

Shared Space



Raum für alle

Neue Perspektiven zur Raumentwicklung

Shared Space

Raum für alle

Neue Perspektiven zur Raumentwicklung



Interreg North Sea Region

Shared Space

Provincie Fryslân

Postfach 20120
8900 HM Leeuwarden
Niederlande

www.shared-space.org

Inhalt

- 1 Einleitung 5**
- 2 Der öffentliche Raum - was ist das? 9**
 - Das Herz der Gesellschaft
 - Fenster und Spiegel
 - Menschenraum
 - Verbleib und Verkehr
- 3 Menschenraum und Verkehrsraum 11**
 - Verbleib und Verkehr: Mittel und Zweck
 - Verbleibs- und Verkehrsverhalten
 - Entscheidung für Menschen- oder Verkehrsraum
- 4 Was will Shared Space? 19**
 - Mehr Menschenraum
 - Langsames Netz
 - Schnelles Verkehrsnetz
- 5 Der öffentliche Raum geht jeden etwas an 23**
 - Eine gemeinsame Sache
 - Kombination sektoraler Programme
 - Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche
 - Integrales Vorgehen
- 6 Shared Space und die Politik 27**
 - Die Aufgabe der Politik
 - Vorrang für die Politik
 - Die Weichen stellen
 - Steuerungsstrategie: befähigen statt lösen
- 7 Shared Space als Prozess 31**
 - Die neun Zellen
 - Räumliche und demokratische Qualität
- 8 Shared Space - Erfahrungen aus der Praxis 35**
 - Tipp 1:** Die Straße erzählt ihre Geschichte
 - Tipp 2:** Ein Raum für Menschen
 - Tipp 3:** Die Menschen haben das Wort
 - Tipp 4:** Der Erfolg liegt im Detail
 - Tipp 5:** Besser durcheinander als scheinbar sicher



Shared Space ist ein europäisches Kooperationsprojekt, das die politisch Verantwortlichen auf regionaler, nationaler und auf längere Sicht auch auf europäischer Ebene zu einem Kurswechsel im Umgang mit dem öffentlichen Raum anregen möchte. Sieben Partner nehmen mit jeweils einem regionalen Projekt daran teil.

Einleitung

1

5



Während der letzten Jahrzehnte wurde unsere Raumplanungspolitik weitgehend vom Verkehr und damit verbundenen Bestrebungen wie Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit geprägt. Oft geschah dies auf Kosten der Qualität unserer Umgebung und unseres Lebensraums. Shared Space will neue Perspektiven für die Raumplanung entwickeln und anwenden. An die Stelle der einseitig auf den Verkehr gerichteten Sicht setzt Shared Space die Kombination und Integration der vielen verschiedenen Funktionen des öffentlichen Raums, während sie in der heutigen Praxis oft drastisch voneinander getrennt werden. Die Qualität unseres Lebensraums soll dadurch verbessert werden, ohne jedoch den motorisierten Verkehr daraus zu verbannen.

Der mit Shared Space entwickelte Ansatz wird während der Laufzeit des Projektes von 2004 bis

2008 in sieben Experimenten getestet.

Alle sieben Projektpartner erwarten sich von ihrer Zusammenarbeit neue Einsichten, Erfahrungen und Empfehlungen für den Verlauf von Planungs- und Entwurfprozessen. Zudem werden die Experimente ein Kaleidoskop an praktischen Lösungen ergeben, von denen auch andere profitieren können. Ein internationales Expertenteam steht den Partnern dabei mit Rat und Tat zur Seite, deckt Engpässe in der heutigen Praxis auf und ebnet den Weg zu gesellschaftlicher und politischer Akzeptanz des neuen raum- und verkehrsplanerischen Vorgehens.

In dieser Ausgabe möchten wir Ihnen die Motive, Ziele und Hintergründe vorstellen, die dem europäischen Project Shared Space zu Grunde liegen. Im letzten Kapitel finden sich zudem praktische Hinweise für alle, die diese Denkweise selber praktisch umsetzen wollen.

Der mit Shared Space entwickelte Ansatz wird während der Laufzeit des Projektes von 2004 bis 2008 in sieben Experimenten getestet.



In der deutschen Kleinstadt Bohmte wird eine neue Einrichtung für die Durchgangsstraße, die einerseits als Einkaufsgebiet, andererseits aber auch als regionale Verkehrsader funktioniert, entworfen. Dies geht Hand in Hand mit dem Entwurf einer für alle Verkehrsteilnehmer freundlichen neuen Mittelanbindung an das regionale Verkehrsnetz.



In der dänischen Gemeinde Ejby geht es um eine viel befahrene Eisenbahnlinie, die quer durch die Kleinstadt verläuft. Eine neue Einrichtung des Bahnhofgebietes soll beide Hälften wieder miteinander verbinden.



Die niederländische Gemeinde Emmen will im Wohnviertel Hesselterbrink eine Alternative für das Konzept der 'verkehrsberuhigten Zone' entwickeln.



In der Gemeinde Haren, ebenfalls in den Niederlanden, wird zusammen mit den Dorfbewohnern ein Entwicklungsplan für zwei Dörfer ausgearbeitet, wobei unter anderem der Straße vor einer Grundschule spezielles Augenmerk gilt.



Die englische Stadt Ipswich sucht nach einer Lösung für ein Wohnviertel, das nicht gut mit dem Stadtkern integriert ist und sich an den Wochenenden mit dem durch die Besucher eines Fußballstadions verursachten übermäßigen Verkehr konfrontiert sieht.



In der belgischen Stadt Oostende sollen zwei Stadtviertel, die von einer stark befahrenen Ringstraße getrennt werden, auf eine ansprechende Weise miteinander verbunden werden.



Die niederländische Provinz Friesland macht einen neuen Entwurf für die Straße entlang einem Wasserlauf, der dem Benutzer wieder einen Eindruck der kulturhistorischen Bedeutung des ehemaligen Treidelwegs vermittelt.

Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raums, in dem Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht sind.



Der öffentliche Raum – was ist das?



Das Herz der Gesellschaft

Shared Space sieht den öffentlichen Raum als unsere tagtägliche Umgebung. Hier halten wir uns auf, treffen wir andere Menschen, beobachten sie, unternehmen etwas, allein oder mit anderen, entspannen und erholen uns. Wir erfahren etwas über die Welt, in der wir leben und über unsere Mitmenschen, aus dem wie sie sich uns zeigen und wie sie ihre eigene Umgebung, ihr Haus, ihren Garten gestalten. Der öffentliche Raum ist damit das Herz unserer Gesellschaft.

Fenster und Spiegel

Die Weise, wie wir den öffentlichen Raum nutzen und gestalten, erzählt uns etwas über die Menschen und die Art ihres Zusammenlebens. Wie gehen sie miteinander um, wie sieht ihr

tägliches Leben aus, was verbindet sie, was ist ihnen wichtig? Kurzum: die Umgebung ist Fenster und Spiegel der Gesellschaft.

