Leise durch den Ort

Lärmschutz als Beitrag zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Titelbild: Schlossplatz Schwetzingen, Bild S. 2: Neckarbrücke Tübingen

VORWORT

MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG

Baden-Württemberg will Vorreiter für einen ambitionierten Schutz vor Verkehrslärm sein. Die Ergebnisse der regelmäßigen landesweiten Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen zeigen, dass Baden-Württemberg hier auf einem guten Weg ist: Vielerorts konnte die Lärmsituation dank umgesetzter Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm oder über die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden bereits verbessert werden.

Der Straßenverkehr ist weiterhin Hauptverursacher von Lärmbelastung in Deutschland und Baden-Württemberg. Insbesondere dort, wo durch Lärm gesundheitliche Auswirkungen zu befürchten sind, gilt es, die menschliche Gesundheit vorrangig zu schützen und die lärmbetroffenen Anwohner zu entlasten.

Bisher standen häufig isolierte Maßnahmen an Lärmbrennpunkten im Mittelpunkt der Überlegungen. Zunehmend werden Maßnahmen zum Schutz vor Lärm als Teil einer übergeordneten Planung betrachtet, beispielsweise in Mobilitätsplänen oder bei städtebaulichen Vorhaben. Die Lärmaktionspläne sind wichtige Bausteine und können auch den Rahmen für integrierte Planungen bilden.

Maßnahmen, die auf ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden, auf gesteigerte Wohn- und Aufenthaltsqualität an innerörtlichen Straßen und Plätzen und eine hochwertige und nachhaltige Stadtplanung und Ortsentwicklung abzielen, bieten zugleich Schutz vor Lärm.

Die Broschüre gibt einen Einblick in Zusammenhänge und Wechselwirkungen. Im Vorfeld anstehender Planungen wird ein breites Spektrum von Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, aus denen sich über punktuelle Maßnahmen hinaus Verbesserungen für die Lärmsituation vor Ort ergeben. So können lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten entstehen.

Über die Zuordnung der enthaltenen Beispiele zu typischen räumlichen Problemlagen an Straßen ermöglicht die Broschüre eine gute Ersteinschätzung über vor Ort in Betracht kommende Maßnahmen. Sie ist ein Einstieg in die weitergehende fachliche Planung. Außerdem werden die erweiterten Fördermöglichkeiten im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dargestellt.

INHALT

VORWORT 3

1 LÄRMSCHUTZ ALS TEIL EINER ERFOLGREICHEN ORTSENTWICKLUNG 5

2 WAS LÄSST SICH FÜR DIE LÄRMMINDERUNG TUN?

2.1 MAßNAHMENFINDUNG 6
2.1.1 Strategische Maßnahmen 6
2.1.2 Grundlagen für lokale Maßnahmen 7

2.2 MINDERUNGSMAßNAHMEN FÜR TYPISCHE PROBLEMLAGEN 9
2.2.1 Lärmschutz von Anfang an: Ortseinfahrten 10
2.2.2 Der Erfolg liegt auf der Strecke 14
2.2.3 Das Kreuz mit den Knotenpunkten 18
2.2.4 Auf die inneren Werte kommt es an: (historische) Ortsmitten 22
2.2.5 Wenn alles nichts hilft: passive Schallschutzmaßnahmen 25

2.3 RUHE ERLEBBAR MACHEN – WOHNUNGSNAHE RÜCKZUGSORTE 27

3 DURCH MITWIRKUNG LEBENDIGE UND VERKEHRS-BERUHIGTE ORTSMITTEN SCHAFFEN 29

4 GIBT ES UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE LÄRMMINDERUNG? 32

LITERATUR 34
IMPRESSUM 35

1 LÄRMSCHUTZ ALS TEIL EINER ERFOLGREICHEN ORTSENTWICKLUNG

Lärm, insbesondere Verkehrslärm, stellt nicht nur in den Städten und Ballungsräumen, sondern auch in vielen kleinen Gemeinden im ländlichen Raum ein großes Problem dar. Neben der störenden, mitunter für die Gesundheit der Anwohner kritischen Lärmbelastung geht das zum Teil auch an die Substanz der Orte: Leerstand von Gebäuden ist vielfach auf den Lärm von Hauptverkehrsstraßen zurückzuführen.

Attraktive Wohnstandorte erfordern eine gute Grundversorgung mit Bildung, Kultur und Gütern in lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten mit hoher Aufenthaltsqualität als Mittelpunkt des sozialen Lebens und zur Wahrung des sozialen Zusammenhalts. Eine entsprechende Ortsentwicklung ist damit auch ein wesentlicher Standortfaktor.

Die Entwicklung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten soll zum Erhalt lokaler Versorgungsstrukturen beitragen, die Nachnutzung überkommener Strukturen ermöglichen, naturräumliche Gegebenheiten aufnehmen und nicht zuletzt den Genius Loci, das Besondere eines Ortes, beachten.

Einen wichtigen Baustein können hierbei die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden darstellen. Bislang stehen hierbei des Öfteren der rechtliche Aspekt der Erfüllung einer auferlegten Pflichtaufgabe und oftmals isoliert geplante Lärmschutzmaßnahmen im Vordergrund. Die Lärmaktionsplanung bietet jedoch vielfach die Möglichkeit, Lärmprobleme als Teil einer integrierten Gesamtplanung anzugehen.

Die Bedeutung von Lärmaktionsplänen kann damit weit über die bloße Erfüllung einer kommunalen Pflichtaufgabe hinausreichen. Lärmaktionspläne als Beitrag zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten sind neben Instrumenten wie Flächennutzungsplan, Mobilitätsplan oder Dorferneuerung als gleichberechtigter Bestandteil einer zukunftsfähigen Ortsentwicklung zu verstehen.

2 WAS LÄSST SICH FÜR DIE LÄRMMINDERUNG TUN?

Mit den in Baden-Württemberg bereits umgesetzten, vielfach auch über die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden angestoßenen Lärmschutzmaßnahmen, konnte die Lärmbelastung der Anwohner bereits vielerorts gemindert werden. Dennoch verbleiben viele Bereiche, in denen Menschen zu hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind und wo es gilt, mit effektiven Maßnahmen Lärmminderung zu erzielen.

2.1. MAßNAHMENFINDUNG

In Situationen mit sehr hoher Lärmbelastung jenseits von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts reicht die Pegelminderung von lokalen Einzelmaßnahmen im Regelfall nicht aus, um unter die Schwelle von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts zu gelangen, bei der von einer Gesundheitsgefährdung durch Lärm ausgegangen werden muss. Es bleibt laut. Eine weitergehende Lärmminderung ist dann nur über effektive, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zu erreichen.

