



i - 5 - B

i - 5 - B

information + **B**eratung
Barrierefreies **B**auen
Büro **B**erlin

Dipl.-Ing. (arch)
Klaus-D. Wüstermann
Sponholzstr. 28-29
D-12159 Berlin

TEL: (**49) (30) 85 40 95 60

mobil: 0151 14 10 98 02

E-Mail: i5B@mac.com

Internet: <http://idisk.mac.com/i5b-Public>

Info-Schrift B-121

Stand: 2009-03-14

Barrierefreies Bauen

Klaus-Dieter Wüstermann

Shared Space in Berlin und Brandenburg

Vorwort

Shared space – der von allen Verkehrsteilnehmern gemeinsam, friedlich und rücksichtsvoll genutzte Verkehrsraum. Laien stellen sich das am besten als eine Art Fußgängerzone vor, in der aber ohne zeitliche Einschränkungen immer auch LKW und PKW, Motorräder und Roller, Fahrräder und andere Gefährte zwischen den Fußgängern unterwegs sind und sich frei bewegen dürfen. Von den Autofahrern als Hindernisse angesehene Bauteile wie Gehwege mit ihren Bordsteinen und Verkehrsinseln als Sicherheitsflächen für Fußgänger im Verkehrsstrom werden eingeebnet und fallen weg. Alle bisher regelnden Verkehrsschilder, Verkehrssignalanlagen ohne und mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Fußgänger, also Ampeln und Blindenampeln, Zebrastreifen usw. fallen weg. Die Schwachen im Straßenverkehr – also die Fußgänger, Kinder, Betagte, Behinderte usw. – werden mit der starken Verkehrsteilnehmern in ihren gesicherten Blechkisten gleich gesetzt. Die Befürworter vertrauen ganz darauf, dass sich Alle schon nach § 1 „Grundregeln“ der Straßenverkehrsordnung richten werden:

„(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Von allen Verkehrsregeln bleibt lediglich das Rechts-Fahr-Gebot und die Rechts-Vor-Links-Vorfahrtregel übrig. Schöne Neue Welt! 30 km/h als einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit wird in shared-space-Flächen zwar verlangt, dann aber mangels Überwachung so gut oder so schlecht eingehalten wie andernorts in Straßen mit Geschwindigkeitseinschränkungen auch – also nicht!.

Diese verkehrstechnische Neuerung haben wir dem niederländischen Verkehrsplaner Johannes („Hans“) Monderman zu verdanken. In Deutschland wurde die Idee bisher in dem kleinen niedersächsischen Ort *Bohmte* bei Osnabrück verwirklicht. Näheres dazu steht in dem bebilderten 20-Seiten-Dokument B-120, einer pdf-Datei namens „Shared space in Bohmte“. Dort wird auch die grundsätzliche Kritik behandelt, die blinde und sehbehinderte Menschen an shared space haben müssen.

Ausdenken können sich so einen verkehrspolitischen Unfug, solch eine gewaltige Verschwendung von Steuergeldern, wohl nur Menschen, die erwachsen und körperlich gesund sind und als Berufstätige natürlich Auto fahren. Kein Kind, kein Rentner, kein Behinderter kann sich so etwas ausdenken und dann auch noch umsetzen wollen. Die Propagandisten und Protagonisten von shared space sind unfähig, sich in die Situation von Kindern, Betagten und Behinderten hinein zu versetzen.

Nun sollen nach dem Willen der shared space Befürworter solche Mischverkehrsflächen auch in anderen Bundesländern, vor allem in Berlin und Brandenburg, verwirklicht werden. Informationen dazu liefern aktuell die nachfolgenden Beiträge.

Einführung

Am 21. Januar 2009 schrieb ich in mehreren relevanten Mailinglisten:

Geplantes Chaos kommt !

- **shared space** in immer mehr Städten bedroht immer mehr Fußgänger, vor allem solche mit handicaps,
- Kinder, betagte Menschen und solche mit Einschränkungen motorischer, sensorischer und kognitiver Fähigkeiten werden massiv benachteiligt und gefährdet,
- Grundgesetz Artikel 3 „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“ wird faktisch außer Kraft gesetzt!

Die Einschlüge kommen näher – *Bohmte* wird wohl kein vereinzelter Sündenfall der Verkehrsplanung bleiben – wenn wir nicht endlich anfangen, uns massenhaft und laut dagegen zu wehren.

Überall in Deutschland scheinen Kommunalpolitiker und Verkehrsplaner auf die Ideen und Versprechungen des Hans Monderman herein zu fallen – posthum (er starb im Februar 2008) setzen sich seine Ideen mehr und mehr durch. Statt sich kräftig zu wehren, schweigen die Betroffenen und ducken sich weg.

Meine Argumente gegen **shared space** habe ich in dem bebilderten 20-Seiten-Dokument B-120 zusammengetragen, das weiter oben schon genannt wurde. Es kann kostenfrei als pdf-Datei von der im Kopf genannten Internetseite herunter geladen werden. Am Beispiel *Bohmte* wird verdeutlicht, warum es weitere shared-space-Flächen nicht geben sollte, nicht geben darf.

Entwicklung in Berlin

Für Land und Stadt Berlin versucht vor allem die Partei „Bündnis 90 / Die Grünen“ (in Berlin in der Opposition), dafür zu werben, dass ein Teil der Friedrichstraße im Bezirk Mitte und dann auch die Schlossstraße in Steglitz zu shared-space-Flächen umgebaut werden sollen. Dazu bedienen sich die Grünen u.A. des ihnen nahe stehenden Vereins BIWAK, um selbst nicht so direkt in Erscheinung zu treten. BIWAK hat dazu bereits eine öffentliche Veranstaltung durchgeführt. Als Redner hatte man nur Befürworter eingeladen. Nach Protesten gegen eine derartig einseitige Vorstellung durften Gegner als Vertreter der Betroffenen kurze 10-Minuten-statements abgeben (wie Peter Woltersdorf vom ABSV) oder wurden in der anschließenden Diskussion vom Versammlungsleiter kurz gehalten, wie das Dr. Detlef Friedebold vom ABSV erleben musste.

Dr. Detlef Friedebold berichtet in einer Mail vom 24. Januar 2009 über ein Gespräch mit der Berliner Grünen-Abgeordneten Claudia Hämmerling, die eine energische Verfechterin der shared space Projekte in Berlin ist. Hier sein Text:

„Anlässlich des Neujahrsempfangs saß Frau Hemmerling an meinem Tisch, die bekanntlich eine Verfechterin von Shared space ist. Natürlich kam es zu angeregten Diskussionen zu diesem Thema. Ich mußte mir gleich zu Beginn die Bemerkung anhören, daß ihr meine negative Einstellung zu Shared space nicht gefalle und ich mit meinen Äußerungen nur zur Verunsicherung beitragen würde. Gut, wenn mir das gelingt.

