

Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA)

Forschungsprojekt FKZ 3716 58 108 0 im Auftrag des UBA

1 Kurzbeschreibung und Ergebnisse

1.1 Ziel des Forschungsprojektes

Ziel des Forschungsprojektes des Umweltbundesamtes „Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums“ – kurz: MONASTA – war vor allem die Begleitung und Evaluation der Modellprojekte des ExWoSt-Forschungsfelds „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“. Vier Modellstädte haben in den Jahren 2017 bis 2021 auf Quartiersebene Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Neuverteilung des Straßenraums insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs erprobt. Aus den Umsetzungen erfolgten Schlussfolgerungen, die auch für andere Kommunen relevant sein werden.

In diesem Forschungsprojekt wurden zudem die Fachbroschüren „Straßen und Plätze neu denken“ und „Quartiermobilität gestalten“ erarbeitet, die auf der Webseite des Umweltbundesamtes veröffentlicht sind. Sie zeigen gute Beispiele und mögliche Handlungsoptionen für die kommunale Ebene. Der 2018 in Berlin durchgeführte 2. Deutsche Fußverkehrskongress wurde mithilfe dieses Forschungsprojektes konzipiert und durchgeführt.

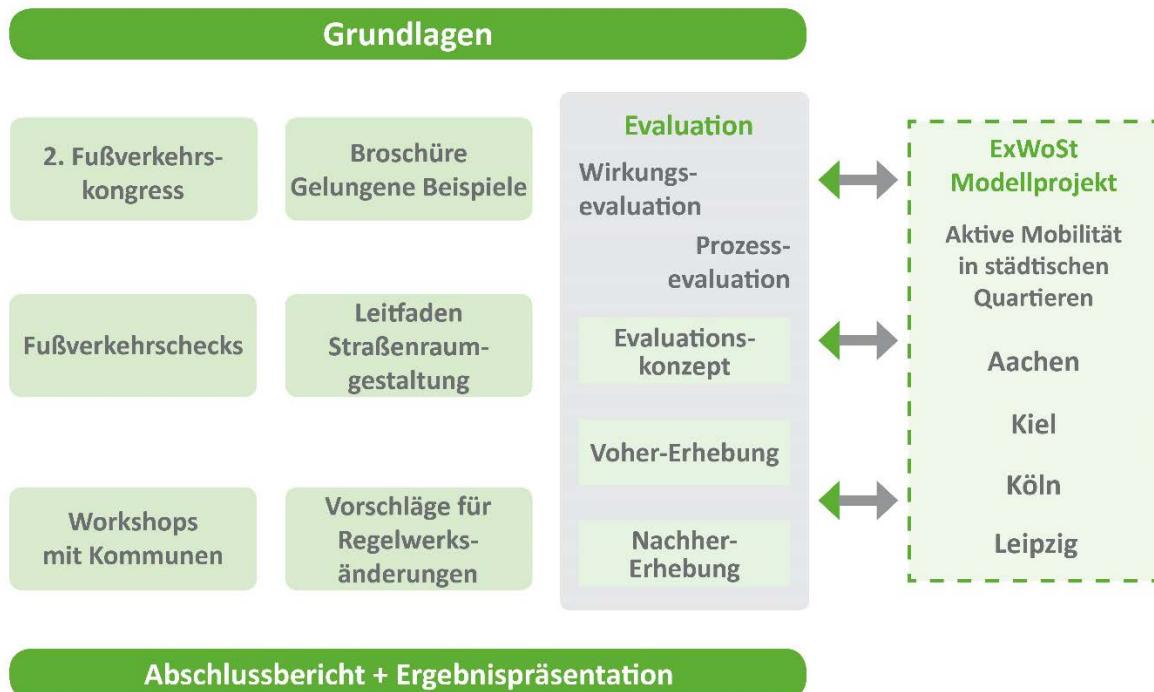
Ein weiteres Ergebnis sind Vorschläge für Regelwerksänderungen, die sich aus dem Blickwinkel einer Förderung der aktiven Mobilität ergeben. Hierzu wurden zentrale Hemmnisse herausgearbeitet und Vorschläge für Änderungen der Gesetze, Verordnungen und Regelwerke vorgelegt.

