

Votum gegen Tempo-20-Zone

Olten Begegnungszone und Co.: Stolpersteine für die einen, Hilfestellung für die andern

VON URS HUBER

Wo immer Mann und Frau hinkommen: Stolpersteine lauern. Seiens nur schwer überbrückbare Niveauunterschiede zwischen Verkehrsinsel und Fahrbahn, Unkenntnisse über die gültigen Verkehrsregeln in der sogenannten Begegnungszone oder fehlende Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende. Und weil dies auch in Olten vorkommt (das OT berichtete mehrfach), finden sich auch just diese Stolpersteine hier wieder. Die grauen Panther und Rolf Sommer als Initiant von «Avanti-Zebra» (ein Befehl aus der Blindenhundausbildung mit der Bedeutung «aufsuchen und anzeigen des Zebra-streifens») nahmen sich gestern Nachmittag diesen Problemkreisen an und luden als Gäste Stadtpräsident Martin Wey, Oltens Stadtplaner Lorenz Schmid, Remo Petri, den Bauverantwortlichen bei Pro Cap sowie Eva Schmidt von der Fachstelle behindertengerechtes Bauen zur Analyse. Fazit dieser knapp zweistündigen Debatte vor einem guten Dutzend Interessierter: Verbesserungspotenzial gibts immer, aber in Olten wird - auch aus Sicht der Behindertenorganisationen - normgerecht gebaut.

3 cm oder deren 4?

Auch wenn der Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Verkehrsinsel 3 cm beträgt und manch einer mit Buggy oder im Rollstuhl sich mit der Überwindung dieser Differenz schwertut: Weder Petri noch Schmidt konnten darin eine bauliche Verwerfung erkennen, wobei Petri bemerkte, die 4 cm Unterschied via der schrägen Ebene zu



Derzeit noch nicht bei normgerechten 3 cm: Trottoir an der sich jetzt im Umbau befindlichen Konradstrasse.

überwinden falle leichter. Interessant war auch die Bemerkung Schmidts, dass eben nicht jeder Rollstuhl (und offenbar auch nicht jeder Buggy) für den Strassengebrauch taugt. Rollstühle mit kleinen Vorderrädern könnten zwar im Sport oder im Haushalt optimal eingesetzt werden, nicht aber im Gelände. «Es kommt häufig vor, dass Menschen nicht mit dem auf ihre Fähigkeiten und Bedürfnisse abgestimmten Rollstuhl ausgestattet sind», so Schmidt.

Fussgängerstreifen vonnöten

Einer der Hauptkritikpunkte Rolf Sommers: Die fehlenden Fussgängerstreifen auf der mit Tempo 20 belegten Konradstrasse. Unter dieser Tempo-Re-

gie sind nämlich keine Fussgängerstreifen erlaubt, weil Fussgänger dort per se überall vortrittsberechtigt sind. Das führe zur generellen Verunsicherung, speziell bei älteren oder etwa sehbehinderten Menschen, so Sommer. «Ich bin dafür, auf der Konradstrasse Tempo 30 einzuführen, damit dort, an neuralgischen Punkten, wieder Fussgängerstreifen aufgebracht werden können.» Zudem, so hielt Sommer fest, würden sich in der Innenstadt doch erheblich viele Unfälle ereignen. Eine Bemerkung, die Stadtplaner Schmid zu relativieren suchte: «Seit Einführung des Verkehrsregimes Innenstadt hat sich die Zahl der Unfälle dort um 500 Prozent verringert.» Das stellte Sommer in

Abrede, die Frage blieb schliesslich offen. Sommer fand für seine Umwandlungsidee auch kein grosses Echo, zumal er bei der Tempoüberschreitungen an der Konradstrasse nicht hauptsächlich Automobilisten, sondern Velofahrer, E-Biker, Segway- und Trottinett-Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer beobachtet haben wollte. «Es fehlt an Rücksichtnahme und Respekt», so Sommers Schlussfolgerung. Diesem Umstand sei mit geeigneten Massnahmen zu begegnen. Aber für Martin Wey steht fest: «Die Errichtung des Verkehrsregimes Innenstadt bedeutet Mehrwert für Stadt und Bewohner.»

Mehr ist manchmal weniger

Etwas überraschend wurde von Petri der Sinn von Verkehrsinseln (erkennbar für Sehbehinderte am Niveauunterschied) infrage gestellt. Dem konnte sich Schmidt nicht anschliessen. Diese seien sichere Inseln für Sehbehinderte, auf denen eine Neuorientierung möglich sei. Im Gegenzug aber verneinte die Fachfrau die noch dichtere Einrichtung von taktilen Linien, welche für Sehbehinderte ebenfalls Orientierung bieten. «Es hat keine Wert, diese Linien nach überall hin zu ziehen», so Schmidt. Man wisse ja gar nicht, wohin der Sehbehinderte wolle. Sie plädierte dafür, Sehbehinderten möglichst viel allgemeine Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und taktile Linien lediglich an ausgewählten Orten anzubieten.

Wie hatte Petri zu Beginn des Podiums gesagt: «Behindertengerechtes Bauen bedeutet, den Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Behindertengruppen zu finden.» Genau.