



Quartiersmobilität gestalten

Verkehrsbelastungen
reduzieren und
Flächen gewinnen

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.1
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
buergerservice@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt

Autor:

Wolfgang Aichinger

Mitarbeit:

Dr. Michael Frehn, Lukas Pöpsel
Planersocietät

Redaktion:

Petra Röthke-Habeck
Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.1 Umwelt und Verkehr

Satz und Layout:

vista — Digital Brand Content Design

Druck:

DFS Druck Brecher GmbH, Köln
gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier

Broschüren bestellen:

Service-Telefon: +49 340 2103-6688
Service-Fax: +49 340 2104-6688
E-Mail: uba@broschuerenversand.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Diese Publikation ist kostenfrei zu beziehen beim Umweltbundesamt. Der Weiterverkauf ist untersagt. Bei Zuwiderhandlung wird eine Schutzgebühr von 15 Euro/Stück erhoben.

Publikationen als pdf:

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Bildquelle:

shutterstock.com – Trang Trinh

Stand: März 2020

ISSN (Print) 2363-8311
ISSN (Online) 2363-832X

Danksagung

In diesen Leitfaden sind Praxiserfahrungen und Hinweise aus zahlreichen Kommunen und Initiativen eingeflossen. Besonders gedankt sei an dieser Stelle:

Felix Beyer, Rosinak & Partner, Wien

Sebastian Clausen, Argus, Hamburg

Saskia Ellenbeck, Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln, Berlin

Markus Franke, Argus, Hamburg

Melissa Gomez, ADFC, Berlin

Torben Heinemann, Verkehrs- und Tiefbauamt, Leipzig

Maike Jakoby, Abteilung Wirtschaftsförderung, Landeshauptstadt Stuttgart

Stefanie Kirchbach, Fachbereich 61 Verkehrsplanung und Mobilität, Aachen

Oliver Klaholz, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Köln

Katharina Kröger, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin

Kerstin Langer, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München

Denis Petri, Changing Cities, Berlin

Sebastian Schöppach, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin

Denise Schröter, Bezirksamt Neukölln, Berlin

Christian Stamer, Tiefbauamt, Landeshauptstadt Kiel

Lara Stjepanović, Autofreier Wrangelkiez, Berlin

Marion Tiemann, Greenpeace, Hamburg

Alexander Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement, Heidelberg

Henning von Schnakenburg, Straßen- und Grünflächenamt, Villingen-Schwenningen

Wieland Voskamp, Bezirksamt Neukölln, Berlin

Katharina Waschau, Stadtteilladen Giesing, München



www.blauer-engel.de/uz195

Inhaltsverzeichnis

1

1 Einführung	4
1.1 Die Verkehrswende erfordert Veränderungen an Straßen und Plätzen	6
1.2 Straßenräume von Verkehrsbelastungen befreien	6
1.3 Ziel des Leitfadens	8

2

2 Bausteine zur Entlastung des Straßenraums im Quartier	10
2.1 Verkehrsberuhigung: Die StVO setzt den Rahmen	12
2.2 Bauliche Elemente: Verkehrsbelastungen reduzieren	14
2.3 Straßenrecht: Nutzungsrechte definieren	17
2.4 Poller, Pflanzkübel und Co: Unerwünschte Nutzungen verhindern	21
2.5 Organisation des Parkens: Flächen frei machen für lebendige Straßen	27

3

3 Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte erstellen	30
3.1 Lokale Politik einbinden	32
3.2 Citizen Science: Bürgerinnen und Bürger erheben Daten	32
3.3 Ko-Kreation: Verwaltung und Bevölkerung planen gemeinsam	34
3.4 Kommunikation und Beteiligung	34
3.5 Konzepte schrittweise umsetzen	37
3.6 Daten- und modellbasiert planen: Die verkehrliche Machbarkeitsstudie	37
3.7 Finanzierungsquellen erschließen	39

4

4 Umgang mit typischen Gegenargumenten	40
4.1 Durch Verkehrsberuhigung verschärft sich die Parkplatznot	42
4.2 Verkehrsberuhigung führt nur zu einer Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen	43
4.3 Verkehrsberuhigung behindert Rettungsdienste	44
4.4 Hier protestiert eine Minderheit, die den Autofahrenden das Leben schwer machen will	45
4.5 Durch eine Straßenumgestaltung steigen die Mieten im Quartier	45

5

5 Fazit	46
----------------	-----------

6

6 Literaturverzeichnis	48
-------------------------------	-----------



Einführung

1

Eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein wirkungsvoller Hebel zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort. Doch Klimawandel, Urbanisierung und Motorisierung bringen zunehmende Herausforderungen mit sich. Zeitgemäße Verkehrsberuhigung dosiert den Kfz-Verkehr und macht aus Straßen zukunftsfähige Lebensräume.

1.1 Die Verkehrswende erfordert Veränderungen an Straßen und Plätzen

Bequemer Zugang zu Bussen und Straßenbahnen, sichere und komfortable Radwege, Straßen, die zum Gehen einladen: Im öffentlichen Raum unserer Städte und Gemeinden entscheidet sich, ob die Verkehrswende gelingt. Zugleich findet auf Straßen und Plätzen das gesellschaftliche Leben statt. Sowohl für die verkehrliche als auch die soziale Funktion sind die Verteilung und Gestaltung des knappen öffentlichen Raums ausschlaggebend. Vorbildliche Straßenumgestaltungen in deutschen Städten und Gemeinden belegen eindrucksvoll, dass diese Funktionen wieder zusammengebracht werden können¹. Straßen und Plätze stehen in Zeiten von Klimawandel, Urbanisierung und anhaltender Motorisierung weiter unter Druck. Zukunftsfähige Anpassungen, gerechte Verteilungen und Entlastungen des Straßenraums sind gefordert.

Klimamodelle zeigen, dass Extremwetterereignisse wie Starkregen oder Hitze künftig zunehmen². Besonders in dicht besiedelten Gebieten belasten diese Ereignisse nicht nur die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, sondern auch den Wirtschaftsstandort sowie die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung. Zugleich steigen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum durch das hohe Bevölkerungswachstum, das viele Städte – und ihr Umland – verzeichnen. Und nicht zuletzt wächst auch der Kfz-Bestand kontinuierlich weiter. Allein im Jahr 2018 kamen in Deutschland rund 1,1 Millionen Fahrzeuge hinzu³. Mit jedem zusätzlichen Fahrzeug nimmt auch der Nutzungsdruck auf öffentliche Räume zu.

Wie das Umweltbundesamt in seiner Vision einer „Stadt für Morgen“ bereits aufgezeigt hat, sind zur Bewältigung dieser Herausforderungen grundlegende politische und planerische Antworten erforderlich⁴. Dazu zählen der Rückbau der autogerechten Stadt, insbesondere von Parkplätzen im öffentlichen Raum, und niedrige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Diese Maßnahmen senken Lärm und Luftverschmutzung, schaffen Platz und erhöhen die Sicherheit beim Zufußgehen und Radfahren. Die vom Autoverkehr

zurück gewonnenen Flächen erlauben außerdem bessere Fahrradabstellanlagen, mehr Stadtgrün und wertvolle Flächen für das Nachbarschaftsleben.

In dieser visionären, zukunftsfähigen Stadt benötigt kaum noch jemand ein eigenes Fahrzeug, weil es vorteilhaftere Angebote des Umweltverbunds im Nahverkehr gibt. Der Umweltverbund umfasst die öffentlichen Nahverkehrsmittel Bus, Bahn und Taxi, das Carsharing und Mitfahrzentralen, Leihräder sowie das Zufußgehen und Radfahren. Mit seiner Nutzung entsteht weniger Autoverkehr und die Straßenränder werden vom Parken entlastet. Für ein besseres, ruhigeres und gesünderes Leben in der Stadt empfiehlt das Umweltbundesamt, einen Motorisierungsgrad von 150 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner anzustreben. Dies entspricht etwa einem Drittel der heutigen durchschnittlichen Autodichte in Großstädten.

1.2 Straßenräume von Verkehrsbelastungen befreien

Der steigende Nutzungsdruck auf öffentliche Räume bedeutet, dass Gestaltung oder Verkehrsschilder mitunter nicht mehr ausreichen, um bestimmte Qualitäten zu schaffen oder zu bewahren. Beispiele hierfür finden sich täglich in allen Städten und Gemeinden: Navigationsgeräte führen Schleichverkehre durch Wohnquartiere, zum Beispiel wenn Hauptverkehrsstraßen verstopft sind. Ganztägig in Fußgängerzonen einfahrende Lieferfahrzeuge belasten die Attraktivität von Handel und Gastronomie. Parkende Autos verdrängen den öffentlichen Raum, oftmals blockieren sie dabei auch noch Gehwege oder Kreuzungsbereiche. Das behindert nicht nur Menschen mit Kindern oder Mobilitätseinschränkung, sondern auch vitale Funktionen einer Stadt, von Polizei und Rettungsdiensten bis hin zur Müllabfuhr. Sogenannte „Spielstraßen“ verwandeln sich durch Halten in zweiter Reihe in Abstellflächen, die nur mehr im Zick-Zack zu begehen oder befahren sind und in denen kaum jemand ein Kind spielen lassen würde.

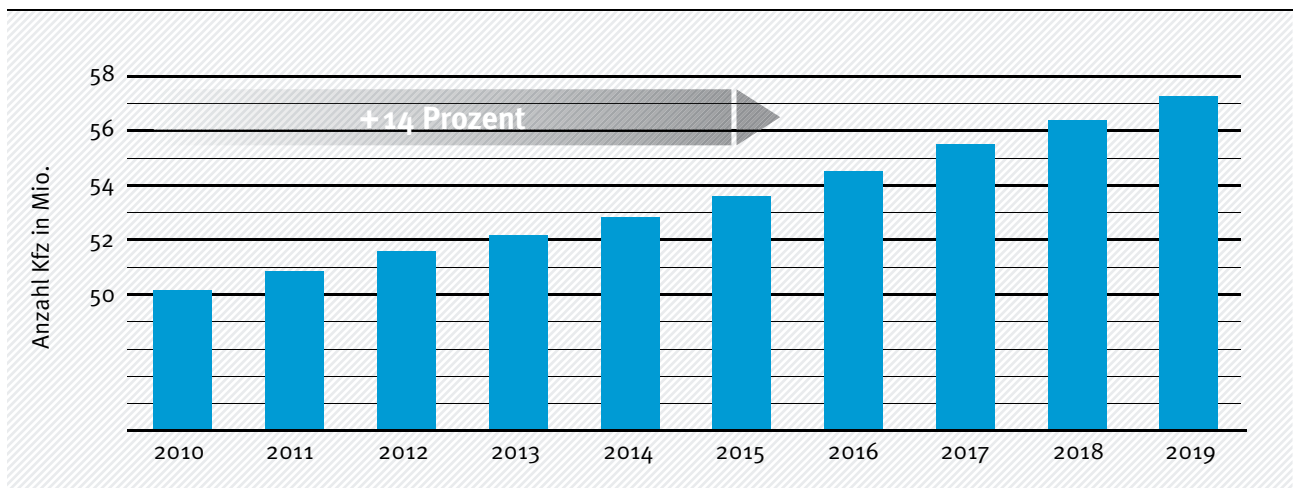
¹ Umweltbundesamt 2017a

² Umweltbundesamt 2019a

³ Kraftfahrtbundesamt 2019

⁴ Umweltbundesamt 2017b

Entwicklung des Kfz-Bestandes in Deutschland seit 2010



Quelle: KBA 2019

Diese Eindrücke machen deutlich: Damit Straßen und Plätze wieder vielfältigere urbane Funktionen einnehmen können, als nur dem Autoverkehr zu dienen, müssen sie von übermäßigen Belastungen durch Kraftfahrzeuge befreit werden. Verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen können dies bewirken und erlauben es, allgemeine Planungsziele wie die Verbesserung der Lebensqualität, ein sicheres und gesundes Wohnumfeld oder auch attraktive Einzelhandelsstandorte in den Quartieren umzusetzen.

Als sogenannte „Push-Maßnahmen“⁵ verändern zum Beispiel Geschwindigkeitsdämpfungen oder Eingriffe in das Straßennetz die Reisezeiten im Kfz-Verkehr zugunsten umwelt- und stadtverträglicher Verkehrsarten wie den Fuß- und Fahrradverkehr und den ÖPNV. Umgekehrt können etwa gezielt eingesetzte modale Filter⁶ das Nebenstraßennetz vom Kfz-Durchgangsverkehr zugunsten des Radverkehrs befreien und wirken so als zusätzlicher „Pull-Faktor“. An diesen Beispielen wird deutlich, dass moderne Verkehrsberuhigung aus quartiersbezogenen sowie quartiersübergreifenden Angebots- und Restriktionsmaßnahmen besteht. Sie sollte daher nicht isoliert als kleinräumige Intervention in einzelnen Straßen verstanden werden, sondern als integraler Bestandteil der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung.

In immer mehr Kommunen werden derzeit wieder Verkehrsberuhigungskonzepte entwickelt, die neben einer Umgestaltung des öffentlichen Raums auch eine Dämpfung und Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten sowie eine Dosierung der Zahl an fahrenden und parkenden Kraftfahrzeugen anstreben. Die Ansätze reichen von der Umlenkung von Durchgangsverkehren bis hin zu autofreien Quartieren. Oftmals sind es Bürgerinnen und Bürger, die diese Konzepte initiieren und – mit viel Engagement und Wissen über lokale Verkehrsprobleme – ausarbeiten.

⁵ Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2015b

⁶ Vgl. Kapitel 2.2

1.3 Ziel des Leitfadens

Viele Ansätze der Verkehrsberuhigung im Quartier wurden bereits in den 1980er Jahren entwickelt⁷. Nach ihrer unterschiedlich ausgeprägten Umsetzung in zahlreichen Stadtquartieren schien es, als wären die Möglichkeiten der flächenhaften Verkehrsberuhigung ausgeschöpft. Gleichzeitig galt über viele Jahre die Hoffnung, eine reine Angebotsplanung – auch Pull-Strategie genannt – sei für eine erfolgreiche Verkehrspolitik ausreichend.

Nun zeigt sich: Die weiterhin zunehmende Motorisierung, die Notwendigkeit einer umwelt- und klimaschutzorientierten Verkehrswende und der stärker werdende Ruf nach einer Rückgewinnung von Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr, für Aufenthalt, Spiel und Bepflanzung rücken die Quartiersmobilität und Verkehrsberuhigung erneut in den Fokus.

Dieser Leitfaden greift Instrumente der flächenhaften Verkehrsberuhigung der 1980er Jahre auf und verknüpft sie mit den Praxiserfahrungen aktueller, kommunaler Straßenraumgestaltungen. Die zahlreichen Beispiele und Umsetzungsempfehlungen richten sich an Interessierte aus Politik, Verwaltung, Planungsbüros und Bevölkerung.

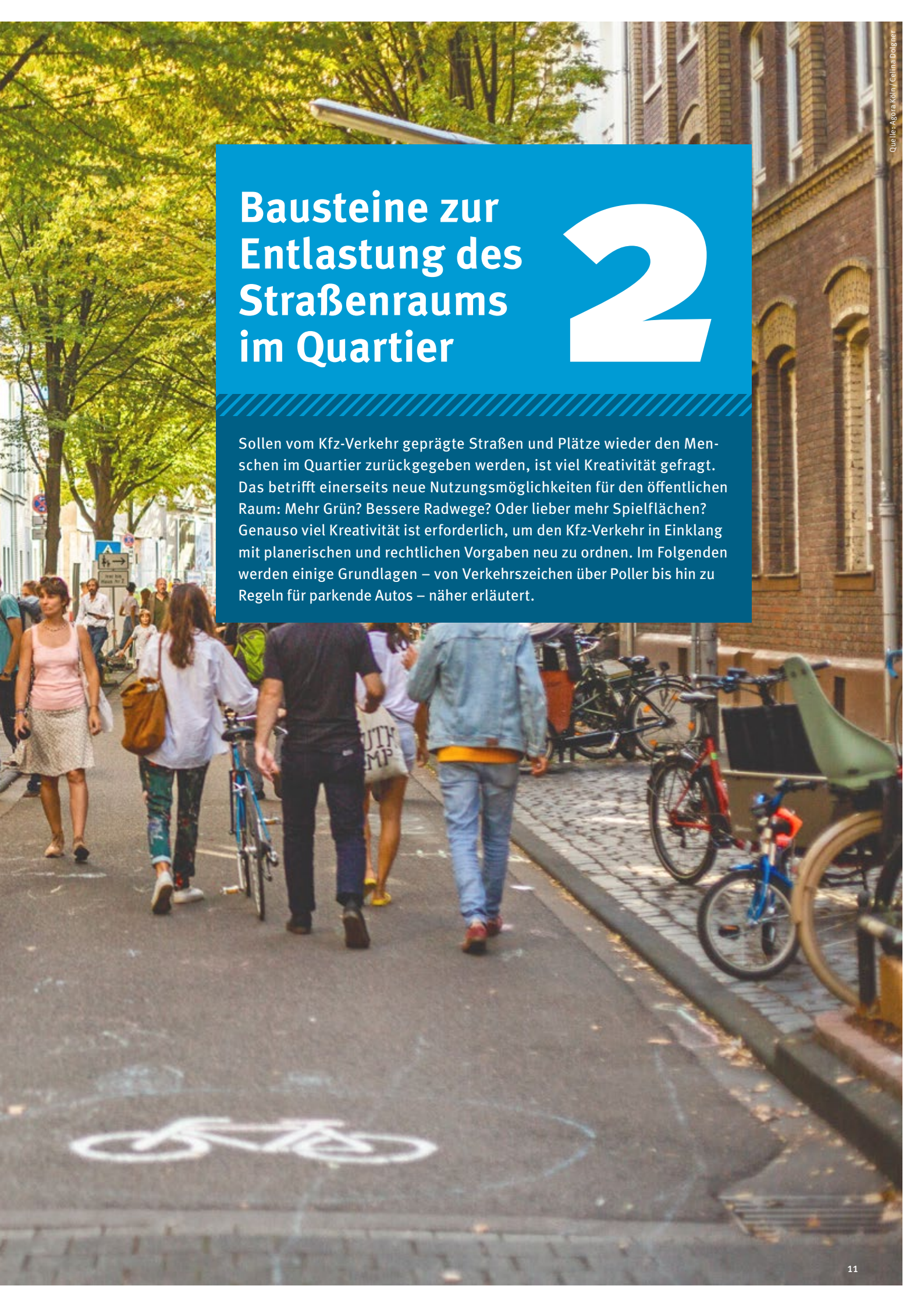
7 BMBau 1986



Quelle: Rosinak & Partner ZT GmbH

Diagonalfilter in Wien





Bausteine zur Entlastung des Straßenraums im Quartier

2

Sollen vom Kfz-Verkehr geprägte Straßen und Plätze wieder den Menschen im Quartier zurückgegeben werden, ist viel Kreativität gefragt. Das betrifft einerseits neue Nutzungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum: Mehr Grün? Bessere Radwege? Oder lieber mehr Spielflächen? Genauso viel Kreativität ist erforderlich, um den Kfz-Verkehr in Einklang mit planerischen und rechtlichen Vorgaben neu zu ordnen. Im Folgenden werden einige Grundlagen – von Verkehrszeichen über Poller bis hin zu Regeln für parkende Autos – näher erläutert.

2.1 Verkehrsberuhigung: Die StVO setzt den Rahmen

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Straßengesetze der Länder sind in vielen Bereichen eng auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet^{8/9}. So gilt innerhalb geschlossener Ortschaften für Kraftfahrzeuge grundsätzlich eine

Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50. Zudem ist das Parken von Kfz überall dort erlaubt, wo es nicht ausdrücklich verboten ist. Verkehrsberuhigung im Sinne der breiteren und flexibleren Anordnung einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit oder der Begrenzung des Kfz-Parkens muss daher innerhalb eines engen rechtlichen Rahmens stattfinden.

Praxisbeispiel: Einheitliche Gestaltungssprache in der Innenstadt von Stuttgart

Bereits seit einigen Jahren werden öffentliche Räume in der Stuttgarter Innenstadt durch eine Kombination aus hochwertiger und niveaugleicher Pflasterung, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten, reduzierten Parkmöglichkeiten, guten Sichtbeziehungen und besseren Querungsmöglichkeiten umgestaltet. Diese Art der Straßengestaltung wird häufig als „Begegnungszone“ bezeichnet, orientiert sich am Shared-Space-Gedanken und findet auch in anderen Kommunen in Ortskernen, Einkaufsstraßen sowie im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen oder Bildungseinrichtungen Einsatz¹⁵.

Bereits 2012 wurde die Tübinger Straße am Rande der Stuttgarter Innenstadt zu einer Tempo-20-Zone mit flächenhaftem Halteverbot umgestaltet. Damit konnte die damals wenig attraktive Geschäftsstraße wieder aufgewertet und fußläufig besser an die umliegenden Einkaufsstraßen angebunden werden. In den folgenden Jahren wurde die Tübinger Straße zum Vorbild für weitere Umbauten in der Innenstadt, wie beispielsweise in der Lautenschlagerstraße oder, weiterentwickelt zur reinen Fußgängerzone, rund um das Dorotheenquartier.



Tübinger Straße in Stuttgart

Quelle: Susanne Schierz, Landeshauptstadt Stuttgart

Gleichwohl können die Straßenverkehrsbehörden laut § 45 Absatz 1 der StVO „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“ Das gilt auch „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ sowie „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

In der StVO sind darüber hinaus zwei weitere, explizit zur Verkehrsberuhigung gedachte Instrumente enthalten:

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind „als zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgänger-aufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ definiert¹⁰. In der Praxis erfolgt die straßenverkehrsrechtliche Anordnung meist als Tempo-10- oder Tempo-20-Zone¹¹, die oftmals mit einem zonenhaften Halteverbot verknüpft wird. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich eignet sich für Erschließungs- wie für Hauptverkehrsstraßen, sofern diese Gemeindestraßen sind¹².

Verkehrsberuhigte Bereiche dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit befahren werden und der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden¹³. Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht erlaubt, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen die Straße in der gesamten Breite benutzen, dabei aber nicht den Fahrzeugverkehr unnötig behindern. Kinderspiel ist überall erlaubt. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung besagt, dass in der Regel ein niveaugleicher Ausbau der gesamten Straßenbreite erforderlich ist¹⁴.

Als weitere Formen der Verkehrsberuhigung kommen **Fußgängerzonen** (siehe auch Kapitel zu Teileinziehung), lineares oder flächenhaftes **Tempo 30** sowie **Fahrradstraßen**¹⁶ (ebenfalls mit einer Höchst-

Hinweis

Die Aussagen zur StVO beziehen sich auf die im Januar 2020 gültige Fassung. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Veröffentlichung war eine Novellierung der StVO im Gange. Wesentliche Änderungen sind im Bereich des Radverkehrs sowie der Anordnung von Tempo 30 zu erwarten. Es empfiehlt sich, die hier getätigten Aussagen zur StVO mit dem jeweils gültigen Stand abzugleichen.

geschwindigkeit von 30 km/h, mit und ohne Kfz-Verkehr) in Betracht.

Die Praxis zeigt, dass auch bei diesen Lösungen mittlerweile die verkehrsrechtliche Anordnung und Beschilderung oftmals nicht mehr ausreichen, um Belastungen bzw. Übernutzung durch den Kfz-Verkehr zu verhindern: zahlreiche Fußgängerzonen werden fast ganztägig mit Lieferfahrzeugen angefahren, vielerorts werden Höchstgeschwindigkeiten deutlich überschritten und durch viele Fahrradstraßen fließt Durchgangsverkehr, trotz einer Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger. Aus diesen Gründen beginnen immer mehr Kommunen, in rechtlich bereits verkehrsberuhigten Straßen mit baulichen Eingriffen den Schutz von Zufußgehenden und Radfahrenden zu unterstützen.

8 Ein Forschungsprojekt im Auftrag des Umweltbundesamtes weist nach, dass sowohl das Straßenverkehrsrecht des Bundes als auch die Straßengesetze der Länder „traditionell auf die Förderung des Autoverkehrs angelegt sind.“ Mit dieser Orientierung sind sie „maßgeblich mitverantwortlich für die Überhandnahme des Autoverkehrs und die dadurch vielerorts eingetretenen Verluste an Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Innenstädten.“ Der Forschungsbericht enthält zahlreiche Vorschläge für eine Neuausrichtung des Rechtsrahmens. Umweltbundesamt 2019b

9 Agora Verkehrswende 2018

10 § 45 I d StVO

11 Anlage 2 Zeichen 274.1 u. 274.2 zu § 41 I StVO

12 § 45 I c StVO

13 Anlage 3 Zeichen 325.1 u. 225.2 zu § 42 II StVO

14 VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 u. 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

15 Umweltbundesamt 2017b, Bundesanstalt für Straßenwesen 2015

16 Zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen haben Städte wie Bremen (Deutsches Institut für Urbanistik 2015a), Hamburg (Deutsches Institut für Urbanistik 2019) und Berlin (Veröffentlichung voraussichtlich 2020) eigene Hinweise und Leitlinien entwickelt. Damit sollen Qualitätsstandards, u. a. auch in Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung von Fahrradstraßen, verwaltungsintern definiert werden.

2.2 Bauliche Elemente: Verkehrsbelastungen reduzieren

Viele Aspekte der Verkehrsplanung können nicht von Kommunen allein entschieden werden. Bei der Aufteilung und Gestaltung von Straßenräumen sowie in der Netzplanung bestehen jedoch sehr große Handlungsspielräume. Anders als Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen erfordern bauliche Lösungen oftmals keine straßenverkehrsrechtliche Anordnung – und sind dadurch häufig einfacher zu begründen und umzusetzen. Entscheidend ist, in welcher Baulastträgerschaft sich eine Straße befindet – das heißt, wer über einen Umbau entscheidet und dafür zahlt. Im Nebenstraßennetz ist das in der Regel die Kommune.

Quer- und Diagonalsperren

Gebietsfremder Kraftfahrzeugverkehr, das heißt Durchgangs- oder Schleichverkehr, kann mit Hilfe von Sackgassen und Schleifenstraßen aus Quartieren ferngehalten werden. Quersperren oder Diagonalsperren können sowohl nachträglich bei vormals durchlaufenden Straßenzügen, aber auch in Neubaugebieten eingesetzt werden¹⁷. Laut der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist ihre Verwendung im gesamten Erschließungsstraßennetz möglich¹⁸.

Für Radfahrende – und gegebenenfalls auch für Versorgungs- und Notdienstfahrzeuge – kann eine Überfahrt geschaffen werden. Diese Überquerungsstelle sollte tiefer als 1,50 Meter sein, um eine sichere Aufstellfläche für Fahrräder zu bieten und gegebenenfalls auch eine Bepflanzung zu ermöglichen. Am Ende von Sackgassen ist eine Wendemöglichkeit erforderlich.

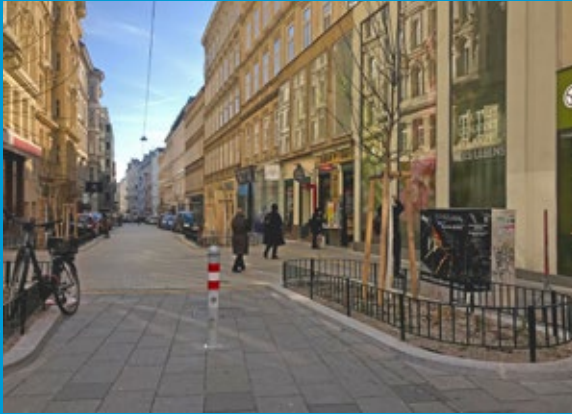
Sperren erschweren die Orientierung im Netz und können so zu Umwegfahrten führen. Entsprechende Hinweisschilder sowie eine Meldung von Quer- oder Diagonalsperren an Karten- und Navigationsdienste werden deswegen empfohlen.

Vorfahrtregelungen

Die Ausfahrt aus einer Fußgängerzone bzw. einem verkehrsberuhigten Bereich auf die Straße oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn muss laut § 10 StVO mit besonderer Vorsicht erfolgen. Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann das Zeichen „Vorfahrt gewähren“ angebracht werden.



Prinzipiskizze für eine Diagonalsperre mit Überfahrt für Radfahrende und Notdienste



Quelle: Wolfgang Alchinger

Modaler Filter am Übergang einer Begegnungszone in Wien



Quelle: Thomas Stein

Gestaltungslösung für einen modalen Filter an der Lutherstraße in Wittenberg

Infobox: Modale Filter

Mit sogenannten „modalen Filtern“ wird gewünschten Verkehrsarten die Weiterfahrt ermöglicht, während unerwünschte Verkehre nicht passieren können. Zumeist bedeutet dies, dass Fuß- und Radverkehr oder auch öffentliche Verkehrsmittel einen modalen Filter durchqueren können, während der Kfz-Verkehr nicht durchfahren kann. Ihre bauliche Ausführung ist auf vielfältige Weise möglich. Einfachstes Mittel sind reflektierend ausgestaltete Poller, eventuell in Kombination mit Sperrflächen (vgl. auch die Abbildung Diagonalfilter in Wien, S. 8). Gestalterisch hochwertigere Lösungen – etwa mit Hilfe von Bepflanzung – sind möglich, wenn Bordsteine versetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass abgesenkte Bordsteine die Vorfahrt ändern. Die Einfahrt auf die Fahrbahn muss mit besonderer Vorsicht erfolgen.

Ein aktuelles Beispiel für einen modalen Filter, der durch eine umfangreichere bauliche Veränderung des Straßenraums geschaffen wurde, findet sich in der Fahrradstraße Weigandufer in Berlin-Neukölln. Auf Länge eines Baublocks wurde die Straße für den Kfz-Verkehr unterbrochen, was an dieser Stelle einer Schleifenlösung entspricht (vgl. auch Praxisbeispiel Gent, S. 25). Für den Radverkehr wird der Abschnitt zu einer vier Meter breiten Fahrradstraße. Die verbleibende Fläche wird dem Gehweg zugeschlagen. In Lutherstadt Wittenberg wiederum wurde eine Nebenstraße durch einen modalen Filter als Sackgasse für den Kfz-Verkehr ausgestaltet (vgl. Abbildung rechts oben).

Ein Beispiel für den Einsatz von modalen Filtern ohne tiefergreifenden Umbau des Straßenraums findet sich in der Zülpicher Straße in Köln-Sülz¹⁹. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurden dort im Umfeld der Universität Köln Lösungen erprobt, die den Kfz-Durchgangsverkehr fernhalten sollten. Mittlerweile ist der Straßenabschnitt dauerhaft in eine Fahrradstraße ohne jeglichen Kfz-Verkehr umgewandelt worden. Dafür wurden Poller auf der Fahrbahn angebracht. Zusätzlich wurden Beschilderung und Markierungen angebracht, eine Asphaltdecke aufgetragen und Ampelschaltungen angepasst.

¹⁷ FIS 2019a

¹⁸ Laut RASt werden damit Wohnwege, Wohnstraßen, Sammelstraßen, Quartiersstraßen, dörfliche Hauptstraßen, örtliche Geschäftsstraßen, Hauptgeschäftsstraßen, Gewerbe- sowie Industriestraßen bezeichnet.

¹⁹ Stadt Köln 2018



Teilaufpflasterung mit „Radwegüberfahrt“ in Stralsund

Durchgezogene Gehwege und Teilaufpflasterungen

Auf einem Hochbord im Seitenraum geführte Geh- und Radwege, die im Einmündungsbereich nachrangiger Nebenstraßen durchgezogen werden, schützen Zufußgehende und Radfahrende vor Abbiegeunfällen. Diese Lösung (häufiger auch „Gehwegüberfahrt“ oder „Teilaufpflasterung“ genannt) verbessert Sichtbeziehungen²⁰ und zwingt Autofahrende zum Reduzieren ihrer Geschwindigkeit, da sie beim Abbiegen eine Schwelle überfahren müssen²¹. Der durchgezogene Bordstein verdeutlicht den Vorrang für Zufußgehende und Radfahrende^{22/23}. Darüber hinaus sind die Gehwege durch das durchgängige Hochbord barrierefrei²⁴.

Fahrdynamisch wirksame Teilaufpflasterungen sollten Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 aufweisen und eine Mindestlänge von 5,00 m haben²⁵.

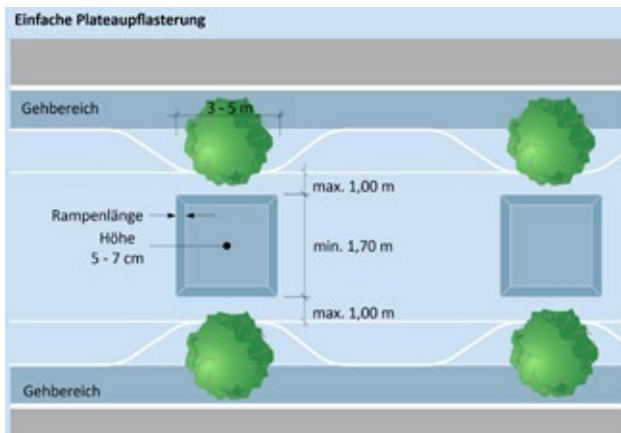
Bodenschwellen und Bodenkissen

Bodenschwellen und Bodenkissen sind auf der Fahrbahn angeordnete Erhebungen, die das Tempo des Kfz-Verkehrs reduzieren sollen. Sogenannte „Plateaupflasterungen“ haben eine Höhe von 5 bis 7 cm, sind zwischen 3 und 5 Meter lang und haben eine Mindestbreite von 1,70 Meter. Sie sind flacher als Teilaufpflasterungen, haben allerdings steilere Rampen²⁶. Der Abstand zum Bord sollte maximal einen Meter betragen.

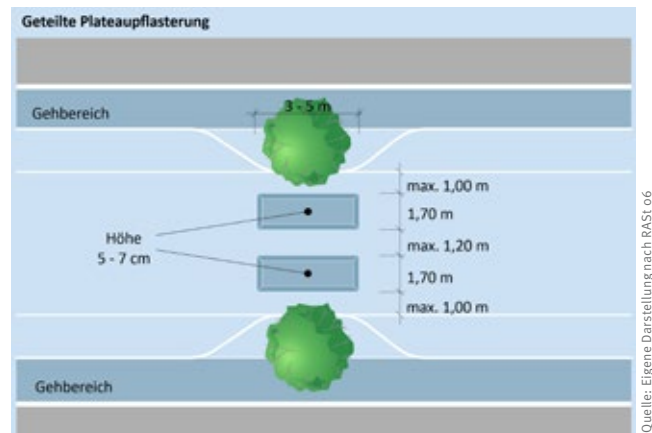
Durch den Einsatz vor sensiblen Bereichen (etwa direkt vor Fußgängerüberwegen) oder das Wiederholen dieser Plateaus in kurzen Abständen wird die Geschwindigkeitsdämpfung effektiver²⁷.

Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass dem Kfz-Verkehr keine Ausweichflächen zur Verfügung stehen. Mitunter werden Bodenkissen über Geh- und Radwege umfahren, was durch Poller oder Fahrradbügel am Fahrbahnrand zu verhindern ist²⁸.

20 BAST 2019
21 DVR 2019
22 ADFC Hamburg 2019
23 Sanders 2018
24 Klöckner 2018
25 FIS 2019b
26 FIS 2019b
27 FGSV 2006
28 Doerk 2017



Abmessungen von Plateaupflasterungen



Quelle: Eigene Darstellung nach RAST 06

Aus Sicht von Rettungsfahrzeugen sollte sichergestellt sein, dass im umliegenden Straßennetz noch angemessene Ausweichrouten ohne Bodenkissen bestehen bleiben. Diese sollten gemeinsam mit lokalen Rettungsdiensten entwickelt werden.



Quelle: Wolfgang Aichinger

Aufpflasterung vor einem Fußgängerüberweg in Berlin-Mitte

2.3 Straßenrecht: Nutzungsrechte definieren

Gemeingebrauch und Sondernutzungserlaubnis

Die Straßengesetze der Bundesländer legen fest, wie eine Fläche durch eine entsprechende Widmung zu einer öffentlichen Straße wird. Die Widmung definiert auch den Gemeingebrauch und damit, welche Verkehrsarten ohne gesonderte Erlaubnis zulässig sind. Jedes durch den Gemeingebrauch zugelassene Verhalten muss die straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen des Bundes, also die Straßenverkehrsordnung, einhalten.

Über eine Sondernutzungserlaubnis können Kommunen weitere Tätigkeiten, die über den Gemeingebrauch hinausgehen, gestatten²⁹.

Parklets

Parklets sind Stadtmöbel, die vorübergehend oder auch längerfristig auf Kfz-Stellplätzen errichtet werden, um neue Aufenthaltsbereiche im Straßenraum zu schaffen. In Städten wie Stuttgart oder München werden Parklets im Zuge der Erprobung neuer Verkehrs- und Quartierskonzepte eingesetzt. Wichtig für die Akzeptanz der Parklets ist die Einbindung von Initiativen und Anwohnenden. Die Bevölkerung kann Hinweise über geeignete Standorte geben, aber auch bei der Gestaltung, Errichtung und Pflege von Parklets einbezogen werden. Dicht bebaute Quartiere ohne Straßengrün sind, nicht zuletzt aus Sicht des Stadtklimas, besonders für den Einsatz von bepflanzten Parklets geeignet.

In Stuttgart wurde das Genehmigungsverfahren für Parklets formalisiert³⁰. Zulässig sind neue Aufenthaltsbereiche, sofern sie in Straßen mit niedrigen Geschwindigkeiten (Tempo 30 oder weniger) liegen und einen Mehrwert für das Quartier erzeugen. Den Antrag³¹ auf die „Überlassung öffentlicher Verkehrsflächen“ können Vereine oder Gruppen aus dem Stadtbezirk bei der Straßenverkehrsbehörde stellen. Gegenüber der Verwaltung muss eine Ansprechperson benannt werden. Straßenrechtlich wird die Errichtung eines Parklets von der Stadt Stuttgart als Veranstaltung behandelt, eine entsprechende Haftpflichtversicherung ist abzuschließen.

²⁹ Agora Verkehrswende 2018

³⁰ Landeshauptstadt Stuttgart o. J.

³¹ Landeshauptstadt Stuttgart 2019

Praxisbeispiel: Teileinziehung und modaler Filter am Böhmischem Platz in Berlin

Durch eine Teileinziehung wurde der Böhmisches Platz in Berlin-Rixdorf aus dem Kfz-Strasennetz entnommen und so zu einer Fläche, die ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht. Die Umgestaltung erfolgte durch ein Fortführen der Gehwege über die frühere Fahrbahn sowie mit Hilfe von Pollern. Die Maßnahme ist Teil eines weiter reichenden Verkehrskonzepts, das Ende 2017 vom Bezirksamt Neukölln beauftragt wurde³⁵.

Zuvor wurden in den vergangenen Jahren im weitgehend verkehrsberuhigten Quartier (Tempo-10- bzw. Tempo-30-Zone) teilweise massive Geschwindigkeitsüberschreitungen, wachsender Parkdruck und an einigen Stellen eine Verdopplung der Kfz-Verkehrsmenge festgestellt.

Am Beginn der neuerlichen Verkehrsberuhigung stand ein offener Brief des Quartiersrates an die Bezirksbürgermeisterin im Jahr 2016, eine Unterschriftsammlung sowie mehrere Stadtteilspaziergänge mit Politikerinnen und Politikern.

Das vom Bezirk beauftragte Gutachten erhob Daten zu Durchgangsverkehr, Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit. Neben eigenen Vorschlägen für verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen, berücksichtigten die Gutachter mehr als 250 Hinweise und Anmerkungen aus den Arbeitsgruppen einer Beteiligungswerkstatt, Stellungnahmen von Behörden sowie bereits vorliegender Konzepte der Bürgerinitiative „Mehr Kiez für Rixdorf“ und des Quartiersmanagements.

Die Maßnahme soll in erster Linie die Aufenthaltsqualität erhöhen. Gemeinsam mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen, wie beispielsweise einem modalen Filter in der Braunschweiger Straße, soll die Teileinziehung jedoch auch den Durchgangsverkehr reduzieren.

Bereits seit einigen Jahren unterstützt die Stadt Wien mit dem Förderprogramm „Grätzloase“ die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Aufenthaltsbereiche³². Auch dort wurden Genehmigungsprozesse und Ansprechpersonen definiert. Zudem vergibt die Stadt Wien Fördergelder für die Errichtung der Parklets.

Parklet in München



Quelle: Landeshauptstadt München, Michael Nagy

Außergastronomie

Eine einfache Maßnahme zur Umverteilung und Belebung des Straßenraums ist es, Kfz-Parkplätze in Freischankflächen zu verwandeln. Nachdem erste Städte wie Bonn³³ bereits positive Erfahrungen gesammelt haben, hat die Stadt Köln ein Ad-hoc-Programm zur Genehmigung von Außergastronomie auf Stellplätzen im Bezirk Innenstadt aufgelegt³⁴. Damit sollten Anträge möglichst schnell vom zuständigen Ordnungsamt bearbeitet und bei Erfüllen der Voraussetzungen genehmigt werden. Die Abstimmung innerhalb der Verwaltung – etwa wenn Stellungnahmen einzuholen sind – erfolgt auch durch das Ordnungsamt.

Eine Genehmigung erfolgt für Betriebe, die bislang über keine Außergastronomie verfügten. Taxistellplätze, Ladezonen oder Behindertenstellplätze können nicht umgewandelt werden. Vor der Genehmigung wird eine verkehrstechnische Einzelfallprüfung durchgeführt. Eine Absicherung oder Absperrung der Außergastronomie ist in Köln jedoch nicht erforderlich. Um den Genehmigungsprozess gesamtstädtisch zu vereinheitlichen, ist ein Regelwerk für die Ausgestaltung von Außergastronomieflächen auf Parkständen in Entwicklung.

³² Lokale Agenda 21 Wien 2019

³³ Schabert 2015

³⁴ Stadt Köln 2016

³⁵ Bezirksamt Neukölln von Berlin 2018

Teileinziehung

Soll eine bislang als öffentliche Straße gewidmete Fläche dauerhaft von Kraftfahrzeugverkehr befreit werden, kann dazu das Straßenrecht herangezogen werden. Mit der Einziehung wird eine Straße entwidmet und steht dem allgemeinen Verkehr nicht mehr zur Verfügung. Grundlage für Einziehungen ist das jeweilige Straßenrecht der Bundesländer.

Die Teileinziehung bezeichnet die nachträgliche Einschränkung der verkehrlichen Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, beispielsweise den Fuß- und Radverkehr, den Anliegerverkehr, den Wirtschaftsverkehr oder den öffentlichen Personennahverkehr. Sie ist dann nötig, wenn der durch die Widmung als Verkehrsfläche festgelegte Nutzungsrahmen dauer-

haft verändert wird, beispielsweise durch eine Fußgängerzone. Im Unterschied dazu werden temporäre Maßnahmen wie beispielsweise Straßenfeste über das Straßenverkehrsrecht des Bundes (StVO) geregelt.

Das Berliner Straßengesetz beispielsweise legt fest, dass die Teileinziehung einer Straße aus überwiegen- den Gründen des öffentlichen Wohls erfolgen kann. Dies ist unter anderem bei der Realisierung von Maß- nahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhi- gung der Fall³⁶.

³⁶ § 4 BerlStrG

³⁷ Lotze 2019

³⁸ Landeshauptstadt München 2019a

³⁹ Referat für Stadtplanung und Bauordnung München 2019

⁴⁰ Landeshauptstadt München 2019b



Quelle: Landeshauptstadt München, Michael Ivay

Sommerstraße in München

Praxisbeispiel: Saisonale Fußgängerzone in München-Giesing

In München fand 2019 ein erstes Pilotprojekt für eine sogenannte Sommerstraße statt³⁷. Temporäre Fußgängerzonen sollten neue Treffpunkte im öffentlichen Raum schaffen und die fußläufigen Verbindungen im Stadtteil Obergiesing stärken. Dafür wurden insgesamt 21 Parkstände umgenutzt. Der gewonnene Raum wurde umfangreich begrünt und mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet.

Der Versuch war zunächst auf 10 Wochen begrenzt und wurde danach evaluiert^{38/39/40}. Wie sich gezeigt hat, wurde die beabsichtigte Verkehrsberuhigung von den Anwohnerinnen und Anwohnern wahrgenommen. Deutlich wurde auch, dass temporäre Interventionen Zeit benötigen, um ihre Wirkung zu entfalten. So müssen die neu gewonnenen Straßenräume erst nachbarschaftlich angeeignet werden, gerade wenn sie nicht durch Aktionen oder Freischankflächen bespielt werden. Nicht zuletzt belegte die Evaluierung, dass die Neuaufteilung von Straßenräumen einen Aushandlungsprozess zwischen vielfältigen Interessenlagen erfordert. Das gilt auch bei temporären oder saisonalen Ansätzen.



Quelle: Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln

Der Böhmisches Platz in Berlin-Rixdorf

In einer Teileinziehungsanordnung können weiterhin Liefer- und Anliegerverkehre – auf bestimmte Tageszeiten begrenzt – zugelassen werden⁴¹. Die Entscheidung liegt im Ermessen der Straßenbaubehörde. Auf Basis der StVO können zudem weitere, zeitlich beschränkte Ausnahmen erteilt werden, beispielsweise für Umzüge⁴².

Sommerstraßen, Coole Straßen und temporäre Spielstraßen

Unter **Sommerstraßen**⁴³ ist die temporäre Umnutzung eines Straßenraums in den Sommermonaten zu verstehen. Zufahrten mit dem Kfz sind entweder gar

nicht mehr, nur zum Be- und Entladen oder nur als Anlieger gestattet. Auch die Kfz-Parkplätze entfallen, was angesichts der geringen Parkplatznachfrage während der Urlaubszeit in der Regel ohne größere Widerstände möglich ist. Stattdessen nehmen Sommerstraßen vorübergehend den Charakter einer Fußgängerzone oder Spielstraße an, in der die Bevölkerung verweilen und entspannen kann.

In der Stadt Stockholm, in der es Sommerstraßen seit 2015 gibt, gehen diese mit einem großzügigen Angebot an Cafés und Bars einher, die die Straßen beleben. Positive Effekte stellten sich neben der Gastronomie auch im Handel, Gewerbe und Tourismus ein⁴⁴.

Die Stadt Wien hat im Sommer 2019 erstmals in drei Bezirken sogenannte **Coole Straßen** eingerichtet⁴⁵. Der Ansatz setzt, ähnlich wie die Sommerstraße, auf mehr Straßengrün sowie Möglichkeiten zum Aufenthalt und Spielen. Für den Kfz-Verkehr gilt ein Fahr- und Parkverbot. Im Straßenraum werden Rollrasen und Sprühduschen angebracht.

41 Agora Verkehrswende 2018

42 § 46 I Nr. 11 StVO

43 Vgl. auch den im Englischen üblichen Begriff „Summer Streets“

44 Naughton 2018

45 Stadt Wien 2019

Straßenspiel in Frankfurt am Main



Quelle: Anja Schiamann

Die Standorte der Coolen Straßen wurden auf Basis einer Hitzekarte identifiziert, um als Sofortmaßnahme zur Abkühlung beitragen zu können. Messungen zeigen, dass dieser Effekt tatsächlich eintritt und die Temperatur um bis zu fünf Grad niedriger ist als in angrenzenden Straßen. Eine Verlängerung der Coolen Straßen im folgenden Jahr wurde daher von über 90 Prozent der befragten Anwohnerinnen und Anwohner befürwortet.

Auch **temporäre Spielstraßen** sind ein Weg, den öffentlichen Raum zumindest vorübergehend vom Autoverkehr zu befreien und neue Lebensräume im Quartier zu schaffen. In Frankfurt am Main und Bremen wurden damit bereits gute Erfahrungen gemacht.

In der StVO ist den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit zur Schaffung von temporär angelegten Spielstraßen gegeben. Ein zeitlich begrenzter Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs stellt nach Rechtsauskunft des Berliner Abgeordnetenhauses „keinen nachhaltigen Eingriff in den Gemeingebrauch“⁴⁶ dar. Eine Teileinziehung der betroffenen Straße ist daher nicht nötig. Der Berliner Bezirk Pankow hat daraufhin ein Antragsverfahren entwickelt und veröffentlicht⁴⁷. Das Bezirksamt empfiehlt zunächst den Zusammenschluss zu einer Anwohnerinitiative sowie das Erstellen von Umfragen und Unterstützerlisten im Quartier. Hinsichtlich der Spieltermine und der Aufgabenteilung zwischen Bezirk und Initiative wird eine Kooperationsvereinbarung getroffen.



Quelle: Eigene Darstellung

Kennzeichnung einer für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrten Spielstraße

2.4 Poller, Pflanzkübel und Co: Unerwünschte Nutzungen verhindern

Elektronisch versenkbare Poller

In zahlreichen deutschen Städten kommen elektronisch versenkbare Poller zum Einsatz, um die Zufahrt zu besonders sensiblen Bereichen zu steuern⁴⁸. Zumeist handelt es sich um Altstadtquartiere mit sich überlagernden Nutzungen, wie etwa Handel, Gastronomie und Wohnen. In diesen Fällen können Poller helfen, den Lieferverkehr zu organisieren oder die nächtliche Verkehrs- und Lärmbelästigung zu reduzieren. Aber auch in reinen Wohngebieten, aus denen Durchgangs- oder Parksuchverkehr gehalten werden soll, finden sich Anwendungsbeispiele.

Abhängig vom Einsatzgebiet und -zweck werden Geltungsbereich, Zeitfenster und Zufahrtsrechte für Anlieger, Gäste oder Lieferanten definiert. Die Konzeption kann dabei flexibel auf die spezifische Ausgangslage angepasst werden. Um das Einsatzgebiet – und damit die Zahl der Berechtigten – zu begrenzen, kann es sinnvoll sein, automatisch versenkbare Poller in Kombination mit einer Schleifenerschließung (vgl. das Praxisbeispiel Gent) einzusetzen. Tritt die adressierte Problemlage nicht ganztagig auf, können Poller für bestimmte Tageszeiten im Boden versenkt bleiben, wodurch eine uneingeschränkte Zufahrt möglich ist. Auch die Ausfahrt kann rund um die Uhr und ohne Berechtigungsnachweis ermöglicht werden.

Üblicherweise erhalten Berechtigte eine neutral gestaltete Chipkarte, die für eine Einfahrt an ein Kartenlesegerät angehalten werden muss. Öffentliche Verkehrsmittel, Einsatz- oder Räumfahrzeuge erhalten oft auch Funksensoren.

In der Regel programmieren die Verwaltungen, etwa das Straßenbauamt, Bürger- oder Ordnungsamt, die Chipkarten und organisieren deren Vergabe. Verlorene Karten müssen gemeldet und daraufhin gesperrt werden. In Summe bringen auch elektronisch zu steuernde Polleranlagen einen Verwaltungsaufwand mit sich. Die Lösung wird aber im Vergleich zu einer personalintensiven Kontrolle und Ahndung vor Ort als kosteneffizient beschrieben.

⁴⁶ Abgeordnetenhaus von Berlin Wissenschaftlicher Parlamentsdienst 2017

⁴⁷ Bezirksamt Pankow von Berlin 2019

⁴⁸ Einen anonymisierten Überblick über vorliegende Erfahrungen findet sich im Ratsinformationssystem der Stadt Erlangen als Anhang zur Beschlussvorlage 613/034/2015 vom März 2015.



Poller in Villingen-Schwenningen

Besteht die Polleranlage aus einem einzelnen, elektronisch versenkbaren Poller, braucht es in Straßen mit Gegenverkehr baulich ausgeführte Wartebereiche. Alternativ kann auch in jeder Fahrspur ein Poller angebracht werden. Für alle Anlagen, die mit Chipkarten operieren, ist ein Terminal mit entsprechendem Lesegerät erforderlich. Dieses muss bündig mit dem Kfz anfahrbar sein. Dabei sind Sichteinschränkungen zu vermeiden. Deshalb sind Standorte in Kurven oder im Bereich von Kreuzungen und Querungsstellen nicht geeignet.

Die größten betrieblichen Hürden ergeben sich in der Praxis bei der Kennzeichnung versenkbarer Poller. Gerichte sehen eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, wenn nachfolgende Fahrzeuge nicht deutlich vor hochfahrenden Pollern gewarnt werden^{49/50}. Kommt es zum Unfall, das heißt wird ein Fahrzeug von einem automatisch aus der Versenkung kommenden Poller erfasst, entsteht oft auch für die Kommune erheblicher Reparatur- und Personalaufwand.

In der Praxis weisen deshalb Hinweisschilder darauf hin, dass die Polleranlage nur einzeln passiert wer-

den darf. Diese Warschilder werden – wie auch das Durchfahrtsverbot mit Uhrzeit und die Vorfahrtsregelung – durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Terminals sind mit gut sichtbaren Lichtsignalen ausgestattet, die Wartezeiten und die freie Einfahrt signalisieren. Hilfreich ist es außerdem, die Geschwindigkeit im Umfeld der Poller deutlich zu reduzieren, auf gute Sichtbeziehungen zu achten und ein Umfahren der Anlage, etwa über den Gehweg, baulich zu verhindern.

In Villingen-Schwenningen wurden die versenkbaren Poller mit einer leuchtroten, nachleuchtenden Farbe lackiert sowie mit Reflektorstreifen und einem Signallicht ausgestattet. Die Poller sind dadurch auch dann sichtbar, wenn sie herunter fahren⁵¹.

Eine weitere betriebliche Herausforderung stellt der Winterdienst dar. Streugut soll nicht zu nah am Poller ausgebracht werden. Außerdem dürfen versenkte Poller nicht über das Niveau der Fahrbahn ragen, da diese ansonsten durch Räumfahrzeuge beschädigt werden können.

Die Poller sollten, auch wenn keine betrieblichen Störungen auftreten, regelmäßig gewartet werden. Die Wartungen sind zum Nachweis der erbrachten Verkehrssicherung gründlich zu dokumentieren. Die laufenden Kosten werden jedoch, abgesehen von Beschädigungen, als sehr niedrig beschrieben.

Konventionelle Poller und Fahrradbügel

Um zu verhindern, dass Kraftfahrzeuge unzulässigerweise Radwege oder andere Straßenbereiche befahren bzw. auf diesen parken, ist der Einsatz von Pollern („Sperrpfosten“) grundsätzlich möglich. Werden sie zu diesem Zweck eingesetzt, handelt es sich bei ihnen nicht um ein Verkehrshindernis gemäß § 32 StVO, sondern um eine zulässige Verkehrseinrich-

tung im Sinne von § 43 Abs. 1 StVO.⁵² Zuständig sind damit nach § 45 StVO die Straßenverkehrsbehörden.

In der praktischen Anwendung müssen Poller oder Sperrpfosten durch ihre Farbgebung so gestaltet sein, dass sie rechtzeitig wahrgenommen werden können. Die in der Abbildung auf der folgenden Seite dargestellte Farbgebung eines Pollers in London ist zum Beispiel nicht zu empfehlen.

49 OLG Nürnberg 2013

50 OLG Saarbrücken 2012

51 Eich 2016

52 VG Koblenz 2010

53 Stadt Heidelberg 2016

54 Unter Anliegern werden u. a. Anwohnerinnen und Anwohner, ansässige Gewerbetreibende, Lieferdienste oder Hotelgäste verstanden.

Praxisbeispiel: Bestehenden Fußverkehrsvorrang in der Heidelberger Altstadt durchsetzen

Die Straßen im Kern der Heidelberger Altstadt sind nahezu durchweg dem Fußverkehr vorbehalten. Dieser Fußgängerbereich besteht bereits seit den 1970er-Jahren. Durch eine Satzung ist der Gemeindegebrauch dort auf den Fußgängerverkehr beschränkt⁵³.

Eine Benutzung der Fußgängerzone mit Fahrzeugen stellt eine Sondernutzung dar. Diese benötigt eine Erlaubnis und ist nur in Schrittgeschwindigkeit sowie unter Beachtung des Vorrangs für den Fußverkehr möglich.

An Werktagen ist Anliegerverkehr⁵⁴ in der Zeit von 6.00 bis 11.00 Uhr ohne gesonderte Erlaubnis mit Fahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gestattet. Außerhalb dieser Zeiten ist das Befahren der Fußgängerzone stark begrenzt. So wird etwa für privat errichtete Stellplätze (beispielsweise in einer Garage), die nur über die Fußgängerzone zu erreichen sind, eine zeitlich unbegrenzte Fahrberechtigung ausgestellt. Auch in den umliegenden Straßen ist das Parken stark begrenzt und nur auf Antrag für Anwohnende, öffentliche und private Einrichtungen in bestimmten Straßen erlaubt.

In der Praxis zeigt sich, dass diese Regelungen häufig durch den Kfz-Verkehr missachtet werden, worunter neben der Aufenthaltsqualität auch die Verkehrssicherheit in der Altstadt leiden. Diese Einschätzung wird auch von zahlreichen ansässigen Gewerbetreibenden und Anwohnenden geteilt und war Grundlage eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens.

Der Prozess startete zunächst ergebnisoffen, um einen Weg zur Durchsetzung der oben beschriebenen Regeln zu finden. Ein Arbeitskreis bestehend aus Vertretungen von Interessensgruppen, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern, dem Bezirksbeirat sowie den städtischen Fachämtern präzierte in der Folge ein Konzept, das an den rund vierzig Ein- und Ausfahrten in die Altstadt elektronisch versenkbare Poller vorsieht. Diese sollen am Ende der freien Zufahrtszeit (11.00 Uhr) hochfahren und Fahrzeugen ohne Dauerberechtigung die Ausfahrt nur noch gegen Gebühr ermöglichen.

Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr wird dadurch nicht verändert, auch die Führung der Einbahnstraßen bleibt gleich. Lediglich eine an die Fußgängerzone angrenzende Fahrradstraße soll in ihrer Mitte einen modalen Filter erhalten, um Durchgangsverkehr fernzuhalten.

Das Verkehrslenkungskonzept Altstadt wurde im Juli 2018 mit großer Mehrheit im Gemeinderat beschlossen, eine Umsetzung ist bis 2021 zu erwarten.

Bei nicht vorhandener Straßenbeleuchtung müssen sie zudem mit Reflektoren ausgestattet sein⁵⁵. Als weitere, frühzeitige Warnhinweise kommen zum Beispiel ein Wechsel der Fahrbahnoberfläche, Farbmarkierungen oder ein Schild in Frage. Der ADFC⁵⁶ empfiehlt eine Mindestdurchfahrtsbreite von 1,30 m, damit auch für Radfahrende mit Gepäcktaschen oder mit Anhänger eine sichere Durchfahrt möglich ist.

Um Falschparken zu verhindern, schaffen zahlreiche Städte mittlerweile auch gezielt Fahrradabstellanlagen im Einmündungsbereich. Mehr dazu im Kapitel zur Organisation des Parkens.



Quelle: Wolfgang Aichinger

Schwer sichtbarer Poller auf einer Nebenroute in London, in Kombination mit einer gut gestalteten Fahrbahnverengung.



Quelle: Anja Schlamann

Fahrradbügel an einer Straßenkreuzung in Frankfurt am Main.

55 Anlage 4 zu § 43 III StVO
56 ADFC 2015
57 City of London 2019
58 Dutch News 2019
59 Northern Times 2019
60 ÖAMTC 2019
61 Stadt Hannover 2019
62 Engels o. J.
63 Stadt Nürnberg 2019

Ausblick: Technische Lösungen zur Verkehrsberuhigung im europäischen Ausland

Im europäischen Ausland finden technische Lösungen zur Verkehrsüberwachung wesentlich häufiger Anwendung als in Deutschland. In der Regel basieren die eingesetzten Technologien auf Kameras und Kennzeichenerfassung.

Die Kreuzung Bank liegt inmitten des Londoner Bankenviertels. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung darf sie an Wochentagen in der Zeit von 7.00 bis 19.00 Uhr nur von Bussen, Radfahrenden sowie Zufußgehenden passiert werden. Fahrzeuge, die ohne Berechtigung kreuzen, werden mittels Kennzeichenerkennung erfasst und erhalten ein Bußgeld in Höhe von 130 Pfund, was rund 150 Euro entspricht⁵⁷.

In holländischen Städten werden sogenannte Scan Cars bereits seit 2009 zur Erfassung von falsch-parkenden Fahrzeugen eingesetzt.⁵⁸ Zuletzt hat die Stadt Groningen ein Fahrzeug in Betrieb genommen, das die Parkberechtigung von bis zu 13.000

Autos pro Tag überprüfen kann⁵⁹. Die digitale Unterstützung der Parkraumüberwachung verbessert die Zahlungsmoral für Parkgebühren und reduziert den Personalaufwand deutlich.

Zahlreiche italienische Städte wie Rom, Florenz oder Bozen haben für die historische Innenstadt oder sensible Bereiche eine sogenannte „zona traffico limitato“ (ZTL) eingeführt. Es dürfen ausschließlich Fahrzeuge mit einer Sondergenehmigung einfahren. Auch in diesem Fall wird die Einfahrtsberechtigung per Kennzeichenerfassung überprüft. Sollte keine Berechtigung vorliegen, wird eine Strafe von mindestens 80 Euro erhoben⁶⁰.

In Deutschland werden gegen solche automatischen Erfassungen häufig Datenschutzbedenken vorgebracht. Einzelne Projekte, wie beispielsweise eine abschnittsweise Geschwindigkeitserfassung mittels Kennzeichenverfolgung in Niedersachsen, konnten mittlerweile aber rechtssicher umgesetzt werden⁶¹. Auch diese Technik ist in Ländern wie Österreich oder den Niederlanden bereits länger etabliert.

Praxisbeispiel: Erreichbarkeit der Altstadt von Gent durch eine Schleifenlösung neu organisiert

Die Zufahrt in das Zentrum der belgischen Stadt Gent wurde 2017 durch ein schleifenförmiges Erschließungssystem, den sogenannten Circulation Plan, neu geordnet⁶². Der Kern der Innenstadt ist eine Fußgängerzone. Daran anschließend befinden sich sechs Sektoren, die jeweils mit dem Kfz erreichbar bleiben, zwischen denen jedoch keine Durchfahrt möglich ist. Wer von einem Sektor in einen anderen wechseln möchte, muss die innerstädtische Ringstraße benutzen. Die Zufahrtsrechte werden mit Hilfe von Einbahnstraßen und Pollern organisiert, an ausgewählten Stellen werden Kamerakontrollen eingesetzt. Größere Knoten, die mit dem Kfz nicht mehr in alle Richtungen zu durchfahren sind, werden fuß- und radverkehrsfreundlich umgestaltet.

Die Wirkungen des neuen Erschließungskonzepts konnten bereits nach einem Jahr festgestellt werden. Der Kfz-Verkehr in der Spitzenstunde ging um zwölf Prozent zurück. Auf ausgewählten Fahrradrouten reduzierte sich der Kfz-Verkehr sogar um 40 Prozent. Die Zahl der Radfahrenden hingegen stieg um 25 Prozent, die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel um 28 Prozent. Nicht zuletzt verbesserte sich auch die Luftqualität um 18 Prozent im Vergleich zum Vorher-Zustand.

Eine vergleichbare Lösung ist bereits seit längerer Zeit in Nürnberg in Kraft. Auch hier wird der Durchgangsverkehr über eine Schleifenlösung auf den sogenannten Altstadttring geführt⁶³. Das Kfz-Aufkommen ist von früher 28.000 Fahrzeugen auf rund 3.000 Fahrzeuge gesunken.



Quelle: Ebema

Straßengestaltung im Zuge des Circulation Plan der Stadt Gent

Fahrbahnmarkierungen

Fahrbahnmarkierungen gelten als Verkehrszeichen im Sinne der StVO, sofern sie eine regelnde Wirkung haben. Dazu zählt die durchgehende weiße Linie als Fahrbahnbegrenzung, die von Fahrzeugen nicht überfahren werden darf. Mit dieser Markierung können Sonderwege abgegrenzt werden. Zu den Sonderwegen zählen Radwege, Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Fußgängerzonen, Fahrradstraßen oder Bussonderfahrstreifen⁶⁴.

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen können Fahrbahnbegrenzungen anstelle durch Markierungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein⁶⁵.

Eine besondere Form der Fahrbahnmarkierung sind Sperrflächen, da diese nicht von Fahrzeugen benutzt werden dürfen⁶⁶. Weder das Überfahren noch Parken und Halten sind dort erlaubt.

Im Ausland, beispielsweise in den sogenannten „Superblocks“ in Barcelona, werden farbige Markierungen auch verwendet, um neue Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu symbolisieren. Mit dieser kostengünstigen Maßnahme werden frühere Fahrbahnflächen zu Aufenthalts- oder Spielbereichen⁶⁷. Die regelnde Wirkung entsteht – wie auch im deutschen Recht vorgesehen – durch eine weiße Fahrbahnbegrenzung.

Markierungslösung im Superblock Sant Antoni in Barcelona



Quelle: Wolfgang Alchinger



Quelle: Peter Geisler

Gestaltung durch Pflanzkübel

Pflanzkübel

Als Mittel zur Straßenbegrünung und zur Abwehr von falschparkenden Fahrzeugen können Pflanzkübel eingesetzt werden. Ihre Verwendung im öffentlichen Raum ist grundsätzlich möglich. Sie stellen jedoch ein Verkehrshindernis dar und sollten daher nicht mittig auf der Gehbahn platziert werden. Bei Dunkelheit sind Pflanzkübel ausreichend kenntlich zu machen. Durch eine Straßenbeleuchtung sind Pflanzkübel ausreichend als Gefahrenstelle gesichert⁶⁸.

Zur weiteren Hervorhebung können Pflanzkübel auch hinter Fahrbahnmarkierungen oder auf Sperrflächen aufgestellt werden. Unproblematisch ist beispielsweise ihre Platzierung auf ausgewiesenen Pkw-Parkständen, da diese sowohl vom Gehweg als auch der Fahrbahn deutlich getrennt sind.

2.5 Organisation des Parkens: Flächen frei machen für lebendige Straßen

Parkraummanagement

In vielen Quartieren drängt hoher Parkdruck andere Nutzungen an den Rand. Radfahrende, Familien mit Kinderwagen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität spüren deutlich, wie immer mehr und immer größere Fahrzeuge den öffentlichen Raum dauerhaft und übermäßig beanspruchen.

Die Stellplatznachfrage ist durch Parkraummanagement zu steuern. Die Zahl der im öffentlichen Raum bereitgestellten Parkplätze, ihre Bepreisung und die

Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs sind wesentliche Stellgrößen, um die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung des Straßenraums zu beeinflussen⁷⁰. In vielen Fällen ist belegt, dass die Einführung von Kurzparkgebühren sowie Bewohnerparkausweisen den Nutzungsdruck quasi „über Nacht“ reduziert, da vor allem gebietsfremde Langzeitparker auf andere Parkplätze ausweichen. Dieser Effekt ist jedoch nicht von Dauer, wenn Kfz-Zulassungen und Bevölkerung im Quartier zunehmen. Um eine langfristige Entlastung des öffentlichen Raums zu erzielen, sind folgende Schritte empfehlenswert:

- Freiwerdende Kfz-Parkstände sollten nach Einführung von Parkraummanagement als Flächen dividende eingezogen und zum Beispiel für Fahrradparkplätze verwendet werden.

64 Anlage 2 zu § 41 I StVO

65 § 39 StVO

66 Anlage 2 Nr. 72 zu § 41 I StVO

67 Ajuntament de Barcelona 2019

68 OLG Hamm 2006

69 Stadt Kiel 2019

70 Agora Verkehrswende 2019

Praxisbeispiel: Von der Verkehrsinsel zum Wellingdorfer Wohnzimmer

Eine unscheinbare Restfläche wurde in Kiel durch eine Kombination aus Fahrbahnmarkierungen, Sitz- und Spielobjekten sowie Fahrradbügeln zu einem generationenübergreifenden Aktionsraum für die Nachbarschaft umgestaltet. Die zunächst temporäre Möblierung des sogenannten Wellingdorfer Wohnzimmers wurde unter Beteiligung von Kindern, Senioren und Vereinen erarbeitet und gemeinsam mit zwei lokalen Künstlerinnen umgesetzt. Neben einer Förderung der aktiven Mobilität soll das Projekt im Quartier auch zu einer stärkeren Identifikation und Belebung beitragen. Das Maßnahmenkonzept für die baulichen Maßnahmen wurde 2017 erarbeitet und im Ortsbeirat vorgestellt. Im Laufe des Jahres 2020 beabsichtigt die Stadt Kiel die dauerhafte Umgestaltung der früher stark zugewinkelten Platzfläche.⁶⁹

- ▶ Die Höhe der Kurzzeitparkgebühren sollte kontinuierlich evaluiert werden, entsprechende Preisanpassungen sollten zumindest im gleichen Rhythmus wie bei ÖPNV-Fahrkarten erfolgen. Der optimale Preis ist bei einer Auslastung von 85 Prozent aller Parkplätze erreicht.⁷¹
- ▶ Die Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise sollte begrenzt werden. Kommunen können auf Grundlage der Zahl der im Quartier zur Verfügung stehenden Parkplätze entsprechende Verfahrensregeln aufstellen.⁷² Generell empfiehlt sich ein Verhältnis von 1,5 Ausweisen pro Parkstand. Interessenten, für die kein Parkstand im Quartier vorhanden ist, können auf einer Warteliste geführt werden.

Kernbestandteil des Managements von öffentlichem Raum ist in jedem Fall die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Falschparkende Fahrzeuge, die beispielsweise auf Radwegen oder vor abgesenkten Bordsteinen stehen, sollten umgehend abgeschleppt werden.

Parkverbotszone

In zahlreichen Kommunen ist in hochwertig gestalteten Straßenräumen wie etwa in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen das Parken von Kraftfahrzeugen mittlerweile stark eingeschränkt.

Ein Mittel dazu sind großflächige Parkverbotszonen, die mit Hilfe eines eingeschränkten Haltverbots (Zeichen 290.1 und 290.2) umgesetzt werden können. Dabei müssen die Bestimmungen der StVO beachtet werden. Notwendig ist beispielsweise der Nachweis, dass die Maßnahme zwingend erforderlich ist, um eines der laut § 45 StVO zulässigen Ziele (Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sowie Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen) zu erreichen.⁷³ Beispielhafte Begründungen wären etwa das Ermöglichen von guten Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden oder eine bessere Verkehrssicherheit und Lärminderung durch das Vermeiden von Parksuchverkehr. Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs reichte bisher nicht für eine rechtssichere Begründung aus. In der praktischen Umsetzung muss die Zone als einheitliches Gebiet erkennbar sein.



Quelle: Wolfgang Aichinger

Parkverbotszone (eingeschränktes Halteverbot) in Kombination mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) in Donaueschingen

Quartiersgaragen

In vielen Neubaugebieten kommen Quartiersgaragen in unterschiedlichen Ausführungen und Größen zum Einsatz, zum Beispiel als Parkhäuser, Parkpaletten oder Tiefgaragen.⁷⁴ Dabei werden Quartiersgaragen häufig eher am Quartiersrand platziert, um die Verkehrsberuhigung des Gebiets zu unterstützen. Die Garagen liegen meist 200 bis 300 m Luftlinie von den Wohnungen entfernt, bei sehr attraktiver Wegeführung werden auch längere Distanzen akzeptiert.

Quartiersgaragen ersetzen das Kfz-Parken im Straßenraum, weswegen keine straßenbegleitenden Parkstände im Quartier angeboten werden sollen. Um unerwünschte Verlagerungseffekte zu vermeiden, sollten angrenzende Quartiere durch Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparkvorrechte oder andere Maßnahmen wie beispielsweise Schleifenerschließungen geschützt werden.

Für Mobilitätseingeschränkte, aber auch für Dienste wie Carsharing sowie das Laden, Liefern, Ver- und Entsorgen müssen eigene Flächen vorgesehen und auch freigehalten werden. Dafür sind zugangsbeschränkende Maßnahmen oder Kontrollen notwendig.

Sammelgaragen in bestehenden Quartieren sind in deutschen Städten noch selten. Sie stellen aber eine der effektivsten Maßnahmen zur Befreiung des Straßenraums von einer Übernutzung durch parkende Kfz dar. In Radolfzell können Autofahrer, die in der

Altstadt wohnen oder arbeiten, für 40 Euro im Monat einen Dauerparkschein beantragen.⁷⁵ Der Parkschein berechtigt zur Nutzung verschiedener bewirtschafteter Garagen und Parkplätze, die in öffentlichem Besitz stehen. Aufgrund der kaum vorhandenen Parkstände im Straßenraum werden in der Altstadt von Radolfzell keine Bewohnerparkausweise nach dem Straßenverkehrsrecht ausgegeben.

Fahrradparken

Freiwerdender Straßenraum auf ehemaligen Parkständen kann für das Fahrradparken genutzt werden, um die Erreichbarkeit des Quartiers für Radfahrende zu verbessern. Gleichzeitig sind Fahrradbügel auch beim Freihalten von Sichtfeldern und Straßeneinmündungen nützlich.

Die Stadt Köln hat in den vergangenen Jahren die Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum massiv vermehrt. Dabei verfolgte die Verwaltung den Grundsatz, mehr als die Hälfte der neu aufgestellten Bügel in Einmündungen oder an Straßenecken anzubringen, um gefährdendes Falschparken von Kfz zu unterbinden. Damit leisten die so aufgestellten Fahrradbügel gleich zwei Funktionen und auf zusätzliche Poller kann verzichtet werden. Weitere Fahrradstellplätze entstanden auf Flächen des Kfz-Verkehrs, nur ein geringer Teil auf dem Gehweg. Zusätzlich wurde ein städtischer Fördertopf für private Fahrradstellplätze angeboten. Ziel ist es, das Fahrradparken teilweise auf private Flächen zu verlagern und öffentliche Gehwege für den Fußverkehr freizuräumen.

Zum Einsatz kommen neben herkömmlichen Anlehnbügeln auch sogenannte „Haarnadeln“, die anstelle von bereits bestehenden Pollern aufgestellt werden können.



Quelle: verenaFOTOGRAFIERT

Der Vorher-Nachher-Vergleich der Fahrradstraße Friesenwall in Köln zeigt die Neuordnung des Seitenbereichs für Fahrradparken, Parkscheinautomaten und anderes Stadtmobiliar

⁷⁰ Agora Verkehrswende 2019

⁷¹ Vgl. Shoup 1997

⁷² Agora Verkehrswende 2019

⁷³ Agora Verkehrswende 2018

⁷⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018

⁷⁵ Große Kreisstadt Radolfzell am Bodensee 2017



Quartiers- bezogene Mobilitäts- konzepte erstellen

3

Verkehrsberuhigung im Quartier benötigt das Wissen und die Unterstützung der lokalen Bevölkerung. Im Zuge der Konzepterstellung bestehen zahlreiche Möglichkeiten zur Zusammenarbeit zwischen Initiativen, Verwaltung und Politik. Gelingt die Kooperation, können mehr Nutzungsideen, Verbesserungsvorschläge, Verkehrsdaten und ein größeres gegenseitiges Vertrauen generiert werden. Die unterschiedlichen Herangehensweisen und Handlungsspielräume der einzelnen Akteursgruppen können im besten Fall als Ressource für ein erfolgreiches Konzept verstanden werden.

3.1 Lokale Politik einbinden

In vielen aktuellen Projekten zur Verkehrsberuhigung zeigt sich, dass Veränderung oftmals einen Impuls aus der Bevölkerung braucht. Um gehört zu werden, müssen Bürgerinnen und Bürger das vorliegende Problem – etwa zu viel Durchgangsverkehr oder gefährliche Schulwege – verständlich machen und gezielt an die lokale Politik vermitteln.

Ein erstes Mittel, um Relevanz und Sichtbarkeit zu erzeugen, sind Unterschriftensammlungen im Quartier sowie Unterstützungserklärungen, die ein breites Spektrum der lokalen Akteursgruppen abdecken. Äußern sich Vertreterinnen und Vertreter von Handels- und Gewerbebetrieben, Dienstleistungsunternehmen, Schulen, Kitas oder Senioreneinrichtungen, so finden Forderungen nach weniger Verkehrslärm, mehr Verkehrssicherheit oder einer Dämpfung des Kfz-Verkehrs oft mehr Gehör.

Ein weiteres wirkungsvolles Instrument sind organisierte Spaziergänge zu ausgewählten Orten, die Herausforderungen, aber auch Chancen im Quartier verdeutlichen. Eingeladen werden sollten dazu möglichst hochrangige Repräsentantinnen und Repräsentanten der Lokalpolitik, wie etwa Bürgermeister, Beigeordnete, Fraktionsvorsitzende oder Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Ein ähnliches Format hält die Initiative „Autofreier Wrangelkiez“ in Berlin-Kreuzberg ab. Bei sogenannten „Autofrei Sprechstunden“ stellen die Organisatorinnen und Organisatoren der Initiative ihr Anliegen vor, beantworten Bürgerfragen und diskutieren ihre Vorschläge, oftmals gemeinsam mit Politikerinnen und Politikern.



Einladung zur „Autofrei-Sprechstunde“

3.2 Citizen Science: Bürgerinnen und Bürger erheben Daten

Daten sind für Initiativen zur Verkehrsberuhigung entscheidend. Sie verdeutlichen die Relevanz und Legitimität eines Vorhabens in der politischen Kommunikation, sie liefern wertvolle Informationen für die Planung und ermöglichen eine Evaluierung.

Um eine Diskussion in Gang zu bringen, kann es nützlich sein, dass engagierte Anwohnerinnen und Anwohner selbst Daten erheben, beispielsweise zu Verkehrsstärken oder Geschwindigkeiten. Das Aufkommen von Kfz, Radfahrenden und Zufußgehenden kann mit Strichlisten oder per App gezählt werden. Bestimmte Situationen wie etwa Parkverstöße lassen sich auch gut durch Fotos dokumentieren.

Für die Messung von Geschwindigkeiten⁷⁶ oder auch der Luftqualität⁷⁷ können mittlerweile sogar Messinstrumente im Eigenbau angefertigt werden. Deren Resultate sind in der Regel so genau, dass sie zumindest für die politische Kommunikation geeignet sind.

Neben verkehrsbezogenen Daten können beispielsweise auch Einstellungen und Meinungen zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum, zur Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs oder zu Maßnahmen für die Verkehrsberuhigung erhoben werden. Dafür stehen zahlreiche Online-Umfrage-Tools zur Verfügung.

Spätestens bei der Detailplanung für konkrete Vorhaben und Projekte sind jedoch offiziell anerkannte Datenerhebungen notwendig, die die kommunale

⁷⁶ Haarbach 2018

⁷⁷ BUND 2018 und OK Lab Stuttgart o. J.

⁷⁸ Stadtlücken e. V. o. J.

⁷⁹ Landeshauptstadt Stuttgart 2018

Praxisbeispiel: Neue Ideen für den Österreichischen Platz in Stuttgart

Am Österreichischen Platz in Stuttgart zeigt sich, mit welchen partizipativen Prozessen und Strukturen neue Nutzungen von öffentlichen Räumen gemeinsam durch Verwaltung und Initiativen erarbeitet werden können⁷⁸. Ziel ist es, im Laufe von zwei Jahren auf einer bisher als Parkplatz genutzten Fläche unterschiedlichste, innovative Nutzungskonzepte – vom Kinderferienprogramm über Chorproben bis zu einer Pflanzentauschbörse – zu testen.

Die Organisation von Aktionen sowie die Verwaltung der Fläche werden durch den Verein „Stadt-lücken“ übernommen. Das ehrenamtlich tätige Team informiert und berät Bürgerinnen und Bürger über Möglichkeiten zum Mitmachen und achtet auf das Einhalten allgemeiner Grundsätze, die etwa sicherstellen, dass die Fläche ohne Konsumzwang zu nutzen bleibt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist in den Prozess über ein interdisziplinäres Projektteam eingebunden, das aus den Ämtern für Stadtplanung, Tiefbau und öffentliche Ordnung, der Wirtschaftsförderung, den Bezirksvorständen sowie dem Verein zusammengesetzt ist. Die regelmäßigen „Runden Tische“ ermöglichen kurze Abstimmungsprozesse und schnelle Entscheidungen bei Themen wie Veranstaltungsgenehmigungen, Verkehrssicherung oder Lärmschutz für Anwohnerinnen und Anwohner. Der Gemeinderat stellte insgesamt 80.000 Euro für die Realisierung einzelner Projekte in den Haushaltsjahren 2018/2019 zur Verfügung. Diese Kooperation soll beispielgebend für weitere Projekte sein und wurde beim Bundeswettbewerb „Europäische Stadt“ des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) mit dem ersten Platz und einem Preisgeld von 25.000 Euro ausgezeichnet⁷⁹.



Verweilen auf dem ehemaligen Parkplatz Österreichischer Platz in Stuttgart

Quelle: Stadtlücken e. V.

Verwaltung beauftragt und die auch als Vergleichsgrundlage für eine spätere Evaluierung der Wirksamkeit von Maßnahmen dienen können.

3.3 Ko-Kreation: Verwaltung und Bevölkerung planen gemeinsam

Bürgerinnen und Bürger verfügen häufig nicht nur über genaue Kenntnis der Probleme, sondern entwickeln in zahlreichen Städten auch konkrete Ideen für Maßnahmen, um Durchgangsverkehr aus Quartieren zu halten, den Rad- und Fußverkehr sicherer zu machen oder Nachbarschaftsleben wieder auf die Straßen zu bringen. Es empfiehlt sich, diese Ideen bereits frühzeitig in Stadtplänen, Straßenquerschnitten oder Fotomontagen zu visualisieren.

Diese vorläufigen Vorschläge und Konzepte können in der Folge den ersten Schritt für eine Zusammenarbeit zwischen der kommunalen Verkehrsplanung und Bürgerinitiativen darstellen. Die Prozessverantwortung liegt bei der Verwaltung und das Prozessdesign kann sowohl Elemente der öffentlichen Beteiligung (Informationsveranstaltungen oder Bürgerwerkstätten) wie auch regelmäßig stattfindende Konsultations- und Planungsrunden beinhalten. Die Verwaltungsspitze sollte in diese Formate stets eingebunden werden, um von Beginn an die Ergebnisse mitgestalten und mittragen zu können.

Die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen ist in vielen Kommunen noch relativ unerprobt, weswegen es für eine Kooperation neben Vertrauen vor allem Transparenz über Verfahrensabläufe und Gestaltungsspielräume braucht. Für die ehrenamtlich engagierten Mitglieder von Bürgerinitiativen sollte erkennbar sein, ob es realistische Chancen für eine Umsetzung der angeregten und gemeinschaftlich ausgearbeiteten Ideen gibt. Natürlich ist nicht jede Idee umsetzbar. Die Gestaltungsspielräume der Kommunalverwaltung können im Einzelfall aus verschiedenen Gründen eingeschränkt sein (vgl. auch Kapitel 2).

In Richtung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Verwaltungen sollte kommuniziert werden, dass aufmerksamskeitsstarke Medienarbeit und zugespitzte politische Forderungen zum Handwerks-

zeug von Initiativen gehören und nicht persönlich gegen einzelne Personen zielt.

3.4 Kommunikation und Beteiligung

Mindestens so wichtig wie die konzeptionelle Zusammenarbeit von Initiativen und Verwaltung sind eine wirkungsvolle Kommunikation und Beteiligung. Veränderungen führen oftmals zu Verunsicherung oder Widerständen. Das gilt auch für Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr im Quartier lenken und dosieren sollen. Am hilfreichsten ist es, allen Beteiligten einen transparenten Zugang zum Projekt zu ermöglichen.

Dabei sind unterschiedliche Formate und Tonalitäten gefragt. Die Mittel reichen von klassischer Öffentlichkeitsarbeit oder Projekt-Kommunikation an eine breite Öffentlichkeit bis hin zu Beteiligungsformaten für einzelne Interessensgruppen und fallweise auch Konfliktlösungsmethoden.

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Ein einfaches Mittel, um bestehende Probleme im Quartier anzusprechen oder Ideen zu kommunizieren, ist ein Newsletter. Dieser kann sowohl analog als auch digital beworben werden, etwa auf Straßenfesten oder über Social Media. Eine große Reichweite des Newsletters hilft auch in der politischen Kommunikation, da auf diesem Weg rasch Unterstützung organisiert werden kann.

Überraschende Motive und Perspektiven können helfen, die Aufmerksamkeit von Medien und Politik zu gewinnen. Starke Bilder und Botschaften entstehen zum Beispiel durch skurrile Aktionen, die die ungleiche Verteilung des öffentlichen Raumes thematisieren. Die Möglichkeiten reichen bis hin zu Presse-Rundfahrten im Feuerwehrauto, die zeigen, welche Behinderung in Notfällen von falschparkenden Autos ausgeht.



Quelle: Peter Bastian/Karlsruhe

Pressewirksame Eröffnung einer Fahrradstraße in Karlsruhe während der Europäischen Mobilitätswoche

Praxisbeispiel: Europäische Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche⁸⁰, eine von Kommunen getragene Kampagne der Europäischen Union, kann ein geeigneter Anlass sein, um zum Beispiel besondere Aktionen im Quartier mit einem autofreien Tag auf einer Hauptstraße im Zentrum zu kombinieren. Gemeinsam mit Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern kann die Woche auch genutzt werden, um nachhaltige Verkehrsprojekte, wie Fahrradstraßen oder Carsharing-Stationen einzuweihen. Diese Kombination aus erlebbaren Mobilitätskonzepten und aktivierender Öffentlichkeitsarbeit kann dazu beitragen, Menschen vor Ort für nachhaltige Mobilität zu begeistern.

Aktionsideen und Anregungen durch gute Beispiele finden sich auf der Website www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche. Die Koordinierungsstelle der Europäischen Mobilitätswoche im Umweltbundesamt unterstützt interessierte Kommunen darüber hinaus auch durch zusätzliche Angebote wie zum Beispiel Webinare, Vernetzungsveranstaltungen oder Designvorlagen.

Beteiligung

Für erfolgreiche Beteiligung ist es erforderlich, dass wesentliche Grundsätze der Partizipation eingehalten werden⁸¹:

- ▶ Alle Beteiligten werden gleich ernst genommen und haben die gleichen Rechte und Pflichten.
- ▶ Die Beteiligten sind die Expertinnen und Experten ihrer Konflikte. Sie finden die Lösungen.
- ▶ Alle bemühen sich, Lösungen zu finden, die auch die Interessen des anderen umfassen.

- ▶ Ergebnisoffenheit ist eine Bedingung für den Erfolg der gemeinsamen Diskussion.
- ▶ Die Auseinandersetzung erfolgt fair, auf Basis sachbezogener, nachvollziehbarer Argumente.

Diese Grundsätze sollten bereits im Zuge der Ko-Kreation zwischen Verwaltung und Initiativen Anwendung finden – sind aber umso wichtiger, wenn es um die Einbindung von Interessensgruppen mit kritischer oder ablehnender Haltung gegenüber der Verkehrsberuhigung geht.

Praxisbeispiel: Kommunikation und Beteiligung rund um das „Flanierquartier auf Zeit“ in Hamburg-Ottensen

Das Projekt „Ottensen macht Platz“ ist ein Reallabor, in dem vom September 2019 an für ein halbes Jahr neue Mobilitätsformen und die Neuverteilung des Straßenraums erprobt wurden⁸². Vier Straßenzüge wurden im Zuge des Verkehrsversuchs zu einem weitgehend autofreien Bereich. Das Bezirksamt Altona betreibt dazu umfassende, projektbegleitende Kommunikation und Beteiligung. Nach Beschluss des Vorhabens durch die Bezirksversammlung Altona fanden zwei Informationsveranstaltungen für Gewerbetreibende, eine Veranstaltung zur Beteiligung von Anwohnenden sowie mehrere Bürgersprechstunden statt. Auch während der Testphase führte die Verwaltung weitere Veranstaltungen für Gewerbetreibende sowie Bürgerinnen und Bürger, wie beispielsweise eine Ideenwerkstatt, durch. Neuigkeiten rund um das Projekt werden über die eigene Projektwebsite ottensenmachtplatz.de sowie Postwurfsendungen und Presseberichterstattung verbreitet. Der Internetauftritt ermöglicht auch den Download von Anträgen für Ausnahmegenehmigungen, um etwa Lieferverkehre abzuwickeln oder regelmäßig zu einem privaten Stellplatz zuzufahren. Das Projekt wird durch das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Dabei soll u. a. die Zufriedenheit von Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden und Gästen untersucht werden.



Quelle: Sebastian Clausen

Ein Luftbild des Projektgebiets erleichtert die Darstellung von möglichen Veränderungen in einem Workshop in Hamburg-Ottensen

Dabei entstehende Konflikte sollten dokumentiert werden, um in der Folge die geeignete Konfliktlösungsstrategie zu wählen. In besonders strittigen Fällen können beispielsweise Bürgergutachten oder Mediationsverfahren nützlich sein. Wichtig ist, dass

die Verwaltung während des Prozesses deutlich kommuniziert, welche Gestaltungs- und Verhandlungsspielräume bestehen, und wie mit dem Ergebnis der Konfliktlösung verfahren werden soll. Für alle beteiligten Akteurinnen und Akteure sollte klar sein, dass eine 100-prozentige Zustimmung für ein Vorhaben nicht das Ziel eines Beteiligungsprozesses darstellen muss.

⁸² Bezirksamt Altona o. J. a

⁸³ Vgl. u.a. Umweltbundesamt 2015

3.5 Konzepte schrittweise umsetzen

Erste Ideen und vorläufige Konzepte zur Verkehrsberuhigung lassen sich in der Regel im Laufe einiger Stunden oder Tage skizzieren. So berichten es zumindest zahlreiche Quartiersinitiativen. Der eigentliche Aufwand besteht in der Abstimmung des Konzepts zwischen Verwaltung, Politik, Gewerbe, Handel und Anwohnenden. Diese kann sich über Monate und teilweise auch Jahre hinziehen.

Um dennoch rasch politische Sichtbarkeit zu erzeugen und wichtige Praxiserfahrungen zu sammeln, kann es sinnvoll sein, ausgewählte Einzelmaßnahmen zeitnah umzusetzen. Diese Praxis kann beliebig abgestuft werden – von der eintägigen Sperrung einer Straße für ein Fest bis zur probeweisen Anbringung von Durchfahrtsperren an mehreren neuralgischen Stellen im Quartier. Wichtig ist, vorher die Wirkung der Maßnahme abzuschätzen und zu einem geeigneten Zeitpunkt zu evaluieren. Dadurch sind Wirkungsnachweise und Anpassungen möglich⁸³.

Gleichzeitig sollte parallel ein Quartierskonzept entwickelt werden, das aus mehreren Paketen bestehen kann. Manche Maßnahmen bedingen sich gegenseitig, sodass sie in enger zeitlicher Folge umgesetzt werden müssen. Andernfalls könnten zum Beispiel unerwünschte Ausweichverkehre entstehen.

Auch die Unterstützung im Quartier kann sich verändern – etwa weil die Umsetzung auf sich warten lässt oder weil sich Kfz-Verkehr in andere Straßen verlagert. Diese Unvollkommenheit, die eine schrittweise Umsetzung mit sich bringen kann, muss kommunikativ erläutert werden. Das gleiche gilt für den Vorteil dieser Vorgehensweise, nämlich die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit.

Zugleich sollte der Maßstab für Eingriffe nicht zu klein gewählt werden, da sich sonst viele Planungsschritte, verwaltungsinterne Abstimmungsschleifen und öffentliche Diskussionen wiederholen. Auch Testläufe oder Verkehrsversuche sollten mit Bedacht eingesetzt werden, nämlich nur dort, wo tatsächlich ein Erkenntnisinteresse besteht. Sie sind jedoch kein Mittel, um erwarteten Einwänden und Widerständen auszuweichen. Deswegen müssen auch im Rahmen temporärer Maßnahmen ausreichend Ressourcen für Beteiligung, Kommunikation und Konfliktlösung vorgesehen werden.

3.6 Daten- und modellbasiert planen: Die verkehrliche Machbarkeitsstudie

Analyse der Bestandssituation

In vielen Städten arbeiten Verwaltung oder Initiativen an einer deutlichen Verkehrsberuhigung von Quartieren. Die Ideen reichen von der Abschaffung kostenloser Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bis hin zu autofreien Vierteln.

Eine Grundlagenerhebung ist oftmals der erste Schritt für ein formalisiertes Vorgehen zur Umsetzung derartiger Überlegungen. Deren Inhalte sind abhängig von der Zielsetzung. Die nachfolgenden Empfehlungen beziehen sich auf eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit gleichzeitiger Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs vom öffentlichen Raum in Parkhäuser und Garagen.

Von Interesse sind in diesem Fall der Kraftfahrzeugbestand im Quartier sowie parkraumbezogene Daten, etwa zu Anzahl und Auslastung von

- ▶ Kfz-Parkplätzen im öffentlichen Raum (inklusive Form der Bewirtschaftung),
- ▶ Behindertenparkplätzen sowie Parkplätzen für Motorräder, Motorroller, Taxis, Carsharing-Fahrzeuge und Reisebusse,
- ▶ E-Ladestationen und Lieferzonen.

Außerdem sollten Störungen und Gefährdungen, wie etwa durch zu schnell fahrende oder falschparkende Kfz oder Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden festgehalten und ausgewertet werden.

Die Erhebungen sollten zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten stattfinden, wie zum Beispiel 08:00 Uhr, 14:00 Uhr, 18:00 Uhr, 22:00 Uhr, eventuell auch 02:00 Uhr. Daten zu Anzahl und Auslastung sollten auch für Parkhäuser, Tiefgaragen und private Stellplätze ermittelt werden.



Quelle: Sebastian Clausen

Sitzmöbel im Zuge des temporären Flanierquartiers in Hamburg-Ottensen

Hinzu kommen eine Erhebung der Einnahmen durch Parkraumbewirtschaftung sowie der vergebenen Bewohnerparkausweise und Zufahrtsrechte für Lieferfahrzeuge (Lieferzeitfenster). Ergänzend sollten auch Zahl und Auslastung von Fahrradabstellanlagen erhoben werden.

Im fließenden Verkehr sollten der Pkw-, Liefer-, Motorrad-, Fahrrad- und Fußverkehr an Knotenpunkten und anderen wichtigen Orten, wie etwa an Alternativ- und Parallelrouten, gezählt werden. Aus städtebaulicher Sicht sind eine Nutzungsanalyse der Liegenschaften, die zu berücksichtigenden Anliegerrechte sowie Daten über bestehende und künftige Baustellen hilfreich.

