

Umweltbundesamt (Hg.),

Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums

Juni 2022

Download unter

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_65-2022_modellvorhaben_nachhaltige_stadtmobilitaet_unter_besonderer_beruecksichtigung_der_aufteilung_des_strassenraums.pdf

Exzerpt (mit leichten Anpassungen an Ichenhausen)

(1)

Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist wesentlich auf eine auf den Kfz-Verkehr zugeschnittene und diesen begünstigende Straßenraumaufteilung zurückzuführen, die im Ergebnis tendenziell mono-funktionale Straßenräume ergeben hat.

Öffentliche Straßenflächen (die auch Wege und Plätze beinhalten) sind vorwiegend für den ruhenden und fließenden motorisierter Individualverkehr gestaltet, durch diesen stark beansprucht und spiegeln die jahrzehntelange autogerechte Verkehrsplanung wider.

(S. 39)

(2)

Das Forschungsprojekt deckte in diesem Zusammenhang auf, dass das geltende Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung und die nachgeordneten Verwaltungsvorschriften) noch häufig das Kraftfahrzeug sowie die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in den Mittelpunkt stellt und für die Kommunen ein erhebliches Hemmnis bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik darstellt. Hier zeigte sich ein großer Reformbedarf.

Anfang 2020 ist die Straßenverkehrsordnung (StVO) novelliert worden. Damit sollte sie besser auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet werden. Die Änderungen sind positiv zu bewerten, allerdings stellt die Novelle die Gesamtausrichtung der Straßenverkehrsordnung nicht infrage und trägt den Entwicklungen und Erfordernissen einer nachhaltigen Stadtmobilität noch nicht Rechnung.

(...)

Die Forschungsnehmer sehen den wesentlichen Anpassungsbedarf in der StVO bspw. in der Ergänzung des Zielkanons sowie in der Änderung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h. **Bis dato sieht die StVO eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h vor, von der nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage nach unten abgewichen werden darf. Dieser Grundsatz ließe sich umkehren: Von einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit 30 km/h könnte an einzelnen Straßen nach oben abgewichen werden, wenn keine Gefahren für jegliche Verkehrsteilnehmenden bestehen.**

Entscheidend ist auch eine Neufassung des § 45 StVO, der die zentrale Ermächtigungsgrundlage der Straßenverkehrsbehörde für verkehrsregelnde Anordnungen darstellt. Eine Einschränkung des Autoverkehrs aus Gründen der Sicherheit setzt nach derzeitiger Rechtslage eine konkrete Gefahr voraus. Damit stehen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs im Vordergrund und die verkehrsregelnden Möglichkeiten sind relativ eng gefasst. (S.20f)

(3)

Mögliche Maßnahmen

- ▶ beispielbare Straßen, Spielobjekte werden auf dem Gehweg eingebaut
 - ▶ Schulwege sollen durch kindgerechte Symbole markiert werden.
 - ▶ Barrierefreiheit im Quartier, wo nicht nur viele Kinder, sondern auch viele Ältere leben
 - ▶ Grüne Wege zwischen den Wohnblöcken aufwerten und verbinden
 - ▶ Zugeparkte Straßen stellen großes Problem dar: Parkraum neu ordnen, Parksuchverkehr verringern.
 - ▶ Querungshilfen schaffen sowie Radfahrstreifen und Schutzstreifen markieren
 - ▶ Carsharing-Stationen
 - ▶ Aufenthaltsqualität durch Bänke, Spielelemente, ansprechende Zugänge zu Spielplätzen
 - ▶ Quartiersfonds, um Bürgerideen zu verwirklichen
-
- ▶ Neuverteilung des Straßenraums, Umwidmung einzelner Abschnitte zur Fahrradstraße
 - ▶ Umfeldaufwertung am Bahnhof
 - ▶ Straßensanierung und -begrünung
 - ▶ Fußverkehr: Gehwegverbreiterungen, Fußgängerüberwege
 - ▶ ÖPNV: Kapazität durch Bevorrechtigungen erhöhen
 - ▶ Parkraumbewirtschaftung
 - ▶ Bürgerbeteiligung stützt sich auf den etablierten Projektbeirat

(S. 14ff)

(4)

Thesen zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung

1. Wenn Rahmenkonzepte und Beschlüsse (z. B. Radverkehrskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne, Klimaschutzkonzepte, Ratsbeschluss zur Einzelmaßnahme) zugrunde liegen, lässt sich die Maßnahme hieraus leichter durch- und umsetzen.
2. Vorgaben durch die Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschrift sind hemmend für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung.
3. Wenn die Stadtverwaltung durch die Kommunalpolitik und/oder die Verwaltungsspitze Rückhalt für eine Maßnahme hat, hilft das, die Maßnahme erfolgreich umzusetzen.
4. Wenn eine Kommune von personellen Engpässen in der Stadtverwaltung betroffen ist, dann hemmt dies eine schnelle Maßnahmenentwicklung und anschließende Umsetzung.
5. Wenn zunächst temporäre, provisorische Maßnahmen geplant werden, kommt die Kommune schneller in den Umsetzungsprozess.
6. Wenn möglich, sollten insbesondere kleine Maßnahmen von der Verwaltung selbst durchgeführt werden, gerade in Zeiten starker Auslastung der Planung.

(S. 139ff)