2.1.1 STRATEGISCHE MAßNAHMEN

Als genereller Grundsatz des Lärmschutzes gilt, Lärm zu vermeiden, ihn also gar nicht erst entstehen zu lassen. Das betrifft zuallererst die Verkehrsmittelwahl. Geeignete Querschnittsthemen sind beispielsweise kompakte Siedlungsstrukturen mit Erhalt der Nahversorgung und einer kleinteiligen sozialen Infrastruktur, Förderung der aktiven Mobilitätsformen durch attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsnetze und gut ausgebaute alternative Verkehrsangebote mit Schnittstellen an Mobilstationen sowie digitalen Informationsangeboten.
In einem ersten Schritt sollten Potenziale für flächenhaft wirksame Maßnahmen zur Lärmminderung gesucht werden. Bei größeren Kommunen mit komplexen Straßennetzen können sich die Maßnahmen aus einem integrierten Verkehrskonzept ableiten bzw. in ein solches eingebunden werden. Ein solches Konzept kann unter Einbeziehung von gemeindlichen Entwicklungszielen zu einem städtebaulichen Verkehrskonzept weiterentwickelt und von den kommunalen Gremien beschlossen werden. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen unterliegt grundsätzlich der Einzelfallprüfung. Ein vom Gemeinderat bestätigtes städtebauliches Verkehrskonzept kann weitergehende Abwägungsspielräume beispielsweise bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eröffnen.
Unterstützung bei der Erarbeitung von übergreifenden oder spezifischen Konzeptionen erhalten Städte und Gemeinden sowie auch Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg über die Landesförderung für qualifizierte Fachkonzepte im Kontext der nachhaltigen Mobilität (s. Kap. 4).

Die grundlegende Verfahrensweise heißt:
vermeiden,
verlagern,
verringern,
verstetigen.

Im Vorfeld einer Planung sollte untersucht werden, ob insbesondere Lkw-Verkehre durch übergeordnete Lenkungskonzepte kleinräumlich oder regional verträglich verlagert und damit Planungsspielräume geschaffen werden können. Bei Verkehrslärm, der nicht vermieden, durch geeignete Verkehrslenkungskonzepte oder im Einzelfall auch durch Ortsumfahrungen verlagert werden kann, muss das Ziel sein, die Emissions- und Immissionspegel zu verringern. Hierzu steht ein vielfältiges und erprobtes Repertoire an Maßnahmen zur Verfügung, wie lärmmindernde Straßenbeläge oder Geschwindigkeitsbeschrän-

← *Förderung des Umweltverbundes: Barrierefreie Bushaltestelle mit Wetterschutz, Verleihstation RegioRadStuttgart, Fahrradreparaturwerkzeug (Kernen-Stetten)*

kungen. Um geeignete Maßnahmen(-kombinationen) zu finden, ist eine differenzierte Analyse der Ausgangssituation notwendig.
Die grundlegende Verfahrensweise heißt: vermeiden – verlagern – verringern – verstetigen.

2.1.2 GRUNDLAGEN FÜR LOKALE MAßNAHMEN

Bilden die strategischen Maßnahmen den übergeordneten Rahmen, so bilden örtlich wirksame Maßnahmen zum Lärmschutz das lokale Komplementär. Im besten Fall können beide Ebenen, die strategische und die örtliche, im Zusammenspiel zu einer effektiven Lärmminderung beitragen.

Der Erfolg setzt sich aus der Summe der Wirkung der einzelnen Maßnahmen zusammen.

GEEIGNETE MAßNAHMEN KÖNNEN IN FOLGENDEN BEREICHEN GESUCHT WERDEN:

- verkehrsplanerische Maßnahmen → z. B. Bündelung von Kfz-Verkehren
- verkehrsrechtliche Maßnahmen → z. B. Tempo 30
- straßenbauliche Maßnahmen → z. B. lärmmindernder Asphalt
- verkehrstechnische Maßnahmen → z. B. Signalsteuerung
- städtebauliche Maßnahmen → z. B. Sanierung von Ortskernen
- gebäudebezogene Maßnahmen → z. B. Akustikputze
- kompensatorische Maßnahmen → z. B. Lärmminderung unabhängig vom Hauptverursacher

sowie ergänzend:

- gebäudebezogene passive Maßnahmen → z. B. Schallschutzfenster
- aktiver baulicher Schallschutz auf dem Ausbreitungsweg → z. B. Schallschutzwände/-wälle, sofern städtebaulich verträglich

▷ **Es hat sich bewährt:**

- als Kernmaßnahmen eines Lärmminderungskonzepts Maßnahmen mit möglichst hoher Lärmminderungswirkung einzusetzen
- diese mit flankierenden Maßnahmen mit geringerer Wirkung zu ergänzen
- durch unterstützende Maßnahmen mit einer geringen Minderungswirkung abzusichern

Im Rahmen eines so abgestimmten Konzepts können auch weniger wirksame Maßnahmen ihren Beitrag zur Lärmminderung leisten. Die Minderungswirkung der meisten Einzelmaßnahmen bewegt sich i. d. R. in einem Bereich von 1 - 3 dB(A). Maßnahmenkombinationen können dagegen eine Wirkung im Bereich von 5 dB(A) erzielen, aber im besten Fall bis über 10 dB(A) reichen. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Maßnahmen, die in der Realität zu einer Minderung der Lärmbelastung führen, auch in die Berechnung der Beurteilungspegel eingehen. Während sich z. B. Tempo 30 oder lärmmindernde Fahrbahnbeläge auch rechnerisch auswirken, finden die Verstetigung des Kfz-Verkehrs oder die Minderung von Pegelspitzen in Lärmberechnungen keine Berücksichtigung. Eingang finden können diese Aspekte jedoch bei der Bewertung und Abwägung von Maßnahmen.
Für Lärmbetroffene ist diese Differenzierung ohne Bedeutung: Hauptsache, es wird leiser. Für die meisten Maßnahmen zum Umbau von Ortsdurchfahrten kann auf einen umfassenden Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden.

▷ **Folgende Punkte sollten deshalb beachtet werden:**

- Maßnahmen sind je nach durchschnittlicher Verkehrsmenge in unterschiedlichem Maße zur Lärmminderung geeignet und können ggf. kontraproduktiv wirken - so können Engstellen in Verbindung mit zu hohen Verkehrsmengen lokal zu einer Zunahme der Lärmbelastung führen
- die Anforderung, den Lärm ganztags oder nachts reduzieren zu müssen, beeinflusst aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsmengen gleichfalls die Maßnahmenwahl
- der Schwerverkehrsanteil spielt insbesondere bei baulichen Maßnahmen eine Rolle, wo zum einen bei der Wahl der Oberflächen die Belastungsklasse zu beachten ist und zum anderen fahrdynamisch wirksame Elemente nur mit Bedacht eingesetzt werden sollten

Durch die Kombination geeigneter Lärmschutzmaßnahmen können hohe Lärmpegel effektiv gemindert werden.

Umgebaute Ortsdurchfahrt mit vielfältiger Nutzbarkeit (Rudersberg) →

In Fällen, in denen die Maßnahmenwirkung vorab nicht oder nur schwer abschätzbar ist, kann eine Testphase sinnvoll sein. Dies ist ebenso sinnvoll bei Maßnahmen, die politisch bzw. fachlich kontrovers diskutiert werden. Zum Einsatz kommen können verkehrsregelnde Maßnahmen, Fahrbahnmarkierungen, mobile Elemente sowie punktuelle bauliche Maßnahmen, die beim endgültigen Umbau voraussichtlich erhalten bleiben können. In der Testphase kann die Wirkung beobachtet und bei den Maßnahmen ggf. nachgesteuert werden.

