



Interpellation

betreffend **„Tod dem Ampelmännchen“**

eingereicht von: David Berger, Fraktion Grüne/AL

am: 3. September 2007

Anzahl Mitunterzeichnende: 29

Geschäftsnummer: 2007/086

Text und Begründung

Der zunehmende Verkehr und die damit einhergehenden Übertretungen stellen eine Stadt von der Grösse Winterthurs vor immer neue Herausforderungen. Die übliche Reaktion auf diese Probleme ist eine Verstärkung der Überwachung des Verkehrs und der Ausbau der Strassen.

Im EU-Raum entstanden in den letzten Jahren mehrere Verkehrsprojekte, welche das sogenannte „Shared Space“-Konzept anwenden. Ziel von Shared Space ist es, den öffentlichen Raum nicht nur den Zweck der Mobilität zu überlassen und mittels Förderung der Eigenverantwortung mehr Sicherheit zu schaffen. Zu diesem Zweck werden in Zentrumszonen Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt. Es wird nicht mehr nur mit Vorschriften und Verboten gearbeitet, sondern der Raum wird dahingehend umgestaltet, dass ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglich ist. Nach Möglichkeit sind dabei sämtliche Verkehrsschilder, Lichtsignale und Strassenmarkierungen abzubauen und Wege nicht mehr nach Nutzungsart zu definieren.

Erste Umsetzungen im EU-Raum (Niederlande, Dänemark, Belgien, Grossbritannien, Deutschland) haben gezeigt, dass die Unfallquote bis zu 60% minimiert werden kann bei gleichzeitiger Erhöhung des Verkehrsflusses. Ursache für die niedrigere Unfallquote ist die erhöhte Interaktion zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Mit Drachten in den Niederlanden beteiligt sich auch eine Stadt mit 60'000 Einwohnern an diesem Projekt, ähnliche Projekte in Londonern Stadtteilen zeigen, dass dieses neue Konzept nicht nur eine Lösung für Kleinstädte ist.

In der Schweiz existiert mit den Begegnungszonen ein ähnliches Konzept, welches jedoch primär in Wohnquartieren umgesetzt wird. In Winterthur existieren momentan 2 Begegnungszonen, beide wurden vor zirka 20 Jahren errichtet. Sei diesem Zeitpunkt blieb es bei diesen beiden Begegnungszonen.

Wir fragen daher den Stadtrat an:

- 1.) Ist für den Stadtrat das Konzept des „Shared Space“ eine mittel- bis längerfristige Lösung für die verkehrstechnischen Probleme in der Stadt Winterthur?
- 2.) Wie hoch schätzt der Stadtrat den Aufwand, eine Evaluierung durchzuführen, welche die Möglichkeiten des „Shared Space“ in Winterthur aufzeigen würde? Wäre der Stadtrat bereit, eine solche Evaluierung durchzuführen?
- 3.) Aus welchem Grund wurden seit 20 Jahren keine weiteren Begegnungszonen mehr in Winterthur eingeführt?

Shared Space

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Shared Space (auf deutsch etwa: *gemeinsam genutzter Raum*) ist ein EU-finanziertes Verkehrsprojekt, das Methoden entwickeln soll, durch die der öffentliche Straßenraum besser gemeinsam allen Verkehrsteilnehmern und auch anderen Nutzern zur Verfügung steht. Es wird versucht, den innerstädtischen Verkehr neu zu regeln und den Menschen und dessen vielfältige Aktivitäten dabei in den Mittelpunkt zu stellen. *Shared Space* geht von der Erkenntnis aus, dass besonders in Städten öffentlicher Raum nur begrenzt zur Verfügung steht und deshalb nicht nur den Zweck der Mobilität zu erfüllen hat. Um dies zu erreichen, werden neue Erkenntnisse der Verkehrspsychologie und der Verkehrsplanung angewandt.

Es ist nicht beabsichtigt, den *gesamten* Straßenraum eines Landes nach diesen Ideen umzusetzen. Das Konzept gesteht zu, dass stets Räume benötigt werden, die *ausschließlich* Verkehrsfunktionen erfüllen, um den Menschen ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen.