Menschenraum

Für Shared Space ist der öffentliche Raum an erster Stelle ein Raum für Menschen. Hier müssen Menschen in ihrem Menschsein unterstützt und nicht eingeschränkt werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss darum den unterschiedlichen Ansprüchen entsprechen, die Menschen an diesen Raum stellen. Die Funktion als Verkehrsraum ist dabei nur eine der vielen möglichen Funktionen, hat jedoch in den letzten Jahrzehnten die Gestaltung unserer Umgebung entscheidend geprägt. In den nächsten Kapiteln gehen wir näher auf die unterschiedlichen Nutzungsformen ein.

Verbleib und Verkehr

Menschen benutzen den öffentlichen Raum, um dort auf vielerlei Weisen zu verweilen oder sich zu bewegen. Die Fortbewegung, also der Verkehr mit oder ohne Fahrzeug, ist nötig, um den Aufenthalt an einem anderen Ort zu ermöglichen. Verkehr ist daher in den meisten Fällen das Mittel zum Zweck, nicht aber der Zweck an sich.

Shared Space zielt auf eine Gestaltung des öffentlichen Raums, in dem Verkehr, Verweilen und andere räumliche Funktionen miteinander im Gleichgewicht sind. Im Hinblick auf die Gestaltung macht Shared Space einen klaren Unterschied zwischen Verbleib und Verkehr. Ein Raum zum Verbleiben dient dem zwischenmenschlichen Kontakt. Er ist ein Raum für Menschen und fordert zu sozialem Verhalten von Mensch zu Mensch auf. Das gilt auch für

diejenigen, die sich auf der Durchfahrt befinden und diesen Raum nur durchkreuzen. Dient ein Raum hingegen dem Verkehr, gelten andere Regeln, sowohl für das Verhalten als für die Gestaltung, denn ein Verkehrsraum sorgt für eine möglichst schnelle Überbrückung von längeren Abständen. Im nächsten Kapitel kommen wir auf die Unterschiede und Zusammenhänge zwischen Verbleib und Verkehr zurück.

Shared Space macht einen klaren Unterschied zwischen Verbleib und Verkehr. In diesem Kapitel möchten wir erläutern, worin dieser Unterschied im Einzelnen besteht, wie er sich im Verhalten der Menschen zeigt und warum er so wichtig ist.

Menschenraum und Verkehrsraum

Verbleib und Verkehr: Mittel und Zweck

Verbleib

Im öffentlichen Raum kommt unser öffentliches Leben zum Ausdruck. Es ist ein Raum für Menschen, und damit für alle, die dort verweilen wollen. Dieses Verweilen hat nicht unbedingt eine eindeutige Funktion oder einen direkten Nutzen, aber es hat trotzdem Sinn und Bedeutung. Die Qualität und die Bedeutung unserer Umgebung zeigen sich in dem, was Menschen dort tun und wie sie sich zueinander verhalten, also in lebender Kultur. Je mehr wir davon wahrnehmen können, desto höher ist die Qualität. Darum ist es auch so wichtig, dass verschiedene Funktionen unseres öffentlichen Lebens hier miteinander vereinigt werden. Wohnen, Arbeiten, Ökologie, Wasserwirtschaft, Tourismus, Kultur – alles was uns als

Gesellschaft am Herzen liegt, findet im öffentlichen Raum seinen Platz. Die selbstverständliche Kombination dieser Funktionen erhöht den Erlebniswert unserer Umgebung und macht sie des Verweilens wert, weil wir dadurch einen Einblick in unser gesellschaftliches Miteinander geben und erhalten.

Verkehr

Unser wirtschaftliches, soziales und kulturelles Leben spielt sich an Orten ab, die wir in ihrer Gesamtheit als 'Verbleibsnetz' bezeichnen wollen. Je nach ihren Interessen und Verpflichtungen verweilen Menschen abwechselnd an den verschiedenen Orten dieses Verbleibsnetzes. Um sie zu erreichen, müssen wir reisen, je nach Abstand zu Fuß oder mit einem Fahrzeug. Der hierdurch entstehende



Verkehr dient also wieder der Möglichkeit des Verweilens. Verkehr ermöglicht uns unser Dasein und unsere Entfaltung als autonome Menschen und hat dementsprechend in den meisten Fällen keinen Zweck an sich. Das ist auch der Grund dafür, dass Menschen, wann und wo immer, nicht mehr als 10 Prozent ihrer täglichen Zeit unterwegs sein möchten (das Brewersche Gesetz). Werden die täglichen Fahrzeiten länger, ist dies für die meisten Menschen ein wichtiger Grund umzuziehen oder sich eine andere Arbeitsstelle zu suchen.

Wenn das Mittel zum Zweck wird

Shared Space setzt sich, wie der Name schon sagt, dafür ein, dass Menschen den öffentlichen Raum miteinander teilen. Wenn wir jedoch für die verschiedenen Bereiche des öffentlichen Lebens auch jeweils ein spezielles Gebiet reservieren, d.h., ein bestimmtes Gebiet einer ganz bestimmten Funktion zuordnen, verschließen wir dieses Gebiet anderen Funktionen. Der öffentliche Raum ist dann nicht mehr öffentlich; er wird zur Domäne, die zwingende Anforderungen an die Gestaltung und unser Verhalten stellt.

So ist es uns auch mit unseren Straßen ergangen. Mit der Zunahme des Autoverkehrs haben wir unsere Straßen mehr und mehr als Verkehrsraum definiert. Große Teile des öffentlichen

Raums dienen hauptsächlich oder sogar ausschließlich dem Autoverkehr, dem sich alles andere unterordnen muss. Das widerspiegelt sich auch in der Gestaltung unserer Straßen. Sie steht ganz im Zeichen des Verkehrs: einerseits dient sie einem reibungslosen Verkehrsablauf, und andererseits soll sie die Gefahren des Autoverkehrs möglichst beschränken. Wir teilen uns den Raum nicht mehr, sondern haben ihn eingeteilt. Er ist ein System von Regeln, Geboten und Verboten geworden, dem wir uns als Menschen anpassen und unterordnen müssen. Verkehrsregeln sind wichtiger als soziale Umgangsformen, Menschen sind Verkehrsteilnehmer und damit Teil eines Systems geworden. Shared Space will dazu beitragen, die Rollen wieder umzukehren.

Verbleibs- und Verkehrsverhalten

Ein wichtiger Grund für den Unterschied zwischen Verbleib und Verkehr liegt auch im Verhalten der Menschen. Wer an einem Ort verweilt, verhält sich anders als jemand, der unterwegs ist. Das gleiche gilt für unsere Erwartungshaltung anderen gegenüber.

Verbleibsverhalten

Das Verhalten von Menschen, die an einem Ort verweilen, charakterisiert sich dadurch, dass ihre Bewegungen keinem vorgegebenen und eindeutigem Muster unterliegen. Sie folgen



spontanen Einfällen, ihr Verhalten ist unvorhersehbar, und sie bewegen sich willkürlich und relativ langsam, wechseln die Richtung oder bleiben plötzlich stehen. Es sind die Bewegungen von Bummlern, Spaziergängern und Ausflüglern, ohne Eile und oft auch ohne spezielles Ziel. Sie lassen sich von ihrer Umgebung und vom Verhalten anderer leiten, wobei Blickkontakt eine wichtige Rolle spielt.

