

Steckbrief 2.3

Maßnahme:

Verhinderung von Ausweichverkehren

Bis zu 450 Pkw wurden pro Stunde in einer Berliner Anliegerstraße gezählt.³

Mit baulichen Mitteln Ausweichverkehre verhindern

Wohngebiete in der Umgebung von Hauptverkehrsachsen leiden zu Stoßzeiten häufig unter Ausweichverkehren. Einfache bauliche Maßnahmen wie das Aufstellen von Pollern oder modalen Filtern können Ausweichverkehre effektiv verhindern und so den Ausstoß von Treibhausgasen verringern und vor Lärmbelastungen schützen.

1. Warum Ausweichverkehre verhindern?

Vor allem zu Stoßzeiten nehmen Autofahrerinnen und Autofahrer Abkürzungen durch Wohngebiete, um Staus auf Hauptverkehrsstraßen zu umgehen. Eine Ausweisung als Anliegerstraße ist häufig nicht wirksam, da deren Einhaltung nur punktuell kontrolliert werden kann.

Die konsequente Umsetzung von Durchfahrverboten — auch mit baulichen Mitteln — sorgt für eine beruhigte Verkehrssituation sowie mehr Verkehrssicherheit, denn Anwohnerinnen und Anwohner begegnen ihrem eigenen Wohnort im Verkehr meist mit größerem Respekt als Auswärtige.¹

Sichere und ruhige Straßen am Wohnort ermutigen Anwohnerinnen und Anwohner, kurze Wege verstärkt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.¹

Gleichzeitig verringert der Wegfall von Ausweichstrecken die Attraktivität des Kraftverkehrs durch längere Fahrzeiten. Autofahrerinnen und Autofahrer werden so zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel animiert.¹

Je weniger Fremdverkehr sich auf einer Verkehrsfläche bewegt desto besser funktioniert ein verkehrsberuhigter Bereich. Eine komplexe Netzgestaltung, auch mit dem Einsatz von Sackgassen, trägt dazu bei.¹

2. Wie kann eine Reduzierung von Ausweichverkehren umgesetzt werden?

Durch die Ausweisung eines Netzes von Einbahnstraßen können Ausweichverkehre erschwert und Flächen gewonnen werden. Unechte Einbahnstraßen können, sofern sie breit genug sind, für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben werden. Einbahnstraßen können auf der Grundlage des § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 5, 2 **Alternative StVO** angeordnet werden.

Mögliche bauliche Maßnahmen sind Diagonalsperren und modale Filter, die ein Abbiegen oder eine Weiterfahrt des Kfz-Verkehrs verhindern. Beide Möglichkeiten gewährleisten die Durchgängigkeit für den Radverkehr

und können gemäß der **Experimentierklausel** (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO) zunächst temporär erprobt werden.⁵ Näheres dazu finden Sie im Steckbrief **Experimentier-räume**.

Bauliche Maßnahmen erfordern in der Regel keine verkehrsrechtliche Anordnung und können für Straßen in kommunaler Baulast unkompliziert umgesetzt werden.⁵

Sperren können die Orientierung im Straßennetz erschweren. Um unnötige Suchverkehre zu vermeiden, bietet sich eine ausführliche Beschilderung an.²

3. Good Practice: Villingen-Schwenningen

Als Fußgängerzone lädt die Altstadt von Villingen mit ihren zahlreichen Cafés und Restaurants zum Verweilen ein, wären da nicht die zahlreichen Pkw, welche die Rietstraße in der Altstadt als Abkürzung nutzen. Die Folge: PKWs stauen sich bei niedrigen Geschwindigkeiten in den engen Altstadtstraßen und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger durch Lärm und Abgase.

Nachdem hierzu immer wieder Beschwerden aus der Bürgerschaft aufkamen, entschloss sich die Stadtverwaltung von Villingen-Schwenningen zu einem drastischen Schritt, um die Einhaltung von Einfahrtsverboten sicherzustellen: An mehreren Zugängen zur Altstadt wurden automatisch versenkbare Poller installiert, welche die Einfahrt hindern sollen.

Für die Poller an den verschiedenen Standorten, welche die Einfahrt verhindern, gibt es unterschiedliche Rege-

lungen zur Ein- und Ausfahrt. Fahrräder sind von diesen Pollern nicht betroffen und können problemlos den Verkehrsraum nutzen.

So ist die Einfahrt für den Lieferverkehr zwischen 06:00 und 11:00 Uhr möglich. Anschließend werden die Poller bis 19 Uhr hochgefahren, eine Einfahrt ist somit nicht mehr möglich. Um 19:00 Uhr wird die Einfahrt bis zum Eintreten des Nachtfahrverbots um 20:00 Uhr für eine Stunde geöffnet. Bis zur erneuten Öffnung um 06:00 Uhr bleiben die Poller geschlossen. Anwohnerinnen und Anwohnern hingegen ist die Einfahrt mittels einer elektrischen Berechtigungskarte jederzeit möglich.

Die Umsetzung dieses Durchfahrtsverbots zwingt Autofahrer zu einer großräumigen Umfahrung der Altstadt über die umliegenden Ringstraßen. Insbesondere für innerstädtische Verkehre wird so die Attraktivität des PKW als Verkehrsmittel verringert.⁷

4. Modale Filter

Als modale Filter kann man sämtliche baulichen oder infrastrukturellen Elemente bezeichnen, welche die Durchfahrt unerwünschter Verkehre unterbinden, andere Verkehrsarten jedoch passieren lassen.²

Modale Filter sind in Deutschland als Instrument der Verkehrsberuhigung noch nicht sehr weit verbreitet. Als einfache aber effektive bauliche Lösung sorgen sie jedoch für verkehrsberuhigte Stadtviertel, schaffen Verkehrssicherheit und Lebensqualität für die Menschen, die dort leben.²

Verschiedene bauliche Sperren bieten sich als modale Filter an: Eine einfache Lösung stellen Poller oder Betonblöcke dar, die in engen Abständen aufgestellt werden und so die Weiterfahrt von PKWs verhindern. Eine höhere ästhetische Qualität haben beispielsweise Pflanzkübel, doch auch Fahrradabstellbügel können als modale Filter eingesetzt werden.²



Modaler Filter in der Stuttgarter Heusteigstraße.
Foto: Kompetenznetz Klima Mobil

Quellen und Literatur:

1. Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), 2018: Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht. [Link](#). (08.05.2020)
2. Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr (FIS) 2004: Quer- und Diagonalsperren. [Link](#). (05.05.2020)
3. Hofmann, Laura (2019): Verkehrsberuhigung in Friedrichshain sorgt für Diskussionen. [Link](#). (08.05.2020)
4. Schick, Peter (1998): Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die Lärmbelastung. [Link](#). (08.05.2020)
5. Umweltbundesamt (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. [Link](#). (08.05.2020)
6. Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (o.J.): Modale Filter beruhigen Quartiere und schaffen Platz. [Link](#). (12.05.2020)
7. Schwarzwälder Bote (2016): Diese Poller sind nicht zu übersehen. [Link](#). (12.05.2020)
8. Bildnachweis Headerbild: Kompetenznetz Klima Mobil

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Hendrik Beeh

Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