Das Forschungsvorhaben begann im Oktober 2016. Im Laufe des Vorhabens wurden sowohl inhaltliche als auch zeitliche Ergänzungen vorgenommen. Es endete mit der Abschlussveranstaltung im September 2021, die an der Hochschule Bochum als hybride Fachtagung durchgeführt wurde.

1.2 Arbeitspakete

Das Forschungsvorhaben umfasste folgende Bausteine:

Abbildung 1: Bausteine und Arbeitspakete des MONASTA-Forschungsprojektes



Quelle: Umweltbundesamt 2021: Abschlussbericht „Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA)“, FKZ 3716 58 108 0

Im Wesentlichen waren dies

- ▶ die Evaluation (Wirkungs- und Prozessevaluation) der ExWoSt-Modellprojekte des Forschungsfelds „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ in Aachen, Kiel, Köln und Leipzig (AP 3),
- ▶ die Erarbeitung einer Broschüre über gute Straßenraumgestaltungsbeispiele aus der Praxis (UBA 2017: „Straßen und Plätze neu denken“) (AP 2),
- ▶ ein Leitfaden für die Planung (UBA 2020: „Quartiersmobilität gestalten“) (AP 4) sowie
- ▶ Hinweise und Vorschläge zur Regelwerksänderung (AP 5),
- ▶ die Organisation des 2. Deutschen Fußverkehrskongresses 2018 in Berlin sowie
- ▶ die Beratung der vier Modellstädte in Fragen des Fuß- und Radverkehrs (Fußverkehrschecks und Workshops).

1.3 Darstellung der Modellprojekte

Für das ExWoSt-Forschungsfeld „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ wurde jeweils ein Modellquartier in Köln, Kiel, Aachen und Leipzig ausgewählt. In allen Quartieren überwiegt die Wohnfunktion.

Das Modellquartier Altstadt-Süd in Köln rund um die Severinstraße ist geprägt durch

- ▶ eine urbane Mischung mit hohem Altbaubestand,
- ▶ sehr gute Nahversorgungsmöglichkeiten: Die Severinstraße ist eine belebte Einkaufsstraße, die durch attraktive Gestaltung bereits vor dem ExWoSt-Modellprojekt stark vom Fuß- und Radverkehr frequentiert war.
- ▶ Das Viertel ist von zwei Seiten von sechsspurigen Hauptverkehrsstraßen umschlossen, eine davon ist die Ulrichgasse, die bei den modellhaften Maßnahmen eine besondere Rolle spielt.

Maßnahmen im Kölner Severinsviertel (Altstadt Süd)

In Köln steht in der gesamten Stadt, so auch im Severinsviertel, die Radverkehrsförderung im Fokus.

- Schaffung von mindestens 300 neuen öffentlichen Fahrradstellplätzen (am Fahrbahnrand und auf umgewandelten Parkplätzen)
- Zusätzlich städtischer Fördertopf für private Fahrradstellplätze; Ziel ist, das Fahrradparken teilweise auf private Flächen zu verlagern und Nebenanlagen freizuräumen.
- Einrichtung von Fahrradstraßen auf der Nord-Süd-Achse und am Friesenwall/Mauritiuswall
- Auf dem Severinswall, Katäuserwall, Ulrichgasse wird eine Kfz-Fahrspur je Richtung zum Radfahrstreifen umfunktioniert (Ulrichgasse soll dann Severinstraße vom Radverkehr entlasten).
- Fußverkehrskonzept für Severinsviertel, Workshops und Fußverkehrschecks mit Anwohnenden
- Zwei Mobilstationen im Quartier
- In den Sommermonaten werden Parkplätze für Außengastronomie zu Sitzplätzen umgewandelt.
- Kunstaktionen, Stellplatzexperimente, Fassadengestaltung
- Verfügungsfonds für Umsetzung kleiner Bürgerwünsche
- Öffentlichkeitskampagne mit Onlineplattform für Bürgeranregungen
- Autofreies Quartiersfest „Tag des guten Lebens“

In Kiel beteiligte sich der am Ostufer gelegene Stadtteil Ellerbek-Wellingdorf.

