

**Handlungsfeld:**

**Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung**

### **Mehr Platz für Nachhaltige Mobilität:**

Nach wie vor formen die Bedürfnisse des Autos unsere Straßen und Städte. Die Folgen: hoher Platzbedarf beim Parken und Fahren, Staus, Lärm sowie der Ausstoß von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen. Verkehrsberuhigungskonzepte und die zielgerichtete Gestaltung des Straßenraums können die Zusammensetzung des Verkehrs beeinflussen und so einen entscheidenden Beitrag zu einer klimafreundlichen Verkehrswende leisten.

**40%**

aller Autos in Deutschland werden an einem durchschnittlichen Tag nicht bewegt.<sup>1</sup>

### **1. Durch Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung Stadtraum zurückgewinnen:**

Noch ist das Bild einer autogerechten Stadt an vielen Stellen Realität. Mehrstreifige Straßen durchschneiden vielerorts Innenstädte und trennen somit Stadtteile voneinander. Das Auto steht bei der Verteilung des öffentlichen Straßenraums an erster Stelle. Die Folgen sind oftmals Staus und verstopfte Straßen in den Gemeinden und Städten. Darunter leidet auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

Nun jedoch findet eine Renaissance der Stadt als sozialer Raum statt: Nachhaltiger, selbstaktiver Mobilität wird ein höherer Stellenwert zugemessen, als es früher der Fall war. Dies bietet die Gelegenheit, Straßenräume wieder menschengerecht - statt autogerecht - umzugestalten.<sup>5</sup>

Verkehrsberuhigung und Straßenraumumgestaltungen bergen eine große Zahl positiver Effekte: Straßen und Plätze können als Orte der Begegnung können wiedergewonnen werden. Das fördert unter anderem auch den sozialen Zusammenhalt. Neben dem Ausstoß von Treibhausgasen wird ferner die Belastung durch Luftschadstoffe wie Stickoxide, Feinstaub und Lärm verringert.

Auch die Verkehrssicherheit steigt: Weniger Verkehr und niedrigere Geschwindigkeiten führen zu weniger Verletzten durch Verkehrsunfälle.<sup>2</sup>

Zusammen mit einem Umstieg auf selbstaktive Mobilität wirkt sich dies also in hohem Maße positiv auf die ganzheitliche Gesundheit aus. Außerdem profitiert auch der Einzelhandel

von einer erhöhten Aufenthaltsqualität an bisher viel befahrenen und stark belasteten Straßen.<sup>3</sup>

Zudem können Straßen temporär begrenzt mit Tempolimits versehen oder vollständig für den Autoverkehr gesperrt werden. Dies schafft Akzeptanz, um die Maßnahme später gegebenenfalls dauerhaft umsetzen zu können.<sup>1</sup>

## Infokasten: Verkehrsberuhigte Ortsmitteln

Insbesondere in kleineren Ortschaften haben Ortsmitteln das Potenzial, Begegnungsorte für alle Generationen zu sein und so den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Zudem stellen attraktive Ortsmitteln einen wichtigen Standort für die lokale Wirtschaft dar und machen den Ort und seine Geschichte aufgrund ihrer meist historischen Funktion erst erfahrbar. Ihre zentrale Funktion mussten viele Ortsmitteln jedoch aufgrund einer zu starken Fixierung auf den Autoverkehr

einbüßen. Gestreckte Linienführungen, Eingriffe in die historische Bausubstanz und eine Überbetonung der Fahrbahnflächen degradieren Ortsmitteln zu bloßen Durchfahrtsschneisen, was mit geringer Aufenthaltsqualität und einem höheren Gefährdungspotential für sämtliche Verkehrsteilnehmende einhergeht.<sup>7</sup>

Um Orts- und Quartierskerne durch Verkehrsberuhigung wieder erlebbar zu machen, hat die Landesregierung im Rahmen des ressortübergreifenden

