

Sammelanlage Handbuch „System Radverkehr“
- Fachthema Verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten -

Anlage zum
Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises
Kassel



Ing.-Büro Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. 2014 - 2018

Stand 10. Dezember 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Ausgangssituation	3
2.1	aktueller Rechtsrahmen bezüglich Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Deutschland	3
2.2	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	4
2.3	Verkehrsberuhigter Bereich	7
2.3.1	Beispiele verkehrsberuhigter Bereich:	11
2.4	Stichwort Shared Space	12
2.5	Begegnungszone Tempo 20: Alternative zu Shared Space?	13
3	Beispiele verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten	16
3.1	Deutschland	16
3.1.1	Ortsdurchfahrt Rudersberg	16
3.1.2	Shared Space Projekt in Bohmte	21
3.2	Österreich	24
3.2.1	Ortsdurchfahrt Thalgau	24
3.2.2	Ortsdurchfahrt Prutz	24
3.3	Niederlande	25
3.3.1	Verkehrsberuhigter Ortskern in Elspeet	25
3.3.2	Ortsdurchfahrt Bierum mit anschließenden Radverkehrsanlagen	26
3.3.3	Ortsdurchfahrt der Straßensiedlung Portengensebrug	27
3.4	Frankreich	29
4	Ausblick	30
4.1	Änderung des Rechtsrahmen für mehr Verkehrssicherheit?	30
5	Impressum	31

Kapitel 1

Einleitung

In engeren oftmals stärker befahrenen Ortsdurchfahrten fehlt in vielen Fällen der Raum für eine eigentlich notwendige Sicherung des Radverkehrs auf eigenen Flächen. Zum Teil finden sich sogar vor Ort noch nicht einmal ausreichend breite Gehwege.

Die einzige Möglichkeit für zumindest eine Teilsicherung des Radverkehrs ist hier oftmals eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Aber für eine nachhaltige Wirksamkeit von Tempo 30 sind umfangreichere Projekte, als lediglich das Aufstellen von Tempo-30-Schildern notwendig. Mit attraktiv gestalteten Ortsdurchfahrten bzw. neuen Dorfmittelpunkten kann sehr viel mehr bewirkt werden, als nur die Sicherung des Radverkehrs in der Ortsdurchfahrt oder Kleinstadtmitte.

Ergänzungen / Korrekturen

- 11. April 2021: Ortsdurchfahrt Prutz
- 12. Dezember 2022: Verweise angepasst / Texte teilweise aktualisiert

Kapitel 2

Ausgangssituation

2.1 aktueller Rechtsrahmen bezüglich Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Deutschland

Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die vorsorgende Radverkehrssicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen (Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern) mit direktem Zugang zur Straße die Geschwindigkeit zu den Öffnungszeiten **in der Regel** auf Tempo 30 zu beschränken. Die Straßenlänge darf max. 300 m betragen. Alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“.

Eine fehlende, allgemeine Sicherung für den Radverkehr auf einer klassifizierten Straße bzw. Hauptstraße als alleiniger Grund ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30 als vorsorgende Maßnahme im Sinne einer fehlerverzeihenden Verkehrsinfrastruktur.

Nach einem Fachartikel ist dies allerdings möglich, wenn es Häufungen im Bereich der Unfälle gibt. Ein weiterer Ansatz ist noch der Verkehrslärm. Weitere Details zu diesem Sachverhalten siehe Fachartikel Tempolimits auf der Seite des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (abgerufen 12. Dezember 2022).

Oftmals bestehen in engeren, stärker befahrenen Ortsdurchfahrten nicht nur **Probleme mit der Sicherung des Radverkehrs**, sondern auch **Defizite bei der Sicherheit für den Fußverkehr** (gefährliche Querungen, zu geringe Gehwegbreiten usw.). Auch gibt es zum Teil durch den Kfz-Verkehr hervorgerufene städtebauliche Defizite, wie eine niedrige Aufenthaltsqualität.

Um den Straßenraum in Ortsdurchfahrten mit Aufenthalts- und Versorgungsfunktion in Klein- oder Grundzentren städtebaulich zu beleben reicht eine Temporeduzierung per Beschilderung (Zeichen 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit) meist nicht aus. Hier sind oftmals umfangreiche unterstützende bauliche Maßnahmen erforderlich bzw. diese bilden die Voraussetzung für größere positive Effekte im öffentlichen Raum.

Mit einer attraktiven verkehrsberuhigten Gestaltung steigt allerdings nicht nur die Verkehrssicherheit im Straßenzug, sondern auch der Wohlfühlfaktor, da z. B. der Verkehrslärm abnimmt. Gastronomische Nutzungen im Außenbereich werden so gestärkt, bzw. es eröffnen sich mit einer verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrt neue Perspektiven für außergastronomische Nutzungen.

Mit der StVO-Novelle von April 2020 wurden immerhin die Möglichkeiten zu Verkehrsversuchen erweitert.



Abbildung 2.1 Bensheim-Schwanheim: Auf 500 m der Ortsdurchfahrt der Landstraße L gilt seit längerem Tempo 30. Mit welcher Rechtlichen Begründung die Regelung rechtssicher eingeführt wurde, ist nicht Bekannt. In jedem Fall bezogen auf die Örtlichkeit eine sinnvolle Maßnahme. Bild: Dirk Schmidt 10-2016

2.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wurde zum 1. Januar 1990 mit der 10. Änderung der StVO als Sonderregelung der bekannten Tempo-30-Zone eingeführt. In der aktuellen Fassung der StVO ist so heute in §45 Absatz 1d zu lesen:

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

Eine Zone mit beispielsweise Tempo 10 ist damit rechtlich ebenfalls möglich.

Für die Straßenverkehrsbehörden ist als Abwandlung der Tempo-30-Zone ferner §45 Absatz 1c zu beachten: *Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.*

Das Planungsinstrument ist als Bindeglied zwischen dem Verkehrsberuhigtem Bereich (mit Schrittgeschwindigkeit um die 7 km/h) und der Tempo-30-Zone vorgesehen. Beschildert wird

der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich als Zonen-Anordnung mit Zeichen 274.1 bzw. 274.2 mit Beschriftung von Tempo 20. Dazu ist in Anlage 2 (Vorschriftszeichen) zur StVO bei Zeichen 274 zu lesen:

„Ge- oder Verbot: Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren. Erläuterung: Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.“

Im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sind Fahrzeug- und Fußverkehr verkehrsrechtlich und baulich getrennt. Es gibt wie in der Tempo-30-Zone Fahrbahn und Fußweg. 20er-Zonen kamen bisher vor allen in Geschäftsstraßen in engen Altstädten zum Einsatz, in denen die Aufenthaltsqualität gesteigert werden sollte. Ferner darf der ruhende KFZ-Verkehr nicht überhand nehmen.