2.2 MINDERUNGSMAßNAHMEN FÜR TYPISCHE PROBLEMLAGEN

Lärmprobleme und Lärmbeschwerden im Umfeld innerörtlicher Straßen resultieren zumeist aus Problemlagen, die typisch für die jeweilige räumliche Situation sind. Lokale Maßnahmen, die in diesen Bereichen für Verbesserungen sorgen können, lassen sich entsprechend in typische Entwurfssituationen gliedern:

- Ortseinfahrt/-ausfahrt
- Innerortsstrecken
- Kreuzungen und Einmündungen
- (historische) Ortsmitten/Geschäftsstraßen

Die Gliederung des Kapitels orientiert sich an diesen Entwurfssituationen. Es werden unter Berücksichtigung unterschiedlicher örtlicher Rahmenbedingungen jeweils geeignete Maßnahmen und deren sinnvolle Kombination beschrieben. Die Ausführungen dienen zur Ersteinschätzung geeigneter Maßnahmen und zeigen als Anregung im Vorfeld anstehender Planungen das Spektrum von Handlungsmöglichkeiten für den Lärmschutz an innerörtlichen Straßen auf. Dabei sind nicht alle Maßnahmen uneingeschränkt passend für die jeweilige örtliche Situation und im Einzelfall auch umsetzbar – die fundierte fachliche Planung vor Ort bleibt unabdingbar.

Als bewährte und in Baden-Württemberg bereits vielfach erfolgreich umgesetzte Maßnahmen kann nachfolgend aufgeführtes „Maßnahmen-Set“ für die vier Entwurfssituationen gelten: Diese Beispielmaßnahmen können die Grundlage einer erfolgreichen Lärmminderung bilden und lassen sich je nach Entwurfssituation an die örtliche verkehrliche und städtebauliche Situation anpassen.

Die Vielfalt der darüber hinausgehenden Maßnahmen und Kombinationsmöglichkeiten als Beitrag zum Lärmschutz an Innerortsstraßen wird nachfolgend für die einzelnen Entwurfssituationen dargestellt. Das Ergebnis: individuelle Umgestaltung von Ortsdurchfahrten mit einem hohen Identifikations- und Wiedererkennungswert.

Ortseinfahrt (S.10)	→	Fahrbahnverschwenkung
Strecke (S.14)	→	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30)
Strecke	→	lärmmindernde Asphaltdeckschichten
Strecke	→	Einrichtung und Markierung von Schutzstreifen
Knotenpunkte (S.16)	→	Reduzierung Abbiegefahrstreifen / Flächenumnutzung
Ortsmitten (S.20)	→	weitgehend einheitliche Oberflächengestaltung

2.2.1 LÄRMSCHUTZ VON ANFANG AN: ORTSEINFAHRTEN

▷ Rahmenbedingungen

Eine Problemlage im Bereich von Ortseinfahrten sind oftmals überhöhte Geschwindigkeiten. Die Ortstafel wird häufig nur ungenügend beachtet und Kraftfahrer lassen das Fahrzeug in die Ortslage hinein „ausrollen". Ortseinfahrten und ihr Umfeld sind damit der erste Handlungsschritt für verkehrsberuhigte Ortsmitten.

Kraftfahrer müssen bis zur eigentlichen Ortseinfahrt eine ausreichend lange Strecke zur Verfügung haben, ihre Geschwindigkeit in ausreichendem Maß herabzusetzen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung um 50 km/h (und mehr) kann nicht abrupt auf wenigen Metern vorgenommen werden. Damit diese Verzögerungsphase bis zur Ortstafel abgeschlossen ist, müssen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Vorfeld der Ortseinfahrt ansetzen. Dazu sollen abgestufte Maßnahmen den Kraftfahrer zu der angestrebten Zielgeschwindigkeit hinleiten. Die Maßnahmen unmittelbar am Ortseingang müssen deshalb so ausgebildet sein, dass sie der Zielgeschwindigkeit entsprechen.
Ein weiteres Problemfeld in den Ortseingangsbereichen stellt häufig das städtebauliche Umfeld dar. Anfang und Ende der geschlossenen Ortschaft sollten idealerweise gegenüber der freien Strecke auch städtebaulich klar definiert sein. Vielfach ist unabhängig vom Standort der Ortstafel durch Streubebauung oder durch an die Straße herangeplante, jedoch nicht von dort erschlossene Wohngebiete für den Kraftfahrer nicht eindeutig erkennbar, wo die Ortslage beginnt. Hier stehen die Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung in der Verantwortung: Wird im Außerortsbereich an die bestehende Straße herangeplant, ist – insbesondere auch mit dem Wissen um die dort stattfindenden Beschleunigungsprozesse – adäquater Schallschutz vorzusehen. Die Umsetzung der Empfehlungen und Hinweise der DIN 18005 in der kommunalen Bauleitplanung kann hier das Entstehen neuer Lärmprobleme vermeiden.

▷ Geeignete Einzelmaßnahmen

Als Maßnahme haben sich, wenn ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, als Kernmaßnahmen, fahrdynamisch ausgelegte Mittelinseln mit Fahrbahnverschwenkung in der Größenordnung einer Fahrstreifenbreite sowie Kreisverkehre mit ihren unterschiedlichen Ausbauformen bewährt.

Schmale bepflanzte Mittelinsel mit Querungssicherung und „Geschwindigkeits-Smiley" (Grafen-Kappelhausen)

Mittelinseln an Ortseinfahrten haben den Zusatznutzen, den Rad- und Fußverkehr von einem außerorts einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg innerorts sicher auf eine richtungsgetrennte Infrastruktur queren zu lassen. Engstellen am Ortseingang bieten sich nur bei relativ geringen Kfz- und Schwerverkehrsmengen (bis zu 500 Kfz/h) und guten Sichtverhältnissen an, können aber den gleichen Zusatznutzen leisten.

Es wird vielfach übersehen, dass auch der ausfahrende Kfz-Verkehr bei frühzeitig einsetzenden Beschleunigungsvorgängen Lärmprobleme verursacht. Ortsausfahrten müssen deshalb so gestaltet werden, dass das innerörtliche, angemessene Geschwindigkeitsniveau gehalten wird und die Beschleunigung erst nach Passieren der Ortstafel am Ortsausgang einsetzt. Bei beengten Platzverhältnissen, die eine Auslenkung um eine Fahrbahnbreite in beiden Fahrtrichtungen nicht erlauben, können wegen der niedrigeren Ausgangsgeschwindigkeit die Maßnahmen für die ausfahrenden Fahrzeuge ggf. „weicher" ausfallen als für die einfahrenden (z. B. durch asymmetrische Mittelinseln, die primär den einfahrenden Verkehr beeinflussen).