Verkehrsverhalten

Ganz anders ist das Verkehrsverhalten, das Verhalten derjenigen, die so schnell wie möglich von A nach B wollen. Ihre Bewegungen sind zielstrebig, geradlinig und im Prinzip vorhersehbar, uniform und eindeutig. Sie sind typisch für den Schnellverkehr und den täglichen Verkehr zur Arbeit und zur Schule. Diese Menschen haben es eilig, ihr Tempo liegt hoch, es findet kaum Blickkontakt statt. Ihr Verhalten wird von der Straßenverkehrsordnung, von anderen Fahrzeugen und von Verkehrsregeln, -signalen, -schildern und Straßenkategorien bestimmt.

Soziales Verkehrsverhalten

Das Verkehrsverhalten von Autofahrern und Radfahrern hat immer sowohl eine soziale als eine technisch-rechtliche Seite. Die Mischung hängt von der Geschwindigkeit, von der Umgebung und von persönlichen Faktoren ab. An Orten des Verweilens liegt soziales Verhalten

nahe, auf der Schnellstraße Verkehrsverhalten. Und dazwischen, in den Übergangsbereichen von der Menschenwelt zur Verkehrswelt, mischen sich beide Verhaltensweisen.

Diese Übergangsbereiche sollten so klein wie möglich sein. Hier ist nämlich das Risiko folgenreicher Missverständnisse am größten, weil wir unterschiedliche Normen hantieren. Die 'Verweiler' erwarten soziales Verhalten von den Autofahrern, während diese von den Verweilern Verkehrsverhalten erwarten. In Abb. 1 werden die Unterschiede zwischen sozialem Verhalten, sozialem Verkehrsverhalten und Verkehrsverhalten aufgelistet.

Entscheidung für Menschen- oder Verkehrsraum

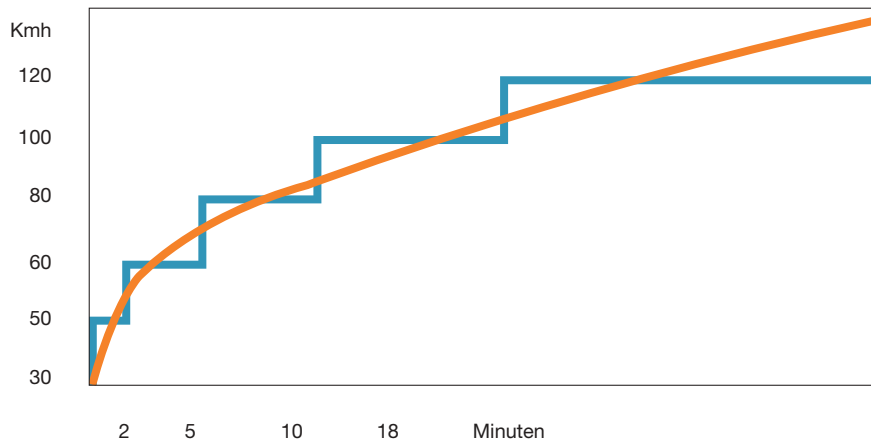
Die Unterschiede zwischen Verbleibs- und Verkehrsverhalten und die möglichen Missverständnisse auf Grund beider Verhaltensweisen im selben Raum sind der Grund dafür, dass man sich bei der Gestaltung eines Ortes oder Gebietes entscheiden sollte: was hier hier dominant, Verweilen oder Verkehr? Und welches Verhalten sollte hier gelten, soziales Verhalten oder Verkehrsverhalten? Es ist Sache der Politik, eine Perspektive auf Mensch und Gesellschaft zu entwickeln, und aus dieser Perspektive heraus auch den Lebensraum der Bürger zu gestalten, deren Interessen sie

vertritt. Die Entscheidung zwischen Menschenraum oder Verkehrsraum ist also eine politische (Mehr hierzu in Kapitel 6).

Ist die Entscheidung einmal gefallen, muss die Umgebung so aussehen, dass klar ist wie man sich hier verhalten soll, als Mensch oder als Verkehrsteilnehmer. Der Entwurf und die Gestaltungsmittel sollten dann zum Wesen der Umgebung passen. Menschenräume laden zum Verweilen ein, was mit einer Verstärkung der landschaftlich-räumlichen Elemente erreicht werden kann. Verkehrsmaßnahmen gehören nicht hierher, die werden vielmehr dort eingesetzt, wo diszipliniertes Verkehrsverhalten erwünscht ist.

Die Umgebung soll also eindeutige Signale senden. Dort, wo wir uns über den Charakter eines Gebietes nicht im Klaren sind und jeweils ein anderes Verhalten des Anderen voraussetzen, sind Komplikationen vorprogrammiert. Soziales Verkehrsverhalten in Menschenräumen sollte darum auch nicht durch den Einsatz von Verkehrsmaßnahmen erzwungen werden, denn gerade dadurch verliert der Ort seinen Charakter als Menschenraum. Hier ist es vielmehr geboten, durch die räumliche Gestaltung den Charakter des Verweilens zu betonen. Im letzten Kapitel finden Sie Hinweise zur praktischen Umsetzung.

Abb. 1
**'Mondermans
Treppchen'**
Mondermans
Treppchen zeigt die
Toleranzgrenze von
Autofahrern: welche
Schnellheiten
akzeptieren wir,
nachdem wir unseren
Aufenthaltort ver-
lassen haben. Wenn
wir dieses Modell
mit der Lage der
verschiedenen
Aufenthaltsorte kom-
binieren, erhalten wir
ein Kriterium für den
Entwurf des öffentli-
chen Raums.



Die Psychologie des Reisens

Was geht in mir vor, wenn ich von A nach B will? Zunächst einmal will ich so wenig Zeit wie möglich verlieren. Deshalb nehme ich ein Fahrzeug. An die Stelle meines Verbleibsverhaltens und meiner spontanen Bewegungen treten Zielstrebigkeit und Geradlinigkeit. In den ersten Minuten befinde ich mich noch in der Umgebung, in der ich gerade noch verweile. Ich bin darum (noch) dazu bereit, mein eigenes Verkehrsverhalten dem Verbleibsverhalten anderer anzupassen. Aber je mehr Zeit vergeht und je geringer meine Verbundenheit mit dem Ort wird, desto mehr nimmt auch meine Geduld ab. Ich möchte vorankommen und will eine Umgebung erreichen, in der Schnellheit und zielgerichtete Bewegungen möglich sind. Ich bin noch ungefähr drei Minuten dazu bereit, den Weg mit langsamen Verkehrsteilnehmern zu teilen, aber danach will ich endlich freie Fahrt haben. Bin ich erst einmal auf der Schnellstraße, verhalte ich mich vor allem als Autofahrer, als Teil der technischen Verkehrswelt, die ihre eigenen Regeln und Gesetze kennt. Die Welt der Menschen aus Fleisch und Blut, die Welt des Verweilens, spielt jetzt keine Rolle mehr für mich. Wenn ich mich dann meinem Ziel nähere, verläuft der Prozess ungefähr umgekehrt.

Abb. 2
 Übersicht der
 Unterschiede
 zwischen sozialem
 Verhalten, sozialem
 Verkehrsverhalten
 und Verkehrs-
 verhalten.

