

Wenn Sie solche Hefte von hinten lesen, dann sollten Sie erst weiterblättern. Wenn Sie alles schon gelesen haben, ...

... 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 Alleebäumen aufmerksam machen. Sprechen Sie ihn auf der nächsten Bürgerversammlung wieder darauf an. Wenn Sie hören, daß Ihre Straße demnächst wegen Kanal- oder Leitungsarbeiten aufgerissen wird, ist das eine günstige Gelegenheit für einen verkehrsberuhigenden 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 Kavaliertarts, 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.): Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsberuhigung - Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, H.6 - Dortmund 1984.
Apel, D. u.a.: Stadtstraßen, Umweltanforderungen 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 - Herzogenbuchsee 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.