



Umgestaltung des Straßenraums

Folgen für den Autoverkehr



Jörg Thiemann-Linden

Freier Stadt- und Verkehrsplaner
(Dipl.-Geogr., SRL), Bonn

ADAC Expertenreihe 2025
„Autoverkehr innerorts neu denken“
in Berlin am 07. Mai 2025

Übersicht

1

Einordnung aus der historischen Entwicklung

2

Flächenaufteilung + Fahrgeschwindigkeit

3

Blau-grüne-Straßen, Nachhaltigkeitsexperimente

4

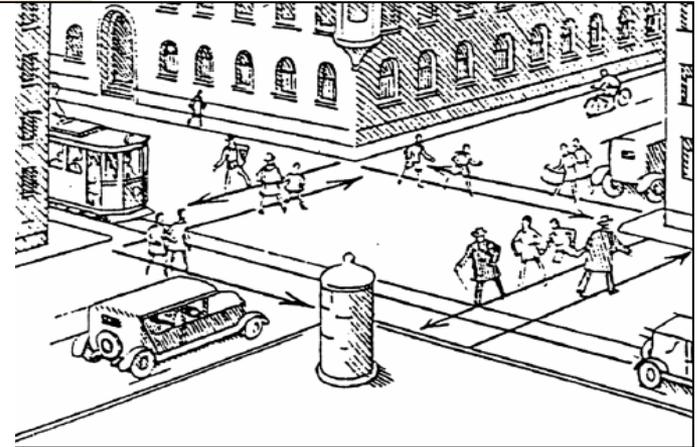
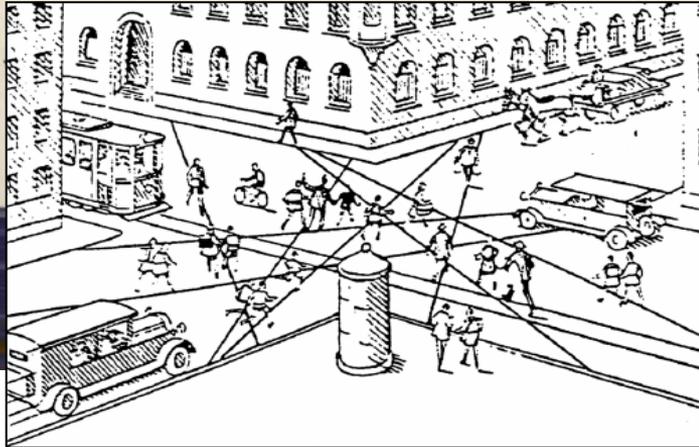
Konsequenzen für den künftigen Autoverkehr

Seit den 1930ern prinzipieller Nachrang zu Fuß (§ 25 Abs.3 StVO)

... zeuge mitführen, die Fahrbahn, so müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.

(3) Fußgänger haben Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem **kurzesten Weg** quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf

Seit Oktober 2024: „...auf dem kurzem Weg...“

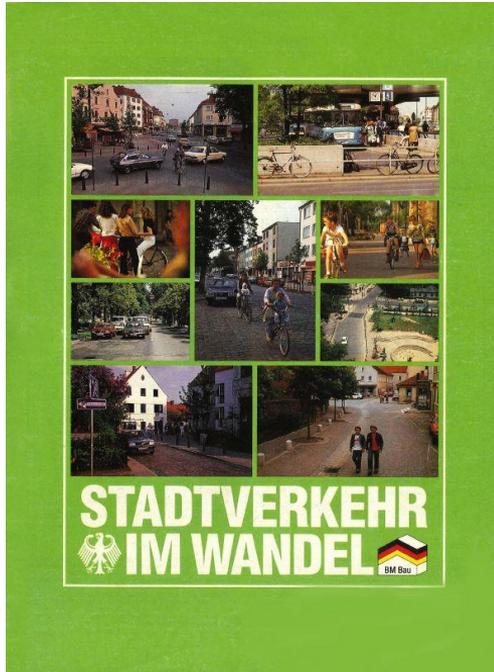


Gegenbewegung Verkehrsberuhigung seit 50 Jahren mit dem ndl. „Woonerf“



Z 325.1 StVO, Beginn VbB

„Wohnhöfe“ in den
Niederlanden (Delft) ab 1969,
Erste T30-Zonen ab 1984



Illustrierte des BM Bau unter Oscar Schneider
(CSU) im Jahr 1985 in Auflage 2 Mio.

Gegenbewegung: Flächenhafte Verkehrsberuhigung der 1980er

Zum Beispiel Berlin-Moabit



Verschiedene Prinzipien

Nach Anforderungen fürs Durchfahren bei höherer Geschwindigkeit



Zentrale Steuerung (und Kfz-Parken überall wo nicht verboten)

Shared-Space-Gedanke seit 15 Jahren

Gegenseitige Rücksichtnahme bei langsamer Fahrgeschwindigkeit



Intuitive Interaktion (und Kfz-Parken nur wo explizit erlaubt)

„Begegnungszone“ in der StVO

CH, BE, FR, LU, AT



CH Giubiasco
FR Metz
LU Luxemburg
AT Bregenz

Ortsdurchfahrten auf dem Land in Österreich

BGZ (T30) auf Landesstraßen:
Velden am Wörthersee,



Wolfurt, Vorarlberg



12 Jahre StVO-Erfahrung mit der BGZ in in Österreich, 22 Jahre in der Schweiz

In Graz dauerhaft nun auch mit einfachen Mitteln



„Keine Begegnungszonen in DE“ ?

Inoffiziell gibt es die doch....
(mit zusätzlichem StVO-Schild)
und implizit in den H SBÜ der FGSV



Berlin-Schöneberg



Westerland



Auch in Ostdeutschland

Traditionell in der Halleschen Altstadt,
auch z.B. in Schönebeck und Apolda...



Übersicht

1

Einordnung aus der historischen Entwicklung

2

Flächenaufteilung + Fahrgeschwindigkeit

3

Blau-grüne-Straßen, Nachhaltigkeitsexperimente

4

Konsequenzen für den künftigen Autoverkehr

Verhältnis Verkehrserschließung vs. Freiraum?

Sitzen: „Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“



Motorisierungsanstieg vs. begrenzte Straßenflächen



Zunehmend zugeparkte Ortsdurchfahrten

Technisches Regelwerk der FGSV

Multifunktionsstreifen statt
Parkstreifen bereits Stand der Technik
(Ad-hoc-Papier zur RAST 06, Feb 2024*)



* www.fgsv-verlag.de/ad-hoc-arbeitspapier-zur-anwendung-der-rast-06

„Portemonnaiedichte“!



Umnutzung **weniger** Kfz-Stellplätze...

- ... zu **vielen** Rad-Stellplätzen
- ... für mehr Platz zur Begegnung

„Stellplatzvermehrung“?



Hansestadt Rostock



Fahrradparken als planerische Herausforderung

„Mehr Radverkehr mit weniger Fahrrädern“ (Amsterdam)



Übersicht

1

Einordnung aus der historischen Entwicklung

2

Flächenaufteilung + Fahrgeschwindigkeit

3

Blau-grüne-Straßen, Nachhaltigkeitsexperimente

4

Konsequenzen für den künftigen Autoverkehr

Resilientes Quartier für den Aufenthalt bei Hitze



Flächenpotenziale für „blau-grüne Straßen“ Kühlung, Wasserhaltung



Bochum



Berlin, Graefe-Kiez

Sommer-Fußgängerstraßen in Stockholm



Möblierung für die Testwochen

Verkehrsversuch oder Kulturveranstaltung
„Stadtterrassen“ zur Europäischen Mobilitätswoche



Berliner VCD-Aktion „12 m² Kultur“

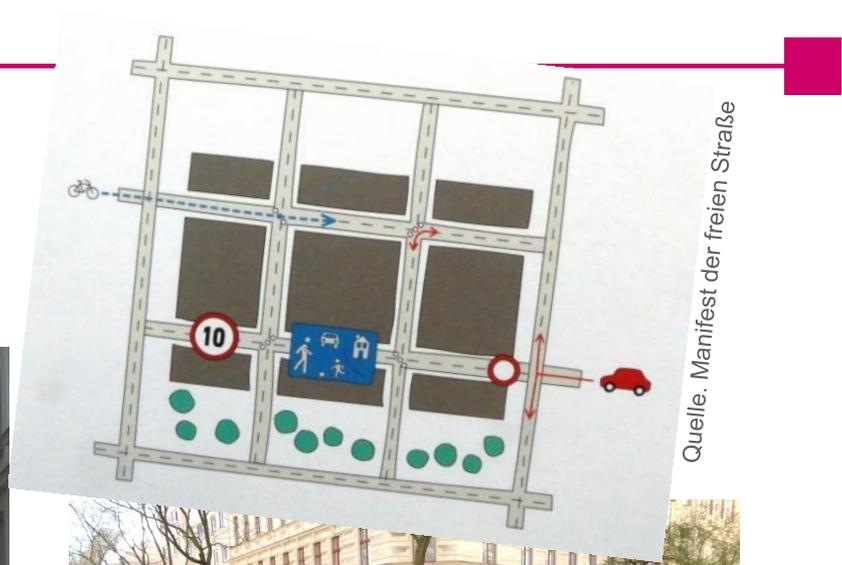
Kiezblocks, Superveedel,...

Superblocks à la Barcelona

Quartiersinitiativen, bundesweiter Vernetzung



Leipzig-Volkmarsdorf



Quelle: Manifest der freien Straße



Berlin Kreuzberg

Zur Diskussion: Konsequenzen für den Autoverkehr

- **Die zunehmende „Stehzeuge“-Anzahl zwingt zur Priorisierung.**
Tiefgaragennutzung statt Straßenrand, fließender vor ruhendem Verkehr, ...
- **Rücksichtsvolle Fahrgeschwindigkeit wird zur Regel.**
Gewöhnung an rücksichtsvolles Miteinander schafft Platz für alle.
Eine vernachlässigte Ressource in der Planung?
- **Zunehmende Raumnahme der Fahrzeugtypen behindert andere**
(z.B. beim Einparken) **und gefährdet zu Fuß Querende**
als Sichthindernis. Die ersten Städte steuern mit der Preisgestaltung für die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums dagegen.
- **Die sehr lange Lebensdauer der Straßeninfrastruktur bedenken!**
Wie bewährt sich das heutige Straßenraumdesign auch in 20 bis 30 Jahren?



Fotoquellen: alle nicht anders gekennzeichneten Fotos vom Autor

**Danke fürs
Zuhören.**

Jörg Thiemann-Linden
Stadt- und Verkehrsplaner (SRL)

Carl-Justi-Straße 21, 53121 Bonn
0177-590 2053, 0228 – 620 46 301
thiemann-linden@gmx.de