

## **Bündnis 90 / Die Grünen**

Fraktion im Rat der Stadt Meerbusch

Geschäftsstelle

Meerbuscher Straße 41

40670 Meerbusch

Tel: 02159 / 51368

Fax: 02159 / 528143

e-mail: [buero@gruene-meerbusch.de](mailto:buero@gruene-meerbusch.de)

Bündnis 90 / Die Grünen, Meerbuscher Straße 41, 40670 Meerbusch

<http://www.gruene-meerbusch.de>

### **Stadt Meerbusch**

An den Vorsitzenden des

Bau- und Umweltausschusses

Herrn Dr. Schumacher

- Service Zentrale Dienste -

40641 MEERBUSCH

Meerbusch, 1. Juni 2009

### **Antrag zur Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 10. Juni 2009**

**Maßnahme:**                      **Verkehrssicherung Dorfstraße  
Förderung des Fahrradverkehrs  
Sicherung des Fußgängerverkehrs**

Sehr geehrter Herr Dr. Schumacher,

im Rahmen unseres bereits zum Haushalt beantragten "Optimierungskonzepts Fahrradverkehr in Meerbusch" bitten wir um Berücksichtigung nachfolgenden Antrages in der Tagesordnung der Sitzung am 6.5.2009.

**Verkehrssicherung Dorfstraße  
Förderung des Fahrradverkehrs - Sicherung des Fußgängerverkehrs**

**Der Ausschuss beschließt:**

**Die Verwaltung wird beauftragt zur Sicherung des Rad- und Fußgängerverkehrs auf der Dorfstraße in Meerbusch-Büderich ein Konzept für mögliche Anpassungs- und Umgestaltungsmaßnahmen zu entwickeln.**

**Hierbei sollen auch folgende Beispiele / Möglichkeiten berücksichtigt werden:**

- 1. Verbindungsstraße in den Niederlanden (Erläuterungen siehe unten)**
- 2. shared space – Niederlande (siehe Anlage und Erläuterungen unten)**
- 3. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h**
- 4. farbliche Gestaltung des Straßenraumes**

**Die Verwaltung wird um die Klärung der Rechts- und möglicher Umsetzungsgrundlagen gebeten.**

**Ziel ist die verbesserte Sicherung des Rad- und Fußgängerverkehrs.**

### **Begründung:**

Die Aktionswoche der Meerbuscher Verwaltung „Senioren sicher im Sattel“ hatte die Zielsetzung, den Unfallschutz der älteren RadnutzerInnen zu verbessern. An der Notwendigkeit sich diesem Thema zu stellen bestehen also keine Zweifel. Diese Aktionswoche wurde von Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Sozialausschuss am 10. September 2008 ausdrücklich positiv bewertet. Wir halten es aber zusätzlich für erforderlich, die verkehrlichen Schwachstellen in unserer Stadt zu beseitigen und die entsprechende Infrastruktur zu verbessern. In Meerbusch gibt es für Radfahrer unstrittig diverse Gefahrenstellen, Konflikte mit FußgängerInnen oder dem Kfz-Verkehr. (Beispiele Dorfstraße, Deutsches Eck, Gonellastr.) Diese Erkenntnis teilte auch der Sozialausschuss am 10.9.2008.

Dabei ist aus unserer Sicht erforderlich, neben den Senioren insbesondere Kinder und Jugendliche im Blick zu haben.

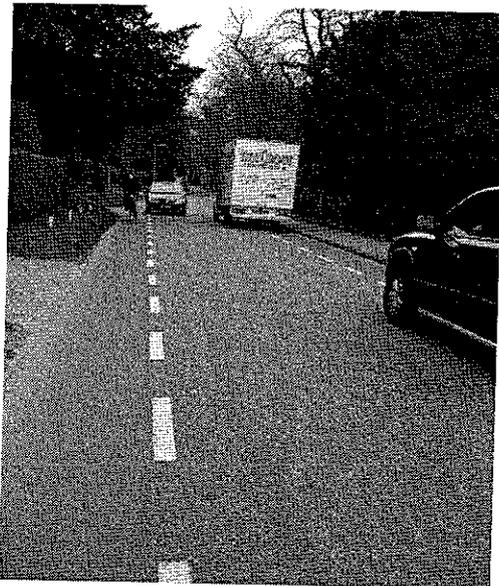
Das Radfahren auf der Dorfstraße ist unstrittig ein Risiko. Das fehlende Sicherheitsgefühl „zwingt“ viele RadfahrerInnen verkehrswidrigerweise auf den Gehweg auszuweichen. Hier kommt es zu Konflikten mit FußgängerInnen.

**Bündnis 90/DIE GRÜNEN Meerbusch schlagen vor, Konzepte zur Verkehrssicherung in Zusammenarbeit mit dem regionalen ADFC und dem VCD zu entwickeln.**

Zu den Beispielen:

Zu 1

Auf dem Bild ist eine Verbindungsstraße zwischen 2 Gemeinden in den Niederlanden zu sehen. Die Straße ist zeitweise stark befahren, sowohl von RadfahrerInnen wie von Kraftfahrzeugen.



