

Ergeht an:

Behindertenbeirat der Stadt Innsbruck

Innsbruck, am 01.10.20

Stellungnahme: Begegnungszone „Innere Stadt“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Sicherung der Mobilität und Selbstständigkeit von Menschen mit Behinderungen ist uns ein wichtiges Anliegen – aus diesem Grund übermitteln wir gerne unsere **vorläufige Stellungnahme zur Begegnungszone „Innere Stadt“ im derzeitigen Probebetrieb.**

1. Grundsätzliches zum Thema Begegnungszonen

Zentral für Begegnungszonen nach dem Shared-Space-Konzept ist das **verträgliche Miteinander** von motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen.

Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs ist dafür Voraussetzung. Die Einführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – wie **neue, kontrastreiche Straßenraumgestaltungen** oder die Einführung von **unterschiedlichen Bodenstrukturen durch Zonen mit Tempobeschränkung** – leisten dabei einen wichtigen Beitrag, um sichere Nutzungsmöglichkeiten für ALLE Menschen zu schaffen.

Sei es die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine deutliche Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit, die Belebung von Einkaufsstraßen oder die Reduktion von Lärm, Abgas oder Feinstaub: Begegnungsflächen können eine **qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes** mit sich bringen. **Wesentlich** dafür ist jedoch, dass die **Bedürfnisse von verschiedenen Gruppen** von Verkehrsteilnehmer*innen – **insbesondere auch von Menschen mit Behinderungen sowie altersbedingten Einschränkungen** – im Konzept miteinfließen.

2. Nutzer*innen mit Behinderungen - Barrierefreiheit in Begegnungszonen

Grundsätzlich gelten die genannten Vorteile von Begegnungszonen für alle Bevölkerungsgruppen, wobei sich für Menschen mit Behinderungen weitere **VORTEILE** ergeben können:

Für Menschen mit Behinderungen

- ✓ Durch eine großflächige Angleichung des Flächenniveaus kann eine Stufen- und Schwellenfreiheit entstehen, die die Sicherheit und die selbständige Mobilität von Menschen mit Gehbehinderungen, mit Rollstuhl oder Rollatoren fördern kann.
- ✓ Förderung der Rücksichtnahme auf alle Verkehrsteilnehmer*innen durch Steigerung der Aufmerksamkeit und Reduktion von Fahrtgeschwindigkeiten

TATSACHE ist jedoch auch, dass die Sicherheit und Mobilität für eine bedeutende Gruppe der Bevölkerung durch eine Shared Space-Gestaltung auch reduziert werden kann, wenn nicht **begleitende Gestaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Barrierefreiheit** mitgedacht werden!

Als konkrete **NACHTEILE** können genannt werden:

- **Mögliche Orientierungsprobleme und Unsicherheitsgefühle für blinde und sehbehinderte Personen** (Wegfall von definierten Straßenübergängen wie durch Zebrastreifen, keine Leitlinien durch Gehsteigkanten, keine (Blinden-) Fußgängerampeln, ...)
- Für hörbehinderte und sehbehinderte Menschen fällt die Möglichkeit weg oder schwer, an der Kommunikation des gegenseitig Hörens und Gehört Werdens sowie des Sehens und Gesehen Werdens in vollen Umfang teilzunehmen, was ein wesentliches Prinzip für das Funktionieren des Shared-Space-Konzeptes ist. (**Gegenseitige Rücksichtnahme** setzt eine **gegenseitige Wahrnehmung** voraus!)
- **Für Menschen mit Lernschwierigkeiten** (kognitiven Einschränkungen) kann die **Einschätzung des voraussichtlichen gegenseitigen Verhaltens** (durch Augenkontakt, Zeichen) zu Schwierigkeiten in der Orientierung und Sicherheit führen (das konkrete Konzept des Shared-Space in der Schaffung von Unsicherheit durch gemeinsame Verkehrsflächen, aber dadurch gleichzeitiger Erzeugung von gegenseitiger Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme, kann hier zu einem Problem werden)!

Die genannten Nachteile können – zu einem großen Teil – auch auf die Gruppe der **älteren Menschen mit altersbedingten Einschränkungen** zutreffen.

3. Gestaltungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Barrierefreiheit

Um Begegnungszonen für Menschen mit verschiedensten Einschränkungen – wie oben beschrieben – sicher und nutzbar zu machen, können folgende mögliche Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt werden:

- ◆ **Einbindung von zusätzlichen taktilen Boden-Leitsystemen für blinde Menschen**
- ◆ **Schaffung eines Art Leitsystems für sehbehinderte Menschen** durch kontrastreiche Flächen und sichtbaren Mustern (auch für Menschen mit Lernschwierigkeiten von Vorteil)
- ◆ **Kennzeichnung von Übergangsbereichen** ebenfalls durch kontrastreiche (andersfarbige) Flächen und Muster
- ◆ **Schaffung von optisch erkennbaren „Komfortzonen“ mit barrierefreien Routen**, in denen der Fahrzeugverkehr durch deutliche Abgrenzung (taktile, optisch, kontrastierend) abgeschirmt wird.

