

Die „optimale“ Stadtstraße – eine kleine Vision

Ansprüche an Stadtstraßen

An städtische Straßen wird eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen gestellt. In der Regel sind dies:

- Möglichst viele Parkstände für Bewohner, Kunden, Besucher und Beschäftigte.
- Ein zügiger Ablauf des fließenden Kfz-Verkehrs.
- Ein gutes Angebot für den Radverkehr. Neben dem Wunsch nach einem lückenlosen und zügig befahrbaren Streckennetz kommt der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zu, zunehmend auch dem Wunsch nach einer sicheren und komfortablen Abstellmöglichkeit.
- Gehwege, die ausreichend breit für den Begegnungsfall zweier Fußgänger sind. In höher frequentierten Bereichen sollte zusätzlich das Nebeneinandergehen möglich sein. Insbesondere in Straßen mit stärkerem Kfz-Verkehr sind sichere und häufige Querungsmöglichkeiten erforderlich.
- Je nach Lage sollte Nutzungen wie Gastronomie oder Handel ausreichend Raum für Bestuhlung oder Warenauslagen zur Verfügung stehen.

Diese Ansprüche stehen fast immer in Konkurrenz um den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraum. Hier die richtige Balance zu finden ist in der Praxis nicht leicht.

Vor allem, wenn lange bestehende, vermeintlich ausgereifte Strukturen in Frage gestellt werden (z.B. wenn in Sanierungsgebieten Straßenquerschnitte neu gestaltet werden können und mit den Bewohnern diskutiert werden), treten die Konflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen schnell zu Tage. Dabei kann es zu sehr intensiven und teilweise auch sehr emotional geführten Diskussionen kommen (vgl. Bild), an deren Ende letztlich immer ein Kompromiss stehen wird, der je nach städtebaulicher Situation und je nach Zusammensetzung der Akteure aus Verwaltung, Politik und Bürgerschaft dem einen oder dem anderen Nutzungsanspruch mehr Bedeutung als anderen einräumt.



Vom Kfz-Verkehr dominierte Einkaufsstraße kurz vor Umbau. Protestposter aus Furcht vor Stellplatzverlusten aufgrund neuer Straßenraumgestaltung mit höherem Anspruch auf Aufenthaltsqualität (Fotos: Riel).

Aber auch unabhängig von lokalen oder regionalen Besonderheiten hat sich das Idealbild von Straßen bzw. Straßenräumen in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert.

Ein Rückblick

Vom Raum für Menschen zur Straße für das Auto

Bis in die 1920er Jahre bestimmten die Raumsprüche und Geschwindigkeiten des Fußverkehrs und ggf. von Pferdefuhrwerken die Gestaltung und Benutzung der Straßen, die Straße „gehörte“ dem Langsamverkehr.

Mit der zunehmenden Anzahl an Automobilen nahm auch die Anzahl an tödlichen Unfällen zwischen Kfz und Fußgängern zu. Die Schuldfrage wurde dabei fast immer zu Lasten des Autofahrers mit dem Vorwurf des Totschlags beantwortet. Vor allem der Tod von Kindern wurde in der Öffentlichkeit mit allergrößter Empörung aufgenommen und nicht als privates Unglück empfunden, sondern war eher einem national bedeutsamen Verlust wie dem von Soldaten ähnlich. Dem entsprechend negativ war auch die Berichterstattung in den Zeitungen, so dass das Image der Automobile zunehmend schlechter wurde (Norton, 2012)

Die öffentliche Diskussion führte u.a. zur Forderung nach einer technischen Beschränkung der Geschwindigkeit von Automobilen auf 25 Meilen/h. Für deren Vermarktbarkeit wäre dies in den weitläufigen USA ein ernst zu nehmendes Problem gewesen. In einer breit angelegten Kampagne von Seiten der Automobilverbände und -hersteller wurde unter anderem der Begriff des „Jaywalking“ geboren (engl. Jay = Tölpel / Trottel). Fußgänger wurden als geistig minderbemittelt dargestellt, sollten sie nicht in der Lage sein, beim Queren der Straße auf den Kfz-Verkehr zu achten.



