

# Eine Lichtung im Schilderwald

„Shared Space“ trifft beim Bremer Stadtdialog auf ein geteiltes Echo

Von Jürgen Hinrichs

**BREMEN.** Geht das überhaupt – in einem Deutschland, wo der Alltag Regeln hat, viele Regeln? Werden sich die Menschen auf ein unfallfreies Miteinander verständigen, wenn es in den Straßen keine Schilder mehr gibt und nur ein Gebot: Rücksichtnahme. Mal ausprobieren, hieß am Dienstagabend die Antwort. Der „Bremer Stadtdialog“ hatte sich im Zentrum für Baukultur mit dem Thema „Shared Space“ beschäftigt, einem Gebiet, in dem sich der Straßenverkehr selbst regulieren soll.

Die Idee ist nicht neu. Das Städtchen Bohmte in der Nähe von Osnabrück macht damit seit Jahren Furore. Auch in den Niederlanden und in England gibt es Modellversuche, die von der Europäischen Union gefördert werden. Und in Delmenhorst hat die Verwaltung vorgeschlagen, künftig jedes Verkehrsprojekt nach Möglichkeiten abzuklopfen, „Shared Space“ einzuführen. Im Prinzip geht es darum, „durch Unsicherheit Sicherheit zu erzeugen“, wie es der Ideengeber Hans Monderman, ein niederländischer Verkehrswissenschaftler, formuliert hatte.

Bausenator Reinhard Loske (Grüne) zeigte sich aufgeschlossen: „Wir sollten das machen“, sagte er während der Podiumsdiskussion.

Zunächst nur dort allerdings, wo die Verkehrsbeziehungen bereits heute einigermaßen überschaubar seien, betonte der Senator. „Ich sehe ‚Shared Space‘ mehr als Mittel zum Ziel, und das muss lauten, durch mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr auch mehr Sicherheit zu schaffen.“

Niemand hätte dann Vorfahrt, auch die Straßenbahn nicht. Für Georg Drechsler, Chef der BSAG, ist das nicht praktikabel: „Die Bahn kann ja nicht einfach ausweichen, und sie kann auch nicht abrupt bremsen, ohne die Fahrgäste zu gefährden.“ Außerdem, bitte schön, sei ja auch ein Fahrplan einzuhalten. „Unsere Kunden wollen wissen, wann sie ihr Ziel erreichen.“

Auf Probleme noch ganz anderer Art wies der Landesbehindertenbeauftragte Joachim Steinbrück hin: „Im Straßenverkehr herrschen Machtverhältnisse, und die werden durch das Modell nicht einfach außer Kraft gesetzt.“ Besser als eine Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer, egal ob sie mit dem Auto, der Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, sei die gezielte Stärkung der Schwachen. Steinbrück plädierte für eine „Begegnungszone“; ebenfalls mit dem Prinzip Rücksichtnahme, aber mit klar festgelegtem Vorrang für die Fußgänger und einem Tempo-20-Limit.