

## SCHLUSSBEMERKUNG: GESAMT-STÄDTISCHE VERKEHRSBERUHIGUNG ALS GRUNDPRINZIP KÜNFTIGER STADTVERKEHRSPANUNG

Durch die Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen findet die Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen ihre sinnvolle Ergänzung. So wird wirkungsvoll verhindert, daß die Städte in privilegierte, schnuckelig gestaltete, verkehrsarme und in kaputte, autogerechte, verkehrsreiche Gebiete unterteilt werden. Und nur so wird das Hauptziel der Verkehrsberuhigung erreichbar, den städtischen Autoverkehr wieder so zu organisieren, daß die Städte bewohnbar bleiben. Das heißt in erster Linie: den städtischen Autoverkehr nach seiner Menge auf das unumgängliche Maß zu reduzieren und das Auto in seiner Geschwindigkeit zu „domestizieren“, wieder „stadtverträglich“ zu machen. Beides wird möglich durch für das Auto restriktive Verkehrsraumgestaltung. Dafür aber wür-

den Fußgängern und Radfahrern wieder ihre Freiheiten zurückgegeben, sich in den Städten bequem und gefahrlos bewegen zu können, werden Busse und Bahnen wieder die nötigen Verkehrsräume reserviert. Und aus teuren Auto-Rennbahnen werden wieder Straßen für alle Verkehrsarten – vor allem bewohnbare Straßen.

Diese Zielsetzung macht es erforderlich, das gesamte planerische und gestalterische Repertoire der Verkehrsplanung zu überprüfen. Das fängt an bei den Grundsätzen der gesamtstädtischen Generalverkehrsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung. Hier dürfen nicht mehr blindlings die erkennbaren Trends der Verkehrsentwicklung fortgeschrieben werden. Hier sind vielmehr stadterhaltende, restriktive Vorgaben nötig. Und hier müssen rein autoorientierte Einseitigkeiten beseitigt werden: auch Fußgänger- und Fahrradverkehr sind gesamtstädtisch bedeutsam. Die einseitig überzogenen Ansprüche der gesamten Regel- und Richtlinienwerke des Stra-

ßenbaus zugunsten der rein autogerechten, schnellbefahrbaren Stadtstraße müssen abgebaut werden. Die Gängelung der gestalterischen Flexibilität und Phantasie („Straßenbaukunst“) durch bundesweite Konfektionierung mit dem dicken Lineal muß ein Ende haben.

Vor allem aber wird es nötig werden, in den Städten jede einzelne Straße darauf zu überprüfen: wird sie zu dicht und/oder zu schnell befahren, bietet sie dem Auto zu viel Verkehrsfläche, bietet sie Fußgängern, Radfahrern zu wenig Verkehrsfläche, ist ihre Aufenthaltsqualität ausreichend, wie läßt sie sich verkehrsberuhigt umgestalten. Die gesamte finanzielle und planerische Kraft muß auf die „Sanierung“ der bestehenden Straßen konzentriert werden: Für konventionellen Straßenneubau wird da kaum etwas übrig bleiben. Schon gar nicht für neue Stadtautobahnen! Wer diese dennoch plant und baut, macht damit echte Verkehrsberuhigung unmöglich.

Peter Müller

# Stadtentwicklung und Verkehrsberuhigung

*Verkehrsberuhigung von Stadtgebieten wird als Lösung der städtischen Kfz-bedingten Krise angeboten. Als Voraussetzung dafür ist die Bündelung der Kfz-Verkehrsströme auf den Hauptverkehrsstraßen unumgänglich. Um nachteilige Folgen der Bündelung für die Stadtstruktur zu vermeiden, müssen neue Prioritäten für diejenigen Faktoren gesetzt werden, die die Verkehrsentwicklung steuern. Hierbei geht es insbesondere um eine langfristige Änderung der Ziele der Regionalentwicklung sowie um eine generelle Verminderung des Kfz-Verkehrs und der von diesem ausgehenden Umweltbelastungen. Dies kann z.B. erreicht werden durch Förderung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnahme und durch Einschränkungen in der Benutzung der Kfz bzw. in der Zugänglichkeit der Stadtgebiete für Kraftfahrzeuge.*

## AKTUELLE ARGUMENTATION ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG

Auf das aktuelle „Mode-Thema ‘Verkehrsberuhigung’“ beziehen sich die verschiedensten Erwartungen und Befürchtungen:

- „es handelt sich um eine grundsätzliche Richtungsänderung in der Verkehrsplanung (Trendwende)“, sagen die einen – „das haben wir schon immer so gemacht!“, sagen die anderen;
- die einen propagieren und realisieren für die Anschaffung und für den „Anstoßeffekt“ wichtige Einzelprojekte – die anderen gehören zu den Verfechtern gesamtstädtischer, flächenhafter Anwendungen des Prinzips Verkehrsberuhigung;
- mit Verkehrsberuhigung wird einerseits die Erwartung verknüpft, daß hierdurch der städtische Kfz-Verkehr generell verringert werden kann – ande-

rerseits wird nur von einer räumlichen Umverteilung des – im übrigen nicht verminderten – Kfz-Verkehrs gesprochen;

- die einen befürchten die Verdrängung des Kfz aus dem städtischen Leben – die anderen propagieren lediglich die Verbesserung der Verkehrsbedingungen des nicht-motorisierten Verkehrs.

Besonders fragwürdig wird mit der Verkehrsberuhigung in der öffentlichen Diskussion über städtische Generalverkehrsplanungen argumentiert (siehe Kästen zur Frankfurter Generalverkehrsplanung): Stadtautobahnen und Hauptverkehrsstraßen werden der Bevölkerung als unabdingbare Voraussetzung für die unbestrittene Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren und die wünschenswerte Entlastung von Wohnstraßen vom Kfz-Verkehr verkauft.

Die Ausweitung der Stadtstraßenkapazität für den Kfz-Verkehr ist jedoch keine zwingende Vorleistung für Verkehrsberuhigung, sie widerspricht vielmehr dessen Prinzip (K. GANSER, 1979). Nach den Erfahrungen des Großversuchs zur Verkehrsberuhigung in Nordrhein-Westfalen erscheint es nicht gerechtfertigt, als Voraussetzung oder Folge von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten den Ausbau der tangierenden Hauptverkehrsstraßen zu fordern (K. PFUNDT, 1979).

Häufig wird die Verkehrsberuhigung mit soviel Forderungen und Problemen behaftet, daß die Gefahr besteht, daß sie bereits im Planungsstadium und in der Projektierungsphase hängen bleibt, bevor sie überhaupt richtig Fuß gefaßt hat. Dies hilft denen, die bereits im Vorfeld der Erkundung der Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung (in der wir uns doch erst befinden) „den An-

fängen wehren“ wollen: Sie sprechen dann von „übertriebener Entwicklung“ und „Verteufelung“ des Autos. „Auswüchse“ werden herbeigeredet, um die ganze unliebsame Tendenz zu stoppen.

In der Verkehrsplanung hat es hierzu früher mit der Nahverkehrs-Diskussion eine interessante Parallele gegeben. Dabei wurde die verkehrspolitische Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Ballungsräumen schon in den Anfängen gestoppt – vor allem mit dem Argument der „Verteufelung des Autos“. So hat sich entsprechend bis heute auch wenig an den autobezogenen Prioritäten in der Verkehrspolitik geändert. Die Forderung nach Verkehrsberuhigung fordert aber gleichzeitig auch eine Änderung der bisherigen verkehrspolitischen Prioritäten heraus: Verkehrsberuhigung ist für die Gleichbehandlung alternativer Fortbewegungsarten, sie ist nicht gegen das Kfz, sondern gegen die negativen Begleiterscheinungen des Kfz-Verkehrs gerichtet. Eine Änderung der verkehrspolitischen Prioritäten würde zugleich die Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen im Verkehr beseitigen helfen. Kinder und Jugendliche, Alte und Frauen und alle Personen ohne Führerschein oder ohne Verfügung über ein Auto gehören zu dieser Gruppe (R. ALBRECHT, 1977), auch die meisten Bewohner der innenstadtnahen Altbauwohnquartiere.

Die Warnungen vor der ungeprüften, unüberlegten Anwendung des Gedankens Verkehrsberuhigung – so berechtigt sie auch sein mögen – führen daher häufig dazu, diesen im Prinzip sinnvollen Gedanken insgesamt abzuwerten und abzublocken. Dabei ist unbestritten, daß von der Verkehrsberuhigung nicht alle