Wichtig ist hier auch eine klar erkennbare Eingangssituation in den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich herzustellen.

Mit engen Fußgängergassen hinter beidseitigen Längsparkerreihen und dazu noch viel Parksuchverkehr kann die Aufenthaltsqualität und Attraktivität eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs allerdings unter dem ruhenden KFZ-Verkehr weitgehend „begraben“ werden. Ein gutes Rezept dem entgegen zu wirken sind in solchen Fällen z. B. mehr Fahrradparkplätze (in dem einige Längsparkplätze entsprechend umgenutzt werden). Alternativ könnten auch Längsparker nur einseitig bzw. einseitig wechselnd angeordnet werden.



Abbildung 2.2 Beginn eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 in Rothenburg ob der Tauber. Unten ein Zeichen Verbot für Pferdefuhrwerke (wird nur sehr selten verwendet; hier in Rothenburg ob der Tauber wohl relevant aufgrund touristischer Pferdefuhrwerke). Bild: Dirk Schmidt 07-2015

2.3 Verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche eignen sich in der Regel nur für Ortskerne, die eine Entlastungsstraße für ihre zentrale Ortskerndurchfahrt besitzen. Diese sollte substanzielle Teile des Verkehrs aufnehmen können. Der Ortsbereich muss so eine überwiegende Aufenthaltsfunktion besitzen und nur noch einen sehr geringen KFZ-Verkehrsanteil.

Zum Teil besitzen Orte sogar eine Entlastungsstraße, deren alte Ortsdurchfahrt evtl. sogar verkehrsberuhigt werden könnte (zumindest mit Tempo 30 per Zeichen zulässige Höchstgeschwindigkeit). Trotz Ortsumgehung ist hier die alte Ortsdurchfahrt sogar teilweise weiter mit Tempo 50 befahrbar.

Verkehrsberuhigter Bereich in der StVO

Der verkehrsberuhigte Bereich ist in Deutschland umgangssprachlich auch als „Spielstraße“ bekannt. Als gesetzliche Regelung wurde der Verkehrsberuhigte Bereich 1980 in die StVO aufgenommen. Seit dem ist in Anlage 3 - Abschnitt 4 zu lesen:

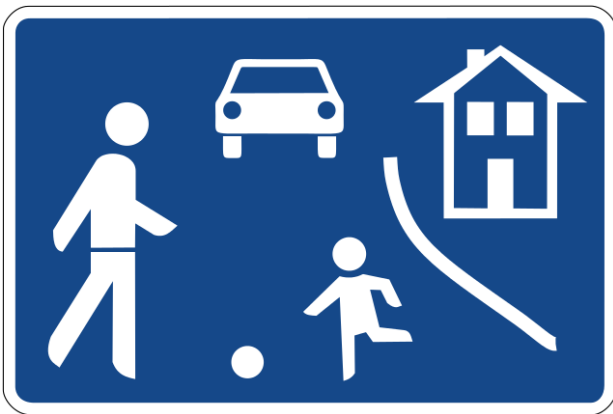


Abbildung 2.3 Zeichen 325.1 - Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs: „Ge- oder Verbot: 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden. 3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. 5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.“



Abbildung 2.4 Zeichen 325.2 - Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs: „Erläuterung: Beim Ausfahren ist § 10 zu beachten.“

Es handelt sich im Prinzip um eine Mischverkehrsfläche ohne verkehrsrechtliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn.

Fußverkehr und Fahrzeuge sind auf der gesamten Verkehrsfläche rechtlich gleich gestellt bzw. der Fußverkehr hat sogar Vorrang, solange er nicht den Fahrzeugverkehr behindert. Es gilt Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer.

Mit dem Verweis auf § 10 StVO ist festgelegt, dass das Ende eines Verkehrsberuhigten Bereichs von der Vorfahrt hier im Prinzip wie eine Ausfahrt aus Privatgrund auf eine Fahrbahn zu sehen ist. Wer hier als Fahrzeugführer in den übergeordneten Verkehrsraum einbiegen möchte, muss sämtlichen querenden Verkehr Vorrang gewähren. Rechts-vor-links gilt bei der Ausfahrt aus dem Verkehrsberuhigter Bereich also nicht.

Baulich sind diese Verkehrsregeln durch eine entsprechende Gestaltung zu verdeutlichen. Dies ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) festgelegt

Verkehrsberuhigter Bereich in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Mit Stand Oktober 2020 ist in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAAnz AT 29.05.2017 B8) zum Thema „Verkehrsberuhigter Bereich“ zu lesen:

Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich:

1 I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.

2 II. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

3 III. Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.

4 IV. Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.

5 V. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.

Thema: Schrittgeschwindigkeit in Deutschland

Es wäre sinnvoll das Thema Schrittgeschwindigkeit in Deutschland klar zu regeln. Je nach Rechtsquelle werden in Einzelurteilen 4-7 km/h, 7-10 km/h als konkreten Zahlenwert genannt. In Ausnahmefällen wurden in Urteilen sogar noch 15 km/h als „Schrittgeschwindigkeit“ festgelegt.

Die StVO enthält mit Stand 10-2020 keine konkrete Zahlenangabe.

In den Niederlanden und in Dänemark darf im verkehrsberuhigter Bereich bis zu 15 km/h schnell gefahren werden. In Dänemark steht dies sogar auch konkret auf dem Schild.

Sinnvoll wäre hier eine klare Angabe in km/h im Gesetz (z. B. mindestens 10 bis maximal 15 km/h - etwa ab 10 km/h ist ein Fahrrad langsam sicher fahrbar).

Und eine Angabe vor Ort auf der Beschilderung wäre in Deutschland ebenfalls gut (wie in Dänemark).

Stichwort: verkehrsberuhigter Bereich in Dänemark

Unten ein Hinweisschild für einen verkehrsberuhigten Bereich in Dänemark. Im Schild findet sich eine klare „Verkehrskommunikation“ mit Angabe „maximal 15 km/h“.