National Safety Council, scanned from the paper "Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street" by Peter D. Norton

Mit derselben Zielrichtung wurde die Verkehrserziehung z.B. an den Schulen durchgeführt, die Schuldfrage wurde sukzessive umgekehrt und fand letztlich auch international Eingang in die Gesetzgebung. Fußgänger mussten auf fahrende Autos achten und nicht umgekehrt, die Straße gehörte dem Automobil.

Die autogerechte Stadt:

In den Jahrzehnten der Nachkriegszeit wurde die autogerechte Stadt das Leitbild der Stadt- und Verkehrsplaner. Städtebauliche Achsen wurden zu reinen Verkehrsachsen uminterpretiert oder es wurden – in Deutschland begünstigt durch die ohnehin zu

behebenden Kriegsschäden – neue Hauptverkehrsachsen für den Kfz-Verkehr geschaffen. Straßenbahnen wurden oftmals stillgelegt und überhaupt nicht oder durch Buslinien ersetzt, der motorisierte Individualverkehr galt als Inbegriff der Moderne. In zahlreichen Visionen wurde „Stadt“ dem entsprechend weniger als ein Ort für Menschen dargestellt, sondern als hoch verdichteter, futuristischer Siedlungsraum, bei dem Mobilität einen sehr hohen, fast schon zum Selbstzweck gewandelten Stellenwert hatte.

In vielen Städten wurde diese Vision im Laufe der 1950er bis 1970er Jahre im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Um möglichst hohe Kfz-Verkehrsmengen abwickeln zu können, wurde Verkehr dabei idealerweise in mehreren Ebenen organisiert. Fußgänger und Radfahrer spielten im Straßenraum dabei kaum eine Rolle und wurden für die Querung von Straßen durch Unterführungen oder über Brücken geführt.



Vision der Stadt aus den 1950er Jahren (Klaus Bürgele)

Neue Prioritäten:

Die so entstandenen städtebaulichen Schneisen sind heute Bestandteil zahlreicher Stadtgrundrisse und werden von der Bevölkerung sowie von der Politik zunehmend als Problem wahrgenommen. Im Fokus der Kritik stehen dabei hohe Verkehrsmengen, hohe Geschwindigkeiten, die daraus resultierende Trennwirkung, Lärm- und Schadstoffemissionen und das zumindest subjektiv empfundene Gefährdungspotenzial.

Straßenbaulastträger und Kommunen beschäftigen sich daher zunehmend mit der Umplanung und dem Rückbau solcher Straßen. In Karlsruhe wird nach langer Planungsphase die derzeit abschnittsweise 10-streifige, planfrei ausgebaute Kriegsstraße umgebaut: Der Kfz-Verkehr wird dabei zu Teilen unterirdisch geführt, ebenerdig wird eine Straßenbahn gebaut, der Radverkehr bekommt ein zeitgemäßes Angebot und Fußgänger können die Straße wieder ebenerdig queren.

Ähnliche Maßnahmen wurden in zahlreichen Städten diskutiert oder bereits umgesetzt. Bekannte Beispiele sind z.B. die „neue Mitte“ in Ulm, wo eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße mit lang gezogener Mittelinsel bei Tempo 20 betrieben wird und ohne

Lichtsignalanlage von starken Fußgängerströmen gequert wird.

Ludwigshafen stellt Überlegungen an, eine sanierungsbedürftige Stadtautobahn in Hochlage nicht zu sanieren, sondern durch ein ebenerdiges Boulevard zu ersetzen.