	Verbleibsverhalten	Soziales Verkehrsverhalten	Technisches und rechtliches Verkehrsverhalten
Verhaltensmerkmale	Pluriform und pluralistisch	Pluralistisch	Uniform
Art der Bewegung	Willkürlich	Hauptsächlich zielgerichtet	Sehr zielgerichtet
Tempo, bei dem möglich oder dominierend	< 30 kmh	< 60 kmh	> 50 kmh
Vorhersehbarkeit d. Verhaltens	Größtenteils unvorhersehbar	Eingeschränkt vorhersehbar	Überwiegend vorhersehbar
Blickkontakt	Oft	Eingeschränkt	Kaum
Verhalten bestimmt durch / abhängig von	Menschen und Umgebung	Menschen (und Umgebung)	Regelsystem
Verhaltensprägender Kontext	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung	Soziale Umgebung (Menschen) und räumliche Umgebung + Basisverkehrsregeln	Verkehrstechnisches System, Gesetze (Fahrzeuge und Verkehrsumgebung, Straßenkategorie, Verkehrssignale)
Zu erwartendes Verhalten anderer	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten (beschränkt)	Verbleibsverhalten, soziales Verkehrsverhalten, technisches / rechtliches Verkehrsverhalten	Technisches / rechtliches Verkehrsverhalten
Für das Verhalten relevante Signale aus der Umgebung	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums	Landschaft von Stadt und Land, Gestaltung des öffentlichen Raums, Straßengestaltung	Signale, Schnelligkeit, Straßenoberfläche, Schwellen, Verkehrsschilder und -zeichen, Ampeln usw.

*Die Umgebung sollte eindeutige Signale senden.
Hier wurde jedoch keine klare Entscheidung
zwischen Verweilen oder Verkehr gefällt.*



*Die gleiche Kreuzung,
vor und nach der
Neugestaltung.*



Was will Shared Space?



Mehr Menschenraum

Shared Space plädiert für eine Gestaltung des öffentlichen Raums, die ein Gleichgewicht zwischen Verkehr, Verweilen und allen anderen räumlichen Funktionen herstellt. Menschen sollten eine Umgebung antreffen in der sie sich frei bewegen, zusammen oder alleine etwas unternehmen und ein Gebiet kennenlernen können. Gebiete, die zum Verweilen dienen, sollten wir darum auch nicht als Verkehrsraum gestalten, sondern als Raum für Menschen, in dem Leben und Erleben an erster Stelle stehen. Wer hier nur hindurchfährt, kann an der Gestaltung erkennen, dass Autos sich hier dem menschlichen Miteinander unterordnen.

Der Charakter als 'Menschenraum' wird betont, indem Verkehr und Infrastruktur in das Raumkonzept integriert werden und dem lokalen oder regionalen Kontext entsprechen.

Ein feinmaschiges Netz von Wegen und Pfaden belebt und erschließt die Umgebung. Kulturhistorische Strukturen wie dieser Kirchpfad eignen sich besonders gut zur Verstärkung des langsamen Netzes.



Landschaftliche, architektonische und kulturhistorische Strukturen, die nicht oder nur noch schlecht erkennbar sind, können wieder neu erschlossen und erlebt werden. Wege und Straßen können dazu beitragen, indem sie uns durch ihre Gestaltung den Blick auf die Umgebung ermöglichen.

Langsames Netz

Shared Space will den öffentlichen Raum auf lokaler, aber auch auf regionaler Ebene erschließen und vitalisieren, so dass ein zusammenhängendes und feinmaschiges Netzwerk von Menschenräumen entsteht: das 'langsame' Netz. Wer sich hier befindet, egal ob schnell oder langsam,

passt sein Verhalten dem des verweilenden Menschen an. Durchreisende sind hier zu Gast, und die Umgebung signalisiert ihnen das ganz klar. Die Gestaltung des langsamen Netzes beruht auf den tragenden landschaftlichen Strukturen (von Stadt und Land) und den sozialen und kulturellen Bedeutungsträgern.

Ein feinmaschiges Netz von Wegen und Pfaden belebt und erschließt die Umgebung. Kulturhistorische Strukturen wie einer Kirchpfad eignen sich besonders gut zur Verstärkung des langsamen Netzes.

Schnelles Verkehrsnetz

Wenn das langsame Netz funktionieren soll, ist auch ein 'schnelles' Verkehrsnetz nötig. Schließlich sollten wir unbedingt verhindern, dass das langsame Netz, auf dem Menschen sich ihrem Lebensraum bewegen, für den schnellen Verkehr von A nach B missbraucht wird. Die verschiedenen Lebensräume müssen daher untereinander durch ein relativ grobmaschiges, hochwertiges und nach verkehrskundlichen Erkenntnissen eingerichtetes Straßennetz miteinander verbunden sein. Auf dem schnellen Netz gelten die Regeln des Verkehrs, der schnell und sicher die verschiedenen Menschenräume erschließt. Nur dann kann die Qualität des langsamen Netzes erhalten werden.

*Wenn das langsame Netz
funktionieren soll, ist auch
ein 'schnelles' Verkehrsnetz
nötig.*



*Wenn es uns gelingt,
Wohngemeinden wieder
als Lebensraum ein-
zurichten, können
Kinder einfach auf
der Straße spielen.
Spezielle Spielplätze
werden dann (fast)
überflüssig.*



Shared Space sieht den öffentlichen Raum als Spiegel und Fenster unserer Gesellschaft. Hier erfahren und zeigen wir, wer wir sind, wie unser Zusammenleben aussieht, wie wir miteinander umgehen und was uns wichtig ist.

5

Der öffentliche Raum geht jeden etwas an

23

All unsere Unternehmungen, die des Einzelnen oder von Gruppen, hinterlassen auf irgendeine Weise ihre Spuren und signalisieren unsere Lebensqualität.

Eine gemeinsame Sache

Shared Space geht davon aus, das menschliche Verhalten, also auch das im Verkehr, viel mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst wird, als von Geboten und Verboten. So hat zum Beispiel eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne dass weit und breit eines zu sehen ist. Darum sollte alles, was in unserem Zusammenleben stattfindet, auch sichtbar sein. Je mehr wir ringsum über

unseren kulturellen Kontext und unser gesellschaftliches Leben erfahren, desto lebendiger wird unsere Umgebung für uns, und desto mehr können wir uns für deren Erhalt einsetzen. Unsere Straßen sollten schließlich keine anonymen und sinnentleerten Räume sein, sondern Gebiete, die wir alle nutzen und für die wir alle mitverantwortlich sind. Deshalb ist es auch unerlässlich, dass unsere Politik uns darin unterstützt. Sie sollte eine Entscheidung über die Nutzung eines Gebietes fällen, und es danach in enger Zusammenarbeit mit Bürgern, Nutzern und verschiedenen Fachexperten gestalten lassen. (Mehr dazu in Kapitel 6.)

Kombination sektoraler Programme

Im Idealfall bedeutet das, dass an Planungs- und Entwurfprozessen Mitarbeiter aller politischen

Durch die Einbindung von Wasser können wir unseren Lebensraum attraktiver gestalten. Zugleich können aber auch Teile des wasserwirtschaftlichen Programms verwirklicht werden.

