

Was ist eine „Berliner Begegnungszone“?

Berlin hat im Jahr 2011 eine Fußverkehrsstrategie beschlossen. Diese steht unter dem übergeordneten Ziel einer stadt-, sozial- und umweltverträglichen, gesunden, sicheren und kostengünstigen Mobilität. Sie detailliert die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und ergänzt sie mit Leitlinien, Maßnahmen und Modellprojekten.

Das Modellprojekt 5 der Berliner Fußverkehrsstrategie befasst sich mit dem Thema Begegnungszonen. Im Rahmen der Umsetzung werden Ideen entwickelt, wie Straßen zukünftig aussehen könnten, damit das zu Fuß gehen einfacher und sicherer sowie die Aufenthaltsqualität gefördert wird.

Was sind die baulichen Möglichkeiten und Grenzen in einer „Berliner Begegnungszone“?

Für eine neue Begegnungszone gibt es kein „Kochrezept“. Jede Straße hat ihre eigenen Stärken, Schwächen und Besonderheiten. Aufbauend auf einer gründlichen Bestandsaufnahme und der Analyse vorhandener Konflikte werden Lösungen erarbeitet, welche die prägenden Rahmenbedingungen berücksichtigen. Einige Eckpunkte für die Planung, die auch zu einem hohen Wiedererkennungswert beitragen sollen, stehen aber schon fest. Die Straße wird wie die anderen Berliner Begegnungszonen als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 beschildert werden. Klar ist auch, dass die vorhandenen Mittel nicht für einen flächenhaften Komplettausbau ausreichen werden und, dass die Änderungen vergleichsweise schnell realisiert werden sollen. Der Schwerpunkt liegt deshalb auf wirksamen Maßnahmen, die schnell und kostengünstig zur Verbesserung der Situation beitragen können.

Was ist der Unterschied zu einem Shared Space oder einem verkehrsberuhigten Bereich?

Die Zielsetzungen sowohl beim Shared-Space-Gedanken (gemeinsam genutzter Raum) als auch in „verkehrsberuhigten Bereichen“ (umgangssprachlich auch „Spielstraßen“ genannt) sind in der Aufwertung von öffentlichen Straßenräumen zwar durchaus vergleichbar, sie heben sich aber in wesentlichen Details voneinander ab.

Beim Shared-Space-Modell sind - anders als bei der „Berliner Begegnungszone“ - alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Ohne Verkehrszeichen sollen alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen. In der Praxis – vor allem in Großstädten – hat sich dieses Modell vielerorts allerdings nicht bewährt. Diese Bereiche werden inzwischen mit Verkehrsregelungen nachgerüstet. Das deutsche Straßenverkehrsrecht sieht außerdem kein „Shared Space“ vor. Die Straßenverkehrsordnung gilt immer im öffentlichen Verkehrsraum und kann durch keinerlei Maßnahme umgangen werden. Es ist daher derzeit nicht möglich, den Verkehr gänzlich von Regeln zu befreien und das Sozialverhalten als alleinige Regel vorzuschreiben.

Die „Berliner Begegnungszone“ ist auch kein „verkehrsberuhigter Bereich“, da in solchen Bereichen die Aufenthaltsfunktion überwiegen soll und der Kfz-Verkehr nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt. Fußgänger dürfen dort die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, Kinderspiel ist erlaubt und Fahrzeugführer (auch Radfahrer) müssen mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Anwendung beschränkt sich daher in der Regel auf reine Wohnstraßen. Die Berliner Pilotprojekte zu Begegnungszonen suchen jedoch nach Lösungen für ein besseres Miteinander auch für stärker befahrene Straßen.

Was bedeutet dies für die Verkehrsteilnehmenden?

Im Gegensatz zu Shared Space wird bei Begegnungszonen am Separationsprinzip festgehalten. In den „Berliner Begegnungszonen“ sollen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr verträglicher miteinander auskommen. Das Überqueren der Straße soll erleichtert und zugleich sicherer werden. Ein Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger wie er in der Schweiz besteht, ist in Deutschland aufgrund der derzeit gültigen StVO jedoch nicht umsetzbar.