

Shared Space – ein wirtschaftlicher Erfolg

Keine halben Sachen in Neuseeland

Deutschland tut sich schwer mit Veränderungen, speziell im Verkehrswesen. Die anhaltende Diskussion über einen Einsatz von Shared Space in deutschen Städten stagniert. Insbesondere argumentieren die Gegner von Shared Space mit dem steigenden Verkehrsrisiko und den immensen Kosten im Gegensatz zu einer konventionellen Straße. Wie trotz enormer Umbaukosten Shared Space zu einem wirtschaftlichen und städtebaulichen Erfolg werden kann, zeigt Auckland mit dem Umbau seines Bankenviertels.

Die Revitalisierung eines ganzen Viertels, des Central business district (CBD), ist Ziel bei der Einführung von Shared Space in der Hauptstadt Neuseelands, Auckland. Die Stadt bietet im weltweiten Vergleich einen hohen Grad an Lebensqualität für ihre Bewohner und ist gewillt, mit verschiedenen Maßnahmen diese weiter zu steigern. Die Umgestaltung des reinen innerstädtischen Geschäftsviertels dient daher der Aufwertung mehrere Straßenzüge hin zu einem lebendigeren und kulturell hochwertigerem Stadtgebiet.

Dass so ein Projekt rentabel sein kann, zeigt sich bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung. Eine reine Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Straßen nach den Kriterien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) scheint bei Shared Space Projekten unzureichend. Welche weiteren Kriterien vonnöten sind, zeigen die ersten Auswertungen aus Neuseeland.

Umsetzung in Auckland

Die verkehrsrechtliche Umsetzung mittels zweier neu erschaffener Verkehrszeichen scheint auf den

ersten Blick gewagt, denn die innerstädtische Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird beibehalten. Das an die Spielstraße erinnernde Schild weist auf den Eintritt in einen Shared Space-Bereich hin und beinhaltet ein Vorrangrecht für Fußgänger. Das zweite Verkehrszeichen steht für ein generelles Parkverbot auf der gesamten Straße. Ausgenommen davon ist der Lieferverkehr, dem spezielle Parkplätze zwischen sechs und elf Uhr vormittags für das fünfminütige Be- und Entladen ihrer Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

Erste Untersuchungen von den neugestalteten Bereichen zeigen, dass die fußgängerfreundliche Gestaltung in kürzester Zeit eine Vielzahl von Personen anzieht, die dieses früher reine Bankenviertel gemieden haben. Die Zahl der Fußgänger stieg um mehr als ein Drittel, das Fahrzeugaufkommen ging zurück und es fand eine Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5-9 km/h statt. Insbesondere ein hoher Fußgängeranteil um die Mittagszeit führt zu einer zurückhaltenden und langsamen Fahrweise der Kraftfahrer.



Eine Menge zu lesen am Beginn der Shared Zone... (Foto: flickr.com/ oh yes melbourne)

In dem kurzen Untersuchungszeitraum nach der Fertigstellung der Straßenzüge konnten keine verkehrssicherheitstechnischen Schwachpunkte festgestellt werden. Die bisherigen Daten und Umfragen sprechen dafür, dass die Bewohner von Auckland das Konzept positiv annehmen und mit der Umsetzung nach Shared Space mehr als zufrieden sind. Die Straßen sind nun ein Platz des Aufenthalts mit zahlreichen Cafés, der Einzelhandel boomt und die Stadt besitzt ein neues Viertel zum Flanieren.

Diese positiven Auswirkungen haben entscheidenden Einfluss für eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung von Shared Space-Projekten. Eine Anleitung zur Vorgehensweise bietet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mit den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von Straßen (1997). Sie dient der Erstellung von Kosten-Nutzen-Analysen verschiedener Planungsvarianten und ermöglicht durch einen Vergleich der Nutzen-Kosten-Verhältnisse, das wirtschaftlich optimale Projekt auszuwählen. Im Fall von Shared Space-Projekten erlaubt somit die genannte Vorgehensweise die Kosten-Nutzen-Verhältnisse einer konventionellen Restaurierung der Straße mit der einer Gestaltung nach Shared Space zu vergleichen.