Sektoren beteiligt sind. So können zum Beispiel Programme und Konzepte auf dem Gebiet von Wasserwirtschaft, Tourismus und Naherholung, Wohnen, Sozialwesen usw. einander ergänzen und mit der Raum- und Verkehrsplanung kombiniert werden. Gute Zusammenarbeit kann sogar zu einer Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum führen. Zudem können auf diese Art Platz und Geld eingespart werden, das wir vielleicht lieber für andere Vorhaben verwenden.

Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche

Da Shared Space von der Multifunktionalität des öffentlichen Raums ausgeht, ist auch eine enge Zusammenarbeit externer Experten unerlässlich. Darum sollte das Fachwissen aus Architektur und Stadtplanung, Landschaftskunde, Kulturgeschichte, Soziologie, Psychologie, Verkehr und nicht zu vergessen die Kenntnisse und Wünsche der Bewohner selbst gebündelt werden. Sie alle können einen wertvollen Beitrag zur Entstehung eines guten Plans liefern. Ein solch integriertes Vorgehen klappt allerdings nur, wenn wir Planungs- und Entscheidungsprozesse anders organisieren.

Integrales Vorgehen

‘Intergal’ bedeutet im Shared Space – Konzept nicht, dass alle Fachbereiche ihr Territorium abstecken und eventuell hier und da miteinander kombinieren. Es bedeutet vielmehr, dass Fachleute und Verantwortliche die Lebensqualität als ihre gemeinsame Aufgabe formulieren und Konzepte zusammen mit Benutzern und Bewohnern in integrale Entwürfe umsetzen, in denen alle relevanten Gesichtspunkte so gut wie möglich berücksichtigt werden.



Auch alte oder behinderte Menschen nehmen an unserer Gesellschaft teil. Indem man die Sozialpolitik in die Planung integriert, können Isolation und Vereinsamung verhindert werden.

In ihrer Wohn- und Schulumgebung können Kinder viel lernen und entdecken und dabei zugleich Verbundenheit und Engagement für die Umgebung entwickeln. Auch die Schule kann miteinbezogen werden, zum Beispiel im Erdkundeunterricht. Wie soll man schließlich die Welt kennenlernen, wenn man sich noch nicht mal in der eigenen Gegend auskennt?





Shared Space und die Politik

Die Aufgabe der Politik

Politiker sind dafür verantwortlich, dass Bürger über die Möglichkeit der freien Entfaltung und Begegnung verfügen, in übertragener, aber auch in wörtlicher Bedeutung. Das hat nichts mit unserer politischen Überzeugung zu tun. So sehr sich Menschen und ihre politischen Ideale auch voneinander unterscheiden mögen, über eins sind wir uns einig: in der Politik geht es darum, Menschen ein Leben in Würde und Freiheit zu ermöglichen. Ressorts und Verwaltungsbereiche sind dazu da, diese Mission umzusetzen. Ihre Ziele und Aufgaben sind den politischen Programmen untergeordnet. Mensch und Gesellschaft bestimmen durch die Politik über die Arbeit in Behörden und Ämtern, nicht umgekehrt.

Verlagerung der Verantwortung

In der Praxis ist das aber längst nicht immer der Fall. Die Probleme, mit denen individuelle Politiker konfrontiert werden, sind im Lauf der Zeit so kompliziert geworden und erfordern ein solches Maß an Fachwissen, dass sie ohne die Beratung von Experten nicht mehr entscheiden können. Fachleute verlieren jedoch leicht die politischen Ziele aus den Augen. Sie greifen nicht gerne zu unorthodoxen Lösungen, die vielleicht dem allgemeinen Wohl dienen mögen, in Fachkreisen jedoch eher suspekt sind. Und für den Laien ist es praktisch unmöglich, die interne Sektorlogik zu durchbrechen und etwas gegen den Rat des ausgewiesenen Experten durchzusetzen. Dem Politiker bleibt nichts anderes übrig, als dem Fachmann aufs Wort zu glauben.

*Der öffentliche Raum
wurde zur Domäne
der Verkehrsplaner.*

28



Das gilt erst recht für Fragen im Bereich des Verkehrs und der Verkehrssicherheit. Die zunehmende Automobilität und beunruhigende Unfallstatistiken erforderten in den siebziger Jahren entschlossenes politisches Handeln. Nicht nur die Anzahl der Verkehrsplaner wuchs, auch ihr Einfluss nahm zu. Sie entwickelten Systeme und Instrumentarien zur Unfallverhütung und arbeiteten Pläne und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus. Sie buchten erhebliche Erfolge, und es ist daher nur zu verständlich, dass ihr Einfluss auf die Raumplanung wuchs. Inzwischen ist es jedoch so, dass die eigentlich übergeordneten politische Ziele zum allgemeinen Wohl den verkehrstechnischen Zielsetzungen untergeordnet sind. Wir sind über das Ziel hinausgeschossen und stellen uns nicht einmal mehr die Frage, ob bestimmte Eingriffe und Maßnahmen auch wirklich nötig sind. Die Politik sollte dieser Fehlentwicklung eine Alternative gegenüberstellen.

Vorrang für die Politik

Das Shared Space – Konzept geht davon aus, dass die Politik wieder den Ton angibt, wenn es um übergeordnete Ziele wie die Nutzung und Gestaltung unseres Lebensraums geht, d.h., politische Ziele sollten Vorrang vor denen ausführender Instanzen erhalten. Politiker sollten die grundlegenden Entscheidungen fällen und Perspektiven zum Lebensraum der Bürger entwickeln. Während der letzten dreißig Jahre hieß es 'freie Fahrt für freie Bürger', aber langsam erkennen wir die Grenzen dieser Devise. Dies ist keine Entscheidung gegen das Auto, sondern eine für die vielfältige Nutzung unserer Straßen.

Die Weichen stellen

Wenn Politiker wieder für den öffentlichen verantwortlich sind, sind sie es auch, die die grundlegenden Entscheidungen treffen. An der Basis liegt die Frage, was wir für ein Wohngebiet, ein Dorf oder eine Landstraße wichtig finden. Dass Menschen einander begegnen und Kinder spielen können, oder dass der Verkehr reibungslos abgewickelt werden kann? Und welches Verhalten wollen wir, Mitmenschlichkeit oder strikte Einhaltung der Verkehrsregeln? Es sind die Politiker, die hier die Weichen stellen und die Ausgangspunkte für die Nutzung formulieren. Sie sind die Auftraggeber für Fachspezialisten und Entwerfer und all diejenigen, die diese Ausgangspunkte in die Praxis umsetzen.

Steuerungsstrategie: befähigen statt lösen

Das Shared Space – Konzept beinhaltet dass Politiker nicht als diejenigen auftreten, die die Problemen für andere lösen, sondern als diejenigen, die andere dazu befähigen, ihre Probleme selbst zu lösen. Eine solche Strategie beruht auf der Überzeugung, dass Bürger, Unternehmer und Interessenverbände dazu imstande sind, selbst Lösungen zu finden. Gesellschaftliche Kraft und Wissen zu mobilisieren ist das Grundprinzip dieser Strategie.