Für Stuttgart hat die DASL einen Entwurf zum stadtgerechten Umbau der B14 im Innenstadtbereich vorgelegt. Wie in den meisten anderen Städten auch, stellt auch dieser Entwurf die hohe verkehrliche Bedeutung der Straße nicht grundsätzlich in Frage. Der Schwerpunkt der Überlegungen liegt aber auf einer deutlich höheren Verträglichkeit der Straße mit dem städtischen Umfeld, also mit den eingangs genannten Nutzungsansprüchen, die in dem vergangenen halben Jahrhundert in den Planungen nur in geringem Maße berücksichtigt wurden.



Beispiel Stuttgart: Entwurf der DASL zum City-Boulevard Stuttgart (2011)

Das verbreitete Bild der breiten, innerstädtischen Schnellstraße wird zunehmend vom Bild eines städtischen Boulevards ersetzt. Der Begriff „Autoverkehr“ weicht dem Begriff einer „urbanen Mobilität“.

Die „optimale“ Stadtstraße

Was ist „optimal“?

Die individuellen Ideale und Erfahrungen der Menschen sind verschieden. Die „optimale Stadtstraße“, sieht daher vermutlich in der Vorstellung jedes Menschen anders aus. Der Versuch, mit Hilfe eines Algorithmus den städtebaulich und verkehrsplanerisch „optimalen“ Entwurf zu bestimmen, wurde schon mehrfach erfolglos unternommen.

Eine in der Praxis etablierte Systematik sind die in den RASt 06 dargestellten „typischen Entwurfssituationen“, welche für bestimmte Kombinationen von Randbedingungen (Lage, Nutzungsansprüche, Verkehrsmenge, Straßenraumbreite) jeweils Empfehlungen für die Aufteilung des Straßenquerschnittes macht. In vielen Fällen bietet die RASt aber auch keine passende Empfehlung, so dass die Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen dennoch zu führen ist.

In Diskussionen mit Bewohnern um die Neugestaltung von Straßen z.B. im Rahmen von Sanierungsverfahren führt etwa folgende Aussage in der Regel jedoch zu einem ersten Konsens:

Die optimale Stadtstraße ist sicher für alle Benutzer und hält die Immissionen für die Bewohner in einem akzeptablen Maße.

Akteure:

Über die Gestaltung der „optimalen“ Stadtstraße wird häufig aus der Perspektive der Planer diskutiert. Diese sind in den zuständigen städtischen Verwaltungen oder in beauftragten Planungsbüros verortet und verfügen über das erforderliche Fachwissen. Die zweite, mindestens ebenso wichtige Akteursgruppe bei planerischen Fragestellungen sind die Bewohner in ihrer Rolle als die späteren Nutzer der Straßen.

Der Dialog zwischen den beiden Gruppen wird im Rahmen von Bürgerbeteiligungen zwar unter Umständen mehr oder weniger intensiv hergestellt, erschöpft sich aber häufig in einem gegenseitigen Anhören von Argumenten, gefolgt von einem verwaltungsinternen Abwägungsprozess und einer Rückkoppelung an Bewohner.

Mit dem Format der Reallabore wird in den letzten Jahren versucht, einen neuen Kommunikationsprozess zwischen Bewohnern und Verwaltungen zu etablieren, mit dem die Sicht der Nutzer stärker in das Verwaltungshandeln integriert werden kann. Denn Nutzer

1. treffen die Entscheidung für die Tötigung eines Weges und tragen damit zum Verkehrsaufkommen bei
2. wählen ein Verkehrsmittel und tragen dabei zur Verträglichkeit des Verkehrs mit dem Umfeld bei und
3. sie entscheiden durch ihre Verhaltensweisen im (fließenden) Verkehr über ein umsichtiges Miteinander im Straßenverkehr und damit über dessen Sicherheit mit.

