

# Shared Space / Begegnungszonen – ein Überblick



Schutzgebühr: 50,- € Papierexemplar

Mitglieder: 30,- € Schutzgebühr Papierexemplar

Walter Füreder

Dieter Schwab



# Shared Space / Begegnungszonen – ein Überblick



Walter Füreder,

Dieter Schwab

Übersetzung: Dara Fischer

Wien, Juli 2008

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/ST2  
**Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds**  
Stubenring 1  
1011 Wien



## Inhaltsverzeichnis

Shared Space „Begegnungszonen der besonderen Art“ im Überblick.....	3
1. Abstract / Kurzfassung.....	3
1.1. Abstract.....	3
1.2. Kurzfassung.....	4
2. Executive Summary / Zusammenfassung der Ergebnisse.....	6
2.1. Executive Summary.....	6
2.2. Zusammenfassung der Ergebnisse.....	7
3. Entstehung von Shared Space.....	8
4. Realisierte Beispiele.....	11
4.1. Shared Space in den Niederlanden.....	11
4.2. Realisierte Beispiele in Ländern mit Ausnahme der Niederlande.....	15
4.3. Realisierte Beispiele in Österreich.....	23
4.4. Fazit.....	26
5. Begründung des Shared Space Ansatzes.....	27
5.1. Öffentlicher Raum.....	27
5.2. Trennung der Verkehrsarten.....	28
5.3. Verkehrslichtsignalanlagen.....	28
5.4. Verkehrszeichen.....	29
5.5. Verkehrssicherheit.....	30
6. Umsetzung.....	32
6.1. Anwendungsgebiete.....	32
6.2. Planungsprozess.....	32
6.3. Rechtslage.....	34
6.4. Allgemeine Einwände.....	35
7. Anhang.....	38
7.1. Quellenverzeichnis.....	38
7.2. Abbildungsverzeichnis.....	40
7.3. Abkürzungsverzeichnis.....	41
7.4. Medienspiegel.....	41
7.5. Interviews mit Hans Monderman.....	41
7.6. Zeitungsberichte/ Internet.....	52

## Shared Space „Begegnungszonen der besonderen Art“ im Überblick



### 1. Abstract / Kurzfassung

#### 1.1. Abstract

This study attempts to present a short overview on the state of the art of Shared Space - "encounter zones of a special nature". International findings are summarised into a "state of the art" - report including updates on international research.

This includes the creation of shared space, the theoretical approach, interviews with Hans Monderman in various media, application areas, planning processes and detailed visual material, as well as examples realised in the Netherlands, Germany, Switzerland and Austria.

Shared Space is a concept developed for road space in the Netherlands by the transport planner Hans Monderman (†), it means "shared road space".

In contrast to conventional road- and transport-planning procedures, Shared Space designs road space in the urban area in a way, that its users are conveyed a code of conduct for its "use". By a deliberate renunciation of traffic signs (or minimisation) the individual responsibility of the road users is activated, and their attention is being increased. The rule "priority right before left" and the "right-hand-traffic" rule are according to Monderman sufficient to regulate the traffic flow distinctly and unambiguously.

In all the implemented examples realised in the Netherlands there is a strong decline in traffic accident noticeable, even in cases of heavy traffic. But not only in the Netherlands are such

paths in road design being tested. The concept is being realised in adapted forms throughout Europe.

The study is based on a literature search, international and national observation, participation in symposia, the report of the Keunig Institute „Shared Space – Raum für alle“, and the „Shared Space Program / why it works/ theoretical background“.

The European Union supports the dissemination and implementation of the Shared Space ideas. The report by the Keunig Institute (Leeuwarden, NL) is available for download on the homepage [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org). Detailed results of the pioneer projects are expected for 2008. The Swiss experiences are summarised on [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch).

The study includes the creation and the substantiation of "Shared Space" as well as realised implementations in the Netherlands, Great Britain, Germany, Switzerland, Denmark and Austria. Furthermore, in addition to aspects of road safety in the chapter on implementations, the issues of application areas, planning processes, legal and general objections are addressed in an overview.

## 1.2. Kurzfassung

In der vorliegenden Studie wird versucht einen Kurzüberblick über den Stand der Technik von Shared Space – „Begegnungszonen der besonderen Art“ darzustellen. Internationale Erkenntnisse werden in einen „State of the Art“ – Bericht im Sinne eines Updates durch eine Recherche international im Überblick dargestellt.