Die grob ermittelten Straßen- und Abschnittsbreiten sind

- mittlerer Fahrstreifen 3,00 m
- Radstreifen je 1,50 m

Die Begegnungssituationen zwingen den Kfz-Verkehr, soweit Radverkehr besteht, sich in den fließenden Radverkehr einzufädeln. Vom Grundsatz gilt das bereits ebenso auf Teilen der Dorfstraße, der Radfahrer, die RadfahrerIn kann nur überholt werden, wenn der Gegenverkehr es zulässt. Der Kfz-Verkehr muss sich zeitweise dem Tempo des Radverkehrs anpassen. Der Unterschied liegt jedoch in der eingeschätzten geringeren Sicherheit für die RadfahrerInnen.

Eine ähnliche Straßenaufteilung wie auf dem Foto, allerdings nur mit einseitigen Radstreifen, gibt es z.B. in Düsseldorf Kaiserswerth.

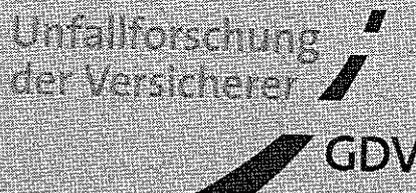
Zu 2

In der Anlage zu dem Thema Shared Space, ebenfalls aus unserem Nachbarland Niederlande, haben Umgestaltungsmaßnahmen in Kombination mit reduzierten Verkehrsregelungen, zu einem veränderten Verkehrsverhalten mit positiven Auswirkungen auf die Unfallzahlen geführt. Dies halten Bündnis 90/DIE GRÜNEN ebenfalls für einen prüfenswerten Ansatz.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Peters / Heinz Ruyter / Johannes Klein  
BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

# Unfallforschung kommunal



Nr. 4

## SHARED SPACE – Wunschgedanke oder realistische Option?

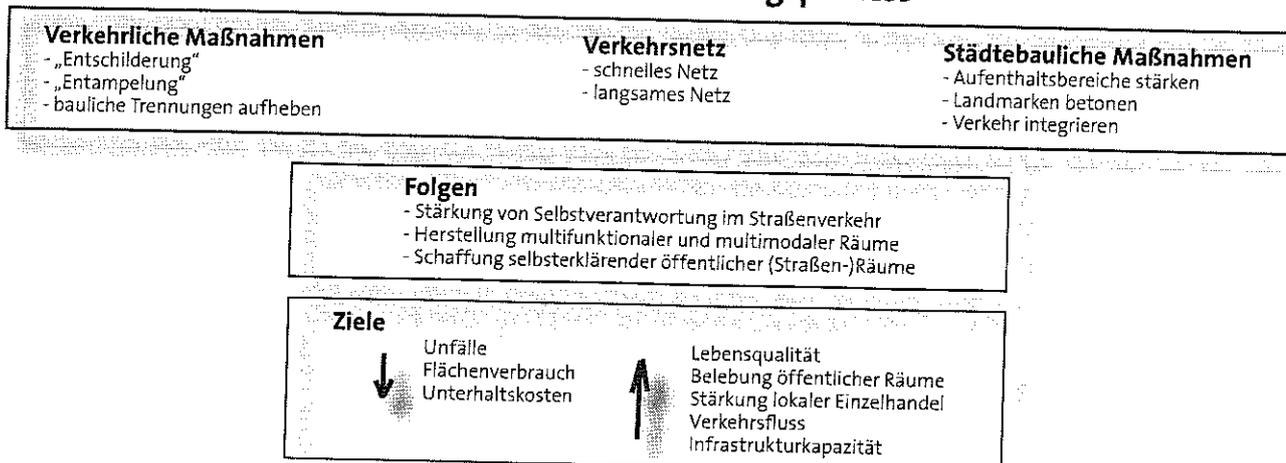
Seit etwa drei Jahren wird in Deutschland eine intensive fachliche, öffentliche und politische Diskussion darüber geführt, ob das sogenannte Shared Space-Prinzip in Klein-, Mittel- und Großstädten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Die öffentliche Darstellung von Shared Space wird dabei von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet. Zudem werden inzwischen unterschiedlichste Lösungen undifferenziert unter dem Schlagwort Shared Space zusammengeworfen. Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass Shared Space als vermeintliches Allheilmittel für sämtliche innerstädtischen Verkehrsprobleme interpretiert und als Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit angepriesen wird.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) tritt daher dafür ein, die häufig sehr emotional geführte Diskussion um Shared Space auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen.

