

Wir über uns

Die Heidelberger Weststadt war bisher ein Stadtviertel, in dem Bewohner aller Bevölkerungsschichten ihren Platz hatten und sich wohlfühlen konnten. Sie ist im südwest-deutschen Raum das herausragende Beispiel gründerzeitlicher Stadtentwicklung. Handel und Gewerbe gehören ebenso zu ihrem Stadtbild wie die gutbürgerliche Gaststätte, Ruhezonen und Spielplätze.

Mit der Verkehrsberuhigung im Sommer 1982 sollte ihre Wohnqualität, die in den letzten Jahren durch die ständige Zunahme des motorisierten Verkehrs sehr gelitten hatte, wieder verbessert werden. Die hierzu von der Stadt Heidelberg getroffenen Maßnahmen wurden jedoch von der Bevölkerung in vielen Punkten heftig kritisiert oder für untauglich befunden.

In der Zwischenzeit ist hierüber schon viel gesagt und geschrieben worden. In Diskussionen und Veranstaltungen kam immer wieder zum Ausdruck, daß die Bevölkerung weitgehend unvorbereitet mit den städtischen Maßnahmen konfrontiert wurde. Von einer ausführlichen Information oder gar einer Beteiligung am Planungsprozeß kann keine Rede sein. Für das Gelingen einer flächenhaften Verkehrsberuhigung und der dazugehörenden Wohnumfeldverbesserung ist das Mitmachen der Bürger jedoch eine wesentliche Voraussetzung. In der Interessengemeinschaft Verkehrsberuhigung Weststadt (IGVW) haben sich daher seit dem 18.08.1982 Bürgerinnen und Bürger zusammengeschlossen, um im Rahmen ihrer Bürgerrechte auf die Gestaltung ihres Stadtteils Einfluß zu nehmen. Sie versuchen die Kritik aus der Bevölkerung aufzunehmen und durch eigene Vorschläge die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die derzeitige Regelung soweit korrigiert wird, daß sich die Mehrheit der Weststadtbewohner damit identifizieren kann.

Die für Interessengruppen (sozialer Verkehrsberuhigung Weststadt (IGVW))

Präsident:

Peter Lentz

1. Vorsitz:

Günther Heilmann

Manfred Metzner

Bismarckstr. 26

6900 Heidelberg

Vertretung für den Inhalt:

Hilf Herold (Tel. 2629)/Wolfgang Müller (Tel. 21012)

Manfred Metzner (40147)

Peter Lentz (1273)

Göhrhard Meyer (45473)

Wolfgang Gallfuß (21629)

Horst Lauter (1279)/(Christoph Nostor (26804)

Sabine Württemberg (21732)

Martin Ernst (15763)

alle gemeinsam

S. 1-3, S. 46-48

S. 4-7

S. 8-21, S. 32-38

S. 22-25

S. 26-31

S. 39-42

S. 43-45

S. 49-51

S. 52-55

Alle Rechte vorbehalten
Titelgestaltung: G. Habs/P. Lentz
Heidelberg, Februar 1983

Spenden sind immer willkommen auf das IGVW-Sonderkonto (RAe Meyer/Gehrman)
Nr. 29738807 bei der Heidelberger Volksbank.

INHALT

	Seite
Wir über uns	1
Im Dschungel der Städte...	4
Was ist Verkehrsberuhigung und was gehört dazu ?	
1) Was soll mit Verkehrsberuhigung erreicht werden ?	8
2) Grundsätze bei der Planung	12
3) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	14
4) Kosten von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	17
5) Die zukünftige Realität sichtbar machen	19
Verkehrsberuhigung und geltendes Recht	22
Warum Bürgerbeteiligung ?	26
Was erwarten die Fußgänger ?	32
Wünsche der Radfahrer	35
Was verbessert sich für unsere Kinder ?	39
Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist notwendig	43
Was wollen die Autofahrer ?	46
Das Problem der Parkplätze	49
Was sollte gemacht werden ?- Vorschläge und Forderungen für die Heidelberger Weststadt -	52

Die IGW sagt ja zur Verkehrsberuhigung der Heidelberger Weststadt. Im Gegensatz zu anderen Bürgerinitiativen vertritt sie jedoch nicht die Belange einer speziellen Gruppe, sondern versucht einen vernünftigen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen herbeizuführen. Diese Broschüre soll u.a. dazu dienen, den Bürgern der Heidelberger Weststadt das Problem der Verkehrsberuhigung zu erschließen und zur Mitarbeit anzuregen.

In den Einzelbeiträgen Ihrer Mitglieder und Ihrer 7 Arbeitsgruppen spiegelt sich die ganze Vielfalt der allgemeinen Vorstellungen und Erwartungen der Bevölkerung wider. In Ihren Widersprüchen wird die ganze Komplexität des Problems deutlich. Der abschließende Vorschlagskatalog stellt dann den Interessenausgleich dar, indem er lediglich diejenigen Punkte enthält, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse für durchführbar und für den Anfang einer besseren Verkehrsberuhigung der Heidelberger Weststadt gehalten werden.

Die IGW ist sich der Problematik dieses Kompromisses wohl bewußt. Vertrauen in die Urteilsfähigkeit und die Einsicht Ihrer Mitbürger geben ihr jedoch den Mut, diese Vorschläge der Öffentlichkeit dennoch vorzustellen.

Wie die Erfahrung mit dem Schrägparken in der Weststadt gezeigt hat, können vorhandene Modelle (Essen, Berlin, Dortmund) nicht ohne weiteres übernommen werden. Bei allen Maßnahmen muß unbedingt vermieden werden, daß die gewachsene Struktur des Stadtviertels zerstört wird. Die Urbanität der Weststadt muß erhalten bleiben. Alle diejenigen, die dieses Bemühen konstruktiv unterstützen können, rufen wir hiermit zur Mitarbeit auf.

Diese Aufforderung schließt die Erwartung an den Oberbürgermeister unserer Stadt ein, in einen Dialog mit uns einzutreten. Dabei geht es uns nicht über ein Recht über Vergangenes. Scherben hat es genug gegeben. Noch ist es Zeit für einen neuen Anfang. Zum Wohle unserer Weststadt wollen wir im gegenseitigen Vertrauen damit beginnen.

Allenthalben, allerorten, national und international ein populäres Thema: Verkehrsberuhigung in den Städten. Ein Thema, das erst im letzten Jahrzehnt so richtig aktuell geworden ist. Erst dann, als nämlich klar wurde, daß der durch die 74er Ölkrise ausgelöste Schock doch tiefer saß als zuerst angenommen. Bis zu jener Ölkrise machte sich eigentlich kaum ein verantwortlicher Politiker Gedanken über die Unwirtlichkeit der Städte, dies wurde einigen "linken Spinnern" überlassen.

Im Gegenteil, das Auto als Fortbewegungsmittel wurde auf Teufel komm raus propagiert, Wohlstand für alle war an den Kfz-Zulassungsziffern abzulesen. Über den sinnvollen Einsatz von Nahverkehrsmitteln wurde kaum nachgedacht. Wenn möglich, wurden sie sogar abgebaut, siehe speziell hier in Heidelberg die andauernden Fahrplanverdünnungen und Fahrpreiserhöhungen bei der HSB. Wer erinnert sich nicht der absolut "verkehrsberuhigten" Sonntage von 1974, als Pferdegesspane, Radfahrer, Kinder und Fußgänger Städte und Straßen für sich hatten.

Das Umdenken von Stadt- und Verkehrsplanern in Richtung Verkehrsberuhigung müssen wir sicherlich auf dem Hintergrund dieses Ölshocks sehen. Vergessen wir jedoch nicht, daß das Antriebsmoment und die hintergründige Idee zu diesem Schritt allein darauf basiert, den Menschen erst einmal das Autofahren zu erschweren. Der Industrie- und Wohlfahrtsstaat mußte auch an diesem Punkt einsehen, daß er seine Grenzen erreicht hatte.

Das Scheitern dieser vom Staat auf das Auto hingelenkten Gesellschaft, dieser von Stadtverwaltungen in Fußgängerzonen verordneten Gleichförmigkeit, hat immer mehr Menschen auf-

merken lassen, daß für städtisches Leben ein simples "entweder - oder" nicht genügt, sondern eine fettere und durchdachtere Organisation von "sowohl als auch" notwendig ist. So kann Verkehrsberuhigung in diesem Zusammenhang keinesfalls heißen, Straßenzüge oder Stadtteile in kleine Dorf-Idylle zurückzuverwandeln. Genauso wenig können wir akzeptieren, daß die Verwaltung "von oben" her anordnet, wie beispielhaft in der Weststadt geschehen.

Das Dickicht der Städte, diese unwirtliche Zivilisation, die Auto-Mobilität und die ganze Zersplitterung unserer Lebensbereiche - die Trennung von Arbeit, Wohnen, Freizeit, die Separierung der Generationen, der Gesunden von den Kranken, der Jungen von den Alten - all das ist nicht einfach rückgängig zu machen.

Diese Gesellschaft hat auch die Konzentration auf das Automobil mit sich gebracht, auf ein Transportmittel, daher kann das Problem als Ganzes immer schwerer gelöst werden.

Bürokratisch angeordnete "Neuerungen" oder Lösungen, ohne Beteiligung der Bürger, führen zu Resultaten, wie wir sie in den Straßen der Weststadt vor Augen haben.

Unter Verkehrsberuhigung ist u. A. nach nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil insgesamt zu verstehen. Das kann nur heißen, die Bürger selbst zu beteiligen. Soll es sich wirklich wohnlischer und behaglicher leben lassen wie zuvor, so kann eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs nur Hand in Hand gehen mit Maßnahmen, die Kfz-unabhängig sind, d. h. die den Bürgern das zurückgeben, was der Mobilverkehr und die Anonymisierung von Straßen und Plätzen, von Stadtteilen und Städten genommen haben: für die Menschen

muß der Stadtteil zu dem werden, was er früher war: er muß Marktplatz, Spielplatz, Abenteuerverplatz, Umschlagplatz von Nachrichten, Nachbarschaftshilfe u.a. sein.

Beim Korrigieren falsch erkannter Vorstellungen wird das bisher "zu kurz gekommene" oft überbetont, so z.B. wenn wir plötzlich dazu neigen, dem Autofahrer Hindernisse in den Weg zu legen (Wohnstraßen) und dem Fußgänger auf Schritt und Tritt etwas Besonderen anzubieten. Zu rasch vergessen wir, daß der öffentliche Stadtraum seine Öffentlichkeit gerade dadurch verlor, daß er zu ausschließlich für ein Verkehrsmittel ausgebaut wurde. Wenn wir die einseitige Autowelt durch eine einseitige Fußgängerwelt ersetzen, schaffen wir also gerade keine Öffentlichkeit. Sie besteht ja gerade darin, offen zu sein für ein Neben- und Miteinander von Verschiedenem.

Wie Straßen und Plätze zu Lebensräumen für jedermann zu gestalten sind, kann nicht an dem momentanen Wunsch von Jedermann bestimmt werden. Öffentlichen Raum zu gestalten, setzt genaues Wissen um die Bedeutung der verwendeten Elemente voraus. Die lokale Bedeutung eines Platzes oder einer Straße und der Bezug zur Stadt als Ganzes müssen erkannt und berücksichtigt werden.

