Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz?

INGEVOST
INGEnieurbüro
für Verkehrsuntersuchungen
im Orts- und
STadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg

Geschichte der Verkehrsberuhigung

- 1957 Einführung 50 km/h als Tempolimit innerorts
- 1960 Erste Fußgängerzonen in Deutschland
- 1975 Beginn der Tempo-30-Diskussion in Deutschland
- 1976 Großversuch „Verkehrsberuhigung von Wohngebieten“ in NRW
- 1980 „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Spielstraße) neu in der STVO
- 1983 Modellvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“
  (Berlin, Borgentreich, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt, Mainz)
- 1985 Versuchsweise Einführung von Tempo-30-Zonen in der STVO
- 1988 Forderung des Deutschen Städtetages: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit
- 1990 Einführung der Tempo-30-Zonen-Regelung in der STVO
- 2009 Aktualisierung STVO
  (Wegfall der Pflicht nach baulicher Veränderung, Wegfall 1000m)

Ziele der Verkehrsberuhigung

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Anpassung der Geschwindigkeit von Kraftfahrern auf die besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Fußgängern, Radfahrern und Kindern
- Verbesserung der Wohnumfeldsituation durch Minderung von Lärm und Abgasen
- Fernhalten von unnötigem und störendem quartierfremdem Durchgangsverkehr
- Verbesserung der geordneten städtebaulichen Entwicklung

Maßnahme-Arten zur Verkehrsberuhigung

- Tempo-30-Zonen

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
  - Geschwindigkeitszonen-Regelung (alles < 50 km/h; auch T20 oder T10)
  - Parkzonen-Regelung
    - keine Mischfläche !!

- Verkehrsberuhigter Bereich im Sinne Zeichen 325 (Spielende Kinder)
  - Schrittgeschwindigkeit („Tempo 7“)
  - Parken nur, wo gekennzeichnet

- Fußgängerzone
  - mit Ausnahmeregelungen hinsichtlich Zeiten und Fahrzeugarten
  - Parkverbote auf öffentlichen Flächen

Flächenhaft ist nur ein Bündel von Maßnahmen wirksam

Voraussetzung für Verkehrsberuhigung (T-30-Zonen) nach STVO

- … auf der Grundlage einer f l ä c h e n h a f t e n Verkehrsplanung der Gemeinde …
  >> (städtebaulich) integriertes Gesamtverkehrskonzept
  erforderlich auch als Fachplan im Kontext Fortschreibung FNP
  mit Definition eines Vorfahrtstraßennetzes (Zeichen 306)
  dabei berücksichtigen: ÖPNV, Wirtschaftsverkehr etc.
  aber auch: öffentliche Sicherheit und Ordnung
  (Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr)
  Verkehrssicherheit