Empowerment

Das Shared Space – Konzept passt zu neueren Managementstrategien, die unter dem Begriff 'Empowerment' zusammengefasst werden. Von der Politik, national, regional und lokal, aber auch von den Bürgern selbst ist dabei ein Umdenken und eine Rückbesinnung auf die eigentlichen Aufgaben und Verantwortlichkeiten gefragt.



Shared Space als Prozess

Die neun Zellen

Shared Space plädiert für eine andere Steuerungsstrategie der Politiker. Es ist nicht mehr ihre Aufgabe, Lösungen für alle Probleme zu präsentieren, sondern die direkt Betroffenen dazu zu befähigen, ihre Probleme selbst zu formulieren und zu lösen.

Dazu müssen Entscheidungs- und Planungsprozesse anders organisiert werden. Shared Space hat dafür das Modell der neun Zellen ausgearbeitet. Es funktioniert als 'Logbuch' für die Projektorganisation, in dem Aufgaben und Arbeitsweise vereinbart werden und das als roter Faden durch den Prozess führt.

Das *neun Zellen* – Modell zeigt, wie nach Shared Space der Prozess von Entscheidung zu Planung und Entwurf verlaufen sollte. Es unterteilt diesen Prozess in neun Schritte, denen diese Strategie ihren Namen verdankt.

Der Prozess verläuft über die Diagonale, die in Abbildung 3 farblich markiert ist. Er beginnt bei Schritt 1, links oben. Die politisch Verantwortlichen formulieren auf Grund ihrer gesellschaftlichen und politischen Überzeugung und ihres Programms, wie sie mit einem Gebiet, einer Wohngegend, einem Dorf umgehen möchten: Menschen sollen sich hier wohlfühlen. Sie unterstützen hiermit explizit die Vorgehensweise eines integrierten Prozesses, in dem alle, die es etwas angeht, Bewohner, Benutzer, Beamte und Fachleute, ihre Wünsche, Kenntnisse und Fähigkeiten einbringen. Dafür werden klare Spielregeln vereinbart, damit niemand übervorteilt wird. Durch Feed-Backs überzeugen sie sich vom ordnungsgemäßen Verlauf des Prozesses.

Der Entwurf ist die Verantwortlichkeit eines interdisziplinären Teams. Diese Phase wird in der Mitte des Modells gezeigt. Fachleute treffen

Abb. 3

Das Modell der
neun Zellen.

sich in Workshops mit allen Beteiligten und setzen die Vision der Politiker in einen Entwurf um. Hier sind neben Kreativität vor allem Kooperationswille und Kommunikation gefragt, sowohl untereinander, als mit den Beteiligten. In der letzten Phase wird der Entwurf ausgeführt. Dieses Stadium ist in der Zelle rechts unten zu sehen. Dabei handelt es sich nicht nur darum, dass Pflastersteine gelegt und Bäume gepflanzt werden. Welche Materialien und welche Straßenmöbel wie platziert werden ist hier von größter Bedeutung. So können zum Beispiel Höhe und Position von Straßenlaternen entscheidend zum Gelingen eines Entwurfs beitragen.

Die Politiker bestimmen also den Kurs und damit auch das weitere Vorgehen auf der Planungs- und Ausführungsebene. Ein guter Prozess verläuft über die diagonale Linie. Zwischen den verschiedenen auf dieser Diagonale dargestellten Phasen muss eine

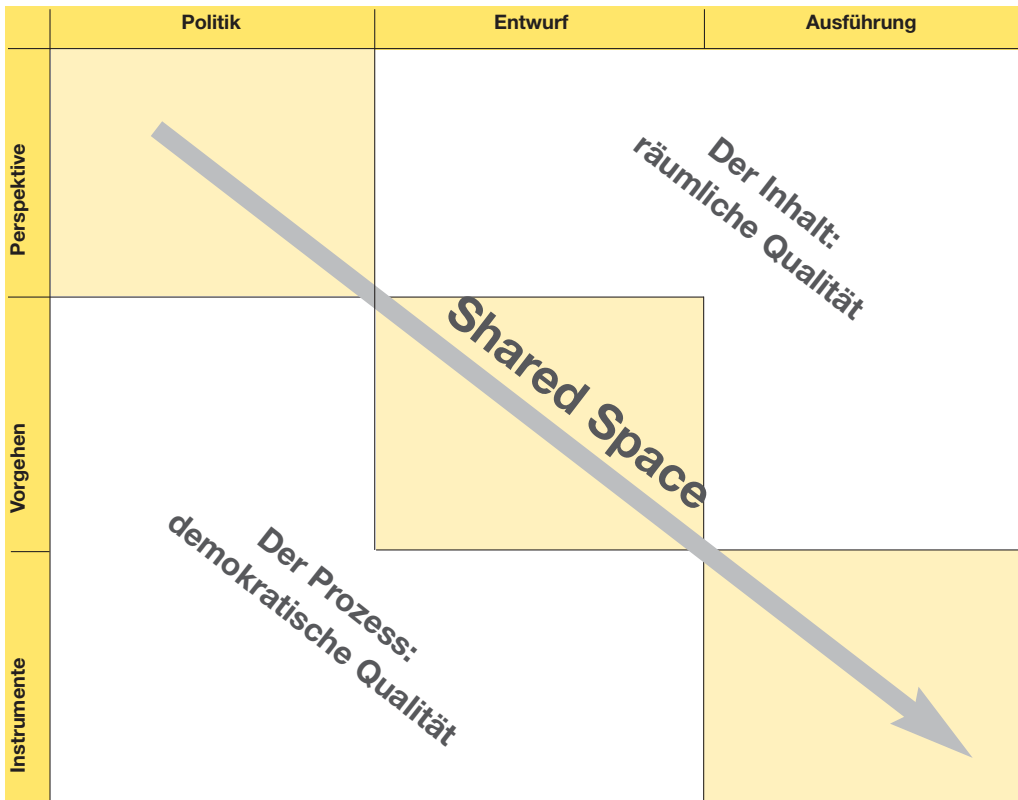
	Politik	Entwurf	Ausführung
Perspektive	Entscheidung: Menschenraum oder Verkehrsraum	Dauerhaft entwerfen Mitmenschlichkeit versus Verkehrsverhalten	Technik ist kein Ziel an sich
Vorgehen	Integralität Empowerment und Partizipation Die Politik steuert Prozess statt Produkt	Kreativität Zusammenarbeit aller Disziplinen Kommunikation	Zusammenarbeit Kreativität
Instrumente	Denken in Prozessen	Partizipatives Entwerfen Gegenseitige Ergänzung Kommunikationsmethoden	Materialwahl und Platzierung Einsatz neuer Materiale

gute Übergabe stattfinden, von der Politik zu Planung und Entwurf, und von dort zur Ausführung. Zwischenzeitliche Rücksprache trägt zu einem guten Endresultat bei.