Verbunden mit dem Umgestalten von Außenräumen sollte mehr Leben in die Häuser entlang der Straßen und um die Plätze kommen. Anstatt alle Aktivitäten in speziellen Zentren zu bündeln, müssen wir eine vielfältige Mischung von Lebens-tätigkeiten an verschiedenen Orten fördern, damit wieder ein spannendes Wechselspiel von Kommen und Gehen entsteht.

Dafür müssen Möglichkeiten geschaffen werden. Abgesehen von den Straßen, die nunmehr wieder vorrangig Fußgängern und Kindern zur Verfügung stehen sollen, stellen wir uns noch

folgende zusätzlichen Einrichtungen vor:

1. Einrichtung eines Cafes auf dem Wilhelmsplatz
2. ein kleines Bürgerzentrum mit Raum für Kino und Theater
3. in den Sommermonaten Freiluft-Kino auf dem Wilhelmsplatz
4. kleinere Straßenfeste, d.h. z.B. für die Bürger der Blumenstraße
5. Öffnung und Umgestaltung der Hinterhöfe
6. ein Kulturhaus mit Ateliers, Werkstätten etc.
7. Volleyballnetze, Tischtennisplatten, Boule-Plätze
8. ein kleiner verwunschener Wald
9. außerdem eine grundsätzliche Erlaubnis von Straßenfesten

Die o.g. Punkte können nur einen ersten Schritt darstellen, um der Weststadt diese oben geforderte zusätzliche Lebensqualität zu geben. Ich will keine Entwicklung, die uns den Hauptstraßen-Charakter in die Weststadt bringt, also keine Konsumzonen, keine höheren Mieten etc. Dies kann aber nur vermieden werden, wenn behutsam vorgegangen wird und die Bürger allumfassend beteiligt werden. D.h. nicht über Nacht, sondern in einem länger dauernden Prozeß von Planung und öffentlicher Diskussion.

Was ist Verkehrsberuhigung und was gehört dazu?

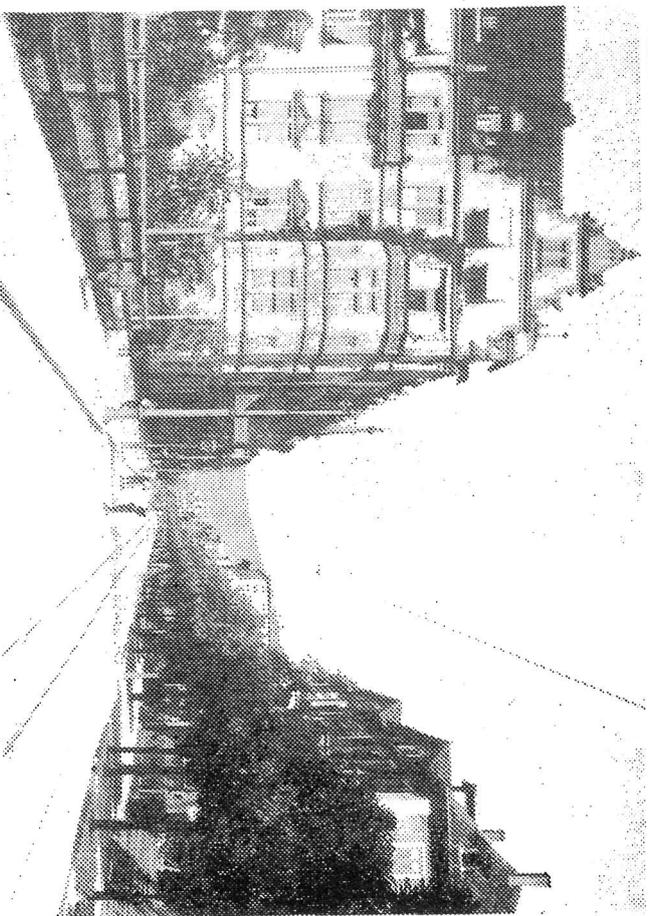
1. Was soll mit Verkehrsberuhigung erreicht werden?

Unsere Städte ähneln sich zumindest in einem Punkt: die Straßen werden von Fahrzeugen beherrscht. Überall das gleiche Bild: rollender Verkehr, Staus, am Straßenrand abgestellte Autos. Dabei werden Privatfahrzeuge nur an 3 % der Tageszeit tatsächlich gefahren - in den restlichen 97 % geben sie den "ruhenden Verkehr" ab (BBU).

Das Heilmittel gegen die anschwellende Lawine von Kraftfahrzeugen und zunehmendem Verkehrschaos hieß "autogerechte Stadt": Tiefgaragen, Stadtautobahnen, Parkhäuser, riesige Kreuzungen. Im Endeffekt hat diese Entwicklung zur Stadtlucht und zur Zerstübelung geführt und damit zu einer immer größeren Abhängigkeit vom Auto. Die Verdichtung der Innenstädte hat bei den Planern, der Bevölkerung, auch bei den Autofahrern einen Prozeß des Umdenkens eingeleitet: das Stadtleben soll nicht weiter dem Auto, sondern wieder den Menschen gerecht werden.

Gerade die heute (noch) dicht besiedelten Wohngebiete unserer Städte wurden in einer Zeit gebaut, als es noch kaum Autos gab.

Von daher wäre es nur sinnvoll, sie nicht durch verkrampte Maßnahmen autogerecht(er) zu machen, sondern ihnen die Qualität zu erhalten bzw. zurückzugeben, die sie bei ihrer Entstehung hatten: Gemeinsames Bewohnen eines Stadtviertels - nicht: aneinander vorbeifahren auf der Straße.



Was uns außerhalb der eigenen vier Wände an "städtischem Wohnraum" umgibt - STRASSEN & PLÄTZE - gilt als Wohnumfeld. In dieser Umgebung, die durch Verkehrsgefährdung, Abgase, Lärm und parkende Autos unattraktiv bis unwirtlich und gefährlich geworden ist, haben Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder kaum noch Platz.



Verkehrsberuhigung tut not

Für die Verbesserung des Wohnumfeldes ist eine "Beruhigung" (Verlangsamung und Verringerung) des Individualverkehrs eine wichtige Voraussetzung. Über Maßnahmen, mit denen dies erreicht werden kann, sind sich allerdings Bürger, Planer, Wissenschaftler und Politiker grundsätzlich uneinig.

Im Mittelpunkt des Maßnahmenkataloges zur Verkehrsberuhigung stehen zunächst die verschiedenen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse:

- * Steigerung der Verkehrssicherheit
- * Vernünftigerer Verkehrsmittelwahl
- * bessere Ordnung des ruhenden und des fließenden Verkehrs

Eng damit verknüpft ist die Verbesserung des Wohnumfeldes durch:

- weniger Lärm- und Abgasbelastung
- + mehr Frei- und Grünflächen
- + Verbesserung der Straßengestalt
- + zentrales, urbanes Wohnen fördern

= Aufenthaltsqualität der Straße verbessern

Allerdings läßt sich eine Verbesserung des Wohnumfeldes nicht alleine mit Maßnahmen wie Blumenkübel, Poller, Umgestaltung der Parkplätze oder gar mit bloßen verwaltungstechnischen Restriktionen auf Kosten einer Gruppe erreichen.

Ohne Einsicht, Einverständnis und vor allem Umdenken aller Beteiligten wird die Verkehrsberuhigung doch nur als ein Stück aufkotrolierter Fortschritt empfunden werden. Gerade den Autofahrern müssen Alternativen angeboten werden, die sich als sinnvoll und praktikabel erweisen und damit die Bereitschaft zur Veränderung (z.B. der Verkehrsmittelwahl) erhöhen.

Darüberhinaus müssen natürlich ALLE Bewohner des betroffenen Stadtteils und an der Sache interessierte Bürger die Möglichkeit haben, sich aktiv an der Formulierung von Zielen und der Ausarbeitung konkreter Maßnahmen zu

beteiligten. Möglicher Fortschritt könnte sonst sehr schnell zum unerwünschten Segen von oben verklümmern.

2. Grundsätze bei der Planung

Wie alle Planung so muß auch die Verkehrsplanung umfassend geschehen. Alle Teilaspekte müssen berücksichtigt und integriert werden, so lauten der politische und der gesetzliche Auftrag.

Die Wirklichkeit zeigt jedoch, daß Planer und Politiker vorhandene Investitionsmittel hauptsächlich für den Straßenbau verwenden. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird als einzige ergänzende Alternative zum Privatauto angesehen; daß es Radfahrer und Fußgänger gibt, wird gar nicht oder nur am Rande erwähnt und berücksichtigt.

Um diese Einseitigkeit zu überwinden, müßten in den Kommunen eigenständige Planungsgruppen für die Belange jener eingerichtet werden, die auf Straßen und Plätze als öffentlichem Lebensraum angewiesen sind: die Fußgänger, Kinder, alte Menschen.

Diese Beteiligung der Bürger an der Verkehrsplanung setzt natürlich voraus, daß auf der Seite der städtischen Behörden überhaupt sachkundige Ansprechpartner vorhanden sind (s.u. "Bürgerbeteiligung").

Prinzipielle Verkehrsberuhigung zielt auf Veränderungen in unterschiedlichen Lebensbereichen. Daher müßten bei allen Entscheidungen, die getroffen werden sollen, eine Reihe von Grundsätzen eingehalten werden:

* Ziel der Prinzipiellen Verkehrsberuhigung ist die Schaffung einer Stadtstruktur, die ein Minimum an Autoverkehr erforderlich macht.
Mit anderen Worten: Der Zwang zum Auto, der durch die jahrelange falsche Struktur- und Verkehrspolitik aufgebaut wurde, muß endlich rückgängig gemacht werden.

* Oberster Grundsatz der Prinzipiellen Verkehrsberuhigung ist die Dezentralisierung in Politik, Verwaltung, Industrie, Handwerk, im Versorgungssektor, in der Freizeit usw.
Erst die Zentralisierung hat bewirkt, daß der Verkehrssektor in unseren Städten so ein überlastiges Problem geworden ist. In einer Stadt oder in einem Stadtteil, in dem alle Ziele zu Fuß erreicht werden können, gibt es keine Verkehrsprobleme. Heute ist aber der Verkehr nicht mehr Mittel (Beförderung, Transport) zum Zweck (Erreichung eines Zieles), sondern hat sich weitgehend selbstständig.

* Verkehrsberuhigende Maßnahmen müssen zum Ziel haben, die Ungleichheit der Wohnquartiere innerhalb einer Stadt abzubauen und nicht noch eine weitere Ungleichheit hinzuzufügen. Gibt es nur wenige Verkehrsberuhigte Straßen, wird dort der Wohnraum verstärkt zum Spekulationsobjekt. Wer hohe Mieten zahlen kann, wohnt "verkehrsberuhigt"; wer das nicht kann, wohnt unweigerlich in der Umgehungsstraße. Dieses Problem kann nur mit einer flächendeckenden Prinzipiellen Verkehrsberuhigung umgangen werden.

* Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dürfen keinesfalls zu einer Umlagerung von Autoverkehrsflächen führen, dazu gehört auch der ruhende Verkehr (Parkflächen). Das Auto beansprucht zur Zeit einen total überhöhten Flächenanteil in den Städten, dieser darf auch nicht Übergangsweise erhöht, sondern muß endlich schrittweise reduziert werden.