- ▶ Die Quartiersbevölkerung wohnt hier hauptsächlich in Mehrfamilienhäusern der Nachkriegszeit.
- ▶ Kitas, Schulen und ein Sportpark durchziehen den Stadtteil.
- ▶ Probleme verursacht hier hauptsächlich der ruhende Verkehr.

Maßnahmen im Kieler Stadtteil Ellerbek/Wellingdorf

In Kiel stehen im Stadtteil Ellerbek/Wellingdorf die Kinder und Jugendlichen im Fokus. Hier wird auf kinderfreundliche Straßenräume Wert gelegt. Die bespielbare Stadt ist das Leitbild für dieses Quartier.

- Die Wellingdorfer Straße und Kieler Kuhle sollen zu bespielbaren Straßen werden, Spielobjekte werden auf dem Gehweg eingebaut.
- Schulwege sollen durch lustige Symbole markiert werden.
- Barrierefreiheit im Quartier, denn nicht nur viele Kinder, auch viele Ältere leben in diesem Stadtteil.
- Grüne Wege zwischen den Wohnblöcken aufwerten und verbinden
- Zugeparkte Straßen stellen großes Problem dar: Parkraum neu ordnen, Parksuchverkehr verringern.
- In mehreren Straßen werden Querungshilfen geschaffen sowie Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert.
- CarSharing-Station am Tilsiter Platz, später zur Mobilstation erweitern
- Eingangsbereich Sportpark aufwerten, Fahrradständer installieren, Veloroute dorthin beschildern
- Aufenthaltsqualität durch Bänke, Spielelemente, schönere Zugänge zu Spielplätzen
- Quartiersfonds, um kleinere Bürgerideen zu verwirklichen
- Nachbarschaftsfeste, Bürgersprechstunde, Infostände, Aktionen wie Gartenprojekt, Schulwegaktion, Schrottrad-Kunstprojekt, CarSharing/E-Lastenrad zum Ausprobieren, Verknüpfung mit Projekt „Gesund leben im Quartier“

Das Suermondt-Viertel als Modellquartier in Aachen ist ein

- ▶ innenstadtnahes Mischquartier mit Altbaubestand.
- ▶ Zusätzlich zur Wohnfunktion haben hier auch zahlreiche Bildungseinrichtungen wie Berufsschulen ihren Standort.
- ▶ Die Straßen und Gehwege sind schmal, es existieren kaum Radwege.
- ▶ Dennoch hat das Viertel eine wichtige Verbindungsfunction für den Fuß- und Radverkehr.

Maßnahmen im Aachener Suermondt-Viertel

- Premiumroute für den Fußverkehr entlang der Lothringer Str./Schildstraße: barrierefreie, direkte, übersichtliche Wegeföhrung
- Radvorrangroute (gleiche Strecke wie Premiumgehroute)
- Begegnungsbereich Martin-Luther-/Gottfriedstraße: Verbindung zwischen Spielfläche und Grünfläche schaffen
- Mehr Fahrradabstellanlagen im Viertel

- 2-3 Leihradstationen im Viertel
- Ausbau der CarSharing-Station Richardstraße (weitere Fahrzeugtypen)
- Quartiersfonds (Unterstützung von Kleinmaßnahmen aus Bürgervorschlägen, z.B. Teilnahme am Parking Day, wo Parkplätze temporär zu Grünoasen werden)
- Stadtteilspaziergänge unter Leitung der Stadtverwaltung
- Schulisches Mobilitätsprojekt

In Leipzig beteiligte sich der Stadtteil Stötteritz, der

- baulich stark gemischt ist durch Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise, villenartige offene Bauweisen und Einfamilienhausgebiete.
- Das Nahversorgungsangebot ist sehr gering.
- Die Fahrbahnen sind sehr breit, was Autofahrende zu erhöhten Geschwindigkeiten verleitet und den Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt.
- Das Viertel ist seit Jahren aktiv im Verbändeprojekt „Mach's leiser – Lärmaktionsplanung in Stötteritz“, das vom Umweltbundesamt gefördert wurde und durch eine starke, gut moderierte Bürgermitwirkung geprägt ist.