Zur Ermittlung der Kostenstelle sind die reinen Investitionskosten, sowie die betrieblichen Kosten zu bewerten. Auf der Nutzen-seite fallen die Veränderungen der Betriebskosten, der Fahrzeiten, des Unfallgeschehens, der Lärmbelastung, der Belastung durch Schadstoffe, der Klimabelastung und der Trennwirkung von Straßen an, sowie die Flächenverfügbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrern. Zusätzlich sind spezifisch zu Shared Space weitere interne und externe Auswirkungen zu beachten. Hierzu gehören auf der Kostenseite die höheren Ausgaben für die Kommunikation des neuartigen Verkehrskonzepts und das Einbeziehen der Bevölkerung in das Projektvorhaben. Weitere Nutzenkomponenten sind die wirtschaftlichen Mehreinnah-

men für ansässige Geschäfte und die schwer monetär zu bewertenden Elemente der Aufwertung des Stadtbildes und der gestiegenen Lebensqualität. Wegen der langen Nutzungsdauer und Amortisierungszeit eines Straßenbauprojektes wird mit einem Bewertungszeitraum der Kosten und Nutzen von 20 Jahren gerechnet.

Teuer kann auch gut sein

Eines der größten Hindernisse bei der Umsetzung von Shared Space-Projekte sind die im Gegensatz zu konventionellen Restaurierungsmaßnahmen hohen Investitionskosten. Diese sind unter anderem auf die aufwendige Planung und die Vielzahl an Gestaltungselementen zurückzuführen, wie Poller, Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen und Fahrradständern. Die gesamten Kosten für die Umgestaltung des Central Business District (CBD) mit der Fort Street und vier davon abzweigenden Straßen belaufen sich auf 23 Millionen neuseeländischen Dollar (ca. 15 Millionen Euro). Darin enthalten sind die Aufwendungen, um das Verkehrskonzept der Bevölkerung vorzustellen, die Planungsphilosophie zu vermitteln und die Beteiligung der engagierten Mitbürger zu ermöglichen. In Summe fallen damit die reinen Investitionskosten weitaus höher aus als bei der konventionellen Straßengestaltung und sind zurzeit bei knappen öffentlichen Kassen schwer zu vermitteln. Jedoch schafft eine gut eingesetzte Investition die Voraussetzung einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu generieren.

Die Idee hinter Shared Space, den Verkehr weitgehend durch räumliche und landschaftsarchitektonische Einflüsse, sowie durch Kommunikation und Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern zu regeln, bewirkt indirekt eine Senkung der Betriebskosten. Im Vergleich zu einer konventionellen Straße fallen Kosten für Errichtung, Instandhaltung und Betrieb von Verkehrszeichen und insbesondere von Lichtsignalanlagen weg. Nur die Verkehrszeichen zu Beginn einer Shared Space-Zone sind in Auckland auf der Kostenseite anzurechnen.

