

Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube,
Wolfgang Pohl, Florian Schmidt (Hrsg.)

Shared Space

Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume

Alternative Kommunalpolitik

in Zusammenarbeit mit:

Heinrich-Böll-Stiftung

Verkehrsclub Deutschland

Bildungswerk Berlin der Heinrich-Böll-Stiftung

Bildungswerk für Alternative Kommunalpolitik

Inhaltsverzeichnis

Michael Cramer Unter dem Pflaster liegt die Stadt.....	7
Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube, Wolfgang Pohl, Florian Schmidt Einführung der Herausgeber/innen.....	13
Teil A	
Shared Space: Das Konzept	
Sabine Lutz Shared Space – Raum für alle.....	19
Florian Schmidt Die Grundlagen von Shared Space.....	31
Teil B	
Ein Ansatz, viele Wege: Erfahrungen mit Shared-Space-Projekten	
Sabine Lutz Sneek – Die Straße als Platz.....	45
Sabine Lutz Siegerswoude – Die Landstraße.....	47
Sabine Lutz Haren – Die Geschäftsstraße.....	48
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Haren.....	53
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Drachten.....	57
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Einschätzung verkehrlicher Effekte von Shared-Space-Projekten anhand des Beispiels Bohmte.....	64
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Verkehrliche Aspekte vergleichbarer Straßenraumgestaltungen in Deutschland (Brühl, Kevelaer).....	68

Florian Schmidt	
Shared Space in Großbritannien: ein Sonderweg?	75
Thomas Schweizer	
Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell	87
Dieter Schwab	
Shared Space und Begegnungszonen in Österreich	103
Jörg Thiemann-Linden	
Begegnungszonen (zones de rencontre) in Frankreich und Belgien	111
Jörg Thiemann-Linden	
Koexistenzprinzip auch außerorts?	119

Teil C

Shared Space: Diskussion

Cornelius Bechtler, Anja Hänel	
Erfordert Shared Space einen Paradigmenwechsel in der Planungskultur?	125
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach	
Shared Space aus verkehrsplanerischer Sicht	142
Hans-Joachim Becker, Maximilian Bühn, Norman Döge	
Shared Space: Revolution auf Kosten der Schwachen?	155
Dr. Dietmar Kettler	
Shared Spaces rechtlich	177
Michael Hoyer	
Die Hamburger Gemeinschaftsstraßen – Straßen für alle	189

Anhang

Wichtige Begriffe zu Shared Space	204
Im Text erwähnte Verkehrszeichen nach der StVO	210
Abbildungsverzeichnis	211
Die Autor(inn)en und Herausgeber(innen)	213

Einführung der Herausgeber/innen

Shared Space – „geteilter Raum“ oder „Raum für alle“ – ist ein neuer Planungsansatz, der in vieler Hinsicht ein Umdenken erfordert. Zum einen ist Shared Space ein interdisziplinärer Ansatz, der städtebauliche, architektonische und gesellschaftliche Aspekte mitdenkt. Zum anderen versucht Shared Space in einem der am stärksten geregelten Bereiche, dem Verkehr, Restriktionen und Vorrechte abzubauen zugunsten von Kommunikation und Gestaltung. Kein Wunder also, dass Shared Space in vielen Kommunen derzeit sehr kontrovers diskutiert wird. Die Beispiele aus den europäischen Nachbarländern und aus Böhme machen Mut. Sie zeigen jedoch auch, dass es nicht leicht ist, Neues zu denken und umzusetzen. Gerade bei einem Konzept, das auf individuelle Lösungen setzt, müssen bei der Planung und Umsetzung viele Fragen geklärt werden. Dieses Buch will dabei eine Hilfestellung geben, indem es unterschiedliche Ansätze und Ansichten zu Shared Space zusammenfasst. Damit gibt es erstmals für den deutschsprachigen Raum eine umfassende Übersicht zum aktuellen Stand der Umsetzung und der Diskussion.

Im ersten Teil (ab S. 19) wird das Shared-Space-Konzept vorgestellt, wie es von Hans Monderman entwickelt wurde. Die Grundprinzipien scheinen einfach:

- weniger verbriefte Rechte; dafür mehr Kommunikation miteinander,
- gemeinsame Nutzung des Raumes als Verkehrs- und Aufenthaltsraum,
- die Verständigung auf ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

All das, so kann man sich vorstellen, führt zu lebendigeren Orten. Warum Shared Space funktioniert, wurde jedoch bisher nicht umfassend wissenschaftlich betrachtet. Auf welchen psychologischen und sozialwissenschaftlichen Ansätzen Shared Space basiert, wird im Beitrag von Florian Schmidt (S. 31 ff.) diskutiert. Hier wird deutlich, dass viele der Wirkprinzipien noch nicht untersucht wurden und spannende Forschungsfragen aufwerfen.

Unabhängig von der wissenschaftlichen Evaluation zeigen die zahlreichen Beispiele aus Europa, die ab S. 45 zusammengestellt wurden, dass Shared Space in der Praxis funktioniert. Sie illustrieren, dass der Weg zu ei-

nem lebendigeren Stadtraum sehr unterschiedlich sein kann, sowohl hinsichtlich der Gestaltung als auch des Prozesses oder der rechtlichen Rahmenbedingungen. Deshalb stehen die Beispiele in diesem Handbuch unkommentiert nebeneinander. Denn auch die unterschiedlichen Schwerpunkte, die die einzelnen Autorinnen und Autoren bei der Beschreibung der Beispiele gesetzt haben, zeigen, dass viele Aspekte für das Gelingen eines Shared Space wichtig sind und dass die Gewichtung vor Ort sehr unterschiedlich sein kann. So stellt Sabine Lutz in den niederländischen Beispielen (ab S. 45) das Herangehen an einen Shared Space und seine Wirkung vor Ort in den Vordergrund. Bei den Beispielen von Prof. Jürgen Gerlach dagegen (ab S. 53) werden eher die planerische Umsetzung und die Wirkung auf das Unfallgeschehen betrachtet. Für Haren stehen beide Sichtweisen ergänzend nebeneinander (S. 48 bzw. 53). Die englischen Beispiele (ab S. 75) zeigen, dass dort der gestalterische Kontext sehr stark diskutiert wird.

In diesen Teil wurden auch Beispiele aufgenommen, die nicht „Shared Space“ heißen, aber ähnliche Wirkungen haben. Das sind z. B. historisch gewachsene Bereiche, in denen der Shared-Space-Gedanke gelebt wird, und das Konzept der Begegnungszonen. Diese Beispiele werden vorgestellt, da es für die individuelle Entscheidung vor Ort wichtig ist, Gemeinsamkeiten und Unterschiede der verschiedenen Konzepte zu verstehen.

Begegnungszonen und Shared Space: Zwei Namen – ein Prinzip?

Vor allem die Schweiz, aber auch Belgien und Frankreich haben in den letzten Jahren das Konzept der Begegnungszonen weiterentwickelt und umgesetzt. Viele Beispiele zeigen, dass Begegnungszonen ebenso wie Shared Space zu lebendigeren Räumen in der Stadt führen können. Trotzdem unterscheiden sich das Grundkonzept und der Anspruch nach Regulierung und Deregulierung. Die kontroverse Diskussion entzündet sich dabei vor allem an der Frage, wie eine niedrige Geschwindigkeit sichergestellt werden kann, bei welcher Geschwindigkeit ggf. das Tempolimit liegen sollte, wie der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer geregelt werden soll und wie die Beschränkung des Parkens umgesetzt werden kann. Hintergrund der Diskussionen ist oft der Zweifel daran, dass die Shared-Space-Prinzipien allein ausreichen, um Verhaltensänderungen zu bewirken.

Jörg Thiemann-Linden (S. 111) zeigt die unterschiedlichen Regelungen von Begegnungszonen und Shared Space in Frankreich und Belgien auf. Thomas Schweizer (S. 87) und Dieter Schwab (S. 103) sehen – aufgrund

von Erfahrungen aus der Schweiz und Österreich – in der Begegnungszone die pragmatische Umsetzung des Shared-Space-Gedankens.