Maßnahmen im Leipziger Stadtteil Stötteritz

In Leipzig-Stötteritz soll eine Aktivroute geschaffen werden, die zwischen S-Bhf. Völkerschlachtdenkmal und der Herzklinik verläuft.

- Neuverteilung des Straßenraums in der Naunhofer Straße (2,2 km), Umwidmung einzelner Abschnitte zur Fahrradstraße
- Umfeldaufwertung am Bahnhof Stötteritz
- Straßensanierung und -begrünung
- Fußverkehr: Gehwegvorstreckungen, Verkehrsberuhigung, Fußgängerüberwege
- Radverkehr: Markieren von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradbügelprogramm für Stötteritz,
- ÖPNV: Kapazität durch Bevorrechtigungen erhöhen, Lärm bei Straßenbahnkurvenfahrten reduzieren und Rasenbettgleise einbauen
- Mobilitätsstationen im wiedererkennbaren Design
- Parkraumbewirtschaftung
- Bürgerbeteiligung stützt sich auf den etablierten Projektbeirat aus dem Verbändeprojekt „Mach's leiser“. Der Beirat setzt sich zusammen aus den Ämtern der Stadtverwaltung, den Fraktionen sowie den aktiven Bürgervereinen und Verbänden.

1.4 Gegenstand der Evaluation

In den Modellstädten wurde nicht die Wirkung der gesamten Maßnahmenpakete untersucht, sondern es wurden die Hauptmaßnahmen evaluiert.

In **Köln** waren dies die Radfahrstreifen und Gehwegerweiterung auf der Ulrichgasse, die Mobilstationen und die Umnutzung von Parkplätzen.

In **Kiel** begleitete die Evaluation den bespielbaren Straßenraum, die Verbesserung der Schulwege und den barrierefreien Ausbau.

In **Aachen** wurden die Premiumroute für den Rad- und Fußverkehr sowie der Begegnungsbereich Martin-Luther-/Gottfriedstraße und der Ausbau des Carsharings evaluiert.

In **Leipzig** bezog sich die Evaluation auf die Maßnahmen an der Naunhofer Straße, die ursprünglich zur Fahrradstraße umgestaltet werden sollte, während der Projektlaufzeit aber zunächst nur in der Einmündung verändert werden konnte.

1.5 Ergebnisse des Forschungsprojektes

Der Abschlussbericht umfasst vor allem die Ergebnisse der Evaluation der ExWoSt-Modellprojekte in den Städten Köln, Kiel, Aachen und Leipzig sowie die Herleitung und Darstellung von Hinweisen und Vorschlägen zu Regelwerksänderungen.

Gelungene Praxisbeispiele und der Leitfaden zur Straßenraumgestaltung wurden in den zwei UBA-Fachbroschüren „Straßen und Plätze neu denken“ und „Quartiersmobilität gestalten“ auf der Webseite des Umweltbundesamtes gesondert veröffentlicht.

1.5.1 Evaluation der Modellprojekte in Köln, Kiel, Aachen und Leipzig

Die Modellprojekte wurden hinsichtlich ihrer Prozesse und Wirkungen evaluiert, um daraus Erfolgsfaktoren und Hemmnisse abzuleiten. Damit konnten die Wirkungen der Maßnahmen erfasst und bewertet werden.