So können Radfahrende in Dänemark rechtssicher eine auch physikalische sichere Geschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich fahren. Maximal 15 km/h ist gleichzeitig aus Sicht des Fußverkehrs noch eine relativ sichere Geschwindigkeit. So kommen alle einigermaßen zügig voran und die Fußverkehrssicherheit ist noch gut gewahrt.



Abbildung 2.5 Dänemark: verkehrsberuhigter Bereich in Klintholm Havn mit Angabe maximal 15 km/h, Bild: Dirk Schmidt 10-2018

verkehrsberuhigter Bereich in den Niederlanden

In den Niederlanden wird der verkehrsberuhigte Bereich mit dem Begriff „Woonerf“ (deutsch: Wohnhof) umschrieben (siehe auch entsprechender Wikipediaartikel).

Er wurde 1976 in das dortige Verkehrsrecht aufgenommen. In der Wikipedia ist zur weiteren Entwicklung zu lesen: *„Im Rahmen einer Reform der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1988 wurde der Woonerf in Erf umbenannt und mit einem größeren Anwendungsgebiet versehen. Seitdem kann das Verkehrskonzept auch in Stadtzentren, Einkaufszentren und Bahnhofsbereichen eingesetzt werden.“*

Auch in den Niederlanden war die Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich nicht konkret geregelt. 2012 startete das Fachnetzwerk „woonERFgoed“ (in deutsch: „Woonerf gut“) eine Petition für konkrete Tempoangaben auf dem Niederländischen Verkehrsschild zum „Erf“. Grund war ein Antrag der Gemeinde „Rijswijk“, die bereits entsprechende Schilder mit entsprechenden Angabe zu „Tempo 15“ versehen hatte (siehe auch Bild auf Wikimedia Commons)

Durch die verkehrsrechtliche Fortentwicklung wird der Erf / verkehrsberuhigter Bereich heute auch ähnlich einer „Begegnungszone Tempo 20“ analog der Schweiz oder Frankreich bzw. Österreich eingesetzt.

Fazit bezüglich Deutschland:

Bisher kann der verkehrsberuhigte Bereich in Deutschland nur auf Straßen eingesetzt werden, die einen sehr geringen KFZ-Verkehrsanteil besitzen und in denen die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Dies muss baulich entsprechend sichtbar gemacht werden.

2.3.1 Beispiele verkehrsberuhigter Bereich:

verkehrsberuhigter Bereich in Heidelberg

Über eine versenkbare Pfostensperre wurde an der Alten Brücke in Heidelberg eine zeitliche Begrenzung des KFZ-Verkehrs realisiert:



Abbildung 2.6 Heidelberg / Alte Brücke: Der verkehrsberuhigte Bereich ist tagsüber zu den Hauptbesuchszeiten nur für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. In den Nebenzeiten dürfen auch motorisierte Anlieger bis 3,5 Tonnen die Alte Brücke befahren. Der zeitliche Zugang wird mit einem versenkbarem Poller geregelt. (Geo: 49.41516 8.70938 Bild: Dirk Schmidt 07-2014)

2.4 Stichwort Shared Space

Shared Space ist eine Planungsphilosophie, die hier nur angerissen werden soll. Der Begriff lautet ins Deutsche übersetzt so viel wie „gemeinsam genutzter Raum“.

Ziel der Planungstheorie bei Shared Space ist es, durch den Verzicht auf Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und sonstigen Anlagen, wie Ampeln oder Zebrastreifen eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Es soll ein einheitlicher Verkehrsraum entstehen, in dem alle auf einander Rücksicht nehmen und sich nur so schnell bewegen, das niemand gefährdet wird. Ein bekannter Versuch in Deutschland ist das Projekt in Bohmte (siehe in der Beispielliste).

Würde reines „Shared Space,, innerorts theoretisch in Deutschland angewendet (es gibt real keine verkehrsrechtliche Festlegung des Begriffs „Shared Space“), würde hier Tempo 50 gelten, es gäbe keinen Gehweg, sondern nur eine gemeinsame Verkehrsfläche für KFZ, Rad- und Fußverkehr zusammen. Der ruhende KFZ-Verkehr wäre komplett unreguliert. KFZ dürften, soweit es die StVO allgemein zulässt, weitgehend frei parken.

Die weitgehend Regellosigkeit kann auch Probleme verursachen, denn der KFZ-verkehr kann dies durchaus auch zu seinen Gunsten nutzen:

- **Schutzraum für Sehbehinderte:** Der Gehweg ist mit seiner äußeren Leitkante Bordstein ein wichtiger Schutzraum für Sehbehinderte. Der Bordstein ist mit dem Langstock ertastbar. Dazu ist eine Mindestbordsteinhöhe von mindestens etwa 3 cm erforderlich. In einer komplett einheitlichen Verkehrsfläche nach reinem Shared Space fällt dieser bauliche Schutzraum allerdings weg.
- **potentieller Parkdruck:** In Shared-Space-Bereichen darf nach der Planungsphilosophie natürlich überall geparkt werden (soweit die StVO-Regeln dem, wie z. B. an Einmündungen nicht entgegen stehen). Dies kann bei viel Parkdruck theoretisch vor allem auf die Sicherheit des Fußverkehrs gehen.
- **Geschwindigkeit:** Wird Shared Space ohne weitere Beschilderung auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen angewendet, gilt Tempo 50. Durch den verkehrsberuhigten Charakter fahren die Kfz schon potentiell langsamer, aber sie sind nicht dazu verpflichtet.

Verkehrsplaner stehen daher der reinen Planungsphilosophie zum Teil skeptisch gegenüber. Die Autoren können sich dieser skeptischen Sichtweise nur anschließen. Die Unfallforschung der Versicherer tritt beispielsweise in ihrer Fachinformation „Shared Space – Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte?“ von 2009 dafür ein, „ ... *die weitgehend emotional geführte Diskussion auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen. Dazu ist eine einheitliche Definition von Shared Space erforderlich.*“

Zum Beispiel hat man es in der Ortsdurchfahrt Rudersberg geschafft (Details siehe Projektbeispiel), trotz hoher KFZ-Zahl eine verkehrsberuhigte Planung im Sinne von „geregeltem Shared Space“ umzusetzen: Auf der verkehrsberuhigten Fahrbahn gilt Tempo 30. Die breiten Gehwege sind verkehrsberuhigt gestaltet. Sie besitzen aber als Schutzraum für die Sehbehinderten noch 2-3 cm hohe Bordsteinkanten. Ferner wurde zusätzlich an Zebrastreifen usw. ein taktiles Leitsystem verbaut (Quelle Literatur: Fachvortrag: Ortsdurchfahrt Rudersberg - Eine Gemeinde erobert ihre Mitte zurück. Rene Schaal Gemeinde Rudersberg auf dem 5. Nationaler Radverkehrskongress 03. -04. April 2017 in Mannheim).

2.5 Begegnungszone Tempo 20: Alternative zu Shared Space?

Es stellt sich die daher die Frage, ob die erstrebenswerten Ziele von Shared Space nicht auch mit anderen Planungsmodellen im öffentlichen Raum zielgerichteter erreicht werden können. Ein Planungsinstrument im Sinne eines geregelten Shared Space ist nach Fachsicht der Autoren zum Beispiel die **Begegnungszone Tempo 20**.

Dieses Planungsinstrument existiert in Deutschland verkehrsrechtlich mit Stand 2020 allerdings nicht. In der Schweiz, Österreich, Belgien und auch Frankreich wird dieses Instrument bereits erfolgreich angewendet.

Im Gegensatz zum akademischen Konzept des Shared Space besitzt die Begegnungszone drei klar festgelegte, rechtliche Eckpunkte:

- **Tempo 20 für alle Fahrzeuge**
- **Parken von KFZ nur in markieren Bereichen**
- **Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn nutzen.** Allerdings dürfen sie den Fahrzeugverkehr auch nicht unnötig / mittwillig behindern. Es gibt verkehrsrechtlich also nur eine Fläche (Kein Unterscheidung zwischen Gehweg und Fahrbahn).

Die Umgestaltung von belebten Straßenräumen in verkehrsberuhigte Begegnungszonen mit Tempo 20 führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und stärkt so auch den örtlichen Handel und die Gastronomie. Nach dem Abschluss der Umgestaltung der Mariahilfer Straße in Wien 2015 (Geo 48.19797, 16.34916) stieg die Zustimmung zu dieser Maßnahme von 54 % im März 2014 vor dem Umbau auf 73 % nach fertigstellung. Gleichzeitig ging die Unfallzahl massiv zurück. Gab es vor der Umgestaltung im Jahr 2012 noch 51 Unfälle, so reduzierte sich die Zahl mit der Begegnungszone auf nur noch 16 im Jahr 2018 (Quelle der Zahlen: VCÖ auf Twitter).

Im Gegensatz zum reinem Shared Space nach dem akademischen Leerbuch mit Tempo 50 innerorts werden in der Begegnungszone Tempo 20 die schwächeren Verkehrsteilnehmer klar geschützt. Auch wichtige Seitenbereiche, die bevorzugt von Fußgängern genutzt werden sollten, dürfen nicht einfach zugeparkt werden. Bei reinem Shared Space ohne Verkehrsschilder dürfen KFZ eigentlich die Seitenbereiche komplett zuparken. Mit der Begegnungszone Tempo 20 ist es dagegen möglich auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer möglichst integriert einzugehen und die Aufenthaltsqualität trotzdem zu steigern

Zum Thema Begegnungszone soll hier sonst auf den entsprechenden Wikipediaartikel verwiesen werden, der dieses Planungsinstrument im Detail vorstellt. Hier werden auch die Unterschiede der Begegnungszone zum bestehenden **Verkehrsberuhigten Bereich** sowie zum ebenfalls bestehenden **Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Tempo 20** erklärt.

Es wäre sinnvoll das Planungsinstrument Begegnungszone auch in Deutschland einzuführen. Dazu könnte beispielsweise das bestehende Schild „Verkehrsberuhigter Bereich“ in einer weiteren Variante um ein kleines Zeichen zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 20 ergänzt werden. Alternativ könnte natürlich – wie in Frankreich, der Schweiz oder Österreich – ein neues Verkehrszeichen für die Begegnungszone Tempo 20 eingeführt werden.

Wichtigste Änderung wäre, den Kommunen bei der Anordnung von Tempo 30 und auch bei der Gestaltung von klassifizierten, innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in Richtung verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mehr Gestaltungsspielraum zu geben. Bei der letzten StVO-Novelle im Frühjahr 2020 wurde dieser Aspekt leider nicht berücksichtigt.



Abbildung 2.7 Begegnungszone in Frankreich: Beginn einer „Zone de Rencontre“ mit Tempo 20



Abbildung 2.8 Schaffhausen in der Schweiz: Blick in eine Begegnungszone; rechts die entsprechende Beschilderung. bauliche Gestaltung hier „klassisch“ mit „Gehweg“ und „Fahrbahn“. Bild: Dirk Schmidt 10-2016

Begegnungszone Altstadt Wissembourg / Elsass

In der viel besuchten Altstadt von Wissembourg kommt quasi auch als Ersatz für eine Fußgängerzone die Begegnungszone zum Einsatz. Der Straßenraum ist verkehrsberuhigt gestaltet.



Abbildung 2.9 Frankreich: Wissembourg nahe der deutschen Grenze: Blick in eine Begegnungszone; rechts die entsprechende Beschilderung mit verhaltenhinweisen für Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Bild: Swen Schneider 08-2017



Abbildung 2.10 Frankreich: Altstadt Wissembourg mit Begegnungszone Tempo 20. Die weißen Quadrate sollen wahrscheinlich geschwindigkeitsdämpfend wirken. Bild: Swen Schneider 08-2017

Kapitel 3

Beispiele verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten

3.1 Deutschland

3.1.1 Ortsdurchfahrt Rudersberg

Die Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Rudersberg ist ein herausragendes Beispiel, wie trotz höherer Verkehrsbelastung eine kleinstädtische / dörfliche Ortsmitte aufgewertet werden kann. Der Projektbereich ist bei Geo 48.88462 9.52927 zu finden.

In Rudersberg wurde 2015 auf etwa 650 m die Ortsdurchfahrt der Backnangerstraße (L 1080) verkehrsberuhigt. Hier gilt nun Tempo 30 als Vorfahrtsstraße und es wurde eine an das geringere Tempo angepasste Straßenraumgestaltung umgesetzt. Dieses Vorhaben wurde trotz bzw. gerade aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens umgesetzt. Der Radverkehr wird als Mischverkehr geführt.

In Rudersberg nutzten vor der Verkehrsberuhigung 2009 noch täglich 11.400 Kfz die Ortsdurchfahrt. Eine Umgehung besteht nicht. Ein mögliches Projekt dazu wurde durch einen Bürgerentscheid abgelehnt.

Ausgangssituation:

Die vernachlässigte Ortsmitte sollte aufgewertet und die Auswirkungen des starken Verkehrs gemindert werden (Lärm, Verkehrssicherheit). Da die Durchsetzung solcher Projekte politisch und juristisch schwieriger war/ist gründete der Bürgermeister von Rudersberg gemeinsam mit der Stadt Konstanz die „Interkommunale Initiative für stadtverträgliche Straßenräume (ISS)“. Nach einem intensiven Beteiligungsprojekt und der Genehmigung durch die übergeordneten Verkehrsbehörden konnte das Projekt umgesetzt werden.

Merkmale des Umbau:

Es wurde ein einheitlicher heller Pflasterbelag für Fahrbahn und Gehwege gewählt. Diese Belag setzt sich klar von den restlichen Bereichen der Ortsdurchfahrt ab und weist so auf den verkehrsberuhigten Bereich mit Tempo 30 hin. Der historische Marktplatz wurde wieder erlebbar gemacht. Attraktive Gestaltung: Es wurden 12 Sitzbänke, 12 „Pflanzquartiere“ sowie 6 große Pflanzkübel aufgestellt. Es gab anfangs Pläne, den 1856 verrohrten Bach in der Ortsdurchfahrt wieder freizulegen. Dies konnte nicht umgesetzt werden. Nun weisen 56 blaue Leuchtsteine auf den Verlauf des Gewässers hin.

Ergebnisse:

Nach dem Umbau ging der Verkehr um 32 % zurück (in 2016 auf 7.700 Kfz/täglich). Teile des Verkehrs suchten sich wohl z. T. großräumig andere Wege. Durch die Temporeduzierung auf 30 km/h sank auch die Lärmbelastung. Tempo 30 wird durch den klar erkennbaren Verkehrsberuhigten Bereich weitgehend intuitiv eingehalten. Im Gegenzug stieg die Aufenthaltsqualität an der Ortsdurchfahrt stark an. Nach dem Umbau sanken ferner die Unfallzahlen.

weitere Literatur:

- Projektseite www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de (abgerufen 12. Dezember 2022)
- dvr.de Beispielsammlung > Gute Straßen in Stadt und Dorf > Backnanger / Dr. Hockertz-Straße in Rudersberg (abgerufen 12. Dezember 2022)
- nationaler-radverkehrskongress.de: Fachvortrag zur Ortsdurchfahrt Rudersberg: Eine Gemeinde erobert ihre Mitte zurück vom 5. Nationalen Radverkehrskongress 2017 in Mannheim (abgerufen 12. Dezember 2022)



Abbildung 3.1 Tempo 30 in Rudersberg bei verkehrsberuhigter Gestaltung. Die Leuchten wurden möglichst nah an die Fahrbahn gestellt. Dadurch wirkt die Fahrbahn optisch etwas enger. Dieser Effekt soll zur Geschwindigkeitssenkung beitragen. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.2 Zebrastreifen: die Vorfahrtsstrasse besitzt trotz Tempo 30 auch in der verkehrsberuhigten Gestaltung Querungshilfen für den Fußverkehr (mit taktilem Leitsystem für Blinde). Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist dies sinnvoll. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.3 Bedarfsampel an einer Bushaltestelle: Die Vorfahrtsstrasse besitzt trotz Tempo 30 auch in der verkehrsberuhigten Gestaltung Querungshilfen für den Fußverkehr. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist dies sinnvoll. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.4 Tempo 30 in Rudersberg bei verkehrsberuhigter Gestaltung. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.5 Nutzungen wie Parken für KFZ und Sitzen für Fußgänger sind in die Gestaltung integriert. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.6 Tempo 30 in Rudersberg bei verkehrsberuhigter Gestaltung. Im Streckenabschnitt gibt es auch einen Minikreiverkehr. Bild: Swen Schneider 09-2019



Abbildung 3.7 Obwohl die Strecke erst vor ein paar Jahren umgebaut wurde, zeigen sich in der Pflasterdecke bereits Setzungen. Vorne das etwa 2 bis 3 cm hohe Bord mit Entwässerung zwischen Gehweg und Fahrbahn. **Auch wenn die Strecke angelehnt an Shared Space gestaltet wurde, so besitzt sie für die schwächeren Verkehrsteilnehmer trotzdem Gehbereiche als wichtige Schutzräume. Verkehrsrechtlich gibt es also auch hier eine Trennung nach Gehweg und Fahrbahn. Dies ist vor allem für mobilitätseingeschränkte, wie Blinde, wichtig.** Bild: Swen Schneider 09-2019

3.1.2 Shared Space Projekt in Bohmte

Die Kleinstadt Bohmte ist bei Geo 52.36793 8.31354 etwa 20 km nordöstlich von Oldenburg in Niedersachsen zu finden. Hier wurde im örtlichen Verkehrsknoten ein in deutschen Fachkreisen recht bekanntes Modellprojekt für Shared Space umgesetzt.

Auf 450 m Länge wurde hier bis 2008 die Bremer Straße als Modellprojekt für Shared Space verkehrsberuhigt. Die Kosten betragen 1,2 Mio €. Täglich nutzen durchschnittlich 12.600 KFZ den Streckenabschnitt (davon 1000 LKW).

Für die Sicherheit von Sehbehinderten wurde auch im linearen Straßenverlauf ein taktiler Leitsystem verbaut. Klassischerweise dient als äußere Leitkante hier der Bordstein. Im Shared-Space-Projekt von Bohmte fiel dieser Bordstein natürlich weg.

Auch wenn es in Shared Space nicht vorgesehen ist, besitzt das Projekt in Bohmte **faktisch dennoch durch die Entwässerung und auch das taktile Leitsystem eine Art Zonierung des Straßenraums**.

Im Umbaubereich gilt weiterhin Tempo 50. Der Bereich umfasst ferner auch einen kreisverkehrsartigen Kreuzungsbereich. In diesem gilt Rechts-vor-Links.

Zitat von Fachartikel auf der Seite der Stadt Bohmte (www.bohmte.de, abgerufen mal in 2022, mit Stand 12-2022 Direktverweis inaktiv): „ ... *Und die bisherigen Erfahrungen und natürlich auch die optische Veränderung bzw. Verbesserung bestätigen, dass die Neugestaltung unseres Ortskernes ein voller Erfolg ist.*“

Laut diesem Fachartikel ist das Unfallgeschehen wohl rückläufig bzw. unauffällig. Trotzdem stellt sich für die Autoren die Frage, ob es nicht möglich ist, die Sicherheit vor allem des Fuß- und Radverkehrs durch klarere planerische Eckpunkte und Verkehrsregelungen nicht noch nachhaltiger zu gewährleisten. So gilt in Bohmt immer noch Tempo 50 und es gibt faktisch keinen Gehweg als Schutzraum mehr. Das Projekt „Ortsdurchfahrt Rudersberg“ ist beispielsweise nach Fachsicht der Autoren aus diesem Blickwinkel bedeutend durchdachter.

weitere Infos zum Projekt in Bohmte:

- ausführlicher Wikipediaartikel Shared Space in Bohmte



Abbildung 3.8 Blick vom bisherigen Querschnitt in den Shared Space Bereich. Da der Bordstein als klassische takile Trennung zur Fahrbahn weg fiel, kam ein taktiles Leitsystem im gesamten verlauf der Straßen zur Anwendung. Bild: Swen Schneider 08-2008.



Abbildung 3.9 Durch die Entwässerung und das taktile Leitsystem besitzt die Verkehrsfläche real durchaus eine Gliederung in "Fahrbahn" und "Fußgängerbereich". Der Bereich zwischen Leitsystem und Entwässerung erscheint so etwas als "Parkstreifen". Bild: Swen Schneider 08-2008.



Abbildung 3.10 Im Bild ein Teil der umgebauten Ortsmitte mit kreisverkehrsartiger Shared Space Fläche. Obwohl die Situation wie eine Art „Kreisverkehr“ wirkt, gilt hier die allgemeine Verkehrsregel „Rechts vor Links“ bei Tempo 50 (da entsprechende Verkehrsschilder fehlen). Motiv bei Geo 52.36793 8.31354; Bild: Swen Schneider 08-2008.



Abbildung 3.11 auf dem inoffiziellen Fußgängerbereich wurden Radbügel aufgestellt. Auch hier eine klassische Seitenraumsituation und somit keine komplett einheitliche Shared Space Fläche. Bild: Swen Schneider 08-2008.

3.2 Österreich

Österreich hat 2013 die Begegnungszone im Straßenverkehrsrecht verankert. Es können Begegnungszonen sowohl mit Tempo 20 wie auch mit Tempo 30 ausgeschildert werden. Das Instrument wird mittlerweile sowohl im ländlichen Raum (z. B. Pilotprojekt Ortsmitte Thalgau schon von 2012), wie auch im urbanem, großstädtischem Umfeld eingesetzt (z. B. Wien Mariahilfer Straße). Die Seite des Vereins „walk-space.at“ listet mit Stand April 2021 mittlerweile etwa 85 Projekte (www.begegnungszonen.or.at, abgerufen 12. Dezember 2022).

3.2.1 Ortsdurchfahrt Thalgau

Die Marktgemeinde Thalgau liegt rund 25 km östlich Salzburg im gleichnamigen Bundesland bei Geo 47.84163 13.25352. Der Ortskern übernimmt die Funktion eines ländlichen Klein- bzw. Grundzentrums. Zwischen 2010 und 2013 wurde der Ortskern in drei Bauabschnitten verkehrsberuhigt umgestaltet (etwa 350 m auf der L 103 und rund 150 m auf der L 227).

Projektziel war eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie mehr Sicherheit für den Fußverkehr. Das Gesamtverkehrsaufkommen beträgt hier rund 6.000 Fahrzeuge/Tag.

Die Planung des auch Koexistenzzone genannten Projekts orientierte sich unter anderem am Leitgedanken Shared Space. Allerdings gibt es baulich und verkehrsrechtlich noch Gehbereiche. Die Fußwege sind durch niedrige Borde von der Fahrbahn abgetrennt. Dadurch sind die Gehbereiche im einheitlichen Bodenbelag klar zu erkennen. Als Belag kam sowohl auf der Fahrbahn, wie in auch auf den Gehbereichen gelb eingefärbter Asphalt zum Einsatz. Hinsichtlich der Stadtmöblierung wurden Blumenkisten aus Holz aufgestellt.

Verkehrsrechtlich ist die Fahrbahn mit Tempo 30 und als Vorfahrtsstraße ausgeschildert (Abknickende Vorfahrt im Verlauf L 103 im L 227).

weitere Informationen:

- Panoramabild auf Google Maps an der verkehrsberuhigten L 103 Ortsmitte Thalgau
- Leitfaden Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland auf www.gemeindeentwicklung.at - Projekt Thalgau Seite 28 (Direktverweis Stand 12. Dezember 2022 nicht mehr aktuell).

3.2.2 Ortsdurchfahrt Prutz

Die Ortsdurchfahrt Prutz bei Geo 47.07663 10.66361 wurde in 2019 verkehrsberuhigt. Es war das erste Projekt auf einer Landesstraße im Bundesland Tirol.

Auf 200 m Länge wurde die viel befahrene Talzufahrt L 18 zum Kaunertal (täglich rund 600 Kfz) nun mit einer Begegnungszone Tempo 20 verkehrsberuhigt. Der am Straßenabschnitt liegende Dorfplatz wurde ebenfalls neu gestaltet.

Weitere Informationen und Bilder sind im Datenbankeintrag auf www.begegnungszonen.or.at zu finden (abgerufen 12. Dezember 2022).

3.3 Niederlande

In den Niederlanden sind verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten bedeutend verbreiteter als in Deutschland. So hören z. B. Radverkehrsanlagen bei beengten Straßenräumen planerisch abgestimmt am Orteingang z. B. im Bereich einer Fahrbahnanhebung auf und innerorts geht es mit Tempo 30 auf der Fahrbahn weiter.

3.3.1 Verkehrsberuhigter Ortskern in Elspeet

Im nördlichen Hügelland der Veluwe findet sich bei Geo 52.29144, 5.7881 die kleine Gemeinde Elspeet. Das Dorf mit etwa 5.000 Einwohnern ist vor allem bei niederländischen Urlaubern beliebt, denn sie liegt in mitten von weiten Wald- und Heideflächen. Politisch gehört der Ort übrigen zur Kommune Nunspeet.

Durch den Ort führt die Nationalstraße N310. Im Ortskern ist sie Bestandteil einer **Tempo-30-Zone**. Die Straße ist hier baulich verkehrsberuhigt gestaltet. Am Beginn der 30er-Zone gibt es eine Fahrbahnanhebung. Als Fahrbahnbelag folgt das klassische, niederländische Ziegelpflaster. Die Bürgersteige sind mit niedrigen Bordsteinen abgetrennt und in einen Grauton gepflastert. Nebenstraßen der 30-er-Zone sind zum Teil auch einheitlich durchgepflastert (ohne klassische Gehwege).

Gesicherte Querungen für den Fußverkehr (Zebrastreifen) sind vorhanden. Dies macht auch Sinn, da es zu Stoßzeiten durchaus viel Verkehr gibt. Trotzdem gilt in der 30-er-Zone Rechts-vor-Links. Einige gepflasterte Parkplätze wurden im Seitenraum ebenfalls angelegt.

weitere Informationen:

- Bilder Beginn der 30er-Zone auf Google Maps mit Blick auf die Fahrbahnanhebung (abgerufen 12. Dezember 2022).



Abbildung 3.12 Verkehrsberuhigung im Ortskern Elspeet, Bild: Dirk Schmidt 07-2018

3.3.2 Ortsdurchfahrt Bierum mit anschließenden Radverkehrsanlagen

Bierum ist ein Dorf bei Geo 53.3815, 6.8612 in der Provinz Groningen. Das Dorf gehört zusammen mit der nördlichen Nachbarsiedlung Spijk zur Hafenstadt Delfzijk.

Situation am südlichen Ortseingang Richtung Holwierde:

- Bilder Streetview auf Google Maps: Beginn der 30er-Zone mit Blick ortseinwärts (abgerufen 12. Dezember 2022)
- Bilder Streetview auf Google Maps: Beginn des Radwegs mit Blick ortsauswärts (abgerufen 12. Dezember 2022)

Räumliche Lage: Bierum ist im wesentlichen über eine etwa 5 m bis maximal 5,5 m breite, eher wenig befahrene Ortsverbindungsstraße an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Parallel dieser Straße gibt es außerorts hochwertige, rund 2,5 m breite Radwege. Der überörtliche Verkehr wird auf einer anbaufreien Nationalstraße westlich an den Orten vorbei geführt.

Die Ortsdurchfahrt ist Bestandteil der dorfweiten Tempo-30-Zone. Außerorts ist die Ortsverbindungsstraße als Tempo-60-Zone ausgeschildert. Dieses Instrument wird in den Niederlanden genutzt, um die Geschwindigkeit auf kleineren Straßen außerorts zu reduzieren (auch flächig für komplette Netze von kleineren Straßen).

Zwischen dem nördlichen Ortsausgang und dem Nachbardorf Spijk (Standort Grundschule) sind es zwischen den Ortseingängen gerade einmal 1 km. Der Radweg ist hier auch für die Sicherung des Fußverkehrs außerorts (Spaziergänge) wichtig.

Nach Süden stellt der Radweg die Verbindung ins etwa 23 km entfernte Nachbar Holwierde her. Ferner besteht auf Radwegen entlang der Nationalstraße N 997 Anschluss in die 6 km entfernte Stadt Delfzijk.

Bauliche Ausführung: Die asphaltierten Radverkehrsanlagen besitzen weiße, gestrichelte Randmarkierungen, so dass sie auch im Dunkeln gut sichtbar sind.

Die Radverkehrsanlage ist benutzungspflichtig und die schmale, z. T. kurvige Straße noch einmal explizit für den Radverkehr gesperrt.

Fußverkehr wird auf der Beschilderung bezüglich Radverkehrsanlagen übrigens in den Niederlanden nicht extra erwähnt. Gibt es keinen separaten Gehweg, so nutzen zu Fuß Gehende die Radwege mit (auch ohne Erwähnung in der Beschilderung).

Durch eine Baumreihe besteht ein sicherer Abstand zwischen Radweg und Straße.

Die Enden der Strecken werden auf gelb markierten Fahrbahnanhebungen in die Straße eingeführt (bereits im 30er-Bereich). Der Ortseingang mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h findet sich ein paar Meter weiter außerorts. Schilder Achtung Radverkehr weisen KFZ noch einmal zusätzlich auf die Fahrbahnanhebungen hin.

Radtouristisch sind beide Strecken Bestandteil des regionalen Knotenpunktnetzes und ein landesweiter Radfernweg (LF 10) führt über die Strecke.

Bewertung: Solch ein Infrastrukturniveau wie hier an dieser kleineren Straße ist allerdings auch in den Niederlanden nicht unbedingt Standard.

Kleinere Ortsverbindungsstraßen sind oftmals „nur“ auf Tempo 60 beschränkt und besitzen zum Teil rote Streifen (siehe auch nächstes Beispiel).

Landesweit gibt es an allen stärker befahrenen Straßen außerorts **im Prinzip flächig Radverkehrsanlagen** (oder begleitende Nebenstraßen). Diese Radwege sind von ihrer Breite und baulichen Ausführung in jedem Fall brauchbar, bzw. im Vergleich zu deutschen Verhältnissen recht komfortabel. In Ballungsräumen findet man mit Radschnellwegen und hochwertigen städtischen Radnetzen noch einmal ein Radinfrastrukturniveau über dieser landesweiten Grundausstattung.

3.3.3 Ortsdurchfahrt der Straßensiedlung Portengensebrug

Die Ansiedlung liegt bei Geo 52.1612 4.9575 in einer wasserreichen Polderlandschaft etwa 15 km nordwestlich der Stadtmitte von Utrecht.

Die rund 5 m bis 5,5 m breite Dorfstraße besitzt als Hinweis auf den Radverkehr rote Streifen. Diese Streifen sichern auch den Fußverkehr mit ab, da es keinen Gehweg gibt.

Außerorts gibt es eine 60er-Zone. Innerorts gilt Tempo 50. Die Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung sind mit großflächigen Fahrbahnanhebungen in rotem Asphalt abgesichert.

Situation am nördlichen Ortseingang:

- Bilder Streetview auf Google Maps: Beginn der 50er-Zone mit Blick ortseinwärts (abgerufen 12. Dezember 2022).
- Bilder Streetview auf Google Maps: Beginn der 60er-Zone mit Blick ortsaußwärts (abgerufen 12. Dezember 2022).



Abbildung 3.13 Ortsausgang der Straßensiedlung Portengensebrug, Bild: Dirk Schmidt 06-2015



Abbildung 3.14 Ortsausgang der Straßensiedlung Portengensebrug; vorne Fahrbahnanhebung mit Rechts-vor-Links-Regelung. Bild: Dirk Schmidt 06-2015

3.4 Frankreich

Bei Fahrten im Kfz über die Mittelmeer Insel Korsika waren bereits 2017 viele Ortsdurchfahrten auf Tempo 30 gesetzt. Oft handelte es sich hierbei um enge Ortsdurchfahrten, die noch nicht einmal Gehwege besitzen.

Öfter gab es hier sogar recht hohe Asphaltswellen als recht wirksame Tempobegrenzungen. Über die Hügel fährt man mit dem Kfz eher mit 25 km/h als mit 35 km/h. Diese Asphaltswellen sind mit extra Verkehrsschildern gesichert. Landesweit kommen diese Schwellen zum Einsatz. Unten ein Beispielbild aus dem Elsass nah der deutschen Grenze. Für den Radverkehr wäre rechts und links allerdings etwa einen Meter Platz sinnvoll. Die Fahrbahnanhebungen in den Niederlanden sind „zahmer“ und so auch mit dem Fahrrad gut querbar.

Aber auch in der Region Elsass im Oberrheingraben sind Ortsdurchfahrten bereits mit Tempo 30 gesichert.

Im französischen Lauterbourg ist die klassifizierte Hauptstraße „D 468“ (Rue de la Première Armée) in Teilen mit Tempo 30 ausgeschildert und auch baulich verkehrsberuhigt worden. Es handelt sich dabei um die alte Ortsdurchfahrt in West-Ost-Richtung. Für den überörtlichen Verkehr gibt es eine Südumgehung.

In der Hauptstadt Paris soll sogar 2021 stadtweit Tempo 30 kommen. Ausgenommen ist lediglich die Ringautobahn „Périphérique“ (siehe z. B. Presseartikel auf welt.de vom 16. Oktober 2016: „Paris plant Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet“, abgerufen 12. Dezember 2022)



Abbildung 3.15 Blick in die Rue de la Première Armée. Im Hintergrund einer der französischen Tempobremsen aus Asphalt. Die Ausführung ist landesweit etwa gleich. Diese Hügel sind umfangreich per Beschilderung abgesichert (Geo 48.97531, 8.17282, Bild: Swen Schneider 09-2019).

Kapitel 4

Ausblick

4.1 Änderung des Rechtsrahmen für mehr Verkehrssicherheit?

Aktuell gibt es bundesweit öfter Anlieger von Ortsdurchfahrten, die Tempo 30 fordern. Oft haben sie die Kommunalpolitik hinter sich. Dieser sind aufgrund der einschränkenden Rechtslage allerdings in vielen Fällen die Hände gebunden.

Zum Teil wurden eingeführte Tempo-30- Regelungen auf Hauptstraßen nach Klagen von den Gerichten auch wieder aufgehoben.

Wichtig wäre im Sinne einer sicheren Radinfrastruktur vor allem eine einzelfallbezogene, vorsorgende Anwendung (im Sinne einer fehlerverzeihenden Verkehrsinfrastruktur -> Fachbegriff Vision Zero). Im Sinne einer guten Akzeptanz sollten die Streckenlänge auf Hauptstraßen am Besten nur 500 m bis 800 m lang sein. Sofern die Örtlichkeit entsprechend beschaffen ist, können natürlich auch längere Hauptstraßenstücke mit Tempo 30 zielführend sein. Allerdings sinkt die Akzeptanz von Tempo 30 oftmals je länger der entsprechende Hauptstraßenabschnitt ist.

Bei der letzten StVO-Novelle im Frühjahr 2020 wurde der Aspekt „Erweiterte Zulassung von Tempo 30 auf Hauptstraßen“ **leider nicht berücksichtigt**.

Das deutsche Institut für Urbanistik hatte in einem Arbeitspapier bereits 2018 eine Ausweitung des Rechtsrahmens für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gefordert (siehe Fachpapier „Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht“ auf Seite 6). Auf Seite 7 wird auch die Einführung der Begegnungszone für Deutschland vorgeschlagen. Das Papier ist hier zu finden: www.difu.de/12226 (abgerufen 12. Dezember 2022).

Kapitel 5

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Dirk Schmidt (zwischen 2018 und 2020)

Bilder: Dirk Schmidt und Swen Schneider

Diese Ausarbeitung ist Teil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (siehe www.rvk.lk-kassel.radinformation.de). Dort gehört sie zur „Sammelanlage Handbuch System Radverkehr“.

Sprache: Auch bei Verwendung der maskulinen Form (männlichen Bezeichnung z. B. für Radfahrer) sind im gesamten Text natürlich jeweils weibliche und männliche Personen sowie alle sonstigen Personen bzw. Geschlechter in gleicher Weise gemeint.

Die externen Links können veraltet sein. Aus Zeitgründen ist es nicht möglich das Dokument umfassend aktuell zu halten.

Auftraggeber

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.

Wilhelmsstraße 2

34117 Kassel

www.adfc-kassel.de

Projektlaufzeit 2014 - 2018, freie Vollendung des Projekts bis 2020

Auftragnehmer

Ing.-Büro Schmidt

Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt

Brunnenstraße 28

34130 Kassel

www.radinformation.de

Im Jahr 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Hinweis zu den Auftragnehmern bis 08-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt -> Herbert Iba arbeitete im Projekt lediglich bis Mitte September 2017 mit. An dieser Anlage wirkte er nicht mehr mit.

Im Jahr 2013 einmalige Projektförderung (für die Projektlaufzeit 2014 bis 2018) durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel.