

mehr und breitere Fahrspuren für Autos bedeutet fast automatisch weniger Flächen für Fußgänger und Radfahrer. Umgekehrt bedeutet mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer gleichzeitig weniger Flächen für Autos. Eine ausgewogene, gerechte Verkehrsplanung muß dafür sorgen, daß jede Verkehrsart in ihren Flächenansprüchen zu ihrem Recht kommt. Hier ist viel zu tun, denn bislang galten fast nur die Ansprüche der Autos. Wer z.B. 80 % der Verkehrsflächen dem Auto widmete, mußte damit automatisch die nichtmotorisierten Verkehrsarten benachteiligen. Und wer 95 % des Personals im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrsbau auf Anlagen für den Autoverkehr konzentrierte, konnte damit kaum eine qualitätsvolle Planung für Fußgänger und Radfahrer schaffen.

Klare Prioritäten nötig

Nur durch klare Prioritäten ist eine Trendkorrektur der Stadtverkehrspolitik und eine Verhaltensänderung der Verkehrsmittelwahl möglich.

Grundsätze der Verkehrsberuhigung

Eine Verkehrsplanung, die sich um eine effektive Verringerung des städtischen Autoverkehrs und um eine Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten und des öffentlichen Verkehrs bemüht, sollte folgende Grundsätze beachten:

Autoverkehrsflächen möglichst sparsam ausweisen

1. Autoverkehrsflächen sollen so sparsam wie möglich ausgewiesen werden. Nicht der ungünstigste Begegnungs-/Belastungsfall darf für die Dimensionierung zugrunde gelegt werden, sondern die regelmäßige, durchschnittliche Belastung. Wo sich also z.B. nur gelegentlich zwei Lastwagen begegnen, braucht deshalb die Straße nicht gleich so breit sein, daß diese zügig aneinander vorbeifahren können. Und wo in der Spitzenszene (zeitweise Staus) auftreten, ist das noch lange kein Grund, die Straße zu erweitern. Nur so kann man verhindern, daß für die Normalstunden mehr Straßenfläche vorgehalten wird, als eigentlich gebraucht wird.

Sparsame Flächenzuteilung bedeutet auch, daß mehrspurige Straßen wirklich nur dann angelegt werden, wenn über den ganzen Tag hinweg eine zweispurige Straße permanent überlastet wäre.

Möglichst viele Verkehrsflächen von allen Verkehrsmitteln gemeinsam nutzen lassen

2. Möglichst viele Verkehrsflächen sollen zeitweise oder ganz für eine intensive Mehrfachnutzung durch alle Verkehrsarten offenstehen. Sie sollen also gleichzeitig durch den Autofahrer und den Fußgänger und den Radfahrer und den Bus benutzbar sein. Diese sogenannte Misch- oder Koexistenzprin-

zip ist die gerechteste und ökologischste Form der Nutzung von Verkehrsflächen. Mischflächen sind so zu gestalten, daß ein höheres Tempo als 30 km/h aufgrund der optischen und baulichen Merkmale unmöglich ist. Eigene Flächen für den motorisierten Verkehr werden überhaupt nur da aufgewiesen, wo auch in den Normalstunden die Verkehrsbelastung dauerhaft 150 bis 250 Kfz/h übersteigt. Danach dürfen etwa 60 bis 70 % aller Innerortsstraßen für eine Mehrfachnutzung in Frage kommen.

Möglichst viele Langsamfahrstrecken einrichten

3. Die Fahrgeschwindigkeiten müssen der Belastbarkeit der entsprechenden Nutzungen angepaßt werden. Die für Straßen mit Wohnnutzung, hoher Passantendichte oder Aufenthaltsfunktion angemessene Geschwindigkeit liegt unter 30 km/h. Erst ab dieser Marge sinkt die Unfallwahrscheinlichkeit und das Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko bei Unfällen auf ein tolerierbares Maß. Alle Dimensionierungs- und Ausbaumerkmale sind deshalb darauf auszurichten, höhere Geschwindigkeiten schon vom optischen Straßeneindruck und der baulichen Straßenqualität zu vermeiden.

Höhere Geschwindigkeiten sind nur auf extra ausgewiesenen „Schnellfahrstrecken“ tolerierbar, wobei die absolute Obergrenze für die Geschwindigkeit innerorts auch auf „Stadtschnellstraßen“ bei 50 km/h liegen sollte.

Wechselwirkungen zwischen Straßengestaltung und Verkehrsverhalten beachten

Diese Grundsätze stehen in wechselseitigem Zusammenhang, z.B. erlauben langsamere Fahrgeschwindigkeiten die Verschmälerung der Fahrstreifen. Gleichzeitig fördert eine Verschmälerung der Fahrstreifen auch einen langsameren Fahrstil. Aufgepflasterte Kreuzungen verlangsamen den Autoverkehr ebenfalls, sind aber auch nur bei langsamem Autoverkehr möglich. Das gleiche gilt für die Mischung der Verkehrsarten. Hieraus wird die zentrale Bedeutung der Verlangsamung des Fahrtempos beim motorisierten Verkehr erkennbar. Die grundsätzliche Abkehr von der Devise des bevorrechtigten und schnellen Autoverkehrs und eines entsprechend überdimensionierten Straßenbaus ist die einzige reelle Chance, bei gegebener Motorisierung und Siedlungsstruktur die hohen Unfallzahlen wirklich drastisch zu senken, die unerträglichen Lärm- und Abgasbelastungen spürbar zu verringern und die Wohnumfeldqualität wirksam zu verbessern.

Da unsere Straßen bisher primär nach dem Grundsatz des schnellen und bevorrechtigten Autoverkehrs gebaut wurden, sind möglichst einfache, schnell realisierbare Prinzipien der Um-

gestaltung zu entwickeln. Hierzu gibt es im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung zahlreiche erprobte Maßnahmen, die hier nur kurz erwähnt werden sollen.

- *Verengung der Straßenquerschnitte*
- *Optische Verengung und optische Bremsen*
- *Durchpflasterung der Gehwege an Kreuzungen*
- *Verschwenkung der Fahrspuren*
- *Gleichberechtigte Nutzung der Straßen durch alle Verkehrsteilnehmer in Wohnstraßen.*
- *Verbesserung und zweckentsprechende Gestaltung der Aufenthalts- und Fußgängerbereiche*

Verkehrsberuhigung flächendeckend, gesamtstädtisch anwenden

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können und müssen fast überall in den Straßen vorgenommen werden. Es geht hier nicht darum, die Situation einiger weniger Straßen zu verbessern, wie dies etwa bei den innerstädtischen Fußgängerzonen der Fall war. Die Schaffung solcher beruhigter Gettos oder Inseln kann die Situation des Stadtverkehrs insgesamt kaum verbessern. Statt dessen muß das Prinzip der Verkehrsberuhigung ein grundsätzliches Gestaltungs- und Planungsprinzip der Verkehrsplanung und des Straßenbaus werden. Es muß auf Nebenstraßen und auf Hauptstraßen angewendet werden. Und es muß flächendeckend angewendet werden. Nur so kann die Situation des nichtmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs nachhaltig verbessert werden. Und nur so kann die Wohnumfeldqualität in den Städten und die Unfallentwicklung entscheidend verbessert werden.

FAZIT:

Eine Reduzierung der Benutzungshäufigkeit des Autos ist durch entsprechende Planung möglich

Um es nochmal unmißverständlich klar zu machen: Es geht nicht darum, den Autoverkehr abzuwürgen oder mutwillig zu behindern. Es geht nur darum, für eine angemessene Abwicklung des nichtmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs die erforderlichen Flächen, Mittel und Planungskapazitäten zur Verfügung zu stellen und die dafür notwendigen Beschränkungen des Autoverkehrs bzw. der Planung für den Autoverkehr in Kauf zu nehmen. Niemand wird deshalb sein Auto verkaufen bzw. kein neues Auto kaufen. Die zeitweise von der einschlägigen Lobby als drohende Gefahr einer autofeindlichen Politik beschworenen Wirtschaftskrise wird ausbleiben. Es wird sich lediglich eine vernünftige, d.h. in aller Regel seltenere und behutsamere Autonutzung einstellen.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die holländische Stadt Tilburg mit 175.000 Einwohnern in der Stadt und 350.000