Im Rahmen der Prozessevaluation fanden leitfadengestützte Telefoninterviews statt. Die Leitfäden umfassten offene und geschlossene Fragen und bauten aufeinander auf. Für jede Modellstadt und Maßnahme wurden passende Ansprechpersonen zum Umsetzungsprozess der Maßnahmen befragt. Diese Befragungen fanden im Verlauf des Projektes zu drei Zeitpunkten statt. Die erste und zweite Phase thematisierte die Maßnahmenentwicklung bzw. die Maßnahmenumsetzung und die Bürgerbeteiligung. In der dritten Phase wurde dieser Prozess nochmals retrospektiv betrachtet und die Erfolgsfaktoren und Hemmnisse herausgestellt.

Während der Wirkungsevaluation wurden Vorher- und Nachher-Messungen für mehrere der umgesetzten Maßnahmen durchgeführt, um die durch die Maßnahme bewirkten Veränderungen zu erfassen. Um einen möglichst zuverlässigen Ursache-Wirkung-Zusammenhang herzustellen, wurden unterschiedliche Erhebungsmethoden verwendet und kombiniert. Dabei kamen manuelle und technische Erhebungsgeräte zum Einsatz. Durchgeführt wurden u.a. Beobachtungen des Verkehrsverhaltens (z.B. Konflikte, Aktivitäten im Straßenraum), standortbezogene Befragungen, Verkehrszählungen an Querschnitten (manuell oder videogestützt) und Geschwindigkeitsmessungen mittels Seitenradargeräten. Auch Anbieterdaten von Mobilitätsdienstleistern wurden ausgewertet. Die Erhebungen in den vier Modellstädten erfolgte aufeinander abgestimmt und mit den gleichen Methoden. Hierzu zählten z.B. die zeitlichen Abstände zwischen den Erhebungen, die Durchführung der Erhebungen an Normalwerktagen und die Abklärung der datenschutzrechtlichen Vorgaben. In Abstimmung mit den jeweiligen Modellstädten wurde zunächst für jede Maßnahme ein Detailkonzept zu den

geplanten Erhebungen erstellt. Neben der Wirkungsmessung, die sich auf eine Einzelmaßnahme bezog, fanden als „flächiger Ansatz“ bezeichnete Zählungen im Quartier statt.

Ergänzend wurden Anwohnende in den Quartieren befragt. Die Befragungsergebnisse ergänzten die Maßnahmenbewertung und bezogen so die Sicht der Nutzenden ein. Die Online-Befragungen wurden durch einen Flyer als Hauseinwurf in den Modellquartieren beworben.

Es war auffällig, dass sich in den meisten Modellstädten die baulichen Umsetzungen der Maßnahmen stark verzögerten. Die Gründe hierfür waren, dass andere Projekte oder Maßnahmen im jeweiligen Planungsgebiet vorher noch abgeschlossen werden mussten sowie interne oder externe Abstimmungsprozesse. Eine Erkenntnis aus der Prozessevaluation war deshalb, dass zu Beginn und zu weiteren Zeitpunkten im Planungsprozess geklärt werden sollte, ob im Projektgebiet weitere Bauvorhaben geplant sind. Projekte anderer Abteilungen oder Baulastträger sollten erfasst und frühzeitig die relevanten Stellen einbezogen werden. Verzögerungen entstanden auch durch fehlende Personalkapazitäten in der Verwaltung. Kleinere Maßnahmen wurden deshalb gegenüber größeren Maßnahmen verwaltungsintern geringer priorisiert und verzögerten sich somit.

Förderlich waren dagegen die Partizipationsaktivitäten. Engagierte Bürgerinnen und Bürger, Vereine sowie Quartierbüros, die vor Ort die Maßnahmen unterstützen und kommunizieren, brachten den Umsetzungsprozess voran. Vor allem in temporären und provisorischen Lösungen sehen die Planenden und weiteren Projektbeteiligten ein großes Potenzial, weil damit relativ schnell ein gewünschter Effekt zu erzielen ist, auf dem in Zukunft durch dauerhafte Elemente aufgebaut werden kann. Dies hat sich in Kiel bewährt. Auch in Leipzig konnte nach zunächst verzögerter Planung die provisorische Lösung baulich sehr schnell umgesetzt werden.