Die gegenseitige Möglichkeit zur Einflussnahme wird nach wie vor insbesondere von den Kommunen unterschätzt: Während das grundsätzliche Bedürfnis nach Mobilität kaum durch die Kommunen beeinflussbar erscheint, ist der Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels schon allein durch Qualität und Quantität des Angebots an der jeweiligen Infrastruktur (ÖPNV, Radverkehrsanlagen, Parkraum) beachtlich. Hinzu kommen gezielte „weiche“ Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, welches auf die Veränderung der Verhaltensweisen der Menschen zielt (Stiewe / Reutter, 2012)

Sicherheit:

Die Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen und die bauliche Gestaltung von Straßen werden in erster Linie bei den dafür zuständigen Kommunen geführt. Von der Abwägung mehr oder weniger ausgenommen ist die Verkehrssicherheit, welcher auf allen Ebenen unangefochten mit die höchste Priorität unter allen Ansprüchen an eine Straße eingeräumt wird.

Ein Beispiel für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit von Seiten der Verwaltungen aus ist die Schaffung guter Sichtbeziehungen an Querungsmöglichkeiten zwischen Fußgängern und Kfz-Verkehr. Solche Anforderungen sollten zwar ohnehin durch Einhaltung des gängigen Regelwerkes bereits in der Planung gewährleistet sein oder bestehende Mängel im Rahmen von Sicherheitsaudits erkannt und behoben werden. Nicht selten wird aber sogar bei solchen sicherheitsrelevanten Details angeführt, dass das Freihalten von Sichtfeldern an Querungsmöglichkeiten zu Lasten von Parkstände im Straßenraum geht. Nicht selten sind es dabei sogar Teile der Einwohnerschaft selbst, die für ein Mehrangebot an Parkständen im Quartier bei Fußwegen längere Umwege oder ungesicherte Querungen zwischen parkenden Autos hindurch in Kauf nehmen.

Das eigene Verhalten im Straßenverkehr und der Anspruch an das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer können dabei durchaus als ambivalent bezeichnet werden: Beispielhaft sei die flächendeckende Beobachtung von Eltern genannt, ihre Kinder mit dem Auto zum Kindergarten bringen und möglichst nah am Eingang parken – weil der Weg zur KiTa zu

gefährlich sei.

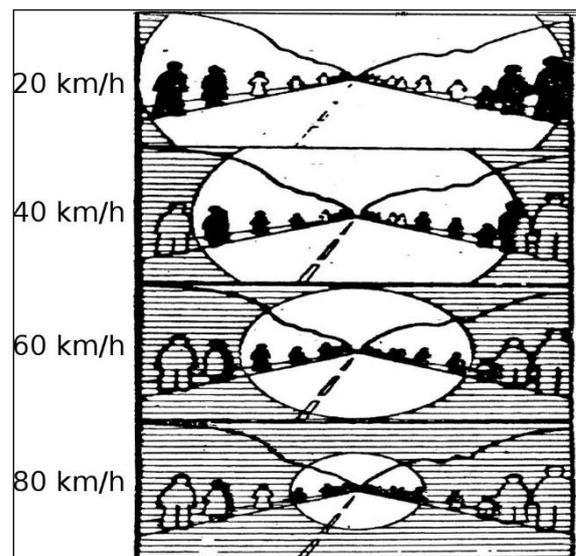
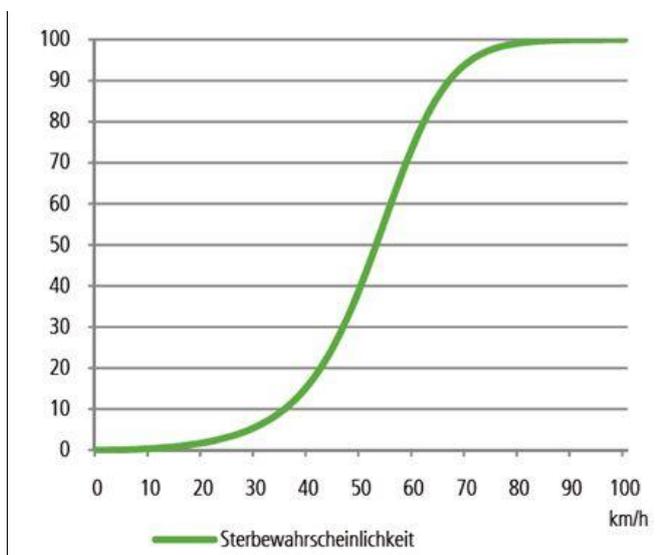
Eingespielte Verhaltensweisen zu ändern, sei es bezogen auf die oben beschriebene besondere Situation vor den Kindergärten oder auf das Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahlverhalten allgemein, ist ein schwieriger Prozess (Lanzendorf, 2012). Sofern nicht allgemeine Entwicklungen, wie z.B. eine enorme Steigerung der Treibstoffkosten bei gleichzeitig zurückgehenden Realeinkommen, ein weniger Auto-orientiertes Mobilitätsverhalten erzwingen, kommt hier den Kommunen und weiteren für den Mobilitätsbereich relevanten Akteuren (Verkehrsbetriebe, Verbände, etc.) hohe Bedeutung zu.