Begegnungszonen sind im deutschen Recht nicht vorgesehen. Die Begegnungszone entspricht am ehesten dem verkehrsberuhigten Bereich nach Zeichen 325¹ der Straßenverkehrsordnung (s. auch den Abschnitt „Shared Space – ein rechtsfreier Raum?“ weiter unten). Ob ein Shared Space vor Ort rechtliche Rahmenbedingungen braucht oder ob dieser Rahmen mit gestalterischen Mitteln und einem gesellschaftlichen Konsens erreicht werden kann, kann nur individuell vor Ort entschieden werden.

Der dritte Teil (ab S. 125) vertieft in Diskussionsbeiträgen viele Aspekte, die für die Planung und Umsetzung zu bedenken sind. Die Autorinnen und Autoren vertreten dabei z. T. unterschiedliche Auffassungen, wie sich ein sicherer, lebendiger Shared Space am besten erreichen lässt. In die umstrittensten Diskussionspunkte wird hier kurz eingeführt.

Shared Space – ein prozesshafter Ansatz

Bei Shared Space kommt dem Planungsprozess eine besondere Bedeutung zu. Er erfordert frühzeitige und umfassende Beteiligung und die Verständigung darauf, wie die Nutzung des öffentlichen Raumes aussehen kann und soll. Ob für einen derart komplexen Prozess ein Umdenken in der Planung erforderlich ist oder ob Planung dabei sogar an ihre Grenzen stößt, diesen Fragen geht der Beitrag von Cornelius Bechtler und Anja Hänel (S. 125) nach. Dabei wird sowohl auf den Planungsprozess und den zeitlichen Ablauf eingegangen als auch auf Möglichkeiten und Grenzen von Beteiligung. Durch den interdisziplinären Ansatz und den Anspruch, Verhalten positiv zu beeinflussen, ordnet sich Shared Space in die aktuelle Diskussion um strategische kommunale Planung ein. Der Beitrag weist auch auf praktische Stolpersteine bei der Umsetzung komplexer Projekte hin, zeigt Lösungsmöglichkeiten auf und definiert Anforderungen.

Individualität contra Normung und Qualitätssicherung

Das Shared Space Institut aus den Niederlanden propagiert Shared Space als offenes Prinzip. Wenn die Grundprinzipien berücksichtigt werden, können die Lösungen vor Ort sehr unterschiedlich sein: Komplette Mischflächen seien genau so möglich wie Abschnitte mit unterschiedlicher Gestaltung. „Shared Space“ auf Flächen ohne Schilder und Ampeln zu reduzieren ist

¹ Alle im Text genannten Verkehrszeichen sind in einer Übersicht auf Seite 210 dargestellt.

nach Auffassung des Instituts nicht hilfreich und zu verkürzt. Genauso wird betont, dass es das allgemein gültige Modellbeispiel nicht gebe.

In Deutschland hingegen versuchen einige Verkehrsplaner, Kriterien für Shared Space zu definieren, um sicherzustellen, dass die Räume gut funktionieren. Dieser Ansatz wird u. a. von Prof. Jürgen Gerlach (S. 142) vertreten. Der Wunsch nach festgelegten Rahmenbedingungen wird von einigen als Einschränkung des Shared Space Prinzips verstanden, bei dem auf Gestaltung statt auf Regulierung gesetzt wird. Andere sehen hier einen Mentalitätsunterschied zwischen Holland und Deutschland, für wieder andere ist dieser Ansatz pragmatisch. In diesem Zusammenhang wird viel über Fragen der Verankerung von Shared Space in der StVO diskutiert und darüber, ob dabei ein genereller Vorrang für Fußgänger vorgesehen werden soll.