Einschränkend wirken sich die deutlichen Kontextveränderungen und Nachwirkungen, die sich durch die Covid-19-Pandemie ergaben, auf die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der einzelnen Maßnahmen aus. Das betrifft vor allem die Aktivitäten im öffentlichen Raum.

Im Projekt hat sich gezeigt, dass Maßnahmen, die zügig geplant und umgesetzt werden konnten, beispielsweise die Radfahrstreifen auf der Ulrichgasse in Köln oder das „Wellingdorfer Wohnzimmer“ in Kiel, schon während des Projektverlaufs die aktive Mobilität förderten und die Bevölkerung diese positiv aufnahmen. In Aachen konnten entlang der Lothringen Straße durch die Einrichtung der Fahrradstraße Verkehrskonflikte abgebaut und die Anzahl der Aktivitäten im öffentlichen Raum erhöht werden. In allen Modellstädten wurden die Anwohnenden gefragt, ob sie die umgesetzten Maßnahmen wahrgenommen hatten und wie sie sie bewerteten. Dabei wurden viele davon positiv bewertet und aufgenommen.

In Kiel, Aachen und Leipzig konnten während der Projektlaufzeit nicht alle Maßnahmen vollständig umgesetzt werden. Hier wären weitere Wirkungsevaluationen nach Fertigstellung aller Teilprojekte empfehlenswert.

1.5.2 Erfolgsfaktoren, Hemmnisse und Handlungsempfehlungen

Grundsätzlich haben sich in den Modellstädten Mut und Wille in der Kommunalpolitik sowie der Verwaltungsspitze, Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität umzusetzen – auch erstmal über temporäre Maßnahmen – als wesentliche Erfolgsfaktoren im Umsetzungsprozess erwiesen.

Temporäre Maßnahmen laden zum Ausprobieren ein und machen die positiven Aspekte einer Veränderung greifbar. Zudem lassen sich provisorische Lösungen leicht nachbessern und an die gewonnenen Erfahrungen anpassen. Dadurch können Erfahrungen – auch der Nutzenden – für den dauerhaften Umbau gesammelt werden. Der Nutzen der Maßnahmen wird sichtbar und erfahrbar, was wiederum zu einer höheren Akzeptanz in der Bevölkerung führt.

Die Partizipation der Bevölkerung ist wichtig, weshalb die geplante Umsetzung transparent im Quartier kommuniziert werden sollte. Dabei ist aufzuzeigen was, warum, wie und wann durchgeführt wird. Es sollte auch kommuniziert werden, welche Änderungsmöglichkeiten bestehen und wie der finanzielle Rahmen gesteckt ist. Damit wird erreicht, dass die Erwartungshaltung der Bevölkerung nicht zu sehr davon abweicht, was die Stadtverwaltung realisieren möchte und kann.

Bei der Partizipation können intermediär Tätige vor Ort eine Verbindung zwischen Stadtverwaltung und Anwohnenden schaffen. Sie bilden eine Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger, die sich über die geplanten Maßnahmen informieren möchten, und können Anregungen und Verbesserungsvorschläge an die Stadtverwaltung weitergeben. Zudem können intermediär Tätige im Quartier Partizipationsprozesse anstoßen, wie beispielsweise die gemeinsame Umsetzung von Kleinmaßnahmen, bei denen die Anwohnenden mitmachen können.

Im Vorfeld der Maßnahmenentwicklung ist es wichtig zu sondieren, ob und welche weiteren Maßnahmen oder Projekte im Umsetzungsgebiet von anderen Akteuren oder Stellen der Stadtverwaltung geplant sind. Die relevanten Stellen und Institutionen sind in diesem Sondierungsprozess ausfindig zu machen und einzubeziehen. Daran anknüpfend sind die Planungen und Bauvorhaben frühzeitig aufeinander abzustimmen.

