



Blinden-und-Sehbehinderten-Verband Brandenburg e.V. (BSVB)

Beratungs- und Geschäftsstelle des Landesvorstandes
Träger der Integrationsfachdienste Berufsbegleitung und Vermittlung
(im Auftrag des Integrationsamtes)

Warum wir gegen shared space sein müssen!

- Logische Argumente und Belege zum Nachdenken und nachdenklich werden

Grundlagen

Wir müssen NEIN zu dieser verkehrsplanerischen Idee sagen, weil wir bei Verwirklichung solcher Projekte vermeidbare Gefährdungen und deutliche Verschlechterungen befürchten müssen. Zu ungleich sind die Geschwindigkeiten von Fußgängern und Fahrzeugen, zu ungleich ist der Schutzgrad (Fußgänger haben nun mal keine Knautschzonen!), zu sehr werden Fußgänger gezwungen, sich darauf zu verlassen, dass Kraft- und Radfahrer sich entgegen jeder Erfahrung immer rücksichtsvoll verhalten und langsam und defensiv fahren werden. Unser NEIN beruht auf jahrzehntelanger Praxis im Kampf um eine barrierefreie Umwelt.

Beteiligung

Trotz seines klaren Nein! fordert der BSVB eine verbindliche Beteiligung an der Planung, bei der die Belange blinder und sehbehinderter Verkehrsteilnehmer, insbesondere ihre Sicherheit und Orientierung, zu berücksichtigen sind. Dies ist nicht nur sinnvoll, da nur blinde und sehbehinderte Menschen ihre Situation als eingeschränkte Verkehrsteilnehmer realistisch beurteilen können, sondern es entspricht auch den Forderungen nach gesellschaftlicher Teilhabe, wie sie in der UN-Konvention über die Rechte behinderter Menschen niedergelegt sind.

Shared space ist reine Ideologie

Die Ideologie von shared space setzt für das Funktionieren dieser Flächen ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, vor allem der schnellen, voraus, das leider eher ab- als zugenommen hat. Gerade in der Anonymität der Stadt nimmt man nur bedingt aufeinander Rücksicht. Bestehende Regeln zum Schutz der Schwächeren werden nur dann beachtet, wenn sie effektiv durchgesetzt werden. Der für shared space proklamierte Wegfall aller Ampeln, Verkehrszeichen und fast aller Verkehrsregeln soll der angestrebten Selbstregulierung des Verkehrs dienen. Durchsetzen werden sich dann aber wie immer die Starken. Die von Natur aus Schwachen – der sie schützenden Regeln und Maßnahmen beraubt – würden die Verlierer sein und ständig Gefahren für Leib und Leben ausgesetzt sein. Die Befürworter behaupten allen Ernstes, durch mehr bewusst geplante Unsicherheit erhöhte Sicherheit erzeugen und erzwingen zu können – ein charmanter, aber absurder Gedanke!

- Shared space provoziert und befördert das rücksichtslose und verkehrsgefährdende Verhalten in grob fahrlässiger, ja, vorsätzlicher Weise.
- Shared space ist das gewollte und geplante Chaos!
- Shared space schafft Räume, in denen sich nicht nur Blinde und Sehbehinderte, sondern ebenso Kinder, Betagte, gebrechliche und andere behinderte Menschen entgegen dem angestrebten Ziel von shared space nicht mehr frei bewegen können.
- Shared space als stark ideologisch gefärbtes Prinzip setzt – wegen des Fehlens aller Schutzregeln - allein auf die Selbstregulierung der Verkehre und auf den neuen edlen Gutmenschen - eine naive, wirklichkeitsfremde Illusion

Blickkontakt

Damit die angestrebte Selbstregulierung der Verkehre funktionieren kann, betonen alle shared space Befürworter die Notwendigkeit des Blickkontakts zwischen den Verkehrsteilnehmern, damit diese sich verständigen können. Gerade der Blickkontakt ist aber Blinden und Sehbehinderten und auch Kindern, Gebrechlichen und Betagten nicht möglich. Wie etwa sollen sie als Blinde oder „nur“ Sehbehinderte aktuelle, rasch wechselnde Gefährdungen durch das Verhalten Anderer – vor allem Schnellerer - erkennen, blitzschnell beurteilen und entsprechend sofort darauf reagieren?

