

VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND: Hessischer Landesverband tagte im Bensheimer Kolpinghaus / Vortrag der Verkehrsplanerin Katalin Saary

Flüssiger Verkehr ganz ohne Schilder

Von unserer Mitarbeiterin Monika Hälker

BENSHEIM. Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen, hat die Frage, wie sich Städte lebenswerter gestalten lassen, zum Schwerpunktthema 2015 gewählt. Zur Jahreshauptversammlung am Samstag im Bensheimer Kolpinghaus hatte der Verein die Darmstädter Verkehrsplanerin Diplom-Ingenieurin Katalin Saary zu Gast, die das Thema "Mehr Zeit uff de Gass - die Straße gehört uns" aufgriff.

Sie stellte Konzepte vor, wie sich Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer fairer und in einer ausgewogenen Kombination von Schienen-, Bus-, Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr schaffen lassen. Eines der Schlagwörter dazu heißt Nahmobilität, ein anderes "Shared Space".

Laut Katalin Saary sind die Menschen in Deutschland täglich 1,2 Stunden unterwegs. Selbst für kurze Wege, die sich auch bequem mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigen ließen, werde das Auto genutzt. Nicht zuletzt auch mit negativen Konsequenzen für die Umwelt wie auch für die Gesundheit. "Wir müssen wieder auf die Füße kommen", plädiert die Ingenieurin für einen Umdenkprozess.

Eine wichtige Voraussetzung für lebendige Orte sei die Nahmobilität per Fahrrad oder zu Fuß. Sie zitierte Studien, nach denen die lokale Wirtschaft und der Einzelhandel nicht von den Parkplätzen vor der Haustür profitieren. In der Summe würden die Radfahrer mehr Geld in diese Kassen spülen.

Doch die Rahmenbedingungen müssen stimmen. Fußgänger und Radfahrer brauchen einen gleichberechtigten Raum gegenüber dem Autoverkehr. In der Streitfrage, ob Straßen Verkehrs- oder Lebensraum sind, werden die unterschiedlichen Perspektiven deutlich. Die Referentin plädierte, die in einer Innenstadt begrenzten Flächen fair zu teilen.

Es wird immer Straßen geben, auf denen der motorisierte Verkehr Priorität hat. Zum Beispiel auf Autobahnen. Dass sich aber im Zentrum und in Wohnquartieren durchaus andere Regelungen treffen lassen und sich das "Gesetz des Stärkeren" aufheben lässt, verdeutlichte die Stadtplanerin anhand verschiedener Beispiele. Für sie gilt: Die Stadtverträglichkeit des Autoverkehrs ist an Rahmenbedingungen gekoppelt. Wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert, ist weniger Fahrbahnbreite nötig und die Begegnung mit Fußgängern und Radfahrern sicherer. Werden Autos nur noch in Parkhäusern abgestellt, entsteht freie Bewegungsfläche.

Die Stadtplanerin zeigte einige verkehrstechnische Lösungen auf, die sich in Pilotprojekten bewährt hätten. Selbst auf gut befahrenen Straßen, die von rund 15000 motorisierten Fahrzeugen täglich passiert werden, habe man nach einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie durch den Abbau der Bordsteine und der Integration der Radfahrer und Fußgänger in den fließenden Verkehr - zumindest nach einem Gewöhnungsprozess - eine höhere Zufriedenheit aller Verkehrsteilnehmer erreichen können.

Der Verkehr in Deutschland ist durch einen Schilderwald geregelt. Das Konzept "Shared Space" entregelt. Keine Ampeln, keine Verkehrszeichen, keine Markierungen und Planken mehr: Im Ergebnis würden die Autos ihr Tempo mächtig drosseln. In diversen Städten - Österreich und Schweiz seien in dieser Hinsicht Vorreiter - würden die Verkehrsabläufe selbst auf gut frequentierten Straßen reibungslos funktionieren.

Straßen als Lebensräume

Straßen sind für das Leben in den Städten vor allem dann wichtig, wenn sie nicht nur Transportwege, sondern auch Lebensräume sind. Als Beispiele nannte sie den Theaterplatz in Coburg, der an Aufenthaltswert gewonnen habe, und den Marktplatz in Schwetzingen.

Oder den Sonnenfelsplatz in Graz. Dort tasten sich nun die Autos langsam auf die sternenförmige Kreuzung vor, nachdem man Ampeln und Schilder abgeräumt hatte. Die Referentin gab allerdings zu bedenken, dass ein Kahlschlag des Schilderwaldes nicht überall funktionieren könne. Wer sich auf den Prozess eines "Shared

Space" einlässt, solle weite Teile der Bevölkerung in die konzeptionelle Entwicklung einbinden. Denn ein Bewusstsein für Gegenseitigkeit ist Voraussetzung für ein Gelingen des Modells.

Aus der Mitgliederversammlung kamen durchaus kritische Einwürfe. Zum Beispiel: Wer sich als Fußgänger ohne Schutz eines Trottoirs im Straßenraum bewege, müsse seine ganze Achtsamkeit dem Verkehr schenken. Besonders Kindern dürfte die dauerhafte Konzentration durchaus schwerfallen.

© Bergsträßer Anzeiger, Dienstag, 03.03.2015