Grundsätzlich ist es dabei wichtig, dass in der Ausgestaltung von barrierefreien Komfortzonen und Übergangsbereichen eine **richtige BALANCE** gefunden wird zwischen einer guten optischen Erkennbarkeit und gleichzeitiger Beibehaltung einer gemeinsamen Shared Space-Struktur im Unterschied zur herkömmlichen Trennung von Verkehrsflächen!

4. Konkrete Gestaltungsempfehlungen für die Begegnungszone „Innere Stadt“

Aus Basis einer Begehung vor Ort empfehlen wir zur Erhöhung der Barrierefreiheit aus unserer Sicht folgende mögliche, begleitende Gestaltungsmaßnahmen:

- ✓ Von allen Seiten der Zubringerstraßen sollte der **Beginn der Begegnungszone** mit einer **unterschiedlichen Flächenstruktur** (Bodenart, farbliche Unterscheidung) zumindest über eine gewisse Länge zusätzlich hervorgehoben werden. Dadurch könnte die Erkennbarkeit und Aufmerksamkeit, dass man sich in einer Begegnungszone befindet, erhöht werden. Die derzeitige Kennzeichnung durch Tafeln und Piktogramme am normalen Straßenbelag sehen wir dafür als nicht ausreichend!
- ✓ **Schnittstelle Meraner Straße – Maria-Theresien-Straße:** Schaffung eines taktilen **Aufmerksamkeitsfeldes** durch Strukturen im Boden sowie einer kontrastierenden, farblichen Gestaltung; Grundsätzliche Überlegung, wo zusätzliche taktile Aufmerksamkeitsfelder im Bereich der Begegnungszone Sinn machen könnten.
- ✓ **Ampelregelungen Meraner Straße/Bozner Platz vor Beginn der Begegnungszone:** sollte gerade auch für die Sicherheit von blinden Menschen erhalten bleiben! (obwohl es eigentlich dem Prinzip des Shared-

Space widerspricht). Vor allem solange der Bozner Platz selbst noch nicht als Begegnungszone ausgewiesen ist und dort eine sehr hohe Verkehrsdichte besteht.

- ✓ **Nordöstliche Wilhelm-Greil-Straße:** Bei Begehung wird Tempolimit von Autos kaum eingehalten. Unterschiedliche Flächengestaltung würde auch hier mehr Bewusstsein für Tempolimit schaffen.
- ✓ **Ausfahrt Zentralgarage - Wilhelm-Greil-Straße:** Taktile Aufmerksamkeitsfelder und kontrastierende Flächengestaltung könnten mehr Sicherheit schaffen auf Grund hoher Fahrzeug-Frequenz im Ein- und Ausfahrtsbereich
- ✓ **Erler Straße:** Auch hier würde sich eine geänderte Flächenstruktur anbieten, um Shared-Space klar erkenntlich zu machen.
- ✓ Wo räumliche möglich, geschützte **Komfortzonen(-bereiche)** mittels kontrastreicher Flächen und/oder Muster und/oder Straßenmöbel schaffen
- ✓ **Wichtige Übergangsbereiche für Fußgänger** (zB Übergang Erlersstraße zwischen Gilmstraße und Sparkassenplatz): durch kontrastreiche Flächen und optische Muster definieren (z. B. durch ein schachbrettartiges Muster als Unterscheidung zu einem Zebrastreifen)

Abschließend halten wir fest, dass es kein einheitliches Patentrezept gibt, um die Erhöhung der Barrierefreiheit in Shared-Space-Bereichen zu erreichen. Es ist erforderlich, die räumlichen Gestaltungsmöglichkeiten sowie die **örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzer*innen-Anforderungen** in den Gestaltungsprozess einzubinden.

Zusammenfassen möchten wir aber der Stadt Innsbruck die dringende Empfehlung aussprechen, um die Sicherheit und wirkliche Nutzung der Begegnungszone für möglichst viele Nutzer*innen richtig zu entfalten, über die Möglichkeiten eines zusätzlichen Gestaltungsprozesses konkret nachzudenken und den Behindertenbeirat der Stadt Innsbruck dabei weiter miteinzubinden! Gerne steht auch der ÖZIV Tirol mit seiner Expertise weiter dafür bereit.

Mit freundlichen Grüßen,
Mag. Hannes Lichtner, Anna-Lena Hager

ÖZIV Landesverband Tirol

Beratungsstelle für Barrierefreiheit

Tel.: 0512/ 57 19 83; barrierefrei@oeziv-tirol.at; www.oeziv-tirol.at