- Zonen n i c h t in Gewerbe- und Industriegebieten

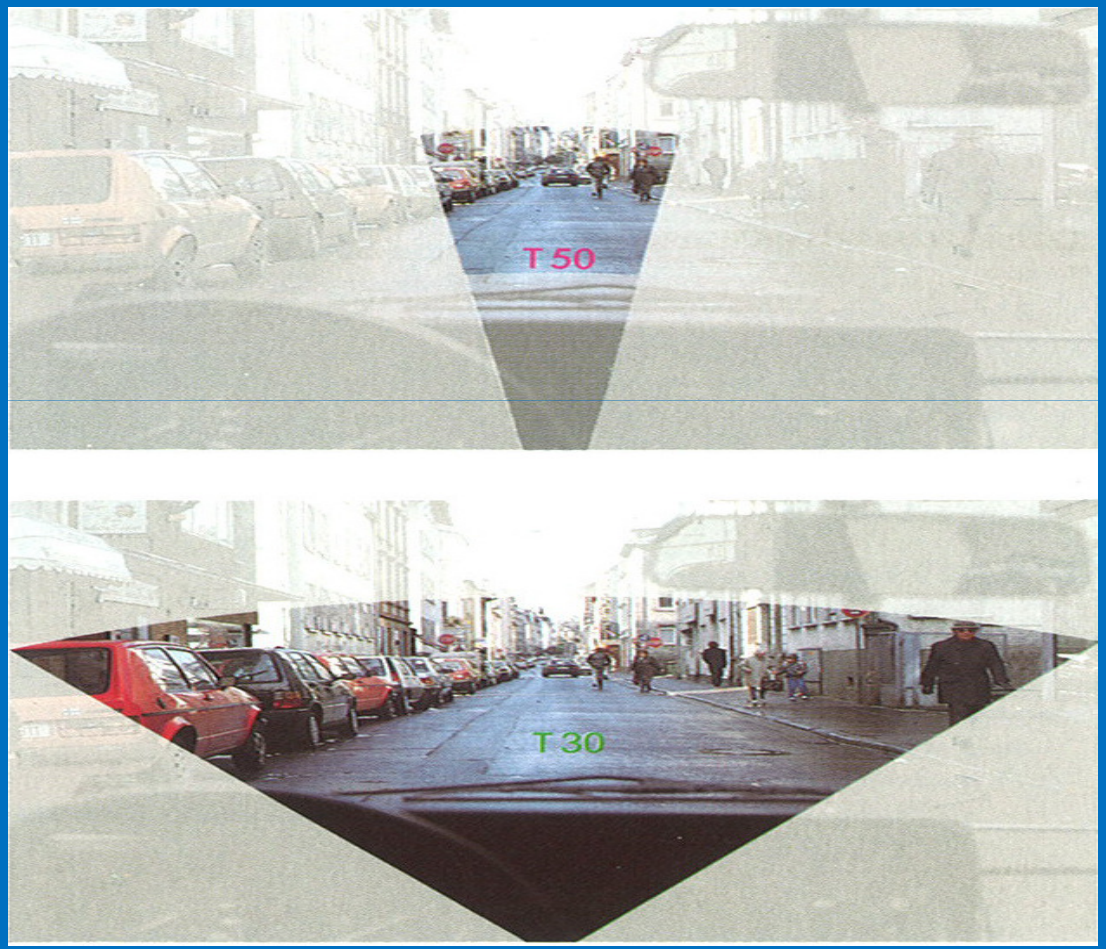
- Weitgehend einheitliches Erscheinungsbild innerhalb der Zonen ggf. durch
  - eingeengte Fahrbahnbreiten (durch welche Maßnahmen auch immer)
  - keine Vorfahrtstraßen (ggf. Ausnahme Buslinie)
  - keine Ampelregelungen (ggf. Ausnahme FGÜ)
  - keine Leitmarkierung
  - in Einbahnstraße Radverkehr in Gegenrichtung möglich

- Beteiligung der Anlieger und Betroffenen

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Herabsetzung der Geschwindigkeit