Shared Space geht auf den niederländischen Verkehrswissenschaftler Hans Monderman zurück. Da das Konzept noch recht neu ist, hat sich in der Fachwelt noch kein einheitlicher Begriff durchgesetzt.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Grundgedanke
- 2 Umsetzung
- 3 Projekte
- 4 Erste Ergebnisse
- 5 Weblinks

Grundgedanke

Die Raumplanung der letzten Jahrzehnte war besonders von der Vorstellung geprägt dem Verkehr möglichst viel Raum zuzuordnen und die Verkehrsteilnehmer entsprechend ihrer Nutzer auf getrennte Verkehrsräume zu beschränken. Ausdruck fand dies zum Beispiel in der Verbreiterung von Straßen für Kraftfahrzeuge, also in einer Umgestaltung des Straßenraums, um mehr Platz für den Autoverkehr zu schaffen. Vor allem der Beschleunigung des KFZ-Verkehrs wegen führte die Abtrennung eigener Spuren für Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger zu einer weiteren Zunahme der Gesamtverkehrsfläche. Oft geschah dies auf Kosten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger sowie der Anwohner, oder es führte zur schwer überwindbaren Zerschneidung sozial und historisch zusammengehörender Lebensräume.

Seit Beginn der 1990er Jahre setzte sich jedoch unter Verkehrsplanern langsam die Erkenntnis durch, dass der öffentliche Raum nicht nur der motorisierten Fortbewegung dient, sondern auch ein Ort ist, an dem Menschen sich mit Muskelkraft fortbewegen wollen sowie sich aufhalten und verweilen wollen. Ausdruck dieser veränderten Verkehrspolitik sind zum Beispiel Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Zonen. Im Unterschied zu diesen Maßnahmen setzt *Shared Space* jedoch nicht auf restriktive Regeln für die Verkehrsteilnehmer, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller

Nutzer des öffentlichen Raumes erreichen, die allerdings durch eine entsprechende Raumgestaltung unterstützt werden muss.

Umsetzung

Erreicht werden soll dies, indem Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Zur Regelung des Verkehrs werden nicht mehr Vorschriften und Verbote benutzt, sondern es wird auf ein Miteinander gesetzt. Eine einseitige Bevorzugung irgendeines Nutzers soll vermieden werden. Auffälligstes Merkmal bei der Umsetzung des Projektes ist, nach Möglichkeit sämtliche Verkehrsschilder, Ampeln und Straßenmarkierungen abzubauen. Auch werden die Wege nicht mehr nach verschiedenen Nutzungsarten unterschieden; Fuß- und Radwege werden entfernt, es gibt nur noch eine Verkehrsebene. Eine Trennung wird höchstens optisch markiert; die gemeinsame und gemeinschaftliche Nutzung des zur Verfügung stehenden Raumes ist das Ziel. Dem Autofahrer soll bewusst werden, dass er Teil eines sozialen und kulturellen Gefüges ist, dem er sein Fahrverhalten anpassen muss.

Projekte

In der EU beteiligen sich sieben Städte und Provinzen an Shared Space:

- die Gemeinde Oostende (Belgien)
- die Gemeinde Ejby (Dänemark)
- die Gemeinde Bohmte (Deutschland)
- die Grafschaft Suffolk (England)
- die Gemeinde Emmen (Niederlande)
- die Provinz Fryslân (Niederlande)
- die Gemeinde Haren (Niederlande)

Darüber hinaus gibt es noch etwa ein Dutzend Gemeinden in den Niederlanden, die die Idee des *Shared Space*-Projekts mehr oder weniger intensiv umgesetzt haben, ohne finanzielle Förderungen zu erhalten.

Erste Ergebnisse

Nach ersten Erkenntnissen gingen in den Gemeinden, die *Shared Space* umgesetzt haben, die Unfallzahlen zum Teil drastisch zurück; der Verkehr läuft insgesamt flüssiger. Systematisch werden die Projekte von *Shared Space* jedoch erst 2008 ausgewertet.

