



Straßen von Heute · Das Prinzip Verkehrsberuhigung · Der Ordnung halber · Miteinander · Hauptverkehrsstraßen: Leistungsprinzip · Knoten oder Platz · Durchfahrt geduldet Verkehrsbau ist Städtebau · Zu Fuß · Mit dem Auto · Rad ist in · Fahr-Gäste · Parkplatznot · Auf das Detail kommt es an Einfach ist schwierig · Gut eingerichtet · Wachsen lassen



**STADTVERKEHR
IM WANDEL**



Inhalt

● In der Stadt zuhause	4
Schmerzgrenze	10
Verkehr und Erreichbarkeit	8
Das Prinzip Verkehrsberuhigung	14
● Straßen von morgen	16
Straßen von heute	16
Der Ordnung halber	21
Miteinander	22
Hauptverkehrsstraßen	26
Knoten oder Platz	28
Durchfahrt geduldet	32
Verkehrsbau ist Städtebau	35
Mit den besten Empfehlungen	36
● In der Stadt unterwegs	40
Zu Fuß	42
Rad ist in	44
Fahr-Gäste	46
Im Auto unterwegs	48
Städtebau im Test	50
Parkplatznot	52
Fahrzeugtechnik stadtgerecht	56
Auf eine gute Zusammenarbeit	58
Neue Rechte, neue Pflichten	60
● Auf das Detail kommt es an	62
Einfach ist schwierig	62
Pflaster, kein Trostpflaster	66
Inseln im Strom	68
Gut eingerichtet	70
Wachsen lassen	74
● Dann sollten Sie noch wissen	78



Fahr-Gäste



Gut eingerichtet



Knoten oder Platz



Hauptverkehrsstraße: Leistungsprinzip



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

vor sieben Jahren hat das Bundesbauministerium die Illustrierte „Wohnstraßen der Zukunft“ herausgegeben. Sie brachte viele praktische Beispiele und Anregungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung in der Stadt. Dieses Anliegen hat inzwischen breites öffentliches Interesse

gefunden. Heute gibt es bei uns keine Gemeinde mehr, die sich dem weitverbreiteten Bürgerwillen zur Verbesserung der Verkehrsprobleme entziehen kann.

Es ist noch viel zu tun, um unsere Städte wieder lebenswert zu machen und zu erhalten. Zu lange sind wir der Faszination des Autos erlegen. Zu lange haben wir offenen Auges mit angesehen, wie unsere Siedlungen für den Individualverkehr zerstört wurden, an Humanität verloren. Natürlich haben unsere Städte sehr viel zu bieten: Arbeitsplätze, Einkaufsangebote, Auswahl an Wohnungen, Kontaktmöglichkeiten. Aber für viele Menschen, insbesondere für alte Leute und Kinder, ist das Leben in einer Stadt oft eine Bedrohung. Sie können in der Stadt häufig nicht richtig „zu Hause“ sein.

Denn menschliches Wohnen hört nicht an der Haustüre auf. Es braucht nicht allein die Qualität der Wohnung, sondern auch die Qualität der Stadt. Auch das Wohnumfeld muß lebenswert sein. Dazu gehören die Straßen, die öffentlichen Plätze und Grünräume, das ganze Wohnviertel. Dazu gehört auch, sich in der Stadt „zu Hause“ zu fühlen.

Viele der Bedrohungen gehen vom Auto aus: Lärm, Abgase, Unfälle, Schäden an Umwelt und Gebäuden, Verlust an Urbanität.

Ich sage ein klares „Ja“ zum Auto. Aber das Auto und der Verkehr haben dienende Funktion. Sie dürfen nicht die Herrschaft übernehmen. Wir müssen den Autoverkehr auf ein vernünftiges Maß beschränken.

Ein Weg dahin ist die „Verkehrsberuhigung“. Sie trägt wesentlich dazu bei, Lärm und Abgase zu verringern, das Wohnumfeld zu verbessern, die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Sie will die Nachteile des Verkehrs überwinden, um seine Vorteile zu erhalten. Verkehrsberuhigung lenkt die Stadtverkehrsplanung in eine neue Richtung: Sie will den Verkehr und Verkehrsablauf human und umweltfreundlich gestalten.

Das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat die vielfältigen Bemühungen der Gemeinden und der Fachwelt durch zahlreiche wegweisende Publikationen unterstützt. Diese Illustrierte ist ein weiterer Schritt. Sie bietet allgemeinverständliches und anwendbares Anschauungsmaterial für Ideen, Initiativen und Maßnahmen. Sie will zur bürgerschaftlichen Mitwirkung ermutigen. Sie will Planern, Politikern und Verwaltungen helfen, Stadtplanung und Verkehrsplanung stärker zu integrieren. Und sie will beispielhafte Lösungen vieler Städte und Gemeinden vorstellen.

Bonn, im Oktober 1986

Dr. Oscar Schneider

Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

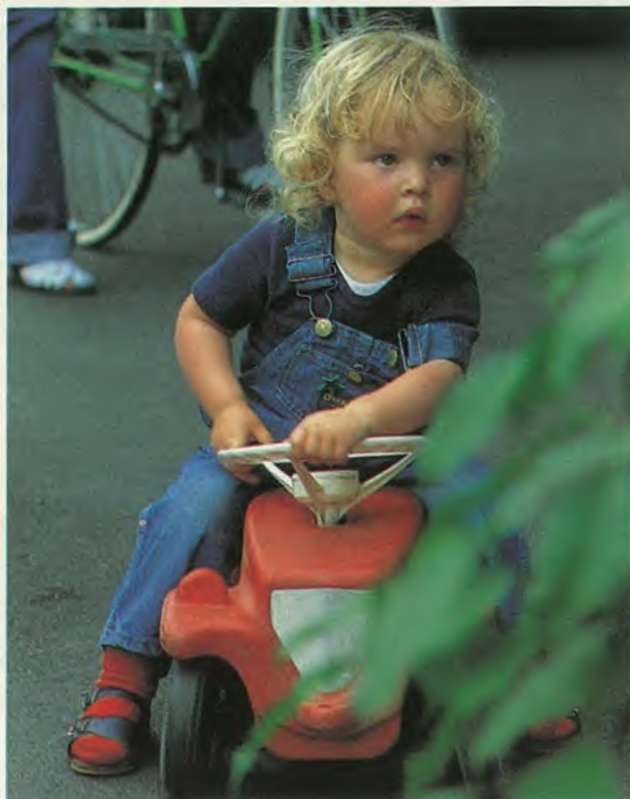
Impressum

Herausgeber: Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn. Fachliche Betreuung: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn · Text und Konzeption: Max Eichenauer, Hans-Henning von Winning, Edgar Streichert, München/Bochum, Mitarbeiterin: Christine Hiller · Graphische Gestaltung: Studio von Seggern, München · Fotos, Pläne und Abbildungen: Verfasser, verschiedene Veröffentlichungen des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Dieter Apel, Willy Hüsler, Plankreis München, Stadt Freiburg, Architekturbüro Knopp, Planungsbüro Richter Richard, ADAC e.V., Modellfoto und Röntgenzeichnung Stadtauto: Hochschule für Gestaltung Offenbach/M., Fachbereich Produktgestaltung, mit freundlicher Genehmigung des Callwey-Verlags aus: Otl Aicher „Kritik am Auto“. Karikaturen: Anne-Maria Franke, München · Satz: R. & J. Blank GmbH, München · Lithographie: Wess & Luer, Willich · Druck: W. Kraft, Mönchengladbach · Die von den Verfassern ausgearbeiteten Texte geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Diese Illustrierte wird (in begrenzter Zahl) kostenlos an Interessenten abgegeben durch den Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Deichmanns Aue, 5300 Bonn 2. Bonn, 1986

IN DER STADT ZUHAUSE

Erinnern Sie sich noch?

Kinder gehen auf Entdeckungsreisen. Von zu Hause aus. Erst auf die Wohnstraße. Allmählich immer weiter weg, je älter sie werden. Lernen eine immer größere Nachbarschaft kennen. Haben einen immer größeren Aktionsradius. Aber immer die Rückzugsmöglichkeit im Auge. So lernen sie, in der Stadt zu Hause zu sein. So lernen sie, Bürger zu werden. Dazu brauchen sie die Straße. Straßen sind nicht nur für Autos da.



Stadt ist Geborgenheit und Bewegungsfreiheit.



Stadt ist unsere Allee.

Zu Hause sein – sich zu Hause fühlen

Wohnen hört nicht an der Haustür auf. Zum Wohnumfeld gehört die Straße, das Quartier. Zum Zuhause gehört auch der Stadtteil, das Zentrum, der Stadtpark. In der Stadt zuhause sein. Sich in der Stadt zuhause fühlen.

Stadt ist auch Markt, Austausch, Bewegung, Urbanität, Kultur. Wählen können zwischen Privetheit, Nachbarschaft oder Öffentlichkeit. Stadt ist vielfältige Arbeitsteilung. Stadt ist konsumieren, investieren, wirtschaften. Transport von Personen, Waren, Informationen.

Stadt ist auch: sich frei bewegen können, innerhalb der Stadt, in die Stadt, aus der Stadt. Frei wählen können zwischen vielen Zielen. Zwischen Läden, Gaststätten, Theatern, Schulen, Wohnungen, Freunden. Und, und, und.

Frei wählen können auch zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Je nach Zweck, je nach Entfernung, je nach Ziel und Gepäck. Zwischen dem Auto, das Komfort, Unabhängigkeit, Privetheit bietet. Dem Bus oder der Straßenbahn, die große Entfernungen preisgünstig und umweltfreundlich überbrücken. Dem Fahrrad – noch billiger, umweltschonender und in der Stadt oft schneller. Oder zu Fuß – dabei erlebt man mehr, lernt mehr von seiner Stadt kennen.

Leben und leben lassen

Weder die Geborgenheit noch die Bewegungsfreiheit kann man messen. Oberflächliche Betrachtungsweise: Wenn viel Verkehr auf der Straße ist, ist die Stadt lebendig. Bei vielen Fußgängern – ja. Bei vielen Autos auch?



Stadt ist unser Schulweg.



Stadt ist unser Gemüsehändler.



„Um vier Uhr in der Stadt.“

Die Stadt ist unsere Heimat. Für den einen eine Kleinstadt, eine Marktgemeinde. Für den anderen eine Millionenstadt. Wir sagen: unsere Wohnung, unser Betrieb, unser Sportplatz, unsere Straße, unser Kino, unser Rathaus, unsere Schule. Alles in Allem meinen wir damit unsere Stadt. Hier wächst Verantwortung für unsere Umwelt und unsere Politik, („politisch“ kommt von „polis“ – die Stadt!).



Stadt ist unser Café.



Stadt ist Verkehr auf unseren Straßen.

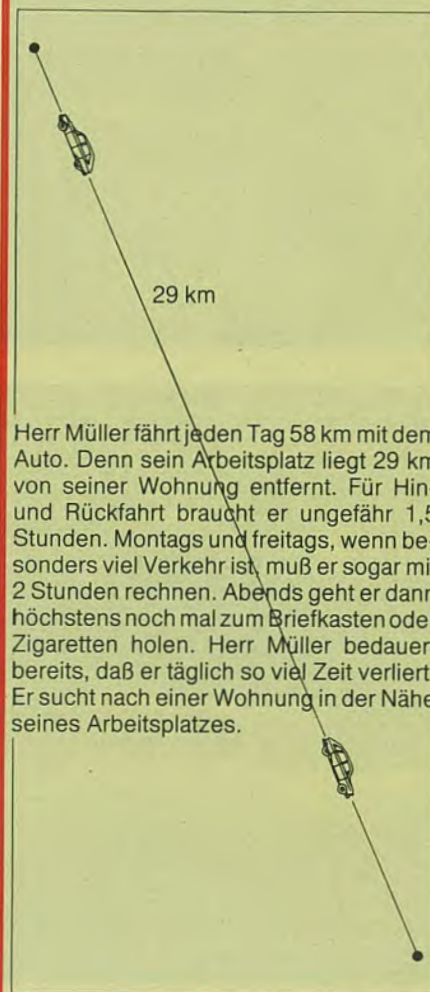
VERKEHR HABEN WIR GENUG – ES FEHLEN VIELFALT UND ERREICHBARKEIT

Wenn die Straßen verstopft sind, erreicht niemand sein Ziel. Wenn breite, flüssige, schnelle Straßen da sind, sind weit entfernte Ziele gut erreichbar: nahe Ziele aber sind unattraktiv geworden oder ganz verschwunden. Die Freiheit, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren, ist eingeschränkt. Das trifft alle, die kein Auto fahren wollen oder können. Ist das Zeichen einer lebendigen Stadt? Die Nachbarschaft ist kein Zuhause mehr. Die Bewohner flüchten in den grünen, ruhigen Vorort, und am Wochenende „ins Grüne“.

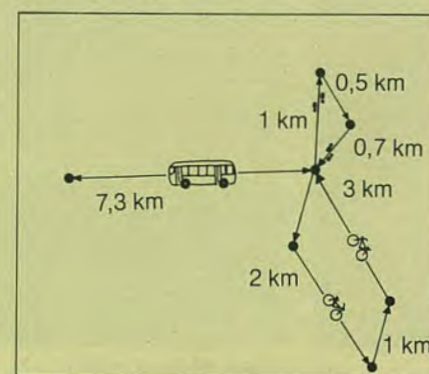
Der Ausweg vieler: noch mehr Autofahren

Am Anfang bringt die Flucht Erleichterung. Aber bald wird sie zum Zwang der langen Wege. Viele glauben, nur mit dem eigenen Auto könnten sie den Autos der Anderen entfliehen. Aber schließlich werden sie doch immer wieder eingeholt. Und ist es wirklich unser Wille, daß wir am Ende alle drei Stunden täglich im Auto sitzen müssen? Und doch keiner hat, was er will? Wir spüren alle den Teufelskreis: Es vergeht keine Stadtratssitzung, keine Stadtteilversammlung, ohne daß Verkehrsprobleme diskutiert werden. Und zwar wegen zuviel Verkehr. Nicht wegen zu wenig Verkehr.

WER IST MOBILER?



Herr Müller fährt jeden Tag 58 km mit dem Auto. Denn sein Arbeitsplatz liegt 29 km von seiner Wohnung entfernt. Für Hin- und Rückfahrt braucht er ungefähr 1,5 Stunden. Montags und freitags, wenn besonders viel Verkehr ist, muß er sogar mit 2 Stunden rechnen. Abends geht er dann höchstens noch mal zum Briefkasten oder Zigaretten holen. Herr Müller bedauert bereits, daß er täglich so viel Zeit verliert. Er sucht nach einer Wohnung in der Nähe seines Arbeitsplatzes.



Herr Schulze wohnt so nah an seinem Arbeitsplatz, daß er mit dem Fahrrad hinfahren kann. Sein Auto steht meistens in der Garage. Er braucht es nur noch, wenn er mal etwas Größeres transportieren will. Oder für den Urlaub. Vor dem Dienst macht Herr Schulze fast täglich noch Einkäufe – zu Fuß. Auf dem Weg zum Büro fährt er einen kleinen Umweg, damit er seine 7jährige Tochter noch bis zur Schule begleiten kann. Und auch nach Dienstschluß ist fast immer noch was auf dem Weg zu erledigen, Bank, Post o.ä. Abends bleibt noch Zeit und Energie, einen Volkshochschulkurs im Stadtteilzentrum zu besuchen oder ins Kino zu gehen. Der Bus fährt fast bis vor die Haustür. Im Ganzen hat Herr Schulze für seine täglichen Transportvorgänge weniger Zeit benötigt als Herr Müller; 1 Stunde und 20 Minuten. Er hat nur 23,8 km zurückgelegt, dabei aber 6 Ziele aufgesucht. 6 mal soviel wie Herr Müller.

Es geht auch mit weniger Autoverkehr

Fallstudienstädte	Jahr	Einwohner	PKW-Anteil an werktäglichen Wegen	Vergleichswert: Durchschnittswert entsprechend großer Städte in der Bundesrepublik Deutschland
Amsterdam	1982	700.000	ca. 32%	ca. 35%
Hannover	1980	535.000	32%	ca. 40%
Bologna	1982	450.000	ca. 30%	ca. 40%
Groningen	1982	160.000	ca. 32%	ca. 45%
Göttingen	1982	130.000	ca. 37%	ca. 45%
Erlangen	1980	102.000	42%	45–50%
Delft	1982	85.000	ca. 30%	45–50%

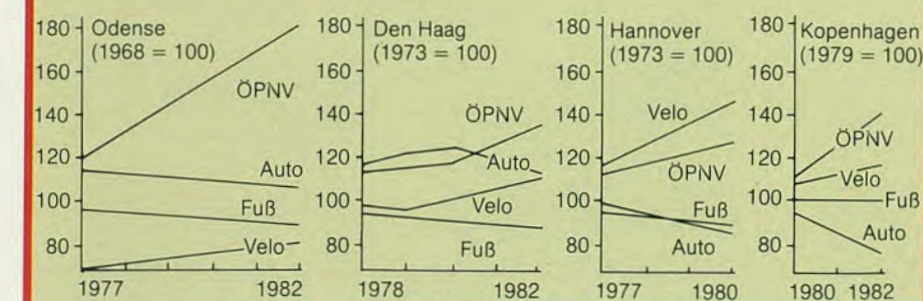
Weniger Verkehr mehr Erreichbarkeit

Verkehr können wir uns nur bis zu einer bestimmten Grenze leisten. Dafür wollen wir möglichst viel Erreichbarkeit. Möglichst viel Mobilität. Mobilität heißt, viele Ziele erreichen können. Nicht: möglichst lange Wege mit dem Auto fahren. Mehr Erreichbarkeit bei weniger Verkehr schaffen wir, wenn ein vielfältiges Angebot in der Nähe existiert. Wenn Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und sich Erholen nah beieinander liegen. Wenn die „sanften Verkehrsmittel“ besser funktionieren.

Steuern und Versicherung, für die Reifen. Der Busbenutzer entrichtet seinen Fahrpreis. Wir alle bezahlen den wertvollen Grund für neue Straßen. Aber wer bezahlt die schlaflosen Nächte der Anrainer, die Schäden an der Umwelt und die gesundheitlichen Folgen? Machen wir uns nichts vor: wir unterschätzen alle, wie teuer die Entfernung ist – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Erst recht mit dem Auto. Nur wenn wir am eigenen Geldbeutel spüren, daß lange Wege teuer sind, wird die Nähe wiederentdeckt. Wächst unsere Mobilität.

Veränderungen sind möglich

(Indexzahlen. Basis = 100)



Wenn der Zwang zum Autofahren nicht mehr so stark ist. Und auch die mobil sind, die nicht Autofahren können oder wollen. Auch das gehört zur Wahlfreiheit. Wahlfreiheit bedeutet auch, weit entfernte Ziele wählen zu können. Auch Ziele, zu denen man am besten mit dem Auto gelangt. Aber diesen Luxus können wir uns nicht täglich leisten. Denn:

Entfernung ist teuer

Entfernungen zu überbrücken kostet Zeit und Geld. Der Preis für große Entfernungen ist schon jetzt fast unbezahlbar. Gewiß, der Autofahrer zahlt viel Geld. Für Benzin, für Reparaturen, für das Auto selbst, für

Verkehr ist Aufenthalt

Wer sich in der Stadt bewegt, erlebt die Stadt. Zwangsläufig und unausweichlich. Verkehrsdichte heißt nicht nur volle Straßen, sondern auch viele Menschen. Sollen wir die Straßen für die bauen, die die meisten km darauf zurücklegen? Oder nicht eher für die, die die meiste Zeit darauf verbringen? In 70%–80% aller Stadtstraßen (= Anliegerstraßen und Sammelstraßen) werden weniger als 30% der Aufenthaltszeit vom Autofahrer aufgebracht. Natürlich gibt es große Unterschiede. Los Angeles ist anders als Hamburg. Und Hamburg anders als Zermatt. In Zermatt gibt es keine Autos. . .

Aufenthaltszeiten in verschiedenen Straßentypen

Aufenthaltsdauer Straßen- typ	KFZ	Radfahrer	Fußgänger	Summe
Anliegerstraße	18,8%	7,2%	74,0%	100%
Sammelstraße	24,4%	8,0%	67,6%	100%
Hauptverkehrsstraße	54,1%	6,9%	39,0%	100%

In 70–80% aller Stadtstraßen liegt die Aufenthaltsdauer der Autofahrer unter 30% der gesamten Aufenthaltsdauer aller Straßenbenutzer.

Veränderungen sind möglich

Städte funktionieren auch mit insgesamt kürzeren Wegen. Städte funktionieren auch mit weniger Autoverkehr. Und das liegt nicht nur an den Randbedingungen. Sondern vor allem am politischen Willen in den Städten und ihrer Fähigkeit, den Willen in die Tat umzusetzen. Denn viele Städte haben beachtliche Veränderungen erreicht. Durch aktive Verkehrsberuhigung. Durch Förderung des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs. Und durch bewußten Verzicht auf weiteren Autostraßenbau bzw. durch Autostraßenumbau.

Verkehr ändert sich dauernd. Das zeigt der Alltag. Zum Beispiel bei Schneefall. Oder an Baustellen. Da ändert sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer von einem Tag auf den anderen. Andere Wege werden gewählt, und manchmal werden auch andere Verkehrsmittel benutzt oder andere Ziele ausgesucht.

Im Laufe der Zeit wird sich das Verhalten auch bei weniger restriktiven Eingriffen ändern. Denn die Bewohner treffen ohnehin immer wieder neue Entscheidungen. Sie beziehen eine andere Wohnung. Sie wählen einen neuen Arbeitsplatz. Die Schule ändert sich. Andere Bedürfnisse entstehen. Und dabei wird jedesmal neu zwischen vielen Möglichkeiten abgewogen. Da werden Entfernungen eine immer größere Rolle spielen. Und wenn sich dann die Verkehrsbedingungen allmählich geändert haben, richtet man sich danach; ohne daß Erwartungen enttäuscht werden. Sicher: die Verbindungen zwischen Wohngebieten und Gewerbegebieten müssen gewährleistet bleiben. Unsere Städte stehen nun mal.

Scheinargument: „Unsere Städte stehen nun mal“

Aber fahren wir nicht häufig viel weiter, als es diese Funktionstrennung notwendig macht? Im Lauf der Zeit wird es auch leichter werden, eine näherliegende Wohnung zu finden, weil die Stadtplanung sich bemüht, die Funktionstrennung in den Städten zu verringern. Indem sie für Betriebe Standortberatungen anbietet. Indem sie dafür sorgt, daß Stadtteilzentren wiederbelebt werden.

Transport in der Stadt muß sein. Auch mit dem Auto. Aber verwechseln wir nicht oft die Freiheit, per Auto ein Ziel zu erreichen, mit der Freiheit, sich mit dem Fuß auf dem Gaspedal auszutoben? Schränkt nicht die zweite Freiheit die erste sogar ein – wenn etwa der Unfall eines Rasers Hunderte von vernünftigen Autobenutzern stecken bleiben läßt?

Die Stadt ist kein Nürburgring!

Bei gleichmäßigem und langsamem Autoverkehr hätten wir alle mehr Freiheit. Freiheit, auch das Auto zu benutzen. Verwechseln wir nicht zu oft Transport, Verkehr und Mobilität mit dem Spaß am technischen Spielzeug? Gerade in der Stadt findet die Freiheit des einzelnen ihre Grenzen an der Freiheit der anderen.

SCHMERZGRENZE



**Verkehr hat
dienende Funktion.
Aber manchmal
hat man den Eindruck,
der Diener habe
die Herrschaft
übernommen.**

SCHMERZGRENZE

Wenn wir selbst im Auto sitzen, spüren wir nur die Vorteile. Es sind immer die anderen Autofahrer, die uns peinigen. Manchmal bis zur Schmerzgrenze. So, daß wir uns Beschränkungen wünschen. Die würden wir auch selbst einhalten, wenn alle anderen das auch tun. Denn: Die anderen – das sind wir schließlich selbst! Und wir spüren die Schmerzgrenze in allen möglichen Situationen.

– wenn wir mit dem Auto fahren müssen

Oft ist das Auto die mit Abstand zweckmäßigste Lösung. Aber dann stehen wir im Stau. Zusammen mit vielen, die vielleicht gar nicht gefahren wären, wenn zum Beispiel der Bus öfter fahren würde. Und dann sind die Parkplätze besetzt. Von vielen, die sich nie dorthin gestellt hätten, wenn zum Beispiel der Parkplatz mehr kosten würde.

– wenn wir zu Fuß gehen oder radfahren wollen

Die ständige Angst und Gefahr. Die ja nur allzu berechtigt ist, wie wir täglich in der Zeitung lesen können. Der Lärm und Gestank, dem wir uns dann schutzlos ausliefern müssen. Und die ständigen Behinderungen. Weil den Fußgängern nur das zugestanden wird, was nach der Planung der Fahrspuren übriggeblieben ist. Und diese Restflächen sind auch noch oft vollgeparkt.

– wenn wir mit dem Bus oder der Straßenbahn fahren wollen

und dabei in der Autokolonne steckenbleiben. Wenn deswegen ständig der Fahrplan durcheinanderkommt. Und wenn gerade an der Haltestelle der Bürgersteig besonders schmal ist. Wenn der Weg zur Haltestelle öde, laut und gefährlich ist.

– wenn wir nachts das Fenster öffnen wollen

und dann nicht schlafen können, weil eine Schnellstraße dröhnt. Oder vor dem Haus nach der Sperrstunde die Autotüren schlagen. Ein später Raser, der Kavalierstart eines einzelnen Motorrads kann schon über der Schmerzgrenze liegen.

– wenn Kinder spielen sollen

um etwas dabei zu erleben. Spielen ist auch: mit dem Fahrrad an der Ecke stehen, schwatzen, beobachten. Aber dazu braucht es vielfältiges Stadtleben auf der Straße. Und Platz. Und Luft. Und keine Verbote. Vielen Kindern aber wird das Spielen auf der Straße verboten. Weil es zu gefährlich ist.

– wenn wir nur mal vor die Türe treten wollen

Muß „zu Hause“ an der Haustür enden? Muß das Haus eine Burg sein? Und das Wohnumfeld Feindesland? Sogar einem Hund gönnt man einen Baum auf der Straße.

– wenn wir uns an die alte Straße erinnern

die Rücksicht nahm auf das Ensemble. Die

sich unterordnete. Die nicht, wie heute, ihre technische Arroganz zur Schau stellt. Mit Masten, Markierungen, Lichtraumprofilen und Krümmungsradien.

– wenn wir an die Folgen denken

Für die, die auch leben wollen: Pflanzen und Tiere. Die vielfältigen Lebenszusammenhänge, in die wir selbst auch eingebunden sind und die wir empfindlich stören. Zum Beispiel Bodenversiegelung. Zum Beispiel

Biotopzerstörung. Zum Beispiel Luft- und Grundwasserverschmutzung. und schließlich

– wenn wir das bezahlen sollen

Wenn wir uns nämlich einmal klarmachen, welche immensen Summen der Verkehr verschlingt. Vor allem die Straße. Und die mühsame Reparatur der Umwelt. Steuergelder sind unsere Gelder. Auch das Portemonnaie kennt eine Schmerzgrenze.



So nicht. Morgen werden die Straßen mehr Rücksicht nehmen auf die Nachbarschaft der Bewohner. Und auf das Stadtbild.

Auf den Straßen von heute wird zu schnell, zu viel und zu aggressiv autogefahren. Auf den Straßen von morgen wird die Höchstgeschwindigkeit zwischen 20 km/h und 40 km/h liegen. Auf den Straßen von morgen wird weniger Auto gefahren, dafür aber mehr geradelt und zu Fuß gegangen. Und auf den Straßen von morgen werden die Verkehrsteilnehmer keine Konkurrenten, sondern Partner sein.

zu laut . . .
zu häßlich . . .
zu voll . . .
zu schmutzig . . .
zu gefährlich . . .
zu teuer . . .

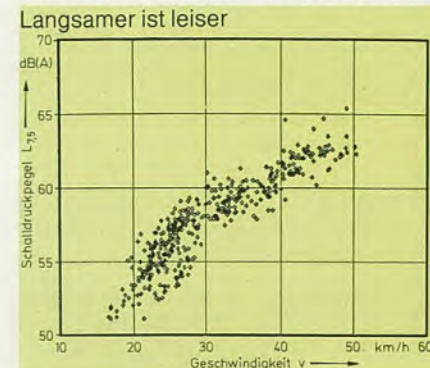
Wenn die Schmerzgrenze überschritten ist, ist es schwer, einen klaren Gedanken zu fassen. Dann wird der Autoverkehr zum Prügelknaben. Besser ist es, sich vorher differenziert Gedanken zu machen.

Schmerzgrenze Geschwindigkeit

Schnell ist nicht gleich gut. Denn der Aufwand und die Schäden wachsen quadratisch mit der Geschwindigkeit. Langsamer ist erträglicher. Und billiger. Es scheint, daß das „richtige Maß“ in der Stadt irgendwo zwischen 20 und 40 km/h liegt. Je nach Straßentyp, je nach Umfeld. In verkehrsberuhigten Bereichen sogar noch niedriger. Das gilt für die Höchstgeschwindigkeit. Die Reisegeschwindigkeit liegt auch heute längst darunter. Und die wenigen Augenblicke, wo man sich größere Höchstgeschwindigkeiten vorstellen könnte, würden kaum die Reisezeiten verkürzen. Es ist Unsinn, zwischen zwei Haltepunkten hoch zu beschleunigen. Man wartet dann nur um so länger an der nächsten Ampel.

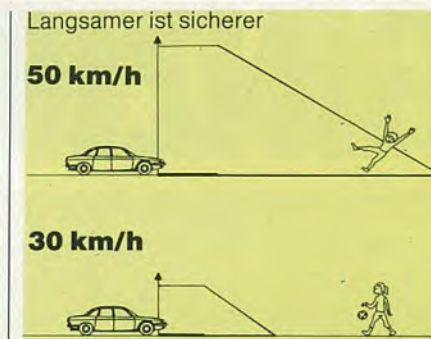
Langsamer ist leiser

15 km/h ist leiser als 25 km/h. 30 km/h ist leiser als 50 km/h. Weil die Beschleunigungsphasen viel kürzer sind. Auch der Unterschied zwischen Asphalt und Pflaster ist bei 30 km/h nicht mehr bedeutsam.



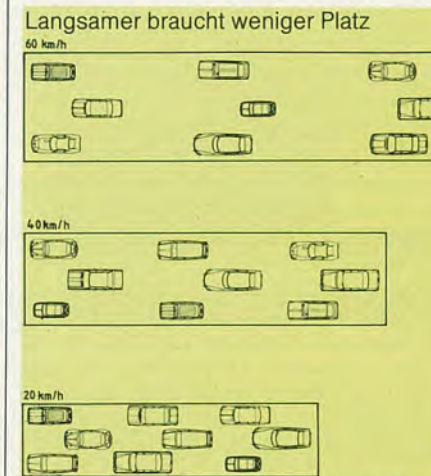
Langsamer ist sicherer

Jedes Auto schiebt ein enormes Verletzungspotential vor sich her. Aber Unfallrisiko und Unfallschwere sinken drastisch, wenn statt 50 km/h nur 30 km/h gefahren wird. Weil langsam besser einschätzbar ist. Und natürlich, weil Bremswege und Aufprallwucht viel geringer sind.



Langsamer braucht weniger Platz

Weniger Sicherheitsabstände: schmalere Fahrbahnen; engere Kurven; mehr wechselseitige Flächennutzungen, z.B. Mischflächen und Mehrzweckstreifen.



Langsamer ist weniger häßlich

Überdimensionierte Wegweiser und Ampeln, Richtungspfeile, Fahrbahnmarkierungen und Peitschenmasten sind häßliche Ausstattungsmerkmale hoher Geschwindigkeiten. Bei geringeren Geschwindigkeiten können sie viel kleiner werden oder sind eventuell ganz entbehrlich.

Und: Langsamer ist auch sparsamer und sauberer

Langsamer fahren heißt auch: weniger Kraftstoffverbrauch, weniger Materialverschleiß, weniger Gummi- und Straßenabrieb, weniger Abgase. Das ist simple Physik. Zur Langsamkeit gehört allerdings die Gleichmäßigkeit. Moderne Autos werden das Langsamfahren leichter machen.

Schmerzgrenze Menge

Ein paar Autos stören nicht. Zu viele sind unerträglich. Egal ob sie stehen oder fahren. Straßen mit 10 Fahrzeugen in der Spitzenstunde sind Inseln der Ruhe. Sind ein Dorado für Fußgänger, Radler und spielende Kinder. Erreichen Straßen einmal eine Belastung von 1500 Fahrzeugen pro Stunde oder mehr, dann sind sie unerträglich laut. Können kaum noch überquert werden. Sie sind gefährlich für Fußgänger und Radfahrer. Und Kinderspiel wird natürlich ganz unmöglich.

Weniger bedeutet mehr Platz

Weniger abgestellte Fahrzeuge ermöglichen das Freihalten von Flächen auf der

Straße. Zum Beispiel für spielende Kinder. Der Bau von Radwegen wird möglich. Denn bisher scheiterte er oft am Stellplatzbedarf. Weniger Verkehr erspart unter Umständen eine Fahrspur. Die dann z.B. als eigene Busspur oder Straßenbahntrasse dienen kann.

Weniger bedeutet bessere Überquerbarkeit

Bei weniger Verkehr kann man die Straße besser überqueren. Mit weniger Wartezeit. Und an mehr Stellen. Wo man vorher hunderte von Metern laufen mußte, kommt man jetzt auch dazwischen auf die andere Straßenseite.

Weniger bedeutet bessere Luft

Logisch, denn je weniger gefahrene Kilometer, desto weniger Abgase.

Schmerzgrenze Streß

Verkehr ist Bewegung. Aber muß es deswegen gleich Wettrennen sein? Muß der Bus den Radfahrer schneiden, um ein paar Sekunden zu gewinnen? Muß die Straßenbahn unbedingt an der Haltestelle überholt werden? Warum gibt es immer wieder PS-Fetischisten, die sich schnell noch vordrängen? Um zu beweisen, daß sie schneller, besser als die anderen sind? Die Stadt ist zu eng, als daß wir uns hier austoben könnten. Verkehr ist besserer Verkehr ohne den Streß der ständigen Konkurrenz. Auf vollen Straßen gibt es keine kleinen Siege mehr. Sondern nur noch gemeinsame Niederlagen.

Schmerzgrenze Lieblosigkeit

Oft genug sind es gar nicht Menge oder Geschwindigkeit. Sondern die Arroganz und Lieblosigkeit, mit der der Verkehr sein vermeintliches Recht dokumentiert. Garageneinfahrten sind oft scheußlich. Und sind keine einladende Pforte zum Haus. Wo sich zwei Straßen kreuzen, ist kein Platz. Sondern ein Knoten. Und so sieht er auch aus. „Anlagen für den fließenden Verkehr“ heißt das dann. Die „Technische Notwendigkeit“ wird bis in die letzte Konsequenz verfolgt. Lieblos und rücksichtslos. Manchmal bis zur Schmerzgrenze.

Das „richtige Maß“ in der Stadt liegt irgendwo zwischen 20 und 40 km/h.

DAS PRINZIP VERKEHRSBERUHIGUNG

Verkehrsberuhigung ist ein unglückliches Wort. Verkehrsberuhigung heißt mehr als Verkehr leiser machen. Und das Wohnumfeld verbessern. Verkehrsberuhigung heißt: alle Nachteile des Verkehrs verringern, dabei aber die Transportvorteile erhalten.

Verkehrsberuhigung bedeutet:

- Verbesserungen für Fußgänger
- Verbesserungen für Radfahrer
- Verbesserungen für Busse und Bahnen
- Mehr Verkehrssicherheit
- Verbesserungen des Wohnumfeldes
- Förderung des zentralen Wohnens und Einkaufens
- Weniger Lärm und Abgase
- Angenehmeres Erscheinungsbild, weniger Verkehrsschilder
- Mehr Grün
- Weniger Komfort und geringere Fahrgeschwindigkeiten beim Autoverkehr



Verkehrsberuhigung ist Leben mit dem Verkehr.

Leben mit dem Verkehr ist Verkehrsberuhigung.

Stadt und Verkehr der Zukunft heißt Verkehrsberuhigung.

Verkehrsberuhigung in der Straße: Langsame Autos – Vorteile für alle

Zu viel, zu schnell, zu laut, zu gefährlich, zu viel Platz für Autos, zu wenig Platz für andere, zu wenig Grün, zu häßlich. Nachteile durch Autoverkehr entstehen in der Straße. Dort werden sie spürbar. Dort müssen sie bekämpft werden. Durch Umbau: durch schmalere Fahrbahnen, durch Mischflächen, durch Mehrzweckstreifen, durch Radwege, durch breitere Gehsteige, durch mehr Grün, durch Versätze, durch Gehwegüberfahrten, durch Aufpflasterungen. Aber jede Straße ist anders. Straßen werden unterschiedlich genutzt; sie haben eine unterschiedliche Bedeutung im Gesamtnetz: die Bauwerke am Straßenrand sehen unterschiedlich aus. Aber es gibt auch viele unterschiedliche Maßnahmen! Und noch viel mehr Maßnahmekombinationen! Für jede Straße eine passende.

Verkehrsberuhigung im Gesamtnetz: Flächenhafte Dämpfung

In der Einzelstraße macht der Umbau die Autos langsamer. Und vermindert unnötige Fahrten. Aber Verkehrsberuhigung heißt nicht Verdrängung von Verkehr aus umgebauten in nicht umgebaute Straßen. Im Gesamtnetz bedeutet Verkehrsberuhigung mehr als Umbau. Verkehrsberuhigung heißt auch: Netze schaffen oder korrigieren. Netze für Fußgänger, für Radfahrer und für Autos. Netze aus Straßen unterschiedlicher Verkehrsbedeutung. Die Gestaltung der Straßen sorgt für die richtige Verteilung des Autoverkehrs im Netz. Durch unterschiedliche Durchfahrwiderstände. Verkehrsberuhigung heißt auch: Freiflächen erhalten. Gut verteilt im Netz Als Ruhepole. Zum Spielen. Verkehrsberuhigung heißt auch: den Parkraum bewirtschaften. Kurz: Verkehrsberuhigung ist nicht nur verkehrsberuhigender Umbau, sondern auch verkehrsberuhigende Organisation.

Fazit: Straßen sind Systeme. Deswegen muß man immer das Gesamtnetz im Auge behalten. Und die Ziele der Verkehrsberuhigung. Manchmal muß man einzelne Nachteile zugunsten des Gesamtsystems in Kauf nehmen. Manchmal sind sie zu groß. Oft gibt es dann aber andere bessere Lösungen.

Achtung Etikettenschwindel! Achtung Nebenwirkungen!

Nicht jede Verkehrsberuhigung beruhigt den Verkehr. Manchmal ist die Bezeichnung „verkehrsberuhigend“ nur ein Etikett, unter dem sich ein Straßenneubau leichter verkaufen läßt. Und oft treten unbedachte Nebenwirkungen auf.

Zum Beispiel: Bündelung

Bündelung kann sinnvoll sein, weil sich Verkehrslärm nicht linear addiert. Aber Bündelung heißt nicht: Ausbau von Hauptverkehrsstraßen zu breiteren, schnelleren Fahrbahnen. Denn die verlassen noch mehr Menschen zum Autofahren. Und machen weitere Ziele attraktiver. Der Effekt: mehr Fahrten, längere Strecken. Ist das Verkehrsberuhigung?

Zum Beispiel: Einbahn- und Schleifensysteme

Diese verhindern zwar Durchgangsverkehr im Wohnquartier. Aber sie erzeugen Umwege. Auch zum Ärger der Anlieger. Denn der verbleibende Verkehr muß im Vergleich zur kürzesten Verbindung durchschnittlich die doppelte Fahrstrecke zurücklegen. Das bedeutet 100% mehr Lärm, Abgase, Gefährdung. Ist das Verkehrsberuhigung?

Zum Beispiel: Radwege auf Gehwegen

Sicher: es macht sich gut, wenn eine Stadt in einem Jahr das Radwegenetz um zehn oder gar fünfzig Kilometer verlängert hat. Wenn dies aber durch Abtrennung vom Gehweg geschieht, hat nur der Autofahrer etwas davon: Er wird nicht mehr durch langsame Radfahrer am Straßenrand gestört. Dafür werden Radfahrer durch die viel langsameren Fußgänger behindert. Denn die Abmarkierung wird nur zu oft nicht beachtet. Kein Wunder. Denn der Fußweg ist jetzt sehr schmal geworden. Ausweichende Radfahrer gefährden die Fußgänger. Platz für Bäume und Büsche zwischen Fahrbahn und Gehweg ist jetzt nicht mehr da. Ist das Verkehrsberuhigung?

Zum Beispiel: Stellplatzoptimierung

Mehr Parkplätze durch Verkehrsberuhigung. Denn Parkplätze braucht ja jeder. Verkehrsberuhigung durch Ausweisung von Schrägparkzonen und Senkrechtparkzonen. Aber mit weniger Freiflächen als vorher. Mit einer häßlicheren Straße. Bei Schrägparken mit einer Autoreihe, die aussieht wie ein Haifischmaul. Ist das Verkehrsberuhigung?

Zum Beispiel: Einzelne teure Ausbauten

Es gibt tolle verkehrsberuhigende Straßenumbauten. Oft genug so teuer, daß es bei Einzelaktionen bleibt. Aber wie sieht es dann in der nächsten Umgebung aus? Ist da die Situation vielleicht schlimmer als vor den Baumaßnahmen? Mehr Verkehr, mehr parkende Fahrzeuge, weniger Platz für Kinderspiel? Ist das Verkehrsberuhigung?

Auch hier die Ampel etwas länger auf Rot schalten, damit die Fußgänger besser queren können; und damit sich die Autos nicht in der engen Altstadt stauen, sondern lieber hier, zwischen den Gewerbebetrieben.

Auch hier vier volle Fahrspuren auf 4 PKW-Spuren reduzieren! Schafft Platz für Allee und Radwege. Leistungsfähigkeit voll befriedigend.

Auch hier eine Fußgängerfurt mit Versatz und Mittelinsel! Damit die Fußgänger gefahrloser zum Schwimmbad kommen.

Auch hier eine ÖV-Trasse schaffen. Für den verlangsamten Autoverkehr reichen die verbleibenden 4 Spuren aus. Und die Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs soll auch im Straßenbild deutlich dokumentiert werden.

Auch hier den historischen Platz wieder gestalten! Der Verkehr läuft weiter. Nur langsamer.

Auch hier Teilumbau und eine Tempo-30-Zone für das Wohnquartier einrichten! Dies gilt für viele Gebiete der Stadt.

Auch hier auf beiden Seiten die Fahrbahn um 1,5 m verschmälern und eine Allee pflanzen. Zum Fahren reichen 6 m; und zwischen den Bäumen kann immer noch geparkt werden.

Auch hier die Busbuchten in die Fahrbahn verlegen! Mehr Platz für wartende Fahrgäste. Und der Bus hat nach dem Halt freie Straße vor sich.

Auch hier wurde eine Stadtrandsiedlung überflüssig. Weil die Innenstadt wieder attraktiv ist.

Auch hier flächenhaft Verkehrsberuhigte Bereiche bauen! Die Straßen müssen ohnehin erneuert werden; und der Schleichverkehr soll verringert werden.

Auch hier die Straße drastisch zurückbauen! 400 Kfz/h Fremdverkehr übernimmt ohne weiteres die Parallelstraße. Und kann dann trotzdem noch zur Allee umgebaut werden.

Auch hier beidseitig Senkrechtparken! Als Ersatz für die wegfallenden Stellplätze in der Nachbarschaft. Und weil die anliegenden Büros weder breite Bürgersteige noch breite Fahrbahnen brauchen.

Auch hier Gemengelage. Auf der Baulücke mitten im Wohngebiet wurde ein Gewerbehof für nicht störende Betriebe errichtet. Jetzt haben einige der Bewohner einen kürzeren Weg zur Arbeit.

Auch hier Mehrzweckstreifen einbauen! Die Straße ist zu eng für Radwege und muß Sammelstraße bleiben. Der Mehrzweckstreifen schafft trotzdem Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger.

Verkehrsberuhigung besteht aus vielen kleinen Einzelmaßnahmen

geplant nach dem neuen verkehrsberuhigten Verkehrsentwicklungsplan Zusammen macht das hier z.B.:

- 8 km Bus- oder Straßenbahntrasse
- 19 neue Alleen
- 52 km verkehrsberuhigter Umbau
- 15 Tempo-30-Zonen
- 47 km Radweg
- 16 Fußgängerfurten
- 32 mal Verlegung der Bushaltestellen von Buchten auf die Fahrbahn
- 24 km Mehrzweckstreifen
- 12 km zurückgebaute Verkehrsstraße

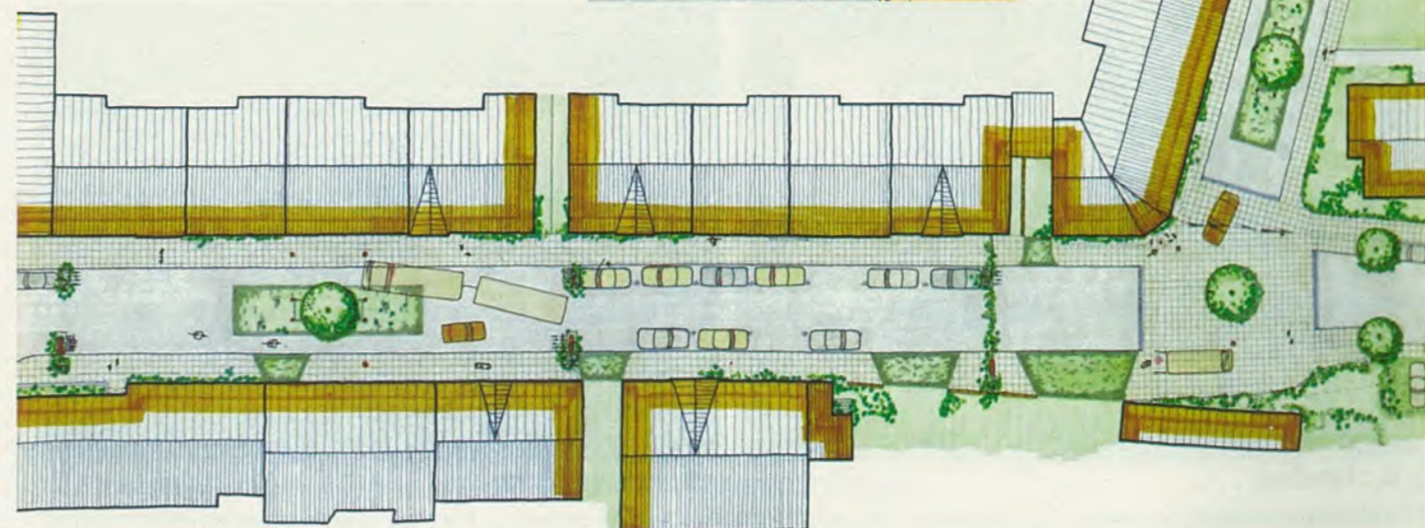
STRASSEN VON MORGEN

Straßen von morgen machen den Autoverkehr verträglicher. Durch Wohnumfeldgestaltung. Auf Wohnstraßen, Geschäftsstraßen, Verkehrsstraßen. In jeweils abgewogenem Maß.

Viele Straßen und Plätze sollen in Zukunft anders aussehen als heute. Alle Straßenbenutzer müssen zu ihrem Recht kommen. In abgewogener Weise, als Kompromiß. Für jede Straße muß der Kompromiß neu gefunden werden. Denn es gibt unendlich viele Möglichkeiten. So, wie es viele Möglichkeiten gibt, in der Stadt zuhause zu sein. Ohne daß wir uns dafür starre Regeln gefallen ließen.

z.B.: konsequent . . .

Viel Grün für wenig Geld: Hier z.B. 50,- DM/qm. Umbau mit einfachsten Mitteln: Masten und Spannseile beranken. Ein paar Mittelbäume. Und die Kreuzungsbereiche aufgepflastert. Symmetrie erhalten. Neue Freiflächen und neue Freiheiten. Durch konsequentes Langsamfahren.



Es gibt schon viele gute Beispiele

STRASSEN VON HEUTE

Vor fünf Jahren mußten wir noch heiß diskutieren: Schwellen: ja? nein? – Netzdurchtrennung: ja? nein? – Versätze: ja? nein?, wie weit? – Fußgängerschutzflächen: durchlaufend? beidseitig? Grenzwert: 100 Kfz pro Spitzenstunde? 3000 Kfz im durchschnittlichen Tagesverkehr? Oft waren verkrampfte, zwanghafte Lösungen die Folge. Denen man die Unsicherheit ansah. Oder die verzweifelte Bemühung. Oder die Lustlosigkeit aus mangelnder Überzeugung. Heute wird die neue Freiheit genutzt. Es gibt eine Menge guter Beispiele. Es gibt eine große Menge brauchbaren Durchschnitts. Und einige schwarze Schafe. Die Chance für die Straßen von morgen: von den guten Beispielen lernen.



z.B.: historisch . . .

Inzwischen haben wir gelernt, mit unseren Altstädten umzugehen. Das Ensemble wirken zu lassen. Zurückhaltend, solide und elegant mit der Straße umzugehen. Nicht ängstlich darauf zu schielen, ob hier zu irgendeiner Stunde ein paar (oder auch ein paar hundert) mehr Automobile durchwollen. Geschichte hat mehr Gewicht.



z.B.: ländlich . . .

Wie eine ganz normale Dorfstraße. Nur neu gebaut. Mit frostsicherem Untergrund und zuverlässiger Entwässerung.



z.B.: hanseatisch . . .

Auch hier fährt ab und zu ein Auto. Aber das Parken ist konsequent verboten. Nicht nur Parks können Inseln der Erholung sein.



z.B.: gewachsen . . .

Auch das ist Verkehrsberuhigung, ohne daß dies beim Ausbau ausdrücklich beabsichtigt war. Und zwar nur, weil hier an der richtigen Stelle ein Baum steht.



z.B.: gemütlich . . .

Viele Menschen, viele Häuser, enge Straßen. Viel Verkehr, viele Autos. Und trotzdem eine entspannte Atmosphäre. Das Grün muß in die Höhe. Wohnstraßen für die Bewohner.



z.B.: festlich . . .

Eine Insel macht aus der Straßeneinmündung einen festlichen kleinen Platz. Keine Verkehrsinsel, sondern eine grüne Ruheinsel.



z.B.: modern . . .

Straße und Architektur konsequent gemeinsam entwerfen. Die Straße läßt die Häuser zusammenwachsen. Und gibt den Bewohnern die gleiche Chance.



z.B.: beschwingt . . .

Wenn Häuser und Garagen schon festliegen, kann man Garagenvorplätze gestalterisch einbeziehen. So entsteht eine Folge von Plätzen und Engstellen. Unterstützt durch geschwungene Randbegrenzungen, die die Autofahrer optisch bremsen, und gleichzeitig viele Tausend Mark Böschungsarbeiten sparen. Auch hier wieder – Mittelbereiche asphaltiert, Randbereiche Schotterrasen. Zum Teil eingepflastert, mit allmählichen Übergängen ins Grüne.



z.B.: fröhlich . . .

Blumen, Bäume und ein farbenfroher Belag: da stören selbst die vielen parkenden Autos nicht so sehr.

Es gibt hunderte von Beispielen. Und noch viel mehr Möglichkeiten. Planen Sie Ihre Wohnstraße!

Die vielen guten Beispiele geben Anregungen für jede Straße. Jede Straße hat einen eigenen Charakter. Jede Straße verlangt eine eigene Gestaltung. Elegant oder intim. Hanseatisch oder gemütlich. Großstädtisch oder ländlich.



z.B.: grün . . .

Bäume schaffen natürliche Versätze. Starke Versätze für PKW. Denn sie meiden den kleinen aufgepflasterten Hügel um den Baum herum. Lastwagen kommen trotzdem durch. Hier macht Radfahren Spaß. Und ist ungefährlich. Weil die Autos langsam fahren.



z.B.: einfach . . .

Drei oder vier Meter befestigter Mittelbereich. Für alle Verkehrsteilnehmer. Randbereiche Schotterrassen. Zum Abstellen, Ausruhen, Schnee ablagern, Ausweichen. Befahrbar und trotzdem grün. Verkehrsberuhigung ohne Krampf.



z.B.: japanisch



z.B.: kinderfreundlich



z.B.: bewährt



z.B.: historisch



z.B.: intim



z.B.: nachbarschaftlich

DER ORDNUNG HALBER

Wohnstraßen kann man unterteilen: in Straßen mit vielen oder wenigen anliegenden Wohnungen. Mit dichter oder lockerer Wohnbebauung. Mit Gärten oder fast ohne Freiflächen, so daß die Straße die Freifläche sein muß.

Und genauso können die anderen Merkmale einer Straße unterschiedlich ausgeprägt sein: Straßen ohne Radverkehr, Straßen mit einzelnen Radfahrern. Straßen mit manchmal ganz vielen Radlern. Und ausgesprochene Radtrassen. Straßen ohne Bus und Bahn, Straßen mit vier Bussen am Tag oder Straßen, in denen in der Stoßzeit alle drei Minuten eine Straßenbahn fährt. Straßen mit 10, 100 oder 1000 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde. Mit ausgeprägter Stoßzeit oder mehr gleichmäßig über den Tag verteilt.

Man kann Straßen auch nach ihrer Netzbedeutung einteilen: Sammelstraßen, Verkehrsstraßen, Hauptverkehrsstraßen. Oder nach ihrer städtebaulichen Umgebung: Dorfstraßen, Altstadtstraßen, Barockstraßen. Oder danach, was sie für die anliegenden Nutzungen bedeuten. Wohnstraßen, Industriestraßen oder auch Geschäftsstraßen.

So lassen sich Kategorien bilden. Und jede Straße hat eine bestimmte Bedeutung in jeder Kategorie. Eine Geschäftsstraße kann eine Altstadtstraße sein oder aus den sechziger Jahren stammen. Sie kann Hauptverkehrsstraße sein oder Autos nur in Anlieferzeiten zulassen. Sie kann nur sporadischen Radverkehr aufnehmen oder eine Hauptradwegtrasse sein. Wenn man an alle Merkmale denkt, sind unendlich viele Kombinationen möglich. Sicher ist es schwierig alles, was vorkommt, in ein System einzuordnen.

Aber genauso sicher ist, daß man mit zu wenig Kategorien eine Straße vergewaltigen kann. Im Entwurf jedenfalls sollten alle Merkmale berücksichtigt werden. Manchmal muß der Entwurf die Hauptfunktion der Straße stützen. Manchmal muß er mehreren Hauptfunktionen gerecht werden: eine Hauptgeschäftsstraße muß vielleicht gleichzeitig Hauptradverbinding sein und gleichzeitig Hauptverkehrsstraße. Manchmal muß der Entwurf aber gerade einer wenig ausgeprägten Funktion gerecht werden: Es kann besonders wichtig sein, daß in einer Hauptstraße auch noch Wohnungen erhalten bleiben. Büros und Geschäfte drängen von selbst nach, ebenso der Verkehr. Also muß den Wohnungen etwas geboten werden. Etwas mehr Platz, etwas mehr Ruhe, etwas mehr Grün. Auch wenn es keine Wohnstraße ist. Bisher war die Verkehrsstärke in der Spit-

Straßenkategorien sind notwendig. Aber es sind ungeheuer viele Kombinationen möglich.

EINE GESCHÄFTSSTRASSE



kann Fußgängerzone sein



oder Verkehrsberuhigter Bereich



oder Sammelverkehrsstraße



oder auch Hauptverkehrsstraße

EINE HAUPTVERKEHRSACHSE



kann Fußgängerzone sein



oder Hauptradwegstraße



Bus- oder Straßenbahntrasse



oder auch Autoverkehrsstraße

Bei Platzmangel muß man sich Straßenflächen teilen. Die logische Konsequenz: Die Mischfläche. Bei mehr Verkehr: Schmalfahrbahn mit Mehrzweckstreifen.

zenstunde meist das einzige Kriterium für den Querschnitt: Danach ordnete man Straßen. Dabei vergaß man: Selbst genau ermittelte Autoverkehrsdaten zeigen nur ein einseitiges und vages Bild dessen, was auf der Straße wirklich passiert.

Wider den Verkehrsstärkenschematismus

Denn: Selbst wenn an einem Dienstag von 16 bis 17 Uhr 758 Fahrzeuge gezählt werden, können es am nächsten Dienstag 528, und am darauf folgenden 1014 sein.

Und: Diese Spitzenwerte werden in 10 Stunden der Woche erreicht. In weiteren 50 Stunden ist es kaum die Hälfte. Und in den restlichen 108 Stunden fahren nur wenig Autos.

Die „Verkehrsbelastung“ ist ein Kriterium, aber andere Kriterien können für den Entwurf wichtiger sein: Wie eng die alten Bäume stehen und wieviel Platz sie zum Leben brauchen. Wie städtebauliche Situationen durch die Straßenbeläge gestalterisch unterstützt werden können. Wo wichtige Fußgängerbeziehungen queren. Und, und, und...

Prinzip Überlagerung: Erstens Mischfläche

Die Fahrbahnen der allermeisten Straßen sind die meiste Zeit des Tages nicht ausgelastet. Denn die Vorbeifahrt eines Fahrzeugpulses dauert nur wenige Sekunden. Die Lücken zwischen den Pulks sind ungleich länger. Was liegt näher als die Fahrbahnen auch für andere nutzbar zu machen. Und die Autos so langsam zu machen, daß man sich arrangieren kann. Das Ergebnis ist die Mischfläche. Bei relativ wenigen Autos. Inzwischen tausendfach bewährt. Autos haben hier keinen Vorrang mehr. Aber wenn ein Fahrzeug kommt, treten die Fußgänger beiseite. Überlage-

rung: ein simples Prinzip.

Bei wenigen Autos reicht eine Spur und ein paar Ausweichstellen. Auch ein LKW darf nicht breiter sein als 2,50 m + Rückspiegel.

Wenn mehr Autos unterwegs sind, benutzen Fußgänger die Randbereiche. Mischfläche ist dann nur noch in verkehrsschwachen Zeiten Mischfläche. Immerhin. Und Mischflächen eröffnen mehr Möglichkeiten für die Gestaltung

Prinzip Überlagerung: Zweitens Mehrzweckstreifen

Aber auch bei mehr Fahrzeugen muß es nicht gleich zu einer harten Trennung kommen. In den Randbereichen ist auch dann noch Überlagerung möglich. Die bisherige Überlegung: zwei LKW brauchen 5,5 m, besser 6,0 oder 6,5 m. Richtig, aber zu viel für einen PKW mit 1,6 m Breite. Der einzeln fahrende PKW ist kaum zu bremsen. Zu viel Lärm, zu viel Gefahr für Radfahrer und querende Fußgänger.

Das Angebot für die Verkehrsstraßen der Zukunft: ein Hauptfahrfeld von 4,0 bis 5,0 m Breite in der Mitte; und daneben Randstreifen von 1,5 m – 2,0 m Breite. Mit deutlich anderem Belag; wenn nötig, abgetrennt durch einen 3 cm hohen Flachbord oder durch eine Rinne: Der Mehrzweckstreifen.

Kein Radweg, sondern Teil der Fahrbahn. Aber geeignet für eine zeitweise verträgliche Überlagerung von LKW, Radfahrern und Fußgängern. Denn 95% aller Fahrzeuge sind PKW. Mit Breiten zwischen 1,5 m und 1,9 m. 4,0 m reichen aus, damit sich alle PKW an jeder Stelle begegnen können. Nur bei LKW-Begegnungen muß der Mehrzweckstreifen von Kraftfahrzeugen mitbenutzt werden. Und die haben dann auch mehr Spielraum als 5,5 m.

Und alle sind langsamer. Weil die Fahrbahn schmaler wirkt. Und der LKW-Fahrer asym-

metrisch fahren muß. Und weil die Langsamkeit durch Versätze noch unterstützt wird.

Der Radfahrer ist besser geschützt: Er wird weniger durch überholende Autos an den Rand gedrängt. Er wird rechtzeitig ge-



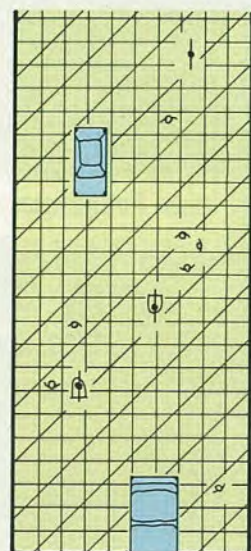
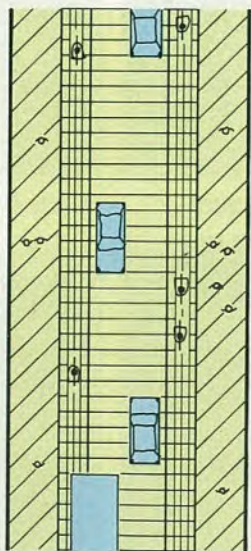
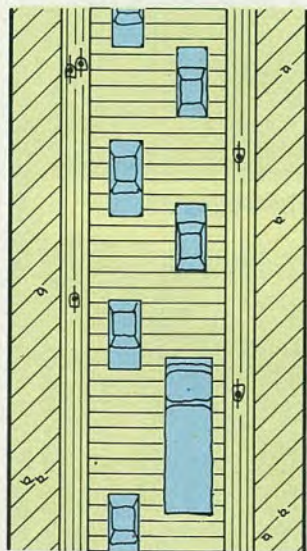
Der Bestand: Für schnelle Autos, sonst für nichts.



Der LKW: wird an die erforderliche Rücksichtnahme auf Radfahrer erinnert. Trotzdem 6,50 m Platz für die LKW-Begegnung.



Der Radfahrer: wird nicht vom PKW belästigt. Er selbst belästigt keine Fußgänger und wird rechtzeitig gesehen.



Vollständige Trennung aller Verkehrsarten auf Fahrbahn, Radweg und Gehsteig

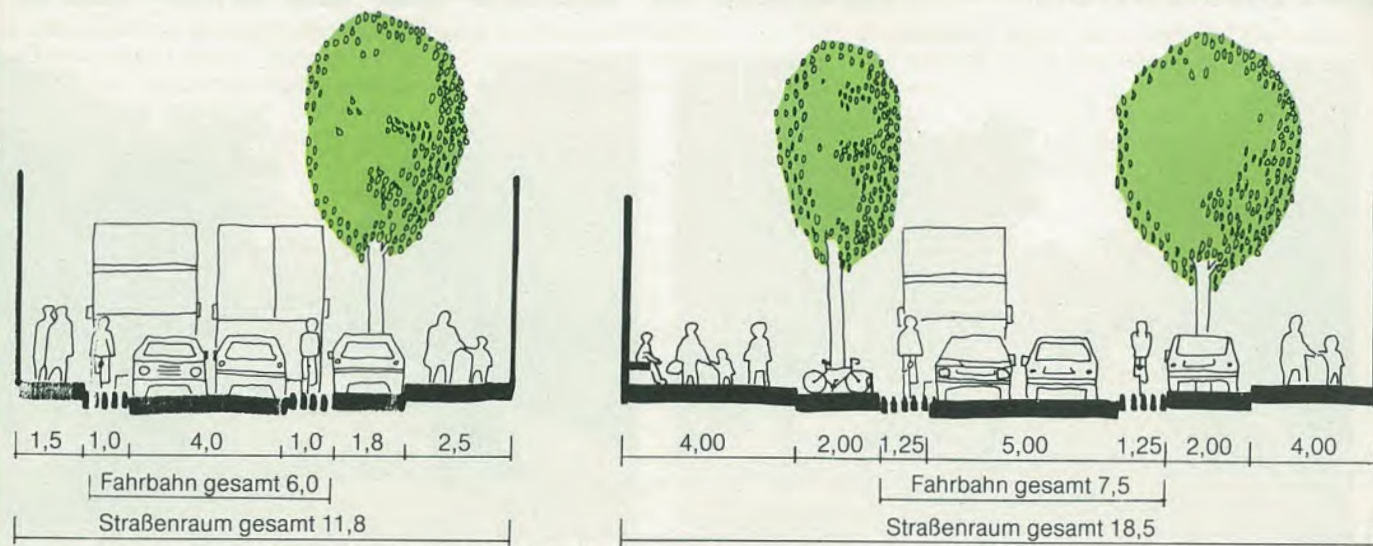
Teilweise Überlagerung von Radfahrern und wenigen KFZ auf dem Mehrzweckstreifen.

Vollständige Überlagerung aller Verkehrsarten auf der Mischfläche.

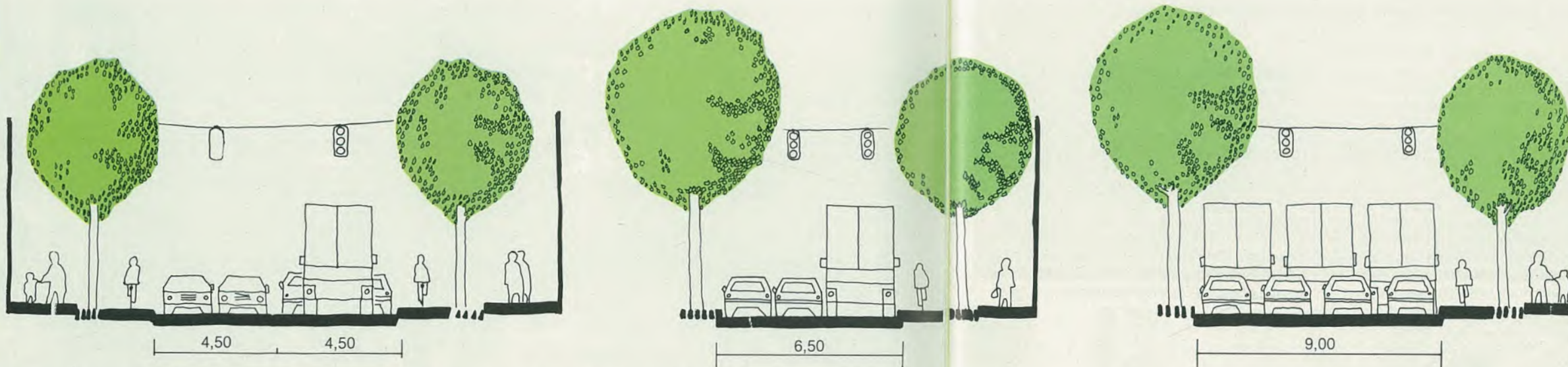


Der Normalfall: Der Mehrzweckstreifen schafft einen Sicherheitsabstand für Fußgänger, sichert die Rechte der Radfahrer am Fahrbahnrand, bremst die Autos.

Viele Fahrstreifen brauchen keine LKW-Breite. Denn 95% des Autoverkehrs ist PKW-Verkehr.



Mehrzweckstreifen: Je nach Situation können Mehrzweckstreifen und Haupt-Fahrbereich unterschiedliche Breitenkombinationen haben.



Schmale Fahrbahnen und Aufstellspuren: Bei zwei oder mehr PKW-Spuren keine Probleme für LKW.

sehen, er wird nicht von Fußgängern behindert. Der Mehrzweckstreifen ist oft sogar besser als ein Radweg. Denn wenn bei wenig Platz überhaupt ein Radweg eingeplant wird, dann geht er zu Lasten der Fußgänger.

Und der Mehrzweckstreifen ist ein Sicherheitsstreifen: Für querende Fußgänger, die hinter den parkenden Fahrzeugen hervortreten. Und für ausparkende Fahrzeuge. Überlagerung im Fahrbahnrand als flächensparender Kompromiß. Die Konsequenz nach den Erfahrungen mit der Mischfläche. Für Straßen mit mehr Autoverkehr. Gleich, ob man sie nun Sammelstraßen, Verkehrsstraßen oder Hauptverkehrsstraßen nennt.

Verkehrsstraßen: verträglicher gestalten

Der Mehrzweckstreifen verlangsamt den Kraftfahrzeugverkehr. Weil die Fahrbahn schmal ist. Das bedeutet: weniger Lärm, mehr Sicherheit, bessere Überquerbarkeit. Aber vor allem: mehr Platz. Für Geschäftsauslagen, für Fußwege, für Aufenthaltsbereiche, für Alleen, für Spielflächen, Vitri- nen, Marktstände, Warteplätze an Haltestellen, Radständer, Bänke, Brunnen.

Auch wenn es nur kleine Verbesserungen sind: Etwas langsamer, ein paar Dezibel weniger Lärm. Etwas mehr Platz auf den Gehwegen. Ein paar Bäume. Etwas freundlichere Gestaltung. Ein bißchen mehr Gefühl und Respekt vor Raumfolgen, Platzentwicklungen. Das geht aber nur, wenn bei den Fahrflächen äußerste Sparsamkeit geübt wird.

Auch bei vier und mehr Fahrspuren oder Aufstellspuren. Meist sind die nämlich in PKW-Breite ausreichend. Der LKW braucht dann etwas mehr als eine Fahrspur. Bei fünf oder zehn Prozent LKW-Anteil jede Spur



Vier PKW-Spuren: fast genauso leistungsfähig wie 4 volle Fahrstreifen.

AUCH MORGEN NOCH NOTWENDIG: HAUPTVERKEHRSSTRASSEN. LEISTUNGSPRINZIP.

auf LKW-Breite anzulegen, ist Platzverschwendung.

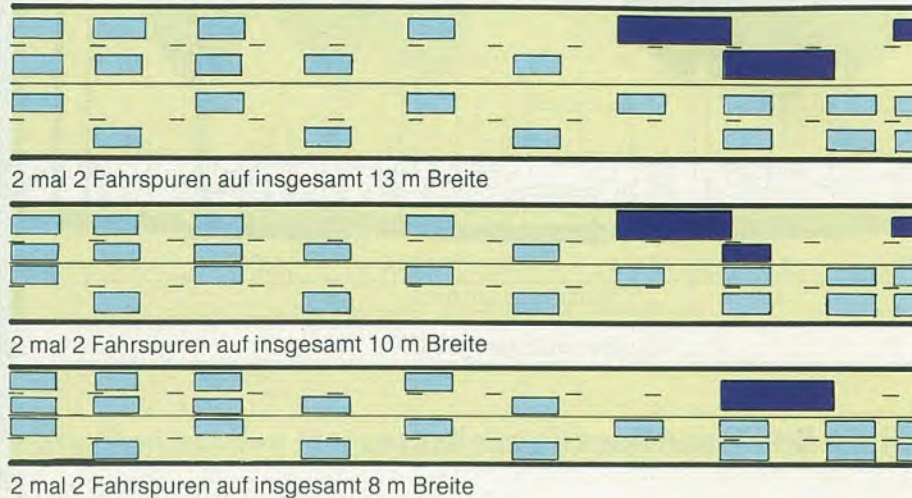
Mengenleistungsfähigkeit statt Geschwindigkeitsleistungsfähigkeit

Kein Zweifel: wir brauchen leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen. Aber nicht, damit dort schnell gefahren werden kann, sondern weil dort viele Autos (der Hauptverkehr) fahren sollen. Es geht vor allem um Mengenleistungsfähigkeit. Um die Möglichkeit, „eng zu packen“. Geschwindigkeit würde zuviel Platz brauchen.

Wirkungsgrad statt Leistung um jeden Preis

Der Ehrgeiz des guten Ingenieurs ist ein hoher Wirkungsgrad. Es ist keine Kunst, ein 150-PS-Auto zu konstruieren, das 15 l verbraucht. Kunst wird es erst, wenn es nur 7 l braucht. So auch bei Straßen: Auf 6,5 m Breite zweisepurigen Verkehr abzuwickeln, ist kein Problem. Aber 5,0 m können fast die gleiche Leistung erbringen. Und bei 4,0 m Breite sinkt die Leistungsfähigkeit durchschnittlich nur etwa um 5–10%. Die Einsparung an wertvollem Raum aber beträgt über ein Drittel. Dabei muß man nur auf das Überholen von LKW verzichten.

Und wirklich eng wird es ohnehin erst an der Grenze zur Überlastung. Wenn die höchste Leistungsfähigkeit gefordert ist. Und die wird von den Kreuzungen, den



An der Grenze der Überlastung:

Schmalfahrbahnen leisten fast genausoviel. Aber brauchen weniger Platz

„Knoten“ bestimmt. Und nicht von den Fahrbahnbreiten auf der Strecke. Zwischen den Kreuzungen kann man auch einmal auf einen Linksabbieger vor einer Hofeinfahrt warten. Oder auf ein einparkendes Fahrzeug. Dafür wartet man vor der nächsten Ampel weniger lang.

Übrigens: Die Straße wirkt harmloser, wenn Fahrbahnrand und Mittelbereich unterschiedlich aussehen. Außerhalb der Spitzenzeiten des Verkehrs – also die meiste Zeit am Tag – werden diese Randbereiche dann auch vielfältiger genutzt.

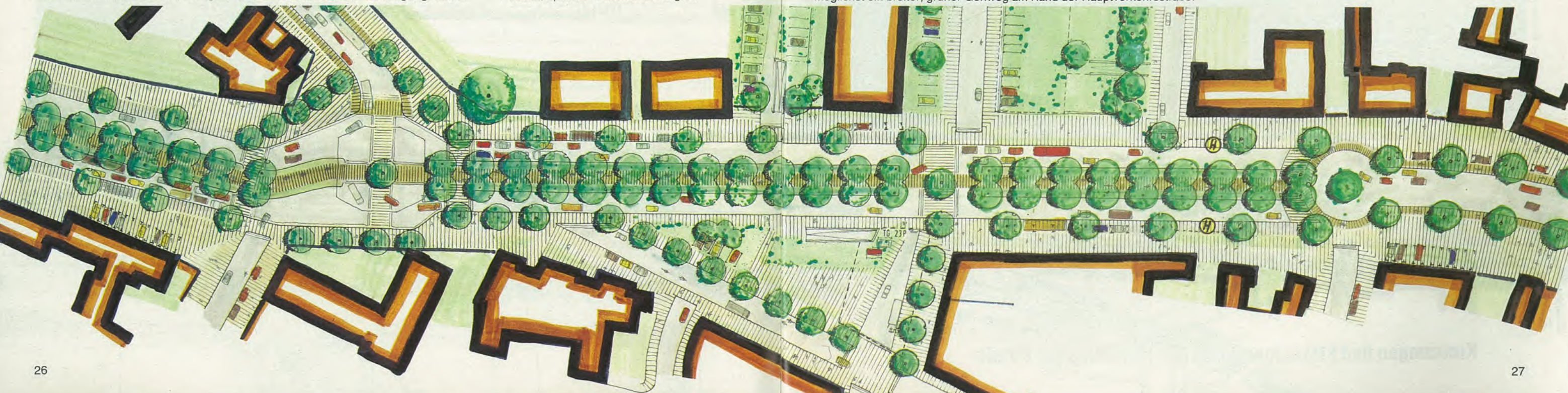
Hauptstraßen: Mehr Platz, langsamer, leiser, sicherer

Und warum das Ganze? Weil Platz gebraucht wird! Für Radwege, Alleen, Fußgängerflächen. Oder manchmal sogar für eine zusätzliche Fahrspur: Wenn Parallelstraßen stark beruhigt werden sollen. Und weil geringere Geschwindigkeiten gleichzeitig weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit und mehr Gestaltungsspielraum bedeuten. Deswegen zusätzliche bremsende Gestaltungsmittel: Versätze, Mittelinseln, optische Quermarkierungen.



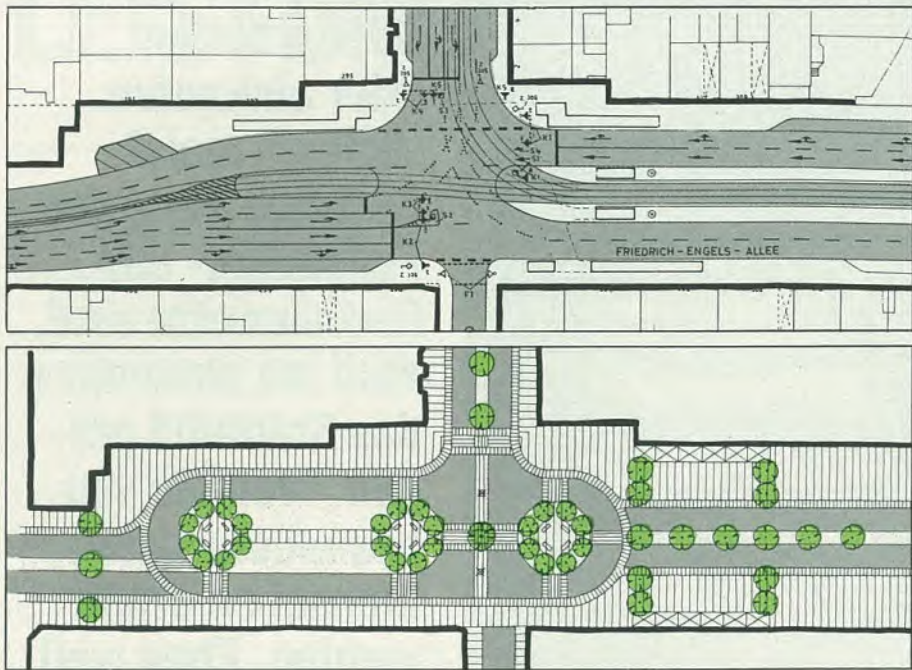
Möglichst ein breiter, grüner Gehweg am Rand der Hauptverkehrsstraße.

Umbau von Hauptverkehrsstraßen. Weil dort auch Menschen wohnen. Oder arbeiten. Oder einkaufen. Weil sie meist wichtige Teile der Fußgänger- und Radfahrnetze sind. Weil sie besonders das Stadtbild prägen. Weil sie von besonders vielen Menschen erlebt werden. Eben weil sie Hauptstraßen sind. Und nicht nur Hauptverkehrsstraßen.



KNOTEN ODER PLATZ

Was ist Ihnen in Ihrer Straße lieber?



Viele Kreuzungen gehören zu den Opfern des Autoverkehrs. Aufstellspuren, Ampelmasten, Abbiegespuren und Schleppkurven lassen nichts als befahrbaren Asphalt übrig. Selbst in den kleinsten Nebenstraßen. Kein Platz für Plätze?

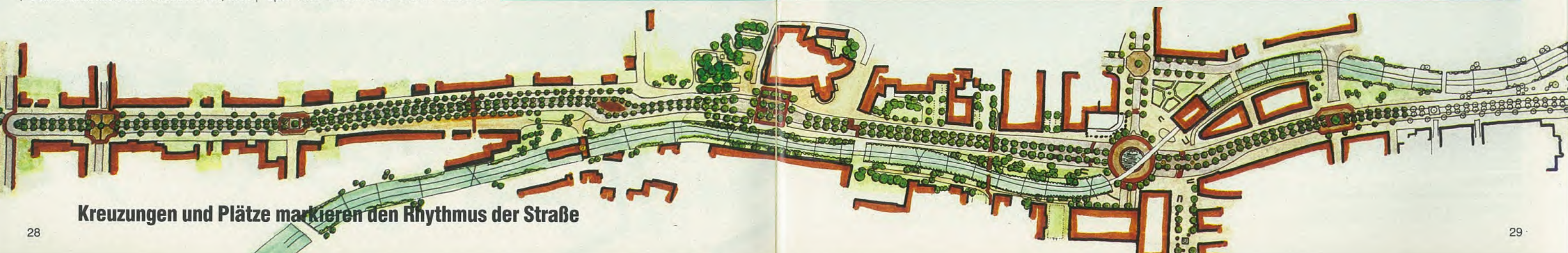
Plätze: Städtebaulich unverzichtbar

Kreuzungen und Plätze markieren den Rhythmus der Straße. Wie der Lidschlag den Rhythmus der Zeit. Es gibt kleine und große Plätze. So wie es kleine und große Augenblicke gibt. Aber alle haben in ihrer Art ihre städtebauliche Bedeutung. Der historische, repräsentative Rathausplatz ebenso wie die alltägliche Straßenecke. Etwas Neues fängt an, der Charakter der Bebauung ändert sich; Nutzung, Dichte, Breite, Baustil. Kreuzungen sind von vielen Seiten einsehbar. Man orientiert sich, man

hält sich auf. Man trifft jemanden, der eine andere Richtung hat, verabredet sich dort. Nicht umsonst ist die Miete an der Ecke am höchsten. Für den Eckladen, die Eckkneipe. Plätze sind genauso unverzichtbar wie Straßen.

Knoten zurückbauen

Allzu oft haben wir das vergessen und nur an die Autos gedacht, die sich kreuzen und abbiegen müssen. Dabei gibt es Kompromisse. Zum Beispiel die Mischfläche, die Kreuzungspflasterung. Bewegungsfreiheit für alle; aber mit besonderer Aufmerksamkeit. Ein Mittelbaum; von weitem sichtbar, gleichzeitig Verlangsamung, Schutzinsel, Versatz und städtebaulicher Akzent. Oder Einspurigkeit im Kreuzungsbereich. Weil so mehr Platz vor den Häusern bleibt. Kein Problem, wenn nicht allzuviel Autoverkehr bewältigt werden soll. Aber auch hochbelastete Knoten können verträglicher gemacht werden. Nicht überall braucht man Abbiegespuren. Nicht jede Spur muß LKW-Breite haben. Randbe-



Kreuzungen und Plätze markieren den Rhythmus der Straße



Nehmen Sie Platz! Eine ganz normale Straßenecke. Und etwas mehr. Eine Chance zum Innehalten. Ein Angebot zum Sehen und Gesehenwerden.



Platz an der Sonne Moderne Verkehrstechnik: Dies ist das Dach einer Tiefgarage. Weil der Platz an der Sonne für die Bürger wichtiger ist als für die Autos.



Park-Platz Manchmal ist ein „Westentaschenpark“ wichtiger als ein gebauter Stadtplatz. Beide nutzen nichts, wenn sie zu Parkplätzen verkümmern.



Arbeits-Platz Plätze sind nicht nur Kulisse. Sondern Anlieferung, Markt, Treffpunkt, Spiel, Verkehr und vieles Andere. Je neutraler die Gestaltung, desto flexibler die Nutzung.



Spiel-Platz Benutzbare Freiflächen. Mitten im Quartier, wo etwas los ist. Auch Verkehr: langsam und sanft geführt. Kinderspiel ist Alltag, nicht Freizeit.



Ampelwäldersterben Weniger Markierungen, weniger Ampeln. Dafür mehr Stadt. Unsere Nachbarländer machen uns vor, daß Plätze so besser funktionieren.



Plätzchen Eine Wohnstraßenkreuzung wie tausend andere auch. Nichts Aufregendes. Aber ein Bonbon für die Kinder aus der Nachbarschaft.



Eine runde Sache Kreisplatz und Kreisverkehr: Oft die bessere Lösung: Schmückt, gibt Form, konzentriert, verlangsamt. Und bewältigt höchste Verkehrsmengen.

KREUZUNG: THEMA MIT VARIATIONEN

reiche, die nur selten überfahren werden, können anders gestaltet, von anderen Verkehrsteilnehmern mitbenutzt werden. Mittels Inseln erleichtern das übliche „amerikanische Abbiegen“. Ein Baum, ein Brunnen verdeutlicht die Insel auf freundliche, städtebauliche Weise. Und all das gibt mehr Freiheit. Freiheit, Plätze zu gestalten, Knoten aufzulösen.

Plätze gestalten

Was ist also zu tun?

1. Platzbegrenzung verdeutlichen Baulücken schließen, an markanten Stellen

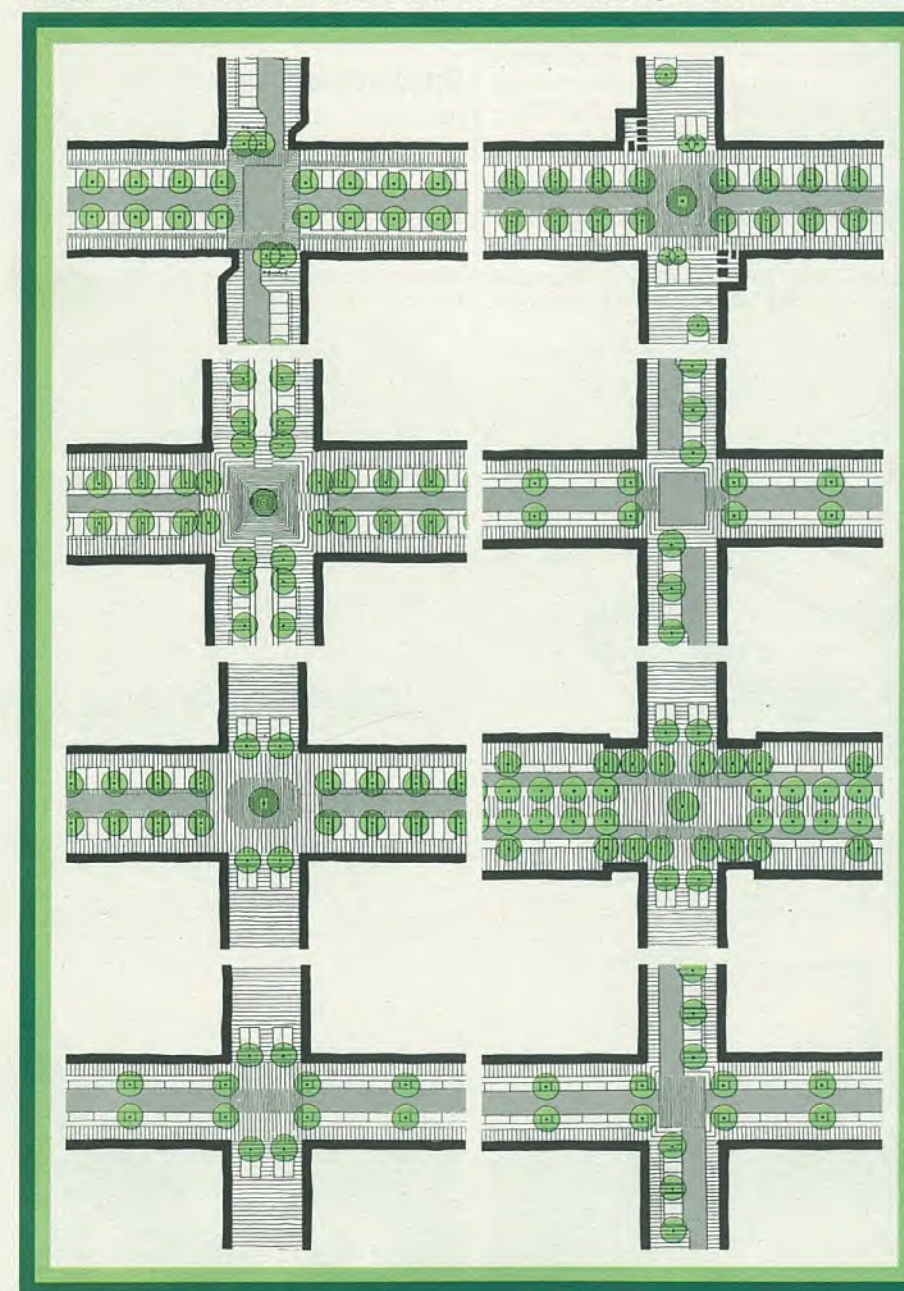
Bäume pflanzen. Störende Masten und überdimensionierte Schilder beseitigen.

2. Platzform im Belag betonen Borde, Rinnen, Pflasterflächen erneuern. So, wie es die Form des Platzes verlangt.

3. Verkehr städtebaulich führen Durch Bäume, Bänke, Pflasterzeilen; weil das gleichzeitig verlangsamt.

4. Technische Markierungen verringern

Ein Großteil der Pfeile und Markierungslinien sind weitgehend überflüssig. Es hat sich nämlich längst herumgesprochen, daß sich Linksabbieger links einordnen sollen.



Städtebau und Verkehrstechnik können sich ergänzen. Bäume, Aufpflasterungen und Gehwegüberfahrten verdeutlichen die Überlagerung der Verkehrsarten, verlangsamen, erzeugen Aufmerksamkeit, machen die Kreuzung sicherer. Gleichzeitig unterbrechen sie den Straßenverlauf, setzen einen Akzent, geben Maßstab und Orientierung. Es gibt unendlich viele Gestaltungsmöglichkeiten. Es lohnt sich, Kreuzungen umzubauen.

Und: Verkehrstechnik beschleunigt – nichts ist unverträglicher.

5. Schilder und Ampeln vermindern Weniger und kleiner. Genug für langsamen Autoverkehr. Begrünt, gestaltet und städtebaulich eingebunden.

6. Autoflächen verringern und differenzieren

Schmalstmögliche Fahrspuren. Mischflächen und Mehrzweckstreifen am Rand. Und Inseln: auch wenn diese in seltenen Fällen überfahren werden.

Jede Kreuzung, jeder Platz verlangt eine eigene Lösung. Lösungen sind Kompromisse. Selten ist die heutige Lösung der beste Kompromiß!



Platz-Verschwendung

Dies könnte auch ein Stadtplatz sein. Stattdessen: Asphaltierte Lieblosigkeit. Nichts als ein Knoten. Der nach Auflösung verlangt.

Im Winter wird deutlich, daß die Theorie nicht stimmt: Autoverkehr braucht oft viel weniger Platz. Keine Gestaltungshilfe. Aber der Beweis für Gestaltungsfreiheit.



An Kreuzungen und Plätzen treffen städtebauliche Ansprüche und Ansprüche der Verkehrsarten besonders hart aufeinander. Deshalb ist dort die Stadt als Anwalt des Städtebaus und der schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders wichtig.

DURCHFAHRT GEDULDET

Empfangskomitee:



Keramikindustrie oder ...



... Tankstellenreklamen.

Keine sehr freundliche Begrüßung für Ihre Gäste.

Oft würden Umgehungen großen Schaden anrichten. Weil die grüne Umgebung der Städte zu wertvoll ist. Dann muß der Durchgangsverkehr bleiben. Man muß ihn dann verträglicher machen.

Zum Beispiel an der Ortseinfahrt. Eine Reihe von Tankstellen und Gebrauchtwagenhändlern an einer vierspurigen Einfallsstraße ist auch ein Willkommensgruß. Aber was für einer. Ebenso eine gekachelte Röhre vom Bahnsteig des Bahnhofs oder der S-Bahn. Denn der Bahnhof ist der Ortseingang für viele, die den Ort betreten.

Die Ortseinfahrt: Ihre Visitenkarte

Jeder Ortseingang sollte als solcher erkennbar sein. Durch eine Baumgruppe. Ein Baumtor. Eine markante Gebäudekonstellation. Eine charakteristische Verschwenkung der Straße.

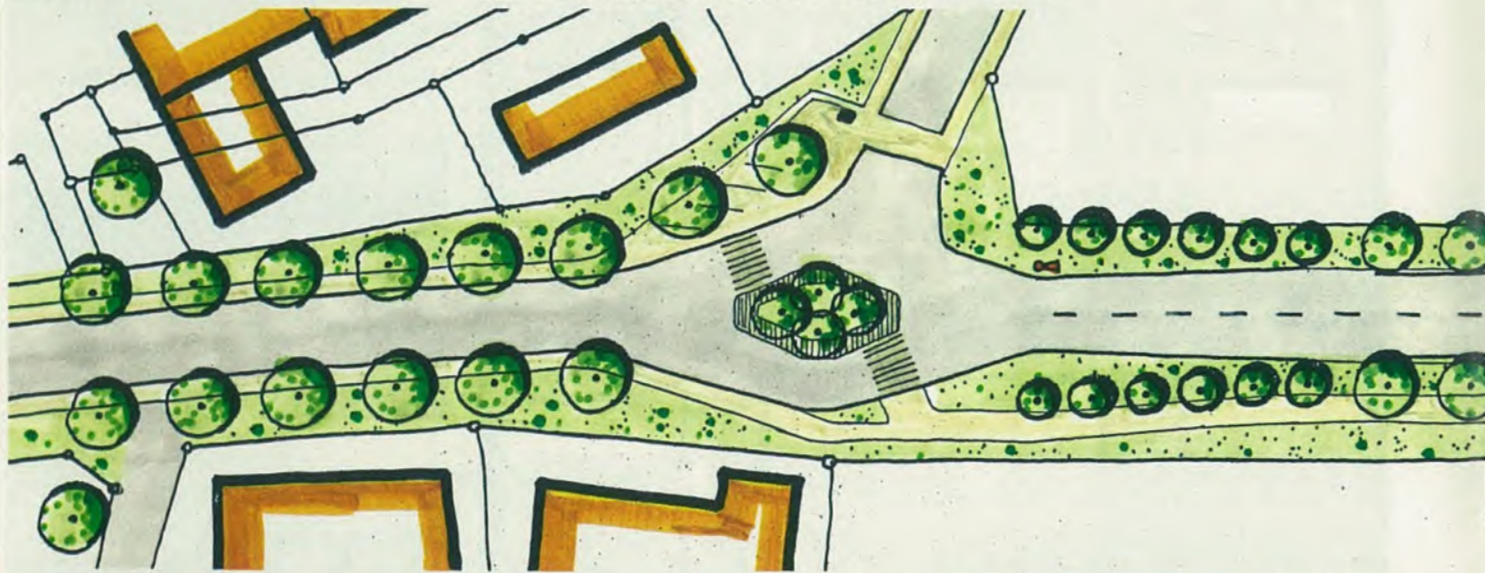
Auch die Straße muß die Pförtnersituation verdeutlichen. Der Querschnitt wird enger. Um mehr Platz für Rad- und Gehwege zu schaffen. Und die Autogeschwindigkeiten müssen

drastisch gesenkt werden: Von 80 oder 100 km/h außerorts auf 30 oder 40 km/h innerorts. Das muß dem Autofahrer deutlich gemacht werden. Durch einen Geschwindigkeitstrichter noch auf freier Strecke. Und dann vielleicht eine Mittelinsel, eine Baumgruppe, 3 Parkplätze, eine Informationstafel, eine Telefonzelle, einen Stadtplan.

Damit der Gast sich wohl fühlt. Und auch der Durchfahrer sich wie ein Gast benimmt. Denn oft ist Durchgangsverkehr unvermeidbar.

Ortsdurchfahrten umbauen

Aber die Durchfahrtsstraße darf nicht viel anders aussehen als andere Innerortsstraßen: Denn auch hier wohnen Menschen. Oft ist hier das Zentrum, die Ortsmitte, die Hauptstraße. Und es gibt die meisten Fußgänger und Radfahrer. Und an diesen Verkehr muß sich auch der Durchgangsverkehr anpassen: Langsamer fahren, Wartezeiten bei wichtigen Fußgängerquerungen in Kauf nehmen. Oder eine einspurige Strecke vor einem denkmalgeschützten Haus. Auch wenn es eine Bundesstraße ist. Und das heißt heute oft: Umbau der Ortsdurchfahrt.



Vom Mittelalter lernen ...



vom Dorf lernen ...



... Phantasie entwickeln.



„Kleine Umgehungsstraßen“

Natürlich bleibt Durchgangsverkehr unerfreulich. Und manchmal gibt es Möglichkeiten für Umgehungsstraßen. Vielleicht durch einen kleinen „Kurzschluß“ zwischen zwei Landstraßen. Oder durch ein Industriegebiet. Oder entlang einer Bahnstrecke. Immer aber muß man vorher sorgfältig prüfen:

Ist der Hauptverkehr nicht tatsächlich hausgemacht? Wie groß ist eigentlich wirklich der regionale Verkehr? Und: Was ist der Preis für die Entlastung? Werden wertvolle Landschaftsteile geopfert? Wichtige Naherholungsgebiete? Die letzten ökologischen Ausgleichsräume? Nehmen wir genug Rücksicht auf die grüne Umgebung der Städte? Auch Bund und Länder helfen, angepaßte und integrierte Lösungen zu finden. Denn Umgehungsstraßen sind meist Bundesstraßen, Landes- oder Kreisstraßen.

Die Verlagerung auf eine andere innerörtliche Straße ist meist keine Lösung. Weil dort auch gewohnt wird.

Manchmal kann man „kleine“ Umgehungsstraßen bauen. Schmal und kurvig, auch mal mit größerem Gefälle. Angepaßt an die Landschaft. Vielleicht unter Verwendung vorhandener kleiner Straßen und Wirtschaftswege. Für geringere Geschwindigkeiten. Weit weniger komfortabel zu befahren als die freie Strecke. Aber immer noch besser als die Ortsdurchfahrt – besonders, wenn sie umgebaut wird.

Fazit: Stadtverkehr erfordert starke Rücksichtnahme. Zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern und auf die Umgebung. Aber auch am Rand der Stadt keine Rücksichtslosigkeiten. Rücksichtnahme und Einfühlungsvermögen kennzeichnen die Straßen von morgen. Sie sind keine technischen Anlagen und keine Maschinen. Sie sind Stadträume und Teile der Landschaft.



Kennzeichen: Geschwindigkeit. Aber auch: Rücksichtslosigkeit. Hier fahren nicht mehr als 8.000 KFZ/Tag.

Die Straßen von morgen sind keine Verkehrsanlagen, sondern öffentliche Räume – in den Städten und im Umfeld der Städte.



Auch so können Umgehungsstraßen für Dörfer und Kleinstädte aussehen. Ohne deren Umgebung zu zerstören. Und mit geringeren Kosten. Obwohl auch diese Straßen 8.000 KFZ/Tag aufnehmen können.



VERKEHRSBAU IST STÄDTEBAU

Die Straßen von morgen sind Stadträume. Verkehrstechnische Bauwerke müssen städtebaulich integriert werden.

Zum Beispiel Unterführungen oder Überführungen. Niedrige Unterführungen haben kürzere, flachere Rampen. Viele niedrige Unterführungen überwinden Grenzen besser als eine einzige Vollunterführung. Damit zum Beispiel eine Bahnlinie nicht den Ort zerschneidet. 95% der Fahrzeuge – nämlich alle PKW – brauchen dann keine Umwege zu machen. Und die Böschungen kann man begrünen. Oder Läden einbauen. Damit der städtische Erlebnis-zusammenhang nicht zerrissen wird.

Zum Beispiel Tankstellen: Sie könnten dezenter aussehen. Warum beschränkt man deren Werbeanlagen nicht, wie bei anderen Geschäften? Sorgt dort für verstärkte Pflanzgebote?

Zum Beispiel Haltestellen: Müssen zentrale Bushaltestellen aussehen wie Flughafenabfertigungen? Können sie nicht Stadtplätze sein? Auf denen eben einige Busse halten?

Zum Beispiel Verkehrsschilder, Wegweiser, Signalanlagen, Markierungen: Müssen sie so drastisch Straßen und Plätze beherrschen, wie sie es heute oft tun? Geringe Geschwindigkeiten bringen auch hier veränderte Prioritäten. Jedem Stadtbild würde es gut anstehen, wenn alle Verkehrszeichen nur noch halb so groß wären. Und manche könnten sich vielleicht als völlig überflüssig erweisen!

Zum Beispiel Garageneinfahrten: Sie müssen keine schwarzen Löcher sein. Parkhäuser sind auch Stadthäuser. Und keine PKW-Container, die in der Stadt herumstehen wie notgelandete UFOs. Warum haben sie keine grünen Fassaden? Warum keine Läden zur Straße hin?

Zum Thema „Verkehrsbauwerke“ könnte man ein eigenes Buch schreiben. Sorgen sie in Ihrer Stadt, daß dafür in Zukunft viele gute Beispiele entstehen.

Verkehrsbau ist Städtebau

Es gibt guten und schlechten Städtebau. Guter Städtebau zeigt die vielfältigen Lebenszusammenhänge einer Stadt. Er zeigt die Liebe der Bürger zu ihrer Stadt. Verkehrsbauwerke sind Städtebau. Wird in Ihrer Stadt guter Städtebau gemacht?



Allmähliche Absenkung. Zu niedrig für Lastwagen. Aber für PKW durchaus geeignet.



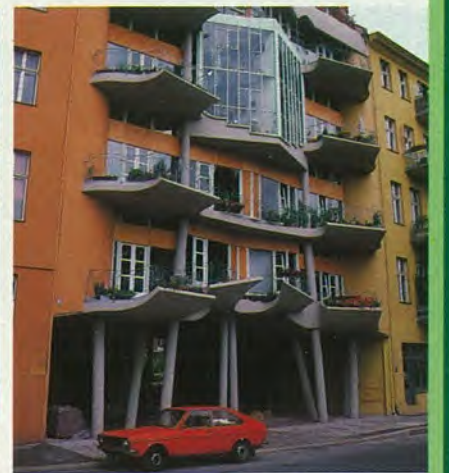
Straßen von morgen: weniger Schilder, kleinere Schilder.



Haltestellen können Stadtplätze sein.



Manchmal sind Ampeln notwendig. Es gibt sie auch in bescheidener Form.



Garageneinfahrten müssen keine schwarzen Löcher sein.

MIT DEN BESTEN EMPFEHLUNGEN

Städtebau kann nicht von oben verordnet werden. Einer der Gründe dafür, daß Städtebau eine kommunale Aufgabe ist. Stadtstraßenbau ist Städtebau. Die zukünftigen Straßenbau-richtlinien werden Städte und Gemeinden nicht mehr knebeln. Die neuen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen aus dem Jahr 1985 – als Ersatz für die alten Richtlinien von 1971 – sind ein erster Schritt dazu.

In den Städtebaulehrbüchern der 20er Jahre finden sich viele Beispiele dafür, wie Straßen, Plätze, Alleen aussehen können. Dann wurde der Straßenentwurf technisch. Der Zügigkeit des Autoverkehrs dienten Querschnitte, Gradienten, Krümmungsradien, Sichtfelder. Umfängliche Richtlinienwerke entstanden. Bundesweit vorgedacht. Es wurde üblich, für einen Straßenentwurf einfach die Menge des Autoverkehrs, den dazugehörigen Querschnitt und die Mindestkurvenradien in der Tabelle nachzuschauen.

Auf die Handhabung kommt es an

Wer die Richtlinien genau las, fand schon immer Spielräume und Abweichungsmöglichkeiten. Aber sie wurden viel zu wenig genutzt. Bestärkt wurde diese „Tabellenhörigkeit“ durch die Genehmigungs- und Zuschußpraxis, obwohl die zuständigen Landesregierungen die meisten Richtlinien nicht als bindend eingeführt, und zum Teil sogar Abweichungen ausdrücklich gefordert hatten.

Die Anwendung von Straßenbaurichtlinien befreit nicht von der Pflicht, in jedem Einzelfall alle städtebaulichen Belange abzuwägen.

Städtebau ist nicht richtlinienfähig

Allmählich aber setzt sich die Erkenntnis durch, daß Straßenbau Städtebau ist, daß Verkehrsplanung Stadtplanung ist. Daß vielfältige Anforderungen erfüllt werden müssen. Die der Fußgänger, der Radfahrer, der Autofahrer, der Busse und Bahnen. Die der Anlieger, der Kinder, der Jugendlichen, der Alten. Die der Bäume. Des Lärmschutzes. Und des Städtebaus: Weil eine Straße in Husum anders aussehen soll als eine Straße in Garmisch. Und eine Straße in einer mittelalterlichen Altstadt anders als in einem modernen Wohnquartier. Zu kompliziert, als daß man all das in Kategorien ordnen, in Schubladen stecken, in Richtlinien pressen könnte. Und langsamer Autoverkehr braucht keine Einheitlichkeit. Die Wünsche der Bürger können erfüllt werden. Die Ideen des Bürgermeisters für seine Bürger. Oder die seiner Fachbehörde. Mehr Spielraum: für die Kinder in der Straße und für den Entwerfer.

Mit den besten Empfehlungen: Die neuen EAE '85

Die neuen „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ machen Schluß mit den rein technischen Vorgaben alter Richtlinien. Sie vermitteln die theoretischen Grundlagen, die man für den Entwurf kennen muß. Die Nutzeranforderungen. Die Belange des Städtebaus, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes. Sie empfehlen, wie man vorgehen soll. Aber sie sind keine Richtlinie. Sie sagen nicht, wie das Ergebnis aussehen muß.

In der EAE '85 gibt es einen Beispielteil, der einen Eindruck vermittelt, wie vielfältig die Möglichkeiten sind. Und daß unterschiedliche Anforderungen unterschiedliche Lösungen verlangen.

Wer hier einfach abschreibt, hat die EAE mißverstanden. Macht es sich zu leicht. Genügt nicht seiner Pflicht, im Einzelfall abzuwägen.

Wie die EAE '85 müssen auch die übrigen Verkehrsrichtlinien städtebaulich angepaßt und flexibler werden.

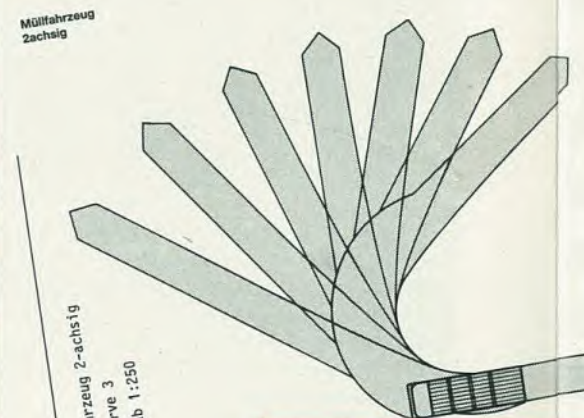
Städtebauliche Überarbeitung weiterer Richtlinien geplant

Denn diese Grundsätze gelten nicht nur für Erschließungsstraßen, sondern für alle Teile der Straßensysteme, die städtebaulich wirksam sind. Für Hauptstraßen und

Knoten. Gleich, ob sie als Ortsstraßen, Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen klassifiziert sind (der Stadtbewohner weiß das meist sowieso nicht). Städtebauliche Grundsätze gelten für Markierungen, für Ampelanlagen, für Tankstellen, und, und, und. . .

Es wird Zeit kosten, die hier vorhandenen Widersprüche zu bereinigen. Aber es wird daran gearbeitet. Und inzwischen sollten alle Spielräume genutzt werden, die die Richtlinien lassen. Niemand sagt, daß sie das Evangelium seien.

Natürlich wird es weiterhin Richtlinien geben. Über die Standsicherheit von Konstruktionen. Über die Festigkeit oder Frostbeständigkeit von Materialien. Ihre Kenntnis ist das notwendige Rüstzeug des Entwerfers. Aber nicht das wichtigste.



Die neuen EAE '85: Breite und Schleppkurven von Fahrzeugen sind technische Grundlagen. Da gibt es nichts zu deuten.

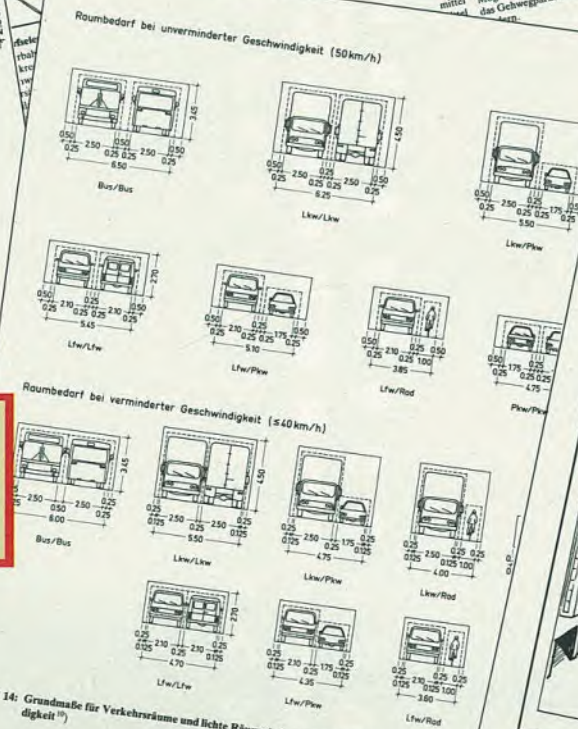


Bequemes Nebeneinandergehen von 2 Personen oder Begehen von Fußgängergruppen mit geringem Flächenanspruch neben Fußgängergruppen, wenn auch beengt und häufig gestört. Radfahren von Kindern stark störend und hinderlich.

Gehen, Überholen und Begehen für kleine Fußgängergruppen mit geringem Flächenanspruch neben Fußgängergruppen, wenn auch beengt und häufig gestört. Radfahren und Fußgängergeräusche und geringer Aufenthaltsnutzen.



Die neuen EAE '85: Beispiele von Straßenentwürfen. Sollen zum Nachdenken anregen. Nicht zum Abschreiben.



Die neuen EAE '85: Zentrales Anliegen ist das Prinzip der Geschwindigkeitsdämpfung.

Die neuen EAE '85: Zentrales Anliegen ist das Prinzip der Geschwindigkeitsdämpfung. Die neuen EAE '85: Zentrales Anliegen ist das Prinzip der Geschwindigkeitsdämpfung. Die neuen EAE '85: Zentrales Anliegen ist das Prinzip der Geschwindigkeitsdämpfung.



Die neuen EAE '85: Städtebauliche Anforderungen bekommen mehr Gewicht.

Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Straßen in Stadt und Dorf

PLANEN + ENTWERFEN MIT DEN NEUEN EMPFEHLUNGEN FÜR DIE ANLAGE VON ERSCHLIEßUNGS-STRASSEN

EAE 85

Die neuen EAE '85: Beim Bundesbauministerium ist eine illustrierte Kurzfassung erhältlich.

Städtebauliche Forschung

03.113

STÄDTEBAULICHES ENTWERFEN KANN MAN LERNEN

Denn: nur bei einfach strukturierten Problemen kann man die Lösungen in ein paar überschaubare Kategorien einteilen. Und dann im Handbuch nachschlagen.

Die Straßen von morgen sind bunter, haben mehr Facetten. So vielfältig, wie die Menschen, die in ihnen leben wollen. Die Wünsche, Ängste und Hoffnungen der Menschen sind mehr, als in einer Richtlinie Platz hätte.

Aber gerade die Vielfalt braucht ordnende Gestaltung. Egal, ob umgebaut oder neugebaut wird.

Gestaltung ist nicht Dekoration

Gestaltung ist nicht die Addition von Funktionen und deren Garnierung, falls für einen solchen Luxus noch Geld übrig ist. Sondern sie ist die Suche nach einer Form, die den verschiedenen Ansprüchen am besten gerecht wird. Oft ist die einfachste Form dann die beste. Aber gerade die ist oft am mühsamsten zu finden.

Gestalt findet man durch Entwürfe und Alternativen. Durch den Vergleich vieler Skizzen. Mit Gefühl für die Zusammenhänge, die man bei jeder Skizze im Hinterkopf behält. Manches wandert dabei in den Papierkorb. Versuch und Irrtum. So arbeitet auch die Natur: Mutation und Selektion.

Vom weichen Bleistift zum harten Bleistift

Zunächst zeigen solche Skizzen keine Details. Ob eine weiche oder geometrische Form später durch Bäume oder Laternen oder beides verdeutlicht wird, ist egal. Zunächst geht es darum, wie die grobe Form eines Platzes, einer Straße aussehen soll. Vieles ist noch ungeklärt. Das Oberflächenmaterial, die Entwässerung, die Art der Bepflanzung.

Die eine oder andere Idee setzt sich durch, wird konkreter. Sie wird politisch diskutiert und mit den Bürgern abgestimmt. Und wird dann auch genauer gezeichnet. So daß alles zusammenpaßt. Bis hin zum Ausführungsplan mit den genauen Angaben für die Handwerker.

Dann muß alles stimmen. Natürlich auch die harten Tatsachen. Aber auch der Gesamtzusammenhang.

Kreatives Entwerfen: Keine Hexerei

Entwerfen von Straßen braucht Phantasie und Fachwissen. Und ein bißchen Erfahrung. Denn Entwerfen ist keine geheimnisvolle Metaphysik, sondern ein ganz solides Handwerk. Die Verkehrstechnik ist nur ein Aspekt des Straßenentwurfs.

Wenn ein Architekt ein Haus baut, muß er auch dafür sorgen, daß das Dach dicht ist, muß sich mit der Dachdichtung auskennen. Würden Sie aber Ihr Haus von einem Dachdecker entwerfen lassen?

Entwürfe müssen „funktionieren“. Aber darüber hinaus müssen sie „stimmen“. Stimmige Entwürfe bekommt man durch Versuch und Irrtum. Auf dem Papier. Mit Ideen, Phantasie und Fachwissen. Erst ganz viele Skizzen führen zu einem Plan.





In den Straßen von morgen kann sich der Bürger frei bewegen. Durch die ganze Stadt. Nach allen Richtungen durchgängig. Ohne Unterbrechungen. Wie für Autofahrer, muß es auch für Fußgänger und Radfahrer zusammenhängende Netze geben.

IN DER STADT UNTERWEGS

ZU FUSS

Die Füße sind unser wichtigstes Verkehrsmittel. Für 60–80% aller Ziele, die wir im Nahverkehr aufsuchen, benutzen wir die Füße. Auch über längere Strecken: 20% aller Fußwege sind länger als 1 km; 12% länger als 2 km. Wer zu Fuß geht, bewegt sich. Sieht mehr, spürt mehr, riecht mehr und hört mehr von seiner Stadt als jeder andere. Bleibt vertraut mit seiner Stadt. Wo viele Leute zu Fuß gehen, ist die Stadt vertraut und lebendig. Wenn niemand mehr zu Fuß geht, können „die Bürgersteige hochgeklappt“ werden. Dann ist die Stadt tot.

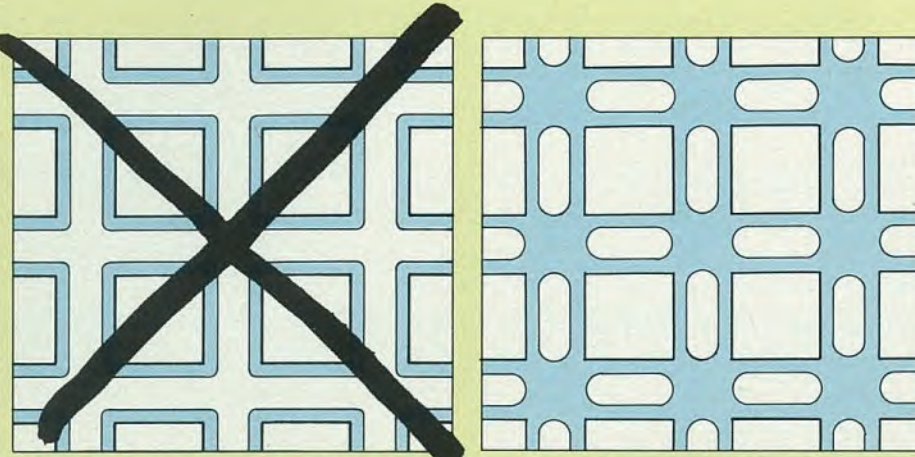
Zu Fuß unterwegs – ein mühsames Geschäft

All das sind Binsenweisheiten. Aber so alltäglich, daß wir es uns nie klar machen. Und so alltäglich, daß es bei der Planung oft vergessen wurde. Das Ergebnis: Der Fußweg wird mühselig. Die Bürgersteige sind zu eng; man kann sich kaum begegnen, geschweige denn mit einem Koffer oder gar mit zwei Kindern an der Hand. Kaum jemand unternimmt etwas gegen Gehsteigparker. An jeder Ecke hat der Fahrverkehr Vorrang. Die parkenden Fahrzeuge nehmen jede Übersicht; sie stehen so eng, daß man mit einem Kinderwagen oft nicht durchkommt. Und dann diese Brücken. Wenn Autos gar nicht warten sollen. Mit Treppen, mühsam schon für Normalbürger, unüberwindlich für Behinderte oder alte Leute. Oder, schlimmer, ein Tunnel – dunkel, schmutzig, unappetitlich. Oder gar nichts. Verbindung unterbrochen. Fast überall zu schneller Autoverkehr. Laut, bedrohlich und gefährlich. Fußgänger haben keine Knautschzone. Die Unfallzahlen beweisen es. Besonders bei Kindern und alten Leuten.

Ein kleiner Park, eine Fußgängerzone sind nicht genug. Denn Verkehr braucht ein Verkehrsnetz. Und Fußgängerverkehr braucht ein Fußgängerverkehrsnetz.

Straßen von morgen – fußgängerfreundlich

Deswegen sind die Straßen von morgen fußgängerfreundlich. Mit breiten, abwechslungsreichen Gehwegen. Mit schattigen



Statt Autonetzen mit Wegstücken für Fußgänger: Geschlossene Fußgängerzone

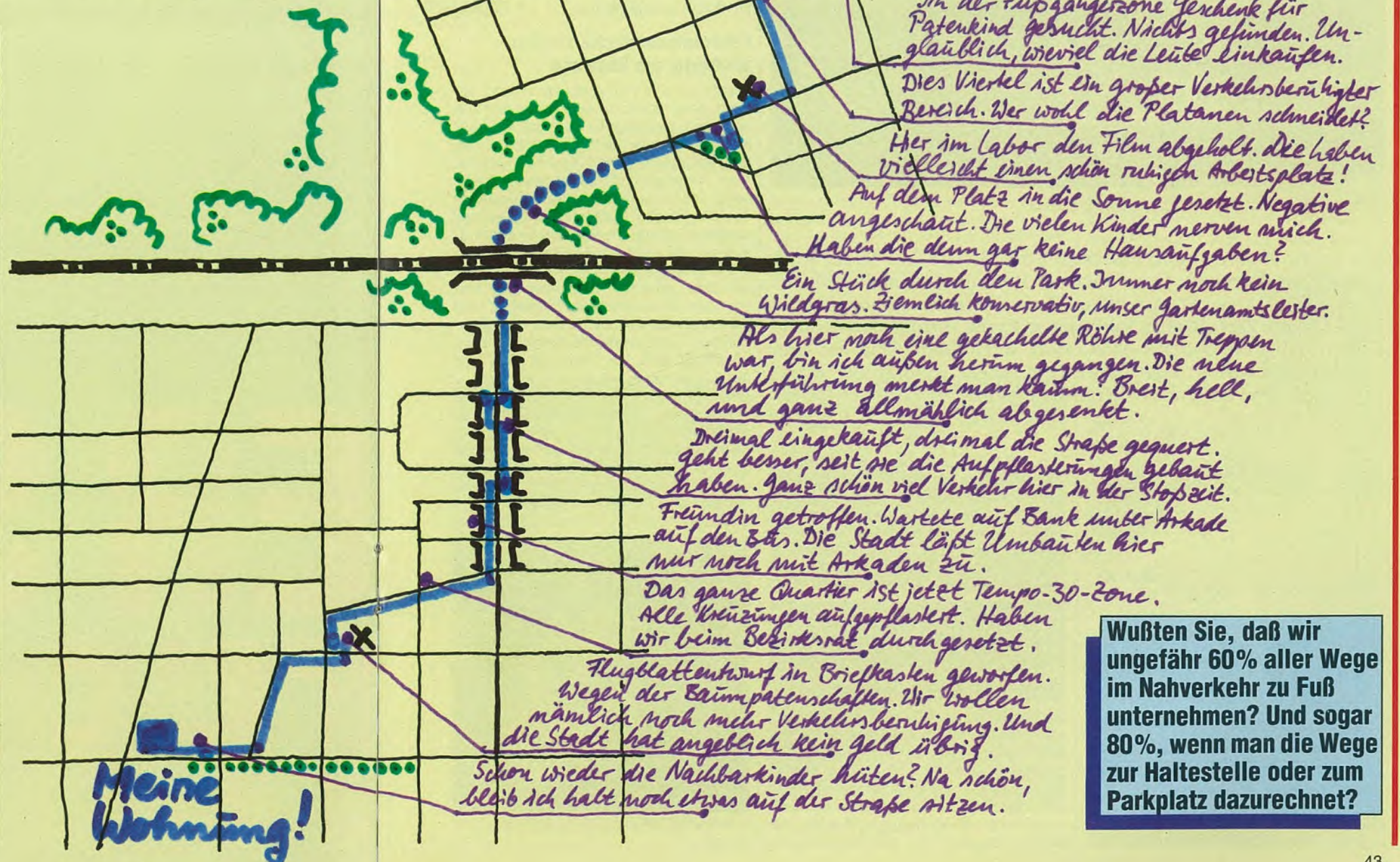
Alleen, Plätzen zum Hinsetzen und Verweilen. Mit Arkaden und Passagen. Mit gesicherten Querungsstellen: Gehwegüberfahrten mit Fußgängervorrang. Oder Aufpflasterungen, Engstellen, Mittelinseln, Mehrzweckstreifen. Vor allem an Kreuzungen. Mit langsamem Autoverkehr; der leiser und sauberer ist; besser einzuschätzen. Weniger bedrohlich, weniger gefährlich. Mit vielen Verkehrsberuhigten Bereichen – von Haus aus geschaffen für Fußgänger. Mit vielen kleinen Fußgängerzonen. Nicht nur im Geschäftsbereich, sondern auch im Wohngebiet. Nicht nur als urbanes Zentrum, sondern auch als Insel der Ruhe. Und vielleicht mit einer reinen Fußgängerachse. Quer durch die Stadt.

Fußgängerzone: Engmaschig und komfortabel

Jede fußgängerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Fußgängerverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Fußgängerverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Fußgänger sind empfindlich gegen Umwege. Und ein Netz ohne Unterbrechung. Die besten Wege, und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege unpassierbar sind.

Fußgängerverkehr: Teil des Straßenverkehrs

Denn der Fußgängerverkehr findet meistens auf denselben Straßen statt wie der Autoverkehr, der Radverkehr, der Busverkehr. Deswegen können Fußgängerzone nicht getrennt entworfen werden. Sondern nur in Abwägung mit den anderen Anforderungen an die Straßen. Als Kompromiß. Aber als echter Kompromiß. Der auch den Fußgängern ihr Recht gibt. Denn momentan herrscht auf unseren Straßen ein schlechter Kompromiß.



Wußten Sie, daß wir ungefähr 60% aller Wege im Nahverkehr zu Fuß unternehmen? Und sogar 80%, wenn man die Wege zur Haltestelle oder zum Parkplatz dazurechnet?

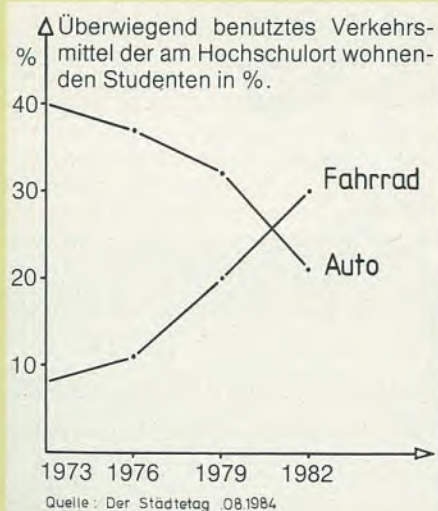
RAD IST IN!

Wenn der Bürgermeister selbst mit dem Rad ins Rathaus fährt, motiviert das die Bürger. Und er spürt hautnah, wo die Radler der Schuh drückt.



Einfach zur Radstraße erklärt. Quer durch die Stadt.

Der Fahrradboom ist unübersehbar. Eine Modesache? In der Stadt eher schiere Vernunft. Denn auch die Vorteile sind unübersehbar: Schnelligkeit, keine Stau Probleme. Keine Parkplatzsorgen, überall Fahrt bis zum Ziel möglich. Für jeden jederzeit verfügbar. Minimale Kosten, hohe Reichweite. Man erlebt seine Stadt. Und hat kein schlechtes Gewissen: kein Lärm, kein Abgas, kein großer Platzverbrauch. Und dazu noch ein bißchen Sport.



Das Fahrrad kann eine Menge Autoverkehr ersetzen. Die Studenten machen es vor.

Von 1977–1982 hat die Fahrradnutzung um 30% zugenommen. Diesen Trend sollten die Städte stützen. Denn das Fahrrad kann eine Menge Autoverkehr ersetzen. In besonders fahrradfreundlichen Städten, wie zum Beispiel Erlangen, Bremen, Rosenheim oder Landshut beträgt der Anteil des Radverkehrs im Nahbereich bereits ein Viertel. Und gerade dort wächst er am schnellsten weiter. Doch meist wird den Autofahrern der Umstieg aufs Fahrrad noch schwer gemacht:

Stiefkind Radverkehrsplanung

Radwege sind zu eng. Oder werden zugeparkt. Oder hören gerade dann auf, wenn sie am nötigsten wären: an Kreuzungen, in der engen Altstadt. Überall zu schneller Autoverkehr – einschüchternd und gefährlich. Abgase verleiden einem die körperliche Anstrengung (obwohl der ADAC festgestellt hat, daß Autoinsassen

noch stärker durch Abgase belastet werden. Ja, Sie haben ganz richtig gelesen). Kein Wunder, daß die Unfallzahlen erschreckend sind. Und daß sich die Radfahrer oft ungebührliche Freiheiten herausnehmen. Manchmal Rowdytum. Meistens Selbstverteidigung.

Viele Städte und Gemeinden haben schon reagiert: Schnell eine Radwegeplanung her. Mit Abmarkierung vom Gehweg kann man die schönsten Erfolgsmeldungen (in km/Jahr!) veröffentlichen.

Fahrradfreundliche Straßen – wichtiger als Radwege

Manchmal sind Radwege die richtige Lösung. Aber möglichst nicht abmarkiert von schmalen Gehwegen. Sondern als markierte Radstreifen auf Fahrbahnen. Denn der Radverkehr gehört zum Fahrverkehr. Also: Radwege und Radstreifen fahrbahnseitig anordnen. Nicht hinter den parkenden Fahrzeugen. Die sind nämlich ein fragwürdiger Schutz: Die Radfahrer werden zu spät gesehen. Oft sind Mehrzweckstreifen der abgewogenere Kompromiß. Schleusen und „unechte“ Einbahnstraßen machen das Straßennetz durchlässiger. Bei echten Einbahnstraßen sollte ein abgetrennter Gegenverkehrstreifen deutlich erkennbar sein. Der Radfahrer darf, was der Autofahrer nicht darf.

Am wichtigsten ist: Verlangsamung des Autoverkehrs. Damit sich die Geschwindigkeiten angleichen.

Besonders sicher und angenehm radelt man in Verkehrsberuhigten Bereichen. Geeignet sind auch gemischte Bus- und Radstraßen. Für Hauptstrecken sollten schließlich reine Fahrradstraßen quer



Individualverkehr. Um Individualität zu lernen.



durch die ganze Stadt angeboten werden. Und manchmal gibt es Grünzüge oder Flußufer, die lange ungestörte Radfahrten möglich machen. Aufstellbereiche an Ampeln erleichtern das Abbiegen, ebenso eigene Signalanlagen für Radfahrer. Aufpflasterungen, Kreuzungsmarkierungen und Inseln sichern Kreuzungen und Einmündungen.

Bei allem müssen die Details stimmen: keine scharfen Kanten, glatte, aber nicht rutschende Beläge, ausreichende Breiten, Ausweichflächen und Sicherheitsstreifen. Und nicht vergessen: die Nebenanlagen. Abstellanlagen, überall dezentral verteilt, und einige größere; z.B. am Bahnhof, an Schulen, am Rand der Fußgängerzone. Spezielle Radwegweiser. Service- und Verleihstationen. Arkaden dienen auch Radfahrern – als Unterstellplätze bei Regenschauern. Eine Stadt kann Fahrradkultur haben. Oder nicht.

Engmaschig und komfortabel

Jede radfahrerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Radverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Radverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Radfahrer sind empfindlich gegen Umwege. Und ein Netz ohne Lücken. Die besten Wege und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege schwer überquerbar sind.

Radverkehr: Teil des Straßenverkehrs

Denn der Radverkehr findet meistens auf denselben Straßen statt wie der Autoverkehr, der Fußgängerverkehr, der Busverkehr. Deswegen können Radverkehrsnetze nicht getrennt entworfen werden. Sondern nur in Abwägung mit den anderen Anforderungen an die Straßen. Als Kompromiß. Aber als echter Kompromiß, der auch dem Radfahrer sein Recht gibt. Denn momentan herrscht auf unseren Straßen ein schlechter Kompromiß.

Das haben Sie schon mal gelesen. Nämlich zum Thema Fußgängerverkehr. Unterschiede: Die Radnetze können etwas weitmaschiger sein; die Art der Verbindung darf aber nicht so häufig wechseln wie beim Fußgängerverkehr!



Natürliche Grenzen sind unvermeidlich. Künstliche nicht. Übrigens: die Benutzung des Fahrrads ist weit weniger von Jahreszeit, Witterung und Relief abhängig als gemeinhin angenommen wird.



Verkehrsberuhigung: die beste Radverkehrsförderung.



Radverkehr zulasten des Fußgängerverkehrs hilft vor allem dem Autoverkehr. Endlich sind die Autos nicht mehr behindert. Sondern die Fußgänger. Fragwürdig? Mehr als fragwürdig!



Erst ganz viele kleine Einzelmaßnahmen machen das Radverkehrsnetz vollständig.

FAHR-GÄSTE

In Bussen und Bahnen haben Sie Ihren Chauffeur mitgemietet. Er nimmt Ihnen viel Arbeit ab. Das Fahren. Die Wahl des Weges. Die Wartung und Pflege des Fahrzeuges. Die Sorge für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Bei jedem Wetter. Zu jeder Jahreszeit. Und gar nicht so teuer. Es ist nicht Ihr Nachteil, wenn Sie das platzsparendste und für größere Entfernungen umweltfreundlichste Verkehrsmittel wählen. Im Planerjargon: „Öffentlicher Personennahverkehr“, „ÖPNV“.



Allmählich kommt die Renaissance von Bussen und Bahnen in Schwung. Auch der öffentliche Verkehr ist im Wandel. Wir haben seine Potentiale erkannt. Auch wenn es heute noch in vielen Städten keineswegs so rosig aussieht.

ÖPNV – Potentiale schlecht genutzt

Wer mit Bus und Bahn fährt, muß oft zu große Umwege machen. Weil das Netz nicht dicht genug ist. Die Wartezeiten sind zu lang. Und unangenehm, weil die Haltestellen wenig einladend sind. Oder am falschen Platz. Oder schwer zugänglich. Manchmal kann man sich nicht mal auf die Fahrpläne verlassen. Und oft sind sie nicht aufeinander abgestimmt. Die Tarife sind zu kompliziert.

Und dann dauert die Fahrt zu lang. Weil die Straßenbahn an der Ampel zu lange halten muß. Weil der Bus im Stau steckenbleibt. Manchmal ist auch nur der Ruf schlecht: Immerhin sind 63% aller Haushalte im Bundesgebiet nur 5 Minuten von der nächsten Haltestelle entfernt. Und 32% haben mindestens alle 10 Minuten einen Anschluß. Und viele Bürger wissen das gar nicht.

All das darf nicht so bleiben. Denn die Städte und Gemeinden haben alle Hebel in der Hand. Sie können. Wenn sie wollen.

Hebel Reisezeit

Erstens: Freie Fahrt, ohne Störungen. Auf einer eigenen Spur für Bus und Bahn: Keine Behinderungen mehr durch Autoschlängen und Linksabbieger. Oft können diese Spuren von Fußgängern oder Radfahrern mitbenutzt werden. Und gestalterisch eingebunden werden. Und die Wartezeiten im Verkehr kann man noch weiter

abbauen. Entsprechende Ampelsteuerung sorgt für Vorfahrt für Bus und Bahn. Entweder automatisch. Oder durch Funkanforderung vom Fahrer. Jedenfalls über ein intelligentes Steuerungsprogramm. Mit Linksabbiegevorlauf. Technisch durchdacht.

Noch einfacher: das Überholverbot an der Haltestelle. Baulich unterstützt durch Einspurigkeit. Wenn Stau unvermeidlich ist, dann lieber hinter dem Bus, nicht davor. Bevor der nächste Bus kommt, hat übrigens auch der Linksabbieger eine Lücke gefunden. So werden Bus und Bahn nicht nur schneller, sondern auch zuverlässiger und pünktlicher.

Aber die Reisezeit ist nicht nur die Fahrzeit. Sondern auch die Wartezeit und der Weg zur Haltestelle. Also: dichte Netze schaffen. Mit sinnvollen Umsteigemöglichkeiten. Und nicht alle auf das Zentrum gerichtet, das insgesamt im Verkehr erstickt. Sondern auch dezentrale Linienführung. Mit hohen Busfolgen. Kleine Einheiten können öfter fahren. Es muß nicht immer der große Stadtbahnwagen oder der Gliederbus sein. Kleine Einheiten passen besser zwischen die dichte Bebauung. Und Haltestellen inmitten der Quartiere sind besser zugänglich, als am Rand.

Hebel Komfort

Die Reisezeit zu verkürzen ist wichtig. Genauso wichtig ist es, die Reisezeit angenehm zu machen.

Das fängt mit dem Weg zur Haltestelle an. Am besten über fußgängerfreundliche Straßen, z.B. Verkehrsberuhigte Bereiche. Auch das Fahrrad ist ein wichtiger Zubringer, zumal für längere Strecken, etwa im S-Bahn-Bereich. Für Räder werden Abstellmöglichkeiten gebraucht. Und die Haltestelle in angenehmer Umge-

bung! Neben interessanten Läden oder auch auf einer Bank unter Bäumen kann man gern fünf oder auch zehn Minuten Pause machen. Auf einem windigen, öden Asphaltplatz ist es nur Wartezeit, verlorene Zeit. Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz können städtebaulich integriert werden: Kein Container vom Fließband,



Zugang:

Das Fahrrad macht den Einzugsbereich einer Haltestelle fünfzehnmal größer. Theoretisch. Praktisch nur, wenn das umgebende Straßennetz fußgänger- und fahrradfreundlich ist.

wie zufällig am Straßenrand gelandet. Sondern eine Nische in der Arkade, ein Pavillon, der eine Platzbegrenzung betont, ein Vordach, das aus der Architektur entwickelt ist.

Komfort heißt auch Sitzplätze. Nicht zu hohe, und vor allem gleichmäßige Geschwindigkeiten. Komfort heißt aber auch einfache Fahrpläne, einfache Tarife. Nicht 20 verschiedene Fahrscheine von vier Gesellschaften. Was man nicht versteht, das meidet man. Dann lieber etwas weniger „Gerechtigkeit“.

Hebel Gesamtverkehrsplanung

Ein gutes öffentliches Verkehrssystem ist kein Selbstzweck. Es nutzt allen: Ohne



Eigener Gleiskörper:

Wichtig. Aber auch eigene Gleiskörper müssen überquerbar sein. Müssen in das Bild der Straße passen. Schotter und Leitplanken passen selten. Wichtiger ist: Vorrang an der Ampel. Denn es kommt nicht auf die Spitzengeschwindigkeit an.

ÖPNV würden die Städte im Autostau erstickern. Aber ein verbesserter Busdienst allein bewegt niemanden zum Umsteigen, wenn gleichzeitig parallel eine Autostraße verbreitert wird. Also: gleichzeitig den Autoverkehr einschränken. Busse und Bahnen müssen endlich auch grüne Welle bekommen. Auch wenn die grüne Welle für Autos dann etwas weniger gut funktioniert. Oder beim Parken: Nicht umsonst haben die Städte die größten Zuwächse im ÖPNV, die gleichzeitig drastisch das Parken einschränken. Gleichzeitig müssen Fußgänger- und Radverkehr verbessert werden. Besonders im Umfeld der Haltestellen. Denn zu jeder Bus- und Bahnfahrt gehört der Weg zur Haltestelle.

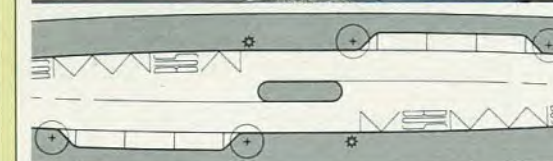
All das kostet Geld. Entfernung ist immer teuer. Aber sie kann wirtschaftlich sein. Mit mittleren ÖPNV-Systemen. Es muß nicht gleich eine U-Bahn sein, 200 Mio. DM pro km. Intelligenz statt Größe.



Mischung:

Busse und Bahnen vertragen sich mit Fußgängern und Radfahrern. Auf der gleichen Fläche. In Fußgängerzonen, in Verkehrsberuhigten Bereichen, auf gemischten Bus- und Radspuren. Nur zu viele Autos sind unverträglich.

Durch Vorrang an Ampeln (programmiert oder Funkanforderung) kann 25% der Fahrzeit eingespart werden. Das bedeutet auch ein Viertel weniger Personal- und Betriebskosten. Oder ein Viertel mehr Busse pro Stunde. Auf Vorteile, die nichts anderes verlangen als intelligente Organisation, sollte man nicht verzichten.



Keine Haltebuchten mehr:

Halt auf der Fahrbahn. So, daß Überholen unmöglich ist. Wenn der Bus aus der Gegenrichtung nicht gleichzeitig kommt, reicht eine einspurige Engstelle. Dann muß auch der Gegenverkehr warten. Bei zwei Spuren empfiehlt sich eine Mittelinsel. Damit Fahrgäste gefahrlos queren können. Damit der Bus nach dem Halt freie Fahrt hat. Damit mehr Platz für den Wartebereich bleibt. Das Beispiel zeigt: Bei guter Gestaltung ist eine Haltestelle eine Bereicherung für jede Straße.

IM AUTO UNTERWEGS

Wie wachsender Autoverkehr geplant wird, wissen wir. Wir müssen lernen, den Autoverkehr zu beschränken. Auf ein vernünftiges Maß. Die Menge und die Geschwindigkeit. Als Kompromiß mit den anderen Verkehrsarten, der Umwelt, dem Städtebau. So, daß er – in der Beschränkung – noch vernünftig funktioniert. Autoverkehr von morgen.

Daß der Autoverkehr für den Benutzer Vorteile bringt, ist unbestritten. Daß Autoverkehr, auch in der Stadt, unverzichtbar ist, steht außer Zweifel. Aber wenn wir ihn unbegrenzt wachsen lassen, wird er uns mehr nehmen, als er uns gibt. Deswegen müssen wir uns Grenzen setzen. Jeder einzeln, gemeinsam im Quartier, gemeinsam im Dorf oder in der Stadt. Eine wichtige gemeinsame Grenze ist das Straßennetz, das die Stadt plant, baut und betreibt.

Grenze 1: Geschwindigkeit

Die Straßen von morgen verlangsamen den Autoverkehr. Vor allem durch psychologisch richtige Gestaltung. Aber auch durch Gebote, Ampelschaltung und Organisation. In Verkehrsberuhigten Bereichen auf Schrittgeschwindigkeit, in Langsamfahrstraßen vielleicht auf 20–30 km/h, in manchen Hauptautostraßen auch auf 40 oder 50 km/h. Die Straßen von morgen machen das möglich. Die Stadt bestimmt, auf welcher Straße welche Geschwindigkeit angemessen ist. In Abwägung mit den anderen Erfordernissen, die die Stadt berücksichtigen muß. Denn natürlich würden manche Autofahrer lieber schneller fahren.

Grenze 2: Verkehrsmenge

Viele Autofahrer würden auch öfter oder weitere Strecken fahren, wenn das Stra-

ßennetz noch flüssiger, noch schneller wäre. Wenn aber das Straßennetz enger wird, die Fahrzeiten länger werden, Bus oder Radfahrer öfter Vorrang haben – dann wird das Bedürfnis geringer. Die Freiheit bleibt: jeder kann fahren, wann immer er will. Aber die Stadt legt die Randbedingungen fest, unter denen diese Entscheidung fällt. Sie tut das übrigens heute schon. Es gibt viele Gebiete, wo das Niveau, die Grenze, morgen niedriger liegen kann als heute. Zugunsten anderer Vorteile. Auf Einzelstraßen und im Gesamtnetz.

Hauptstraßennetze: Hierarchie ja – Erweiterung nein

Zum Beispiel im Hauptstraßennetz. Meistens gibt es einen Engpaß, einen Flaschenhals, wo der Verkehr sich staut. Ein Zeichen für ein Ungleichgewicht. Ungleichgewichte kann man durch Zulegen, oder auch durch Wegnehmen beseitigen. Also: den Rest des Straßenzuges ebenso einengen, wie den Flaschenhals. Ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit. Wohlüberlegt. Mit verkehrstechnischer Raffinesse und städtebaulicher Sensibilität.

Oft sind wenige, hochbelastete Straßen insgesamt sinnvoller als viele Straßen mit mittlerer Belastung. Dann muß die Hierar-

chie neu geordnet werden. Dabei können auch andere Trassen verwendet werden. Durch Gewerbegebiete, entlang Eisenbahnstrecken. Bündelung. Aber nur in den seltensten Fällen als Erweiterung, Ausbau, Verflüssigung. Sondern als Verzicht auf einige Verkehrsstraßen.

Immer seltener wird es auch Kreuzungen mit Unter- bzw. Überführungen geben. Weil derartige Verkehrsbauwerke städtebaulich kaum integrierbar sind. Und weil sie viel zu viel Platz verschwenden.

Städtische Hauptstraßennetze müssen auch die regionalen und überregionalen Straßen mitbenutzen. Selbst eine Autobahn kann im Ballungsgebiet verringerte Geschwindigkeiten und häufigere Zu- und Abfahrten bekommen. Nicht nur der, der in die Stadt hinein will, sondern auch der, der durchfährt oder in ihre Nähe kommt, muß Rücksicht nehmen.

Quartiersnetze: Flächenhafte Dämpfung

Kaum 10% aller Stadtstraßen sind Hauptverkehrsstraßen. Auf den übrigen Straßen kann der Autoverkehr allmählich in die Quartiere versickern. Langsam, verträglich und so wenig Verkehr wie möglich. Auf kürzestem Weg, denn Umwege bedeuten mehr Verkehr. Also: möglichst zusammenhängende Netze; nur in Ausnahmefällen Netzdurchtrennungen, Sperrungen, Einbahnstraßen, Abbiegever- und -gebote. Richtig entworfene Straßen verringern die Geschwindigkeiten und die Verkehrsmengen. Die Netze bleiben durchlässig, aber flächenhaft gedämpft.

Und wenn tatsächlich noch 10% Durchgangsverkehr bleiben, dann ist das immer noch besser, als wenn der Eigenverkehr 80% Umweg fahren muß.

So ist der Autofahrer integriert. Er erlebt die Stadt genauso, wie die anderen Ver-

Checkliste zum GVP

Fast in jeder Stadt existiert ein Generalverkehrsplan. Er dient der verkehrspolitischen Diskussion. Das ist sinnvoll. Aber Vorsicht: Viele GVP's haben drastische Mängel. Einige Mängel können Sie herausfinden: Ist Ihr GVP „mangelhaft“?

Sind alle Verkehrsteilnehmer erfaßt?

Oft vergessen werden: Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Ausländer, kurze Wege. Solche Beschränkungen verfälschen die tatsächliche Situation.

Wurde das Potential des Verkehrsmittels „PKW als Mitfahrer“ berücksichtigt?

Wenn nur bei jeder 5. Fahrt eine Person mehr im Auto mitgenommen wird, bedeutet das 20% weniger Verkehr.

Liegt dem GVP eine prognostizierte höhere Motorisierung zugrunde?

Achtung: Ein höherer Motorisierungsgrad bedeutet nicht automatisch eine vermehrte PKW-Benutzung.

Sind die angenommenen Wachstumsraten realistisch?

Viele Kommunen haben erkannt, daß ihre Wachstumsbestrebungen für Gewerbe und Wohnen unrealistisch oder sogar gar nicht wünschenswert sind.

Wurden die Netzentwürfe vor allem städtebaulich diskutiert?

Stadtbild, Wohnqualität oder andere Nutzungsansprüche können wichtiger sein als 5% mehr oder weniger Verkehrsleistung an 4 Spitzenstunden pro Tag.

Gibt es auch Netzvarianten mit reduzierten Querschnitten?

Wer nur Berechnungen für mehr und breitere Straßen aufstellt, darf sich nicht wundern, wenn die Rechnung auch mehr Autoverkehr aufweist.

Stimmen die Netze auch innerhalb der Quartiere?

Wurden Quartierszentren, Freiflächen und Plätze berücksichtigt? Ist das Netz durchlässig oder zwingen Einbahnstraßen, Schleifen und Sperrungen zu Umwegen?

Sind die Detailvorschläge aus städtebaulichen Entwürfen entwickelt worden?

Die stereotype Übernahme aus den Richtlinien für Verkehrsanlagen kann keine zufriedenstellenden Lösungen bringen.

Wurde das Repertoire der Verkehrsberuhigung voll ausgeschöpft?

Blättern Sie das Heft noch mal daraufhin durch! Verkehrsberuhigung ist mehr als die Umgestaltung von Wohnstraßen. Viel mehr!



So viel Platzreserve steckt in vielen Straßen. Soviel, wie jetzt Baustelle ist, könnte Grünfläche werden. Nur besser aufgeteilt, besser gestaltet. Der Autoverkehr funktioniert; nur etwas langsamer. Und eine kurze Wartezeit wird an der nächsten Kreuzung wieder wettgemacht. Die ist nämlich dann weniger voll.

kehrsteilnehmer, kann sich orientieren. Er ist gleichberechtigt. Der Stadtgrundriß gilt auch für ihn.

Straßennetze statt Autonetze, Abwägung statt Abwicklung

Auch das Autoverkehrsnetz muß sinnvoll, abgewogen, zusammenhängend und in sich logisch sein.

Aber jede Fahrbahn, jeder Streckenabschnitt muß auch zu einer Hierarchie, in ein Netz für Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV passen. Muß städtebaulich abgewogen sein. Und erst unter dieser Voraussetzung muß der Autoverkehr „abgewickelt“ werden.

Die Planungsaufgabe heißt „Straßennetz“ und nicht „Fahrbahnnetz“. Keine leichte Aufgabe. Man muß immer mehrere Pläne gleichzeitig im Kopf haben. Die Netzpläne für alle Verkehrsarten und die Pläne mit den städtebaulichen Zielen: Stadtbild, Denkmalpflege, Nutzung, Gestaltung. Man braucht Gefühl und Erfahrung für Städtebau und Verkehrstechnik.

Der Plan erarbeitet eine in sich geschlossene Möglichkeit. Und macht die Abwägung transparent. Denn der Plan zeigt keine technische Notwendigkeit. Sondern schlägt eine politische Entscheidung vor. Man kann das „Verkehrsentwicklungsplan“ nennen. Oder „Rahmenplan zur Verkehrsberuhigung“. Es kommt auf den Inhalt an. Nicht auf das Etikett.

Früher hieß das GVP

Nur „Generalverkehrsplan“ wäre ein unglücklicher Name. Denn mit dem GVP sollte das Wachstum des Autoverkehrs bewältigt werden. Dazu waren GVP's eine hervorragende Hilfe. Zur Begrenzung taugt ihre Methodik nicht.

Sie enthalten eine komplizierte Prognosemathematik, die nur wenige verstehen, und die den Anschein erweckt, als seien die Schlußfolgerungen „wissenschaftlich

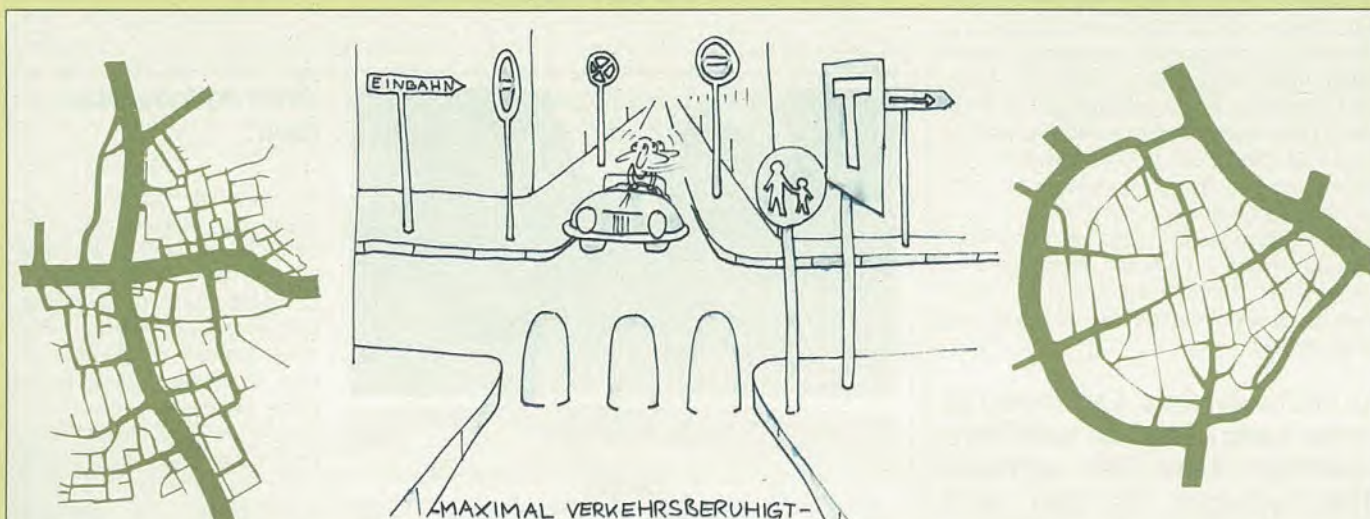
erwiesen“. Damit verhindern sie Politik. Denn Prognose sagt, was sein wird, wenn die Politik nicht handelt. Sie kann auch eine Aufforderung zum Gegensteuern sein! Planungsvorschläge werden vor allem aus Richtlinien ausgewählt. Und diese Richtlinien stammen aus der Zeit vor der Begrenzung des Verkehrswachstums.

Und die Exaktheit der Aussagen in GVP's verschleiern, daß viele ihrer Annahmen nur grobe Schätzungen sind. Das ist unproblematisch, wenn starke Veränderungen passieren. Aber unredlich, wenn nur kleine Schritte vorgesehen werden. Ihre Methodik kennt nur flüssigen Verkehrsablauf. An der Grenze der Überlastung sind die üblichen Modelle unbrauchbar. Denn sie sind getragen von der Überzeugung, daß der Autoverkehr weiter wachsen muß. Und deswegen Autostraßen weiter ausgebaut werden müssen.

Überprüfen Sie den GVP Ihrer Stadt anhand der Checkliste auf dieser Seite. Denn man kann auch anderer Überzeugung sein.

MANCHMAL MUSS MAN WARTEN

Wenn viele das Gleiche wollen, muß man sich hinten anstellen. Und ein bißchen warten. Wie an der Kinokasse. Etwas ganz Alltägliches. Nicht erfreulich, aber unvermeidbar, wenn für ein zweites Kino kein Platz ist. Höchstens verschiebbar an weniger störende Stellen. Stau ist ein allzu häßliches Wort. Aber kein Grund, um eine neue Straße zu bauen. Wo immer eine Straße neu gebaut, erweitert, oder verflüssigt wird, wird mehr Verkehr entstehen.



Verkehrsnetze durchlässig halten: Wenig Durchgangsverkehr ist nicht so schlimm wie viel Umwegverkehr. Deswegen flächenhafte Dämpfung: Unterschiedliche Verkehrswiderstände führen den Verkehr auf die geeigneten Straßen.

Warum „Städtebau im Test“? Die Straßen sind wesentliche Elemente der Städte. Verkehrsplanung ist nur ein kleiner Teil der Straßenplanung. Umfassender ist die Gestalt der Straße – also der Städtebau. Verkehrsberuhigung im Test heißt Städtebau im Test.

STÄDTEBAU IM TEST

Wenn wir nichts ändern, bleibt alles so wie es ist. Oder es wird schlechter. Denn immer noch steigen die Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge und immer noch werden die Wege, die wir jeden Tag zurücklegen, länger und länger. Damit verbunden sind: schlechtere Luft, mehr Unfälle, häßlichere Straßen, mehr Behinderungen, weniger Grün! Man kann aber eine Menge ändern.

Mutter der Verkehrsberuhigung: Die Niederlande

Straßenumbauten in den Niederlanden haben oft als Vorbild gedient. Dort wird unbelastet experimentiert. Denn Belagsausbesserungen oder -erneuerungen sind wegen des sandigen Bodens sowieso alle paar Jahre nötig.

In Deutschland dagegen wird für Jahrzehnte gebaut. Die Bereitschaft, Neues auszuprobieren, braucht deswegen nicht zu leiden.

Nur Veränderung bringt Verbesserung

Und Verbesserung wollen wir wohl alle! Bessere Luft, mehr Sicherheit, schönere Straßen, ungestörtere Verkehrsteilnahme, angenehmer Aufenthalt, mehr Grün. Für alle Gemeinden gilt: Vielfältiges entwickeln. Vieles davon verwirklichen. Aber auch viel bewahren und wiederentdecken, einiges überprüfen. Gesetze und Richtlinien behindern nicht mehr. Modellvorhaben sorgen dafür, daß gute Ideen nicht in der Schreibtischschublade enden.

Fast alles, was versucht wurde, brachte eine Verbesserung

Das zeigten schon frühe Tests, wie der Großversuch in Nordrhein-Westfalen. Von 1975–1979 wurden damals verkehrsberuhigende Maßnahmen eingerichtet und getestet. Die Ergebnisse in Schlagzeilen: Über 40% weniger Verletzte und Tote in verkehrsberuhigten Zonen. Mehr Rücksichtnahme von Autofahrern auf spielende Kinder. Langsame Straßen schrecken Durchgangsverkehr ab. Zufriedenheit der Anlieger. Auch Einzelumbauten tragen zur Verkehrsberuhigung bei. Wirkungsvoller jedoch sind flächenhafte Umbauten.

Verkehrsberuhigung flächenhaft

Die Minister für das Innere, für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, und für Verkehr haben gemeinsam das Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung begonnen. Dieses Modellvorhaben verwendet die vorliegenden Erkenntnisse und geht noch einige Schritte weiter:

Gestaltung statt Garnierung

Die Straßenumbauten sollen der Umgebung angepaßt werden, die Verkehrsberuhigung soll aus der Gestaltung erkennbar und verständlich werden.

Flächenhaft statt punktuell

Punktuell Maßnahmen beruhigen den Verkehr nur wenig. Oft führen sie zu einer Mehrbelastung in Parallelstraßen und Nachbarquartieren. Flächendeckend viele preiswerte Maßnahmen führen eher zum Ziel als wenige teure.

Keine Beschränkung auf Straßenumbau

Verkehrsberuhigung ist nicht nur Straßenumbau. Verkehrsberuhigung ist Wohnumfeldverbesserung und Parkraumbewirtschaftung, Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs und Vorrang für Bus und Bahn, Organisation und Werbung.

Ohne Bürgerbeteiligung wenig Akzeptanz

Bürger werden mittels Ausstellungen und Veranstaltungen informiert und in Bürgerversammlungen zu eigenen Vorschlägen befragt.



Manches ist meßbar, vieles aber auch nicht.

Wissenschaftliche Begleitung

Das gesamte Modellvorhaben steht unter dem Motto: Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Stadtbildes, der Umwelt und des Verkehrs.

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf diese drei Komponenten sind dann auch Inhalt von wissenschaftlichen Begleituntersuchungen. Getestet wird in ganz verschiedenen Gebieten: von der gesamten Fläche einer Kleinstadt bis zum Großstadtviertel und zum mittelstädtischen Zentrum.

Besonders kostengünstig, aber nur bedingt wirksam: Die Tempo-30-Zone

Nach einer 2jährigen Planungsphase wird seit 1984 gebaut. Erste Zwischenergebnisse liegen vor allem von dem Tempo-30-Modell Buxtehude vor. Hier wurden weniger Lärm und Abgase gemessen, weniger Unfälle registriert. Es wird langsamer gefahren, allerdings nicht überall so langsam wie gewünscht. Hier helfen einfache bauliche Maßnahmen weiter. Neben Tempo 30 gilt in diesen Zonen immer auch das Rechts-vor-Links-Gebot. Das trägt mit zur Geschwindigkeitsreduzierung bei. Hamburg hat zur Zeit die meisten Tempo-30-Zonen. Bis heute sind es bereits 300. Der Erfolg ist auch hier eine Verminderung der schweren und tödlichen Unfälle.

In dem Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung werden auch Hauptverkehrsstraßen umgebaut. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Überquerbarkeit. Zur Verringerung der Lärmbelastung.



„Flächenhafte Verkehrsberuhigung“: das Forschungsvorhaben schließt auch Bundesstraßen ein.

Auch verkehrsberuhigend: Förderung des Fahrradverkehrs

Auch hierzu ein Modellvorhaben: Die Fahrradfreundliche Stadt. Initiiert vom Umweltbundesamt. In zwei Modell- und zehn Teilmodellstädten wird versucht, die Bedingungen für den Radverkehr so weit zu verbessern, daß auch eingefleischte Autofahrer auf die Idee kommen, sich auf den Drahtesel zu schwingen. Der Bau von Radwegen reicht da nicht aus. Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehört mehr: Abstellanlagen, die Wegweisung, die Organisation an Kreuzungen und ... und ... Die Bemühungen in den Modellstädten hatten Erfolg – der Anteil des Fahrradverkehrs hat sich zwischen 1980 und 1985 verdoppelt. In Rosenheim z.B. wird fast jede 4. Fahrt mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Erfolgskontrolle ist wichtig

Forschung ist nötig. Experimente sind gut. Als Vorbild und Argumentationshilfe. Neuerungen werden bekannt und kommen ins Gespräch.

Aber: Erfolgskontrolle ist nicht immer möglich, denn Städtebau ist komplex und langlebig

Nicht alles ist empirisch überprüfbar. Sicher: Es gibt Methoden, die auch komplizierte Zusammenhänge erfassen können. Aber diese Methoden sind selbst kompliziert. Bei der Zerlegung der Zusammenhänge in meßbare Bausteine besteht die Gefahr, einige Folgen über- und andere unterzubewerten. Je nach Schwellenwert, je nach Gewichtung fällt das Ergebnis unterschiedlich aus.

Man kann die „Kontrollen“ ein Jahr nach der Neuerung durchführen: dann hat sich vieles noch nicht eingespielt. Man kann die Ergebnisse nach 10 Jahren testen: dann ist inzwischen so viel geschehen, daß kein Mensch mehr sagen kann, warum sich was wie verändert hat.

Nicht alles, was schon x-mal kontrolliert ist, ist gut. Nicht nur das Zählen zählt. Gründliche Vorüberlegung muß oft überprüfte Erkenntnisse ersetzen.

Neue Ideen entstehen immer im Kopf. Dort und auf dem Papier werden die Folgen der Ideen überprüft. Aspekte werden verworfen, andere ergänzt. Bis die Idee zu einem Plan geworden ist. Der wird dann realisiert. Eine ganz normale Sache. Alles was neu ist, entsteht so.

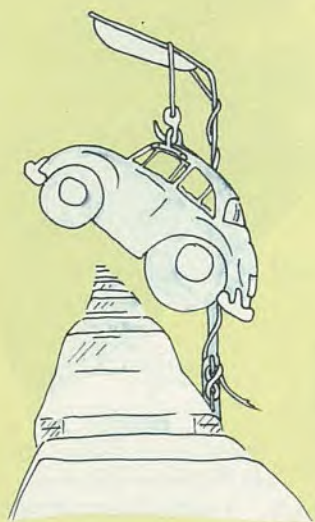
Nicht jede mögliche Neuerung kann erst im Großversuch getestet werden

Der Aufwand für die empirische Überprüfung der Versuche ist groß. Damit natürlich auch die Kosten. Und der Zeitaufwand. Es dauert meist lang, bis die Erkenntnisse an die Öffentlichkeit dringen. Und es werden immer nur einige Großversuche finanziert werden können.

Aufruf an alle Gemeinden: Machen Sie Ihren eigenen Versuch. Das Recht bietet die Möglichkeit dazu. Und manches wird sogar öffentlich gefördert.

Modellgebiet	Land	Gebietstyp	ha	Einwohner
Berlin-Moabit	Berlin	Großstadt, Zentrenrand	120	30000
Borgentreich	Nordrhein-Westfalen	Kleinstadt, gebietsübergreifend	250	2300
Buxtehude	Niedersachsen	Mittelstadt, Zentrum/Zentrenrand	268	10800
Esslingen	Baden-Württemberg	Mittelstadt, Zentrenrand	145	10000
Ingolstadt	Bayern	Mittelstadt, Zentrum	170	5500
Mainz	Rheinland-Pfalz	Großstadt, gebietsübergreifend	610	15000

„Flächenhafte Verkehrsberuhigung“: So groß sind die Untersuchungsgebiete.



PARKPLATZNOT

Wenn die Stadt das Parken nicht einschränkt, wird bald jeder Quadratmeter zugeparkt sein. Am Straßenrand, in Hinterhöfen, auf Grünflächen, in Baulücken.

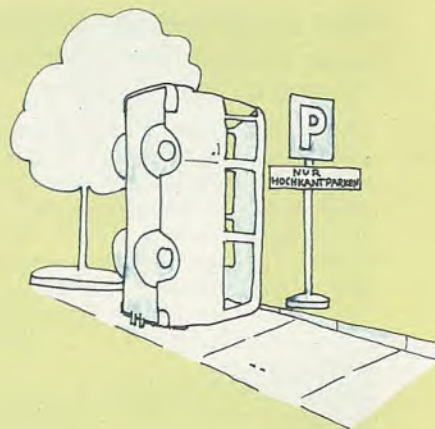
Die Freiflächensicherung war schon immer eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Auf die öffentlichen Freiflächen hat sie direkten Zugriff. Und zwar sofort. Auf die privaten kann sie über das Planungsrecht Einfluß nehmen. Denn: Es ist sinnlos, Straßenflächen freizuhalten, wenn dafür die letzten privaten Freiflächen verlorengehen.

Stellplätze brauchen Platz. Radwege brauchen Platz. Bürgersteige brauchen Platz. Wohnumfeldverbesserung braucht Platz. Platz im Straßenraum; Platz der fast überall knapp ist. Die meisten Autofahrer halten es offensichtlich für ihr Recht, ihr Auto zu jeder Zeit an jedem Ort abstellen zu können. Zur Not auch auf Fuß- oder Radwegen, an Zebrastreifen und Bushaltestellen: ein

schlechter Kompromiß im Wettbewerb um die wertvolle Fläche – der Sieg des Stärkeren. Die Stadt muß für die Schwächeren eintreten: für Fußgänger, Radfahrer, Kinder, alte Menschen und Anwohner!

Der Wunsch jederzeit, überall, möglichst kostenlos sein Auto abstellen zu können ist nicht mehr erfüllbar!

Im Stadtkern von Großstädten ist ein freier Parkplatz vor dem Ladeneingang oder vor der Haustür schon lange eine Illusion. Und das Problem weitet sich aus. An den Rändern der Innenstadt gleicht sich der PKW-Bestand allmählich an den Bundesdurchschnitt an. In Altbaugebieten liegt er bei 5,0 Einwohner pro PKW. Dagegen der Bundesdurchschnitt: 2,4 EW/PKW. Das hieße, wir müßten in einigen Gebieten mit der doppelten Anzahl an Autos in den nächsten Jahren rechnen. Bleibt zu hoffen, daß immer mehr Innenstadtbewohner erkennen: Ich wohne so zentral, ich kann mir viel Geld sparen, indem ich aufs Auto verzichte.



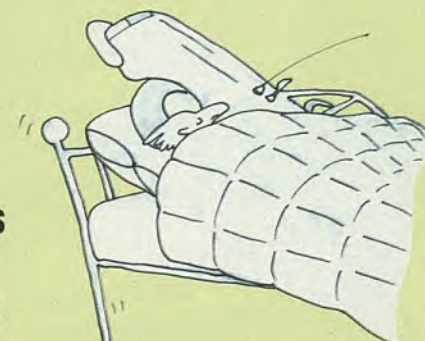
Der Wunsch jederzeit, überall, kostenlos sein Auto abstellen zu können ist nicht berechtigt!

Zugegeben: Verkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Auch klar: An durchschnittlich 23 Stunden pro Tag ist ein Auto kein Fahrzeug, sondern ein „Stehzeug“. Es muß möglich sein, am Straßenrand auszustiegen. Oder einzusteigen. Oder was einzuladen. Kurzparken gehört ohne Zweifel zur Gemeinschaftsaufgabe „Verkehrsinfrastruktur“.

Aber ist es wirklich Pflicht der Gemeinschaft, jedem Autobesitzer einen Platz für sein Auto bereitzustellen? Für den ganzen Tag? Für die ganze Nacht? Oder gar für das Wohnmobil, das dort 10 Monate im Jahr steht? Dazu noch umsonst? Am Straßenrand direkt vor der Wohnungstür? Und nochmal vor der Bürotür? Und was sagen die dazu, die ihr Auto auf ihrem eigenen Grundstück stehen haben? Und die, die sich für teures Geld einen Garagenplatz in der Nähe ihrer Arbeitsstelle mieten? Und die, die gar kein Auto haben? Was kriegen die dafür? Blech vor die Nase. Viel Blech.



**Parkplatznot:
wessen Not?
Not ist eine Frage des
Maßstabs
und des Blickwinkels
Parkplatznot:
Not der Fußgänger?
Not der Radfahrer?
Not der Autofahrer?
Not der Anlieger?**



Wir haben auf dieser Seite Platz geschaffen. Gegen viele Widerstände. Schaffen Sie Platz in Ihrer Straße!

PARKPLATZNOT — DIE STADT MUSS HELFEN

Das Parkproblem in unseren Städten ist lösbar:

Mit politischem Willen, mit etwas Phantasie bei Planung und Organisation von Parkmöglichkeiten und zu angemessenen Preisen.

Die Parkkosten sind Privatsache

Die gängige Auffassung vom „Ruhenden Verkehr“ ist auf die Dauer unrealistisch. Das findet auch im Gesetz Berücksichtigung. Schon die Reichsgaragenordnung bestimmte, daß Bauherren bei Neu- oder Umbauten für ausreichende Stellplätze sorgen müssen. Heute steht das in den

Landesbauordnungen. Aber auch hierbei zahlen die, die kein Auto haben, mit. Seit 1980 kann die Stadt die Gebühren für sogenannte „Laternenparkplätze“ staffeln und nach dem Wert des Parkraumes bemessen. Auch ein Ausdruck dafür, daß das Parkproblem als Sache des Autofahrers selbst gesehen wird.

Allerdings: Nur zu oft kaufen sich die Bauherren von Neubauten in dicht besiedelten Gebieten von der Pflicht der Stellplatzvorsorge frei. Meist zu billig. Dabei ist eine Versorgung der Anwohner mit Parkständen auch möglich, wenn es auf dem Grundstück selbst keine Möglichkeit dazu gibt. Denn ein paar Minuten Fußweg zur nächsten Sammelgarage sind durchaus zumutbar. Schließlich gibt es auch nicht vor jeder Haustür eine Bushaltestelle.

Bald keine Kfz-Zulassung mehr ohne Stellplatz?

Vielleicht ist das die effektivere Regelung. In Japan ist die Zulassung eines Autos ohne den Nachweis über einen Stellplatz schon lange nicht mehr möglich. Und auch von dem Recht der höheren Parkgebühren am Straßenrand wird in Deutschland bisher zu wenig Gebrauch gemacht. Die Gebühren an Parkuhren, für Parkscheine und für die Anwohnerlizenzen müssen konsequent den Preisen für Garagen angeglichen werden. Kostenloses Abstellen von Autos auf kostbarem Stadtgrund dürfte es überhaupt nicht mehr geben!



Große Parkhäuser sind anonym und machen Angst.



Garagendächer nutzen. Sonst bringt Garagenbau keine städtebaulichen Vorteile.

Kostenstruktur unlogisch

Kosten von Dauerparkplätzen	DM/Monat
öffentlich, legal	0
öffentlich, illegal	0 bis 40
öffentlich, Gebühr für Anwohnerparken	5 bis 15
Garage, subventioniert	50 bis 80
Garage, kostendeckend	150 bis 250

So unterschiedlich teuer ist das Abstellen des Autos. Solange das so ist, werden die Straßen weiterhin bis zur Schmerzgrenze zugeparkt sein, während Parkhäuser immer noch halb leer stehen. Eigentlich auch ungerecht! Denn der kostenlose Straßenparkplatz ist meist näher am Ziel als das Parkhaus. Kein Wunder auch, wenn sich der Anlieger keine Garage baut. Er bekommt ja für 50 DM/Jahr eine Parklizenz. Und selbst dann wundert sich noch so mancher, wenn dafür kein Stellplatz vor der Tür garantiert wird.

Die Kosten für Abstellmöglichkeiten müssen geteilt werden

Warum kann das Parken auf der Straße nicht genauso teuer sein wie im Parkhaus? Warum soll der Anwohner für seine „Laternengarage“ nicht annähernd ebensoviel bezahlen wie sein Nachbar für die Tiefgarage? Wenn hier kein Ausgleich geschaffen wird, wird die Diskrepanz immer größer. Denn je komplizierter die Unterbringung von Stellplätzen, desto teurer die baulichen Lösungen.

Parkplatzvorsorge — der Nutzer zahlt der Investor baut die Stadt plant

Die Probleme sind ganz unterschiedlich. Je nach Stadtgröße. Je nach Bedeutung der Stadt. Je nach Standard der öffentlichen Nahverkehrssysteme. Und auch die Ansprüche sind verschieden. Vom Parkplatz vor der Ladentür bis zum P+R am Stadtrand.

Doch die Stadt hat auch unterschiedliche Mittel in der Hand. Preise nach Angebot und Nachfrage sind erste Voraussetzung. Zum Beispiel auch dafür, daß private Investoren Garagen bauen. Weil es sich lohnt. Aber der Marktpreis ist kein Allheilmittel.

Parkbedarf verringern

Über jeder anderen Vor- oder Nachsorge muß das Bemühen stehen, den Parkbedarf zu verringern. Durch die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen in räumlicher Nähe zueinander. Durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Durch ein besseres Netz für Fußgänger und Radfahrer.

Paradox, aber wahr: Auch eine weitere Verknappung des Parkangebots verringert langfristig den Parkbedarf. Denn je weniger Parkplätze vorhanden sind, desto mehr Umsteiger auf öffentliche Verkehrsmittel

wird es geben. Und je mehr Fahrgäste, desto besser kann das Angebot der Verkehrsbetriebe werden. Das zieht wiederum neue Fahrgäste an. Und: Manch eine Familie wird zumindest auf ein zweites Auto verzichten: Ein Stehzeug weniger.

Erwünschtes Parken vor unerwünschtem Parken

Wenn die zielführenden Laternenstellplätze nicht den Kurzparkern vorbehalten werden, hat der Lieferverkehr keine Chance! Denn dann heißt es: „wer zuerst kommt, parkt zuerst!“ Und zuerst kommen meist die Berufspendler. Und wenn sie deshalb extra eine Stunde früher anfangen zu arbeiten. Um auch ganz bestimmt einen Parkplatz vor der Tür zu ergattern. Dem Zulieferer bleibt dann nur noch der Rad- oder Gehweg und die 2. Reihe. Denn schwere Kisten kann man keine 100 m weit schleppen. Die Aktentasche zur Not einen Kilometer weit.

In bestimmten Fällen, wenn es baulich wirklich nicht mehr geht, können auch Anwohner bei der Verteilung des Straßenparkraums bevorzugt werden. Zu angemessenen Preisen.

Das Wohnen in der Innenstadt hat Vorteile, die den Stellplatzmangel ausgleichen. Eine hervorragende Versorgungssituation. Und meist eine sehr gute Lage im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel. Manche haben schon erkannt, daß man da aufs Auto verzichten kann.

Planerische Vorsorge

Hohe Kosten fürs Laternenparken wird den privaten Garagenbau ankurbeln — eine durchaus erwünschte und beabsichtigte Wirkung. Aber Vorsicht: Dafür dürfen keine Freiflächen verlorengehen.

Die Stadt hat es in der Hand! Denn sie muß Garagen und auch Stellplätze genehmigen. Und sie kann die Genehmigung an eine Nutzung des Garagendaches binden. Das heißt: Entweder müssen Stellplätze unter vorhandenen Nutzungen verschwinden (Tiefgaragen unter Häusern, Höfen, Parkrändern, Sportplätzen und Straßen, Stellplätze unter Brücken). Oder ihre Dächer müssen bepflanzt werden. Als grüne Dachterrasse. Zumindest in dicht bebauten Gebieten.

Auch zur planerischen Vorsorge gehört: Im Rahmen der Bauleitplanung Platz vorsehen für kleine Sammelgaragen. Und: Wenn sinnvolle und gute Bauanträge für Garagen eingereicht werden, könnte die Stadt die Vorschriften bezüglich Vorplatz, lichter Höhe, Rampensteigung usw. eher großzügig als besonders streng auslegen.

Preisausgleich für Garagenbau

Unkonventionelle, besonders teure kleine Sammelgaragen können subventioniert werden. Damit gute Ideen nicht in der Versenkung verschwinden. Und damit kostbare Flächen nicht verlorengehen. Das Geld dafür muß aus den Einnahmen der Ablösesummen und der Straßenparkplätze kommen. Und nicht aus einem Topf, in den alle eingezahlt haben. Auch Leute, die keinen Parkplatz in Anspruch nehmen.

Parkleitsystem

Wenn Schilder zu freien Parkhäusern führen, muß man nicht stundenlang nach einem Stellplatz suchen. Das heißt weniger Kilometer, weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Gefahr usw. Vor allem in Städten mit viel Fremdenverkehr kann ein Parkleitsystem sinnvoll sein. Autofahrer können damit bereits am Rand einen Parkplatz finden und belasten die Innenstadt nicht. Voraussetzung: Bei weiteren Entfernungen müssen vom Parkplatz aus öffentliche Verkehrsmittel zu den besuchenswerten Plätzen fahren. Und den Fußgängern sollte ein attraktiver Weg gewiesen werden.

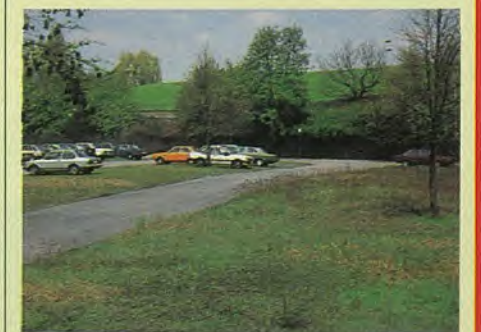
Mehrfachnutzung

Firmen- und schuleigene Parkplätze könnten nachts und am Wochenende Anwohnern, Kneipenbesuchern oder dem Einkaufsverkehr zur Verfügung stehen. Denn oft stehen abgesperrte, private Parkplätze leer, während daneben auf der Straße verzweifelte Parksucher herumirren.

Und schließlich: Die Menge erträglich machen



Indem man die Stellplätze geschickter in die Straßenraumgestaltung einbezieht. Faustregel: 3 „ruhende“ Autos — 1 Baum.



Und indem man Parkplätze begrünt. Nicht nur Asphaltflächen sind befahrbar.



Kleine Sammelgaragen sind dezentral und damit nah. Sie sind leicht zu organisieren und städtebaulich verträglicher.

Langsamer, leiser, sauberer, kleiner, sicherer: zu vielen städtebaulichen Zielen könnte die Autotechnik beitragen:

FAHRZEUG- TECHNIK STADTGERECHT

Fahrzeugtechnik stadtgerecht

Zu einer stadtgerechten Autotechnik müssen viele beitragen: Die Städte mit ihrem eigenen Fahrzeugpark. Und mit Vorrechten für stadtvträgliche Fahrzeuge. Die Bundesregierung durch die Steuergesetzgebung und die Zulassungsbestimmungen. Die Käufer, weil die Abstimmung am Markt immer noch am zuverlässigsten ist. Und vor allem die Industrie. Mit dem geballten technischen Know-how ihrer Entwicklungsabteilungen. Und mit der ganzen Raffinesse ihrer Werbespezialisten. Warum kann es nicht in fünf Jahren der Stolz der Autoindustrie werden, in der Bundesrepublik zur modernsten Umweltgesetzgebung der Welt beigetragen zu haben? Im eigenen Interesse. Denn der Markt der Zukunft ist der Umweltmarkt. Auch International. Der Stadtverkehr von morgen wird anders aussehen als heute: Langsamer, gleich-

mäßiger, rücksichtsvoller. Leiser und sauberer. So sollten auch die Autos von morgen fahren. Die geeignete Technik dazu ist heute verfügbar. Kein Stadtauto als Zweitwagen. Sondern universell verwendbar. Eben auch für die Stadt. Das verbessert nochmals Langsamkeit und Gleichmäßigkeit, läßt Kapsel und Katalysator voll wirksam werden. Senkt Gefahr und Streß. Und macht das Verkehrssystem zuverlässiger.

Verkehr ist ein System

Fahrer, Fahrzeug und Straße gehören zusammen. Verkehr ist ein System. Die Straßen funktionieren morgen besser. Sie fördern die Langsamkeit, die Gleichmäßigkeit. In der kleinen Wohnstraße wo Rücksicht auf Kinder oder schlafende Anlieger genommen werden muß. Und in der Hauptverkehrsstraße. Wo große Verkehrsmen-

gen abgewickelt werden müssen. In langsam gleitender Kolonne. Ein System funktioniert nicht, wenn eines seiner Teile nicht dazu paßt. Versuchen Sie einmal, mit Ihrem Auto zwischen 15 und 40 km/h sanft, niedertourig und angepaßt zu fahren. Die Technik wird es Ihnen schwer machen. Gerade da fördert sie Beschleunigung, Hektik, Konkurrenz. Könnten Sie sich das auch anders vorstellen?

Ein City-Paket

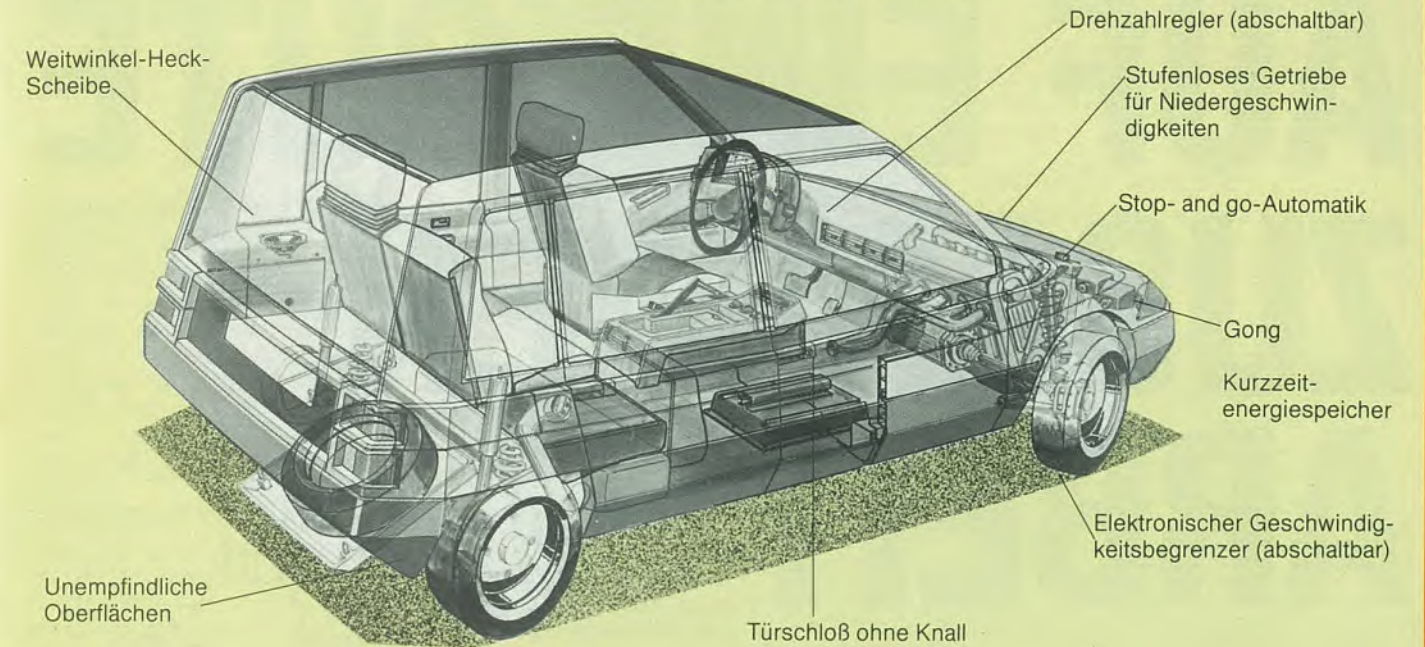
In der Stadt legen Sie einen Hebel um: Kein Schalten und Kuppeln mehr: Automatik. Nur noch gleichmäßige, niedrige Drehzahlen: Getriebe stufenlos mit Bremsenergieerückgewinnung. Ständig optimal: Verbrauch, Verschleiß, Abgas, Lärm und Leistung: Elektronik. Ein „City-Paket“. Keine Hektik, keine Konkurrenz, kein unnötiges Überholen: Standardisierte Steuerelektronik. Gelassenes Rollen. Souveräne Technikbeherrschung. Eine andere Art von Spaß als bisher.

Hektische und ungleichmäßige Fahrzeugtechnik: zu laut, zu viel Verschleiß, zu viel Verbrauch und Abgase, zu viel Platzbedarf und Unfallgefahr.



Sanfte, gleichmäßige Fahrzeugtechnik: leise, haltbar, sparsam, sauber, sicher.

Technische Ideen willkommen!



Ein Spaß, der weniger Menschen, Häuser, Pflanzen und Tiere tötet. Weniger Platz braucht. Und der Enge der Stadt angemessen ist.

Wir wollen alle das Auto benutzen. deshalb sind die Straßen voll. Auf vollen Straßen muß man sich einigen. Auf die Geschwindigkeit. Auf die Beschleunigung. Harmonisierter Verkehrsablauf macht uns freier. Weil wir ungestörter unser Ziel erreichen. Berechenbarer. Und weniger gestreßt.

Kompaktere Fahrzeuge



Es wird eine neue Produktpalette mit größter Typenvielfalt entstehen. Auch mit kompakteren Fahrzeugen. Mit denen man eher einen Parkplatz findet. Nicht jeder Stadtparkplatz muß für die Fünfmeter-Limousine geeignet sein. Wenn die Hälfte aller öffentlichen Parkplätze nur 3,80 m lang ist, wird weniger Raum verschwendet. Weil es schon heute viele kleinere Autos gibt. Und weil die Devise: „Außen klein – innen groß“ für die Stadt besonders wichtig ist. Auch für Lastwagen. Wendige, kompakte Lieferwagen können auch mal in einer Einfahrt stehen. Größer ist nicht besser. Mittelalterliche Städte führen uns vor, wie das funktioniert. Der 18 m Euro-Zug paßt vielleicht in das Industriegebiet. Nicht dahin, wo Menschen leben. Und die nächste Generation Müllfahrzeuge wird nicht wieder eine Stufe größer. Sondern eine Stufe kleiner. Damit auch in der engen, kurvigen Erschließungsstraße noch ein Baum leben kann.

Leisere Fahrzeuge

Heute kann man unsere Autos so leise machen, daß man nur einen Gong braucht, um Fußgänger (oder eine Katze) aufmerksam zu machen. Und was würden Sie zu einem Architekten sagen, der Ihnen eine Haustür baut, die man nur mit einem kräftigen Knall schließen kann?



Langsame Straßen sind leise Straßen. Alles, was schneller macht, macht letztlich auch lauter: Glatte Beläge, breite Fahrbahnen, lange Beschleunigungsphasen. Am leisesten ist langsam und gleichmäßig. Das schafft am besten das City-Paket. Aber auch Motorkapselung hilft. Sie ist serienreif. Für PKW und für LKW. Wir müssen uns nur entschließen, sie einzuführen.

Lärmen ist kein Kavaliersdelikt, sondern Körperverletzung.



Diesen Autos würde man nicht ansehen, wenn sie stadtgerecht wären. Weil man intelligente Elektronik nicht sehen kann.

Planung mit dem Bürger – Planung für den Bürger

AUF EINE GUTE ZUSAMMEN-ARBEIT



Offene Information und Mitspracherechte sind Voraussetzung für Vertrauen zwischen Bürgern, Verwaltung und Politik. Bürgerbeteiligung bei der Verkehrsplanung ist der erste Schritt zur Verkehrsberuhigung. Bürger, die sich für die Nähe engagieren, verlieren sich nicht in der Ferne. Verkehrsberuhigung ist Engagement für die Nähe.

Bürgerbeteiligung schafft Identifikation – Identifikation schafft Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung ist Voraussetzung für Vertrauen in Verwaltung und Politik. Mit Bürgerbeteiligung wird Verkehrsplanung richtiger verstanden. Der Verlust einiger Stellplätze zugunsten eines Radweges ist dann kein Ärgernis mehr, die „Verkehrsberuhigte Zone“ wird nicht mehr als Ral-



Mitreden macht Spaß,

leystrecke mißbraucht. Und alle lernen, ihre Vorteile zu nutzen. Bei Hofgestaltungsprogrammen und Altbautanierungen hat sich diese Erkenntnis längst durchgesetzt. Aber auch über Verkehrsplanung muß man sprechen.

In der Stadt von morgen ist Nähe wichtiger als Ferne

Den Blick auf die Nähe müssen wir erst wieder lernen. Die Anteilnahme an dem, was um uns herum geschieht, ist Voraussetzung dafür. Das Engagement für unsere Straße, unseren Block ist ein erster Schritt dahin. Aber wir müssen uns auch darum kümmern, was großmaßstäblich geplant wird. Denn auch das wirkt auf unsere Straße zurück. Wußten Sie z.B., daß man einen kinderfreundlichen Generalverkehrsplan machen kann?

Schritte der Bürgerbeteiligung: Von der Information zur Mitentscheidung

Es gibt viele Möglichkeiten, den Bürger an



mitarbeiten macht noch mehr Spaß.

der Planung teilnehmen zu lassen.

Auf **kommunaler Ebene** steht die Information im Vordergrund. Alle Einwohner einer Stadt sollten über Planungsabsichten und Probleme Bescheid wissen. Sie können sich in der Zeitung informieren. *Regionalfunk* und *-fernsehen* sollten regelmäßig Bericht erstatten. Aber auch der Besuch von Stadtratssitzungen und Ausschüssen muß gefördert werden. Einflußnahme auf die großmaßstäbliche Planung erfolgt – neben der Wahl des „richtigen“ Kommunalpolitikers – vor allem durch Vereine und Verbände. Die Argumente des ADAC und der IHK haben schon immer eine Rolle bei Entscheidungen in der Verkehrsplanung gespielt.

Auf **Stadtteilebene** muß die Information detaillierter sein. Denn die Betroffenheit ist größer. In der Zeitung könnte ausführlicher berichtet werden, wenn jeder Stadtteil eine eigene *Beilage* erhielte. *Diavorträge* und *Ausstellungen* sind noch anschaulicher. In Zukunft bietet der *eigene TV-Kanal* eine Möglichkeit, auf Stadtteilprobleme aufmerksam zu machen. Bürgerinitiativen können dazu dann eigene Fernsehsendungen machen.

Quartiersbüro, *Straßenfest*, *Postwurfsendungen* und *Anliegersammlung* sind Stichworte für die Bürgerbeteiligung auf **Quartiers- und Straßenebene**. Mit diesen Initiativen sollen Diskussionen gefördert und Engagement geweckt werden. Soweit, daß eigene Vorschläge gemacht werden.

Keine Angst vor Machern und Schreibern

Bei den meisten Bürgerbeteiligungen sind sie dabei. Sie sind engagiert und aktiv. Die einen lassen Drähte spielen. Die anderen spielen sich in den Vordergrund. Was sie sagen, steht am nächsten Tag in der Zeitung. Manche nutzen ihre Rolle als Bürger aus, um andere Interessen durchzusetzen. Meist wirtschaftliche, manchmal auch po-

litische. Doch davon darf sich der Bürger mit den Bürgerinteressen nicht abschrecken lassen. Im Gegenteil: Je mehr Macher und Schreier es gibt, desto mehr Bürger müssen aktiv werden. Und je engagierter die einen, desto engagierter müssen auch die anderen agieren. Wenn alle mitmachen, haben die mit den echten Bürgerinteressen die bessere Chance – denn dann sind sie in der Mehrzahl!

„Schweigende Mehrheit“ nicht vergessen

200 Bürger in der Straßenversammlung sind ein Zeichen von großem Interesse. Der Planer kann viel von ihnen lernen. Aber sie sind nur ein Bruchteil aller Betroffenen. Die anderen wollen nicht oder können nicht. Oder sind der Meinung: dafür bezahlen sie ja mit ihren Steuergeldern die Planer und Politiker.

Katalysator Verwaltung

Von den Planern wird viel fachliche Kompetenz verlangt. Sie müssen „Macherinteressen“ von „echten Bürgerinteressen“ unterscheiden können. Sie müssen auch die Wünsche und Nöte derer in die Planung einbeziehen, die sich nicht auf Bürgerversammlungen äußern. Das „Erlernen“ dieser Wünsche und Nöte kann mühsam sein. Vielleicht muß der Planer sich ein paar Tage lang auf die Straße begeben und Kinder beobachten. Oder mal einen Tag die Stadt mit dem Rollstuhl erkunden.

Anschaulich: Modelle 1:1

Straßenumgestaltungen können ausprobiert werden: Im Baukastensystem oder durch Aufmalen.

Zum Beispiel mit dem ADAC-Baukasten.

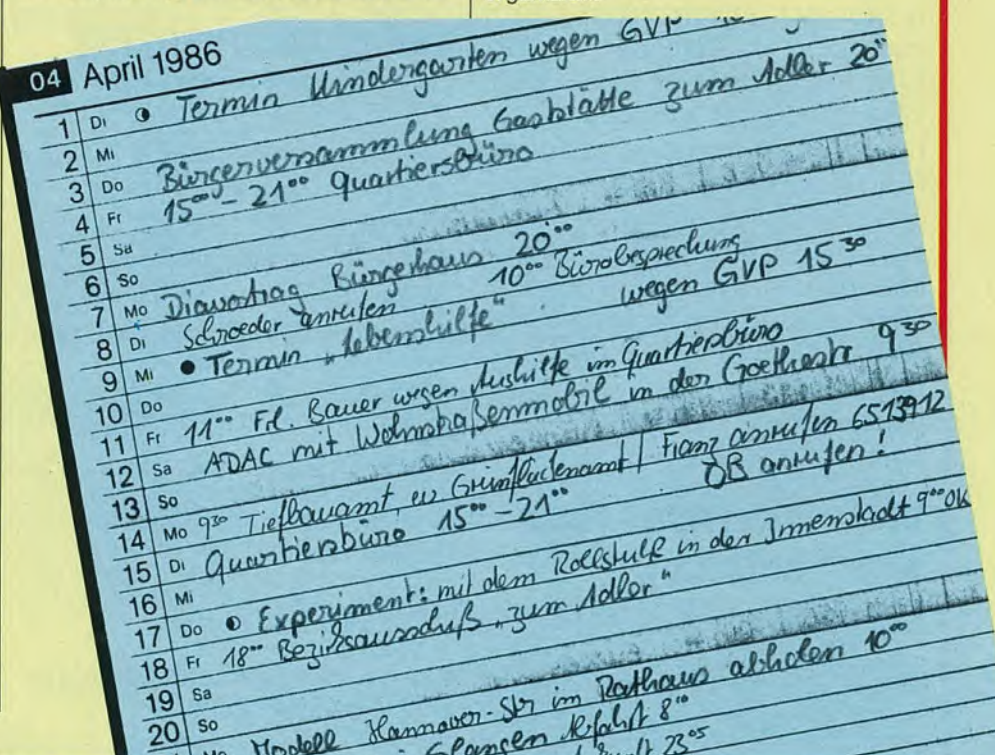


Mit Pflanztrögen, Bänken, Tischen, Schwellen, Pappbäumen, Kunstrasen und

Begrenzungselementen können Anlieger in Zusammenarbeit mit ADAC-Mitarbeitern innerhalb von wenigen Stunden ihre Straße zum Verkehrsberuhigten Bereich umgestalten. Und so oft umstellen, bis alle zufrieden sind. Die beste Grundlage für den wirklichen Umbau. Nur: die Wirkung auf das Stadtbild kann damit nicht getestet werden.

Selbsthilfe anregen

Und manchmal helfen die Bürger sogar bei den Bauarbeiten mit. Weil Heimwerken Spaß macht. Die Stadt stellt Werkzeug und organisiert.



Warum funktioniert's oft nicht?

Oft ist der Wille da. Und trotzdem funktioniert's nicht. Pläne hängen aus, aber kaum einer schaut sie an. Diavorträge werden organisiert, aber der Besuch ist mäßig. Sprechstunden werden abgehalten, aber der Planer sitzt alleine da. Die Motivation der Bürger zum Mitmachen ist ein zähes Geschäft. Alle denkbaren Hindernisse müssen deswegen aus dem Weg geräumt werden.

Schwellenangst

Ein Riesengebäude am anderen Ende der Stadt, womöglich mit einer großen Eingangshalle, einem Pförtner, langen Fluren und zig Türen ist wenig einladend. In einen kleineren erdgeschossigen Laden, an dem man öfter mal vorbeikommt, traut man sich schon eher rein. Auch wenn man nur mal schauen will; ohne konkrete Fragen oder Wünsche. Am besten, der zuständige Planer ist auch noch bekannt, dann ist die Hemmschwelle noch geringer.

Sprechstundenzeiten

Wenn ein Bürger an einem Montag zum ersten Mal zum Quartiersbüro kommt und er findet die Tür verschlossen mit dem Hin-

weis: „Sprechstunde Mittwoch 14.00–16.00 Uhr“; wenn er am Mittwoch um 15.00 Uhr zum zweiten Mal kommt und er findet die Tür verschlossen mit dem Hinweis: „Wegen dringender Termine unterwegs!“, spätestens dann erlischt der Funke an Engagement, der eigentlich hätte entfacht werden sollen. Und nicht vergessen: auch für Berufstätige muß es mindestens einen Termin in der Woche geben, den sie wahrnehmen können.

Der ideale Ansprechpartner in Großstädten – das Stadtteilbüro

Besetzt mit Fachleuten aus den verschiedenen zuständigen Ämtern. Die dort arbeiten, die immer da sind, die über die Probleme Bescheid wissen, die die Leute kennen. Und die Geld und Entscheidungskompetenz haben. Viele Planungen gehen praktisch nur den Stadtteil an. Nach Absprache der Stadtteilplaner mit den zuständigen Ämtern könnten sie schneller realisiert werden – ohne den langen Weg durch die Instanzen der zentralen Verwaltung.

Informationsmangel

Eine geringe Beteiligung, weil die meisten Betroffenen nicht Bescheid wußten, ist nun wirklich unnötig! Auf einmalige oder zeitlich begrenzte Veranstaltungen oder Ausstellungen muß mit Briefwurfsendun-

gen aufmerksam gemacht werden. Denn nicht jeder liest jeden Tag jede Seite der Zeitung. Häufige Veranstaltungen bringen die Existenz von Quartiersbüros immer wieder in Erinnerung.

Planerdeutsch

Die Planer müssen lernen, die gleiche Sprache zu sprechen wie die Bürger. Nicht umgekehrt. Besser als Pläne und langatmige Erläuterungen sind anschauliche Modelle, Perspektiven, Photomontagen. Und Dias von gebauten Beispielen.

Aller Anfang ist schwer

Aber wenn wenige anfangen, ziehen viele mit. Als „Starter“ eignen sich organisierte Gruppen, die Interesse an einer stadtrechten Verkehrsplanung haben könnten: bestehende Bürgerinitiativen, Elternbeiräte, die sich um einen sicheren Schulweg sorgen, Altenvereine, die die Belange ihrer Verkehrsteilnahme vernachlässigt sehen, Ortsgruppen von Fahrradclubs...

Hier ist der Kommunalpolitiker gefragt

Er kennt die Probleme, Strukturen und Leute seines Wahlkreises und weiß, wen er ansprechen muß. Politik und Verwaltung haben auch die Verantwortung dafür, daß in der Bürgerarbeit nicht das Prinzip des heiligen St. Florian regiert.

NEUE RECHTE • NEUE PFLICHTEN • NEUE MÖGLICHKEITEN

Das Verhalten im Straßenraum richtet sich in allererster Linie nach dem Ausbau der Straße. Und erst in zweiter Linie nach Gesetzen und Verordnungen. Deshalb: Wo irgend möglich Regelungen und Ausbau aufeinander abstimmen. Und wenn das wirklich mal nicht geht: Einhaltung der Regelungen streng überwachen. Denn: Eine ständige Mißachtung der Verordnungen untergräbt das Vertrauen in rechtliche Bestimmungen.

Vor Jahren noch Idee oder Forderung – heute Gesetz

„Das geht schon rein rechtlich nicht.“ Dieses früher oft angeführte Argument gegen verkehrsberuhigende Maßnahmen ist heute schwach geworden. Denn auch in den Gesetzen wird ein Sinneswandel spürbar. Da werden in Landesstraßengesetzen Begriffe wie „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ durch den Ausdruck „Sicherheit und Ordnung des Verkehrs“ ersetzt (Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen, §9). Da gibt es im Bundesbaugesetz die Möglichkeit, besondere Bereiche bereits im Bebauungsplan auszuweisen (§9, Abs. 1). Da werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung novelliert: Mit dem Zeichen 325/326 erhält die Verkehrsberuhigung eine neue Rechtsgrundlage (§42 StVO).

GESETZLICHE MÖGLICHKEITEN GIBT ES GENUG. ABER SCHILDER ALLEIN HELFEN NICHT. AUSBAU UND REGELUNG MÜSSEN ZUSAMMENPASSEN.

Viele Wege zur Verkehrsberuhigung

Und Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs können jetzt auch mit städtebaulichen oder Umweltschutzargumenten begründet werden. Und ... und ... und. Viele neue Möglichkeiten also, verkehrsberuhigend tätig zu werden.

Zum Beispiel: Tempo-30-Zone (StVO §42)

Die preiswerte, flächenhafte Möglichkeit den Verkehr zu beruhigen. Verbunden mit einer Rechts-vor-Links-Regelung, ggf. auch ohne bauliche Maßnahmen. Wenn Tempo-30 allmählich in immer mehr Wohngebieten gilt, dann wird sich – auch allmählich – das Fahrverhalten ändern. Auf langen, breiten, geraden Straßen allerdings sollten gestalterische Maßnahmen Tempo-30 stützen. Denn da wird sonst das Tempolimit nicht eingehalten. Und das führt zu einer Aufweichung der StVO.

Zum Beispiel: Verkehrsberuhigte Bereiche (StVO §42)

Hier darf keiner schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren. Autofahrer dürfen ihre Fahrzeuge nur auf markierten Plätzen abstellen und Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sind auf der ganzen Straßenfläche gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Dieser Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme sollte selbstverständlich sein. Aber: Schilder allein helfen nicht. Erst bei einer relativ hohen Maßnahmedichte wird die Einführung Verkehrsberuhigter Bereiche wirklich sinnvoll.

Zum Beispiel: Fußgängerbereiche (BBauG §9 Abs. 1, StVO §42)

In sogenannten Fußgängerzonen ist Fahrverkehr überhaupt nur zu bestimmten Zeiten erlaubt. Geparkt werden darf hier nicht. Bei der Errichtung solcher Zonen ist allerdings meist eine Widmungsänderung nötig.

Zum Beispiel: Parkbeschränkungen (StVO §42)

Seit 1980 ist die Einschränkung des Parkens auch zugunsten bestimmter Gruppen von Parkern zulässig (Anwohner, Behinderte). Parkgebühren für Parkuhren können gestaffelt werden. So wird Parken auf wertvollen innenstadtnahen Flächen ein entscheidender Kostenfaktor bei der Autobenutzung. Eine Chance für öffentliche Verkehrsmittel.

Zum Beispiel: Sperrungen.

Zum Beispiel: Nachtfahrverbote.

Zum Beispiel: Bevorrechtigungen für öffentliche Verkehrsmittel.

Zum Beispiel: Radfahren gegen Einbahnrichtungen und in Fußgängerzonen

Aber auch: Verkehrsberuhigung ohne Sonderregelung

Aber Verkehrsberuhigung braucht nicht unbedingt besondere Gesetze oder Regeln. Verkehrsberuhigung gibt es auch in ganz normalen Straßen mit Rechtsfahr- und Gehgebot, mit direktem Überqueren und Parken am Rand. Wenn die Autos langsam und rücksichtsvoll fahren. Zum Beispiel weil Aufpflasterungen auf die mögliche Querung von Fußgängern aufmerksam machen. Oder weil ein Baum in der Mitte der Straße die Geradlinigkeit unterbricht. Oder weil Engstellen zu besonders vorsichtiger Fahrweise zwingen. Und ganz einfach deswegen, weil man der Gestaltung der Straße ansieht, daß sie nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und für ihre Anwohner gebaut wurde.

Erst kommt der Ausbau ...

Auf jeder Straße gilt: Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer richtet sich in erster Linie nach dem baulichen Eindruck. Die Gestaltung muß einen Kompromiß zwischen den verschiedenen Ansprüchen bieten. Den Ansprüchen aller Verkehrsarten und denen der Bewohner, für die die Straße mehr ist als eine „Verkehrsbahn“. Die Grundlage für den Ausbau bilden das Bundesbaugesetz, die Planungshoheit der Gemeinden, Empfehlungen, Richtlinien und Entwürfe. Nicht die StVO.

... dann die Regelung

Erst dann kann entschieden werden, ob die allgemeinen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung oder Sonderregelungen zur Anwendung kommen sollen. Die jeweils gültigen Paragraphen können das erwünschte Verhalten stützen. Aber: wenn der Ausbau nicht stimmt, dann hilft auch keine Sonderregelung.

Drei Straßen mit Mischflächencharakter. Doch auf jeder der Straßen gelten andere Verkehrsregeln.



Verkehrsberuhigte Zone nach 325/326 StVO



Tempo-30-Zone mit Einzelmaßnahmen



Kein Zeichen, sondern eine gute Gestaltung

Wirkt auch verkehrsberuhigend ...



... die Bevorzugung von Fußgängern, Radfahrern oder



... öffentlichen Verkehrsmitteln



... und Parkraumpolitik.

**AUF DAS
DETAIL
KOMMT
ES AN**

EINFACH IST SCHWIERIG



Die Straße lebt von ihrem Entwurf. Der Entwurf lebt vom Detail. Schlechte Details sind der Tod auch des besten Entwurfs. Die Straße ist dann nicht nur häßlich. Sie funktioniert auch nicht mehr. Weil Funktion und Gestalt zusammenhängen. Die besten Details sind die einfachen Details. Die wie selbstverständlich aussehen. Als gäbe es gar keine andere Lösung. Auch, wenn die Funktionszusammenhänge noch so kompliziert sind.

AUF DAS DETAIL KOMMT ES AN

Auch für das Detail gibt es keine Rezepte, keinen Baukasten. Aber es gibt ein Gefühl für Qualität. Straßenbaukunst. Oder eben nicht. Haben Sie einmal Ihre Straße kritisch angeschaut? Wir müssen Straßenbaukunst wieder lernen. Architekten, Ingenieure, Handwerker und Bürger.

**Detail ist
genaue Kenntnis
der Funktion
und Gefühl für
Qualität.**

DETAIL IST



befestigen



und wachsen lassen

DETAIL IST



Städtebau



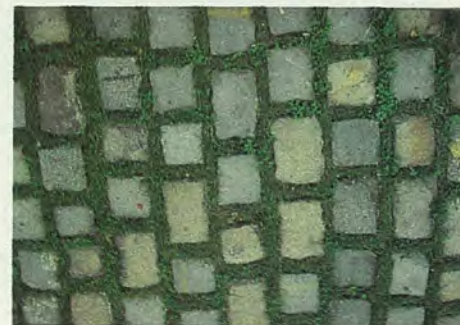
und Straßenbautechnik

PFLASTER – KEIN TROSTPFLASTER



Pflaster lebt

Pflaster ist teurer als Asphalt. Aber es ist ungleich wertvoller. Asphalt hat seinen Platz auf den Straßen von morgen. Zum Beispiel, wo Kinder Rollschuh fahren, zum Beispiel für komfortable Radwege. Aber zu viel Asphalt ist häßlich. Aufpflasterungen am Rand oder in der Mitte, als Streifen oder flächig lockern zumindest auf. Und Pflaster hat noch andere Vorteile. Pflaster ist reparierbar. Pflaster ist wiederverwendbar. Pflaster ist natürlich. Pflaster ist wasserdurchlässig. Pflaster ist verkehrstechnisch wirksam. Es bremst optisch. Macht dadurch insgesamt leiser, auch wenn die Rollgeräusche etwas höher sind. Es gibt unendlich viele Möglichkeiten, Pflaster zu verlegen, zu kombinieren, zu bearbeiten. Pflaster verlangt Liebe zum Detail. Das spürt man, solange das Pflaster lebt. Und Pflaster lebt lange!



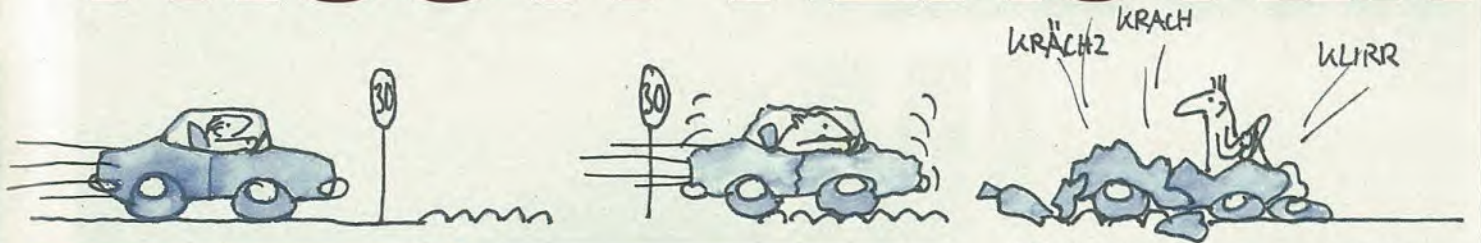
Pflaster läßt leben



Pflaster schützt Leben



Pflaster ordnet sich unter



Pflaster hat Tradition



Pflaster ist bunt



Pflaster schmückt



Pflaster gliedert



Pflaster spielt mit Licht und Schatten



Pflaster ist haltbar



Pflaster wird mit Anstand alt



Pflaster verträgt sich

Übrigens: Radler und manche Fußgänger lieben Pflaster nicht. Ihnen können oft schmale Plattenstreifen helfen.



Übrigens: Der Fahrer dieses Schneepfluges hat noch nie einen Pflasterstein herausgerissen. Obwohl er seit sieben Jahren nur mit Stahlleiste fährt.



Übrigens: 3 cm hohe Pflasterkanten leiten den normalen PKW-Verkehr. Ohne daß die Fahrbahn riesengroß werden müßte. Weil die Lastwagen die Kanten überfahren können.



Übrigens: Gefällt Ihnen etwa die mit Bitumen vergossene Fuge besser?

Wenn jemand Straßen bauen kann, dann ist das Straßenbaukunst. Überprüfen Sie Ihre Straße!

INSELN IM STROM



Reine Verkehrsinseln sind besser als keine Inseln. Aber sie könnten noch besser sein.

Verkehrsinseln können mehr sein: Ruheinseln, grüne Inseln, Rettungsinseln. Inseln schaffen Fahrbahnversätze, ohne daß die Straße wie ein Slalom aussieht. Sie bilden Ausweichstellen oder Kreisverkehre. Sie bleiben übrig beim „Amerikanischen Linksabbiegen“. Inseln verhindern unnötiges, gefährliches Überholen. Inseln vereinfachen das Überqueren von Straßen, weil jede Fahrtrichtung einzeln überquert werden kann. Und die Einzelquerung ist halb so groß. Sie verlangsamen, weil sie den optischen Durchschuß brechen. Sie schaffen Plätze. Sie geben dem Straßenverlauf einen Rhythmus. Man muß die Inseln deutlich sehen, sonst werden sie tatsächlich zum Hindernis. Einen Leuchtenmast, ein Verkehrsschild, eine Sperrmarkierung sieht man am wenigsten. Einen kleinen Baum sieht man besser. Einen Brunnen oder einen großen Baum sieht man am besten.



Überfahrbare Inseln verlangsamen und schützen vor dem PKW-Verkehr. Große Lastwagen können sie mitbenutzen. Eine Art Hochwasserzone. Am Rande des Stroms.



Inseln sind Städtebau und Verkehrstechnik. Gute Inseln sind Verkehrstechnik durch Städtebau.



Inseln brauchen Bäume. Durch Bäume werden Inseln schon von weitem erkennbar. Bäume schaffen grüne Inseln. Bäume sind natürliche Details, die nie künstlich aussehen.

GUT EINGERICHTET

Nochmals: einfach ist schwierig

Das gilt auch für die Möblierung der Straße. Das gute Straßendetail ist gleichzeitig Brunnen, Bank, Grün, Sperre, Radständer, Spielgerät. Ohne daß man es allzu aufdringlich merkt.



RUHE BITTE! Verkehrsberuhigung ist nicht nur weniger Geräusch. Sondern auch sich Ausruhen, sich Aufhalten. Sehen und gesehen werden. In einer ruhigen Nische. Oder auch mitten im Getriebe. Bänke sind kein Luxus. Sondern Existenzminimum. Möbel können passen oder nicht. Zueinander und zu ihrer Umgebung. Ihre Form und ihr Platz im Raum. Zu viele Möbel können einen Raum erschlagen. Straßenräume sollten offen sein, frei. Wie der Geist Ihrer Stadt.



POLLER

Manchmal sind Absperrungen unvermeidlich. Außer Pollern gibt es Geländer, Mäuerchen, Ketten, Pflanztröge, Bänke, Radständer und vieles andere. Nicht als Panzersperre. Sondern als Rahmen. (Damit niemand aus dem Rahmen fällt; zum Beispiel Falschparker!). Aber Vorsicht: Eine Straße ist kein Nagelbrett. Absperrungen soll es so wenig wie möglich geben. Und sie müssen zu ihrer Umgebung passen.



Poller können freundlich sein.



Oder unfreundlich.



Ärmlich . . .



oder auch reichlich.



Mut zur Lücke.



Oder markant.



Oder versenkbar.

WASSER

Wir leben vom Wasser. Es ist schön, wenn man auch auf der Straße bisweilen daran erinnert wird. Früher gab es überall offene Bäche, Wassergräben. Dann wurden es Kloaken. Ab in die Röhre! Heute sorgen Kläranlagen allenthalben für sauberes Wasser. Sauberes Wasser darf auch wieder aus der Röhre an die Oberfläche. Als Bach, als Kanal, als Brunnen, als kleiner See. Denn Wasser regt zum Spielen an. Und Wasserstellen sind beliebte Treffpunkte. In New York spielen die Kinder im Sommer mit den Hydranten.



„Nur“ Blumen und Wasser. Fast nichts Gebautes zu sehen. Erster Preis im Brunnenwettbewerb.



Regenwasser, Bachwasser, Leitungswasser. Alle sind gut für Experimente.



Vielleicht kann man Kunst daran erkennen, daß Kinder damit spielen.



Seit 250 Jahren Erfrischung an heißen Tagen. Kennen Sie eine Getränkefirma, die da mithalten kann?



Der Stadtbach war früher verrohrt. Bei der Straßenneugestaltung wurde er wieder freigelegt.



Straßengraben. Gleichzeitig Hochwasserüberlauf. Gestaltete Technik.

WACHSEN LASSEN



Pflanzen bringen ein Stück Natur in die Stadt, sie heben sich mit ihren grünen Blättern und bunten Blüten angenehm vom Stadtgrau ab. Sie halten Feuchtigkeit und produzieren Sauerstoff. Sie sorgen also für ein gesünderes Mikroklima. Und sie zeigen den Wechsel der Jahreszeiten. Es ist sicher übertrieben, Autos zu begrünen. Aber Straßenbegrünung kann man kaum übertreiben.



**Ruhe und Bewegung.
Dauer und Vergänglichkeit.
Stille und Geräusch.
Natur-und Technik.
Baum und Auto.
Beides braucht der Mensch.
Beides braucht die Straße.**

ALTE BÄUME SIND UNBEZAHLBAR

Deswegen junge Bäume pflanzen.



Wenn sie alt sind, machen sie selbst Tankstellenreklamen, Peitschenmasten und Signalanlagen erträglich.



Alleen ohne Straße oder Weg gibt es nicht. In Zukunft soll es auch keine Straßen und Wege ohne Allee mehr geben.



Straßenbegrünung – ganz privat: an Hauswand oder Balkon. Im Vorgarten oder auf dem Bürgersteig.



Im Falle
bürgermeister
meiner Wahl als
Ich mich, in der
eine Allee zu pflanzen
Unterschrift
Lassen Sie diesen Abschnitt vor der nächsten Wahl von Ihrem Bürger-
meisterkandidaten unterschreiben.

... DANN SOLLTEN SIE NOCH WISSEN

wen man wie ansprechen kann:

Diskutieren Sie mit Nachbarn, Freunden und Kollegen. Sprechen Sie den Schulleiter Ihrer Kinder, den Pfarrer, den Elternbeirat, den Vereinsvorsitzenden, Ihren Chef an. Jeden, der eine Stimme hat. Um die Sache anschaulich zu machen: Bestellen Sie das Heft zweimal. Schneiden Sie aus dem einen Exemplar wirkungsvolle Fotos, Skizzen und Tabellen aus; kleben Sie sie auf und stellen Sie sie aus: in der Bankfiliale, im Rathausfoyer, in Ihrer Firma, in Versammlungsräumen. Sie können Ihren Bürgermeister oder Stadtrat anschreiben und ihn auf eine mögliche Bepflanzung der ohnehin viel zu breiten Hauptstraße mit Allee-bäumen aufmerksam machen. Sprechen Sie ihn auf der nächsten Bürger-versammlung wieder darauf an. Wenn Sie hören, daß Ihre Straße demnächst wegen Kanal- oder Leitungsarbeiten aufgerissen wird, ist das eine günstige Gelegenheit für einen verkehrs-beruhigenden Umbau. Machen Sie Fotos und schicken Sie sie an die Lokalpresse. Bildunterschrift: „Wenn hier schon gebaggert wird, warum kann die Straße dann nicht gleich wohnlich gestaltet werden.“ Sie sollten das Thema bei der nächsten Eigentümerversammlung anschneiden, bzw. Ihren Vermieter ansprechen oder Ihre Wohnungsbaugesellschaft auf die Problematik aufmerksam machen. Wenn Sie etwas Mut haben: Fotografieren Sie Bilder und Tabellen aus der Illustrierten ab oder suchen Sie positive Beispiele in Ihrer Stadt und halten Sie einen Diavortrag.

was man wann selber tun kann:

Lassen Sie Ihr Auto so oft wie möglich stehen. Nutzen Sie alle Möglichkeiten, zu Fuß zu gehen, Rad zu fahren, oder Bus und Straßenbahn zu nehmen. Verabreden Sie sich mit Nachbarn und organisieren Sie Ihre Besorgungen so, daß möglichst viele Fahrten eingespart werden können. Benutzen Sie Ihre Garage, nicht die Straße. Halten Sie sich an die vorgeschriebenen Park- und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Fahren Sie ein bißchen langsamer, ein bißchen gleichmäßiger, ein bißchen niedertouriger. Das ist nicht nur leiser, sauberer und sicherer, sondern spart auch Treibstoff und Verschleiß. Vermeiden Sie Kavaliertests, lautes Türemschlagen und unsinniges Warmlaufenlassen des Autos im Winter. Leisten Sie sich umweltfreundliche Technik. Es ist Ihre Umwelt. Wenn Sie sich für einen Arbeitsplatz, eine Schule, eine Wohnung entscheiden, überlegen Sie gut, wie sie hinkommen! Wieviel Zeit (Ihre wertvolle Zeit!), wieviel Streß, und wieviel Geld Sie der Weg kostet. Vergleichen Sie genau mit anderen Möglichkeiten. Mancher Gewohnheit folgen wir nur aus Gedankenlosigkeit. vieles, was wir tun könnten, würde nicht nur der Allgemeinheit nutzen. Sondern uns selbst. Ganz persönlich. Unserer Laune, unserer Gesundheit, unserem Geldbeutel. Wir müssen informiert sein, um das Richtige zu entscheiden. Und wir müssen es machen. Verkehrsberuhigung ist machbar.

wo man was erfahren kann:

Materialien zur fachlichen Vertiefung

zur Verkehrsberuhigung

Krause, U. u.a.: Dokumentation zur Verkehrsberuhigung. Hg.: Deutsches Institut für Urbanistik – Arbeitshilfen, Nr. 4 – Berlin 1979.
Müller, P. u.a.: Verkehrsberuhigung. Eine Literaturdokumentation. Hg.: IRB-Verlag – Stuttgart 1983.
Walprecht, D. (Hg.): Verkehrsberuhigung in Gemeinden. Planung, Durchführung, Finanzierung, Rechtsfragen, Heymanns Verlag – Köln 1984.
v. Winning: Verkehrsberuhigung – DVA, Stuttgart 1982.
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Verkehrsberuhigung und Stadtverkehr – Textsammlung zu einem städtebaulichen Verkehrskonzept. – Städtebauliche Forschung 03.111 – Bonn 1985.

zur Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen

Institut für Landes- und Stadtentwicklung (Hg.): Haupt(verkehrs)straßen und Verkehrsberuhigung – Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, H.6 – Dortmund 1984.
Apel, D. u.a.: Stadtstraßen, Umwelanforderungen und Straßengestaltung = Stadtverkehrsplanung. Teil 2. Hg.: Deutsches Institut für Urbanistik – Berlin 1982.
Haller, W., Schnüll, R.: Städtebauliche Integration von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. – Städtebauliche Forschung 03.107. Hg.: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau – Bonn 1984.

zu Tempo 30

Freie und Hansestadt Hamburg (Hg.): Tempo 30. Bericht und Materialsammlung – Hamburg 1985.
Umweltbundesamt (Hg.): Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Buxtehude. Auswertungen von Tempo 30. In: Forschungsvorhaben flächenhafte Verkehrsberuhigung. 3. Kolloquium. Materialband – Berlin 1985.
Draeger, W.: Flächenhafte Verkehrsberuhigung und Tempo 30, erste Zwischenergebnisse aus dem Forschungsvorhaben. In: Straßenverkehrstechnik H.6 – Bonn 1985. H.1 – Bonn 1986.

zum Fußgängerverkehr

Peters, P.H. (Hg.): Fußgängerstadt. 13 Beiträge zur Fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung – Callwey, München 1972.

Garbrecht, D.: Gehen. Plädoyer für das Leben in der Stadt – Beltz, Weinheim und Basel 1981.

Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuß- und Wanderwege (Hg.): Fußwege im Siedlungsbereich. Richtlinien für bessere Fußgängeranlagen – Zürich 1981.
Verkehrsclub der Schweiz (Hg.): Unsere Straße: fußgängerfreundlich. Planung und Projektierung für den Fußgänger – Herzogentuchsee 1985.

zum Fahrradverkehr

Umweltbundesamt (Hg.): Werkstattberichte zum Modellvorhaben fahrradfreundliche Stadt.
Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich.
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Fahrrad im Nahverkehr. – Städtebauliche Forschung 03.066 – Bonn 1978.
Umweltbundesamt (Hg.): Das Fahrrad in der Stadt. – Berlin 1980.

zum ÖPNV

Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (Hg.): öffentlicher Personennahverkehr für die Gesellschaft von heute und morgen – Köln 1976.
Adrian, H.: Stadtentwicklung und ÖPNV, in: Stadtbauwelt, H.79 – Berlin 1983.
Monheim, H.: Die städtebauliche Einbindung des ÖPNV. In: Der Nahverkehr, H.6, 1984.

zur Parkproblematik

Institut für Landes- und Stadtentwicklung (Hg.): Ruhender Verkehr in der Stadt – Bausteine für die Planungspraxis. H.3 – Dortmund 1983.
Konrad Adenauer Stiftung (Hg.): Parkproblem Stadt. Kommunalverlag – Recklinghausen.
Baier, R.: Parken in der Stadt – Städtebauliche Forschung 03.109. Hg. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau – Bonn 1984.

zur Stadtverkehrsplanung

Holzappel, H. u.a.: Autoverkehr 2000. Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Straßenverkehr – Karlsruhe 1985.
Apel, D.: Umverteilung des städtischen Personenverkehrs, aus- und inländische Erfahrungen mit einer stadtverträglichen Verkehrsplanung. – Stadtverkehrsplanung Teil 3. Hg. Deutsches Institut für Urbanistik – Berlin 1984.

Abteilung Killerphrasen

Erstens: Das haben wir schon immer so gemacht!

Zweitens: Das haben wir noch nie so gemacht!

Sicher können Sie jetzt keine Verkehrsplanung machen. Aber Sie können sachliche, kritische Fragen stellen. Und man kann Sie nicht mehr vordergründig abspeisen. Mit „Killerphrasen“. Wie zum Beispiel:

1. Das ist nicht richtliniengemäß, das dürfen wir gar nicht.
2. Irgendwo muß der Verkehr doch hin.
3. Und wo sollen wir eigentlich parken?
4. Das ist ja alles viel zu teuer.
5. Da ist so wenig Verkehr, da brauchen wir keine Verkehrsberuhigung.
6. Da ist so viel Verkehr, da geht eben keine Verkehrsberuhigung.
7. Für die paar Radler brauchen wir doch keinen Radweg.
8. Das haben unsere Verkehrsplaner genau ausgerechnet.
9. Wenn sie das machen, bricht eben der Verkehr zusammen.
10. Der Verkehr nimmt hier immer mehr zu. Deswegen brauchen wir eine neue Straße.
11. Sie sind doch selber mit dem Auto da. Oder: Sie parken doch selber auf dem Gehsteig.
12. Und wenn ein Auto gegen den Poller (Baum, Leuchte, Pflanzbeet) prallt?
13. Das geht schon wegen der Leitungen (Feuerwehr, Schneeräumung, Krankenwagen, Straßenreinigung) nicht.

Auflösungen:

1. Richtlinien sind kein Grundgesetz. Ein sorgfältiger Entwurf rechtfertigt immer Abweichungen.
2. Ja. Aber nicht so viel wie heute. Man kann auch mit Bus oder Fahrrad fahren.
3. Wir werden eben Garagen bauen müssen. Deswegen muß das Straßenparken ja auch etwas kosten.
4. Stadtverträglicher Verkehr kostet Geld. Aber: Schneller Verkehr ist teurer. Vergleichen wir einmal unser Projekt mit 2 km Umgehungsstraße; mit dem jährlichen Etat für Straßenunterhalt; mit einem höhenfreien Kreuzungsbauwerk.
5. Alle 5 Minuten ein Auto mit 70 km/h macht die Straße für alles andere unbrauchbar. Deshalb brauchen wir auch da Verkehrsberuhigung.
6. Viel Verkehr kann verträglicher abgewickelt werden als heute. Gerade dort haben die Anwohner Verkehrsberuhigung besonders nötig.
7. Wir brauchen den Radweg, damit es endlich mehr Radfahrer werden.
8. Glauben Sie jemandem, der die Zukunft ausrechnet? Die Planer sollen Pläne machen, wie wir etwas verbessern können.
9. Verkehr bricht nie zusammen. Es mag Wartezeiten geben und damit längere Reisezeiten. Das ist immer so, wenn zu viele etwas wollen, wovon nur wenig da ist.
10. Der Verkehr nimmt gerade deswegen zu, weil wir ständig neue Straßen bauen. Denn: Gelegenheit macht Verkehr.
11. Was bleibt einem übrig, solange die Verhältnisse so sind! Trotzdem kann ich es mir anders vorstellen – aber dazu müssen wir alle mitmachen.
12. Fragen Sie doch mal den Fahrer, der den Poller (Baum, Leuchte, Pflanzbeet) nicht gesehen hat, ob er ganz sicher ist, daß dahinter nicht ein Kind stand?!
13. Bei den vorhandenen Beispielen ging es offenbar?!?. Vielleicht gibt es Techniker, die Lösungen finden, und solche, die hilflos sind?

In der Stadt zuhause, in der Stadt unterwegs. Auf Straßen von morgen. Stadtverkehr im Wandel.