Effekte: Geschwindigkeit x Verkehrssicherheit



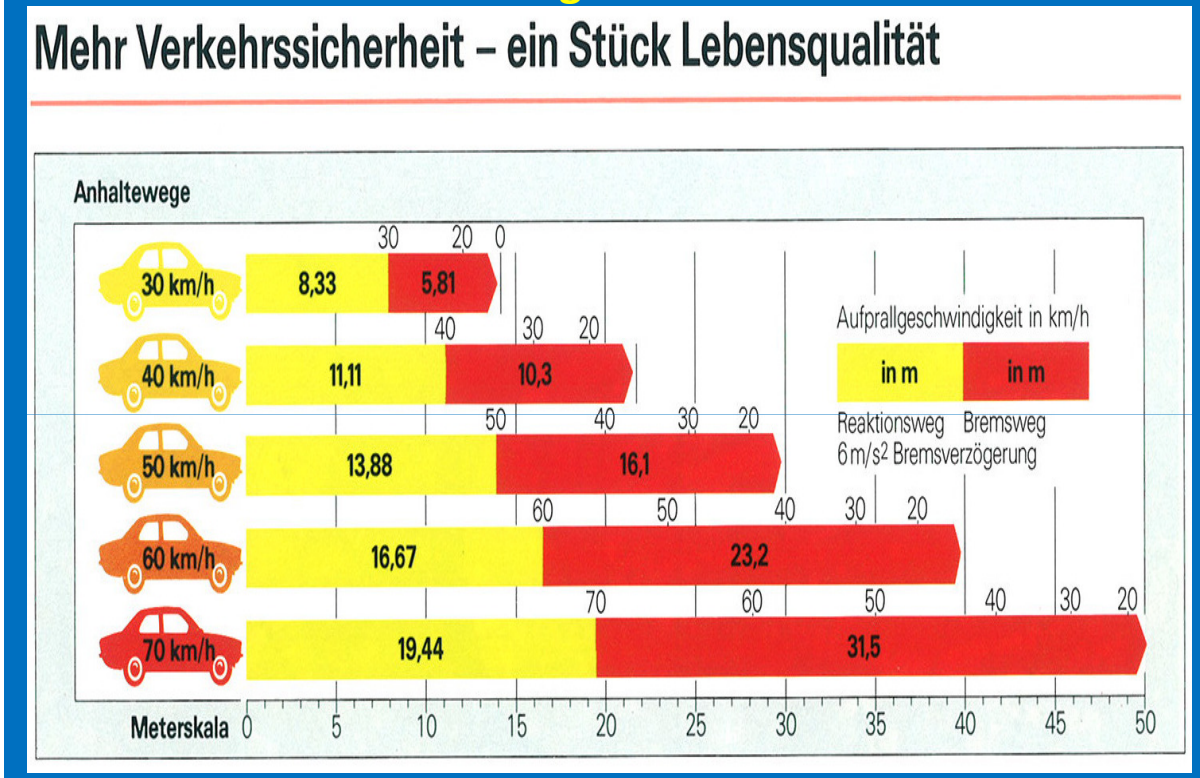
INGEVOST

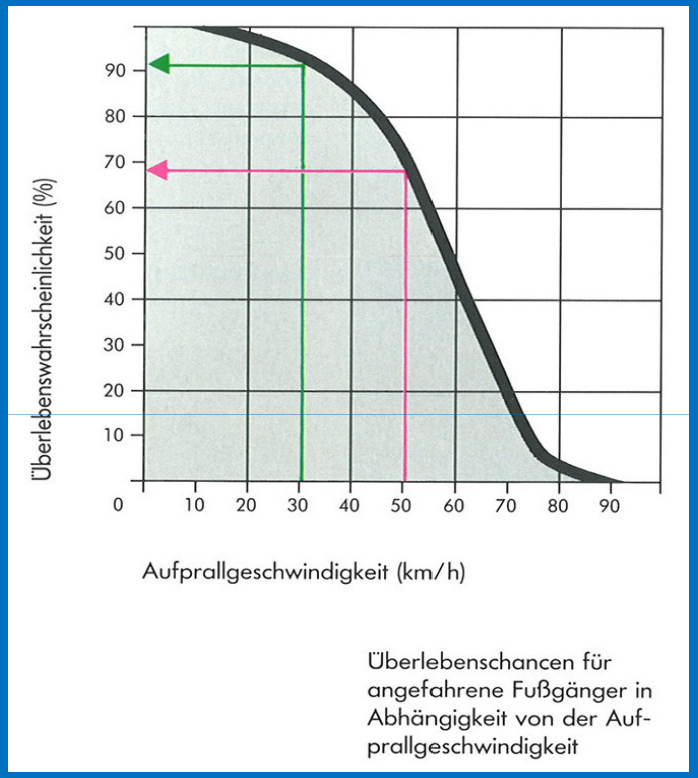
Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Herabsetzung der Geschwindigkeit

Effekte: Geschwindigkeit x Verkehrssicherheit





Anhalteweg:			**Aufprallgeschwindigkeit**
Tempo 30:	14m	Aufprallgeschwindigkeit bei 14m:	0 km/h
Tempo 40:	22m		ca. 35 km/h
Tempo 50:	29,5 m		ca. 50 km/h