Allerdings stießen die Ideen von *Shared Space* auch auf erhebliche Vorbehalte. So wurden etwa in der Gemeinde Bohmte, die seit 2006 an dem Projekt teilnimmt, nur ungefähr die Hälfte aller Verkehrsschilder entfernt.

Dass das Konzept punktuell Vorteile bringt, scheint jetzt schon deutlich zu sein. Ob dieses Projekt auch auf komplette Wohngebiete anwendbar ist, wird unter Stadt- und Verkehrsplanern positiv diskutiert.

Weblinks

- Shared Space (<http://www.shared-space.org>) Englische Informationen zum Projekt Shared Space
- Gefahr ist gut (http://www.zeit.de/zeit-wissen/2005/05/Verkehrsberuhigung_NEU.xml) Artikel aus der ZEIT
- Straßen führen durch die menschliche Welt (<http://www.taz.de/pt/2006/05/30/a0331.1/text.ges,1>)

Interview der taz mit Shared-Space-Erfinder Hans Monderman

Von „http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space“

Kategorien: Straßenverkehr | Kommunalpolitik

- Diese Seite wurde zuletzt am 2. August 2007 um 19:07 Uhr geändert.
- Ihr Inhalt steht unter der GNU-Lizenz für freie Dokumentation.
Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.

Vorstoss-Rückseite Nr. 2007/086

eingesehen:	Mitunterzeichnende (X):		eingesehen:	Mitunterzeichnende (X):	
✓	B. Baltensberger (SP)	X	✓	Ch. Denzler (FDP)	
✓	Ch. Baumann (SP)	X	✓	St. Fritschi (FDP)	
✓	Y. Beutler (SP)	X	✓	B. Günthard-Maier (FDP)	
✓	U. Böni (SP)	X	✓	F. Helg (FDP)	
✓	A. Daurù (SP)	X	✓	J. Heusser (FDP)	
✓	P. Dennler (SP)	X	✓	A. Huber (FDP)	
✓	B. Gruber (SP)	X	✓	A. Meier-Camenisch (FDP)	
--	D. Hauser (SP)		✓	P. Rütimann (FDP)	
✓	P. Kyburz (SP)	X	✓	R. Werren (FDP)	
✓	U. Meyer Flückiger (SP)	X			
✓	M. Ott (SP)	X	✓	U. Fischer (EVP)	X
✓	E. Schlegel (SP)	X	--	N. Gugger (EVP)	
✓	M. Schwager (SP)	X	✓	B. Günthard Fitze (EVP)	X
✓	O. Seitz (SP)	X	✓	R. Kleiber (EVP)	X
✓	B. Stettler (SP)	X	--	U. Martinelli-Weidmann (EVP)	
✓	S. Stierli (SP)	X	✓	H. Iseli (EDU)	X
✓	E. Wettstein (SP)	X	✓	S. Stöckli (GLP)	X
✓	R. Wirth (SP)	X	✓	M. Zeugin (GLP)	X
✓	J. Würgler (SP)	X			
			✓	G. Bienz-Meier (CVP)	
✓	W. Badertscher (SVP)		✓	U. Bründler-Krismer (CVP)	
✓	P. Fuchs (SVP)		✓	U. Dolski-Gebendinger (CVP)	
✓	R. Isler (SVP)		✓	M. Hollenstein (CVP)	
✓	H. Keller (SVP)		✓	W. Schurter (CVP)	
✓	Ch. Kern (SVP)		✓	R. Schürmann (CVP)	
✓	W. Langhard (SVP)				
✓	J. Lisibach (SVP)		✓	J. Altwegg (Grüne)	X
✓	R. Meier (SVP)		✓	S. O'Brien (Grüne)	X
✓	St. Schär (SVP)		✓	A. Ramsauer (Grüne)	X
✓	Y. Senn (SVP)		✓	D. Schraft (Grüne)	X
✓	W. Steiner (SVP)		✓	M. Stauber (Grüne)	X
			✓	D. Berger (AL)	
✓	M. Stutz (SD)				