### Was ist eigentlich Shared Space?

Als Shared Space (frei übersetzt: Gemeinsam genutzter Raum) wird eine harmonisch geteilte und konfliktfreie Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer bezeichnet. Die mehr raum- als verkehrsplanerische Gestaltungsphilosophie basiert auf städtebaulichen Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Aufhebung der baulichen Trennung von Fahrbahn und Gehweg, hohe Gestaltungsqualität) und beinhaltet verkehrstechnische Maßnahmen in Form einer weitgehenden Deregulierung (Abbau von Verkehrszeichen und Ampeln). Durch einen selbsterklärenden Straßenraum sollen alle Verkehrsteilnehmer zu einem sozialen Miteinander erzogen werden. Dabei soll sich der motorisierte Verkehr als Gast im Straßenraum fühlen, was zu erhöhter Vorsicht und mehr Sicherheit beitragen soll. Damit dieses Prinzip der Sicherheit durch Verunsicherung aber funktioniert,

### Kommunikativer Planungsprozess



ist ein entsprechendes Verkehrsnetz erforderlich. Das so genannte schnelle Netz dient der Verbindung zwischen den langsamen Netzen. Im schnellen Netz ist der Kraftfahrzeugverkehr dominant, im langsamen Netz sind es Fußgänger und Radfahrer. Zur Philosophie von Shared Space gehört zudem ein kommunikativer Planungsprozess, der alle Beteiligten zusammen bringt. Shared Space ist also ein umfassender und vielschichtiger Planungsansatz, der weit mehr beinhaltet als die Umwandlung einer Straße in eine Mischverkehrsfläche.

## Was ist neu an Shared Space?

Mischverkehrsflächen, Verkehrsberuhigte Bereiche, kommunikative Planungsprozesse, selbsterklärende Straßen, Netzhierarchie, Abbau des Schilderwalds. Für Stadt- und Verkehrsplaner gehören diese Elemente seit langem zum üblichen Repertoire. Was ist also wirklich neu an Shared Space? Neu ist vor allem, auch auf Hauptverkehrsstraßen auf verkehrstechnische Regelungen und Trennung der Verkehrsarten zu verzichten.

## Bietet Shared Space Sicherheit?

Die von den shared space – Anwendern insbesondere in den Niederlanden veröffentlichten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind bislang wenig überzeugend, weil in der Regel nur kleine Unfallzahlen vorliegen. Zudem wurden keine Kontroll- bzw. Vergleichsgruppen betrachtet.

In Bohmte, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, zeigt sich einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung ein bislang unbefriedigendes Ergebnis hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die Unfallstatistik weist alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau genau so viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) auf wie ansonsten im gesamten Jahr. Die Zahlen sind zwar insgesamt klein, sollte sich der Trend jedoch fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte als gescheitert angesehen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der vermeintlich positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Abgesehen davon ist Bohmte nach Ansicht der UDV kein Vorbild für Shared Space, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist.

## Fazit

Die UDV sieht die Gefahr, dass die derzeitige Euphorie dazu führen könnte, dass ohne Beachtung der Randbedingungen und ohne dass den Verantwortlichen bewusst ist, was inhaltlich damit verbunden ist, öffentlichkeitswirksam von politischer Seite nach Shared Space verlangt wird. Die Leidtragenden werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer sein, insbesondere Kinder, Senioren und Sehbehinderte, die auf gesicherte und deutlich erkennbare Verkehrsführungen angewiesen sind.

Um eine sachliche Diskussion führen zu können, ist zudem eine einheitliche Definition von Shared Space erforderlich. Fachleute, Verbandsvertreter, Politiker, Bevölkerung und Presse haben hier bislang ganz unterschiedliche Vorstellungen. Es ist dringend erforderlich, Kriterien und Randbedingungen zu ermitteln, die einen sinnvollen Einsatz von Shared Space ermöglichen. Dafür ist eine ausführliche Evaluation weniger ausgewählter Modellgebiete notwendig. Die städtebaulichen Vorteile, die sich durch Shared Space ergeben können, müssen dabei insbesondere hinsichtlich der möglichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit stark relativiert werden. Dies zeigt sich nicht zuletzt durch die aktuelle Entwicklung des Unfallgeschehens in Bohmte.

## Argumente für „Shared Space“

- mehr Aufenthaltsqualität
- mehr Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern
- weniger Schilder und Ampeln
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Infrastrukturkapazität
- gute Sichtbeziehungen
- mehr Verkehrsfläche für Fußgänger/Radfahrer

## Argumente gegen „Shared Space“

- Verkehrssicherheit bislang nicht nachgewiesen
- fehlende Schutzräume und gesicherte Querschnittsmöglichkeiten (insbesondere Kinder und Senioren)
- schwierige Orientierung für Blinde und Sehbehinderte
- Reduzierung von Parkplätzen
- nur sinnvoll bei geringem Kraftfahrzeugverkehr
- teurer Umbau erforderlich
- unsichere Rechtslage

Weitere Informationen finden Sie unter [www.udv.de](http://www.udv.de).

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
Internet: [www.unfallforschung-der-versicherer.de](http://www.unfallforschung-der-versicherer.de)  
[www.udv.de](http://www.udv.de)

Redaktion: Jörg Ortlepp  
Erstellt: 03/2009

The logo for GDV (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft) features a stylized, curved line above the letters "GDV" in a bold, sans-serif font. Below "GDV" is the text "DIE DEUTSCHEN VERSICHERER" in a smaller, all-caps font.

**GDV**  
DIE DEUTSCHEN VERSICHERER