Räumliche und demokratische Qualität

Die *neun Zellen* – Strategie zeigt, dass Shared Space eine zweifache Qualität realisieren will: die *räumliche* und die *demokratische Qualität*. Die räumliche Qualität wird durch die Zusammenfügung von Wissen und Erfahrung aus vielen Fachgebieten erzielt; durch Zusammenarbeit kann ein höheres Niveau erreicht werden. Als demokratische Qualität möchten wir die gesellschaftliche Verankerung bezeichnen, die durch das Engagement, die Mitarbeit und die Mitverantwortlichkeit in breiten Lagen der Bevölkerung, bei Bewohnern, Unternehmern, Verbänden, Schulen usw. erreicht wird.

Beide Aspekte tragen entscheidend zum Resultat bei. Sie verstärken und ergänzen einander. Dazu gehört aber auch, dass alle Parteien dazu bereit sind, paritätisch miteinander umzugehen, offen miteinander zu sprechen, miteinander zu experimentieren und voneinander zu lernen.





Shared Space - Erfahrungen aus der Praxis

In den vorigen Kapiteln wurde Shared Space als neue Perspektive auf die Gestaltung des öffentlichen Raums vorgestellt. Aber was bedeutet das für die Arbeit an konkreten Projekten?

Shared Space bietet dazu kein Fertigrezept an, denn jedes Problem braucht eine maßgeschneiderte Lösung. Kein Ort ist schließlich wie der andere, und gerade die spezifischen Umstände sind schon ein Teil der Lösung. Trotzdem lassen sich allgemeingültige Ausgangspunkte für die Gestaltung von Menschenräumen formulieren. Das ist das Fazit aus den vergangenen zwanzig Jahren, in denen Projekte realisiert wurden, die die Basis für Shared Space bildeten. Wir wollen Ihnen in diesem Kapitel einige Empfehlungen aus und für die Praxis geben. Vielleicht erhalten Sie dadurch Anregungen, die für Ihre spezifische Situation brauchbar sind. Die Beispiele auf den nächsten Seiten beweisen, dass es möglich ist, die Qualität und die Nutzung des öffentlichen Raums zu verbessern, ohne Autos daraus zu verbannen. Sie zeigen auch, dass Menschenräume schön und gleichzeitig sicher sein können.

Tipp 1 Die Straße erzählt ihre Geschichte

Da die Umgebung selbst keine Signale mehr aussendet, muss jetzt alles mit Schildern und Hinweisen erklärt werden.

Shared Space geht davon aus, dass unser Verhalten auf der Straße stärker vom Charakter und der Gestaltung der Umgebung beeinflusst wird, als durch das herkömmliche Instrumentarium aus der Verkehrsplanung.

Während der letzten Jahrzehnte haben wir diese Umgebungsmerkmale negiert und unsere Straßen so einheitlich wie möglich gestaltet. Lesbare Menschenräume mussten uniformen Verkehrsräumen weichen.

36



*Haren, voor en na
de herinrichting van
het dorpscentrum.
Foto's: Grontmij*

Shared Space will die Aussagekraft unserer Straßen wiederherstellen. Bei der Gestaltung der Straßen und ihrer Umgebung sollte man so viel wie möglich auf die unverwechselbaren Umgebungselemente, und so wenig wie möglich auf verkehrstechnische Maßnahmen zurückgreifen, um das gewünschte Verhalten zu fördern.

37



Der Straßenbenutzer sollte durch die Gestaltung der Umgebung von selbst erkennen, wie er sich verhalten sollte.

*Die gleiche Kreuzung,
vor und nach der
Neugestaltung.*

Schwellen, Schleusen und Verkehrsinseln sind Kennzeichen eines Verkehrsraums. Werden sie in einem Verbleibsgebiet angewendet, führen sie den Straßenbenutzer in die Irre, denn sie bringen zum Ausdruck, dass man sich hier an die Regeln zu halten hat. Versuchen Sie, durch Verstärkung der Umgebungselemente soziales Verhalten zu stimulieren.

38



Wo Menschen in Ruhe verweilen wollen, sollten keine Verkehrsschilder und -hinweise verwendet werden, die Umgebung selbst sollte diese Signale ausstrahlen.

Die Kirche im Dorf lassen:

*Die Kirche stand zunächst neben
der Straße. Durch eine andere
Straßenführung steht sie jetzt
wieder mitten im Dorf.*

Die besonderen Merkmale einer Umgebung beruhen immer auf ihrem kulturhistorischen und landschaftlichen Kontext. Wenn Städteplaner, Historiker, Architekten, Landschaftplaner, Soziologen und Verkehrsplaner ihr Wissen bündeln, kann jeder seine Spezialkenntnisse einsetzen. Teamarbeit führt zu einer ausgewogenen Gestaltung, die uns etwas über die Umgebung erzählt und gleichzeitig unser Verhalten in die gewünschte Richtung lenkt.



**Verstärken Sie den Charakter und damit auch die Aussagekraft
der Umgebung. Ziehen Sie Fachleute aus anderen Bereichen zu Rate.**

Tipp 2 Ein Raum für Menschen

Fehlende Interaktionen sind der Grund vieler Unfälle. Sie hätten durch eine bessere Verständigung verhindert werden können. Das beweisen auch die Unfallstatistiken. 60 bis 70 Prozent aller Unfälle entstehen durch Nichtbeachtung der Vorfahrt. An Stellen, wo ein Verhalten von Mensch zu Mensch stimuliert werden soll, sollten wir die Vorfahrtsregel durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzen. Wenn nicht mehr klar ist, wer hier Vorfahrt hat, treten die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft. Es ist vielleicht zunächst etwas ungewohnt, aber es wirkt. Wo die gewohnten Verkehrsschilder und -zeichen fehlen, greifen wir auf zwischenmenschliche Formen der Verständigung zurück.

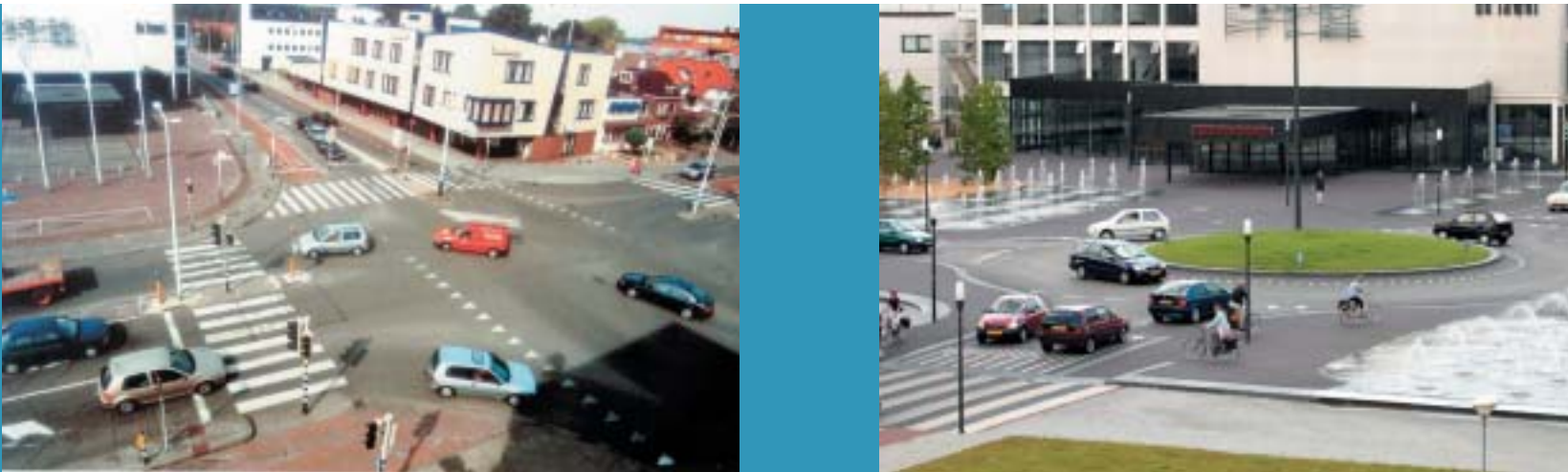
40



Sorgen Sie für Interaktionen und Blickkontakt.