Dies beinhaltet die Entstehung von Shared Space, die theoretische Begründung des Ansatzes, Interviews mit Hans Monderman in verschiedenen Medien, die Anwendungsgebiete, den Planungsprozess und ausführliches Bildmaterial als Anregung, sowie realisierte Beispiele aus den Niederlanden, Deutschland, der Schweiz – sowie Beispiele aus Österreich.

Shared Space ist ein in den Niederlanden vom Verkehrsplaner Hans Monderman (†) entwickeltes Konzept zur Straßenraumgestaltung, und bedeutet etwa „gemeinsam genutzter Straßenraum“.

Entgegen herkömmlichen Straßenbau- und Verkehrsrichtlinien wird dabei versucht, den Straßenraum im innerstädtischen Bereich so zu gestalten, dass er seinen Benutzern gleichsam einen Verhaltenskodex zu dessen „Benützung“ vermittelt. Durch einen bewussten Verzicht auf Verkehrsschilder (bzw. Minimierung) wird die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer aktiviert, und deren Aufmerksamkeit erhöht. Die „Rechtsregel“ (Vorrang rechts vor links) und die „Rechtsfahrregel“ reichen laut Monderman aus, um den Verkehrsfluss eindeutig zu regeln.

Den realisierten Beispielen in den Niederlanden ist ein starker Rückgang des Verkehrsunfallgeschehens gemein, und dies bei zum Teil erheblichen Verkehrsstärken. Aber nicht nur in den Niederlanden werden solche Wege in der Straßengestaltung versucht. Europaweit wird das Konzept in adaptierter Form angewandt.

Die Studie basiert auf einer Literaturrecherche, internationaler und nationaler Beobachtung, der Teilnahme an Fachveranstaltungen, dem Bericht des Keunig Institutes „Shared Space – Raum für alle“ und dem „Shared Space Programm / warum es funktioniert/ theoretische Hintergründe“.

Die Europäische Union unterstützt die Verbreitung und Umsetzung der Shared Space Ideen.

Der Bericht des Keunig Institutes (Leeuwarden, NL) wird auf der Homepage: [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org) zum Download angeboten. Detaillierte Untersuchungsergebnisse der Pionierprojekte sind für das Jahr 2008 zu erwarten. Die Schweizer Erfahrungen sind unter [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch) zusammenfassend dargestellt.

Die Studie enthält neben der Entstehung von „Shared Space“ und der Begründung von „Shared Space“ realisierte Beispiele in den Niederlanden, Großbritannien, Deutschland, der Schweiz, Dänemark und Österreich. Weiters wird neben Aspekten zur Verkehrssicherheit im Kapitel Umsetzung auf Anwendungsgebiete, Planungsprozess, Rechtslage und allgemeine Einwände im Überblick eingegangen.

## 2. Executive Summary / Zusammenfassung der Ergebnisse

### 2.1. Executive Summary

Shared Space focuses on the small, urban network, and may present possible solutions for those areas of application outlined under the section 6.1. The implementation is independent of the existing traffic strengths, and depends only on the desired quality for the area.

Shared Space tries to eliminate the anonymity in traffic. The eye contact between road users is being restored. Speed reductions are an effect of the collectively shared use of the area. Numerous elements of road design can contribute to the achievement of this kind of self-organisation of traffic (bollards, paving colour, flower beds, lighting, etc.).

Defective interactions of the involved road users can be seen as the main cause for traffic accidents. The reason for this is the standard road design which transmits no signals to its users. Threats are no longer being recognised as such, and therefore must be signposted. This is acceptable on rural roads, but not in urban areas.

The practicability is confirmed by measures already implemented in many places in Europe. Even in Austria numerous examples of Shared Space – whether consciously or unconsciously implemented - exist. The fear of Shared Space is therefore unfounded.

It is explicitly warned to reduce the concept of Shared Space on the examples of the Netherlands. The key for a Shared Space design is the statement that relevant signals and information for road users should be transmitted by the road itself, and that such roads should be designed accordingly. In applying this principle, the number of additional technical traffic facilities can be reduced, ideally eliminated. The elimination of road signs is not an axiom in itself.

In Austria discussion processes at the local level is in progress, but this has not yet lead to an appropriate legal situation. Shared Space can be adapted according to national specifications, as the examples from the Netherlands, England and Switzerland show. Switzerland has found a way with the so-called encounter zones, which are now legally regulated (legislation constitutes only one aspect of the Shared Space concept).

In line with the planning process for Shared Space proposed by the European Union, policy makers formulate their intentions for the areas in question. Thus, the politicians determine the course and therefore the approach in the planning and execution processes. In the Netherlands and Great Britain non-acceptable casualty numbers were a trigger were for a change in policy and thus the implementation of Shared Space. The Swiss experiences are summarised under [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch).