

Städtische Verkehrsberuhigung – Überholte Ideologie oder aktuelle Fragestellung

Die „Lichtung des Schilderwaldes“ mit dem Abbau von „nutzlosen“ Verkehrszeichen ist laut Verkehrsminister Tiefensee zwingend notwendig. Auch das Zeichen 274.1 StVO „Tempo 30-Zone“ könnte zu den Verkehrsschildern mit zweifelhafter Wirkung auf den Verkehr gehören und müsste damit eigentlich wegfallen. So überschreiten ca. 80% der Fahrzeuge die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h, teilweise mit Einzelgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h.

Dies wäre aber nicht richtig! Das grundsätzliche Ziel liegt vielmehr in der Verkehrsberuhigung von sensiblen Bereichen des städtischen Straßennetzes, in den Wohngebieten außerhalb der Hauptverkehrsstraßen. Verkehr beruhigen bedeutet, ihn zu minimieren und zu verlangsamen mit der Absicht, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie die Wohnumfeldqualität der Anwohner zu verbessern. Da Anwohner aber in ihre Wohnstraßen hinein müssen, betrifft das Verbesserungspotential vor allem Fahrer, welche versuchen durch eine Tempo-30-Zone abzukürzen. Erfährt dieser Durchgangsverkehr keine spürbare Einschränkung, wird er dies immer wieder tun. Das alleine reicht aber noch nicht zur Verkehrsberuhigung, denn die Annahme, dass Anwohner langsamer fahren als der Durchgangsverkehr ist ebenso falsch wie der weitverbreitete „Glaube“, dass eine Verringerung der Fahrbahnbreite Geschwindigkeiten wirkungsvoll reduziert.

Tempo 30-Zonen sind nach Schätzung des Umweltbundesamtes mittlerweile für 75% der innerörtlichen Straßen geplant oder verwirklicht. Im Gegensatz dazu spielt der „verkehrsberuhigte Bereich“ nach Z 325 StVO mit der Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit nur eine untergeordnete Rolle. Trotzdem ist man von den Zielen der Verkehrsberuhigung weit entfernt, was an der Unfallsituation von Wohngebieten deutlich wird. Vor allem entlang der Routen des Durchgangsverkehrs treten vermehrt Unfälle, teilweise auch mit Personenschaden, auf. Vorfahrtunfälle an Rechts-vor-Links geregelten Kreuzungen als auch Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern stellen das Hauptproblem dar. Defizite an Kreuzungen und Einmündungen, ungenügende Sichtbeziehungen vor allem durch parkende Fahrzeug sowie nicht angepasste Geschwindigkeit führen zu diesen Unfällen.

Gründe für die unzureichenden Erfolge sind in der fehlenden Konsequenz bei der Anwendung zu suchen: Trotz bekannter und bewährter Maßnahmen wie Aufpflasterungen oder Straßenunterbrechungen fehlt es am Einsatz solcher Mittel zur Durchsetzung niedriger Geschwindigkeiten sowie der Vermeidung von Durchgangsverkehr. Die Finanzsituation der Städte und Gemeinden erlaubt solche spürbaren Investitionen ohne Unterstützung durch Fördermittel von Bund und Länder meist nicht. Allerdings sollten gerade bei kostenintensiven Maßnahmen nach Größe und Ort der Sicherheitsdefizite entschieden werden. Längst nicht alle Wohnstraßen in den Städten müssen mit viel Geld umgebaut werden, was die Sicherheitsanalyse verdeutlicht.

Oft werden deshalb kostengünstige Maßnahmen in Spiel gebracht. Diese sind aber häufig von zweifelhafter Wirkung, gerade wenn sie auf hohe Zustimmung bei Betroffenen stoßen. Bekannt sind dagegen einfache und kostengünstige Möglichkeiten die Verkehrssicherheit aller zu verbessern. Veränderungen im Straßennetz sind meist mit geringem Aufwand verbunden, haben aber große Wirkung. Durch eine Umordnung des Parkens lassen sich bspw. Versätze in der Fahrbahn zur Reduzierung der Geschwindigkeiten schaffen, was zusätzlich auch den Sichtverhältnissen zwischen den Autofahrern und Fußgängern zugute kommt. Alle erwähnten Maßnahmen helfen auch bei der Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung und lassen Raum für eine gestalterisch ansprechende Lösung bezüglich des Straßenbildes.