Orientierung

Auch bleiben durch die Unmöglichkeit des Blickkontakts blinden und sehbehinderten Verkehrsteilnehmern alle optischen Orientierungen und das sichere Erkennen der Bewegungsabläufe in der Fläche verschlossen. Wir sind zur eigenen Orientierung auf vorgegebene klare Strukturen, u.a. auf gegliederte Gehwege und auf gesicherte Straßenübergänge vor allem mit Verkehrssignalanlagen („Ampeln“) mit akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen sowie bei breiten Straßen auf Mittel- und Schutzinseln angewiesen, für die wir jahrzehntelang gekämpft haben.

Shared space als „No-go-area“

Mit dem Bau und Umbau von Verkehrsflächen zu shared space Zonen würde Kindern und Betagten, sowie allen Menschen mit Einschränkungen sensorischer, kognitiver und motorischer Fähigkeiten jede bisherige Sicherheit genommen werden. Wir wissen wohl, dass bei der Teilnahme am Straßenverkehr immer auch ein „Restrisiko“ besteht. Es gilt aber, dieses Restrisiko weiter zu vermindern und nicht etwa durch den Bau von Bereichen nach den ideologischen Vorgaben von shared space zu erhöhen

Man müsste daher solche Bereiche meiden. Verkehrsflächen nach den Ideen von shared space würden so zu „No-go-areas“ - Gegenden, die man zur eigenen Sicherheit besser nicht betritt und weiträumig umlaufen muss. Wie aber ist dies mit einer demokratischen Gesellschaft und der bisherigen Integrationspolitik vereinbar, die auf Gleichstellung und Teilhabe setzt ? Artikel 3 unserer Verfassung sagt etwas Anderes:

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden !“

Heuchelei - wie shared space Befürworter ihre Maske fallen lassen

Entlarvend ist, was die shared space Ideologen öffentlich verbreiten: Verkehrsschilder, Ampeln und Fußgängerinseln sind danach **Barrieren**, die es zu beseitigen gilt. Alle Macht den Autofahrern – Fußgänger und die sie schützenden Regeln und Maßnahmen sind lästige Hindernisse, die man beseitigen muss !! (Näheres und Zitate dazu auf www.i5b.de in Dokument B-121 auf Seite 13).

Warnung vor Mogelpackungen

Aufgeschreckt durch die wachsende, immer stärker und präziser werdende Kritik an shared space“, beginnen die Befürworter ihre Taktiken zu ändern. Plötzlich soll der Blickkontakt doch nicht mehr zwingende Voraussetzung sein, plötzlich wendet man sich vom bereits negativ besetzten Begriff „shared space“ ab und benutzt positiv klingende Worte wie „Begegnungsflächen“, plötzlich ist die lange als deutsches Vorbild gepriesene niedersächsische Kleinstadt Bohmte doch nicht mehr musterhaft. Dort sei, so heißt es jetzt, das Meiste falsch gemacht worden. Lange jedoch wurde von den Befürwortern behauptet, nach dem Umbau der Flächen in Bohmte zu shared space gäbe es dort fast keine Unfälle mehr. Das zeige die Überlegenheit von shared space. Peinlich: die Sachversicherer und Schadensregulierer (GDV Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) bewiesen für diesen Ort bereits das Gegenteil. Nun versucht man hektisch neue Wege, die Gedankenspielererei von shared space mit neuen Worten, Begriffen und Argumenten dem Volk unterzujubeln. Es bleibt aber trotzdem der alte Unfug!

Fußgängerzonen statt shared space

Wenn mehr Urbanität und Begegnung das Ziel von shared space sein sollen, sind verkehrsberuhigte Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen - die aber auch überwacht und durchgesetzt werden müssen! - oder noch besser Fußgängerzonen bewährte und angesagte Lösungen.

Wozu also shared space???

Blinden-und-Sehbehinderten-Verband Brandenburg e.V. (BSVB)
Heinrich-Zille-Straße 1-6, Haus 9, 03042 Cottbus
v.i.S.d.P. Joachim Haar, Geschäftsführer
Telefon: 0355 / 72 93 9 75 E-Mail: bsvb@bsvb.de
Autor: Dipl. Ing. Klaus-Dieter Wüstermann, (www.i5b.de)
Beauftragter des BSVB