



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	25.06.2009	
Verkehrsausschuss	16.06.2009	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Ortstermin Breite Straße/Apostelstraße zum Thema "Shared Space"

Am 09.03.2009 fand an dem Knotenpunkt Breite Straße und Apostelstraße ein Ortstermin mit Vertretern des Verkehrsausschusses, der Bezirksvertretung Innenstadt, den Behindertenverbänden und der Verwaltung statt.

Zunächst erläuterte Frau Stolte-Neumann die Grundsätze des Shared Space-Prinzips.

1. Grundsätze und Zielsetzungen von Shared Space

Seit etwa drei Jahren wird in Deutschland eine intensive fachliche Diskussion darüber geführt, ob das so genannte Shared Space-Prinzip zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Shared Space bedeutet frei übersetzt: gemeinsam genutzter Raum. Zielsetzung von Shared Space ist eine harmonisch geteilte und konfliktfreie Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraums der durch alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen ist.

Die Philosophie von Shared Space baut in Deutschland auf der in § 1 der Straßenverkehrsordnung verankerten „gegenseitigen Rücksichtnahme“ auf. Der öffentliche Raum soll nicht ausschließlich auf die Verkehrsfunktion reduziert werden, sondern hier sollen vielmehr soziale Funktionen wie Aufenthalt und Kommunikation gleichberechtigt mit dem Autoverkehr stattfinden. Der Kraftfahrzeugführer soll sich als Gast im Straßenraum fühlen. Zur Philosophie von Shared Space gehört ein kommunikativer Planungsprozess der alle Beteiligten zusammen bringt.

Für die praktische Umgestaltung eines solchen Straßenraumes bedeutet dies,

- keine Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegbereichen, d.h. Mischflächen,
- Abbau von Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen,
- die Deregulierung der Verkehrsregelungen,
- Erziehung zum sozialen Miteinander und
- keine gekennzeichneten Stellplätze im öffentlichen Straßenland.

Erreicht werden soll damit,

- eine hohe Aufenthaltsqualität,
- mehr Kommunikation untereinander,
- gute Sicht für alle Verkehrsteilnehmer und
- weniger Möblierung im Straßenland.

Bisher aufgefallene negative Auswirkungen von Shared Space sind:

- Die Verkehrssicherheit konnte bisher noch nicht nachgewiesen werden.
- Schutzräume und gesicherte Querungsstellen für Fußgänger fehlen.
- Parken ist in der Regel ausgeschlossen.
- Ohne zusätzliche Beschilderung ist die Rechtslage unklar und ungesichert.
- Blinde und Sehbehinderte haben keine Orientierung.
- In der Regel ist ein aufwendiger kostenintensiver Umbau erforderlich.
- Wichtiges Einsatzkriterium ist die Menge des Kraftfahrzeugverkehrs, das Prinzip „unsicher ist sicher“ sollte überprüft werden.

Über die Einsatzmöglichkeiten und Bedingungen für die Einrichtung von Shared Space wird zurzeit in Deutschland noch diskutiert. Erste Erfahrungen liegen aus Bohmte vor, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland. Die Unfallsituation zeigt hier allerdings ein unbefriedigendes Ergebnis. Die Unfallstatistik weist in den ersten 4 Monaten nach dem Umbau genauso viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) auf, wie ansonsten im 1-Jahreszeitraum. Da hier der beobachtete Zeitraum noch sehr kurz ist, können noch keine abschließenden Aussagen über die Verkehrssicherheit getroffen werden. Die negativen Tendenzen sind im Wesentlichen damit verbunden, dass hier der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart im Straßenraum ist und nicht wie es bei Shared Space sein sollte, sich nur als „Gast“ im Straßenraum fühlt.

Aus Sicht der Stadt Köln ist es daher zielführend für den Einsatz von Shared Space Bereiche auszusuchen, in denen der Kraftfahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Insbesondere die Blinden- und Sehbehinderten-Verbände haben große Bedenken gegenüber diesem Planungsansatz. Sie fordern eine eindeutige Führung mit dem Blindenleitsystem und fühlen sich im ungegliederten Straßenraum nicht sicher.

2. Mögliche Maßnahmen für den Verkehrsversuch Breite Straße/Ehrenstraße

Im Bereich der Breite Straße zwischen Gertrudenstraße bis Apostelstraße wurden mögliche Maßnahmen für die Umsetzung eines Versuches mit Shared Space besprochen.

Herr Harzendorf erläuterte die Maßnahmen, die im Rahmen der Testphase für Blinde und Sehbehinderte umgesetzt werden könnten. Bei Verkehrsflächen, die keine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg aufweisen, ist keine innere Leitlinie vorhanden, so

dass vor allem blinden Fußgängern die Orientierung schwerfällt. Bei diesen höhengleichen Flächen ist daher als Ersatz ein visuell und taktil erkennbares Leitsystem vorzusehen.

Da es im Zusammenhang mit Shared Space zurzeit nur wenige Erfahrungen gibt, können verschiedene Lösungsansätze getestet werden:

- Taktile Markierungen: In Längsrichtung werden im Abstand von ca. 60 cm zum Fahrbahnrand Markierungsplatten oder eine Kaltplastikmarkierung aufgetragen. Die Oberflächenstruktur orientiert sich an den mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Köln abgestimmtem Rippenmuster für Leitsysteme.
- Markierungsnägel aus Aluminium/Stahl: Die Nägel sollen ebenfalls die Funktion der inneren Leitlinie übernehmen.
- An Kreuzungen und wichtigen Querungsstellen für Fußgänger sollen neben den oben erwähnten Einrichtungen die an diesen Stellen von den Verbänden geforderten Aufmerksamkeitsfelder und Leiteinrichtungen berücksichtigt werden (z.B. Modell Severinstraße).

Die Details für die Ausführung dieser Elemente (Lage, Größe und Länge der Testfläche, Ausbildung an Querungsstellen, Abstände der Markierungsnägel usw.) sollen mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Köln vor der Umsetzung abgestimmt werden.

Herr Herbig vom Blinden- und Sehbehindertenverein stellte die Probleme dar, die einige Nutzergruppen wie etwa Kinder, kognitiv eingeschränkte und vor allem blinde und sehbehinderte Menschen mit dem Konzept Shared Space haben. So ist eine Grundvoraussetzung, nämlich die Verständigung per Blickkontakt mit Kfz-Fahrern nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Beseitigung von Markierungen und die Nivellierung der Straßenfläche blinde und sehbehinderte Menschen ihrer Orientierung beraubt und sie in ihrer Sicherheit gefährdet. Deshalb hat der Gemeinsame Fachausschuss für Umwelt und Verkehr des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes Lösungsansätze zusammengetragen. Herr Herbig bat darum, dass diese Grundsätze, die bereits in eine Beschlussempfehlung der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik eingeflossen sind, bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

Als weiteres Vorgehen wurde vereinbart, dass entsprechend dem Shared Space-Prinzip die Betroffenen in die Planung von Anfang an mit einbezogen werden. So soll ein Termin mit den Eigentümern und Anliegern herbeigeführt werden und die Planungsgrundsätze für die Umgestaltung Ehrenstraße und Breite Straße besprochen werden.