Faktor Geschwindigkeit:

Ein wesentlicher Baustein der „optimalen“ und damit auch sicheren Straße ist die Reduzierung der Geschwindigkeiten. In Wohngebieten wurde Tempo 30 in den 1980er und 90er Jahren mit der Ausweisung von Tempo-30-Zonen flächendeckend eingeführt. Bis Ende 2016 galt in der StVO innerhalb von Ortschaften Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit. Auf Hauptverkehrsstraßen waren Abweichungen davon nur im Zusammenhang mit Lärmschutz oder der Beseitigung von Unfallhäufungen möglich. Seit der Novelle von 2016 können zwar auch vor z.B. Kindergärten an Hauptverkehrsstraßen Tempolimits von 30 km/h erlassen werden, diese sind jedoch auch nur über kurze Streckenabschnitte hin möglich und können damit zu einem sehr uneinheitlichen und insbesondere für Autofahrer schwer nachvollziehbaren Flickenteppich an verschiedenen Tempolimits führen.

Die nach wie vor eher restriktive Handhabung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist insofern erstaunlich, als der positive Effekt niedrigerer Kfz-Geschwindigkeiten auf die Verkehrssicherheit seit langem bekannt ist:

- Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Sterbewahrscheinlichkeit eines Fußgängers bei Kollision mit einem Pkw enorm. So liegt diese bei 30 km/h bei 6%, bei 50 km/h dagegen schon bei 40% (Ewert, 2010).
- Auch die Vermeidung von Unfällen wird mit zunehmender Geschwindigkeit deutlich schwieriger. Dies liegt nicht nur an dem längeren Bremsweg und dem in der Reaktionszeit zurückgelegten längeren Weg: Auch das Sehfeld (die vom Autofahrer wahrnehmbare Umgebung im Seitenbereich) wird mit zunehmender Geschwindigkeit immer kleiner (Bockelmann, 1982).



Sterbewahrscheinlichkeit bei Kollision Pkw-Fußgänger, Sehfeld in Abhängigkeit der Geschwindigkeit

Was ist „schön“?

Es gehört zum Programm von Bürgerbeteiligungen z.B. im Rahmen von Sanierungsprogrammen, gemeinsam mit den Bewohnern die Stärken und Schwächen der öffentlichen Räume zu besprechen. Neben den oben diskutierten Aspekten Verkehrsmenge, Lärm und Sicherheit werden regelmäßig das fehlende „Grün“, ein schmutziges Erscheinungsbild und damit verbunden eine schlechte Aufenthaltsqualität als Schwächen aufgeführt.

Es zeigt sich in solchen Situationen unter anderem auch, dass eine Beschreibung dessen, was nicht gut ist, offensichtlich wesentlich leichter fällt, als eine Beschreibung dessen, was gut ist. So herrschte schnell Einigkeit, dass kahle, geradlinige und ausschließlich vom Verkehr dominierte Straßenräume als „nicht schön“ empfunden werden.



