auf hohem Niveau für alle Menschen erreicht und langfristig erhalten werden, ohne dass Umwelt, Klima und Ressourcen unwiderruflich Schaden nehmen?"

> Die Initiatoren des zukünftigen ›Klimazentrum-Kirchhatten suchen regionale Antworten auf diese Frage. Dabei stehen dezentrale Projekte im Vordergrund, die konsequent Klima- und Umweltschutz mit hoher Lebensqualität verknüpfen. Die Machbarkeit von grundlegenden Veränderungen sollen vom Landkreis (Kirchhatten) ausgehend auch beispielhaft auf weltweite Initiativen ausstrahlen.

> Geplant sind ein kleines themenbezogenes Tagungszentrum mit auch für alle anderen Gäste zu nutzender Bio-Gastronomie, Ausstellungen zum Thema Energieherstellung und -nutzung, Beratungen zum Thema energetische Gebäudesanierung (Verbraucherzentrale Niedersachsen) und vieles mehr.

> Das lokale Wirkungsumfeld für das ›Klimazentrum-Kirchhatten wird vorrangig der Landkreis Oldenburg sein (Stichwort 100%Region).

> Für Kirchhatten, mitten im Landkreis und zwischen den Städten, könnte so ein weiterer Anlaufpunkt auch für alle klimainteressierten Reisenden entste-

#### Zukünftiger Standort: Kirchhatten, Hauptstr.2, Tel. 04482-974411

Alle Mitbürger, die an diesen Themen aktiv sind oder es werden wollen, sind herzlichst eingeladen mit uns Kontakt aufzunehmen.

Dr. Volker Schulz-Berendt

#### Energieberatung der Verbraucherzentrale Niedersachsen im ›Klimazentrum-Kirchhatten‹

Erstmalig bietet die Verbraucherzentrale Niedersachsen die Energieberatung im Büro des neu entstehenden ›Klimazentrum-Kirchhatten‹ an. Die Themen sind dabei weit gestreut: Sie reichen von Wärmedämmaßnahmen bei Alt- und Neubau, über Förderbedingungen energiesparender Maßnahmen, Sonnenenergienutzung zur Warmwasserbereitung und Heizungsunterstützung, Heizungssanierung, Feuchtigkeit und Schimmelbildung, Biomassenutzung, Fragen zu Heizkostenabrechnungen, Energieausweisen und Anbieterwechsel im Strom- und Gasbereich. Die Beratung wird von der Energieberaterin und Architektin Karin Wert freitags vormittags in der Zeit von 9 – 12 Uhr durchgeführt und kostet den ratsuchenden Verbraucher 5,- Euro. Entsprechende Unterlagen wie Energieabrechnungen, Pläne, Fotos vom Haus oder das letzte Schornsteinfegerprotokoll sollten mitgebracht werden.

Der erste Termin findet am Freitag, 29.5.09 9-12 Uhr statt, weitere Termine auf Anfrage

Um telefonische Voranmeldung wird gebeten:

hauptstr. 2 . kirchhatten . 04482.9744-11