Diese Abstimmungsprozesse können je nach Komplexität der Maßnahme aufwendig sein. Allerdings sind sie auch wichtig, um Gründe für Verzögerungen zu erkennen, zu verhindern oder einzudämmen. Wiederkehrende Treffen zur gemeinsamen Abstimmung können dabei helfen. Sie sollten verwaltungsintern, aber auch mit externen Akteuren erfolgen. So optimierte Arbeitsabläufe und Abstimmungsprozesse können standardisiert und damit die Planung bzw. Umsetzung von ähnlichen Projekten im Stadtgebiet beschleunigt werden.

Eine Kommune kann eine positiv evaluierte Maßnahme nutzen, um den Erfolg, der damit erzielt wurde, medial der Öffentlichkeit zu präsentieren. Damit wird gezeigt, dass die umgesetzten Maßnahmen ihren Zweck erfüllen. Eine Wirkungsevaluation belegt auch, dass die Kommune die Qualität der eigenen Planung und Umsetzung kontrolliert und reflektiert. Zudem kann sie so die Prozesse und Maßnahmen optimieren.

1.5.3 Vorschläge für Regelwerksänderungen

Eine weitere Aufgabe dieses Forschungsprojektes war es, den Reformbedarf hinsichtlich der Straßenverkehrsordnung sowie technischer Regelwerke für die Straßenraumgestaltung zu untersuchen. Der Bedarf ergibt sich aus den Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität, aus veränderten Mobilitätsbedürfnissen und -optionen sowie aus der Rechtsprechung, der Rechnung getragen werden muss. Insbesondere die jüngsten Entwicklungen und Ad-hoc-Maßnahmen im Zuge der Covid-19-Pandemie (z. B. Pop-up Bike Lanes, mehr Aufenthaltsfläche zur Sicherung des nötigen Abstands) haben die Diskussionen um Flächenansprüche und Umverteilung im Straßenraum aufleben lassen. Sie zeigen, dass rechtliche und planerische Instrumente angepasst und teilweise grundsätzlich überdacht werden müssen, um auch pandemieunabhängig eine umweltfreundliche und für alle Verkehrsteilnehmenden sichere Mobilität zu ermöglichen.

Das Forschungsprojekt macht in diesem Zusammenhang deutlich, dass das geltende Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung sowie die nachgeordneten Verwaltungsvorschriften und Richtlinien) noch regelmäßig das Kraftfahrzeug sowie die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs in den Mittelpunkt stellt. Es ist für die Kommunen ein erhebliches Hemmnis bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Anfang 2020 wurde die Straßenverkehrsordnung (StVO) novelliert, wodurch sie besser auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet werden sollte. Die Änderungen sind positiv zu bewerten, allerdings sind sie eng begrenzt. Die Novelle stellt die Gesamtausrichtung der

Straßenverkehrsordnung nicht infrage und trägt den Entwicklungen und Erfordernissen einer nachhaltigen Stadtmobilität nicht Rechnung. Mit dem Fokus auf der Flächenverteilung zugunsten einer Förderung der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) wird im Abschlussbericht der Überarbeitungsbedarf aufgezeigt und Empfehlungen gegeben.

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 und Ordnung setzt nach derzeitiger Rechtslage eine konkrete Gefahr voraus. Damit stehen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs im Vordergrund. Die Möglichkeiten für verkehrliche Anordnungen sind eng gefasst.

Durch Anpassungen der StVO sollte der ruhende Kfz-Verkehr stärker reguliert werden, indem ein Erlaubnisvorbehalt eingeführt wird. Danach muss das Parken explizit durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubt werden. Darüber hinaus sollte innerorts ein generelles Parkverbot gelten, sodass das Parken dann nicht mehr wie bisher grundsätzlich erlaubt wäre. Dies würde eine Neuausrichtung erfordern, die von dem Grundsatz, dass Parken Gemeingebräuch darstellt Abstand nimmt. Alternativ könnten auch die Anordnungsvoraussetzungen weiter gefasst werden.

Für zu Fuß Gehende und Radfahrende schränkt die StVO die Schaffung von Querungsmöglichkeiten stark ein. Kommunen haben zu wenig Handlungsspielraum, um sichere und flexible Querungshilfen zu schaffen. Mehr Querungsangebote würden Umwege insbesondere für zu Fuß Gehende, aber auch für Radfahrende vermeiden und die aktive Mobilität sicherer machen.