Als „nicht schön“ empfundene Straßen in einem Sanierungsgebiet in Karlsruhe (Fotos: Riel)

Bei der Frage nach als positiv empfundenen Beispielen werden immer wieder Orte genannt, die z.B. in Urlauben oder auf Ausflügen erlebt wurden und die – in diesem Zusammenhang besonders erstaunlich – immer wieder Eigenschaften aufweisen, die im eigenen Alltag als nicht machbar oder als gefährlich empfunden würden. So wird z.B. eine Sitzgruppe um einen Baum auf einem belebten Platz, die ohne Trennung durch Bordstein oder Geländer vom fließenden Kfz-Verkehr abgegrenzt ist, im Urlaub als wild romantisch empfunden, wogegen im Alltag die Furcht vor Verkehrsunfällen überwiegen würde.



Als „schön“ empfundene Beispielbilder (links: Gengenbach, rechts: Bruneck / Tirol. Fotos: Riel)

Als „schön“ empfundene Beispiele sind dabei überwiegend geprägt von folgenden Charakteristika:

- Historische Bausubstanz (zumindest aber gepflegte Bauten und Straßenräume)
- Repräsentativer Baumbestand (zumindest eine wahrnehmbare Begrünung)
- Möglichst wenig und möglichst langsamer fließender Kfz-Verkehr
- Möglichst wenig abgestellte Fahrzeuge (nicht zwingend frei von Parken)
- Möglichkeit zum Aufenthalt (Bänke, Brunnen, Platzsituation)
- Abwechslungsreichtum

Diese Eigenschaften werden auch in Diskussionen mit Bewohnern und anderen Akteuren regelmäßig genannt und sollen daher im Folgenden die Grundlage für die Vision der „optimalen Stadtstraße“ darstellen.

Die Vision

Beispiele für „die optimale“ oder zumindest für sehr gelungene Stadtstraßen gibt es zuhauf. Dass dem so ist, wird immer dann deutlich, wenn bei der Diskussion von problematischen Straßen auf andere Beispiele verwiesen wird, die für den eigenen Fall als Vorbild dienen sollen. Diese Vorbilder sehen nicht überall gleich aus, sondern sind immer der Situation entsprechend auf den einen oder anderen Anspruch hin optimiert.

In jedem Fall aber setzt sich die „optimale“ Stadtstraße aus zwei Komponenten zusammen: Erstens aus der baulichen (und betrieblichen) Gestaltung, welche im Wesentlichen in der Hand der Kommunen liegt. Zweitens in dem Verhalten der Menschen, die die Straße benutzen. Letzteres kann dabei durch eine entsprechende Gestaltung durchaus beeinflusst werden.

Die „grüne“ Straße:

Die „optimale“ Stadtstraße ist unter anderem erkennbar an einer gestalterisch wirksamen Begrünung, in der Regel durch geeignete Straßenbäume. Ein vielgenannter Mangel der „gewöhnlichen“ Stadtstraße wäre damit behoben.

Dies steht bereits in engem Zusammenhang mit dem wohl am meisten ambivalent diskutierten Thema, dem Parken: Viele Straßen wurden in den Nachkriegsjahrzehnten für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr optimiert. Möglicherweise auch daraus erwachsen ist die allgegenwärtige Erwartungshaltung, „die Stadt“ habe dafür Sorge zu tragen, dass überall so viele (kostenlose) Parkstände vorgehalten werden, wie sie von allen Nutzergruppen gewünscht werden. Dem entsprechend kritisch wird daher immer wieder das Pflanzen von Bäumen kommentiert, wenn dadurch Parkstände entfallen.

Dieser Zustand kann und sollte in Frage gestellt werden, auch wenn auf Seite von Politik und Verwaltung durchaus Mut erforderlich ist, den privaten Kauf eines Autos mit der Verantwortung für einen privaten Abstellplatz zu verbinden.