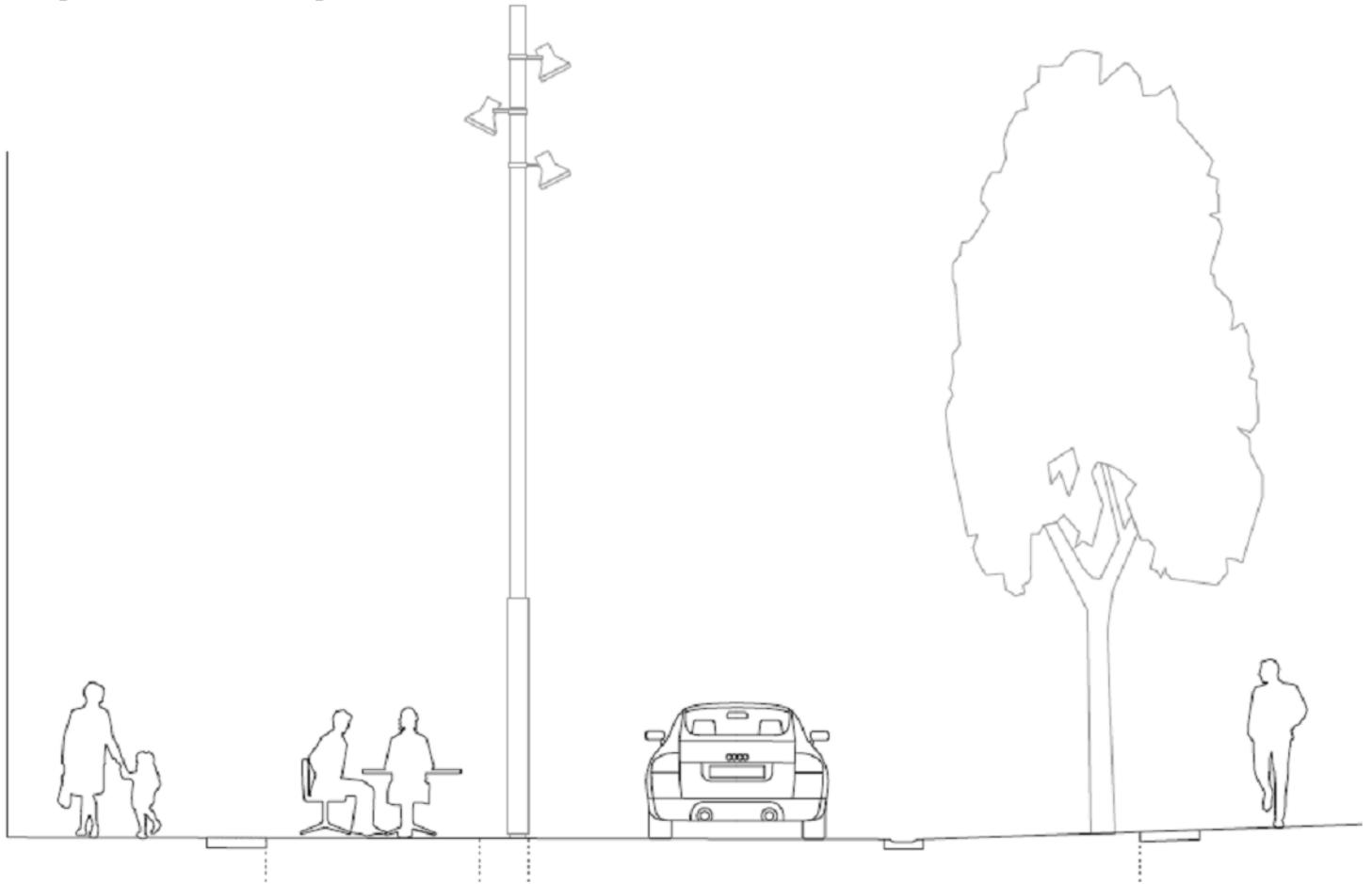
Die Datenlage zu veränderten Fahrzeiten in einem Shared Space-Bereich ist gering. Es sind dennoch keine Nachteile für Autofahrer gegenüber einer konventionellen Verkehrsführung festzustellen. Zwar sind die gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten geringer, jedoch führen eine homogenere Fahrweise und der Verzicht auf Lichtsignalanlagen zu Zeitgewinn. Zusätzlich ist anzumerken, dass die umgestalteten Bereiche relativ kurz sind. Für Fußgänger ergeben sich mitunter verkürzte Wegzeiten, da sie im Shared Space individuelle und direkte Pfade wählen.

Ein weitaus vorteilhafteres Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Veränderungen bezüglich der Lärm-, Klima- und Luftbelastung durch eine Gestaltung nach dem Prinzip von Shared Space. Hier wirken sich mehrere Faktoren positiv auf die Nutzenkomponente aus. Zum Einen ein geringeres Fahrzeugaufkommen und zum Anderen eine Verringerung der Fahrge-

schwindigkeiten mit einem homoge-
neren Fahrverhalten. Für die An-
wohner wird eine Reduzierung der
Lautstärke und verbesserten Luft-
werte durch weniger Schadstoff
und Partikel erreicht. Ebenfalls
steigern beide Aspekte die Auf-
enthaltsqualität in den Straßen.