Impulsprogramms für den gesellschaftlichen Zusammenhalt das Projekt „Ortsmitteln – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ initiiert. Das Projekt ist somit der Auftakt zum Erreichen des Ziels bis 2030 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitteln im Land zu schaffen. Hierzu wurde unter anderem das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) angepasst, um eine finanzielle Förderung der Verkehrsberuhigung von Ortsmitteln zu ermöglichen.<sup>7, 11</sup>

## 2. Maßnahmenkatalog

Das Handlungsfeld „Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung“ bietet mehrere Maßnahmen, mit denen Sie nachhaltiger Mobilität in Ihrer Kommune den nötigen Raum zur Verfügung stellen und so den Klimaschutz im Verkehr vorantreiben können. Beispielhaft genannt sind folgende:

### Autofreie Zonen

- Sperrung eines fest definierten Gebiets (z.B. Orts-/ Quartierszentrum) für den Autoverkehr;
- Bisher vom Autoverkehr dominierte Orte erlebbar machen und den Weg für neue Nutzung öffnen;
- Gestalterische Maßnahmen wie Möblierung und Beleuchtung etablieren autofreie Zonen als soziale Treffpunkte;
- Zunächst temporär als Verkehrsexperiment erprobbar.

### Verhinderung von Ausweichverhalten

- Kombination von ordnungsrechtlichen (Ausweisung von Einbahn- und Anliegerstraßen) und baulichen (Poller, Diagonalsperren, modale Filter) Maßnahmen, flankiert mit verstärkter Kontrolle der Einhaltung;

### Geschwindigkeitskonzepte

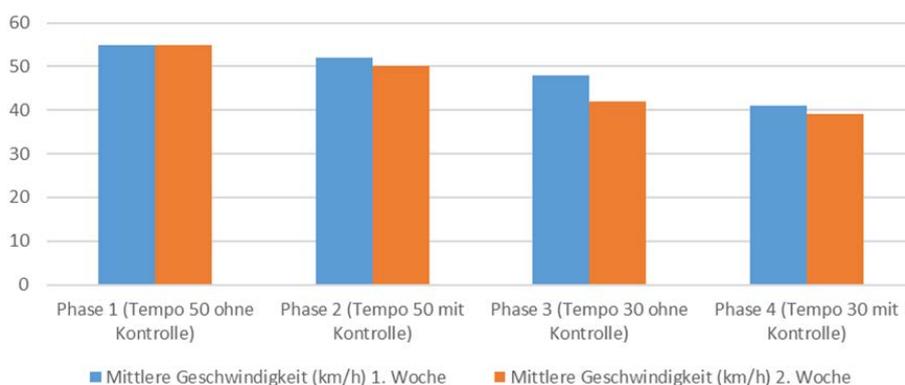
- Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf untergeordneten Straßen wird der Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt;
- Flankierend können Nebenstraßen als Einbahnstraßen ausgewiesen werden;
- Verstärkte Kontrollen in von Geschwindigkeitsbegrenzungen betroffenen Bereichen;
- Nebenstraßen werden entlastet, Leistungsfähigkeit der Vorbehaltsstraßen wird aufrechterhalten.

### Verkehrsberuhigung an Hauptverkehrsstraßen

- Parkraum reduzieren und im Rahmen einer Neugestaltung Gehwege verbreitern und Grünflächen anlegen;
- Durch Querungshilfen, Anlage von Überfahrungsstreifen und Gehwegüberfahrten die Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen abbauen;
- Durch optische Gestaltung (Baumtore, Fahrbahnverengungen, Markierungen) die Einhaltung von Verkehrsregeln unterstützen;
- Öffentlichen Raum „entrümpeln“, Schilderwald reduzieren.

### Erfolgsfaktoren für Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ggf. zunächst temporär erproben;
- Ordnungsrechtliche Maßnahmen mit gestalterischen und baulichen Maßnahmen kombinieren, um eine Einhaltung zu gewährleisten;
- Insbesondere in der Anfangsphase stellen verstärkte Kontrollen die Einhaltung neuer Regelungen sicher.