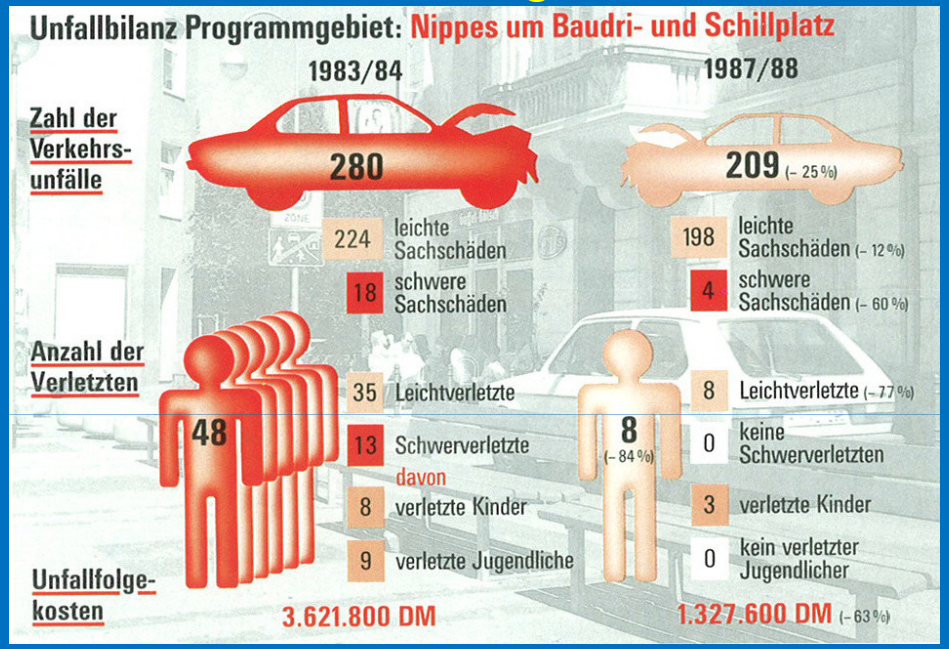
INGEVOST

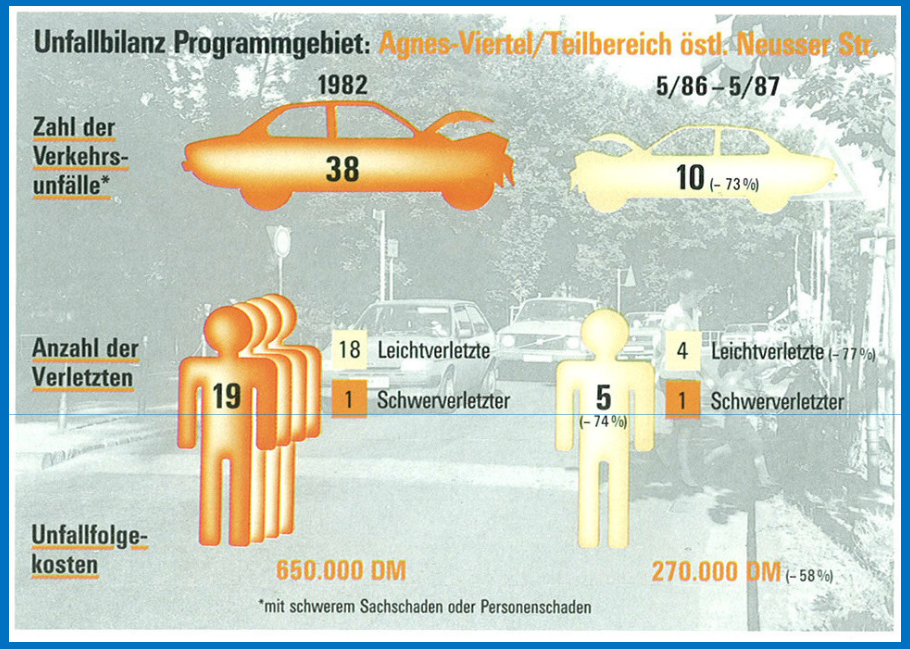
Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Herabsetzung der Geschwindigkeit

Effekte: Geschwindigkeit x Verkehrssicherheit





Anzahl Unfälle	- 25%	- 73%
leichte Sachschäden:	- 12%	
Schwere Sachschäden:	- 60%	
Dabei Verletzte:	- 84%	- 74%
Leichtverletzte	- 77%	- 77%
Schwerverletzte	- 13 Menschen	+- 0

