

Heiner Monheim

Einer Kurze Historie der Verkehrsberuhigung, Shared Space und Superblocks als Elemente für eine grundlegende Mobilitätswende und Transformation der Autogesellschaft

Erste Anfänge mit kommerziellen FGZ in Zentren und Nebenzentren

Die Themen der Verkehrsberuhigung beschäftigen die europäische Verkehrsplanung seit den 1970er Jahren. Vorher ging es bei dem Thema mehr um die kommerziellen Fußgängerbereiche in Innenstädten, bei denen der Kfz Verkehr ganz oder teilweise (zeitlich und sachlich begrenzt) ausgeschlossen wurde. Die Boomzeit bei Fußgängerbereichen waren die 1970er und 80er Jahre mit vielen Tausend Beispielen in Deutschland.

Dann Hinwendung zu den Wohngebieten

Dann gerieten die gründerzeitlichen Wohngebiete und Neubaugebiete der neueren Stadterweiterungen mehr in den Fokus wegen hoher Unfallzahlen, insbesondere auch mit Kindern.

Damals engagierten sich auch die Autoversicherer (z.B. HUK Verband) und selbst Teile der Autolobby (ADAC und ACE) für die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.

Vorreiter Niederlande mit Woonerf und Winkelerf

Hier waren die Niederlande Ende der 1960er Jahre mit dem sog. Delfter Modell Vorreiter, das zuerst in Delft im Westerquartier eingeführt wurde. Ziel war eine Verringerung und Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und mehr Sicherheit und ein besseres Wohnumfeld in den Wohnstraßen. Nachdem sich das dort bewährt hatte, folgten viele andere niederländische Städte und begannen systematisch, immer mehr Wohnquartiere für eine Verkehrsberuhigung umzuorganisieren und umzugestalten. Die Niederländer nannten das „Woonerf“. Und weil es daneben oft auch um Mischgebiete und Geschäftsstraßen ging, organisierten sie ähnliche Maßnahmen als sog. „Winkelerf“ für Geschäftsstraßen. In den Niederlanden wurde bald die StVO entsprechend novelliert.

Deutschland hängt hinterher mit NRW-Großversuch Verkehrsberuhigung und Bundes-Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung

In Deutschland fingen ca. 5-8 Jahre später ähnliche Bemühungen an und wurden als „Verkehrsberuhigung“ bezeichnet. Es begann in NRW mit einem sog. Großversuch Verkehrsberuhigung, der ca. 30 verschiedene Gebiete mit sehr unterschiedlichen Maßnahmen umfasste. Die meisten waren eher verkehrstechnischer Natur (Tempo Limit, Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnregelungen, Sackgassenregelungen durch das „Abhängen“ von Straßen, Schwellen, alternierendes Parken, Engstellen). Dann begannen Architekten und Städtebauer, das Thema zu entdecken und nutzten mehr stadtgestalterische Maßnahmen (Bäume, Beete, Pantoßelgrün..., niveaugleicher Teil- oder Totalumbau, um die alten Bordsteinkanten als Trennelement zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu eliminieren). Allmählich wurde ein entsprechendes gestalterisches Repertoire entwickelt.

Modellprojekte und Integration in die StVO und Straßenbaurichtlinien

Das Repertoire fand dann endlich auch Eingang in die Straßenbaurichtlinien (EAE und EAHV) und die StVO, in der Anfang der 1980er Jahren der Verkehrsberuhigte Bereich und etwas später auch die Tempo 30 Zone integriert wurden. Der Bund begann das 10 Jahre dauernde bundesweite Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit 6 Modellstädten (Berlin, Borgentreich, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt, Mainz). Die meisten Bundesländer haben dann mit Fördermitteln der Städtebauförderung bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unterstützt.

Erweiterung auf Mischgebiete und innerörtliche (Haupt)Verkehrsstraßen

Anfangs beschränkte sich die Verkehrsberuhigung primär auf reine Wohngebiete, später wurden auch Mischgebiete und noch später dann auch endlich innerörtliche Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen einbezogen. Die Boomzeit der Verkehrsberuhigung waren dann die 1990er Jahre.