Wichtig wäre auch ein Überdenken der Zonenregelung in Deutschland. Zonenregelungen könnten entsprechend den Begegnungszonen in der Schweiz und Österreich einfacher und für alle Verkehrsteilnehmenden besser nutzbar gemacht werden. Der Anordnung des erfolgreichen und sicheren verkehrsberuhigten Bereichs stehen hohe Hürden entgegen. Leichter ist es, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen. Allerdings ist hier keine Nutzung des gesamten Straßenraums durch zu Fuß Gehende vorgesehen. Daher wird vorgeschlagen, in der StVO den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich durch eine sogenannte Begegnungszone zu ersetzen, in der eine Nutzung des Straßenraums im Sinne einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden möglich wäre.

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Richtlinien und Hinweise spielen eine wichtige Rolle für die konkrete Gestaltung des Straßenraums sowie der Flächenaufteilung. Sie begegnen aber einem großen Überarbeitungsbedarf. Integrierte Werke, wie die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), müssen eher partiell angepasst werden. Viele Inhalte sind nach wie vor weitestgehend angemessen, es fehlt jedoch an einer konsequenteren Anwendung, Umsetzung und Akzeptanz in den Kommunen. Vor allem bei der Breite von Radfahrstreifen, Schutzstreifen des Radverkehrs sowie Gehwegen wird in der Praxis sehr häufig von den Empfehlungen der FGSV zugunsten des Kfz-Verkehrs abgewichen. Dies zeigt zum einen, dass die Musterlösungen, Regel- und Richtbreiten seitens der FGSV aufgrund örtlicher Gegebenheiten manchmal nur schwer zu realisieren sind. Zum anderen erhält der fließende und ruhende Kfz-Verkehr bei der Abwägung noch immer ein höheres Gewicht.

Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sollten mit dem Ziel überarbeitet werden, den Einsatz von Fußgängerüberwegen als sicheres Querungsangebot in den Kommunen wesentlich zu erleichtern. Die Anlage von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen sollte vereinfacht werden, um so Querungen zu erleichtern und das Fußwegenetz im Sinne von nahmobilitätsfreundlichen Quartieren insgesamt zu verdichten.

1.6 Fazit

Die Evaluation in den vier Modellstädten sowie das Forschungsvorhaben insgesamt zeigte, dass die Kommunen bei der Förderung der aktiven Mobilität auf Quartiersebene sowie bei der Flächenneuverteilung regelmäßig Hemmnissen gegenüberstehen. Dies wird zudem durch gegenläufiges Verwaltungshandeln sowie den Transformationsprozessen immanente Akzeptanzschwierigkeiten zusätzlich erschwert. Entscheidende Kriterien für das Gelingen sind die Einbeziehung der Betroffenen und oftmals politischer Mut, um die vorhandenen Hemmnisse zu überwinden. Wie die Evaluation der Modellprojekte zeigte, helfen Experimentierräume dabei, eine nachhaltigere Mobilität sowie positive Aspekte der Veränderung erlebbar zu machen und Vorbehalte abzubauen.

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de
[Facebook](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[Twitter](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Autorenschaft

Bearbeitung
Planersocietät Dr.-Ing- Frehn, Steinberg & Partner - Stadt- und Verkehrsplaner:
Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung),
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld,
M. Sc. Lukas Schroeder-Schilling,
B. Sc. Nils Becker
Hochschule Bochum, Institut für Mobilität und Verkehrssysteme:
Prof. Dr. Iris Mühlenbruch (Projektleitung),
B. Sc. Alexander Ricciardi,
B. Sc. Peter Bruder,
B. Sc. Carina Hausmann,
Franca Hollmann
Redaktion
Umweltbundesamt, Fachgebiet I 2.6
Dipl.-Ing. Petra Röthke-Habeck

Stand: September 2021