Sicherheit und Schutz der „Schwachen“

Der Beitrag des Shared Space Institut (Sabine Lutz, S. 19) zeigt, dass Shared Space auf Menschen sehr unterschiedlich wirken kann. Während die einen die neuen Freiheiten genießen und die Kommunikation miteinander gut beherrschen, fühlen sich andere überfordert und ungeschützt. Neben der subjektiven Perspektive, mit Neuem und Unbekanntem umzugehen, zeigt der Beitrag von Hans-Joachim Becker, Maximilian Bühn und Norman Döge (S. 155), dass die Gruppe der sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer sehr heterogen ist und ganz unterschiedliche Ansprüche an den Verkehrsraum stellt. Shared Space kommt vielen der Anforderungen entgegen. Es gewährt Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ein gleichberechtigteres Miteinander mit dem Autoverkehr. Die höhere Aufenthaltsqualität in Shared Spaces kommt Familien, Senioren und Mobilitätseingeschränkten zugute, da gerade diese Gruppen stark auf den Nahraum ausgerichtet sind. Die Reduzierung der Komplexität des Verkehrs nutzt all denen, die die Vielzahl von Verkehrsregelungen noch nicht oder nicht mehr so schnell erfassen können. Jedoch werden nicht alle Anforderungen, zum Beispiel die von sehbehinderten Personen, automatisch in einem Shared Space erfüllt. Ob es hier Lösungsansätze gibt und wie diese aussehen können, diskutiert der Beitrag von Hans-Joachim Becker et al.

Shared Space – ein rechtsfreier Raum?

Diese Frage beantwortet der Beitrag von Dr. Dietmar Kettler (Seite 177) eindeutig mit „nein“ und zeigt auf, dass Shared Spaces keine Räume ohne

Regeln sind, sondern eher als „gebauter § 1 der StVO“² verstanden werden müssen. Gesellschaftlichen Normen wie Höflichkeit und Rücksichtnahme auch im Straßenverkehr wieder zu stärkerer Bedeutung zu verhelfen war auch einer der Grundgedanken von Hans Monderman. Dass dies das richtige Ziel auch für mehr Verkehrssicherheit ist, zeigt z. B. das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesverkehrsministeriums,³ in dem u. a. das aggressive Verkehrsklima in Deutschland für die Unfallzahlen verantwortlich gemacht wird. Ob es jedoch in jedem Falle ausreicht, auf den § 1 StVO zu vertrauen und dies mit gestalterischen Maßnahmen zu unterstützen, wird sehr unterschiedlich gesehen. Welche zusätzlichen Regelungen nach der StVO möglich sind und wann sie sinnvoll sein könnten, diskutieren z. B. die Beiträge von Dr. Dietmar Kettler und Prof. Dr. Jürgen Gerlach.

Shared Space – ein Konzept für die ruhige Kleinstadt?

Manche können sich Shared Space eher auf überschaubaren und ruhigen Straßen und Plätzen vorstellen. Andererseits braucht Shared Space eine bunte Mischung der verschiedenen Verkehrsmittel, und es braucht Menschen, die ihren Anspruch auf Verweilen und Aufenthalt auch leben. Ohne Leben und Lebendigkeit kann es nicht funktionieren.

Hamburg setzt auf Shared Space und belebt damit die Diskussion, wie großstadtfähig das Konzept ist. Der Beitrag von Michael Hoyer (Seite 189) zeigt, dass vor allem das hohe Verkehrsaufkommen, die Flüssigkeit des Verkehrs und der hohe Parkdruck in Großstädten besonders beachtet werden müssen. Auch der Planungsprozess und die Legitimation von Planung müssen hier anders betrachtet werden als in kleineren Ortschaften. Der Hamburger Senat hat sich entschieden: Shared Space hält Einzug in die deutsche Großstadt.

Shared Space ist ein spannendes Konzept – in vielerlei Hinsicht

Über die genannten Diskussionspunkte hinaus gäbe es viele andere Fragen, die sich bei Shared Space diskutieren ließen. Ein spannendes Thema wäre z. B., wie sich Shared Space in gesellschaftliche und kulturelle Diskussionen einbettet, wie es sich auf nachbarschaftliches Engagement und gesell-

2 § 1 Straßenverkehrsordnung (StVO): „(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

3 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2001: Programm für mehr Verkehrssicherheit, http://www.bmvbs.de/Anlage/original_2568/Verkehrssicherheitsprogramm.pdf (Zugriff 28.10.2009)

schaftliche Verantwortung auswirkt. Auch die gestalterischen Aspekte von Shared Space können interessante und kreative Diskussionen liefern. Dieser Aspekt steht in England wesentlich mehr im Fokus als in Deutschland. Diskutiert werden kann auch die Frage, ob es gerade für Sehbehinderte sinnvoll sein könnte, internationale Qualitätsstandards festzulegen, die auch in einer fremden Umgebung ein Grundmaß an Sicherheit gewährleisten, oder ob durch Beteiligung ortsangepassten Lösungen der Vorrang zu geben ist.

