

**Maßnahme:**

**Beruhigung von Hauptverkehrsstraßen**

**80 % der Hauptverkehrsstraßen in Berlin zeigten einen signifikanten Rückgang der Geschwindigkeiten nach Einführung von Tempo 30<sup>3</sup>**

## Vom Straßenraum zum Stadtraum

**Unser Wandel im Mobilitätsverhalten sollte sich bei der Straßenraumgestaltung wiederfinden und den Mobilitätsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht werden — besonders auch an Hauptverkehrsstraßen in Stadt- und Ortsmitten mit zentralen Aufenthaltsfunktionen. Dies führt zu einem Komfort- und Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmenden und stärkt zugleich eine klimafreundliche Mobilität, indem dieser mehr Raum zur Verfügung gestellt wird.**

### 1. Warum Hauptverkehrsstraßen beruhigen?

In den 1950er und 1960er Jahren wurden regulatorisch und infrastrukturell die Bedingungen für einen zügigen Kfz-Verkehr nach dem Prinzip der Trennung der Verkehrsarten auf den Vorrang- oder Hauptverkehrsstraßen (HVS) in unseren Städten geschaffen. Vor allem seit den 1990er Jahren haben sich unser Mobilitätsverhalten und unsere Ansprüche an den öffentlichen Raum jedoch geändert – die Zunahme der Verkehrsleistung hat sich deutlich

abgeschwächt. Dies ist besonders beim motorisierten Individualverkehr (MIV) zu beobachten. Demgegenüber hat die Nutzung des ÖPNVs und des Fahrrads deutlich zugenommen.<sup>10</sup> Eine ganzheitliche Stadt- und Verkehrsplanung, welche die verschiedenen Verkehrsträger gleichberechtigt behandelt und gleichzeitig die Aufenthalts- und Wohnqualität im Blick hat, sorgt für lebenswerte Orts- und Quartiersmitten entlang von innerörtlichen HVS und wird im-

mer öfter aktiv von den Bürgerinnen und Bürgern eingefordert.<sup>4</sup> Dafür ist es vielfach nötig – vor allem in Innenstädten, Dorf- und Ortsmitten – die Menge und Ansprüche des Kfz-Verkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Umweltverbund aktiv zu fördern. Dies führt gleichzeitig zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und reduzierten Verkehrsemissionen sowie Lärmbelastungen.<sup>8</sup>

### 2. Wie Hauptverkehrsstraßen beruhigen?

Die Planung und der Entwurf von innerörtlichen HVS müssen sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Die Lage, Funktion und Verkehrsbelastung ist bei den Entwurfsvorgaben zu berücksichtigen und es gilt, die verkehrlichen gegen die städtebaulichen Merkmale sorgfältig abzuwägen.<sup>8</sup>

Innerörtliche HVS, die oftmals auch

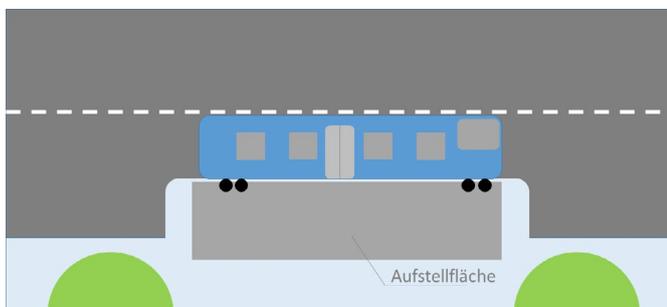
Ortsdurchfahrten als Bestandteile zwischengemeindlicher Verbindungen darstellen, eignen sich durch ihre zahlreichen Nutzungsarten und den damit einhergehenden Nutzungskonflikten besonders für einen Rück- oder Umbau der autozentrierten Infrastrukturen.<sup>1</sup> Kommunen mit mehr als 30.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen – und haben somit in diesem Fall die Möglichkeit zur ordnungsrechtlichen und infra-

strukturellen Beruhigung von HVS.<sup>7</sup> Weiterführende Informationen und Hilfestellung kann der Broschüre „Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg entnommen werden.<sup>4</sup>

Folgend finden Sie ausgewählte Empfehlungen zur erfolgreichen Planung und Umsetzung von Verkehrsberuhigungen von HVS:

## Planung

- Straßen zur Verkehrsberuhigung identifizieren und klassifizieren: z.B. hohe Nutzungsmischung oder hohe Querungsbedarfe des Fuß- und Radverkehrs<sup>4</sup>
- Bestandsaufnahme: Kfz-Belastung erheben und Nutzungsansprüche des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs klären
- Umfang klären: umfangreiche bauliche Umgestaltung oder punktuelle Interventionen im Bestand<sup>1</sup>
- Ämterübergreifende Projektgruppe einrichten und um weitere Interessenseigner ergänzen<sup>6</sup>
- Integriertes Verkehrskonzept erstellen und die Gestaltung der Straße vom Rand aus planen (RASt 06, Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen, ESG 2011)<sup>6</sup>
- Straßenraumspezifische Ziele klären: Barrierefreiheit, Straßenraumgestaltung, Umfeldverträglichkeit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit<sup>8</sup>
- Schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bedenken und Verkehrssicherheitsaudits durchführen
- Perspektivwechsel forcieren, z.B. indem eine Problemstelle mit dem Fahrrad durch Ratsmitglieder befahren wird
- Umfassende Strategie für Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse entwickeln. Neben den direkten Anliegern sollten auch – soweit erreichbar – die Nutzer der Straße beteiligt werden<sup>2</sup>



Grafik 1: Buskap, Biddle NVBW

## Umsetzung

Im besten Fall gehen bei einer geplanten Verkehrsberuhigung immer bauliche und ordnungsrechtliche Beruhigungsmaßnahmen Hand in Hand.<sup>5</sup>

### Bauliche Maßnahmen

- Parkraum reduzieren: im Rahmen einer Neugestaltung einer HVS z.B. Gehwege verbreitern und Grünflächen anlegen. Möglich, wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen
- Barrierewirkung HVS verringern: Anlage von teilweise überfahrbaren Überquerungstreifen, Bau von Querungshilfen, Anlage von Gehwegüberfahrten, Anlage von vorgezogenen Seitenräumen<sup>5</sup>

- Die o.g. Elemente sollten in direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerquerungslinien liegen
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung: Aufpflasterungen, Baumtore, niveaugleiches Bauen, Verengung, Markierungslösungen und Versetzungen unterstützen Einhaltung von Verkehrsregeln<sup>4</sup>
  - auf innerörtlichen HVS mit Tempo 50 kommen vorrangig Versätze mit Mittelinseln in Frage
  - auf innerörtlichen HVS mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h kommen besonders auch Aufpflasterungen in Frage
  - Bei Linienbusverkehr sind bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung zu vermeiden bzw. ÖPNV-verträglich zu gestalten
- „Entrümpelung“ des öffentlichen Raums: Reduktion des Schilderwalds, Prüfung der Notwendigkeit von Pollern/Zäunen, Prüfung der Standorte von Parkscheinautomaten/Briefkästen etc.<sup>1</sup>
- Bushaltestellen: Buskaps an Stelle von Busbuchten nutzen, um Busverkehr zu bevorzugen und Platz im Seitenraum für Fuß- und Radverkehr zu schaffen<sup>8</sup>

### Ordnungsrechtliche Maßnahmen

- Geschwindigkeitskonzepte: Streckenbezogenes Tempo 30 einführen, zulässig:
  - zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
  - zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete,
  - zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung<sup>9</sup>
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 einführen, zulässig:
  - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltswirkung<sup>9</sup>
  - Kontrolle: Überprüfungen des regelkonformen Verhaltens sind besonders zu Beginn notwendig, nachdem die Planung umgesetzt wurde.

## 4. Good-Practice: lang gezogene Querungshilfen

Insbesondere die Integration lang gezogener Mittelinseln hat sich in zahlreichen Kommunen als Erfolgsrezept erwiesen: Neben einer städtebaulich besseren Integration ermöglichen diese auch die Querung der Fahrbahn in zwei Zügen, so dass jeweils nur noch eine Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs zu

beachten ist. Dies macht die Querung für zu-Fuß-Gehende deutlich einfacher und verkürzt die Wartezeiten. Gelungene Beispiele sind z.B. die Neue Straße in Ulm oder die Freudenstädter Straße in Baidersbronn.



Links: Ulm, Neue Straße, Rechts: Baidersbronn, Freudenstädter Straße (Bilder: Jan Riel)

### Quellen und Literatur:

1. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2013): Arbeitshilfe für die Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, [Link](#). (08.05.2020)
2. Gemeinde Baltmannsweiler (o.J.): Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme „Neue Ortsmitte Hohengehren“. [Link](#). (08.05.2020)
3. LK Argus (2013): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. [Link](#). (05.05.2020)
4. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Ortsdurchfahrten gestalten. [Link](#). (08.05.2020)
5. Umweltbundesamt (2007): Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen. [Link](#). (08.05.2020)
6. Straßengesetz für Baden-Württemberg. [Link](#). (08.03.2021)
7. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtraßen (RASt 06).
8. Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. [Link](#). (08.05.2020)
9. Umweltbundesamt (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Aus: Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. [Link](#). (08.03.2021)
10. Umweltbundesamt (2019): Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Aus: Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. [Link](#). (22.03.2021)
11. Bildnachweis Headerbild: Qimby, Benedikt Glitz

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](http://www.klimaschutz-bewegt.de)

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Lorenz Bume  
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.