Flankierend kann eine zusätzliche, auf der Fahrbahn im Bereich des Ortseingangs aufgebrachte Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (oder 30 km/h) deren Einhaltung innerorts befördern. Geschwindigkeitsanzeige- oder -warnanlagen sowie Dialog-Displays, die Kraftfahrer bei überhöhten Geschwindigkeiten warnen („Langsam!" bzw. „Danke!") bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzeigen, sind eine weitere „weiche" Maßnahme am Ortseingang. Stationäre oder ausreichend häufige mobile Geschwindigkeitsüberwachungen können als mit Sanktionen bewehrte Alternative eingesetzt werden.
Bei baulichen Maßnahmen im Bereich der Ortseinfahrt, sollte bereits im Vorfeld die zulässige Höchstgeschwindigkeit schrittweise reduziert werden, um Gefährdungen zu vermeiden (Geschwindigkeitstrichter).
Bei einer Streubebauung kann ggf. nach § 34 BauGB, in der Regel jedoch mit einem Bebauungsplan, eine gezielte Auffüllung von Baulücken ermöglicht und damit auch entsprechender Lärmschutz im Städtebau vorgesehen werden. Zudem bietet diese Maßnahme die Möglichkeit, durch den städtebaulich neu definierten Bereich der geschlossenen Ortschaft die Ortstafel zu versetzen.

Unterstützend können gepflegte landschafts- oder grünplanerische Maßnahmen (z. B. Alleen, Hecken, Gärten), aber auch Begrüßungstafeln u. Ä. dazu beitragen, die Ortslage klarer zu definieren.

Maßnahmen an Ortseinfahrten sind der strategische Schlüssel für eine angemessene Geschwindigkeit innerorts.

← *Ortsausfahrt mit Fahrbahnversatz für ein- und ausfahrende Fahrzeuge (Birenbach)*

Mittelinsel mit Kilometertrichter im Vorfeld der Maßnahme (Rudersberg-Klaffenbach)

Kreisverkehr mit zulaufender Mittelinsel am Ortsausgang (Kippenheim)

ENTWURFSSITUATION **ORTSEINFAHRT**

▷ Geeignete Maßnahmenkombinationen

Entwurfssituation OE 1:
Ortseinfahrt ohne zusätzliche Flächenverfügbarkeit

Da sich wegen der fehlenden Flächenverfügbarkeit in dieser Entwurfssituation die Maßnahmen(-kombinationen) am vorhandenen Straßenraum orientieren müssen, bieten die möglichen Maßnahmen nur eine Mindestlösung.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Dialog-Display, Geschwindigkeitsanzeige- / -warnanlage
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- mobile Geschwindigkeitsüberwachung
- zusätzliche Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn
- unterstützend: grün- und landschaftsplanerische Elemente
- bauliche Engstellen (bei Kfz-Verkehrsmengen bis zu 500 Kfz/h)

Entwurfssituation OE 2:
Ortseinfahrt mit Flächenverfügbarkeit

Im Vergleich zu OE 1 bestehen hier erweiterte Möglichkeiten für die Maßnahmenumsetzung (z. B. fahrdynamisch wirkende Maßnahmen). Je niedriger die zulässige Höchstgeschwindigkeit, desto fahrdynamischer können die Maßnahmen ausgelegt werden.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Maßnahmen aus der Entwurfssituation OE 1
- (a-)symmetrische Mittelinsel
- Kreisverkehr (an Knotenpunkten)

Mittelinsel mit Hinweis auf stationäre Geschwindigkeitsüberwachung und Verkehrszeichen 30 km/h (im Hintergrund) (Kirchheim unter Teck)

Intensive begrünte Mittelinsel (Kehl-Marlen)

In die Grüngestaltung des Ortes eingebundene asymmetrische Mittelinsel (Wäschenbeuren)

Sehr breite Mittelinsel mit starker Auslenkung für den ausfahrenden Verkehr (Baden-Baden Haueneberstein)

Entwurfssituation OE 3:

Ortseinfahrt mit Flächenverfügbarkeit und städtebaulicher Neuordnung

Man trifft häufig auf Ortseingangsbereiche, bei denen sich der straßenverkehrsrechtlich definierte Standort der Ortstafel und der unter städtebaulichen Gesichtspunkten empfundene Beginn der geschlossenen Ortschaft nicht entsprechen. Solche Situationen ergeben sich beispielsweise dann, wenn das Vorfeld einer Ortseinfahrt anbaufrei ist und eine (Wohn-)Bebauung oder Einzelhandel von der Rückseite erschlossen wird.

Die Entwurfssituation entspricht weitgehend OE 2, jedoch mit dem Unterschied, dass mit einer städtebaulichen Entwicklung die disperse Bebauung eine Struktur erhält und den Ortseingang klar definiert.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Maßnahmen aus den Entwurfssituationen OE 1 und 2
- klare Definition des Ortseingangs gegenüber dem Außenbereich durch städtebauliche Entwicklung
- Versetzen der Ortstafel, wenn städtebauliche Rahmenbedingungen hergestellt sind
- schrittweise Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeit („Geschwindigkeitstrichter“)

Stark eingegrünte Mittelinsel (Ottersweier)

Mittelinsel mit Begrüßungs- und Partnerstädtetafel

Die Erfolgsformel für einen leisen Straßenverkehr: **langsam und stetig!**

2.2.2 DER ERFOLG LIEGT AUF DER STRECKE

▷ Rahmenbedingungen

Je nach örtlicher Situation, dem Handlungsbedarf und den Rahmenbedingungen ist zu prüfen, ob die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h reduziert werden kann (30-40 km/h).

Handlungsbedarf bis zum Handlungserfordernis kann sich neben gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln auch aus dem Unfallgeschehen oder einer Überschreitung der Grenzwerte für die Luftschadstoffe ergeben.

Unterschätzt werden häufig Bindungen, d. h. Abhängigkeiten und Zwangspunkte, die sich aus empfindlichen Seitenraumnutzungen, den städtebaulichen Strukturen oder der Förderung des Fuß- und Radverkehrs ergeben. Standardquerschnitte gemäß RASt 06 sind deshalb in vielen Fällen an die jeweilige Situation und ihre speziellen Erfordernisse anzupassen gemäß dem in der RASt 06 vorgegebenen Prinzip einer Planung von außen nach innen. Sollte mehr Raum zur Verfügung stehen, so sollten die Flächenreserven zunächst immer dem Flächenangebot für Fußgänger- und Radverkehr sowie dem Aufenthalt zugutekommen.

Sollte weniger Raum zur Verfügung stehen, so kann die Eignung eines sparsameren Querschnitts oder der Verzicht auf ein Querschnittselement, z. B. Parkstreifen, geprüft werden. Die Reduzierung von Elementabmessungen in den empfohlenen Querschnitten ist jedoch zu vermeiden.

▷ Geeignete Einzelmaßnahmen

Als in der Regel kostengünstige und bei Vorliegen der fachrechtlichen Voraussetzungen relativ schnell umsetzbare Kernmaßnahmen kommen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in Betracht. Geeignet ist vor allem die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h (ggf. differenziert in ganztags/nachts), unterstützt beispielsweise durch Überholverbote und Fußgängerüberwege. Lkw-Durchfahrtsverbote können vor allem nachts sinnvoll sein, jedoch nur dann, wenn es verträgliche Alternativrouten gibt.
Das Spektrum kostengünstiger Maßnahmen wird ergänzt durch flankierende, teilweise temporäre Maßnahmen wie Markierungen (Parkstände, Sperrflächen) oder einfache Möblierungselemente (Pflanzkübel, Fahrradabstellanlagen, Bänke u. Ä.).