Verkehrskonzept

Bei der Konzepterstellung sollte einerseits geklärt werden, welche Qualitäten im Gebiet gestärkt werden sollten und andererseits, welche Zufahrtsmöglichkeiten für Kfz weiterhin unerlässlich bleiben. Zu benennen sind besonders attraktive Stadträume, die zum Einkaufen oder Verweilen einladen oder für

Außengastronomie und Spiel geeignet sind. Ebenso sollten die Vorzugsrouten für den Rad- und Fußverkehr definiert werden. Dabei ist die straßenverkehrsrechtliche Lösung zu klären – etwa, ob ein Straßenabschnitt zur Fußgängerzone, zur Fahrradstraße mit oder ohne zugelassenen Kfz-Verkehr oder zu einem verkehrsberuhigten Bereich werden soll.

Für die Stellplätze auf privaten Grundstücken oder in Parkhäusern sollten Vorschläge zur verträglichen Erschließung entwickelt werden⁸⁴. Notwendige Ausnahmen für Behindertenparkplätze im Straßenraum sind vorzusehen. Auch für den Lieferverkehr sind Zufahrtsrechte zum Beispiel für die Zeit von 6.00 Uhr bis 11.00 Uhr, Ladezonen und falls nötig Zwischenlagermöglichkeiten (Mikro-Depots) zu definieren⁸⁵.

Wirkungsanalyse

Als Ausgangspunkt für die Wirkungsanalyse sind entsprechende Vorher-Erhebungen sowie Verkehrsprognosen zu erstellen. Diese beziehen sich beispielsweise auf die Zufahrt zu verbleibenden Parkplätzen im Quartier, auf mögliche Verlagerungseffekte im Straßennetz, aber auch auf Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln, insbesondere vom Kfz-Verkehr auf ÖPNV oder Radverkehr.

Die tatsächliche Wirkung sollte am besten drei bis sechs Monate nach erfolgter Umsetzung und Kommunikation des Vorhabens durch neuerliche Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen und die Dokumentation von Konflikten und Verkehrsverstößen untersucht werden. Diese Erhebung kann beispielsweise ein Jahr nach Umsetzung wiederholt werden, um die Evaluationserkenntnisse zu erhärten.

3.7 Finanzierungsquellen erschließen

Die Finanzierung von Projekten zur Verkehrsberuhigung erfolgt in der Regel aus dem kommunalen Haushalt – insbesondere die Konzepterstellung, Kommunikation und Evaluierung. Städte wie Berlin, Hamburg oder Stuttgart haben diesbezüglich eigene Haushaltstitel geschaffen oder beabsichtigen dies. Sinnvoll ist auch das Auflegen von Quartiersfonds, die eine Umsetzung kleinerer Maßnahmen unterstützen. Damit wurde im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojekts Aktive Mobilität in städtischen Quartieren gute Erfahrungen gemacht⁸⁶.

Für viele Maßnahmenbereiche – etwa sichere Fuß- und Radwege oder Fahrradbügel – können häufig auch Landes- und Bundesmittel herangezogen werden. Das Land Hessen informiert auf einem eigenen Portal über Förderprogramme zur Stärkung von Fuß- und Radverkehr, wie beispielsweise die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität und die Städtebauförderung⁸⁷. Auch über weitere Finanzierungstöpfe des Bundes sowie der EU wird Auskunft gegeben.

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert über die Förderrichtlinien Nahmobilität kommunale Fuß- und Radverkehrsanlagen, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr⁸⁸. In Baden-Württemberg ermöglicht das Landesgemeindeverkehrsfinanzie-

rungsgesetz⁸⁹ unter anderem die Finanzierung aller Anlagen des Fußverkehrs, die dem Stand der Technik entsprechen (vgl. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen – EFA). Geplant ist außerdem, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zu finanzieren. Das Land Brandenburg wiederum fördert auch kleinteilige Maßnahmen zur Schul- und Spielwegesicherung, wie Aufpflasterungen oder Querungshilfen⁹⁰.

Die Bundesregierung hat zuletzt die Mittel für die Radverkehrsförderung erheblich erhöht. Bis 2023 sollen zusätzlich 900 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Zusätzlich werden im Rahmen der Kommunalrichtlinie der nationalen Klimaschutzinitiative beispielsweise Investitionszuschüsse für den Bau von Fahrradstraßen oder Radabstellanlagen vergeben. Auch Fördermittel aus der Städtebauförderung, wie die Programme Soziale Stadt oder Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, können für die Umgestaltung von Straßen- und Freiraumflächen genutzt werden.

84 Bezirksamt Altona o. J. b

85 Bezirksamt Altona o. J. c

86 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2019

87 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen 2019

88 Land Nordrhein-Westfalen 2019

89 Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg 2016

90 Land Brandenburg 2018



The background of the page is a photograph of a city street. In the foreground, a person in a purple t-shirt and blue jeans is walking away from the camera. To the left, the front of a dark car is visible. In the background, there are several people walking, a person pushing a shopping cart, and a building with a red awning and a sign that says 'Harabur'. The building has ornate architectural details. A blue overlay box is positioned in the upper right quadrant of the image.

Umgang mit typischen Gegen- argumenten

4

Eine neue Gestaltung oder Nutzung von Straßen bedeutet immer auch Veränderung im Quartier. Egal, ob es Verkehrsteilnehmende, Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende oder Rettungsdienste sind – eine zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität geänderte Verkehrsführung oder Straßenraumaufteilung wird von manchen auch negativ gesehen. Werden Gegenargumente vorgebracht, sollten diese ernst genommen werden, um die dahinterstehenden Anliegen zu verstehen. In den meisten Fällen lässt sich bei gutem Willen eine Lösung finden. Im Folgenden werden einige typische Gegenargumente beleuchtet.



4.1 Durch Verkehrsberuhigung verschärft sich die Parkplatznot

Nichts ist in Städten knapper als Fläche. Während in gebührenpflichtigen Tiefgaragen Stellplätze häufig leer stehen, wächst der Parkdruck im öffentlichen Raum durch die zunehmende Anzahl an Kraftfahrzeugen vielerorts immer weiter. Parkgebühren werden entweder gar nicht erhoben oder jahrzehntelang nicht an die gestiegene Nachfrage angepasst. Nicht selten werden falschparkende Fahrzeuge selbst auf Geh- oder Radwegen geduldet. Die übermäßige Beanspruchung des öffentlichen Raums durch private Kraftfahrzeuge geht auf Kosten der Allgemeinheit.

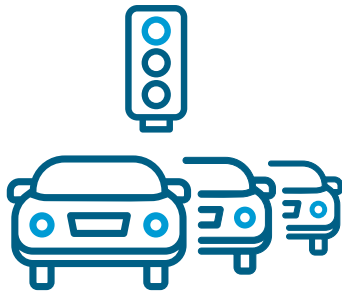
Sollen Parkgebühren eingeführt werden oder Parkplätze zu Radwegen und Busspuren umgenutzt werden, regt sich häufig Protest. Wichtig ist zu erkennen, dass derartige Maßnahmen angesichts der bestehenden Flächenknappheit nicht ohne Konflikte umzusetzen sind. Deswegen muss geklärt werden, wie viele Menschen im Quartier überhaupt ein Auto besitzen oder nutzen. In vielen dicht bebauten Stadtteilen profitieren weitaus mehr Menschen von strengeren Parkregeln und einer neuen Straßenraumverteilung als von kostenlosen Parkplätzen am Straßenrand. Gerechte Prioritätensetzungen sind daher notwendig.

Außerdem gibt es in der Regel Alternativen – viele Parkhäuser haben freie Kapazitäten. Auch auf privatem Grund verfügen viele Menschen über Garagen. Diese werden jedoch oft nicht zum Parken, sondern beispielsweise als Lagerraum genutzt, weil das kostenlose Parken im Straßenraum als komfortabler empfunden wird.

Mithilfe von Apps oder anderen digitalen Kommunikationsmitteln können leerstehende private Parkhaus- und Tiefgaragenplätze an Personen aus der Nachbarschaft vermietet werden. Dadurch erhöht sich das allgemein verfügbare Stellplatzangebot in einem Quartier sogar.

Die Veränderung, die eine Bewirtschaftung oder die Umwandlung von Parkplätzen für Autofahrende bedeutet, sind etwas längere Fußwege zu einer Parkgarage oder das Entrichten von Parkgebühren. Was Nutzerinnen und Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel zumutbar ist, sollte auch für Autofahrende möglich sein. Gleichzeitig erhöht Parkraumbewirtschaftung aber auch die Wahrscheinlichkeit, in der Nähe des Fahrtzieles einen Parkplatz zu finden, weil kaum jemand sein Fahrzeug unnötig lange auf einem gebührenpflichtigen Parkplatz stehen lässt. Anwohnerparkzonen stellen für die lokale Bevölkerung sogar eine Bevorrechtigung beim wohnungsnahen Parken gegenüber Nicht-Anwohnern dar.

Ohne Veränderung lassen steigende Kfz-Zulassungszahlen auch bei Autofahrenden den Frust bei der Parkplatzsuche wachsen. Zeitgemäße Parkraumkonzepte sind daher auch für Autofahrende sehr nützlich.



4.2 Verkehrsberuhigung führt nur zu einer Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen

Eine veränderte Verkehrsführung wird oftmals kritisch gesehen, weil Ausweichverkehre und eine stärkere Belastung in umliegenden Straßen erwartet werden. Kurzfristig ist dies möglich und sollte deswegen von Beginn an in Konzepten zur quartiershaften Verkehrsberuhigung mitberücksichtigt werden.

Viele Konzepte zur Quartiersmobilität streben zunächst lediglich die Durchsetzung formal bereits umgesetzter verkehrsberuhigender Maßnahmen an, damit diese ihre Wirkung entfalten können. Das Fernhalten unerwünschter Durchgangsverkehre aus Fahrradstraßen oder die Reduktion von Geschwindigkeitsübertretungen in Wohnstraßen stellt sicher, dass Investitionen aus der Fahrradförderung oder der Quartiersentwicklung nicht wirkungslos verpuffen.

Mittelfristig stellen diese Maßnahmen zudem wichtige Bausteine beim Erreichen der kommunalen verkehrspolitischen Ziele dar. Fast alle Kommunen streben geringere Belastungen durch den Kfz-Verkehr oder eine deutliche Steigerung des Radverkehrs an. Dafür ist ein Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel nötig. Diese Verlagerung zwischen Verkehrsmitteln fällt umso leichter, je größer die Widerstände im Kfz-Netz und je besser Angebot und Attraktivität des Umweltverbundes im Nahverkehr sind.

Sofern Verkehrsmodelle eingesetzt werden, um etwa die Effekte einer Diagonalsperre auf den fließenden Verkehr abzuschätzen, werden mögliche Verdrängungseffekte deutlich. Im Modell können flankierende Maßnahmen simuliert werden, die unerwünschte Effekte abfangen. Auch Verlagerungen zwischen Verkehrsmitteln sollten abgebildet werden. Andernfalls müssen die impliziten Annahmen zu den Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf den Modal Split zumindest begründet und offen kommuniziert werden.

Zudem sollten die Quartiersmobilitätskonzepte an Veränderungen angepasst werden. Steigen in bestimmten Lagen die Kfz-Mengen, Lärm oder Abgase, sollten auch dort flankierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden.



Fehlendes Parkraummanagement führt zur Übernutzung des öffentlichen Raums

Quelle: Wolfgang Aichinger



Quelle: Michael Götz-Richter

Pressetermin zur Verdeutlichung der Behinderung von Einsatzkräften durch falschparkende Kraftfahrzeuge



4.3 Verkehrsberuhigung behindert Rettungsdienste

Eingriffe in das Straßennetz, beispielsweise durch Diagonalsperren oder Teileinziehungen, verhindern unerwünschten Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen. Davon können jedoch auch Rettungsfahrzeuge betroffen sein. Dieses Argument ist ernst zu nehmen und erfordert eine genaue Prüfung.

Oftmals blockieren illegal in zweiter Reihe parkende Fahrzeuge bereits heute die freie Fahrt von Rettungs-

diensten. Verkehrsberuhigung, die den Kfz-Verkehr im Quartier reduziert, macht deswegen in erster Linie wieder Wege frei und reduziert unvorhergesehene Störungen. Wird eine Durchfahrt aus Gründen der Verkehrsberuhigung für den Kfz-Verkehr unterbrochen, müssen Rettungsdienste Alternativrouten finden. Entsprechende Vorschläge können im Rahmen von Beteiligungsprozessen entwickelt werden. Die hohe Ortskenntnis von Rettungsdiensten sollte dafür in jedem Fall genutzt werden.

Die durch Netzeingriffe auftretenden Verzögerungen von Rettungsfahrten sollten mit den geringeren Störungen, die aus einem Rückgang von Falschparkern oder Durchgangsverkehr resultieren, bilanziert werden. Dort, wo Rettungsdienste auch weiterhin direkte Zufahrt benötigen, werden bereits in zahlreichen deutschen Kommunen per Hand oder elektronisch bedienbare Poller eingesetzt.



4.4 Hier protestiert eine Minderheit, die den Autofahren das Leben schwer machen will

Wie kann eine Kommune feststellen, ob die Bürgerinnen und Bürger eines Quartiers zu Recht gegen eine hohe Kfz-Belastung protestieren? Und ist es legitim, wegen der Beschwerden in einem Viertel aktiv zu werden, während an anderer Stelle ähnliche Belastungen herrschen? Ein erster Anhaltspunkt kann der Motorisierungsgrad im Viertel sein. Erzeugen die Anwohnerinnen und Anwohner selbst den Kfz-Verkehr? Gerade in Zentrumslagen ist dies selten der Fall.

Zu prüfen ist daher, ob andere Gründe bestehen. Liegt das Gebiet etwa günstig auf dem Weg zu einem Autobahnanschluss? Oder schlagen Routingdienste regelmäßig bei Überlastungen des höherrangigen Straßennetzes ein Ausweichen durch das Quartier vor? In solchen Fällen empfiehlt auch die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), gebietsfremden Kraftfahrzeugverkehr aus dem Erschließungsstraßennetz fernzuhalten.

Die Verkehrsberuhigung als bewährtes verkehrsplannerisches Mittel hat nicht das Ziel, das Autofahren zu verbieten oder das Quartier vom Verkehrsnetz abzuschneiden. Die Erreichbarkeit bleibt auch für den Autoverkehr erhalten, sie wird lediglich neu organisiert. Der fahrende und ruhende Autoverkehr dominiert damit nicht mehr, sondern tritt in den Hintergrund. So können klimagerechte, nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver werden. Das macht Quartiere lebenswerter und gesünder.



4.5 Durch eine Straßenumgestaltung steigen die Mieten im Quartier

Die Angst vor steigenden Mieten und Gentrifizierung ist in vielen deutschen Städten begründet. Eine an nachhaltiger Mobilität orientierte Verkehrsplanung und eine lebenswerte Gestaltung des Wohnumfelds sollten jedoch nicht aufgrund von Schwächen des Mietrechts oder zu geringer Bautätigkeit unterlassen werden. Vielmehr gilt es, Beteiligungsprozesse im Zuge einer Verkehrsberuhigung so anzulegen, dass sie das soziale Gefüge im Quartier stärken. Begleitend zur Umgestaltung können durch sogenannte „soziale Erhaltungsverordnungen“ auch Milieuschutzgebiete eingerichtet werden, um beispielsweise übermäßige Mietsteigerungen durch Modernisierungen oder die Schaffung von Eigentumswohnungen zu dämpfen.

Fazit

5



Lange Zeit wurde Verkehrsberuhigung als ein Thema der 1980er Jahre betrachtet. Das hat sich innerhalb weniger Jahre geändert. Vielerorts stehen autofreie oder verkehrsberuhigte Quartiere wieder hoch oben auf der politischen Agenda. Dahinter steht eine wahrnehmbare Übernutzung öffentlicher Räume, getrieben von Routingdiensten, die Durchgangsverkehr in Quartiere navigieren und dem weiterhin steigenden Fahrzeugbestand. Zugleich wünschen sich viele Menschen eine Stadt- und Verkehrspolitik, die sich deutlich stärker am Fuß- und Radverkehr orientiert und zum Klimaschutz beiträgt.

