

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, angenehmeren Aufenthalt, mehr Grün. Für alle Gemeinden gilt: Vielfältiges entwickeln. Vieles davon wirklichen. 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 wertet 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

Punktuelle 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.

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 eingeteilichte 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 geschahen, 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.



Manches ist meßbar, vieles aber auch nicht.

Modellgebiet	Land	Gebietstyp	ha	Einwohner
Berlin-Mcabit	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.