Umgebaute Ortsdurchfahrt mit breiten Nebenanlagen (Rudersberg)

Überdimensionierte Fahrbahnen können mit punktuellen baulichen Maßnahmen kostengünstig umgestaltet und so (zunächst) über größere Streckenabschnitte weitgehend erhalten werden. Das können Engstellen, Mittelinseln oder Fahrgassenversätze (z. B. durch wechselseitiges Parken) sein, aber unterstützend auch der Rückbau von Busbuchten zu Buskaps, die Begrünung von Teilflächen oder der Ausbau von

Fußgängerkaps. Sie dienen der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs, einer verbesserten Überquerbarkeit und verhindern Überholvorgänge.

Rückgewonnene Flächen von überdimensionierten Fahrbahnen können flankierend vielfach ohne hohe Umbaukosten für eine verbesserte Führung des Radverkehrs genutzt werden. In Frage kommen hier vor allem Schutzstreifen und Piktogrammstreifen, ggf. nur einseitig. Für die Anlage von Radfahrstreifen reichen die gewonnenen Flächen zumeist nicht aus.
Der Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen kann der Verbreiterung der Nebenanlagen dienen. Breitere Geh- oder Radwege, Rückverlegung von Parkständen vom Gehweg auf die Fahrbahn, Begrünung bis hin zur Anlage einer Baumreihe oder Allee können geeignete Maßnahmen sein.

Als weitergehende robuste, anpassbare Lösung gehören Multifunktionsstreifen als gestalterischer Teil des Gehwegs immer häufiger zum anerkannten Planungsrepertoire. Sie können räumlich und/oder zeitlich unterschiedliche Nutzungen aufnehmen (z. B. Fahrradabstellanlagen, Aufenthaltsbereiche, Außengastronomie und andere Sondernutzungen, Parkstände, Lieferflächen usw.).

Bei einer Erneuerung der Fahrbahndecke ist der Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten zu prüfen. Nicht jede Bauweise ist für jeden Einsatzbereich geeignet, aber durch den Einbau von Splittmastixasphalt lärmarm (SMA LA) oder Asphaltbeton mit lärmmindernder Deckschicht, abgekürzt AC D LOA, können Lärmminderungen von 2 bis über 3 dB(A) erreicht werden.

Für den ruhenden Verkehr können flexible, leicht umnutzbare Angebote, wie sie unter anderem Multifunktionsstreifen bieten, im Spannungsfeld zwischen einer derzeit noch stark autoorientierten Mobilität und einer Entwicklung hin zu nachhaltigeren Verkehrssystemen eine Brücke bilden.

Gewonnene Flächen aus überdimensionierten Fahrbahnbreiten können auch dazu dienen, Mittelstreifen mit unterschiedlicher baulicher Ausprägung anzulegen. Ein durchgehender, je nach Anforderung flexibel gestalteter Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrstreifen kann die Überquerbarkeit auf der Innerortsstrecke verbessern, linksabbiegende Fahrzeuge (zu Grundstücken) aufnehmen oder als Baumreihe ein starkes Grünelement in den Straßenraum einbringen.

Die für die Streckenabschnitte gewählten Maßnahmen sollten auf den Umbau von Knotenpunkten abgestimmt sein (siehe Kap. 2.2.3).

Der Rückbau überbreiter Straßen kann dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen und der gestalterischen Aufwertung des Straßenraums dienen.

← *Multifunktionsstreifen ermöglicht leichte Anpassung an neue Nutzungsanforderungen – heute Parkfläche und Sitzgelegenheit mit Spielplatz, künftig Gastronomie oder Spielplatz oder…*

Tempo 30 mit Geschwindigkeitsanzeige (Winterbach)

Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h kann je nach Rahmenbedingungen eine Alternative bieten (Seelbach)

ENTWURFSSITUATION **STRECKE**

▷ Geeignete Maßnahmenkombinationen

Entwurfssituation ST 1:
Fahrbahnquerschnitt ohne Umnutzungspotenziale

Für diesen Straßentyp gibt es nur geringe Planungsspielräume und damit auch nur ein eingeschränktes Maßnahmenspektrum. Sie beschränken sich weitgehend auf straßenverkehrsrechtliche Anordnungen oder punktuelle bauliche Eingriffe an geeigneten Standorten.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h
- Geschwindigkeitsüberwachung durch Dialog-Displays oder stationär/mobil
- flankierende StVO-Anordnungen (z. B. Lkw-Verbot, Überholverbot)
- punktuelle bauliche Maßnahmen

Entwurfssituation ST 2: Fahrbahnquerschnitt mit Umnutzungspotenzialen für kostengünstige Maßnahmen

Die Entwurfssituation bezieht sich auf Straßen mit intakten Fahrbahnoberflächen (weitergehende bauliche Maßnahmen sind erst im Zuge anstehender Erhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen sinnvoll – s. ST 4).

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Markierung von Radverkehrsanlagen (Schutz- und Radfahrstreifen, Piktogramm-Radweg)
- Markierung von Parkständen, Sperrflächen oder Fußgängerkaps
- Aufstellen von Pflanzkübeln, Fahrradabstellanlagen oder Bänken
- flankierende Maßnahmen aus ST 1
- ggf. (städtebauliches) Verkehrskonzept

Markierung von Schutzstreifen als einfache Lösung, Flächen neu aufzuteilen (Bitzfeld)

Durch Markierungen können als Provisorium überschüssige Verkehrsflächen kurzfristig dem fließenden Kfz-Verkehr entzogen werden

Tempo 20 wird sich bei Ortsdurchfahrten auf begründete Ausnahmefälle beschränken müssen (Rottweil)

Baulich abgesetzter Mittelstreifen erleichtert Überquerungen (Ulm)

Entwurfssituation ST 3: Punktuelle Umbaumaßnahmen

Die Entwurfssituation ST 3 steht im Grundsatz für den Standardfall, da Möglichkeiten für punktuelle Umbauten innerhalb der Ortsdurchfahrten in der Regel immer zu finden sind. Diese Entwurfssituation bildet einen Kompromiss zwischen Maßnahmeneffizienz und Mitteleinsatz. Bündelt man unterschiedliche Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen auf diese Standorte, ergeben sich vielfältige Wechselbeziehungen. Sowohl Engstellen als auch Mittelinseln, ggf. in Verbindung mit Fußgängerüberwegen oder Bedarfsampeln, verbessern die Überquerbarkeit einer Straße für Fußgänger, dämpfen das Geschwindigkeitsniveau und verstetigen den Verkehrsfluss. Ergänzt man diese Maßnahmen mit zu Buskaps umgebauten Bushaltestellen, wird auch für den ÖPNV die Situation verbessert.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- (städtebauliches) Verkehrskonzept
- Ausbau der temporären Maßnahmen aus ST 2 bzw. fester Einbau dieser Elemente
- Engstellen, Mittelinseln, Fahrgassenversätze
- Umnutzung durch flexible Querschnittsnutzung
- Umbau von Busbuchten zu Buskaps
- Maßnahmen aus ST 2 auf den Abschnitten zwischen den punktuellen Umbauten
- flankierend Maßnahmen aus ST 1