Das Shared space Projekt im Vorzeigeort Bohmte kritisierte sie selbst. Es wäre dort alles viel zu schnell gegangen. Um ein entsprechendes Projekt zu planen, müsse man 5 bis 7 Jahre vorsehen, damit alle Einwände berücksichtigt werden können. Sie ist der Meinung, daß es für alles immer eine Lösung gäbe. Ich habe ihr darauf geantwortet, daß es sich dann immer um Kompromisse handeln würde, die auf Kosten der Blinden ginge. Ferner sagte ich Frau Hemmerling, dass jede Fußgängerzone im Prinzip bereits ein Shared space ohne Autos wäre, die Fahrradfahrer aber nicht immer rücksichtsvoll fahren würden. Aus welchem Grund sie dann der Meinung ist, daß sich das bei Shared space ändern würde, hat sich mir nicht erschlossen.

Der Vorteil der geringeren schweren Unfälle bei Shared space hängt mit den niedrigeren Geschwindigkeiten zusammen, die aber auch auf anderem Weg erzwungen werden könnten.

Frau Hemmerling möchte schon, daß die PKW auf eine Straße, falls es diesen Begriff bei Shared space noch gibt, verbannt werden. Die Randzonen - ehemalige Bürgersteige - sollen durch Laternen, Bäume und Straßenmöbel von der eigentlichen Straße getrennt werden. Nach unserer Diskussion gestand sie mir zu, daß man auch an Bürgersteigkanten denken könnte. Dann kam aber auch gleich die Einschränkung, diese müßten für Fahrradfahrer überfahrbar sein, damit diesen die gesamte Fläche zur Verfügung stände. Ich hatte den Eindruck, die freie Fahrt für Fahrradfahrer ist der Grund für den ganzen Projektanstoß.

Wenn die Fahrradfahrer auf die Randzonen ausweichen und diese auch von den Fußgängern benutzt werden, da sich dort Schaufenster befinden, bleibt der mittlere Teil, die Straße weiterhin für die Autos vorhanden. Warum sollen diese dann dort langsam fahren? Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken nach Frau Hemmerling schon auf normalen Straßen nicht, warum unter diesen Bedingungen dann hier? Die Abschaffung der Lichtsignalanlagen wird auch nicht zur Geschwindigkeitsbegrenzung beitragen, uns aber sichere Überquerungsmöglichkeiten nehmen.

Frau Hemmerling verwies mich auf ihre Internetseite, auf der ein kleiner Videofilm zu Shared space zu sehen sein soll. Ein älterer sehender Mann will eine Straße überqueren,

hebt seinen Stock und sofort halten die Fahrzeuge an, um ihm das Überqueren zu ermöglichen. Ich habe Frau Hemmerling natürlich darauf hingewiesen, daß es schon ein Unterschied sei, ob man in diesem Fall sehend oder blind wäre. Woher sollen wir wissen, ob gerade ein Fahrzeug kommt oder anhält? Die zukünftigen Elektroautos werden so leise sein, daß man sie nicht hört. Den Hinweis von Frau Hemmerling, daß wir dem neuen rücksichtsvollen Verhalten Vertrauen entgegenbringen müßten, konnte ich natürlich nicht akzeptieren. Immerhin hat sie hier unsere Ängste verstanden, wenn sie, was auch nicht zu erwarten war, vom Shared space Gedanken nicht abrücken wollte.“

Frau Hämmerling betonte immer wieder, dass man natürlich auch an Blinde und Sehbehinderte denken würde. Hier widersprach ich ihr, denn wenn das der Fall wäre, würde man nicht mit Blickkontakten argumentieren. Auch der Bürgermeister von Bohmte hatte auf einem Workshop gesagt: "Endlich lernt man wieder, mit offenen Augen durch die Straßen zu gehen".

Hierzu konnte Frau Hemmerling nichts mehr sagen. Wie gesagt, es war eine interessante Diskussion, die mir Spaß machte. Da lernt man dann auch die Argumente der anderen kennen und kann sich darauf einstellen.“

(Zitat Ende).

Entwicklung in Brandenburg

Das Land Brandenburg hat auf Regierungsebene beschlossen, in drei Kommunen Machbarkeitsstudien erstellen zu lassen. Unter den zahlreichen Bewerbern (man sieht, wie geil die Kommunalpolitiker darauf sind, öffentliche Fördermittel zu erhalten!) hat man die kleinen Städte Calau und Luckenwalde sowie die Landeshauptstadt Potsdam ausgesucht.

(Es folgen mehrere Zitate):

In der Pressemitteilung Nr. 277/2008 vom 26.12.08 heißt es:

„Potsdam, Luckenwalde und Calau haben vom Infrastrukturministerium je 10.000 Euro erhalten, um Machbarkeitsstudien für „shared space“-Projekte erstellen zu können. Die entsprechenden Fördermittelbescheide sind den Kommunen zugestellt worden, die Arbeiten laufen bereits.

Als letzte Kommune hat Luckenwalde im Dezember 2008 den Fördermittelbescheid erhalten.“

„Shared space ist mehr als nur das Abschrauben von Verkehrsschildern. Auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien bin ich gespannt. Sie sollen helfen, die Projekte vernünftig zu planen. Ganz wichtig ist es, die Menschen vor Ort mitzunehmen, denn ohne ihre Akzeptanz nützt das beste Vorhaben nichts“, sagte Infrastrukturminister Reinhold Dellmann.

„Shared space“ - zu deutsch etwa „gemeinsam genutzter Raum“ (Verkehrsplaner bezeichnen so etwas mit dem Fachausdruck „Mischverkehrsflächen“) - verfolgt den Ansatz, öffentlichen Straßenraum gemeinsam allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen. Das entscheidende Merkmal ist, dass nach diesem Konzept niemand Vorrechte hat. **Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren** sind kaum mehr nötig. In „shared space“ sollen sich Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer selbstorganisiert im Verkehrsraum bewegen.“

„Geeignet sind platzartige und nicht lineare Straßenzüge. Bei der Auswahl der drei Pilotprojekte hat das Infrastrukturministerium vielfältige Kriterien angewendet. So wurde beispielsweise die Straßenbreite beachtet, damit ausreichend Platz für Autoverkehr, Radfahrer und Fußgänger bleibt. Die Kriterien am besten erfüllt haben in **Potsdam-Babelsberg** der Straßenzug Paul-Neumann-/Althoff-/Pestlozzi-/Rosenstraße, in **Luckenwalde** der Bereich Kreuzung Haag/Käthe-Kollwitz-/Weinberg-/R.-Breitscheid-/Zinnaer Straße und in **Calau** die Cottbusser Straße.

