

Informationsblatt

19

Straßengestaltung im Ortsbereich
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die diesjährige Mitgliederversammlung unseres Verbandes fand am 19. November 1981 im Bürgerhaus Karlsfeld statt. Dem fachlichen Teil gingen voraus: der Bericht des Verbandsdirektors Goedecke, Haushalt, Änderungen der Verbandssatzung und schließlich die Wahl des Verbandsvorsitzenden und seiner beiden Stellvertreter.

Der bisherige Vorsitzende, Herr Landrat Schrittenloher, Freising wurde wiedergewählt, dazu als Stellvertreter Herr Bürgermeister Dr. Zehetmaier, München und Herr 1.Bürgermeister Landgraf, Maisach.

Der 2. Teil der Versammlung war dem fachlichen Erfahrungsaustausch gewidmet, diesmal dem Thema "Straßengestaltung im Ortsbereich - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung". Dabei konnte der Vorsitzende auch zahlreiche Teilnehmer aus den Kommunal- und Landkreisverwaltungen sowie der Staatsbauverwaltung begrüßen. In einer kurzen Einführung in das Thema konnte Ltd. BD Lamey auch eine kleine Ausstellung vorstellen, in der Beispiele aus 29 Städten und Gemeinden des Verbandes gezeigt werden.

Dabei stellte er zwei Ziele in den Mittelpunkt:

- o Sicherheit für a l l e Verkehrsteilnehmer, d.h. auch für Fußgänger und Radfahrer, besonders für Kinder und alte Menschen
- o Verbesserungen für "Wohn-Umfeld" und Ortsbild



Beispiele aus Neufahrn b. Freising

1. Bürgermeister Michels sieht in der Verkehrsberuhigung mehr als nur die Zurückdrängung des Fahrverkehrs, nämlich städtebauliche Aufwertung und vor allem die Wiederfindung der "Sozialfunktion der Straße". Sehr wichtig für das Gelingen ist die Beteiligung der Bürger von Anfang an.

Vor Inangriffnahme einer Maßnahme erhalten die Bürger erste Skizzen. In Auswertung der eingegangenen Vorschläge wird ein Entwurf erstellt. Anschließend werden die Bürger in kleinen Gruppen zur Diskussion eingeladen. Der danach überarbeitete Planentwurf wird dann erst den zuständigen Gremien zur Beschlußfassung vorgelegt.

Als erstes Beispiel wird eine Straße ohne Bordstein gezeigt. Hier tritt das Problem auf, daß die Fahrzeuge bis an den Zaun heran parken und die Fußgänger auf die Straßenmitte gedrängt werden. Die gesamte Fläche kann gemeinsam von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt benützt werden. Hier braucht es aber noch Eingewöhnung.

Ein anderes Bild zeigt zwei benachbarte Straßen mit gleichen Ausgangsbedingungen. Eine der Straßen hat eingebaute 1 m breite Versätze, (Mindestfahrbahnbreite 5,5 m), die andere Straße nicht, da die Anlieger dagegen waren. Das Ergebnis war, daß der Schleichwegverkehr von der Straße mit Versätzen auf andere Straßen abgedrängt wurde. Das Beispiel zeigt, daß schon mit geringen Mitteln Wirkung erreicht werden kann. Der sog. "Durchschuß" einer Straße wird mit solchen Einbauten vermieden und die Kraftfahrer reagieren darauf mit vernünftiger Fahrweise.

Abzuraten ist von Lösungen, die der Autofahrer als bewußte "Schikane" bewerten muß. Auch hier hat die Gemeinde Erfahrungen gesammelt.

Als weiteres Beispiel wird eine Straße mit verschwenkten Fahrbahnen besonders im Bereich der Einmündung gezeigt. Diese Maßnahme hat sich gut bewährt. Die Elemente bestehen aus Aufpflasterungen, schräg zur Fahrbahn angeordneten Parkplätzen, gepflasterten Querbändern, gepflasterten Rosetten am Beginn. Die Fahrbahnbreite von 5,5 m wurde beibehalten. Durch Verschwenkung des Straßenraums wird der "Durchschuß" vermieden.

Insgesamt waren die Kosten praktisch nicht höher als bei konventionellem Ausbau.

Beispiel Einsteinstraße in Garching b. München

1. Bürgermeister Karl stellt die im Laufe des letzten Jahres umgebaute Einsteinstraße in der Gemeinde Garching vor.

Die Einsteinstraße hatte als 12 m breite Erschließungsstraße innerhalb eines Siedlungsgebiets bestanden. Im Laufe der Zeit hatte sich Durchgangsverkehr von der B 11 und der B 471 auf diese Straße verlagert. Eine Verkehrszählung ergab, daß von 200 Fahrzeugen stündlich 150 dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben waren. Dieser Durchgangsverkehr sollte durch gezielte Umbaumaßnahmen aus der Einsteinstraße verbannt werden.

Die Vorgaben waren einmal, daß der vorhandene Straßenraum möglichst erhalten bleibt, d.h. Erhaltung der Straßenbreite, der Bürgersteige, Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführung; zum anderen war zu verhindern, daß der Verkehr sich erneut unerwünscht verlagert, sondern auf die B 11 bzw. B 471 zurückkehrt. Weitere Forderung war, daß die Zahl der Parkplätze erhalten bleibt. Auch sollte ein vorhandener Kinderspielplatz integriert werden.

Die Bürger (Anwohner-Haushalte wurden angeschrieben) hatten Gelegenheit in die Planung Einsicht zu nehmen und Anregungen vorzubringen.

Die nach Abschluß des Umbaues durchgeführte Verkehrszählung ergab, daß 90 % des Durchgangsverkehrs auf die Bundesstraßen zurückgekehrt ist.

Beispiel Ortsdurchfahrt M 2 in Unterhaching, Lkr. München

1. Bürgermeister Kupka weist darauf hin, daß Unterhaching eine der ersten Gemeinden im Bundesgebiet war, die sich mit dem Thema Verkehrsberuhigung befaßt hat. Inzwischen wurden in allen neuen Wohngebieten die Verkehrsverbindungen konsequent als Wohnstraßen ausgebaut.

Die Ortsdurchfahrt im Zuge der M 2 wird täglich von ca. 20.000 Fahrzeugen befahren. Die Gemeinde stellte den Antrag, die Fahrbahnbreite von bisher 11 m auf 8,50 m zu reduzieren, was letztlich nur einer Schmälerung um 50 cm gleichkommt, da bisher durch parkende Autos entsprechender Straßenraum verlorenging. Die Fahrbahn hat jetzt eine Breite von 4,25 m je Richtung, dazu kommt der kombinierte Rad- und Fußweg von 3m Breite, außerdem die mit Bäumen eingegrenzten Parkbuchten. Vor dem Ausbau gab es Proteste dagegen, eine "gut ausgebaute" Straße zu verschmälern; heute zeigen sich die Bürger sehr zufrieden.

Verkehrsberuhigung in der Landeshauptstadt

Stadtdirektor Jäger hält die Notwendigkeit der Verkehrsberuhigung und deren Probleme für eine Millionenstadt in gleicher Weise gegeben wie für kleinere Gemeinden. 58% des Hauptstraßennetzes der Landeshauptstadt weisen eine Lärmbeschattung von 70 dB(A) auf, das Doppelte des Zulässigen. Dies ist einer der Gründe, weshalb Verkehrsberuhigung betrieben werden muß; der andere ist die Unfallhäufigkeit. Der dritte Grund ist notwendige Verbesserung des "Wohn-Umfelds". In München sind rund 45 % der Fahrten kürzer als 3 km. Eine Fußgänger- und Radfahrer-freundliche Umgebung könnte also erhebliche Kfz-Mengen überflüssig machen.

Am Beispiel der Gestaltung des Rotkreuzplatzes wird allerdings auch deutlich, wie schwierig es ist, bei den unterschiedlichen Meinungen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Bezirksausschüssen, schließlich Lösungen zu erarbeiten, die von einer Mehrheit auch akzeptiert werden.

Verkehrsberuhigung aus der Sicht der Obersten Baubehörde (Innenministerium)

Min.Rat Schmidt begrüßt es sehr, daß Gemeinden aus dem Verbandsgebiet anhand von Beispielen zeigen konnten, wie und mit welchem Ergebnis und mit welchen Erfahrungen Bereiche verkehrsberuhigt ausgebaut worden sind. Lange Zeit hatte bei Planung und Bau von Neubaugebieten ebenso wie beim Umbau bereits bestehender Bereiche der Fahrverkehr unter dem Aspekt "Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs" Priorität. Die Herrschaft des Autos bestimmt daher noch heute weitgehend das Straßenbild in Städten und Dörfern. Die jetzt vorgestellten Maßnahmen streben im Grunde die Korrektur dieser einseitigen Entwicklung an. Das Staatsministerium des Innern bereitet dazu eine Veröffentlichung vor, in der die Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsberuhigung in einfacher und anschaulicher Form dargestellt werden sollen. Dabei sollen neben den straßenverkehrsrechtlichen, straßengesetzlichen und städtebaurechtlichen Grundlagen auch die Finanzierungsmöglichkeiten angesprochen werden. Im Vordergrund wird der Hinweis auf die Möglichkeiten nach dem Erschließungsbeitragsrecht in neuen Wohnanlagen nach dem Bundesbaugesetz stehen. Dabei kann auch im beitragsrechtlichen Sinne sicher nicht als herkömmlicher Standard der angesehen werden, bei dem die Priorität auf dem "autogerechten" Ausbau der Straße liegt, sondern jener vor diesem Zeitraum übliche, der noch mehr Elemente einer "menschengerechten" Ausstattung der Straße einschloß.

Ferner wird auf den Straßenausbaubeitrag nach Art. 5 des KAG, auf Sanierungsmaßnahmen nach Städtebauförderungsgesetz sowie auf die flankierenden Maßnahmen in Netzplanungen nach FAG, GVFG, Fernstraßengesetz und Bayer. Straßen- und Wegegesetz hingewiesen werden.

