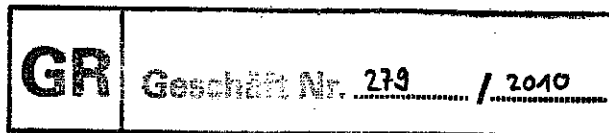


Thomas Stalder
Alte Gfennstr. 64 a
8600 Dübendorf



Matthias Maag
Stettbachstrasse 76
8600 Dübendorf

Herr Peter Bless
Gemeinderatspräsident
Gemeinderatsbüro / Stadthaus
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf

Dübendorf, 6. Januar 2010

Postulat

Weniger Verkehrsanordnungen – mehr Sicherheit und Verantwortung durch „Shared Space“

Sehr geehrter Herr Ratspräsident,
gestützt auf Art. 48 und 49 der Geschäftsordnung des Gemeinderates reichen wir folgendes Postulat ein:

Antrag:

- Das Konzept *Shared Space* ist in die Gesamtverkehrsplanung der Stadt Dübendorf aufzunehmen.
- Zukünftig soll bei Sanierungen von neuralgischen Strassenabschnitten und Kreuzungen geprüft werden, ob sich durch die Umsetzung dieses Konzeptes die Verkehrssituation verbessern lässt.
- Für folgende Gebiete soll die Einführung sofort geprüft werden:
 - o Bahnhof Süd (Bahnhofplatz)
 - o Weiler Hermikon

Begründung:

Wenn es zu laut, zu hektisch und zu gefährlich zugeht auf der Strasse, so sorgen Behörden bisher für Ordnung mit strikter Trennung der Verkehrsteilnehmenden und zahlreichen Signalisierungen. Das mittlerweile auch ich in verschiedenen Schweizer Städten eingeführte Konzept „*Shared Space*“ (auf Deutsch etwa: „gemeinsam genutzter Raum“) erreicht mit dem Gegenteil bessere Ergebnisse. Gemeinsame Nutzung des Strassenraumes und der Verzicht auf Signalisierungen erhöhen die Verkehrssicherheit. *Shared Space* will die Verkehrsteilnehmenden nicht trennen, sondern gemeinsam die Strassen nutzen lassen. Alle Verkehrsteilnehmer/innen nutzen denselben Raum auf der Strasse und müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Kein Verkehrsteilnehmer hat a priori Vortritt nur weil er/sie z.B. ein Auto oder Velo fährt oder weil das Recht signalisiert ist, mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Die Aufmerksamkeit und Risikowahrnehmung der Verkehrsteilnehmer wird geschärft und dadurch ihre Sicherheit erhöht, indem vermeintlich sicherheitsfördernde kanalisierende Signalisierungen entfernt werden. Dieses Konzept ist – obwohl gegen die Intuition – völlig plausibel. Strukturell bevormundete Verkehrsteilnehmer verlassen sich in der Tendenz eher auf Vorgaben, als auf ihre eigene Wahrnehmung und den gesunden Menschenverstand.

Erste Ergebnisse aus Pilotprojekten zeigen, dass nach dem Konzept des *Shared Space* gestaltete Strassen und Kreuzungen den Effekt haben, dass die Fahrzeuge mit bedeutend tieferer Durchschnittsgeschwindigkeit unterwegs sind. Trotzdem sind Busse und Autos am Ende sogar schneller und kommen flüssiger voran als

im Stop-and-go-Verkehr. Auch sinkende Unfallzahlen sprechen für das Konzept. In Holland wurden mittlerweile über 100 Strassen und Kreuzungen, zum Teil stark frequentierte, umgestaltet. Inzwischen laufen Pilotprojekte auch in Belgien, Dänemark, Deutschland und England. Als Ergänzung und Alternative zu den Tempo-30- und Begegnungszonen bietet *Shared Space* die Möglichkeit, neuralgische Strassenabschnitte und Kreuzungen ohne Zonensignalisierung sicherer zu machen, die Menschen aktiv ins Verkehrsgeschehen einzubinden und durch Neugestaltung von Strassen und Kreuzungen, die Attraktivität von Ortschaften auch für das Gewerbe und die Verkaufsläden zu erhöhen.

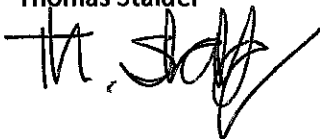
Shared space geht davon aus, dass menschliches Verhalten, also auch das im Verkehr, viel mehr von der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst wird, als von Geboten und Verboten. So hat z.B. eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Verhalten und das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überquerende Kinder hinweist, ohne das weit und breit keine Schule zu sehen ist.

Shared Space hat nicht zum Ziel, das Auto zu verbannen, erfordert aber von allen Beteiligten ein Umdenken – weg von einem autoorientierten System hin zu einer fussgängerfreundlicheren Gestaltung. Die Gestaltung nach dem Ansatz von *Shared Space* stellt eine gute Möglichkeit dar, städtische Räume wieder attraktiver zu gestalten und insgesamt aufzuwerten. Öffentliche Flächen können so gemeinsam genutzt und für Fussgänger und Radfahrer wieder zugänglich gemacht werden. Auch wenn ein solches Konzept nicht flächendeckend angewandt werden kann, bietet diese Form der Gestaltung jedoch die Möglichkeit, bei zukünftigen Planungen auf lokaler Ebene neue, menschengerechtere Räume zu schaffen. Die Umgebung ist Fenster und Spiegel unserer Gesellschaft.

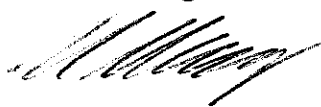
Die Unfallstatistiken beweisen, dass 60 bis 70 Prozent aller Unfälle durch Nichtbeachtung der Vorfahrt entstehen. Die logische Folge wäre, dass wir Vorfahrtsregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzen. Wenn nicht mehr klar ist, wer hier Vorfahrt hat, treten die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft und die in vielen Bereichen abhanden gekommene Eigenverantwortung wird gestärkt. Es ist vielleicht zuerst etwas ungewohnt, aber es wirkt. Wo die gewohnten Verkehrsschilder und Markierungen fehlen, greifen wir auf diese zwischenmenschlichen Formen der Verständigung zurück.

Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen während dem Bau der Glattalbahn eine generelle Verkehrsplanung in Aussicht gestellt. Verschiedene Vorstösse im Gemeinderat und Reaktionen aus der Bevölkerung fordern Massnahmen in den Quartieren und zeigen, dass die Unzufriedenheit der Bürger mit der Situation stetig zunimmt und ein grosser Handlungsbedarf besteht. Die Postulanten bitten deshalb darum, ihr Anliegen wohlwollend zu prüfen und so schnell wie möglich in die Verkehrsplanung mit einzubeziehen.

Thomas Stalder



Matthias Maag



Hinweis:

Mehr zu „Shared space“ finden Sie im Internet unter: google >>>> shared space