Weitere Infos gibt es unter:

www.mir.brandenburg.de/cms/list.php?page=mswv_site&_siteid=75

Soweit unterschiedliche Zitate

Von **Luckenwalde** weiß ich noch nichts.

Wegen **Calau** habe ich mich bereits mit dem Geschäftsführer des Blinden- und Sehbehinderten-Verbandes Brandenburg, Joachim Haar in Cottbus, in Verbindung gesetzt und mit Carola Wolschke, der sehr engagierten Gleichstellungs- und Behindertenbeauftragten des Landkreises Oberspreewald-Lausitz, zu dem Calau gehört.

In **Potsdam** fand bereits im November 2008 eine so genannte „Bürgerwerkstatt“ statt, zu der die Stadtverwaltung eingeladen hatte. Franz Rebele von Lowvision2 hatte in seinem Newsletter bereits darüber berichtet.

Am 20. Januar 2009 fand die zweite Veranstaltung zur Information der Bürger statt.

Die Einladung

Hier der Texte der Einladung (ohne die technische Daten zu Uhrzeit und Ort usw.)

Bürgerwerkstatt

Vorstellung erster Planungen für die Kreuzung am Cafe Babelsberg (Paul-Neumann-Straße) nach dem Prinzip Shared Space.

Wie kann Shared Space vor Ort umgesetzt werden?

Wie werden meine Anforderungen an den Platzbereich berücksichtigt?

Wie kann ich mich einbringen?

Wenn Sie Antworten auf diese und andere Fragen haben oder sich einbringen möchten, dann kommen Sie zur Bürgerwerkstatt.

Shared Space in Potsdam-Babelsberg ist ein Pilotprojekt des Landes Brandenburg

Mehr Informationen unter: www.potsdam.de/verkehrsentwicklung

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Bei der Bürgerinformationsveranstaltung im November letzten Jahres wurden die Grundgedanken von Shared Space vorgestellt. Darüber hinaus gab es einen Meinungsaustausch zu Wünschen und Anforderungen, wie der Platzbereich zukünftig gestaltet werden soll. In der jetzigen Veranstaltung sollen erste Planungen zu Shared Space vorgestellt und diskutiert werden.

Was ist Shared Space?

Einer der Kerngedanken von Shared Space (Gemeinsam genutzter Raum) ist die gemeinsame Nutzung eines bestimmten öffentlichen Raumes für den gesamten Verkehr, also sowohl für das Auto, als auch für das Fahrrad oder Fußgänger. Gleichzeitig soll dieser Raum wieder attraktiv für andere Nutzungen werden, wie beispielsweise zum Verweilen. Dafür wird der Straßenraum grundlegend neu gestaltet und die Verkehrsschilder werden fast vollständig entfernt. Es gelten dann lediglich die drei grundlegenden Verkehrsregeln: Rücksichtnahmegebot, Rechtsfahrgebot und Rechts vor Links.

Was soll durch Shared Space erreicht werden?

Öffentlicher Raum ist in erster Linie ein Raum für Menschen. Deshalb soll dem Straßenraum durch eine bauliche Umgestaltung seine Bedeutung als Aufenthalts- und Begegnungsbereich für Fußgänger zurückgegeben werden.

Auch soll durch Shared Space die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Wenn Verkehrszeichen den Verkehr regeln, nehmen diese den Menschen viele Entscheidungen ab. Bei Shared Space müssen die Verkehrsteilnehmer durch Blickkontakt miteinander kommunizieren und in Eigenverantwortung klären, wer Vorrang erhält.

Dadurch kann der Regelungsbedarf und somit die Zahl der Verkehrsschilder reduziert werden. Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass durch die Umsetzung von Shared Space die Verkehrssicherheit erhöht werden konnte.

Für die Kreuzung Paul-Neumann-Straße/Pestalozzistraße/Rosenstraße/Althoffstraße soll durch eine Umgestaltung die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge verringert und gleichzeitig die gegenseitige Rücksichtnahme erhöht werden. Ein weiteres wichtiges Ziel

ist es, durch den Umbau der Verkehrskreuzung zu einem Platzbereich die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.“

Soweit die Einladung aus dem Rathaus Potsdam vom Fachbereich Stadtplanung gemeinsam mit dem Büro für Gleichstellung, also dem städtischen Behindertenbeauftragten Kartsen Häschel.

Die Einladung erging über die Potsdamer Medien – nicht jedoch gezielt an organisierte Betroffene. Daher wusste der Vorsitzende der Bezirksgruppe Potsdam des Blinden- und Sehbehinderten-Verbandes Brandenburg, Manfred Grzimek, nichts von dieser wichtigen Veranstaltung. Blinde und sehbehinderte Menschen, die von den shared-space-Projekten extrem stark betroffen sein werden, sollen wohl außen vor gehalten werden – man will offensichtlich unangenehme Fragen und Fragesteller gar nicht dabei haben. Auf meine Bemerkung dazu erklärte Bernd Kahle, Bereichsleiter Stadtentwicklung der Stadtverwaltung Potsdam, man habe die Hinweise auf diese Veranstaltung in den Potsdamer Medien für ausreichend gehalten.

Ich schreibe das hier deshalb so ausführlich, damit auch anderswo die Taktiken und Mechanismen verstanden werden, wie so etwas von den Befürwortern gemanagt wird. Man gibt sich scheinbar neutral und behauptet, man sei Ergebnis-offen. Aber bei den Betroffenen muss der Eindruck entstehen, man will unbedingt shared-space. Dazu werden die Bedenken Betroffener klein geredet und die Vorteile übertrieben dargestellt.

Widerstand zu organisieren, ist sehr, sehr schwer.

Die zweite Potsdamer Bürgerwerkstatt

Am 20. Januar 2009 abends also waren keine Vertreter der Potsdamer Blinden und Sehbehinderten dabei. Auch der Potsdamer Behinderten-Beauftragte glänzte durch Abwesenheit und wurde auch nicht vertreten. Es ist der Findigkeit und dem Engagement von Heike Thiel und ihrem Mann Hartmut zu verdanken, dass wenigstens vier Personen von der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg der Pro Retina anwesend waren, dazu als ebenfalls stark Sehbehinderte Stephanie Seidel vom Sozialwerk Potsdam und ich. Wir sechs besetzten gleich die strategisch günstige zweite Sitzreihe in dem sehr lang gestreckten, also tiefen Raum.