Die Veröffentlichung wird viele praktische Beispiele mit Erfahrungen, kritischer Auswertung, Kostenvergleichen usw. enthalten und voraussichtlich im Frühjahr 1982 herausgebracht werden.

Abschließend wies MR Schmidt noch auf die in Ausarbeitung befindlichen Empfehlungen des Bundesministeriums für Städtebau zu Planung und Gestaltung von Erschließungsanlagen hin, die den geänderten Anforderungen und Gestaltungszielen sowie auch der Verkehrsberuhigung Rechnung tragen werden. Inzwischen liege auch ein geänderter Entwurf der Deutschen Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen zur RAST-E (RAS-E 81) vor, der aber auf Grund eines Beschlusses des Allgemeinen Ausschusses der ARGEBAU der Länder noch mit den vorher genannten "Empfehlungen für Erschließungsanlagen" abgestimmt und in Einklang gebracht werden müßte. Bis zur Einführung neuer Richtlinien für Erschließungsanlagen soll die alte RAST-E entsprechend dem an die Regierungen, Landratsämter und Gemeinden gerichteten Schreiben des Staatsministeriums des Innern vom 29.01.1979 Nr. II B 8a-9121-10 flexibel angewendet werden.

Aus der Diskussion

In der Diskussion wurde auf Frage von 1.Bgm. Pürkner nach Erfahrungen beim Schneeräumen in verkehrsberuhigten Straßen von 1.Bgm. Kupka geantwortet, daß keine Schwierigkeiten aufgetreten sind. Eine bestimmte Fahrbahnbreite sollte jedoch nicht unterschritten werden, der Schneepflug sollte verstellbar sein. Es tauchte die Frage auf (1.Bgm. Will), inwieweit eine Gemeinde für einen Unfall haftbar gemacht werden kann, wenn der Kraftfahrer behauptet, daß Ursache für den Unfall die Einbauten in einer verkehrsberuhigten Straße seien. Er verweist auf Ausführungen des ADAC, wonach das Schild, das die Wohnstraße anzeigt, allein nicht ausreicht; für den Autofahrer müßte dies durch entsprechende Straßengestaltung klar erkennbar sein. 1.Bgm. Kupka erwidert, die Gemeinde Unterhaching hätte seinerzeit, als gesetzliche Vorschriften noch nicht erlassen waren, eine verkehrsberuhigte Straße als Fußgängerzone umgewidmet und durch Sondersatzung wieder Verkehr zugelassen. Er empfiehlt die Erstellung verkehrsberuhigter Bereiche wenn möglich im Wege des Bebauungsplans.

1.Bgm. Dr. Enßlin teilt mit, die Gemeinde Eching habe in einer Stichstraße zwei Schwellen angebracht, um die Kraftfahrer zum Langsamfahren zu zwingen. Dies sei beanstandet worden. Einer Wohnstraße müsse auch ein entsprechender Charakter verliehen werden, z.B. durch Bäume usw.

2.Bgm. Strobl stellt die Frage, ob bei 20 oder 30% aller Straßen in verkehrsberuhigter Form der Verkehr überhaupt noch fließen kann. 1.Bgm. Kupka entgegnet, in Unterhaching seien inzwischen eine Reihe Straßen verkehrsberuhigt ausgebaut, zumal bei allen Neubausiedlungen nach diesem Prinzip vorgegangen wurde. Auch bei Hauptverkehrsstraßen läßt sich vieles verbessern, hier liegt die Betonung mehr bei Ortsgestaltung als bei Verkehrsberuhigung.

BD Nöbel, LRA München fordert, daß bei der Straßengestaltung auch zu beachten ist, daß einmal Aufgrabungsarbeiten für Kabel, Leitungen, Kanal nötig werden können.

Zur Frage der Unterhaltskosten machte Herr 1.Bgm. Dr. Enßlin darauf aufmerksam, daß anstelle der Blumentröge vor allem durch Baumbepflanzung und durch optische Einbeziehung der Vorgärten in das Straßenbild die Kosten gesenkt werden können.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß zur Verkehrsberuhigung und Straßengestaltung von vielen Städten und Gemeinden neue Wege beschritten werden. Wichtig ist die frühzeitige Beteiligung der Bürger. Jeder Fall liegt anders und erfordert daher eine sorgfältige, individuelle Planung. Zu warnen ist vor schematischen Einheitslösungen ebenso wie vor Übertreibungen. Veränderungen wirken sich oft auf andere Bereiche des örtlichen Straßennetzes aus, daher braucht es frühzeitig ein Gesamtkonzept. Bei der Detailgestaltung empfiehlt sich Zurückhaltung und Einfügung in die jeweilige Umgebung.

Die Geschäftsstelle des Planungsverbands Außerer Wirtschaftsraum München berät auch künftig ihre Mitglieder in diesen wichtigen Fragen. Die gezeigte Ausstellung wird als Beispiel-Sammlung weiter ergänzt. Fallweise könnte diese dann interessierten Verbandsmitgliedern für eigene Überlegungen zur Verfügung stehen.

Dezember 1981