Für Fußgänger und Fahrradfahrer
ergeben sich im Shared Space er-
kennbare Vorzüge. Die Trennwir-
kung der Straße geht mittels der

Nivellierung von Fahrbahn und
Gehweg und dem Verzicht auf star-
ke Kontraste weitgehend verloren.
Zusätzlich erhöht sich mit der
Einführung des Mischverkehrs die
Flächenverfügbarkeit für beide
Verkehrsgruppen erheblich. Die
ambivalente Nutzung des Straßen-
raumes im Shared Space bringt die
Möglichkeit mit sich, den in den
Städten knappen vorhandenen Raum



Typischer Straßenquerschnitt von Shared Space in Auckland

besser gemeinschaftlich zu nutzen. Die Umbaumaßnahmen in Neuseeland verzeichnen eine Vergrößerung der Nutzungsfläche für Fußgänger um 32% auf 87% des Straßenraums.

Bei Betracht des Querschnitts wird die fußgängerfreundliche Flächenverteilung der Straße ersichtlich. Der eigentliche Shared Space befindet sich in der Mitte der Straße, auf dem sich die verschiedenen Verkehrsarten begegnen. Abgegrenzt wird dieser Raum durch Landschaftsarchitektur, Sitzgelegenheiten, Fahrradständern oder Cafés. Der äußerste Bereich ist dem Gehweg nachempfunden. Dieser steht ausschließlich Fußgänger/innen zur Verfügung, ist barrierefrei und dient zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmern (Safe Space).

Der weitaus größte wirtschaftliche Nutzen ergibt sich für die ansässigen Geschäfte, Restaurants und Cafés. Maßgeblich dafür verantwortlich ist die gestiegene Aufenthaltsqualität durch die für Fußgänger freundliche Gestaltung der Straße. Umso länger sich Personen in einer attraktiven Umgebung aufhalten, umso mehr steigt die Bereitschaft Geld auszugeben. Erste Beweise für diesen Gedanken zeigt die Untersuchung zum Bereich der Fort Street im neuseeländischen Auckland. Die elektronischen Geldüberweisungen am Verkaufsort stiegen um 49% auf annähernd 7 Millionen neuseeländische Dollar (ca. 4,6 Millionen Euro) im Vergleich der ersten sechs Monaten des Jahres 2010 zum selben Zeitraum im Jahr 2012. Die Kreditkartenausgaben der Konsumenten

haben sich mehr als verdoppelt. Größter Profiteur neben dem Einzelhandel ist die Gastronomie. Zusätzlich zu den daraus resultierenden gesamtwirtschaftlichen Effekten ist für die Wirtschaft eine weitere Komponente positiv. Die Zahl der Arbeitnehmer stieg innerhalb eines Jahres von 756 auf 1.321 im Jahr 2011 im Gebiet der Fort Street. ☞

Felix Steck

In Kürze

Das neuseeländische Auckland hat sein Ziel, ein Stadtviertel mittels Shared Space aufzuwerten, erreicht. Die Stadt nutzte die Planungsphilosophie, um einen neuen zentralen Aufenthaltsort in der Stadt zu erhalten. Trotz hoher Investitionskosten zeigen die Reaktionen der Bürger und die wirtschaftlichen Erfolge, dass es sich lohnt, neue Planungsansätze, wie Shared Space ins Verkehrswesen zu integrieren.

Info:

Carmine, N. und Williamson, J. (2012): Auckland Transport and Ascari Partners Ltd (Hrsg.): An evaluation of shared space in the Fort Street Area, Auckland, New Zealand, Full Report-July 2012, www.aucklandcouncil.govt.nz/EN/planspolicies/projects/plansstrategies/ccmp/Documents/fortstareaevaluationfullreport.pdf