Entwurfssituation ST 4: Umfassende Umbaumaßnahmen

Umfassende Umbaumaßnahmen sind kostenaufwendig und sollten deshalb möglichst in Verbindung mit einer Sanierung der Fahrbahn bzw. in Verbindung mit anderen aufwendigen Tiefbaumaßnahmen erfolgen (z. B. Erneuerung der Abwasserkanäle). Hier bietet sich die Chance, einen Straßenraum mit einem städtebaulichen Verkehrskonzept umfassend funktional und gestalterisch für die Zukunft fit zu machen.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Einbau lärmmindernder Asphaltdeckschichten
- Verwendung von Pflaster für hohe bis mittlere Verkehrsbeanspruchungen auch auf selten und nur langsam befahrenen Flächen
- Verbreiterung der Seitenbereiche/Anlage von Multifunktionsstreifen
- Mittelstreifen unterschiedlicher baulicher Ausprägung
- bauliche Elemente aus ST 2 bis 3 als Teil des Vollumbaus
- flankierende Maßnahmen aus ST 1

Optimierte Querschnittsaufteilungen können zu vielfältig genutzten Straßenräumen beitragen (Tübingen)

Intensiv begrünter Straßenraum (Wäschenbeuren)

2.2.3 DAS KREUZ MIT DEN KNOTENPUNKTEN

▷ Rahmenbedingungen

Da Knotenpunkt- und Streckengestaltung zwangsläufig eine Einheit bilden, gibt es unmittelbare Abhängigkeiten mit den Maßnahmen auf der Innerortsstrecke (Kap. 2.2.2).

Knotenpunkte bilden in der Verkehrsplanung die zentrale Stellschraube zur Steuerung aller Verkehrsmittel. Die verkehrsplanerischen, straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Ampelsteuerung, Abbiegefahrstreifen, Kurvenradien) ergeben sich dabei aus den „Grunddaten" (z. B. Leistungsfähigkeit, Stetigkeit, Geschwindigkeitswahl, ÖPNV-Beschleunigung, Sicherheit und Komfort für Fußgänger und Radfahrer, Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen). Mit der Definition, welche Ziele mit dem Knotenpunktumbau angestrebt werden sollen, können ortsangepasste Lösungen gefunden werden.

Knotenpunkte können aufgrund der vielfältigen Anforderungen an die Straßeninfrastruktur regelrechte „Flächenfresser" sein.
Um eine passgenaue Dimensionierung zu finden, sind Leistungsfähigkeitsuntersuchungen bereits im Vorfeld einer Planung hilfreich und spätestens im Rahmen der konkreten Planung erforderlich. Für alle Ausbauformen von Knotenpunkten gilt, die vom Kfz-Verkehr in Anspruch genommenen Flächen auf das notwendige Maß zu beschränken. Das betrifft vor allem die Breite der Fahrstreifen, aber auch die Notwendigkeit von Abbiegefahrstreifen (insbesondere (freie) Rechtsabbieger) oder Flächen für parkende Autos. Der Raumgewinn sollte dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen oder zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums durch Bepflanzungen genutzt werden.

Die Anforderungen an einen Knotenpunkt orientieren sich an straßennetzspezifischen Zielen und können folgenden Kriterien zugeordnet werden:

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- ausreichende Kapazitäten und geringe Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer
- Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit mit kurzen Wegen
- Umweltverträglichkeit in Bezug auf gesunde Lebensverhältnisse
- Wirtschaftlichkeit – gute Kosten-Nutzen-Relation

▷ Geeignete Einzelmaßnahmen

An Kreuzungen mit und ohne Signalanlage bietet sich als Kernmaßnahmen bei geringem Lkw-/Bus-Aufkommen ein gemeinsamer Linksabbiege- und Geradeausfahrstreifen als platzsparende Lösung an. Diese Maßnahmen lässt sich gut mit einem Mittelstreifen kombinieren. Selten oder nie befahrenen Flächen können in Pflaster ausgeführt werden.

Entscheidend für eine Ampelkreuzung sind die vielfältigen Steuerungsmöglichkeiten (Lenkung Kfz-Ströme, konfliktfreie Querung für Fußgänger und Radfahrer, bevorzugte Führung des ÖPNV). Unter Umständen kann durch entsprechende Ampelschaltungen sogar ganz auf Linksabbiegefahrstreifen verzichtet werden.

Mit einer Mittelinsel kombinierter Linksabbiegefahrstreifen (Aspach)

Werden aufeinanderfolgende Ampelkreuzungen als grüne Welle ausgelegt, fördert das einen stetigen Verkehrsfluss mit positivem Effekt für Lärmschutz und Luftreinhaltung.

Kreisverkehre in ihren unterschiedlichen Ausbauformen können als weitere Kernmaßnahme eine Alternative zu Ampelkreuzungen bieten, sofern die erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen und der Kreisverkehr auch städtebaulich verträglich ist. Kreisverkehre besitzen spezifische Vorteile (z. B. Verringerung der Geschwindigkeiten im engeren Umfeld), aber auch spezifische Nachteile (z. B. größere Wegelängen für Fußgänger und Radfahrer).

Kreisverkehr mit hoher Aufenthalts- und Gestaltungsqualität (Oberachern)

Aufgrund ihrer meist prägnanten Erscheinung müssen mögliche Standorte auch nach städtebaulichen Gesichtspunkten sorgfältig ausgewählt werden. Bei ausreichenden Platzverhältnissen können Kreisverkehre in Mittelstreifen eingebunden werden, was die dominierende stadtgestalterische Wirkung verstärkt (siehe Kap. 2.2.2).

Linksabbiegefahrstreifen in nachgeordnete Straßen und stark frequentierte Grundstückszufahrten dienen dem Erhalt des Verkehrsflusses. Eine dichte Folge von Abbiegefahrstreifen führt jedoch zu einem verkehrstechnisch geprägten Straßenbild und geht meist zu Lasten anderer Raumnutzungen.

Je nach Verkehrszusammensetzung kann es ausreichen, nur eine Aufweitung der Fahrbahn anzubieten, die für das Passieren von zwei Pkw oder Lkw ausreicht. Die Kombination mit einem Mittelstreifen bildet eine stadtgestalterisch ideale Kombination (Kap. 2.2.2).

Bei einmündenden, nachgeordneten Straßen tragen Gehwegüberfahrten unterstützend dazu bei, das nachgeordnete Netz gestalterisch vom übergeordneten Straßennetz abzusetzen und Tempo-30-Zonen zu unterstützen. Gehwegüberfahrten sichern Fußgänger und Radfahrer im Längsverkehr.