Boom bei Tempo 30 Zonen

Später verringerte sich das politische und planerische Interesse und die Fördermittel schrumpften. Aber die Ausweisung von Tempo 30 Zonen, die ja mit nur geringen Kosten verbunden war, ging forciert weiter.

Anfangs wurden noch ergänzende bauliche Maßnahmen gefordert. Später immer weniger. Und gleichzeitig nahm die Größe der Tempo 30 Zonen immer mehr zu.

Shared Space/Begegnungszone als neuer Impuls aus den Niederlanden

Einen europaweit neuen Impuls brachte die ca. 2005 wieder in den Niederlanden begonnene Debatte um Shared Space, also eine stark auf Verhaltensregelungen basierte Neuordnung des Verkehrs ohne einen festen Kanon verkehrstechnischer Maßnahmen. Hauptsache war, dass alle beschleunigenden Elemente im Straßenraum eliminiert wurden. In den Niederlanden, Belgien, Frankreich, der Schweiz und Österreich breiteten sich Shared Space Lösungen schnell aus. Die Österreicher und Schweizer nennen die Bereiche „Begegnungszonen“, womit zum Ausdruck kommen soll, dass es vor allem um Förderung der Aufenthaltsfunktion von Straßen gehen soll. Shared Space wurde immer öfter auch in stärker mit Kfz Verkehr belasteten Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen angewendet.

Deutschland hinkt hinterher, aber liberalisiert endlich die StVO und VV StVO

In Deutschland blieb es lange bei wenigen Beispielen. Damit belebte sich aber wenigstens die Debatte um Verkehrsberuhigung. Aktuell wurde 2024 endlich die StVO mal wieder novelliert und jetzt die restriktive Regelung für lineares Tempo 30 aufgeweicht. Das Alles ca. 20 Jahre, nachdem die Nachbarländer bereits diesen Weg gegangen sind.

Konzept der 15 Minutenstadt

Eine weiterer Impuls kam aus den städtebaulichen Debatten um die Zukunft hochverdichteter Gründerzeitviertel, die endlich wieder attraktiv gestaltet werden sollten. Paris und Barcelona waren die konzeptionellen Vorreiter. Paris mit dem Konzept der „15 Minutenstadt“, die als kleinste Einheit verkehrliche und städtebaulich „autark“ gestaltet werden sollte, mit Priorität für die Aktivmobilität aus Fuß- und Radverkehr. Dazu gehörten dann ausreichend wohnungsnahe Versorgungseinrichtungen.

Konzept der Superblocks

In Barcelona, der am dichtesten bebauten Großstadt Europas, entstand dann das Konzept der sog. „Superblocks“, also eines Verbundsystem mehrerer gründerzeitlicher Blocks, in denen der öffentliche Raum vor allem für den Fuß- und Fahrradverkehr und ein ökologisch wertvolles Wohnumfeld mit viel Straßengrün, evtl. auch blauer Infrastruktur aus entsiegelten wasserführenden Flächen, Brunnen, kleinen Becken gestaltet werden soll. Im Prinzip finden sich in den beiden Konzepten alle bekannten Elemente der früheren Verkehrsberuhigung, nur konsequenter, systematischer und mutiger angewendet als früher.

Konzept der Nahmobilität

Im deutschen Verkehrsdiskurs gab es parallel dazu die Debatten über die sog. „Nahmobilität“. NRW hat ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt und die AGFS NRW hat den Begriff und sein Konzept popularisiert. Gemeint ist damit vor allem ein Prioritätenwechsel weg von den Großinvestitionen der Fernverkehrsmobilität (ICE Hochgeschwindigkeit, Autobahnausbau) und der örtlichen Straßentunnel und Ortsumgehungen hin zu den örtlichen Problemen der vielen immer noch viel zu wenig verbesserten Wohngebiete.

Konzept der Feinmobilität

Parallel gibt es aus der Ecke, der Fahrzeugingenieure den Begriff der sog. „Feinmobilität“, in der neben der Basis des Fußverkehrs alle kleinen, nicht oder nur wenig motorisierten, daher leichten und langsamen und platzsparenden Mobilitätshilfsmittel wie Roller, Rollatoren, Skate Boards, „Hackenporsches“, aber auch alle Varianten von Fahrrädern zusammengefasst sind (also auch Lastfahrräder). Damit soll ein Gegengewicht zur Marketingstrategie der Autoindustrie mit ihren SUVs (immer größer, schneller, stärker, schwerer, energieintensiver) gesetzt werden soll.