An Stelle der Verkehrsregeln gelten soziale Regeln. Auch das ist zuerst ungewohnt, aber man merkt schnell, dass man sich in einer Umgebung ohne Verkehrsschilder, Ampeln und Verkehrsinseln viel wohler fühlt. Das gilt sowohl für Autofahrer wie für Radfahrer und Fußgänger. Gegenseitige Rücksichtnahme trägt zu einer entspannten Atmosphäre bei und macht den Aufenthalt in solchen Gebieten erheblich angenehmer.

Wo Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sich ohne Vorfahrtsschilder die Straße teilen, treten andere Regeln in Kraft. Wir stellen Blickkontakt her und geben einander Zeichen. Autos fahren dann automatisch langsamer. Erfahrungen zeigen, dass das Tempo hier unter 30 km/h liegt.



Wenn Menschen sich selbst über die Vorfahrt verständigen, fahren Autos langsamer.

Shared Space geht davon aus dass alle Straßenbenutzer in Menschenräumen das gleiche Recht haben und Rücksicht aufeinander nehmen. Viele Verkehrsmaßnahmen jedoch geben Autofahrern das Gefühl, unerwünscht zu sein. Das führt zu Irritationen und einem 'Jetzt erst recht' – Verhalten. Wer soziales Verhalten von Autofahrern erwartet, sollte sie auch für voll nehmen.



Wer Rücksicht von Autofahrern erwartet, sollte sie auch mit Respekt behandeln.

Tipp 3 Die Menschen haben das Wort

Shared Space geht von einem interaktiven Prozess aus, in dem Politiker, Behörden, Fachleute, Interessenverbände und Bürger gleichwertige Partner sind. Alle sind an der Vorbereitung und Ausführung, von der Planung bis zum Entwurf, beteiligt und tragen Verantwortung für das Resultat. Ein solches Vorgehen beruht auf der Überzeugung, dass staatliche Maßnahmen mehr und besser den Wünschen und Vorstellungen des 'Endverbrauchers' entsprechen und dessen Fähigkeiten stärker einsetzen sollten.

Menschen wollen, können und müssen immer mehr Entscheidungen selber treffen. Dann ist es nur folgerichtig, dass sie auf passende Weise an Entscheidungs- und Ausführungsprozessen teilnehmen.



Tipp 4 Der Erfolg liegt im Detail

Durch die Materialwahl, beispielsweise die Art und Farbe der Pflasterung, können Sie die Eigenschaften der Umgebung betonen und verstärken. Suchen Sie darum Materialien, die zu einem Ort und seinem Charakter passen. Dabei spielen auch die Straßenausstattung und die Auswahl der Straßenbeleuchtung eine Rolle.

Wenn Sie Muster anbringen, sollte dadurch kein unruhiges Straßenbild entstehen. Vermeiden Sie auch allzu modische Entwürfe, die sich nach einigen Jahren schon wieder überlebt haben. Verwenden Sie Materialien, die zu Architektur und Landschaft passen.

44



Verwenden Sie Sorgfalt auf die Wahl und Platzierung der Materialien.

Tipp 5 Besser durcheinander als scheinbar sicher

Einer der größten Fehler ist, die Illusion von Sicherheit zu vermitteln.

Was sicher erscheint, ist nicht unbedingt sicher. Das gilt auch umgekehrt: was als unsicher erscheint, kann sehr sicher sein. Das Shared Space – Konzept zielt bewusst auf eine gewisse Verunsicherung, die die tatsächliche Sicherheit erhöht. Wir passen besser auf und verständigen uns untereinander, wodurch Unfälle vermieden werden.

Getrennte Spuren wirken sicher, aber in der Praxis erweist sich das Gegenteil. Autofahrer fahren hier schneller, wodurch Unfälle mit Personenschaden zunehmen. Getrennte Spuren verengen das Blickfeld und führen zu erhöhter Geschwindigkeit. Da jeder eine eigene Spur hat, nimmt man weniger Rücksicht auf andere.

45



Versuchen Sie, scheinbare Unsicherheit nicht zu beseitigen, sondern als Mittel einzusetzen.

Politiker sind versucht dem öffentlichen Druck nachzugeben, wenn Menschen sich durch eine ungewohnte Gestaltung nicht mehr sicher fühlen. Das ist verständlich, aber es geht meistens auf Kosten der tatsächlichen Sicherheit.

Shared Space geht davon aus, dass ein gewisses Maß an Chaos und Verunsicherung einen wesentlichen Beitrag zur wirklichen Sicherheit auf unseren Straßen leistet. Dazu müssen wir jedoch verstehen, wie und wo das funktioniert.

Wichtig ist also

- dass die Politik diesen Standpunkt unterstützt
- dass ausführliche Gespräche stattfinden, in denen die Sorgen der Bewohner ernstgenommen werden.

Risikomanagement

Professor John Adams, ein herausragender englischer Experte für Risikoeinschätzung und -management, publizierte seine Forschungsergebnisse in seinem Buch 'Risk'. Er geht u.a. auf den Nutzen scheinbarer Unsicherheit ein und formuliert Empfehlungen für erfolgreiches Risikomanagement.

Erklären Sie den Nutzen scheinbarer Unsicherheit.

Impressum

Shared Space: Raum für alle ist eine Ausgabe des INTERREG IIIB – Projekts 'Shared Space'
Gesamtauflage: 6000

Urspr. Titel:

Shared Space: Ruimte voor iedereen; erschienen in niederländisch, englisch, dänisch und deutsch.

www.shared-space.org

Shared Space

Provincie Fryslân
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
Niederlande

Juni 2005

Konzept und Text Keuning Instituut, Groningen, Niederlande
Senza Communicatie, Groningen, Niederlande
Unser besonderer Dank gilt Rik Hengreen

Bildnachweis Hans Monderman,
Ben Hamilton Bailey,
falls nicht anders angegeben.

Graphische Gestaltung Corrie van der Wees BNO, Schipborg, Niederlande

Druck PlantijnCasparie, Groningen, Niederlande

Übersetzung Keuning Instituut, Groningen, Niederlande

Shared Space

Provincie Fryslân

Postfach 20120
8900 HM Leeuwarden
Niederlande

www.shared-space.org



Interreg North Sea Region