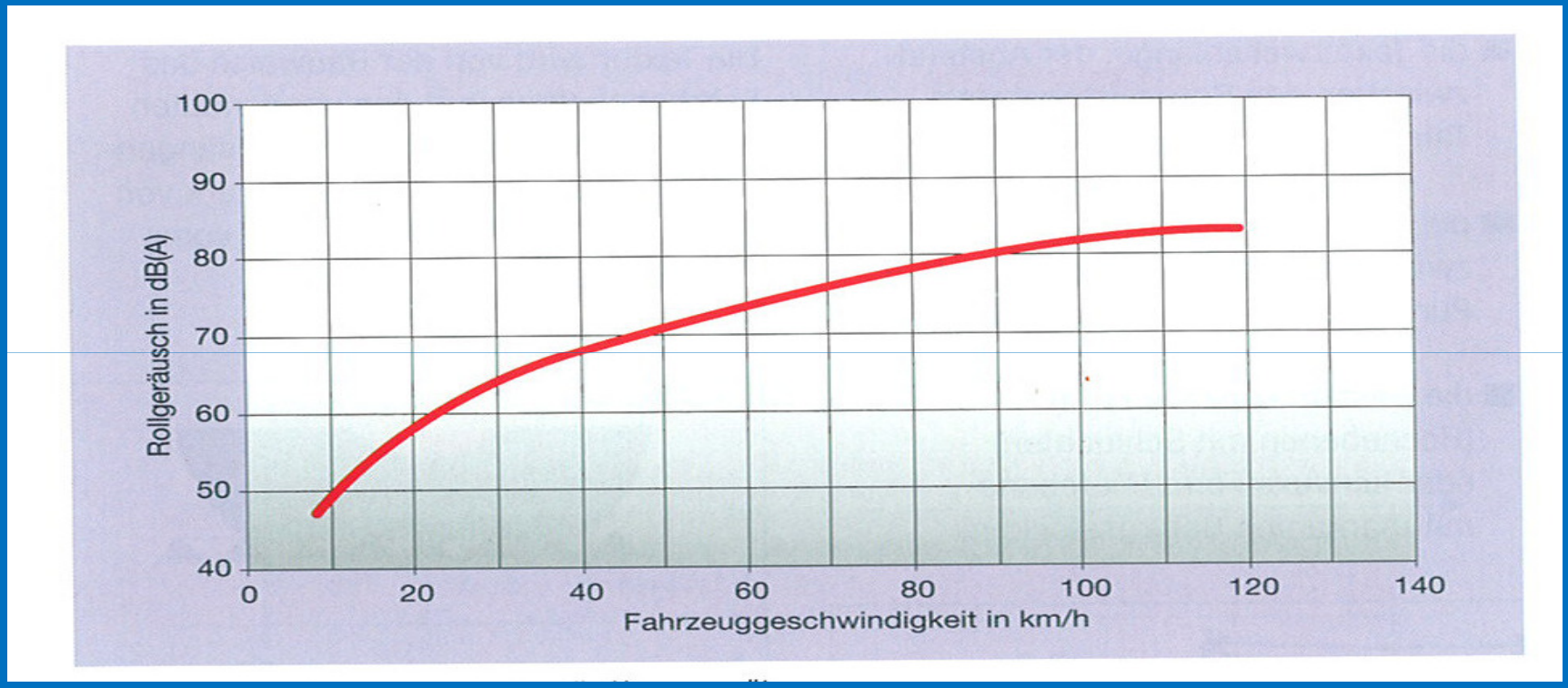
INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Herabsetzung der Geschwindigkeit

Effekte: Geschwindigkeit x Verkehrssicherheit



Tempo 30: 64 db(A)

Tempo 40: 68 db(A) >> + 4 db(A) = mehr als doppelt so viel Verkehr ggü. T30

Tempo 50: 71 db(A) >> + 3 db(A) = Verdoppelung des Verkehr ggü. T40; 4-fach ggü. T 30