Der Engpass ist immer das Parken

Bei allen diesen Konzepten ist das größte Problem das Abstellen der Kfz (Pkw wie Lfw wie Lkw), weil deren Flächenbedarf riesig ist und sich in der Regel mit den anderen Zielen (mehr Platz für Grünflächen, Bäume, Wasser, Aufenthalt, Kinderspiel) „beißt“. Ohne ein baldiges Abschmelzen der bisherigen Übermotorisierung lassen sich nur minimale Verbesserungen erzielen.

Tunnelitis und Parkhäuser als Scheinlösung

Als Hilfsmittel wird immer wieder versucht, Ersatz „unter der Erde oder über der Erde“ in Tiefgaragen und Parkhäusern (vielfach als sog. Quartiersgaragen) zu schaffen, die aber wegen der extrem hohen Investitions- und Betriebskosten und langen Planungs- und Bauzeiten die öffentlichen Haushalte extrem belasten. Ähnlich sieht es beim Ersatz von hoch belasteten Straßen durch Tunnelprojekte aus.

Teufelskreise der Massenmotorisierung durchbrechen

Letztlich führt kein Weg vorbei an einem generellen Ausstieg aus den Teufelskreisen von wachsender Massenmotorisierung (die ja immer noch staatlich und kommunal gefördert wird durch Subventionen und Baurechtspraxis bei den Stellplatzverordnungen) und dadurch immer wieder scheiternden Ansätzen für grundlegende Verbesserungen. Wir kurieren an Symptomen ohne einer echten Alternativstrategie.

Transformation als Chance für eine nachhaltige Zukunft

Damit landet man bei der grundlegenden Zukunftsfrage. Wie kann ein Ausstieg aus der Autofixierung aller lokalen, regionalen, föderalen und nationalen bzw. EU-weiten und vielleicht auch globalen Autofixierung gelingen? Ist es denkbar,

- einen Teil der notwendigen Mobilität mit viel mehr Bussen und Bahnen (die müssen dann gebaut, verkauft und betrieben werden, mit sehr viel mehr Personal. Und sie brauchen viel dichtere Netze und dichtere Takte und attraktive Tarife) zu bewältigen?
- einen Teil der notwendigen Mobilität mit sehr viel mehr Radverkehr (eigene Räder plus Leihräder plus Diensträder) zu bewältigen? Die brauchen dann sehr viel dichtere Radverkehrsnetze und dezentralere Leihradssysteme. Und die Betriebe müssen sehr viel mehr Job/Diensträder anbieten. Und man braucht viel mehr Abstellanlagen und Radstationen.
- einen Teil der notwendigen Mobilität mit sehr viel mehr Fußverkehr zu bewältigen. Dafür müssen die Gefahren des Gehens systematisch abgebaut werden, die Netze attraktiver und sicherer werden (breiter, ohne Lücken, mit viel mehr Abkürzungen und viel weniger Hindernissen).
- einen Teil der Mobilität durch eine viel bessere Standortverteilung einzusparen durch gute wohnungsnahe Versorgung, Abbau der asphaltierten Großparkplatzwelten des großflächigen Einzelhandels.

Am Ende ist der Schlüssel für diese Transformation eine faire, wahre Anlastung aller Kosten (für Infrastruktur, Betrieb, Emissionen, Unfälle) bei den Verursachern durch eine entsprechende Bepreisung der belastenden Mobilität und eine fiskalische Belohnung aller entlastenden Mobilität. Dafür müssen die nationalen, föderalen, regionalen und lokalen die Mobilität und das Bauen und Planen betreffenden Gesetze grundlegend novelliert werden: alles, was den Autoverkehr begünstigt, muss gestoppt werden, alles was die Alternativen begünstigt, muss gefördert werden.

Prof. Heiner Monheim, Haus 4 Alte Meierei 23717 Kasseedorf-Stendorf heinermonheim@yahoo.de
01708048154