

Begegnungszone soll Verkehrschaos beenden

Stadtplaner Rüdiger Krisch zeigte Ideen für Neugestaltung der Eppelheimer Hauptstraße auf

Von Sabine Geschwill

Eppelheim. Dieses Thema betrifft alle Eppelheimer. So war es nicht verwunderlich, dass sich im Restaurant „Belcanto“ eine stattliche Zahl Interessierter eingefunden hatte, um Möglichkeiten zur Neugestaltung der Hauptstraße kennenzulernen und Wege aus der auch hausgemachten Verkehrsmisere zu erfahren. Grünen-Stadtrat Martin Gramm: „Wir wollen heute Abend kein fertiges Konzept vorgeben, sondern eine Diskussion beginnen.“ Der Ortsverein der Grünen hatte dafür den Stadtplaner und Architekten Rüdiger Krisch aus Tübingen als Experten gewinnen können.

Dieser widmete sich intensiv dem Modell der „Begegnungszonen“, auch „Shared Space“ genannt (vgl. Hintergrund rechts), als eine mögliche Lösung für die Eppelheimer Verkehrsprobleme. Für das Publikum fasste Politikwissenschaftler Dr. Wolfram Schmittel die dort vorherrschende Problematik und die seit nahezu 20 Jahren andauernden Bemühungen für eine Verbesserung kurz zusam-

men. Trotz neuer verkehrstechnischer Entwicklungen und den Umgehungsstraßen für Plankstadt und Schwetzingen sei die Attraktivität des kürzesten Weges von Schwetzingen nach Heidelberg über Eppelheim nach wie vor gegeben.

Die Hauptstraße sei der strategische Schlüssel, um diesen Umstand zu ändern. Sie müsse für Pendler zur Durchfahrt schlichtweg unattraktiv werden. Zugleich gelte es, ihre gefahrlose Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Die Gefahrenquellen auf der Hauptstraße waren schnell ausgemacht. Als Hauptstraßenanwohner reklamierte Ehrenbürger Hans Stephan die starke Lkw-Belastung im Innerort. Die Fußgängerüberwege lägen zu weit auseinander und an unpassenden Stellen. Als gefährlich wurden Radfahrer auf dem Gehweg eingestuft. Besonders wenn sich die Straßenbahn durch die Hauptstraße schlän-



Zeigte Wege auf: Stadtplaner Rüdiger Krisch. Foto: PS Geschwill

gele, herrsche Chaos beim Begegnungsverkehr, insbesondere zwischen den Haltestellen „Rathaus“ und „Jakobsgasse“. Einheimische müssten lernen, für kurze Wege das Rad zu nutzen oder mit dem Auto auf die rund um die Hauptstraße angeordneten Parkplätze auszuweichen.

Seitens der Zuhörer kamen Bedenken auf, dass in Eppelheim aufgrund der Straßenbahntrasse entlang der Hauptstraße keine neue Verkehrsidee zum Tragen kommen könnte. Krisch konnte auf die guten Erfahrungen in Mannheim und Karlsruhe verweisen. Mit einem durchdachten Verkehrskonzept, das die Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer voraussetzt, könnten alle Probleme behoben werden. Er führte vor Augen, wie es aussehen könnte.

Begegnungszonen, wie sie im schweizerischen Biel bereits praktiziert und in Neckargemünd diskutiert werden, seien für Eppelheim durchaus denkbar. Krisch

konnte anhand von Statistiken belegen, dass sich die Verkehrssicherheit nicht mit der räumlichen Trennung der Verkehrsmittel verbessere, sondern mit deren Vernetzung. Statt eines Verkehrsraums sollte ein „Lebensraum“ mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden, ohne Trennung der Verkehrsteilnehmer. Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel sitzen in einem Boot. Für sie gilt es, homogene, ebenengleiche Verkehrsräume zu schaffen, um dem Chaos auf der Straße entgegenzuwirken und mehr Rücksichtnahme zu erzielen.

Begegnungszonen sind in der Schweiz und in Frankreich im Verkehrsrecht mit eigenem Schild und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern aufgenommen. Hierzulande stoße diese Idee noch auf viele Vorurteile. „Da brauchen Sie noch einen langen Atem“, so Krischs Einschätzung. Als erstem Schritt zur Verbesserung der Gesamtsituation wurde von Grünen-Stadträtin Isabel Moreira da Silva die Herabstufung der Hauptstraße zur Gemeindestraße gesehen. Darauf könne man dann aufbauen.



Ein Ende der bisweilen gefährlichen Situationen beim Begegnungsverkehr auf der Hauptstraße Eppelheims ist das Ziel. Foto: PS Geschwill

HINTERGRUND

> **Begegnungszone** oder auch „gemeinsam genutzter Raum“, ursprünglich „Shared Space“ genannt, beschreibt eine in den 90er Jahren entwickelte Philosophie des Niederländers Hans Mondermann, nach der bisher vom Verkehr beherrschter öffentlicher Straßenraum lebenswerter und sicherer gestaltet werden soll. Dazu gehört das Fehlen von Verkehrszeichen, Ampelanlagen, Fahrbahnmarkierungen und Bordsteinen. Als gestalterische Stellschrauben innerhalb der verkehrsberuhigten Zonen dienen Materialien, Oberflächen, Möblierung, Begrünung und Licht. Es kann auch mit verkehrsfremden Elementen wie Farbe oder Schwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung gearbeitet werden. Alle Verkehrsteilnehmer, auch Fußgänger, begegnen sich gleichberechtigt. Es wird davon ausgegangen, dass räumliche Gestaltungen den Menschen mehr ansprechen als Verbote. Skeptiker und Verkehrsplaner sagen, dass eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer zum sozialen Verkehrsverhalten hin nur in wenigen Fällen stattfindet. Laut Verkehrswacht sollten Begegnungsräume nur eingerichtet werden, wo der Autoverkehr keine deutliche Dominanz im Straßenraum besitze. lx