Leider kann an dieser Stelle nicht auf alle Fragen eingegangen werden, damit das Buch lesbar bleibt. Um Akteure vor Ort bei Entscheidungen über Ob und Wie eines Shared Space zu unterstützen, fassen wir in einem kommentierten Stichwortverzeichnis (S. 204) einige wichtige Aspekte zusammen.

Wir hoffen, mit diesem Fachbuch einen Beitrag dazu leisten zu können, dass durch Shared Space auch in Deutschland

- mehr lebendige Räume in Dorf und Stadt entstehen,
- Fußgänger(innen) und Radfahrer(innen) als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer(innen) stärker zu ihrem Recht kommen,
- Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte selbstständig und sicher in ihrem Umfeld unterwegs sein können und
- Impulse für ein besseres Verkehrsklima gesetzt werden, die mittelfristig auch über die Shared Spaces hinaus wirken können.

Shared Space ist dafür nicht das einzige, aber nach unserer Ansicht ein gut geeignetes Konzept, das seinen Platz im Mix einer nachhaltigen Verkehrsplanung finden sollte.

Die Autor(inn)en und Herausgeber(innen)

Bechtler, Cornelius (Jg. 1968), Studium der Stadt- und Regionalplanung, lebt in Berlin, Geschäftsführer und Bildungsreferent des grün-nahen Bildungswerkes BiwAK e.V., Kommunalpolitiker im Berliner Bezirk Pankow, Fachreferent für Verkehr beim ADFC Berlin.

Kontakt: mail@cornelius-bechtler.de; Website: www.biwak-ev.de

Becker, Hans-Joachim (Jg. 1964) lebt und arbeitet in Berlin, Dozent für Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin und Projektleiter verschiedener internationaler und nationaler Mobilitätsprojekte. Intensive Beschäftigung mit nachhaltiger Stadtverkehrsplanung und Verkehrsplanung im internationalen Kontext sowie innovativen Verkehrsplanungsansätzen.

Kontakt: hans-joachim.becker@tu-berlin.de

Webseite: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/menue/ueber_uns/team/wissenschaftliche_mitarbeiter/hans-joachim_becker/

Bühn, Maximilian studiert im Bachelor-Studiengang Verkehrswesen, Fachrichtung Planung und Betrieb an der TU Berlin.

Cramer, Michael (Jg. 1949), von 1989 bis 2004 Mitglied im Abgeordnetenhaus von Berlin und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; seit 2004 Mitglied des Europäischen Parlamentes und dort Sprecher der Grünen im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN).

Website: www.michael-cramer.eu/

Döge, Norman studiert Geographische Wissenschaften an der FU Berlin mit den Nebenfächern Betriebswirtschaftslehre und Verkehrswissenschaft (TUB)

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerlach, Jürgen leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Universität Wuppertal. Schwerpunkte: Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit. Anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und seit 2009 Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.

Kontakt: jgerlach@uni-wuppertal.de; Website: <http://www.svpt.de/>

Veröffentlichungen siehe <http://www.svpt.de/> – Publikationen

Hänel, Anja (Jg. 1966) studierte Landschaftsplanung an der TU Berlin, lebt in Potsdam, Planerin in der Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung. Durchführung von Beteiligungsverfahren und Workshops. Nach einer wissenschaftlichen Assistenz am Verkehrsweseneminar der TU Berlin Fachreferentin für den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD). Themenschwerpunkte: Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheit.

Kontakt: anja.haenel@vcd.org; Webseite: www.vcd.org

Hoyer, Michael (Jg. 1953), Ltd. Baudirektor, Leiter der Abteilung Infrastrukturentwicklung in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg

Kontakt: verkehr@bsu.hamburg.de; Webseite: <http://www.hamburg.de/bsu/>

Dr. Kettler, Dietmar, Rechtsanwalt in Kiel. Verfasser der Rechtsberater „Recht für Radfahrer“ (2. Auflage, Berlin 2008) und „Grundrecht auf Mobilität. Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Recht“ (Berlin 2005) und zahlreicher Fachaufsätze zum Recht der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Neben Anwaltstätigkeit Gutachten, Beratung, Dozent in Fortbildungen.

Kontakt: Email@Dietmar-Kettler.de; Webseite: www.Dietmar-Kettler.de

Laube, Marion (Jg. 1970), Studium Diplom-Geographie, Soziologie und Politikwissenschaften in Halle/Saale und Berlin, lebt in Berlin, arbeitet freiberuflich als Projektleiterin, Redakteurin und Seminarleiterin im Bereich Nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung, ehrenamtliche Lobbyarbeit als Vorstandsvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost.

Kontakt: marion.laube@vcd-nordost.de; Webseite: www.vcd-nordost.de

Lutz, Sabine (Jg. 1957), Studium der Slavistik an den Universitäten Köln und Groningen; lebt seit 1980 in den Niederlanden und war dort von 1990-2009 als Senior R&D im Keuning Instituut Groningen tätig. Schwerpunkte: innovative Raumentwicklung, ab 1998 gemeinsam mit

Willem Foorhuis und Hans Monderman Ausarbeitung des Shared-Space-Konzeptes; Vorbereitung und Durchführung des europäischen Kooperationsprojektes Shared Space. Seit November 2009 tätig beim Shared Space Institute in Drachten.

Kontakt: s.lutz@Sharedspace.eu und s.k.lutz@zonnet.nl; Webseite: www.Sharedspace.eu

Pohl, Wolfgang (Jg. 1956), seit 1998 Referent für Kommunalpolitik in der Heinrich-Böll-Stiftung in Berlin; zuvor Dozent in Fortbildungen, Beratung und Publikationen zu Themen der Kommunalpolitik.

Kontakt: pohl@boell.de; Webseite: www.kommunale.info

Schweizer, Thomas (geb. 1955), Dipl. Geograf und Verkehrsplaner SVI, lebt in der Nähe von Zürich (Schweiz). Seit 2001 Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz, dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, Klosbachstrasse 48, CH-8032 Zürich (www.fussverkehr.ch)

Kontakt: thomas.schweizer@fussverkehr.ch

Schwab, Dieter (Jg. 1959), Studium der Raumplanung / Regionalplanung TU-Wien, Stadt-Planung TU Berlin, lebt in Wien, Forschungs-, Projekt- und Lobbyarbeit für das „Zu-Fuß-Gehen“, FußgängerInnenmobilität, Obmann Walk-Space.at – der österreichische Verein für FußgängerInnen.

Kontakt: dieter.schwab@walk-space.at; Website: www.walk-space.at

Veröffentlichungen: www.walk-space.at/Wissen/publikationen.html;

www.walk-space.at/images/stories/pdf/Sharedspace.pdf;

Tagungsdokumentation FußgängerInnenseminar Graz: „Raum für alle“: www.walk-space.at/Fussgangerseminar/qualitaeten-fuer-fussgaengerinnen.html

Schmidt, Florian (Jg. 1975), Studium der Soziologie, Volkswirtschaftslehre und Kunstgeschichte in Hamburg, Berlin und Barcelona. Lebt in Berlin und Barcelona. Koordinator für Stadtentwicklung beim Bildungswerk Berlin der Heinrich Böll Stiftung; Inhaber des interdisziplinären Projektbüros „URBANITAS – Berlin Barcelona“; publiziert und arbeitet schwerpunktmäßig zu den Themen „Kreative Stadt“, Quartiersentwicklung und Öffentlicher Raum in Kreuzberg, Berlin und auf europäischer Ebene.

Kontakt: stadtpolitik@bildungswerk-boell.de; schmidt@urbanitas.eu

Im Netz: www.bildungswerk-boell.de, www.urbanitas.eu

Thiemann-Linden, Jörg (Jg. 1956) arbeitet als Stadt- und Verkehrsplaner beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin. Sein Arbeitsschwerpunkt ist derzeit der internationale Erfahrungsaustausch zum Radverkehr in der Stadtentwicklung. Er wertet europaweit Beispiele neuer Mischverkehrsflächen aus. In der FGSV ist er an Regelwerken zum Radverkehr und zur Barrierefreiheit beteiligt. Er ist Sprecher des Forums Mensch und Verkehr im Stadtplanerverband SRL.

Kontakt: thiemann-linden@difu.de.