Die festzustellende neue Welle von Projekten zur Verkehrsberuhigung und Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der aktiven Mobilität ist oftmals dem ehrenamtlichen Engagement von Bürgerinnen und Bürgern zu verdanken. Mit viel Detailwissen über Belastungen durch den lokalen Verkehr entwickeln sie Konzepte, die mehr Verkehrssicherheit, attraktivere öffentliche Räume und bessere Teilhabemöglichkeiten in die Quartiere bringen sollen.

Dieser wachsende Ruf nach einer Entlastung der Quartiere und einer bevorzugten Förderung des Umweltverbunds im Nahverkehr wird auch von Politik und Verwaltung zusehends wahrgenommen. Viele Bürgerinitiativen haben bereits zu Beschlüssen von Stadt- und Gemeindeparlamenten geführt.

Innovative Beteiligungsformate sichern, dass die Kreativität der Bürgerschaft in formale Planungsprozesse einfließt.

Wo die Unterstützung durch Bürgerinnen und Bürger noch fehlt, ist die Teilnahme der Stadt oder Gemeinde an der Europäischen Mobilitätswoche zu empfehlen, die jedes Jahr vom 16. bis 22. September stattfindet.

Nachhaltige Quartiersmobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende in Städten und Gemeinden. Sie ermöglicht komfortable Gehwege und attraktive Routen für den Radverkehr im Nebenstraßennetz. Ihr Effekt geht noch über das Quartier hinaus, da sie auch den bequemen Zugang zu den leistungsfähigen Fahrradhaupttrouten oder zu den Haltepunkten des Öffentlichen Verkehrs sichert.

Städte und Gemeinden können den Schwung nutzen, der durch die Klimaschutz- und Radverkehrsbewegung in den Stadtgesellschaften entsteht. Auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen verbessern sich. Bund und Länder haben das Fördermittelvolumen für den Radverkehr und den ÖPNV deutlich angehoben. Und mit einer verbesserten Straßenverkehrsordnung oder dem angepassten Bußgeldkatalog für das Falschparken wird es den Kommunen leichter fallen, eine fortschrittliche Quartiersmobilität um- und durchzusetzen.



Quelle: Torsten Müller

Temporäre Umgestaltung von Parkplätzen im Rahmen der saisonalen Fußgängerzone in München-Giesing



Literatur- verzeichnis

6

Literaturverzeichnis

- Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst. (2017). Gutachten über die Einrichtung von temporären Spielstraßen. Abgerufen von: [www.parlament-berlin.de/C1257B55002B290D/vwContentByKey/W2AUPJZD934WEBSDE/\\$File/2017-11-10_Spielstra%C3%9Fen.pdf](http://www.parlament-berlin.de/C1257B55002B290D/vwContentByKey/W2AUPJZD934WEBSDE/$File/2017-11-10_Spielstra%C3%9Fen.pdf)
- ADFC. (2015). ADFC-Empfehlung: Umgang mit Pollern & Umlaufsperrern. Berlin. Abgerufen von: www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/ADFC_Positionspapier_Umgang_Poller_Umlaufsperrern.pdf
- ADFC. (2019). So geht Verkehrswende. Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Abgerufen von: www.adfc.de/artikel/so-geht-verkehrswende
- ADFC Hamburg. (2019). FAQ Fahrradstraße. Abgerufen von: <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/fahrradstrasse/faq-fahrradstrasse/>
- Agora Verkehrswende. (2018). Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. Abgerufen von: www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf
- Agora Verkehrswende. (2019). Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Abgerufen von: www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora_Verkehrswende_web.pdf
- Ajuntament de Barcelona. (2019). El programa Superilles a Sant Antoni. Abgerufen von: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/superilla/sant-antoni>
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. (2019). Finanzielle Förderung. Abgerufen von: www.nahmobil-hessen.de/foerderung
- Berliner Straßengesetz vom 13. Jul 1999, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 05.07.2018 (GVBl. S. 464). Abgerufen von: gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/1a7c/page/bsbeprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=1&numberofresults=41&fromdocdoc=yes&doc.id=jlr-StrGBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1
- Bezirksamt Altona. (o. J. a). Ottensen macht Platz – Flanierquartier auf Zeit. Abgerufen von: ottensenmachtplatz.de
- Bezirksamt Altona. (o. J. b). Information für Stellplatzinhaber über das Projekt „Ottensen macht Platz“. Abgerufen von: <https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/08/Information-fuer-Stellplatzinhaber.pdf>
- Bezirksamt Altona. (o. J. c). Beantragung von Ausnahmegenehmigungen im Projekt „Ottensen macht Platz“. Abgerufen von: <https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2019/08/Information-für-Antragsteller-Ausnahmegenehmigungen-im-Projekt.pdf>
- Bezirksamt Neukölln von Berlin. (2018). Verkehrskonzept Rixdorf. Abgerufen von: www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/weitere-staedtebauliche-planungen/artikel.285050.php#VerkehrskonzeptRixdorf
- Bezirksamt Pankow von Berlin. (2019). Temporäre Spielstraßen. Abgerufen von: www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/aktuelles/artikel.851085.php
- BUND. (o. J.). hackAIR – Bürger*innen messen Feinstaub. Abgerufen von: www.bund.net/themen/mobilitaet/schadstoffe/hackair
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. (2019). Aktive Mobilität in städtischen Quartieren. Abgerufen von: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2016/aktive-mobilitaet-staedte/01-start.html
- Bundesanstalt für Straßenwesen. (2015). Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken. Bergisch Gladbach. Abgerufen von: bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1180/file/V251.pdf
- Bundesanstalt für Straßenwesen. (2019). Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen. Abgerufen von: makau.bast.de/massnahmen/348
- Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau). (1986). Stadtverkehr im Wandel. Bonn
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). (2018). Förderlotse zur Kommunalrichtlinie. Abgerufen von: www.klimaschutz.de/foerderlotse
- City of London. (2019). Bank on Safety Scheme. Abgerufen von: www.cityoflondon.gov.uk/services/transport-and-streets/traffic-management/Pages/Bank-On-Safety.aspx
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2019). Haupterschließungsstraße zum historischen Stadtzentrum. Abgerufen von: www.dvr.de/publikationen/gute-strassen/frankendamm_stralsund
- Deutsches Institut für Urbanistik. (2015a). Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen vorgelegt. Abgerufen von: www.nrvp.de/de/aktuell/nachrichten/leitlinien-fuer-die-gestaltung-von-fahrradstrassen
- Deutsches Institut für Urbanistik. (2015b). Push & Pull. 16 gute Gründe für Parkraummanagement. Abgerufen von: <https://difu.de/node/9868>
- Deutsches Institut für Urbanistik. (2019). Fahrradstraßen in Hamburg. Abgerufen von: www.nrvp.de/de/praxis/fahrradstrassen-hamburg
- Doerk, D. (2017). Was uns die Disziplinlosigkeit von Autofahrern kostet. Abgerufen von: itstartedwithafight.de/2017/07/18/was-uns-die-disziplinlosigkeit-von-autofahrern-kostet
- Dutch News. (2019). Scanner cars drive up parking fines in major cities. Abgerufen von: www.dutchnews.nl/news/2019/06/scanner-cars-drive-up-parking-fines-in-major-cities
- Eich, M. (2016). Diese Poller sind nicht zu übersehen. Abgerufen von: www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.villingen-schwenningen-diese-poller-sind-nicht-zu-uebersehen.e25d301a-2e6c-4fe2-8abe-6ca917a60ad1.html

Engels, D. (o. J.). Assessment of Gent's traffic circulation plan. Abgerufen von: www.tmluven.be/en/project/circulatieplangent

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. Forschungs- Informations-System. (2019a). Quer- und Diagonalsperren. Abgerufen von: www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84788

Forschungs- Informations-System. (2019b). Aufpflasterungen. Abgerufen von: www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84770

Große Kreisstadt Radolfzell am Bodensee. (2017). Dauerparkschein Altstadt. Abgerufen von: www.radolfzell.de/bausteine.net/f/13436/03_Hinweise_gro%C3%9F.pdf?fd=2

Haarbach, M. (2018). Was einzelne Radverkehrsmaßnahmen bringen – oder auch nicht. Abgerufen von: <https://leute.tages-spiegel.de/neukoelln/macher/2018/12/19/67729/was-einzel-ne-radverkehrsmassnahmen-bringen-oder-auch-nicht/>

Kraftfahrtbundesamt. (2019). Bestand in den Jahren 1960 bis 2019 nach Fahrzeugklassen. Abgerufen von: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html?nn=652402

Klöckner, L. (2018). „Protected Bike Lane“ – neuer Fahrradweg in Osnabrück ist einsatzbereit. Abgerufen von: www.hasepost.de/protected-bike-lane-neuer-fahrradweg-in-osnabrueck-ist-einsatz-bereit-98059

Kraftfahrtbundesamt. (2019). Jahresbilanz des Fahrzeugbestands am 1. Januar 2018. Abgerufen von: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Ueberblick_archiv/2018_bestand_node.html

Land Brandenburg. (2018). Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Abgerufen von: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.137180.de>

Landeshauptstadt München. (2019a). Pilotprojekt. „Summer Streets“ startet am Alpenplatz. Abgerufen von: www.muenchen.de/aktuell/2019-07/summer-streets-muenchen-autofreie-strassen-in-den-sommermonaten-saisonale-umnutzung.html

Landeshauptstadt München. (2019b). Mehr Platz für Flaneure: Pilotversuch im Sommer? Abgerufen von: www.muenchen.de/aktuell/2019-05/pilotversuch-summer-streets-platz-fussgaenger.html

Landeshauptstadt Stuttgart. (o. J.). Aufstellen von Parklets. Abgerufen von: www.stuttgart.de/parklets

Landeshauptstadt Stuttgart. (2018). Beteiligungsprojekt „Österreichischer Platz gewinnt 1. Platz beim Bundeswettbewerb „Europäische Stadt“. Abgerufen von: www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/662388?

Landeshauptstadt Stuttgart. (2019). Antrag auf Überlassung öffentlicher Verkehrsfläche zur Aufstellung von Parklets. Abgerufen von: www.stuttgart.de/img/mdb/form/8058/141752.pdf

Land Nordrhein-Westfalen. (2019). Nahmobilität. Abgerufen von: www.vm.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet/index.php

Lokale Agenda 21 Wien. (2019). Grätzloase. Abgerufen von: www.graetzloase.at

Lotze, B. (2019). Mehr autofrei probieren. Abgerufen von: www.sueddeutsche.de/muenchen/ludwigsvorstadt-isarvorstadt-mehr-autofrei-probieren-1.4428103

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (2016). Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehrs und Infrastruktur zur Durchführung des Landes-gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Abgerufen von: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrrad-landbw/1_Radverkehr_in_BW/e_Foerdermittel/VwV_LGVFG_Gesamtvorschrift.pdf

Naughton, S. (2018). Summer Pedestrian Streets 2018. Abgerufen von: <http://stockholmtourist.blogspot.com/2018/06/summer-pedestrian-streets-2018.html>

Northern Times. (2019). Groningen scan vehicle can check 13,000 parked cars a day. Abgerufen von: northerntimes.nl/groningen-scan-vehicle-can-check-13000-parked-cars-a-day

ÖAMTC. (2019). ZTL in Italien. Abgerufen von: www.oeamtc.at/thema/reiseplanung/ztl-zona-traffico-limitato-in-italien-worauf-sie-achten-sollten-16181256

OK Lab Stuttgart. (o. J.). Luftdaten selber messen. Abgerufen von: <https://luftdaten.info>

OLG Hamm, Urteil vom 17.01.2006, Aktenzeichen U 102/05. Abgerufen von: <https://openjur.de/u/112966.html>

OLG Nürnberg, Urteil vom 08.07.2013, Aktenzeichen 4 U 414/13. Abgerufen von: www.verkehrsexikon.de/Texte/Rspr6697.php

OLG Saarbrücken, Urteil vom 15.05.2012, Aktenzeichen 4 U 54/11 – 16. Abgerufen von: www.verkehrsexikon.de/Texte/Rspr4921.php

Referat für Stadtplanung und Bauordnung München. (2019). Saisonale Umnutzung von Straßenräumen. Abgerufen von: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Parklets.html>

Sanders, J. (2018). Künftig keine Berg- und Talfahrten mehr für Osnabrücks Radfahrer. Abgerufen von: www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/1180365/osnabrueck-radwege-werden-nicht-mehr-abgesenkt

Schabert, G. (2015). Stadt will Außengastronomie-Projekt ausdehnen. Abgerufen von: www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/stadt-will-aussengastronomie-projekt-ausdehnen_aid-42188739

Schweizerische Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten (SVI). (2014). Partizipation in Verkehrsprojekten. Abgerufen von: www.infras.ch/media/filer_public/cb/e4/cbe4771f-e39c-4182-8c10-e67289423822/svi_handbuch_partizipation.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. (2018). Quartiersgaragen in Berlin – Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Berlin. Abgerufen von:

www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf

Shoup, D. (1997). The High Cost of Free Parking. Abgerufen von: www.researchgate.net/publication/235359727_The_High_Cost_of_Free_Parking

Stadt Hannover. (2019). Section Control ist erlaubt. Abgerufen von: <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Hannover.de/Aktuelles/Service-2019/Section-Control-ist-erlaubt>

Stadt Heidelberg. (2016). Sondernutzungssatzung Fußgängerbereich Altstadt der Stadt Heidelberg in der Fassung vom 5. Januar 1979, zuletzt geändert durch die Satzung vom 20. Dezember 2016 (Heidelberger Stadtblatt vom 28.12.2016). Abgerufen von: www.heidelberg.de/site/Heidelberg_ROOT/get/documents_E1007111084/heidelberg/Objektdatenbank/30/PDF/30_pdf_ortsr_6-5_Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerbereichsatzung.pdf

Stadt Kiel. (2019). Aktive Mobilität in städtischen Quartieren. Abgerufen von: www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/aktive_mobilitaet.php

Stadt Köln. (2016). Mitteilung: Vorlagen-Nummer 1891/2016. Abgerufen von: ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=560755&type=do&

Stadt Köln. (2018). Die erste reine Fahrradstraße in Köln. Abgerufen von: www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/die-erste-reine-fahrradstrasse-koeln?kontrast=weiss

Stadt Nürnberg. (2019). Luftqualität in Nürnberg. Abgerufen von: www.nuernberg.de/internet/stadtportal/luftqualitaet.html

StadtLücken e. V. (o. J.). Der Österreichische Platz gehört jetzt uns allen. Abgerufen von: www.stadtluetzen.de

Stadt Wien. (2019). Coole Straßen sorgen für Abkühlung. Abgerufen von: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/coole-strasse.html

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBI. I S. 756). Abgerufen von: www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

Umweltbundesamt (2015). Evaluation zählt: Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Dessau-Roßlau. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-zaehlt-ein-anwendungshandbuch-fuer-die

Umweltbundesamt. (2017a). Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Roßlau. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken

Umweltbundesamt. (2017b). Die Stadt für Morgen, Umwelt-schonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm

Umweltbundesamt. (2019a). Folgen des Klimawandels. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klima-folgen-anpassung/folgen-des-klimawandels-o

Umweltbundesamt. (2019b). Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität. Abgerufen von: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/rechtliche-hemmnisse-innovationen-fuer-eine>

Umweltbundesamt. (2019c). Europäische Mobilitätswoche. Abgerufen von: www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche

FAQ für Einsteiger:
www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-faq#textpart-6

Ideensetzlinge:
www.umweltbundesamt.de/emw-saatgut-tuete-20-ideen-setzlingen?parent=49269

Ideenkiste:
www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-ideenkiste

Tipps und Tricks vom Preisträger Lindau:
www.umweltbundesamt.de/tipps-tricks-vom-emw-preis-traeger-lindau

VG Koblenz, Urteil vom 22.02.2010, Aktenzeichen 4 K 774/09. Abgerufen von: www.verkehrsllexikon.de/Texte/Rspr4726.php

Alle Weblinks abgerufen am 05.03.2020



► **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.twitter.com/umweltbundesamt
 www.youtube.com/user/umweltbundesamt
 www.instagram.com/umweltbundesamt