Die Bäume der „grünen“ Stadtstraße filtern tatsächlich eine Menge an Staub aus der Luft und tragen so zu einem besseren Kleinklima bei. Sie spenden im Sommer Schatten und dienen – wenn auch nur in der subjektiven Wahrnehmung – einer Reduzierung der Lärmbelastungen. Rasengleise lassen breite Straßenräume lebendiger aussehen und dienen – auch objektiv – der Reduzierung der Fahrgeräusche durch die Straßenbahnen.

Straße für zeitgemäße Mobilität:

Car-Sharing:

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Straßenraum in den privaten Grund ist einer von mehreren Ansätzen zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr. Hand in Hand damit geht z.B. der weitere Ausbau des Car-Sharings: Ein Car-Sharing-Auto ersetzt mehrere private Fahrzeuge und entlastet damit ebenfalls den Straßenraum. Dabei wird die Akzeptanz bzw. die Nachfrage des Car-Sharings wiederum stimuliert durch ein knapperes Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum.

Car-Sharing ist dabei viel mehr als eine Reaktion auf knappen Parkraum. Car-Sharing ist auch die gelebte Erkenntnis, dass ein privates Auto privat versorgt und finanziert werden muss. Nutzer des „klassischen“ stationsbasierten Car-Sharings nutzen das Auto weniger häufig, als vergleichbare Personen mit Zugriff auf einen Privatwagen. Damit kann das Car-Sharing gleich doppelt zum Gelingen der „optimalen Stadtstraße“ beitragen: Durch weniger ruhenden Verkehr im Straßenraum und durch weniger Kfz-Verkehrsaufkommen. Am 1.9.2017 trat außerdem das Car-Sharing-Gesetz in Kraft, welches den Kommunen nach langjähriger Diskussion die Möglichkeit eröffnet, auch im öffentlichen Straßenraum Parkstände für Car-Sharing-Fahrzeuge zu reservieren

Radverkehr:

Mit der Novelle der StVO im Jahr 2013 wurden darüber hinaus weitere Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs geschaffen. So sind jetzt Schutzstreifen für Radfahrer ohne verkehrsrechtliche Hürden ein weiteres Element für ein gut nutzbares Angebot für den Radverkehr. Damit lassen sich auch ohne teure Umbauten Voraussetzungen schaffen, die in der betreffenden Straße selbst, aber durch eine Steigerung des Radverkehrsanteils insgesamt auch in einem weit größeren Umfeld den Verkehr leiser, weniger gefährlich und damit stadtverträglicher werden lassen.

Autonomes Fahren:

Eine noch unzureichend bekannte Sonderrolle kommt dem *autonomen Fahren* zu. Bis Fahrzeuge vollständig führerlos fahren wird noch einige Zeit vergehen. Es muss jedoch bereits jetzt eine Diskussion über die Chancen und Risiken des autonomen Fahrens beginnen. Denn gerade aus Sicht der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung sind beachtliche Zuwächse des Kfz-Verkehrs durchaus zu erwarten:

Zahlreiche Personengruppen, die heute nicht selbstständig im Kfz unterwegs sein können (Kranke, Alte, Kinder, Behinderte etc.) wären plötzlich automobil. Dies ist aus Sicht der Nutzer zweifelsohne zu begrüßen, muss aber – genauso wie die aktuelle Automobilität – aus planerischer und gesellschaftlicher Sicht hinterfragt werden. Auch weitere neue Möglichkeiten wie das Auto als fahrender Konferenzraum, lange Leerfahrten zwischen Parkplatz und Wohnung oder autonome Warenlieferungen rund um die Uhr sind dringend zu untersuchen und zu bewerten.

Im Zuge der Entwicklung des autonomen Fahrens erscheint eine gesellschaftliche Diskussion über die maximal verträgliche Verkehrsmenge in Straßen angebracht. Das autonome Fahren kann dabei insofern auch eine Chance darstellen, dass eine zeitliche und räumliche Steuerung des Kfz-Verkehrs mit autonomen Fahrzeugen einfacher zu regeln sein sollte, als dies heute der Fall ist.