Der Vortrag des beauftragten Verkehrsplanungsbüros „Planersocietät“ aus Dortmund war – fast möchte man sagen: natürlich! - **nicht** barrierefrei. Dazu wies ich dann in meiner Kritik auf das Dokument T-112 „Barrierefreie Vorträge“ von meiner oben bereits genannten Internetseite hin und bat Herrn Kahle als Veranstalter, dafür zu sorgen, dass die „Planersocietät“ bei der nächsten Veranstaltung barrierefrei vortragen müsste. Immerhin waren neben den ausgehängten farbigen Plänen – drei Varianten möglicher

Platz-Gestaltung – auch tastbare Pläne vorhanden. Dazu hatte Peter Woltersdorf vom ABSV in Berlin beigetragen, der auf Bitten der Planer A4 Schwellkopien hatte anfertigen lassen. Die Blinden hatten damit jedoch Probleme. Zur Orientierung mit den Fingern ist gerade die Schwellkopie nicht ausreichend, wenn es praktisch keine rechten Winkel gibt und die Schwellkopie prinzipiell ja nur zwei Ebenen zulässt oder genauer: die erhabene Darstellung bestimmter Linien.

Nicht barrierefreie Vorträge – nicht barrierefreie Pläne – die Mitwirkung Blinder war also sehr eingeschränkt, weil sie die Planungen so nur sehr schwer verstehen konnten.

In den Diskussionen konnten die vier Pro Retina Vertreter sowie Stefanie Seidel und ich sehr stark unsere prinzipielle Ablehnung darstellen. Aber auch für den Fall, dass man den Babelberger shared-space-nonsense nicht verhindern kann, machten wir zahlreiche Anregungen und erhoben konkrete Forderungen zur Gestaltung.

Gerade Letzteres setzt sehr viel Wissen voraus und damit will ich die netten Menschen von Pro Retina unterstützen und auch die von der leider nicht anwesenden Bezirksgruppe Potsdam des Blinden- und Sehbehinderten-Verbandes Brandenburg: Dazu bin ich jetzt in diese Bezirksgruppe eingetreten.

Auch Frau Carola Wolschke werde ich wie in den vergangenen Monaten sehr stark wegen des shared-space-Projektes in Calau unterstützen.

Zu Einzelheiten gebe ich auch gern telefonisch Auskunft. Meine Büro-Telefonnummer - von 9 Uhr bis 18 Uhr – ist 030 85 40 95 60.

Die Presse

Am Mittwoch, 21. Januar 2009 berichteten die „*Potsdamer Neuesten Nachrichten*“:

Kritik an Shared Space

Blindenverbände gegen Modell "Straße für alle"

„Babelsberg - Heftige Gegenwehr erfährt die geplante "Shared Space"-Idee an der Kreuzung Paul-Neumann-/Pestalozzistraße. Bei der gestrigen zweiten Bürgerversammlung äußerten sich vor allem Vertreter von Blinden- und Sehbehindertenverbänden deutlich ihre Kritik an dem Modellversuch, einen Straßenbereich zu schaffen, auf dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind und bei dem es keine Abgrenzungen zwischen Fahr- und Gehweg gibt. "Wir wollen Shared Space in Babelsberg grundsätzlich verhindern", erklärte Klaus-Dieter Wüstermann im Namen der Blinden und Sehbehinderten.

Die Stadtverwaltung stellte gestern in der Mensa der Babelsberger Goethe-Schule drei mögliche Shared Space-Varianten für die Kreuzung vor. Allen drei gemein ist ein großer Flächengewinn für Räume abseits des Autoverkehrs. Erreicht wird das durch eine Verengung der Fahrstreifen. Ebenso soll an allen Einfahrten zum Gemeinschaftsbereich spürbare Bodenwellen zum Langsamfahren zwingen. Unterschiede finden sich in der eigentlichen Gestaltung der Kreuzung: Sowohl ein überfahrbarer Minikreislauf, als auch eine langgezogene und ebenfalls überfahrbare Kreuzungsmittelpiste sowie eine Mittelinsel seien möglich, stellte Michael Groenewald vom beauftragten Institut Planersocietät vor. Mit einem Blindenleitsystem, großen Grünbereichen, Spielgeräten und Bänken als optische Begrenzung des Fahrbereiches solle der Platz aufgewertet werden. Das Parkplatzangebot in den angrenzenden Straßen soll mindestens erhalten bleiben.

Wüstermann und andere Vertreter von Sehbehindertenverbänden kritisieren das Modell der "Straße für alle" grundsätzlich. Das System beinhaltet den Grundsatz "Die Verkehrsteilnehmer sollen über Blickkontakt die Situationen klären", so Wüstermann. "Kann die Verwaltung uns wieder sehend machen?"

Ansonsten sei Shared Space grundgesetzwidrig, weil Blinde und Sehbehinderte faktisch benachteiligt würden. "Wir können uns dann nämlich nicht verständigen." Andere Teilnehmer der Bürgerversammlung jedoch befürworteten grundsätzlich die Idee, äußerten aber unter anderem Einwände, Spielgeräte als optische Trenner zum Fahrbereich zu nutzen und empfahlen, an den Einfahrten zum Shared Space-Bereich Hinweisschilder aufzustellen.

Die Umsetzung der Shared Space-Planungen sind jedoch noch offen. Bernd Kahle, Bereichsleiter für Stadtentwicklung im Rathaus

beteuerte, dass "frühestens in fünf, sechs Jahren die Gemeinschaftsstraße in Babelsberg kommen könnte". Das sei aber auch von einer Landesförderung abhängig. Die derzeitigen Planungen würden aber bereits durch das Land unterstützt.“

(Ende des Zitats aus den Potsdamer Neuesten Nachrichten vom 21.1. 2009)

Die Sturheit, mit der die Belange der Schwächsten unterdrückt werden, ließen mich folgende Satire verfassen, die ich im Internet verbreitete:

Blinde können wieder sehen! Potsdamer Stadtverwaltung als Wunderheiler !

Zum ersten Mal seit 2000 Jahren, als in Palästina ein gewisser Rabbi namens Joshua ben Jussuf, hierzulande und heute besser bekannt als „Jesus von Nazareth“, Blinde wieder sehend machen konnte, verspricht nun die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam Gleiches.

Das muss man annehmen, denn sie propagiert „shared space“, den holländischen **Markenkäse**. Shared space, der von allen Teilnehmern gemeinsam, friedlich, rücksichtsvoll und einvernehmlich genutzte Verkehrsraum soll, so sein Erfinder, der niederländische Verkehrsplaner Johannes Monderman, funktionieren unter der Voraussetzung, dass alle Teilnehmer miteinander Blickkontakt aufnehmen und sich dann über ihre Fortbewegung verständigen.

Auch die Stadtverwaltung Potsdam wiederholt das in ihren Veröffentlichungen. Zitat:

„Bei Shared Space **müssen** die Verkehrsteilnehmer durch Blickkontakt miteinander kommunizieren und in Eigenverantwortung klären, wer Vorrang erhält.“ (Zitat Ende).

Da Blinde aber prinzipiell nun einmal nicht sehen können, das Sehen-Können und sich Verständigen aber eine **Grundvoraussetzung** für das Funktionieren von shared space ist, lässt das nur drei unterschiedliche Schlussfolgerungen zu:

- 1.) Blinden Menschen wird durch Rechtsverordnung die Benutzung von shared space Flächen verboten,
- 2.) Ohne Sehen-Können darf es gar keine shared space Flächen geben.
Grundgesetz Artikel 3 „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden!“
Punkt und aus!

oder

- 3.) Die Stadtverwaltung Potsdam hat – Halleluja ! – einen Weg gefunden, Blinde wieder sehend zu machen.

Womit wir dann wieder bei Jesus wären.

Und wenn wir schon mal am Kritisieren sind:

Behauptet wird, man sei, was die Studien zu dem shared space Projekt Babelsberg angeht „Ergebnis-offen“. Das erscheint wenig glaubwürdig. Offenbar **will** man shared space. Der Beobachter muss den Eindruck gewinnen, es gehe gar nicht mehr um das OB, sondern nur noch um das WIE.

Zitat:

„Ganz wichtig ist es, die Menschen vor Ort **mitzunehmen**, denn ohne ihre Akzeptanz nützt das beste Vorhaben nichts“, sagte Infrastrukturminister Reinhold Dellmann.“ (Zitat Ende).

„*Mitzunehmen*“ heißt doch wohl: der Zug fährt schon und zwar in Richtung Realisierung. Wer will da diese längst angelaufene und mit 10 Tausend Euro Steuergeldern für jedes der drei Landes-Projekte gut geschmierte Maschinerie noch aufhalten ? Die paar Blinden etwa ?? Die muss man sich halt einfach weg denken !

Schein-demokratisches Getue des Herrn Ministers und seiner Handlungsgehilfen.

Entlarvend für die Haltung der Verantwortlichen ist auch folgendes Zitat:

„Das entscheidende Merkmal ist, dass nach diesem Konzept **niemand Vorrechte hat**. Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren sind kaum mehr nötig.“ (Zitat Ende).

Da hat man aber ganz prächtig die Hosen herunter gelassen !

Das, was aus der Sicht Betagter und behinderter Fußgänger große Hilfen für ihr Fortkommen im Straßenverkehr sind und ihrem Schutz dienen soll, nämlich

Verkehrsschilder, Fußgängerinseln und Ampeln

wird kurzerhand mit **Barrieren** gleichgesetzt und scheinbar „Barrierefreiheit“ propagiert – ein Auf-den-Kopf-Stellen und Verhöhnern langjähriger Forderungen aus den Kreisen der Behinderten nach Barrierefreiheit.

Da demaskiert sich die ganze Schamlosigkeit der shared space Macher. Verkehrsschilder, Fußgängerinseln und Ampeln sind unbeliebte Hindernisse nur für die Autofahrer. Betagte und behinderte Menschen denken darüber aber ganz anders: für sie dienen

- **Verkehrsschilder** als Regel-setzend, Ordnung schaffend, Raserei-begrenzend,
- **Fußgängerinseln** als Sicherheits- und Aufenthalts-, als Rettungsorte im Verkehrsstrom,
- **Ampeln** als manchmal einzige Möglichkeit, eine Straße einigermaßen sicher queren zu können, vor allem, wenn diese auch noch mit akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen für Blinde ausgerüstet wurden.

Die Gelder für die Millionen-schweren Umbauten zu sinnlosen shared space Flächen sollte man also besser für andere Sanierungsprojekte im innerstädtischen Straßenraum verwenden. Aber das ist Politikern nicht so, Prestige-trächtig, damit macht man nichts her.

Trübe Aussichten:

Alle shared-space-Flächen werden für blinde und sehbehinderte Menschen, für Kinder und Betagte, für Menschen mit Einschränkungen motorischer, sensorischer und kognitiver Fähigkeiten zu „no-go-areas“, die man meiden muss. Am besten umgeht oder umrollt man sie oder bleibt noch besser gleich zu Hause. Dann werden all diese Menschen unsichtbar und die Verkehrszähler können sagen:

„Wir haben hier nie ein Kind, einen Alten, einen Blinden oder einen Rollstuhlfahrer gesehen!“

Auch so kann man Unfallstatistiken schönen.

Gute Nacht denn!

Klaus-Dieter Wüstermann
Berlin, März 2009

Fragen

Am 22. Januar 2009 stellte ich schriftlich folgende Fragen an die Stadtverwaltung in Potsdam:

Warum wurde für das „Pilotprojekt“ und „Machbarkeitsstudie“ genannte Vorhaben in Babelsberg eigentlich ein Dortmunder Verkehrsplanungsbüro, die „Planersocietät“, beauftragt und nicht ein hiesiges Büro oder Institut, das mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut ist? Damit will ich keineswegs einem unangebrachten Lokalpatriotismus das Wort reden. Potsdam gilt als selbstbewusste und weltoffene Landeshauptstadt.

Bei der zweiten Veranstaltung zur Vorstellung der von der „Planersocietät“ entwickelten Planvarianten am 21.1. hatte ich für die Gestaltung der Fußgängerbereiche auf die bekannte Berliner und Brandenburger Gehwegstruktur hingewiesen. In Berlin ist das durch die „AV Geh- und Radwege“ verbindlich festgeschrieben.

(Siehe <http://idisk.mac.com/i5b-Public>). Diese Ausführungsvorschriften gelten zwar formal nicht für Brandenburg, enthalten jedoch Grundsätze und Gestaltungsprinzipien, nach denen auch in Potsdam und anderen Städten im Land gebaut wurde und wird.

Die klassische Gehwegstruktur besteht zwischen Grundstücksgrenze und Bordstein aus dem Oberstreifen, der Gehbahn und dem Unterstreifen. Ober- und Unterstreifen bestehen aus Kleinpflaster, die Gehbahn aus großformatigen Platten. Das ergibt eine gute Orientierung für alle Fußgänger, auch für rollende Menschen. Einbauen, Werbeaufsteller und die Nutzung durch z.B. Gastronomie sind nur im Ober- und Unterstreifen zulässig. Im Unterstreifen finden sich dann auch Bäume, Masten, Briefkästen, Fahrradständer, Telefonkästen, zeitbegrenzt aufgestellte Bautoiletten, abgestellte Motorroller usw. Die Ordnungsämter sollen dafür sorgen, dass die eigentliche Gehbahn für die alleinige Nutzung durch Fußgänger von allen Hindernissen frei gehalten wird.

Diese sehr bewährte, den Bewohnern wohl bekannte und variationsreiche Gehweggestaltung, um die uns viele west-, süd- und norddeutsche Kommunen beneiden, fand sich jedoch in den Planungen und Plänen der „Planersocietät“ nicht wieder. Dabei ist es eigentlich Planeraufgabe, dass man vertraute und bewährte Gestaltungselemente aufgreift und so z.B. für Babelsberg mitverarbeitet. Es ist bei aller Phantasie nicht Aufgabe von Planern, jedes mal das Rad neu zu erfinden!

Ich sprach am 21.1. die beiden Herren vom Planungsbüro aus Dortmund daraufhin an. Sie räumten ein, dass sie bislang diese klassische ostdeutsche Gehwegstruktur nicht kannten und erst hier kennen gelernt hätten und dass sie diese gut fänden. Die gerade in Westdeutschland verwendeten Bodenbeläge der Gehwege wie das so genannte „Kommissbrot“ seien dagegen deutlich schlechter.

Auf der Veranstaltung am 21.1. wurde noch etwas Anderes deutlich:

Die „Planersocietät“ hatte tatsächlich für die Platzanlage in Babelsberg bodengebundene

Blinden-Leit- und Orientierungssysteme vorgesehen. Man erkannte auf den Plänen Punktlinien, die dann in der Planlegende als „Blindenleitsystem“ benannt wurden. Mir als Fachmann ist klar, dass man in diesem Maßstab ein Blindenleitsystem nur prinzipiell nach der Linienführung darstellen kann, nicht mit Einzelheiten der Ausführung und der genauen Anordnung und Verlegung der einzelnen Bodenindikatoren. Daher fragte ich die beiden Herren von der „Planersocietät“ nach Einzelheiten der Ausführung und musste zu meinem Schrecken eine große Unkenntnis erkennen.

Fragen also an die Stadtplanung:

1. Warum wurde ein ortsunkundiges Planerbüro mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie beauftragt ?
2. Wie stellen Sie sicher, dass beauftragte freie Büros sich intensiv mit den hier üblichen und bewährten Gestaltung der Fußgängerflächen befassen ?
3. Sind Sie bereit, die „AV Geh- und Radwege“ auch für die Ausführungsplanung verbindlich und sinngemäß vorzuschreiben ?
4. Wie will die verantwortliche Verwaltung für die Ausführungsplanung sicherstellen, dass korrekte, dem Stand der Technik entsprechende Blindenleitsysteme eingeplant und eingebaut werden ? *Bohnte* ist leider ein schlechtes, weil stark Fehler-behaftetes Beispiel.
5. Wie will die Potsdamer Stadtverwaltung sicherstellen, dass spätestens in der Ausführungsplanung – wenn es denn überhaupt zur Ausführung kommen sollte ! - Blinde und Sehbehinderte sich nicht nur sporadisch beteiligen können, sondern dass kompetente Vertreter der organisierten Blinden und Sehbehinderten ständig bei der Entscheidungsfindung beratend und mitentscheidend beteiligt werden, damit die Ergebnisse dann auch akzeptabel werden könnten, wie das Minister Dellmann forderte ? Eine Benennung solcher Fachleute könnte über die Bezirksgruppe Potsdam des Blinden- und Sehbehinderten-Verbandes Brandenburg oder über den Verband in Cottbus selbst erfolgen.

Auf konkrete Antwort wartet

Klaus.-Dieter Wüstermann
und die betroffene Öffentlichkeit.

Nachbemerkung am 9. März 2009 : Bisher ist keine dieser Fragen beantwortet worden – man macht in der Verwaltung einfach weiter. Störenfriede will man nicht. Zusagen auf Beteiligung werden nicht eingehalten. Gegner von shared space hält man außen vor.

Haftungsfragen bei shared-space-Mischverkehrsflächen

Dr. Detlef Friedebold fragte bereits im Herbst 2008 nach der Haftung bei der Nutzung von Mischverkehrsflächen a la Drachten und Bohmte.

Das ist in der Tat eine interessante und meines Wissens bisher nicht beantwortete Frage. Oder kennt sich jemand auf den zahlreichen Internetseiten zum Thema shared space so gut aus, dass er dafür konkrete Hinweise geben kann ? Dann bitte !

Wenn auf einer Verkehrsfläche ein Unfall passiert, versuchen Polizei und Staatsanwaltschaft und später dann Gerichte und ggf. Gutachter, zu klären, wer – strafrechtlich – den Unfall verursacht hat, wer wegen Verstoßes gegen die StVO bestraft werden muss. Weiterhin werden zivilrechtliche Fragen zu klären sein, also wer für den entstandenen Schaden aufkommen muss und welche Haftpflichtversicherung ggf. was zu zahlen hat. Das ist Alltag bei den Verkehrsstraf- und -Zivilkammern.

Dazu muss man bei dem gesamten Unfallgeschehen auch prüfen, welche Regeln und durch wen verletzt wurden.

Ich male das jetzt mal nicht in allen Einzelheft aus, das kann jeder selbst machen.

Shared space verzichtet ja nicht nur auf Schilder und Verkehrszeichen, auf Verkehrssignalanlagen und eigentlich auf alle Regeln mit den oben genannten Ausnahmen.

Wenn also praktisch alle Regeln, die sonst üblicherweise und nach Straßenverkehrsordnung gelten, aufgehoben wurden, wie will dann der Kadi feststellen, wer schuld hat, wer haftet ? Wenn es keine Regeln mehr gibt, kann man auch nicht dagegen verstoßen ! Oder soll dann dort auf der shared-space-Fläche nur noch nach § 1 StVO be- und geurteilt werden ?

Die euphorischen Befürworter des shared space müssen wohl doch noch mal ihr Gehirn einschalten oder ein paar hochkarätige Gutachter mit Expertisen zum Thema Haftung auch der Planer und Macher beauftragen.

Ich hatte in Cottbus bei der Jahresveranstaltung des Verbandes der Berliner und Brandenburgischen Verkehrsingenieure meinen Vortrag über barrierefreie Straßenraum-Gestaltung zu halten. Der Vorsitzende sagte, als das Thema auf die o.g. Fragen kam, viele Verkehrsplaner würden shared space ablehnen und Planung und Bau verweigern, shared space nicht ausführen, da sie fürchten müssten, im Falle von Unfällen als Planer die Unfälle mit verursacht zu haben und zur Verantwortung gezogen zu werden. Naja, ob sich diese mutigen Aussagen – Ähnliches hörte ich auch bei meinem Vortrag beim Brandenburgischen Landesamt für Straßenwesen in Hoppegarten – ob sich also diese Aussagen auch bewahrheiten, wenn es für einen freien Planer um einen fetten Auftrag geht oder wenn der Planer als Angestellter eines Straßenverkehrsamtes den Auftrag von seinem Vorgesetzten bekommt ? Da habe ich doch starke Zweifel.

Aber man sollte in der Tat als Unfallopfer auf einer shared-space-Fläche (wenn sie denn nicht zu verhindern sind) sofort Strafanzeige gegen die kommunalen Auftraggeber, gegen deren Planer und ausführenden Firmen stellen und gegen dieselben auch zivilrechtlich Ansprüche erheben. Die Gerichte werden meiner Meinung nach bestimmt Mitschuld der Planer feststellen, da sie es ja vorsätzlich versäumten, eine solche gemeinsam genutzte Fläche sicher und barrierefrei herzustellen.

Aber interessant ist die Aussage der Verkehrsingenieure schon, weil sich zeigt, dass shared space noch viel mehr Fragen aufwirft als die nach einer blinden- und sehbehindertenfreundlichen Gestaltung der umzubauenden Fläche.

Ein Grundproblem bleibt aber auf Dauer ungelöst und auch eine Zustimmung des DBSV löst es nicht: Monderman nannte immer wieder für das Funktionieren derartiger Mischverkehrsflächen den Blickkontakt als Voraussetzung für die notwendige Verständigung zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Blickkontakt – ja, wie denn ????

Und die weitere Voraussetzung ist der Autofahrer, der die 20 oder 30 km/h auch einhält. Wo nehmen wir denn den her ?

Und Voraussetzung ist auch der rücksichtsvolle und respektvolle Umgang miteinander.

Der Autofahrer muss aber erst mal geboren werden.

Gleichberechtigter, rücksichtsvoller und respektvoller Umgang – das bleibt ein unlösbares Problem. Wie macht man aus Wölfen Schafe ? Indem man sie gemeinsam mit den Schafen in einen Pferch pfercht ?

Gruß vom skeptischen Klaus-Dieter Wüstermann

(Diese Fragen zur Haftung schrieb und veröffentlichte ich bereits im Oktober 2008. Keiner der shared-space-Befürworter hat bisher darauf eine Antwort gefunden).

Berliner Morgenpost, 29.01.09:

Polizeigewerkschaft kritisziert Radfahrer

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) hat die zunehmende Verrohung im Straßenverkehr kritisiert. Vor allem das regelwidrige Verhalten vieler Radfahrer steht im Mittelpunkt der Kritik. Verkehrserziehung in der Schule könne die Lage verbessern. Auf dem Bürgersteig, gegen die Einbahnstraße, über rote Ampeln oder auf der falschen Spur – das Verkehrsverhalten vieler Radfahrer missfällt der Polizei. Die Gewerkschaft der Polizei hat Maßnahmen gegen die zunehmende Verrohung der Sitten im Straßenverkehr gefordert. Es müsse eine durchgängige, schulbegleitende Verkehrserziehung geben, erklärte der GdP-Bundesvorsitzende Konrad Freiberg. "Gerade dann, wenn junge Menschen damit beginnen, in den Straßenverkehr einzusteigen, endet die pädagogische Einführung in Verkehrsregeln und Verkehrsverhalten meist abrupt." Laut GdP werden Verkehrsregeln immer häufiger ignoriert. Vor allem Radfahrer missachteten rote Ampeln, beführen Radwege und Einbahnstraßen in falscher Richtung oder machten Fußgängern den Bürgersteig streitig.

dpa/Sp

Schöne neue Verkehrswelt ?

Berlin (kobinet) - 2.2. 2009

Jürgen Bunte vom Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin - ABSV setzt sich kritisch mit dem kontrovers diskutierten Bohmter Verkehrskonzept ohne Regeln (kobinet 29.11.08) auseinander. Seinen der Redaktion übermittelten Beitrag veröffentlicht heute kobinet – ein wenig, aber unwesentlich gekürzt:

Wieder einmal habe ich Anlass, mich über die Missverständlichkeit von Begriffen auszulassen. Das Wort Barriere bezeichnet allgemein ein Hindernis, das ich entweder mit mehr oder weniger Aufwand überwinden kann oder das mir das Erreichen eines Ziels verwehrt. Ein Hindernis kann gegenständlich oder informell sein. Es kann mich so an Informationen, an gesellschaftlichen Zusammenkünften, kurz am Erreichen meiner Ziele hindern. Sind diese Barrieren überwindbar, sprechen wir von Barrierefreiheit.

Seit Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten selbstbewusst ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben einfordern, ist "Barriere" zu einem Schlüsselbegriff für die Hinderung an dieser Teilhabe geworden. Eine Treppe, eine hohe Bordsteinkante, eine schmale Tür wird noch unmittelbar als eine Barriere für Menschen im Rollstuhl wahrgenommen. Vergessen dagegen wird, dass Barrieren auch dann vorhanden sind, wenn blinde und sehbehinderte Menschen keine Hilfen für eine selbständige Orientierung auf Wegen und in Gebäuden vorfinden. Typisch für die Vorstellung vieler Sehender ist, dass sie den Blinden alles aus dem Weg räumen müssten. Dass dabei auch hilfreiche Orientierungspunkte verloren gehen können und so zu einer Barriere werden, wird dabei nicht mitbedacht.

Mich graust die Vorstellung, ich stünde allein auf einem großen leeren Platz, mein Langstock würde nur glatte Flächen signalisieren, kein Anhaltspunkt für eine Orientierung - völlig barrierefrei - sollte man denken?

Vor kurzem äußert sich erstaunt ein Journalist, als er die Bedenken der Blinden und Sehbehinderten gegen das Verkehrsprojekt "shared space" vernimmt: "Von Behinderten wird doch aber immer wieder gerade die Barrierefreiheit gefordert." Das Gespräch dreht sich um die faszinierende Vorstellung von Straßenverkehr ohne Schilder, Ampeln und der Verständigung vernünftiger Verkehrsteilnehmer über den Blickkontakt.

Hier entsteht das große Missverständnis: Barrierefreiheit im Straßenverkehr kann für uns niemals bedeuten, dass Ampeln mit Zusatzeinrichtungen zur sicheren Straßenüberquerung entfallen und orientierende Gehwegsstrukturen fehlen oder zugestellt werden können.

Ich kann mir zu "shared space" nur ein Nein, Danke! vorstellen, denn diese Art von

Barrierefreiheit baut tatsächlich neue Barrieren für mich auf. Shared space wird von seinen Befürwortern als "ideale Umsetzung" des Paragraphen 1 der Straßenverkehrsordnung verklärt, dort heißt es: §1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Weiter lese ich dann in den Kommentaren von Selbstverantwortung - Eigenverantwortlichkeit - Bürgernähe - gegenseitiger Rücksichtnahme - sozialem Verhalten - Gleichstellung - entspanntem Miteinanderumgehen - Vorsicht durch Verunsicherung - Sicherheit durch Umsicht - Sicherheit durch Verunsicherung - Sicherheit durch Gefahr - Abnahme von Chaos und Aggression - Umdenken - Fairness - Abbau von Regeln und damit Abbau von Bürokratie - einer freiwilligen Verhaltensänderung aller und immer dem Nachdruck auf Verständigung durch Blickkontakt und Gestik.

Hier drängt sich bei all dem die leidige Realität auf: das ungleiche Kräfteverhältnis von Muskel- und Motorkraft - die Chancenlosigkeit eines Blinden beim Blickkontakt im Kräftemessen auf der Straße - die alltägliche Aggressivität - das geringe Maß der Einsichtsfähigkeit - die zunehmende "Unhörbarkeit" von Motorgeräuschen - die Schuldfrage bei Unfällen, wenn als Verkehrsregel nur mehr der § 1 anwendbar ist.

Die ersten positiven, gar überschwänglich lobenden Erkenntnisse aus Bohmte können nicht verallgemeinert werden. Sie sind meiner Ansicht nach einer Ausnahmesituation geschuldet, die dort entstanden ist, wo Kamerateams aus aller Welt ihre Objektiv auf die schöne neue Verkehrswelt richten und einige Blinde zeigen, was sie können, und alle Verkehrsteilnehmer ihre Rücksicht demonstrieren. Machen wir uns nichts vor: Die Rücksicht entfällt und wird einer allgemeinen Rücksichtslosigkeit Platz machen, sobald "shared space" seinen Eventcharakter verloren hat. Barrierefreiheit wird da selbst zur Barriere, wo sie zu Orientierungsfreiheit, d. h. zur Orientierungsbarriere, verkommt ... (sch)

Die Sicht Anderer auf shared space

Menschen, die keine Probleme mit dem Sehen haben, blicken logischerweise anders auf shared space. Blinde und Sehbehinderte kommen in deren Weltbild gar nicht vor. Allenfalls Kinder finden eine gewisse Erwähnung. Im Prinzip ist ihre Berichterstattung wohlwollend, ganz offenbar mit dem Ziel, Vorbehalte gegen und Ängste vor shared space abzubauen zu wollen.

Hier zwei solcher naiv-unkritischer Filmbeispiele aus dem Internet-Portal YOUTUBE:

<http://www.youtube.com/watch?v=t0graVxGpWM>

http://www.youtube.com/watch?v=C1vtJ3D_whc

Weitere Beiträge findet man unter den Stichworten

- bohnte
- shared space
- sgare soace

Kritisch wissenschaftliche Beschreibung

Bereits im März 2008 berichtete der Verkehrsingenieur Dipl.-Ing. Werner Köppel über shared space. Sein Beitrag mit dem Titel

Shared Space – Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit ?

bezieht sich – weil die shared-space-Fläche in Bohnte damals noch im Bau war – auf Drachten in den Niederlanden. Dieser Beitrag ist unbedingt lesenswert.

Köppel kommt zu dem Schluss (ungekürztes Zitat):

- Es gibt keine belastbaren Zahlen, die die Wirksamkeit von Shared Space - Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit - nachweisen.
- Das Prinzip "risk perception" bei Shared Space kann nicht seriöserweise für den verkehrssicheren Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander benutzt werden.
- Sichtbar spielende Kinder als "geschwindigkeitsdämpfende Elemente" beim Straßen- bzw. Verkehrsraumentwurf sind nicht zu verantworten. Dies gilt gleichermaßen für für mobilitätseingeschränkte (insbesondere sehbehinderte) Verkehrsteilnehmer.
- Die Shared Space - Philosophie wirkt kontraproduktiv auf den konsequenten Ausbau und die Akzeptanz der "normalen" Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommissionen.

Erklärung:

Der Begriff „**risk perception**“ bedeute, dass die Planer und Macher von shared space bewusst ein Risiko ein- und voraussetzen, antizipieren also, weil sie irrig glauben, damit Vorsicht im Verkehr erzwingen zu können. Das ist auch deswegen ein absurder Ansatz, weil die Verkehrsteilnehmer nur gleichberechtigt genannt werden. Die faktische Ungeschütztheit des Fußgängers gegenüber dem Knautschzonen-gescherten Autofahrer machen das sehr unterschiedliche Risiko nur allzu deutlich. Hinzu kommt die sehr unterschiedliche Geschwindigkeit der unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmer. Das Risiko ist zu ungleich verteilt – also kann man es auch nicht – außer man ist Menschen-verachtender Zyniker - per „risk perception“ als Voraussetzung proklamieren.

Das komplette PDF gibt es unter:

www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan_rainer/2008-03-12_VSVI/04DL_B-GDV_Shared.Space.Verkehrssicherheit.pdf

Zebrastreifen

Ein Detail fiel mir auf: in Bohmte verzichtete man auf Zebrastreifen zur Sicherung der Stellen, an denen eine Querung des Fahrbereiches für Fußgänger vorgesehen ist, während man in Drachten diese bewährte Möglichkeit ganz bewusst eingesetzt hat. Wegen fehlender Verkehrssignalanlagen (Ampeln) mit zusätzliche akustischen und taktilen Einrichtungen nach DIN 32981 nutzen solche Zebrastreifen Blinde nichts. Für Menschen mit einem nutzbaren Restsehvermögen sind sie aber wegen des Hell-Dunkel-Wechselkontrastes ein wirksames Hilfsmittel. Außerdem sind die meisten Autofahrer aus ihrer Lernzeit daran gewöhnt, beim Zufahren auf Zebrastreifen langsamer und vorsichtiger zu fahren. Man könnte dieses Langsamerfahren auch noch dadurch erzwingen, indem man in Fahrtrichtung vor einem Zebrastreifen überfahrbare Bodenhindernisse einbaut, also Bodenwellen von ausreichender Höhe. So könnte man die Sicherheit für alle Fußgänger erhöhen. Durch die wegen der Bodenwellen vor Zebrastreifen erzwungene Langsamfahrt könnte die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer auch stärker auf Fußgänger gelenkt werden. Für Blinde und Sehbehinderte bedeute das, dass sie sich deutlich kennzeichnen müssen, wobei Führhund und schräg nach vorm gehaltener Langstock bewährte Mittel sind. Dies alles unter der Voraussetzung, dass shared space nicht mehr zu verhindern ist.

Im GFUV-Papier des DBSV mit dem Titel

„Anforderungsprofil zur blinden- und sehbehindertengerechten Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen nach dem Konzept „Shared space““

vermisse ich diese Forderung nach Zebrastreifen MIT davor liegender Bodenwelle zur besseren Sicherung der Querung, Zebrastreifen werden in diesem Katalog nur als „z.B. Zebrastreifen“ genannt.

Berlin, im März 2009

(Diese Dokumentation wird fortgeschrieben)