Grafik 1: Mittlere Geschwindigkeit nachts (22-6 Uhr) in der Nibelungenallee in Frankfurt a. M.<sup>8</sup>

### 3. Straßenraumgestaltung – Temporär und dauerhaft

#### Beispiel Hamburg

Als erster Schritt in Richtung einer Verkehrsberuhigung mit begleitender Umgestaltung des Straßenraums bietet sich die versuchsweise Sperrung einer Straße oder eines Gebiets für den Autoverkehr an.

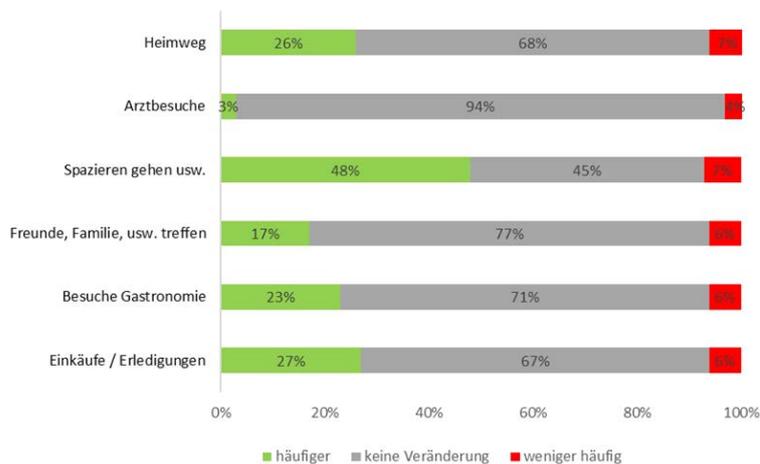
In Hamburg wurde dies zwischen September 2019 und Februar 2020 im Stadtteil Ottensen erprobt. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern wurde ein Konzept zur Verkehrsberuhigung und Umnutzung des Straßenraums erarbeitet. Das Verkehrsexperiment wurde von der TU Hamburg wissenschaftlich begleitet.<sup>9</sup>

#### Beispiel Schwetzingen

Gleichzeitig gilt es, im Straßenraum freiwerdende Kapazitäten zeitnah zu nutzen. So ergriff die Stadt Schwetzingen

die Gelegenheit, die sich durch die Fertigstellung einer Umgehungsstraße ergab, um den bisher als Ortsdurchfahrt genutzten Schlossplatz verkehrlich zu beruhigen und umzugestalten. Das Resultat: Der barrierefreie Umbau des Platzes, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden, die Nutzbarkeit des Platzes für Großver-

anstaltungen, sowie eine allgemein gesteigerte Aufenthaltsqualität, von der Tourismus und Gastronomie profitieren.<sup>10</sup>



Grafik 2: Änderungen in der Nutzung des Projektgebiets von „Ottensen macht Platz“.<sup>12</sup>

#### Quellen und Literatur:

1. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2019: Mobilität in Deutschland 2017—Ergebnisbericht. [Link](#). (08.05.2020)
2. Limbourg, Maria (1998): Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden. [Link](#). (08.05.2020)
3. Push-Pull-Parking 2015: Support your local economy!
4. Topp, Hartmut & Pharoah, Tim (1994): Car-free city centres. In: Transportation Journal 21 (3), S. 231-247
5. Topp, Hartmut (1998): Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt. In: Raumforschung und Raumordnung 56 (2-3), S. 186-193
6. Aichinger, Wolfgang (2020): Quartiersmobilität gestalten. [Link](#). (13.10.2020)
7. 7Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten. [Link](#). (13.10.2020)
8. Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
9. Bezirksamt Altona (o.J.): Ottensen macht Platz. Flanierquartier auf Zeit. Aus: [www.ottensenmachtplatz.de](http://www.ottensenmachtplatz.de) (12.05.2020)
10. Stadtverwaltung Schwetzingen (o.J.): Schlossplatz Schwetzingen – Historischer Platz mit integrierten Fahrbereichen. [Link](#). (29.09.20)
11. Landesregierung fördert lebendige Ortsmitten. Pressemitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg
12. Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona (2020): Ottensen macht Platz vor dem Projekt, während des Projekts. [Link](#). (01.10.2020)

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

Das Kompetenznetz Klima Mobil 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.