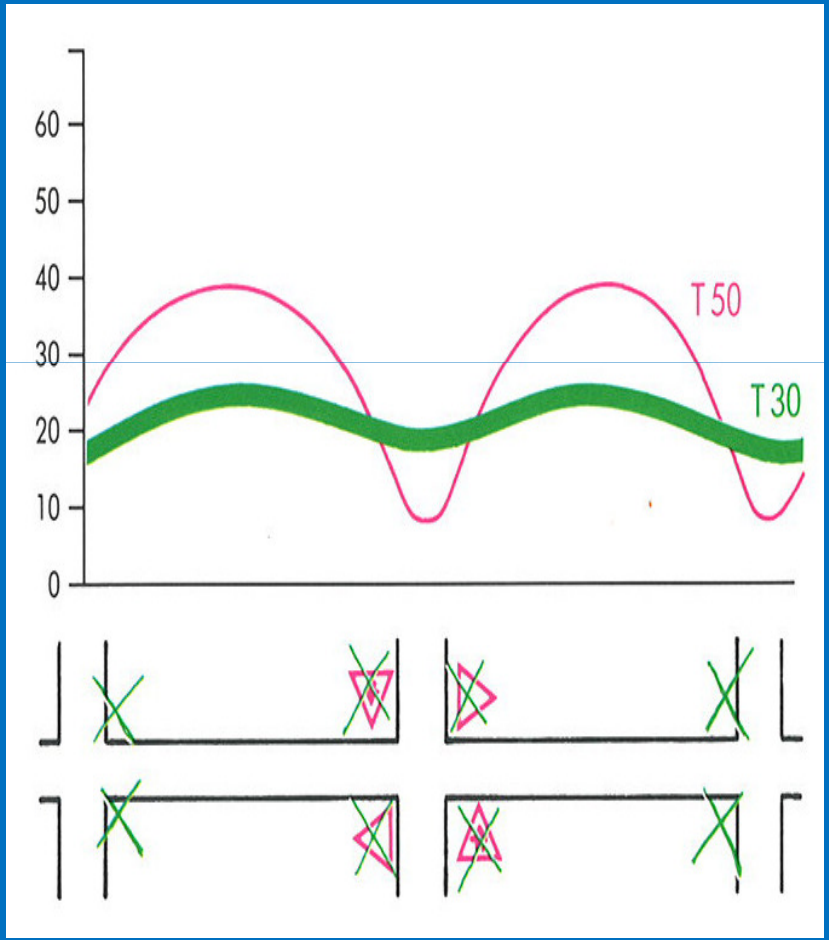
INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Änderung der Vorfahrtregelung

Effekte Umweltwirkungen



	normale Fahrweise	ruhige, niedertourige Fahrweise
Kohlen-monoxyd (CO)	– 20 %	– 25 %
Kohlenwasser-stoff (HC)	– 10 %	– 25 %
Stickoxyde (NO_2)	– 30 %	– 50 %
Kraftstoff-verbrauch	+ 5 %	– 10 %

Fahrweise bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 (nach Holzmann [1988]; in: 4. Kolloquium zur flächenhaften Verkehrsberuhigung – Werte gerundet)

INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Situationsangepasste Umgestaltung der Straßenzüge punktuell oder linear

Effekte Städtebau und Straßenraumgestaltung

INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

Situationsangepasste Umgestaltung der Straßenzüge punktuell oder linear

Effekte Städtebau und Straßenraumgestaltung

INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wirkungen von Verkehrsberuhigung

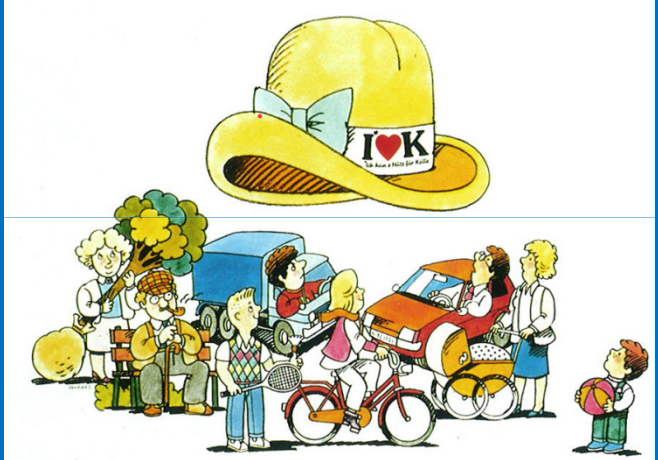
Situationsangepasste Umgestaltung der Straßenzüge punktuell oder linear