* Verkehrsberuhigung ist auf sehr viele recht unterschiedliche flankierende verkehrspolitische Maßnahmen angewiesen. So führt z.B. die schlechtere Anbindung eines Quartiers an das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel wegen der Einrichtung einer Fußgängerzone höchstens zu einer Verkehrsberuhigung des Fußgängerverkehrs. Prinzipielle Verkehrsberuhigung setzt also z.B. auch eine massive Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel voraus, auch über den derzeitigen Bedarf hinaus. Verkehrsnetz-, Tarif-, Fahrplangestaltung usw. bei den öffentlichen Stadtverkehrsmitteln müssen ein Angebot darstellen: eine ständige Anpassung an die, durch diese Politik selbst hervorgerufene, verminderte Nachfrage ist abzulehnen.

* Neben der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln) muß alles getan werden, um zuerst einmal die überflüssigen Autofahrten zu reduzieren. Das Autofahren darf nicht allgemein als "Sport" akzeptiert werden, dafür ist dieses Verkehrsmittel zu gefährlich. Etwa 60 % aller Autofahrten sind überflüssig, da sie genauso gut zu Fuß, per Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden können.

* Es sind alle übergreifenden Maßnahmen zur Förderung des Anteiligen Autoverkehr zu unterlassen; Subventionen, die den Autoverkehr einseitig fördern, sind abzubauen und müssen langsam in eine stärkere Belastung für die Benutzung des umweltfreundlichen Autos übergehen.

* Da die Möglichkeit für eine freie Wahl des Verkehrsmittels im Gegensatz zu den Betuerungen einiger Politiker und Lobbyisten in der Praxis absolut nicht vorhanden ist und die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit das Auto einseitig bevorzugt hat, kann in der derzeitigen Situation auch auf dirigitische Maßnahmen nicht verzichtet werden.

(Grundsätze des BBU zur Verkehrsberuhigung)

BBU = Bundesverband Bürgerinitiativen für Umweltschutz

3. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

"Verkehrsberuhigung" ist schon zum beliebten Modewort geworden und dient damit nicht selten als Alibi für eine weiterhin auto-orientierte Straßenbaupraxis. Unsinnige Behinderungen des Autoverkehrs oder Parkraumverschlechterungen können als Vorwand dienen für Straßenausbauten oder Parkhäuser und Tiefgaragen. Der aus der "beruhigten" Zone verdrängte und in die Hauptverkehrsachsen verlagerte Verkehr belastet diese Straßen derart, daß sie bald den "Verkehrstod" sterben. Zudem führt diese Verkehrsümdelung zu Schneelassen, die den "beruhigten" Bereich von anderen Stadtteilen abkapseln oder in sich zerschneidenden (Beispiel Rohrbacher Straße in der Weststadt).

Verkehrsberuhigung im positiven Sinn muß "Prinzipielle Verkehrsberuhigung" bedeuten. Das Konzept, das Stadtplaner und Bürgerinitiativen befürworten, sieht folgende Maßnahmen vor:

* Straßen mit geringer Verkehrsbelastung sollen so umgestaltet werden, daß die gesamte Verkehrsfläche ohne Trennung von Bürgersteig und Fahrbahn aufgepflastert wird und von Fußgängern, Radfahrern und Autos gleichberechtigt benutzt werden kann

* in entsprechend umgebauten Straßen sollen ausreichend Parkmöglichkeiten für Anlieger bleiben

* da eine eigene Fahrbahn dann nicht mehr vorhanden ist, werden so erhebliche Freiflächen für Baumpflanzungen, Begrünungen und Möblierungen gewonnen

* aus solchen "Wohnstraßen", die etwa 65 % des Straßennetzes umfassen können, sollen Netze gebildet werden, die dann das zu Fußgehen und Radfahren auch für größere Entfernungen wieder attraktiv machen. Die Autobenutzung wird dagegen durch die Langsamfahrstrecken für kurze Distanzen unattraktiver

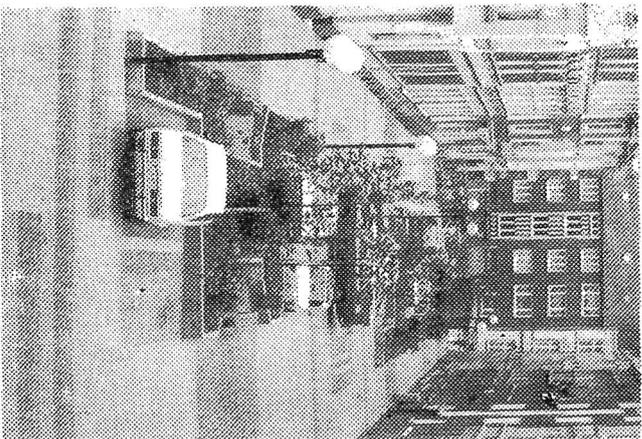
Aber Verkehrsberuhigung darf nicht auf Wohnstraßen beschränkt bleiben:

* die Fußgängerzonen in den Innenstädten, ebenso Parks um am Stadtrand gelegene Erholungs-

gebiete sollen durch ein Netz von verkehrsberuhigten Wohnstraßen miteinander verbunden werden

* Verkehrsstraßen mit mittlerer und hoher Verkehrsbelastung, die überdimensioniert sind (d.h. zu viele und/oder zu breite Fahrbahnen haben) und daher eine Belastung für Passanten und Anwohner darstellen, sollen ebenfalls umgestaltet werden. Durch Verringerung der Anzahl und der Fläche der Fahrbahnen wird Platz gewonnen für breitere Trottoirs, Radwege, Baumbeplantzungen

Daß diese Maßnahmen sich erfolgreich durchführen lassen, zeigen Beispiele aus Schweden, England, Japan, Italien und vor allem Holland (mit dem sog. "woonerf"). Positive Auswirkungen und Erfolge werden vor allem beim Verkehrsverhalten, in der Verbesserung der Verkehrssicherheit und in besserer Wohnqualität sichtbar.



Aufgepflasterte Straße in Essen

4. Kosten von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Die Umgestaltung eines Wohngebietes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität muß nicht gleichbedeutend sein mit hohen Kosten. Die Forderung nach Machbarkeit, d.h. Finanzierbarkeit wird oft vorgebracht, bevor irgendwelche planerische Vorstellungen oder Alternativen erarbeitet wurden. Finanziell aufwendige Renommierungsprojekte wie kommerzielle Fußgängerzonen können für flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohngebieten kein Vorbild abgeben. Hier muß nach schrittweiser und möglichst kostengünstiger Umgestaltung von Straßen und Plätzen gesucht werden.

Obwohl immer noch Milliardenbeträge für Neubau oder Ausbau von Straßen investiert werden, gibt es nur geringe Mittel für die Erforschung neuer Möglichkeiten zur Straßengestaltung und ihrer praktischen Umsetzung. Für Radfahrwege oder menschengerechte Gestaltung der Umwelt fehlt das Geld! Dabei gibt es viele Möglichkeiten, Straßen wieder "bewohnbar" zu machen, die keineswegs teuer sind. Mit höheren Kosten verbunden ist die Aufpflasterung (Gehweg und Fahrbahn eingebnet). Das neue (Pflaster-)Material kann aber gegebenenfalls direkt auf die vorhandene Straßendecke aufgetragen werden, ohne daß Arbeiten am Untergrund (Leitungsverlegungen etc.) notwendig sind - eine erhebliche Kosteneinsparung.

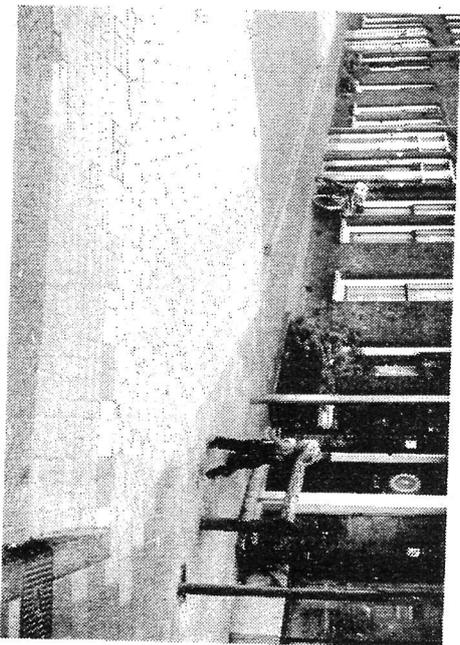
Die gesamten Kosten für Verkehrsberuhigung hängen außerdem ab von der Größe des vorgesehenen Stadtgebietes: Maßnahmen, die nur einzelne Straßen betreffen über mittlere Maßnahmen, die ein ganzes Quartier umfassen, bis zur Groß-

flächigen Verkehrsberuhigung, die mehrere Quartiere oder das ganze Stadtgebiet einbezieht.

Der gesamte Kostenaufwand ist also abhängig vom "wo" und "wie" der geplanten Maßnahmen:

- a) Maßnahmen mit geringem Aufwand, d.h. im Wesentlichen Verkehrsregelnde Eingriffe
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Tempo 30)
 - Park-Regelungen etc.Bei diesen Maßnahmen ändert sich das Erscheinungsbild der Straße nicht grundlegend.
- b) Maßnahmen mit mittlerem Aufwand greifen in die Straßengestaltung ein, erfassen aber nicht die gesamte Straßenfläche.
 - breit aufgeflasterte Schwellen
 - Anlage von Radwegen durch Verengung der Fahrbahn
 - Neuordnung der Stellplätze
 - Begrünung und Möblierung etc.
- c) Maßnahmen mit großem Aufwand; Erscheinungsbild und Benutzbarkeit der Straßen ändern sich grundlegend.
 - Beseitigung der Trennung von Gehwegen und Fahrbahnen durch Aufpflasterung
 - Begrenzung der Park- und Haltemöglichkeiten im Straßenraum auf ausgewiesene Stellplätze
 - bauliche Gestaltung und Begrünung aller auf diese Weise gewonnenen FreiflächenDie Straße gewinnt an Aufenthaltsqualität; ihre Transportfunktion für Autos wird verringert.

Bei vollständigem Umbau sind Kosten zwischen 150 und 300 DM / m² zu erwarten. (Umgestaltungskosten bei Fußgängerzonen liegen wesentlich höher!) Für die Verkehrsberuhigung Weststadt stehen insgesamt 7,8 Mio DM zur Verfügung.

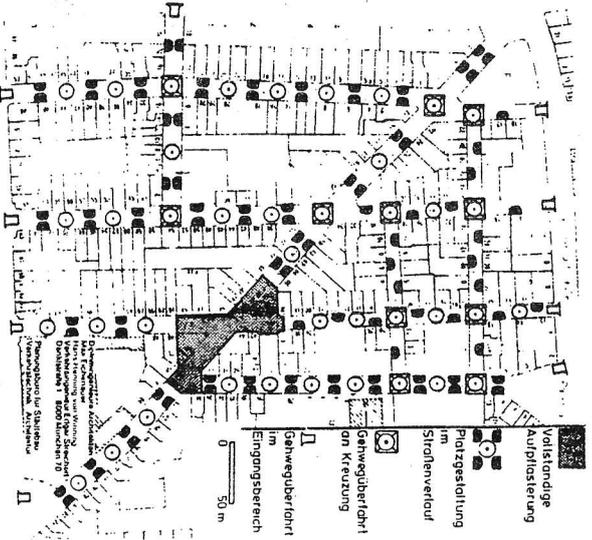


Durchpflasterung des Gehwegs

5. Die zukünftige Realität sichtbar machen

Ganze Kataloge mit Zielvorstellungen, Grundsätzen und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Planung wurden schon ausgearbeitet. Was davon ist aber tatsächlich brauchbar, wenn es um die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität EINES BESTIMMTEN STADTTEILES geht?

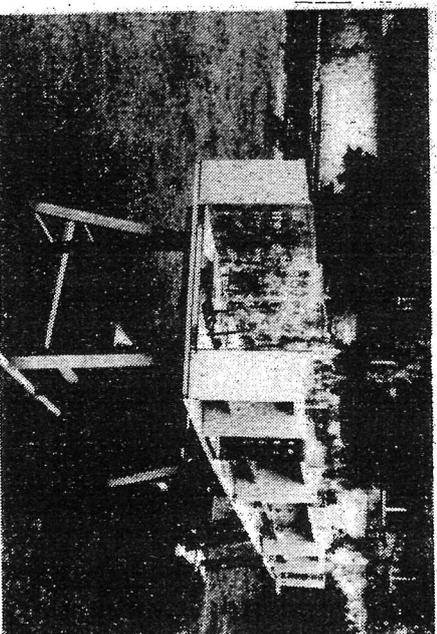
Die Texte, die die Ziele und Vorstellungen der Planer darstellen, sind in deren Fachsprache abgefaßt und durch Pläne ergänzt.



Schwer verständliche Planskizze einer Verkehrsberuhigung

Beide, Texte und Planzeichnungen, sind dem Laien wegen ihres hohen Abstraktionsgrades oft schwer verständlich. Sehr maßstabgetreue Modelle sind nicht immer eine gute Lösung, da der ungebübte Betrachter sie aus einer frem-

den Vogelperspektive ansieht und außerdem durch den sog. "Puppenstubeneffekt" irritiert wird.



Modell einer Verkehrsberuhigten Straße

Das Vorgesehene wird den Betroffenen eher einsichtig, wenn dies PROVISORISCH (soweit möglich) auf der Straße dargestellt wird. Man kann z.B. bei einer Ortsbegehung den künftigen Standort von Bäumen, Anpflanzungen, Bänken usw. mit Kreistreifen etc. markieren.
Für die Betroffenen ist es nicht nur wichtig, Zugang zu Informationsmaterial zu haben. Sie müssen sich die Planziele, die zunächst in Text und Bild dargestellt sind, auch vorstellen können.

Durch die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) hat der Gesetzgeber im Jahre 1980 die Rechtsgrundlagen zur Errichtung "Verkehrsberuhigter Bereiche" geschaffen und den Kommunen die Möglichkeit gegeben, im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzuführen.

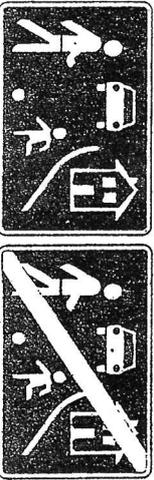
Was der Gesetzgeber als Verkehrsberuhigung betrachtet und wie die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgenommen werden sollen, zeigt folgender kurzer Überblick über die gesetzlichen Bestimmungen:

1. Straßenverkehrsgesetz (StVG)

In § 6 Abs 1 des StVG, der Ermächtigungsgrundlage für weitere Verordnungen und Verwaltungsvorschriften, heißt es ausweislich: "Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und Allgemeine Verwaltungsvorschriften über ... 15. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen, zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung".

2. Straßenverkehrsordnung (StVO)

In § 42 StVO wurde ein neuer Absatz 4a "Verkehrsberuhigte Bereiche" eingefügt. Ein solcher verkehrsberuhigter Bereich beginnt mit Zeichen 325 und endet mit Zeichen 326.



Links Zeichen 325 = Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
Grund blau, grüne Symbole und Kontraststreifen weiß, Rechts
Zeichen 326 = Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs, Grund blau,
grüne Symbole und Kontraststreifen weiß, Schrägschild rot

3.

- Innerhalb dieses Bereiches gilt:
1. Fußgänger dürfen die Straßen in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
 2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
 3. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten.
 4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
 5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, zum Be- und Entladen.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)

In der VwV-StVO werden vor allem detailliertere Ausführungen zum verkehrsberuhigten Bereich gemacht (auszugsweise):

"I. Örtliche Voraussetzungen

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, daß die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitmindernde Maßnahmen des Straßenbausträgers oder der Straßenbaubehörde überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben.

III. Bauliche Voraussetzungen

1. Maßgebend für die Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen sind - neben der damit angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit - Gesichtspunkte des Städtebaus, insbesondere Verbesserung des Wohnumfeldes durch Umgestaltung des Straßenumraumes. Die mit Zeichen 325 erfassen Straßen müssen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann u.a. dadurch erreicht werden, daß der Ausbau der Straße sich deutlich von angrenzenden Straßen, die nicht mit Zeichen 325 beschildert sind, unterscheidet. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

3. Straßen, die mit Zeichen 325 beschildert sind, dürfen von Fußgängern zwar in ihrer ganzen Breite benutzt werden; dies bedeutet aber nicht, daß auch Fahrzeugführern ermöglicht werden muß, die Straße überall zu befahren. Daher kann es im Einzel fall zweckmäßig sein, Flächen für Fußgänger zu reservieren und diese in geeigneter Weise (z. B. durch Poller, Bewuchs) von dem befahrbaren Bereich abzugrenzen.
4. Die Straße muß ein Befahren für alle dort zu erwartenden Fahrzeugarten gestatten.
5. Der Parkraumbedarf sollte in angemessener Weise berücksichtigt werden. Die zum Parken bestimmten Flächen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs brauchen nicht durch Parkplatzzschilder gekennzeichnet zu sein. Es genügt eine andere Kennzeichnung, z.B. durch Bodenmarkierung (§ 41 Abs 3 Nr. 7) oder Pflasterwechsel.

IV. Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen kommt sowohl für alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes als auch für einzelne Straßen und Straßenabschnitte in Betracht. Die Zeichen 325, 326 dürfen nur angeordnet werden, wenn die unter Nr. II und III aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Dabei muß jede Straße oder jeder Straßenabschnitt diesen Voraussetzungen genügen, sofern nicht die örtlichen Gegebenheiten - auch im Hinblick auf die Verkehrssituation - einzelne Abweichungen zulassen.

Inbesondere unter Berücksichtigung der hier zitierten Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung muß zwangsläufig die Frage gestellt werden, ob die von der Stadt Heidelberg durchgeführten verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Weststadt den gesetzlichen Mindestanforderungen entsprechen.

Die Stadt Heidelberg vertritt nun allerdings die Auffassung, daß diese allgemeinen Verwaltungsvorschriften für sie nicht bindend seien, sondern nur Handhabungshinweise beinhalten. Richtig dabei ist, daß allgemeine Verwaltungsvorschriften grundsätzlich für nachgeordnete Landesbehörden nur dann ver-

bindlich sind, wenn die Vorschriften in das jeweilige Landesrecht übernommen worden sind.

Es darf in diesem Sachzusammenhang jedoch auch nicht übersehen werden, daß das Land Baden-Württemberg für die Kosten der Verkehrsberuhigung Weststadt zu 2/3 aufkommt. Diese Kostenübernahme entspricht einer Verordnung des Landesinnenministeriums, in welcher geregelt wird, daß die Gemeinden bei der Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen Landesmittel in Höhe von bis zu 2/3 des Gesamtbedarfes erhalten können.

Zu den Voraussetzungen, unter denen solche Mittel bewilligt werden, heißt es in der Verordnung des Innenministeriums aber auch, daß Maßnahmen der Verkehrsberuhigung den straßenverkehrsrechtlichen Belangen Rechnung zu tragen haben. Der Begriff der straßenverkehrsrechtlichen Belange umfaßt aber nichts anderes als die Summe der geltenden Vorschriften der Straßenverkehrsgesetze und der dazu erlassenen Verordnungen, so daß aus rechtlicher Sicht die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung von der Stadt Heidelberg wohl durchaus zu beachten sind.

Auch eine gerichtliche Überprüfung der Maßnahmen der Stadt Heidelberg zur Verkehrsberuhigung anhand der gesetzlichen Bestimmungen durch das zuständige Verwaltungsgericht muß daher u.E. zu der Feststellung führen, daß diese Maßnahmen der Stadt Heidelberg nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen genügen.

Warum Bürgerbeteiligung?

Die Beteiligung von Bürgern an Entscheidungen einer Kommune (z.B. Verkehrsberuhigung eines Stadtteiles, Sanierung usw.) läßt sich unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachten. Wir werden uns mit zwei Perspektiven beschäftigen:

- mit der juristischen Sichtweise: was fordern und sagen die Gesetze zur Bürgerbeteiligung? Was können Stadtverwaltungen im Idealfall tun, um den Bürgern an Entscheidungen teilnehmen zu lassen?
- mit der politischen und kulturellen Sichtweise: welchen Nutzen hat Bürgerbeteiligung überhaupt? Hat sie etwas mit dem Kulturniveau einer Stadt und deren Einwohnern zu tun?

Am Beispiel der Verkehrsberuhigung Weststadt werden wir darlegen, wie Bürgerbeteiligung hätte erfolgen können, und was tatsächlich von der Stadt getan wurde, um die Bürger nicht zu beteiligen.

Bürgerbeteiligung aus juristischer Sicht:

In verschiedenen Gesetzen wird den städtischen Behörden vorgeschrieben und vorgeschlagen, wie sie die Bürger in die Stadtentwicklungsplanung (dazu gehört auch die Verkehrsberuhigung eines Stadtteiles) mit einbeziehen sollen.

Ausgehend vom "Städtebaubericht der Bundesregierung von 1970" schlugen sich einige Regelungen und Vorschläge zur Bürgerbeteiligung in Gesetzen nieder. Der Städtebaubericht formuliert als wichtigstes Ziel der Bürgerbeteiligung die Befähigung des

Bürgers, seine Wünsche und Bedürfnisse zu formulieren, um sie soweit als möglich in kommunale und staatliche Planungsprozesse einfließen zu lassen.

Folgende Regelungen sollen die Bürgerbeteiligung sichern:

Die Darlegungspflicht: Bevor eine Planung in ihr konkretes Planungsstadium eintritt, muß die Stadtverwaltung die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung darlegen, damit der Bürger bereits sehr frühzeitig an der Zielfindung des Planungsprozesses beteiligt ist.

Anhörungspflicht: Nach der Darlegung der allgemeinen Planziele soll sich ein Dialog zwischen Bürger und planender Behörde entwickeln. Dem Bürger ist Gelegenheit zu geben, Gegenvorschläge in den Planungsprozeß einzubringen. Um diesen Dialog in Gang zu setzen, kann und soll die Verwaltung alle Formen der bürgerschaftlichen Beteiligung ausschöpfen: Bürgerforum, Gemeinwesenarbeit, Bürgerberatungsbüro, Anwaltsplanung.

Gemeinwesenarbeit: Es gibt ein Bürgerzentrum im Stadtteil, in dem sich die Bürger treffen und über Planungsmaßnahmen der Stadt beraten können. Oder: Ein von der Stadt bezahlter Städteplaner entwickelt zusammen mit den Bewohnern eines Stadtteiles Initiativen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität.

Anwaltsplanung: Diese Form der Bürgerbeteiligung geht davon aus, daß es in einem Stadtteil Personen (Gruppen) gibt, die ohne Wahl durch die Bewohner deren Interessen vertreten. (Der Weststadterverein wird von der Stadt als Anwalt der Weststädter angesehen).

Informationsvermittlung: Der Bürger muß über Information und Wissen verfügen, um sich am Planungsprozeß beteiligen zu können. Informationschriften, Planungsvorhaben usw. dürfen nicht in "fachwissenschaftlich gehalten, sondern müssen allgemeinverständlich sein.

Alternative Planungs-
möglichkeiten:-----

Für jedes Problem gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten. Eine bürgernahe Verwaltung darf diese nicht schon vor der Planung durch bestimmte Vorgaben einschränken, sondern muß offen sein für andere oder bessere Vorschläge.

Wie es war: keine Bürgerbeteiligung

Die gesetzlichen und politischen Vorgaben fanden kaum Eingang in die Planung der Stadtverwaltung zur Verkehrsberuhigung der Weststadt. Die Weststädter erlebten, wie schon viele andere Gruppen und Bevölkerungsstelle, daß die Verwaltung sie vor vollendete Tatsachen stellte. Ihnen bleibt, neben Protesten gegen die fehlende Bürgerbeteiligung, die Formulierung alternativer Vorschläge.

Bereits 1979 legte die Stadtverwaltung ein dickes Buch vor, in dem Ergebnisse über Problematiken in der Weststadt festgehalten waren. Der interessierte Bürger konnte sich auf dem Rathaus diesen "Rahmenplan Mitte" besorgen. Die darin enthaltenen Informationen, wären sie aktiv der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden (z.B. in Bürgerversammlungen), hätten die Grundlage für die Planung der Verkehrsberuhigung und für den Dialog zwischen Bürger und Verwaltung legen können. Zusammen mit diesen konkreten Punkten wären Informationen notwendig gewesen über die Konzeption einer Verkehrsberuhigung, über Erfahrungen, die in anderen Städten gemacht wurden.

Nichts von alledem geschah. Stattdessen wurde lediglich der Weststadterverein scheinbar in die Diskussion über die Verkehrsberuhigung einbezogen, in der von der Verwaltung bewußt ein kalkuliertes falsches Annahme, der Weststadterverein sei der "Anwalt" aller Weststädter.

In diesem Rahmen bewegten sich auch die drei Informationsveranstaltungen über die Verkehrsberuhigung Weststadt, die alle vom Weststadterverein organisiert waren und einen halboffenen Charakter hatten. Die Stadtverwaltung aber lud kein einziges Mal die Bürger der Weststadt zu einem offenen Gespräch in Form einer Bürgerversammlung ein.

Die Stadt hatte also alle Grundsätze zur Beteiligung von Bürgern an kommunalen Planungsprozessen mißachtet.

Bürgerbeteiligung als Form politischer Kultur

Wenn nun weder die vorhandenen Gesetze Demokratie garantieren, noch die "Mächtigen" gewillt sind, demokratische Formen zu akzeptieren, was bleibt dann übrig zu tun?

Bürgerbeteiligung ist mehr als die Erfüllung von Gesetzen. Sie ist auch keine lästige Pflicht, sondern ein wesentlicher Bestandteil der politischen Kultur eines Gemeinwesens. Kultur besteht dort, wo sich Menschen selbständig mit ihren mittelbaren und unmittelbaren Interessen, Problemen und Bedürfnissen befassen. Kultur ist immer Ergebnis eines aktiven Einmischens in die Lebensräume, von denen der Bürger betroffen ist. Bürgerbeteiligung, als Bestandteil der politischen Kultur, kann und darf deshalb auch nicht darauf vertrauen, daß die Verwaltungseinrichtungen diese Kultur auch zulassen.

Wie es sein könnte: Am Beispiel "Öffnung der Römerstraße für den Durchgangsverkehr"

Wir werden nun darstellen, wie die Bürgerbeteiligung bei einem isolierten (dafür um so typischeren) Folgeproblem der Verkehrs-

beruhigung Weststadt aussehen könnte. Am Beispiel der anstehenden Frage "Öffnung der Römerstraße - ja oder nein?" werden wir unsere Ideen skizzieren.

Problemlage

Durch die Verkehrsberuhigung Weststadt konzentriert sich der gesamte Durchgangsverkehr von Süd nach Nord und umkehrt auf den nicht verkehrsberuhigten Ring um die Weststadt (Rohrbacher/Franz-Knauff/Lessing/Ringsstraße). Außerdem stößt der innere weststädtische Verkehr wegen der Einbahnregelung häufig auf den Ring, bevor er sein Ziel erreichen kann. Diese beiden Faktoren bewirken eine wesentliche Steigerung des Verkehrsaufkommens im Ring, besonders in der Rohrbacher Straße.

Dies ist der Hintergrund des Vorschlages, zur Entlastung der Rohrbacher- die Römerstraße wieder für den Durchgangsverkehr zu öffnen. Die in der Römerstraße ansässigen Geschäftsleute fordern ebenfalls die Öffnung, da sie sonst mit starken Geschäftseinbußen zu rechnen hätten.

Gegen die Öffnung der Römerstraße für den Durchgangsverkehr sprechen vor allem die Interessen der dortigen Bewohner sowie die Überlegung, daß mit der Realisierung dieses Vorschlages der verkehrsberuhigte Bereich durch eine weitere Durchgangsstraße zerschnitten würde.

Um die unterschiedlichen Interessen zu verdeutlichen und eine Auseinandersetzung an der Öffentlichkeit über die gewünschte Lösung herbeizuführen, wäre folgendes Vorgehen denkbar:

1. Schritt: Die Stadtverwaltung stellt in der Öffentlichkeit das zu lösende Problem dar. Sie listet die Zielkonflikte und Interessenslagen auf und verdeutlicht durch diese Offenlegung die beteiligten "Konfliktpartner".

2. Schritt: Ein Bürgerberater der Stadtverwaltung versucht im Gespräch mit den Betroffenen und/oder durch Umfragen die vorhandenen Vorstellungen zu ermitteln; diese Äußerungen werden wiederum der Zielgruppe und der Öffentlichkeit mitgeteilt.

3. Schritt: Mit dem nun vorhandenen Material (Rahmenbedingungen, Ergebnisse der Gespräche, Umfragen) findet eine erste öffentliche Diskussion der Beteiligten statt. Sie dient ausschließlich der Verständigung und nicht der Entscheidung.

4. Schritt: Das Ergebnis der Diskussion wird veröffentlicht; den Beteiligten (Bewohner und Geschäftsleute) wird nochmals Zeit gegeben, die Problematik zu überdenken. Die Verwaltung entwickelt aus dem Diskussionsergebnis mögliche Lösungsvorschläge und stellt sie der Öffentlichkeit vor.

5. Schritt: Eine zweite Versammlung diskutiert und befindet über diese Lösungsvorschläge. Wenn nötig, werden neue Vorschläge aufgenommen oder eine neue Phase des "Überdenkens" eingeleitet.

6. Schritt: Die Diskussionsergebnisse und Vorentscheidungen über die angestrebten Lösungen werden dem Gemeinderat übergeben und dort weiter beraten. Der Gemeinderat trifft eine vorläufige Entscheidung, die dann

7. Schritt: vor der endgültigen Entscheidung wieder den betroffenen Bürgern und der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Sofern noch Kritik vorhanden ist, sollte eine weitere Beratung mit den Bürgern stattfinden.

8. Schritt: Nach der endgültigen Gemeinderatsentscheidung erfolgt in der Öffentlichkeit eine letzte ausführliche Begründung des Beschlusses.

Eine völlig aufs Auto ausgerichtete Verkehrsplanung scheidet die Möglichkeit des aufrechten Ganges der Menschen aus den Augen verloren zu haben. Mag's daran liegen, daß die Planer ihre Vorhaben nur aus der Perspektive der Windschutzscheibe sehen können, oder weil die Spezies Fußgänger keine so rechte Profite abwirft und deshalb auch keine Lobby hat?

Den Menschen wieder in den Mittelpunkt der Planung stellen heißt, daß Fußgänger sich frei und ungehindert in ihrer städtischen Umgebung bewegen können. Und das geht nicht ohne Einschränkungen des Autoverkehrs. Ohne die ganz bewußte und gezielte Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Benutzung des Fahrrads läßt sich das angestrebte Ziel - Verbesserung des Wohnumfeldes - nicht erreichen. Als erste Forderung gilt die

Gleichberechtigte Nutzung der Straßen. Der öffentliche Raum gehört wieder jenen, die intensiv das Wohnquartier erleben: den Fußgängern und Radfahrern, den spielenden Kindern und den alten Menschen. Es ist Platz für Bänke, für Kontakte unter den Nachbarn, für Straßenfeste. Daß der Autoverkehr hier eine untergeordnete Rolle spielt heißt nicht, ihn abzuwürgen oder mutwillig zu behindern. Die völlige Verdrängung des Kfz-Verkehrs ist zunächst weder sinnvoll noch machbar, dies zeigt sich auch an den

Fußgängerzonen. Der Autoverkehr ist hier nur zu bestimmten Zeiten zugelassen oder er ist völlig ausgesperrt. In vielen Fällen haben Fußgängerzonen mit einer Wohnumfeldverbesserung nur wenig zu tun. Sie dienen eher merkantilen Zwecken, will heißen: laufen und kaufen. In manchen Städten werden in Wohngebieten Fußgängerzonen eingerichtet, auch wenn eine gemischte Verkehrszone dem Charakter der Straße(n) eher entsprechen würde. Begründet wird dies mit der unklaren Rechtslage in Mischgebieten.

Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer sind nicht als Schikane für Autofahrer gedacht!

Um merkliche Verbesserungen für zu Fußgehende durchzusetzen, ist es nicht immer notwendig, Straßen in ihrer ganzen Breite aufzupflastern. Ein nicht unterbrochenes Wegenetz für Fußgänger läßt sich auch erreichen mit Hilfe der

Durchflasterung der Gehwege an Kreuzungen. Dabei werden ganze Kreuzungen auf Gehwegniveau angehoben und die Gehwege an den begrenzenden Hauptverkehrsstraßen durchgezogen (die Schwelen am Eingang der verkehrsberuhigten Zonen werden damit überflüssig). Autos können die durchgepflasterten Gehwege nur langsam überfahren. Breite Autoschneisen wie derzeit in der Weststadt durchführen trotz vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit zum Schnellfahren (siehe Radarkontrollen). Die Aufpflasterung kann zugleich als kleiner Straßenplatz mit Sitz- und Spielmöglichkeiten dienen und trägt damit bei zur

Verbesserung der Aufenthaltsflächen. Die soziale Funktion von Straßen ist durch ihre Verwandlung in Autotransportbänder in Vergessenheit geraten. Straßen und Plätze wieder für Fußgänger, spielende Kinder und alte Menschen wirtschaftlicher zu machen kann nur durch die eigene, aktive Wiederaneignung des städtischen Lebensraums durch die Bürger erreicht werden und nicht lediglich durch die Anordnung von Verwaltungsmaßnahmen von "oben". Auf dem Weg zu einer höheren Aufenthaltsqualität der Straßen können allerdings verschiedene planerische und bauliche Maßnahmen unterstützend wirken; eine eigenständige "Planung für den Fußgänger" sollte deshalb auch in den Verwaltungen durchgesetzt werden.

Um das Fahren und Parken auf Aufenthaltsflächen zu verhindern, können Einbauten angebracht werden, die zugleich dem Sitzen oder Spielen dienen können:

- * Pflöcke aus Holz oder Stein, die sich als Sitzgelegenheit oder zum Bockspringen eignen
- * Bänke zum Ausruhen oder zum Spielen
- * Anschlagtafeln für Nachrichten in der Nachbarschaft, Terminankündigungen, Tauschmarkt ...
- * Pflanzkästen für Blumen, Büsche, kleine Bäume
- * abschließbare Fahrradabstellplätze
- * Boule-Bahnen

Mit der Verkehrsberuhigung in einem Stadtteil muß zugleich die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im gesamten städtischen Bereich einhergehen, z.B. durch

- * Verbreiterung der Bürgersteige
- * Vermehrung der gesicherten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen, Bedarfsampeln)
- * Verlängerung der Grünphasen und Verkürzung der Wartezeit an Fußgängerampeln

Eine prinzipielle Verkehrsberuhigung läßt sich nur durch Verringerung des gesamten städtischen Kfz-Verkehrs erreichen. Beruhigung durch "Verkehrsverdrängung" aus einem Quartier halst anderen Straßen und Stadtteilen erhöhte Verkehrsmengen auf.

Ein Umdenken in der Verkehrspolitik muß zur Möglichkeit des Umsteigens führen: vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad und des Schusters Rappen.

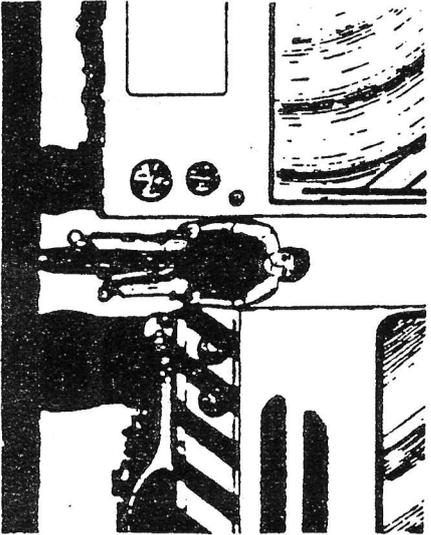
Gerade für die mittleren Strecken im Stadtbereich ist das Fahrrad ein umwelt- und menschenfreundliches Verkehrsmittel. Zumal unter geographisch günstigen Bedingungen wie in Heidelberg.

Verkehrsberuhigung, mehr Lebensqualität, heißt: Mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer!

Viele Wege lassen sich per Rad zurücklegen: der "Gang" zu den in der Weststadt angesiedelten Behörden, Schulen, Arztpraxen und Anwaltskanzleien, auf den Wochenmarkt. Das gleiche wie für diesen Einpendler- oder Zielverkehr gilt für die "Auspendler", den Quellverkehr: Bewohner der Weststadt, die täglich in anderen Stadtteilen zur Schule und Arbeit fahren.

Die Frage ist, ob die Verkehrsteilnehmer zu diesem Umsteigen aufs Rad auch ermutigt werden. Im ganzen Stadtbereich, damit auch der Durchgangsverkehr verringert wird!

Viele würden lieber Rad fahren, aber es ist zu GEFÄHRLICH. Den "mutigen" Radfahrern bleibt nichts anderes übrig, als sich zwischen LKW, PKW und Bordsteinkante zu quetschen. Eigener Platz ist nicht vorgesehen.



Die "hängstlichen" Fahrer weichen auf den Gehweg aus. Und überall gibt es GRIMMIGE GESICHTER!

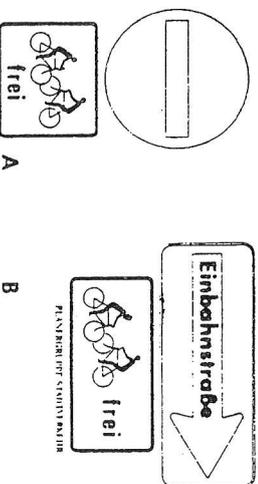
Der Radfahrer begibt sich ohne Blechpanzer auf die Straße; er setzt nur die ihm eigene Kraft ein und bei den herrschenden Verkehrsverhältnissen außerdem sein Leben aufs Spiel. Deshalb muß das Radfahren - und das nicht nur in den berühmtesten Stadtteilen - SICHER WERDEN!

1. Für die ganze Stadt muß ein ausgebautes Radwegnetz geschaffen werden. Gerade zur Verringerung des Ziel- und Quellverkehrs müssen sichere und bequeme Verbindungen zu den anderen Stadtteilen bestehen.

2. An verkehrsreichen Straßen müssen Radwege geschaffen werden. Radfahrer werden dann auch nicht mehr, um die eigene Haut zu retten, auf die Gehwege ausweichen.

3. Die Einbahnstraßenregelung kann für Radfahrer in verkehrsberuhigten Straßen aufgehoben werden. Kein Absteigen, Umwegfahren, Schieben. Aufgrund der Straßengestaltung hält der Autofahrer Schrittgeschwindigkeit ein, daher geringeres Risiko bei Begegnungen als in anderen Einbahnstraßen. Autofahrer werden sich darauf einstellen, daß ihnen Radfahrer entgegenkommen und ihre Fahrgeschwindigkeit darauf einstellen.

Werden im weiteren Verlauf der Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen (Schwellen, Fahrbahneren-gung) die Straßen so verändert, daß sie zwar in zwei Richtungen befahrbar, aber für den Durchgangsverkehr unattraktiv sind, so wird sich die Notwendigkeit für Radfahrer, entgegen der Einbahnstraße zu fahren, entsprechend verringern.



Beschilderung von Einbahnstraßen zur Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr: a: Zeichen 267 (Verbot der Einbahn) mit Zusatzschild b: Zeichen 220 (Einbahnstraße) mit Zusatzschild

Diese Forderungen lassen sich auch ohne hohen finanziellen Aufwand verwirklichen und sind durch die steigende Zahl der Radfahrer gerechtfertigt.

Dies hat sich auch in anderen Städten (u.a. Rosenheim und Detmold) gezeigt. In Folge des Modellvorhabens "Fahrradfreundliche Stadt" hat sich dort der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr seit 1975 innerhalv von fünf Jahren verdoppelt. Dazu der frühere Innenminister Baum: "Der Trend zum Fahrrad sollte insbesondere durch eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung in den Städten verstärkt werden. Steigende Unfallzahlen bei Radfahrern müssen uns zu denken geben und nicht allein durch die Schaffung von Fahrradwegen muß vor allem das Bewußtsein der Autofahrer geschärft werden, den Radfahrer als gleichberechtigten Verkehrspartner anzuerkennen. Es geht darum, daß die Gemeinden verstärkt ein 'fahrradfreundliches Klima' schaffen".

Was verbessert sich für unsere Kinder?

Die Weststadt ist ein Wohngebiet mit überdurchschnittlich vielen Kindern. Es gibt relativ viele familiengerechte, grobe Wohnungen zu (noch) vertretbaren Preisen.

Für Kinder gab es bisher eine unbefriedigende viel zu gefährliche Verkehrssituation, die sich durch die bisherigen Verkehrserbhildungsmaßnahmen (bis auf eine Ausnahme) nicht verbessert hat.

Verkehrs- und Spielsituation vor den Maßnahmen

Spielplätze:

- Dantestraße
Dieser größte Spielplatz in der Weststadt ist unpraktisch gestaltet und nur unter großen Gefahren erreichbar für Kinder.
- Zähringerstraße / Endemannstraße
Ein zu dunkler, ebenfalls unpraktisch gestalteter Spielplatz, der kaum Attraktivität ausstrahlt.
- Häusserstraße / Goethestraße
Der Spielplatz ist außer daß auch er unpraktisch ist in schlechtem Zustand.

Für alle Spielplätze gilt, daß sie für Kinder nicht in genügender Weise sicher erreichbar sind, zumal Spielplätze sowie so nur ein sinnvolles Angebot sind, wenn sie kindergerecht in das betreffende Fußgängerkehrssystem eingegliedert sind.

Plätze: - Wilhelmsplatz

Für Kinder ein wichtiger großräumiger Platz, der für Gruppenspiele, Fahrradfahren etc. benutzt wird. Er könnte durch eine Rollschuhbahn und ein Kleinkindereck attraktiver werden. Für ihn gilt in puncto Erreichbarkeit das bereits gesagte.

Schulhöfe: sind weitgehend ungenutzt

Strassen: Einerseits gibt es relativ ruhige Nebenstraßen, andererseits aber Durchgangsstraßen mit lebensgefährlichem Verkehr und regelrechten Kinderfallen (Römerstraße, Schillerstraße) und kaum weniger gefährliche Sammelstraßen (Kleinschmidt-, Zähringer-, Kaiser-, Blumenstraße).

Die Straßen sind aber neben den Hinterhöfen die Hauptspielplätze für Kinder. Das heißt, der Gehweg des jeweiligen Häuserblocks ist das, was zur Zeit dafür sicher genug ist. Bereits ein Überqueren der Straße zum nächsten Block birgt ein Risiko. Viele Kinderunfälle belegen dies in den letzten Jahren.

Veränderungen durch die bisherige Verkehrsberuhigung

Die einzige positive Veränderung ist die Abnahme des Verkehrs in der Römerstraße zwischen Lenau- und Zähringerstraße. Die wütende Reaktion der betreffenden Anwohner auf eine drohende "Wiederoffnung" der Römerstraße ist gerechtfertigt. Allerdings ist auch der jetzige Zustand dort noch nicht so wie es von der Stadt behauptet wurde ("Kinder können wieder auf der Straße spielen").

Im gesamten übrigen Weststadtbereich hat sich die Verkehrssituation gerade für Kinder nicht verändert, sie ist also genauso schlecht wie vorher.

Die blauen Schilder, die für teureres Geld mitten auf die Gehwege gestellt wurden, sind schlicht eine Vorspiegelung falscher Tatsachen. Zitat einer Fünfjährigen: "DA WO DIE BLAUEN SCHILDER MIT DEN SPIELENDEN KINDERN SIND, WANN WIRD DER SPIELPLATZ DA GEBAUT?"

Kommentar überflüssig!

Was müßte passieren?

Die Verkehrs- und Spielsituation für Kinder kann nur insgesamt verbessert werden (was dringend erforderlich ist), wenn das gesamte Gebiet weniger Verkehrsaufkommen hat (Immer noch zuviel Durchgangsverkehr), wenn auch die Anwohner freiwillig (!) Rücksicht nehmen und angemessen, d.h. langsam zu ihren Parkplätzen fahren. Insofern ist ein vernünftiges Gesamtverkehrsberuhigungskonzept (siehe Kapitel Verkehrsberuhigung) Voraussetzung für eine Verbesserung.

Allerdings müssen dann auch Maßnahmen ergriffen werden, die bisher von Seiten der Stadt noch gar nicht ins Auge gefaßt wurden, z.B. Einrichtung von Spielstraßen als Beginn einer Entwicklung, die den gesamten Wohnumfeldbereich auch wieder den Kindern erschließt.

Beginnen könnte man mit:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der bisherigen Plätze und Spielplätze. Z.B. müßte in der Schillerstraße a) die Straßenbahn langsamer fahren (30 km/h) und b) ein breiterer übersichtlicher aufgeplasterter Fußgängerfurt eingerichtet werden
- Verbesserung der bisherigen Plätze und Spielplätze. Allerdings müßten gerade hier besonders die Mitwirkung der betroffenen Kinder und Eltern gesichert sein. (Schon einmal wurde z.B. der Dantespielplatz umgebaut ohne die Mitwirkung der sich jahrelang engagierenden Anwohner, das Ergebnis war ein bestimmt teurerer aber unpraktischer Spielplatz).
- Einrichtung von Spielstraßen, in denen nur direkte Parkplatzzufahrt erlaubt ist und durch Aufplasterung die gesamte Straßenebene benutzt und dadurch auch be-spielbar wird. Allerdings ist auch hier eine befriedigende Lösung nur in einem ausgewogenen Gesamtkonzept möglich. Ein Anfang könnte gemacht werden, wenn der Bereich um den Wilhelmsplatz als Spielstraße in den Platz einbezogen wird, dadurch wird der Platz für ein mehr-faches von Kindern erreichbar.

Interessant wäre es auch ein relativ kurzes Straßenstück (z.B. Dantestraße zwischen Römer- und Schillerstraße) unter aktiver Beteiligung der Anwohner zu einer Spielstraße umzugestalten. Die dann in einem solchen Abschnitt gemachten Erfahrungen könnten an weiteren Punkten mitverwendet werden.

- Verkehrsberuhigung darf nicht zur Verwirrung der Kinder führen. Die blauen Schilder sollten nur bei echten Spielstraßen aufgestellt werden, damit sie ihren Sinn behalten können bzw. bekommen können. Die Benutzbarkeit der Straßen muß von Kindern verstanden werden können. Die Autofahrer müssen durch den Charakter der Straße (Sicht, Aufhebung der traditionellen "Fahrbahn") von alleine die notwendige Rücksicht nehmen lernen können, gerade hier ist eine aktive Beteiligung der Bevölkerung an den Maßnahmen unabdingbare Voraussetzung für eine Annahme der sinnvollen Neuerung, die Verkehrsberuhigung mit sich bringt.

- Es wäre notwendig, die Interessen von Kindern im Verkehr ihres Wohnumfeldes überhaupt einmal zu erfassen. Dazu müßte eine längerfristige Befragung und Beteiligung von Kindern an den kommenden (?) Planungen gesichert werden. Die Sicht von Erwachsenen ist nunmal nicht die von Kindern und für Kinder stellen sich die Erwachseneninteressen völlig anders dar als für die Erwachsenen selbst. (Versuchen Sie einmal in der Hocke zwischen zwei längs parkenden - oder quer! - Autos eine Straßenüberquerung zu starten!)

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ist notwendig

Der öffentliche Personennahverkehr (amtsdeutsch für: Straßenbahnen, S-Bahnen, U-Bahnen, Busse u.ä.) spielt in jedem Konzept zur Verkehrsberuhigung eine wichtige Rolle. Öffentliche Verkehrsmittel werden nämlich von denjenigen benutzt, die aus verschiedenen Gründen weder autofahren, noch das Fahrrad benutzen oder zu Fuß gehen wollen oder können.

Die Zeiten, als die gerade erfundene Eisenbahn als gesundheitsgefährdend und ihre Benutzung als schädlich angesehen wurden, sind lange vorbei. Längst vergangen ist aber auch die Zeit, als die Straßenbahn in den Städten DAS Massentransportmittel war.

Das hängt mit verschiedenen Faktoren zusammen. Einmal nahm Mitte der 60er Jahre der Autoverkehr aufgrund des wachsenden Wohlstandes rapide zu. Das Bild der Städte wurde immer mehr vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die Straßenbahnen wurden leerer, die Busse wurden sowieso nur im Überlandverkehr eingesetzt. Als Folge davon empfanden die Kommunen die Straßenbahnen als unrentabel: da immer weniger Menschen die Straßenbahn benutzten, war die Kapazität schlecht ausgelastet.

Die Lösung: in vielen Städten wurden Linien stillgelegt, die Gleise abgebaut, und dafür Anzahl und Breite der Fahrspuren für die Autos vergrößert. Die verbleibenden Linien wurden weniger frequentiert, da oft der Anschluß an die stillgelegten fehlte; man legte lieber gleich den ganzen Weg per PKW zurück.

Mitte der 70er Jahre gab es dann drastische Fahrpreiserhöhungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies führte

1. zu massivem Protest bei den Betroffenen, und
2. da 1. nichts änderte, dazu, daß noch weniger Leute die Straßenbahn benutzten.

Sie war vom Preis her unrentabel geworden. Der Teufelskreis der geringeren Auslastung und einer darauf folgenden Fahrpreiserhöhung hat sich längst geschlossen.

Hier setzen Verbesserungsvorschläge an von Verkehrsplanern, Politikern und von Arbeitsgemeinschaften und Bürgerinitiativen.

In Schweden wurde die Erfahrung gemacht, daß bei einer Halbierung der Flugpreisen die Einnahmen der Fluggesellschaften stiegen - weil mehr als doppelt so viele Fluggäste die ihnen gebotene Möglichkeit nutzten. Ein ähnlicher Effekt würde sicher auch beim Nahverkehr auftreten, allerdings nur unter gewissen Voraussetzungen:

- es genügt nicht, die Fahrfrequenz auf vorhandenen Strecken zu erhöhen, wenn man erwartet, daß aufgrund verringerteter Fahrpreise mehr Leute die Bahn benutzen sollen
- es müssen neue Strecken geschaffen, stillgelegte evtl. wieder in Betrieb genommen werden.
- es muß ein dichtes innerstädtisches Nahverkehrsnetz entstehen, das durch Zuverlässigkeit und Tarifpolitik für immer mehr Bürger attraktiv wird.

Bei daraus resultierendem geringeren Platzanspruch des Individualverkehrs entsteht wiederum mehr Platz für die öffentlichen Verkehrsmittel. So können außerhalb des Verkehrsberühigten Bereiches Straßenbahnen wieder vermehrt eingesetzt bzw. eigene Fahrspuren für Busse markiert werden.

Speziell für Wohngebiete wurden die lärm- und abgasarmen Elektrobusse entwickelt, die in den Außenbezirken auf Dieselbetrieb umgestellt werden können.

Überlegenswert wäre auch die Einrichtung eines Leihwagen-Service, der umweltfreundliche, parkplatzsparende Mini-Elektrowagen vermietet, die z.B. das Transportproblem beim Großeinkauf im so-äso Center für Nichtautobesitzer lösen würde.

Unter Berücksichtigung der Gesamtlage ergeben sich für die Verkehrsberuhigung der Weststadt zwei Problemkreise:

1. Lösung der großräumigen Verkehrssituation mit dem Ziel, die Verkehrsströme um den Stadtteil herumzuführen und den Individualverkehr insgesamt zu reduzieren.

2. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im engeren Weststadtbereich in einer Weise, die dem ausgewogenen Interesse aller Bewohner entspricht.

Grundsätzlich ziehen wir eine Beruhigung der Weststadt durch Einführung einer deutlichen Geschwindigkeitsbeschränkung vor. Das Irrgartensystem von gegenläufigen Einbahnstraßen glauben wir dann nicht mehr zu benötigen, wenn diese Geschwindigkeitsbegrenzung derart durchgesetzt wird, daß die Weststadt für den Durchgangsverkehr ihre Attraktivität verliert. Durch eine übersichtliche Straßenführung soll es dem Verkehr, der sein Ziel innerhalb der Weststadt sucht, ermöglicht werden, dies ohne detektivische Fähigkeiten und ohne unnötige Fahrstrecken zu erreichen.

Für Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit mit 10 km/h vorzuschreiben, ist ein Widerspruch in sich, da ein Fußgänger im Allgemeinen höchstens 7 km/h schafft. Die technischen Voraussetzungen sind zudem für diese Geschwindigkeit weder beim Rad-, noch beim Auto- oder Motorradfahren als Dauergeschwindigkeit gegeben. Aus diesem Grund sind diese Verkehrsteilnehmer zur Zeit gezwungen, ständig gegen diese Anordnung zu verstoßen. Es wäre daher realistisch, die Höchstgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich diesen Gegebenheiten anzupassen. Wir schlagen konkret

30 km/h vor. Diese Regelung sollte auch für die Straßenbahn gelten. Unter diesen Voraussetzungen wäre auch die unmachtichtige Ahndung gravierender Verstöße gerechtfertigt.

Verkehrsführung und Einbahnregelung

Nach Verbesserung der Umfahrmöglichkeiten und konsequenter Durchsetzung der empfohlenen Höchstgeschwindigkeit tritt automatisch eine wesentliche Verkehrsberuhigung dadurch ein, daß die Weststadt für die bloße Durchfahrt unattraktiver wird. Damit kann der Ärger vieler Anwohner und Besucher über die derzeitige Regelung auch im Hinblick auf Energie- und Umweltbewußtsein beseitigt werden. (Hin- und herfahren um den Block durch die Einbahnstraßen verschwendet Benzin und verpestet die Luft!) Auch die Interessen von Handel und Gewerbe erfordern dringend die Aufhebung einiger der eingerichteten Einbahn- und Pollerbarrieren.

Tiefgarage unter dem Wilhelmsplatz

Aufgrund seiner Lage und Umgebung halten wir den Wilhelmsplatz als Standort einer Tiefgarage für völlig ungeeignet. Da hierfür als Zu- und Abfahrt mindestens 3 Straßen eingerichtet werden müssen, wäre der Sinn der Verkehrsberuhigung geradezu ad absurdum geführt.

Sicherheitstechnische Gesichtspunkte

Durch die zur Straßengestaltung auch in den anderen Beiträgen vorgeschlagenen Maßnahmen wären die Betonpoller über-

flüssig, außerdem können sie durch Begrünung ersetzt werden. Insbesondere wegen des im Winter zu erwartenden Straßenzustandes haben sie nur dort eine Berechtigung, wo mit Sicherheit eine Behinderung aller Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Es hat sich inzwischen herausgestellt, daß eine Verkehrsberuhigung in der Weststadt zwar begrüßt, die bisherigen Maßnahmen der Stadt jedoch in vielen Punkten abgelehnt bzw. kritisiert wird.

Diese Kritik haben wir als Interessengemeinschaft aufgenommen, mit dem Versuch, die derzeitige Regelung so zu korrigieren, daß sich die Mehrheit der Weststadtbewohner damit identifizieren kann.

Die Heidelberg Weststadt war bisher ein Stadtviertel, in dem Bewohner aller Bevölkerungsschichten ihren Platz fanden und sich wohl fühlten. Sie ist im südwestdeutschen Raum das herausragende Beispiel gründerzeitlicher Stadtentwicklung. Handel und Gewerbe gehören ebenso zu ihrem Stadtbild wie die gutbürgerliche Gaststätte um die Ecke, Ruhezonen und Spielplätze. Dieser Charakter soll mit Hilfe der Verkehrsberuhigung wieder ganz deutlich gemacht werden; Geschäfte und Betriebe sollen erhalten bleiben, weil sie keinen Widerspruch zum Bereich "Wohnen" darstellen, sondern im Gegenteil die Wohnqualität erhöhen; persönliche Bedürfnisse können befriedigt werden, ohne daß man z.B. mit dem Auto zum nächsten Supermarkt fahren muß.

Das Problem der Parkplätze

Wie bei der Informationsreihe des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau nachzulesen ist, sollen Verkehrsberuhigende Maßnahmen keine Parkplatzverknappung zur Folge haben, im Gegenteil wird eine Vergrößerung des Parkplatzangebotes begrüßt.

Trotzdem ging die Verkehrsberuhigung in der Weststadt zunächst mit einer Verringerung des vorhandenen Parkraumes einher. Ein Teil der Parkplätze ging durch Schrägparkzonen (inzwischen z.T. wieder rückgängig gemacht) verloren, ein anderer durch Schwellen, Poller und Blumenkübel. Die restlichen Parkmöglichkeiten sind a) nur durch ein Labyrinth von Einbahnstraßen erreichbar, b) in "bevorrechtigte" und c) "allgemeinzugängliche" eingeteilt. Den "Parkplatz vor der Haustür" gibt es nicht mehr.

Die von der IGW durchgeführte Fragebogenaktion ergab, daß in der Weststadt pro Haushalt mehr als 1 PKW vorhanden ist. Der schon 1978 von den Herren Oswald und Viernsels erstellte "Rahmenplan für die Stadt Heidelberg" ergab einen Mindestbedarf an Stellplätzen von 5732. Eine Zählung der Parkplätze im südwestlichen Bereich der Weststadt brachte folgendes Ergebnis: Im Monat Juni, also vor dem Beginn der Verkehrsberuhigenden Maßnahmen, war ein - gegenüber heute - sehr viel größeres Parkplatzangebot vorhanden. Im August - nach Einführung des Schrägparkens - nahm die Zahl der vorhandenen Parkplätze deutlich ab. Durch Zurechnen des Schrägparkens wurde eine Reihe von Parkplätzen wieder zurückgewonnen.

Nach unseren Schätzungen beträgt der derzeitige Verlust ca. 800 Parkplätze. Eine solche Zahl ist selbst durch den Neubau

einer Tiefgarage unter dem Wilhelmisplatz nicht aufzufangen. Vielmehr kann dieses künstlich geschaffene Defizit u.a. durch folgende Maßnahmen beseitigt werden:

- Wegnahme der Poller
 - Verminderung der Anzahl der Schrägparkplätze
In der ADAC-Studie zur Verkehrsberuhigung wird das Schrägparken als die schlechteste Form der Parkplatzregelung bezeichnet.
 - Auch wir halten das Schrägparken nur in Ausnahmefällen für gerechtfertigt. Denkbar wäre dies nur durchgehend in einem ganzen Straßenzug auf beiden Fahrhanselten. In der Heibelberger Weststadt ist jedoch nur das Längsparken sinnvoll, wenn nicht zuviele Parkplätze verloren gehen sollen (siehe Stellplatzanalyse).
 - Änderung der Schwellen
Durch die Fragebogenaktion haben die Bewohner der Weststadt deutlich zum Ausdruck gebracht, daß die Anbringung der Schwellen nicht den Erfordernissen entspricht. Eine Korrektur der Höhe wäre wünschenswert, außerdem gewährleistet die Platzierung der Schwellen nicht immer eine gute Stellplatzausnutzung. Bestes Beispiel: Kreuzung Kleinschmitt/Schiller/Dantestraße. Durch eine sinnvolle Installation gewinnt man eine Reihe von Parkplätzen.
 - Teilweise Aufpflasterung der Straßen
Im Zuge der Erneuerung des Straßenbelags und der Aufpflasterung einiger Straßen ist eine sinnvolle Neuanlegung von Parkplätzen möglich.
 - Bürgerbeteiligung
Dadurch, daß die Bürger bei der Planung nicht miteinbezogen wurden, traten solche gravierenden Parkplatzmißstände auf. Die Stadtverwaltung sollte nun mit den betroffenen Bürgern Kontakt aufnehmen, d.h. in jedem Straßenschnitt die Zahl der benötigten Parkplätze ermitteln. An solch eine Stellplatzanalyse anlehend, können dann geeignete Gestaltungspläne erstellt werden.
 - Änderung der Plakettenregelung
Nach unserer Information gibt es noch keinen Gemeinderatsbeschluß, der eine rechtliche Grundlage für die Erhebung einer "Sondersteuer" Parkplakette geschaffen hat.
- Das Problem des bewohnerbevorrechtigten Parkens ist außerdem auf eine andere - einfache und preiswerte - Art zu lösen:

- a) Die Ausgabe von Parkplaketten zum Selbstkostenpreis (maximal DM 5,00) für alle Fahrzeugbesitzer der Weststadt,
- b) die Errichtung von bevorrechtigten Parkplätzen in stark frequentierten Straßen.

Die Geltungsdauer dieser Plaketten beträgt mehrere Jahre. Beim Umzug müssen sie zusammen mit dem Autokennzeichen abgegeben werden, um sicherzustellen, daß nur Weststadtbewohner sie benutzen können. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Regelung leicht durch den Stadtvollzugsdienst kontrolliert werden.

Die Plakette hat außerdem noch eine zweite Aufgabe: bei Einrichtung von Wohn- und Durchgangsstraßen, die den Weststadtbürgern vorbehalten sind, dient sie als Ausweis. Die entsprechenden Straßen sind gekennzeichnet durch die Verkehrszeichen "Gesperrt" und "Anlieger frei". Zusatz: nur für Parkplaketteninhaber.

In Großbritannien, Frankreich, Holland und in Mannheim werden auf diesem Gebiet Modellversuche durchgeführt, die im Schritt 4 (1) Jahre laufen.

In allen Fällen werden die Fahrzeuge der Bewohner des Gebietes durch Plaketten ausgewiesen. In Paris und Mannheim stellt die Parkplakette eine Ausnahmeregelung dar, welche die Bewohner von den allgemeinen Regelungen an Parkuhren und vom eingeschränkten Halteverbot ausnimmt. In britischen, amerikanischen und holländischen Städten ist die Parkplakette dagegen eine Parkeraubnis, die - mit oder ohne Gebühr - zum Parken auf besonders gekennzeichneten, zu bestimmten Zeiten ausschließlich den Bewohnern reservierten Parkständen berechtigt.

Eine weitere Lösung für das Parken innerhalb der Geschäftszeit stellt die Einrichtung von Parkscheibenzonen - nicht: Parkuhren - dar. Diese Zonen sind am wirkungsvollsten im näheren Bereich der Tangenten. Aber auch eine allgemeine Einführung von Parkscheibenzonen für die gesamte Weststadt wäre denkbar, in Kombination mit der oben erwähnten Ausgabe von Parkplaketten für alle Fahrzeugbesitzer der Weststadt. Plakettenbesitzer wären von der Parkscheibenregelung nicht betroffen. Damit wäre gewährleistet, daß Kunden, Patienten, Klienten und Beschäftigte der Behörden nicht zu Dauerparkern werden.

- Vorschläge und Forderungen für die
Heidelberger Weststadt -

Grundsätzliches: Eine Verkehrsberuhigung einzelner Quartiere ohne ausreichende flankierende Maßnahmen der gesamtstädtischen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung kann nicht funktionieren, da sonst die Folgen der Beruhigungsmaßnahmen (Verdrängung) unabwehrbar sind. Dies gilt insbesondere angesichts der weiteren Beruhigungspläne der Stadt (Neuenheim usw.). Aber auch bei diesen gesamtstädtischen Planungen muß der Bürger beteiligt werden, um einen tatsächlichen Interessenausgleich zu ermöglichen.

I. Langfristige Ziele und flankierende Maßnahmen:

1. Öffentlicher Personennahverkehr
 - Ausbau des Bus- und Straßenbahnnetzes
 - Senkung der Fahrpreise
 - Offenlegung der Pläne für einen Rhein-Neckar-Verkehrsverbund
2. Individualverkehr
 - Reduzierung der Geschwindigkeit in der verkehrsberuhigten Zone (30 km/h)
 - Park & Ride-System
 - keine weiteren Tiefgaragen in der Innenstadt
 - nur eine B 3 Linienführung (Bahnhof)
 - keine Verkehrsverlagerung durch Verkehrsberuhigung
3. Gesamtstädtisches Radwegnetz
4. Verbesserungen für Fußgänger

II. Maßnahmen für Verkehrsberuhigung in der Weststadt:

1. Einbeziehung der Römer-, Schiller-, Lenaustraße in den verkehrsberuhigten Bereich
2. Generell Tempo 30 km/h im verkehrsberuhigten Bereich (siehe Vorschlag Schilder)

3. Auch für die Straßenbahn Tempo 30 km/h im verkehrsberuhigten Bereich
4. Einrichtung von aufgepflasterten Spiel-/Wohnstraßen (nur noch Parken der direkten Anwohner ohne Stellplatzverluste - Blockparken -; keinerlei Durchgangsverkehr) - zum Beginn: Zähringer- zwischen Römer- und Kleinschmittstraße (nördliche Seite) und Goethestraße incl. Fuchsloch (siehe Abb. 2)
5. Einbeziehung der Randstraßen in Plätze durch Aufpflastern = Wohnstraße/-platz; Beispiel: Wilhelmsplatz, Danteplatz (siehe Abb. 2)
6. Schrittgeschwindigkeit und Aufstellen des blauen Schildes bei 4. und 5.
7. Schleusen an den Eingangsstraßen zum verkehrsberuhigten Bereich, d.h. Fahrbahnverengung und Aufpflasterung
8. Knotenstellen an den Kreuzungen, Einmündungen und bei längeren Straßenstücken, d.h. Aufpflasterung und Verengung der Fahrbahn
 - zum Beginn: 7. und 8. im Bereich der Häusser- und ihrer Nebenstraßen
9. Zwei ausgewiesene Radwegtrassen durch die Weststadt (Nörd-Süd durch Häusserstraße, West-Ost durch Kaiserstraße)
10. Verringerung der Zahl der Einbahnstraßen (nur um Durchgangsverkehr zu verhindern)
11. Kürzere Wartezeiten und längere Grünphasen bei den Fußgängerampeln in der Rohrbacher Straße (richtige Phasen verhindern Stotterverkehr)
12. Radwege im Rahmen eines gesamtstädtischen Radwegnetzes in der Lessing-/Ringstraße, in der Kurfürstenanlage und rund um den Römerkreis
13. Poller weg! Häßlich, gefährlich (Winter!)! Stattdessen Gestaltungs-elemente (aber nicht die Grünkästen!), die harmonisch in das betreffende Straßenbild passen und sinnvoll in einer mit den Anwohnern erarbeiteten Anlage der Stellplätze stehen (z.B. Bäume, die in Gehwegvorsprünge neu eingepflanzt werden, Fahrradständer)
14. Schrägparkplätze nur dort, wo kein Stellplatzverlust entsteht
15. Erarbeitung von Parkplatzanlagen auf der Basis eines Bedarfsplanes, in Zusammenarbeit mit den Anwohnern
16. KEINE TIEFGARAGE UNTER DEM WILHELMSPLATZ!! ÜBERFLÜSSIG!!