

„Flächenhafte Verkehrsberuhigung“

Die „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ kann wesentlich dazu beitragen, stadtverträgliche Verkehrsarten wie den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den ÖPNV zu fördern, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu verringern und die Verkehrssicherheit und Gestaltungsqualität der Straßen zu verbessern.

Geschichte

Vorläufer der „Flächenhaften Verkehrsberuhigung“ und weltweites Vorbild für eine an humanen und urbanen Leitbildern orientierte Verkehrsplanung wurde das Anfang der 70er Jahre entwickelte „Delfter Modell“. Mit den Wohnhöfen (niederländisch: Woonerf) wurden Straßenräume wieder vielfältig nutzbare Lebensräume. Das Auto verlor dort seine Vorrangstellung. Es musste sich einordnen in ein umfassenderes Verkehrs- und Nutzungskonzept. Eine wesentliche Folge war die Anpassung des motorisierten Verkehrs an die Geschwindigkeit von Fußgängern und Radfahrern.

Etwa Mitte der 70er Jahre wurde die Idee der Verkehrsberuhigung auch in der Bundesrepublik Deutschland aufgegriffen. Es begann eine Experimentierphase, in der auch die Umweltaspekte zunehmend an Bedeutung gewannen. Diese erste Experimentierphase endete mit einer Fülle von Erfahrungen, die eine Weiterentwicklung des Verkehrsberuhigungskonzeptes erforderlich machten.

Dieser Aufgabe stellten sich Anfang der 80er Jahre drei Bundesbehörden: Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR, heute BBR), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Umweltbundesamt. Sie initiierten gemeinsam ein Modellvorhaben in sechs deutschen Städten, das unter dem Markenzeichen „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ bekannt geworden ist. Der damit verbundene interdisziplinäre Ansatz – konkret: die Integration von städtebaulichen, verkehrlichen und Umweltaspekten in ein Planungskonzept - ermöglichte die Korrektur von Fehlentwicklungen und war eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Modellvorhabens.

Dieser integrative Ansatz ist auch heute noch eine wesentliche Grundlage für den Erfolg kommunaler Verkehrsplanungen. Mit der zunehmenden politischen Durchsetzung des Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung wurde der Ansatz inzwischen vertieft und erweitert (**Kommunale Agenda 21**).

Charakteristika einer „Flächenhaften Verkehrsberuhigung“

Charakteristisch für die „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ sind unter anderem die Forderungen

- nach einer behutsamen – und damit auch kostengünstigen – städtebaulich verträglichen Umgestaltung der Straßenräume,
- nach einer flächendeckenden – möglichst die ganze Stadt einbeziehenden – Planung,
- nach einer Verkehrsplanung, die alle Verkehrsmittel einbezieht, und vor allem die sicheren, umfeld- und umweltentlastenden Verkehrsmittel fördert und
- nach einer sicheren und umweltschonenden Abwicklung des motorisierten Verkehrs.

Die Ziele der „Flächenhaften Verkehrsberuhigung“

Das Konzept „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ zielt ab auf die Verbesserung der städtebaulichen, verkehrlichen und umweltbezogenen Bedingungen in Stadtteilen oder ganzen Städten unter Einschluss der Hauptverkehrsstraßen und unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten.

Für den Bereich Umwelt bedeutet dies vor allem

- die Reduzierung des Autoverkehrs,
- eine umweltschonendere (und sichere) Abwicklung des Autoverkehrs,

- eine Neuverteilung der Straßenflächen zugunsten von Aufenthaltsflächen und Verkehrswegen für umweltgerechtere Verkehrsmittel und für ökologische Verbesserungen sowie
- die massive Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß – damit die Mobilität erhalten und für die Nicht-Autofahrer erhöht wird.

Wirkungen der Flächenhaften Verkehrsberuhigung

Wiederentdeckung der Nähe

Die städtebauliche Aufwertung der durch Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung führt zu einer „Wiederentdeckung der Nähe“. Die Bewohner bleiben häufig innerhalb des (flächenhaft) verkehrsberuhigten Gebietes und verzichten auf weite Wege, die aus ihrem Quartier herausführen. Wie die Erfahrungen zeigen, bleibt das Auto hier öfter stehen, werden die kurzen Wege häufiger als in anderen Gebieten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Straßen werden wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort für Menschen.



Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert

Der stadtverträglichere Verkehrsablauf – gleichmäßige Fahrweise auf einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau – führt zu erheblich verbesserten

Umweltbedingungen, besonders zu einer deutlichen Verminderung der Lärmbelastung.

Eine Reduzierung der Schadstoffemissionen wird überall dort erreicht, wo die Verkehrsberuhigung nicht nur zu einer Geschwindigkeitsreduzierung, sondern auch zu einem gleichmäßigen Fahrverlauf führt. Werden die Geschwindigkeiten nur im Erschließungsstraßennetz reduziert, so ist die Auswirkung auf die Schadstoffbelastung der Bevölkerung vergleichsweise gering, da der weitaus größere Teil der Fahrleistungen – und damit der Emissionen – auf die Hauptverkehrsstraßen entfällt.

Ökologische Verbesserungen

Langsamerer Autoverkehr braucht weniger Platz. Die so gewonnenen Straßenflächen können genutzt werden für städtebauliche Verbesserungen, Radwege, breitete Fußwege, Aufenthaltsflächen und nicht zuletzt für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen.

Kosten

Es ist unmöglich, eine einfache und allgemeingültige Kostenübersicht zu geben. Entscheidende Faktoren sind vor allem die Maßnahmendichte, die verwendeten Gestaltungselemente, die Materialwahl, aber auch der Umfang der begleitenden Begrünungsmaßnahmen. Städtebaulich anspruchsvolle Lösungen haben auf Grund ihrer vielfältigen positiven Wirkungen das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis, sind aber auch am teuersten. Am unteren Ende der Kostenscala liegen die rein straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen: Verkehrsberuhigung ausschließlich mit Verkehrsschildern und Markierungen. Eine städtebaulich und verkehrlich befriedigende und gleichzeitig kostengünstige Lösung lässt sich durch die flächenhafte Anwendung punktueller baulicher Maßnahmen erreichen.

Verkehrssicherheit

Wichtigstes Ergebnis der „Flächenhaften Verkehrsberuhigung“ ist zweifellos die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Besonders die Unfälle mit Personenschäden können deutlich reduziert werden.

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

verbessert die ...

... Stadtqualität

- Förderung der Wohnfunktion und der Mischung von Wohnen und verträglichem Gewerbe
- Verbesserung des Umfeldes für Wohnungen und Betriebe
- Verbesserung der Straßen- und Stadtgestaltung

... Umweltbedingungen

- Ruhigere Straßen und Plätze
- Gesundere Luft zum Atmen
- Energieeinsparung und Minderung der CO₂-Emissionen
- Mehr Grün, weniger versiegelte Böden, besseres Kleinklima

... Verkehrsverhältnisse

- Höhere Verkehrssicherheit, weniger – vor allem weniger schwere – Unfälle
- Förderung des Fußgänger-, Fahrrad- und des öffentlichen Nahverkehrs
- Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Anwohner und Lieferverkehr