Effekte Städtebau und Straßenraumgestaltung

INGEVOST

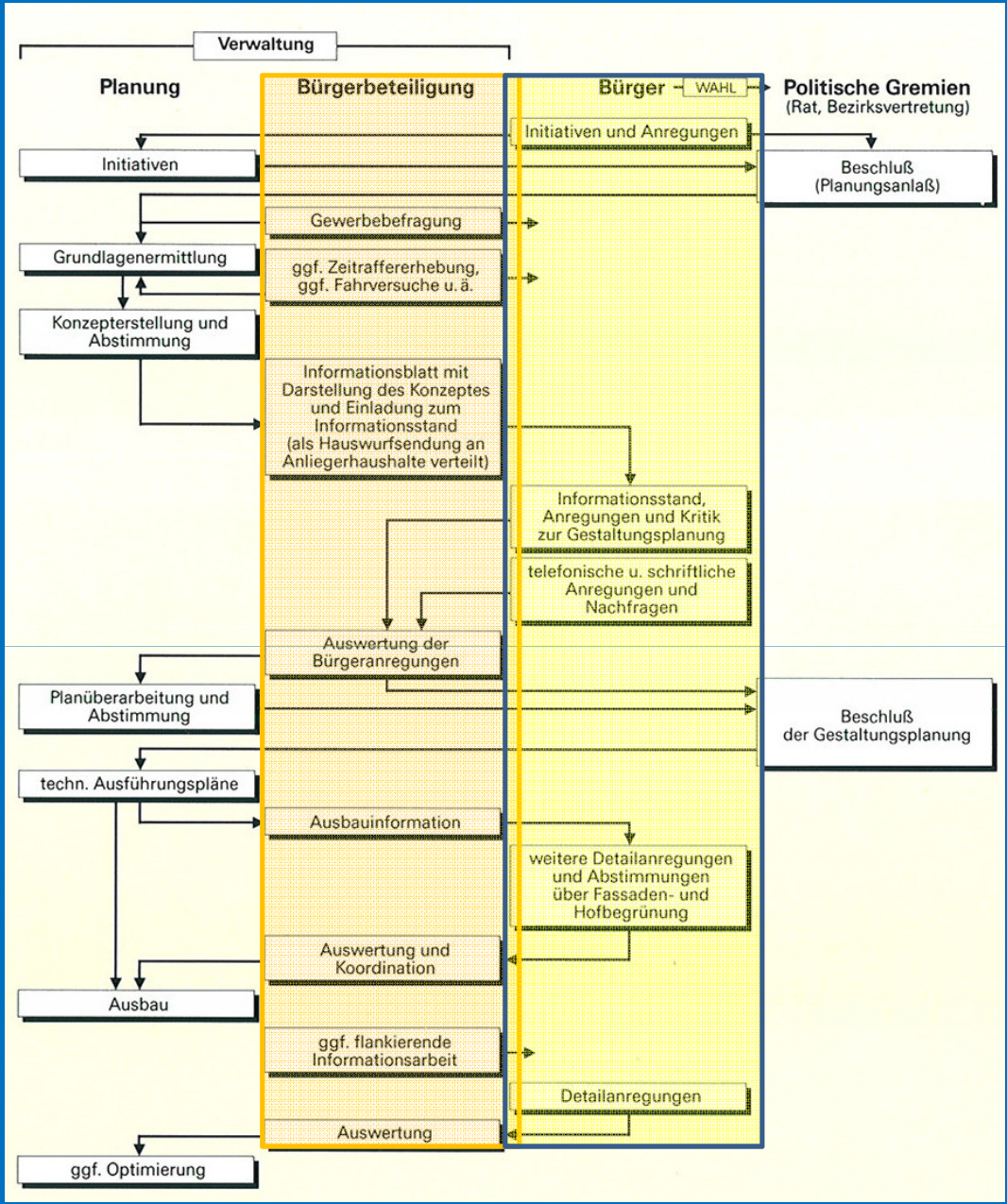
Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Wichtige Erfolgskomponente: Beteiligung der Bürgerschaft



Auch in der Verkehrsberuhigung: „Man kriegt nie alles unter einen Hut"

Aber auch das gilt: „Man kriegt nie alle(s) unter einen Hut."



INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Erfolg von Flächenhafter Verkehrsberuhigung

- geringere Geschwindigkeit >> besseres Miteinander der Verkehrsarten
- weniger vor allem weniger schwere und ganz schwere Unfälle
- leiser >> entsprechend einer Halbierung des KFZ-Verkehrs
- weniger Abgasemissionen
- weniger KFZ-Fahrleistung innerhalb des gesamten Gemeindegebietes
- bessere Aufenthaltsqualität
- Beteiligung der Anwohner auch Informationen über Effekte
- Kontrolle (insbesondere Geschwindigkeit)
- Grundlage einer nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik

Wenn jemand etwas verändern will, muss er bei sich anfangen

INGEVOST

Vortrag am 25. Mai 2011 in Pullach

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Ein entscheidender Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz!!

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit