

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.

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 verschleiert, 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.