Straße für ein „Miteinander“:

Begrünung, ein attraktiveres Erscheinungsbild und die sparsamere Nutzung des Autos sind bereits sehr wichtige Randbedingungen für die „optimale Stadtstraße“. Trotzdem wird es

immer wieder Situationen geben, in denen mit dem klassischen „Werkzeugkasten“ der Stadt- und Verkehrsplanung keine zufriedenstellende Lösung erreicht werden kann. Die Diskussion um Shared-Space und Begegnungszonen hat dies gezeigt.

Mischflächen sind in Deutschland nur in Form des verkehrsberuhigten Bereichs in der Straßenverkehrsordnung verankert. Die Aufnahme der Begegnungszone in die deutsche StVO wäre ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Weg zum stadtverträglichen Verkehr und der „optimalen Stadtstraße“: Auch in stärker befahrenen Straßen und bei räumlich schwierigen Bedingungen sind die Verkehrsteilnehmer durchaus in der Lage, aufeinander zu achten. Mit der entsprechenden leicht verständlichen Beschilderung, aber auch sensibilisiert durch eine neue, breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit z.B. in Fortsetzung der Sendung „Der 7. Sinn“, wissen die Verkehrsteilnehmer um die Zusammenhänge ihrer eigenen Verhaltensweise und der Sicherheit und Lebensqualität aller.

Schließlich wird der öffentliche Raum neu empfunden: Weniger als Verkehrsraum zum Überwinden von Distanzen, sondern als Raum für Aufenthalt und Kommunikation, auch für Mobilität. Kinder können – vielleicht nicht überall, aber zumindest in den Wohnquartieren – wieder auf „ihrer“ Straße spielen. Der fließende Verkehr ist „zu Gast“ und verhält sich dem entsprechend. Der ruhende Verkehr ist nach wie vor ein bekanntes Element in den Städten, aber seine Dominanz ist verschwunden. Es gibt ausreichend Raum für den Aufenthalt, Sitzgelegenheiten, Plätze zum Verweilen. Der fließende Verkehr hat sich an die anderen Nutzungsansprüche angepasst und wird nicht mehr als Bedrohung oder Belästigung empfunden. Die „optimale“ Stadtstraße gehört wieder den Menschen.

Eine reine Vision? Nein. Aber sie kommt nicht von allein,

Quellen:

- Bockelmann, W.: „Auge – Brille – Verkehr“, München, 1982
- Bürgle, K. Quelle http://www.retro-futurismus.de/buergle_verkehr1.htm
- Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V., Landesgruppe Baden-Württemberg: „City-Boulevard Stuttgart - Leitbild für den Stadtverkehr der Zukunft am Beispiel Stuttgart“, <http://www.bw.dasl.de>
- Ewert, U.; Scaramuzza, Gianantonio; Niemann, Steffen; Walter, Esther: „Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr“, bfu Sicherheitsdossier 06, Bern, 2010
- Flade, A.: „Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie“, Wiesbaden, 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Köln, 2006
- FGSV: „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (E-SAS)“, Köln, 2002
- Lanzendorf, M.; Tomfort, D.: „Warum bewirkt Mobilitätsmanagement Verhaltensänderungen“ in: Reutter, U.; Stiewe, M.: „Mobilitätsmanagement“, Dortmund, 2012
- Norton, P.: „Figthing Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City“, 2012
- Roloff, A., Bäume in der Stadt, Ulm, 2013
- Schade, W. et al.: „VIVER – Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland“, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Working Paper Sustainability and Innovation No. S 3/2011, Karlsruhe, 2011
- Topp, H.: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“, Straßenverkehrstechnik 1/2014, Köln, 2014
- Topp, H.; Huber-Erler, R.: „Reparatur der autogerechten Stadt“ in: Verkehrszeichen 3/2013, Mühlheim an der Ruhr, 2013