

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: Nachfahrverbote.

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.