Auch querende Fuß- und Radwegachsen sind „Kreuzungen". Maßnahmen, wie beispielsweise Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Signalanlagen, können die notwendige Sicherheit herstellen (siehe auch Kap. 2.2.2).

Mit Ampelanlagen kann die Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen auf bestimmte Routen beeinflusst werden (z. B. bei Knotenpunkten mit Ortsumfahrungen). Sie besitzen deshalb immer auch eine strategische Funktion. Kreisverkehre können das nicht leisten.

Großer Kreisverkehr verkraftet hohe Verkehrsbelastungen (Winterbach)

Von Großfahrzeugen überfahrbarer Kreisverkehr am Eingang zum Ortskern (Rudersberg)

ENTWURFSSITUATION **KNOTENPUNKTE**

▷ **Geeignete Maßnahmenkombinationen**

Entwurfssituation KR 1:

Knotenpunkt mit geringen Umnutzungspotenzialen

Bei dieser Entwurfssituation steht die Aufgabe im Vordergrund, einen tragfähigen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen des Kfz-, Fuß- und Radverkehrs, sowie des ÖPNV zu finden. Folglich können nur möglichst flächensparende Lösungen zum Einsatz kommen.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Untersuchung der Leistungsfähigkeit, auch im Hinblick auf das Umgestaltungspotenzial
- Verzicht auf Rechtsabbiegefahrstreifen
- gemeinsamer Linksabbiege- und Geradeausfahrstreifen oder Verzicht auf Linksabbiegefahrstreifen durch entsprechende Ampelschaltungen
- grüne Welle
- ausreichend dimensionierte Anlagen und geringe Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Abstimmung mit den Maßnahmen auf der Innerortsstrecke (Kap. 2.2.2)

Entwurfssituation KR 2:

Knotenpunkt mit Umnutzungspotenzialen

Insbesondere bei überdimensionierten Knotenpunkten können Flächen für den Rad- und Fußverkehr umgewidmet und die städtebauliche Integration verbessert werden.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Maßnahmen aus KR 1
- Verzicht auf freie Rechtsabbiegefahrstreifen
- ausreichend dimensionierte Anlagen für den Radverkehr (z. B. Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, vorgezogene Haltelinien)
- ausreichend dimensionierte Aufstell- und Querungsbereiche für Fußgänger (z. B. möglichst kurze Querungsstrecken, ausreichende Grünphasen und Räumzeiten, flächenhaftes Queren)
- Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (z. B. Vorrangschaltung an Signalanlagen) und komfortable Bushaltestellen
- Abstimmung mit den Maßnahmen auf der Innerortsstrecke (Kap. 2.2.2)

Aufstellbereich für linksabbiegende Radfahrer (Karlsruhe)

Kleiner, überfahrbarer Kreisverkehr (Kirchheim unter Teck)

Auf das unbedingt notwendige Maß eingeschränkte Einmündung mit Fahrbahnversatz und Flächengewinn in den Seitenbereichen (Schwetzingen)

Farbige Markierungen in Kreuzungsbereichen erhöhen die Sicherheit für den Radverkehr

Entwurfssituation KR 3: Umfassender Knotenpunktumbau

Umfassende Umbaumaßnahmen erfolgen vorrangig, wenn Sanierungsarbeiten erforderlich sind und sich die Kfz-Verkehrsmengen deutlich reduziert haben. Ein Umbau kann auch dazu beitragen, dieses Ziel zu unterstützen und die besondere städtebauliche Bedeutung eines Standorts wieder zur Geltung kommen zu lassen. Hier besteht ein enger Zusammenhang mit der Gestaltung der Ortsmitten (Kap. 2.2.4).

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Maßnahmen aus KR 1 und KR 2
- wenn städtebaulich verträglich und verkehrsplanerisch vertretbar, ggf. Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr
- großzügig dimensionierte Aufstell- und Querungsbereiche für Fußgänger
- Geschützte Führungsformen für den Radverkehr mindestens in Regelbreite
- Abstimmung mit den Maßnahmen auf der Innerortsstrecke (Kap. 2.2.2) und Ortsmitten (Kap. 2.2.4)

Entwurfssituation KR 4: Sonstige „Kreuzungen"

Auch Grundstückszufahrten oder nachgeordnete gering belastete Straßen, wie auch Fuß- und Radverkehre im Längs- und Querverkehr bilden „Kreuzungen", die in der Planung beachtet werden müssen.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Mittelstreifen zur Aufnahme von Linksabbiegern, oder Fahrbahnaufweitung für linksabbiegende Fahrzeuge
- Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Signalisierung
- Gehwegüberfahrten in das nachgeordnete Straßennetz
- Abstimmung mit den Maßnahmen auf der Innerortsstrecke (Kap. 2.2.2)

Rückgebauter Knotenpunkt mit einheitlicher Oberflächengestaltung und Flächengewinn in den Seitenbereichen (Rudersberg)

Kleiner überfahrbarer, in der Farbe abgesetzter Kreisverkehr (Winterbach)

2.2.4 AUF DIE INNEREN WERTE KOMMT ES AN: (HISTORISCHE) ORTSMITTEN

▷ Rahmenbedingungen

Lebendige Ortsmitten haben einen hohen Identifikationswert für die örtliche Gemeinschaft. Ortsmitten gehen zumeist auf den historischen Ursprung zurück und leiten sich nicht selten aus der verkehrlichen Lagegunst am Schnittpunkt von Handelswegen ab. Ortsmitten sind traditionell bis heute der Raum verschiedener sozialer und kultureller Funktionen.

Lebendige Ortsmitten müssen durch vielfältige Nutzungen Anlässe bieten, den Ortskern aufzusuchen.

Basis für eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte ist die Funktion als gewachsener Wohn- und Versorgungsstandort. Dieser steht allerdings unter Druck – umweltbedingte Einschränkung der Wohnqualität wie auch großflächiger Einzelhandel an den Ortsrändern führen vielerorts zunehmend zu Leerständen. Ein Verlust an Aufenthaltsqualität ist die Folge, sodass die Ortsmitte ihre Funktion als identitätsstiftender Ort einbüßt.

Für die Sicherung oder Wiederherstellung einer vielfältigen Nutzung bedarf es des Zusammenspiels der Stadtplanung (z. B. Nutzungsfestsetzungen in Bebauungsplänen), des Ordnungsrechts (z. B. Zulässigkeit von Außengastronomie und Kontrolle des ruhenden Verkehrs) und des Umweltschutzes (z. B. Lärmschutz). Damit wird die Straßengestaltung zur Straßenraumgestaltung.

Eine hohe Gestaltungsqualität setzt sich aus vielen Elementen zusammen (z. B. interessante Architektur, angemessene Größenverhältnisse, spannende Durch- und Ausblicke, gutes Material und Design im Detail, den Raum betonende Beleuchtung bei Dunkelheit, angenehme kleinklimatische Verhältnisse, soziales Sicherheitsgefühl).

Art und Umfang der Umgestaltung sind dabei jeweils individuell nach lokaler Sachlage zu definieren. Die Straßenraumgestaltung kann Teil einer umfassenden Stadterneuerungsmaßnahme sein, sie kann sich auf einzelne verbesserungsbedürftige Elemente beziehen, sie kann Teil eines Stufenplans sein, sich zunächst auf provisorische Maßnahmen oder kleinere Eingriffe beschränken.

▷ Geeignete Einzelmaßnahmen

In einem ersten Schritt sollte die Historie des öffentlichen Raums und ihre heute noch erkennbaren Spuren untersucht werden. Daraus lässt sich eine wesentliche Planungsgrundlage für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Raums ableiten: Konservierung der bestehenden Situation, Orientierung an der historischen Situation (z. B. Wiederherstellung von Platzräumen, öffnen von Wasserläufen) oder Schaffung neuer räumlicher Strukturen (z. B. Hinzufügung oder Abbruch von Gebäuden). Unter diesen Voraussetzungen können als Kernmaßnahmen Knotenpunkte ihre verkehrliche Dominanz verlieren und als Platzräume wahrgenommen werden.

Begegnungsfläche vor dem Tübinger Tor (Reutlingen)

Ein bisher wenig beachteter, flankierender Wirkungsbereich ist die Belebtheit einer Straße. Im Sinne von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten beeinflusst ein belebter Straßenraum die Wahl der Fahrgeschwindigkeit und dient damit nicht nur dem Lärmschutz. Voraussetzung bilden neben einer qualitätsvollen Gestaltung

Bei wenig belebten Ortsdurchfahrten kann eine intensive Begrünung zu einer angemessenen Fahrweise beitragen (Grafen-Kappelhausen) →

Flächen für Außengastronomie schaffen lebendige Straßenräume (Schwetzingen) →

vor allem publikumsintensive öffentliche und private Einrichtungen (z. B. Rathaus/ Bürgeramt, Ärztehaus mit Apotheke), Platzräume mit attraktiven Sondernutzungen (z. B. Markt, Außengastronomie, Ortsfeste).
Elementar für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr. Das Gehen soll attraktiv und sicher sein und das Umfeld zum Verweilen anregen.

Zu einem attraktiven Stadtraum gehört unterstützend die Modernisierung und Ergänzung der Möblierung (z. B. Bänke, Fahrradständer, Beleuchtung, Wasserspender, Spielangebote). Eine Teilentsiegelung und Begrünung des Straßenraums (z. B. Baumpflanzungen, Begrünung von Mittelinseln und Kreisverkehren, privates Grün im Straßenraum) trägt dazu bei, einem Straßenraum die Anonymität zu nehmen.

Die Frage der Oberflächengestaltung ist für das Gestaltungskonzept von hoher Bedeutung. Pflasterbauweisen können stadtgestalterisch wünschenswert sein, kommen aber bei Natursteinpflaster aus Lärmschutzgründen in der Regel nicht in Betracht bzw. beschränkt sich auf langsam befahrene „Schattenbereiche“ (z. B. Köpfe von Mittelinseln oder Linksabbiegefahrstreifen, Kurvenbereiche). Bei Betonpflaster ist die Belastungsklasse zu beachten. Lärmmindernde Beton- oder Asphaltbauweisen bieten hier geeignete Alternativen.

Zur Aufwertung von Ortsmitten gehört die Frage einer angemessenen Höchstgeschwindigkeit. „Lebendig und verkehrsberuhigt“ verträgt sich nicht mit Tempo 50. Zur Sicherung der gewünschten städtebaulichen Entwicklung sollte in Ortsmitten Tempo 30 als Regel angestrebt werden, Tempo 40 kann eine Alternative bieten. Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) oder ähnliche Ausweisungen beschränken sich nach derzeitiger Rechtslage auf begründete Ausnahmefälle.

Planungsprinzipien wie Shared Space oder Begegnungszone sind nach geltender Straßenverkehrsordnung in Deutschland derzeit nicht zulässig. Das schließt jedoch nicht aus, einzelne bewährte Planungselemente in die Gestaltung einfließen zu lassen (z. B. einheitliche Oberflächengestaltung, „weiche“ Fahrbahnbegrenzung durch Entwässerungsrinnen, flache Bordsteine oder Möblierungselemente) und deren Umsetzbarkeit vor Ort zu prüfen. Hierbei müssen die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen sowie blinden und sehbehinderten Menschen berücksichtigt werden und die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Flächen für den Fuß- und Radverkehr eindeutig kenntlich gemacht werden, z. B. durch Farbgebung und Bodenleitsysteme.

Ortsmitten können Elemente aus den Entwurfssituationen Innerortsstrecke (ST) und Kreuzung (KR) enthalten – sie sollten sich jedoch deutlich von den umgebenden Streckenabschnitten unterscheiden (z. B. Fahrbahnoberfläche).

Fasst man die Straßengestaltung als Straßenraumgestaltung auf, kann dies zu einer hohen Aufenthaltsqualität beitragen.

Geschützte Aufenthaltsbereiche werten das Stadtbild auf und eröffnen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten (Winterbach)

Ehemals stark aufgeweitete Einmündung kann heute vielfältigen Nutzungen dienen (Rudersberg)

„Grüne" windgeschützte Bank lädt zum Verweilen ein (Winterbach)

ENTWURFSSITUATION **ORTSMITTEN**

▷ Geeignete Maßnahmenkombinationen

Um zu guten Lösungen zu gelangen, ist es wegen des hohen Identifikationsgrades wichtig, auf die jeweils spezifischen lokalen Rahmenbedingungen einzugehen und sich an der Historie und dem Genius Loci sowie der Atmosphäre des Ortes zu orientieren. Im Gegensatz zu den bisher beschriebenen Entwurfssituationen, die sich bis zu einem gewissen Grad bestimmten Rahmenbedingen zuordnen lassen, sind für die Ortsmitten ortsangepasste, kreative Lösungen erforderlich. Die Individualität eines Ortes ist der Schlüssel für eine hohe emotionale Identifikation mit einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte!

Entwurfssituation OM 1: Kleine (stufenweise) Eingriffe

Bei nur punktuellem Optimierungsbedarf, fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten, noch nicht bestehendem Instandsetzungs-/Erneuerungsbedarf und ähnlichen Bindungen, kann es sinnvoll sein, sich zunächst auf kostengünstige und/oder punktuelle Eingriffe zu beschränken, diese aber kurzfristig umzusetzen sind. Die Entwurfssituation OM 1 kann Teil eines Sofortmaßnahmenprogramms im Vorfeld von OM 2 sein.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Zulassung von Sondernutzungen
- Modernisierung/Erweiterung der Möblierung
- Teilentsiegelung und Begrünung
- (temporäre) Elemente aus den Entwurfssituationen Innerortsstrecke (ST) und Kreuzung (KR)

Entwurfssituation OM 2:
Erstellung eines ortsangepassten Gesamtkonzepts

Um bei hohem Handlungsbedarf die Anforderungen an Gestaltungsqualität, Nutzungsvielfalt und Infrastrukturansprüche unter einen Hut zu bringen, ist ein ganzheitliches Konzept zu empfehlen.

MAßNAHMENBAUSTEINE

- Auseinandersetzung mit der Historie des Ortes
- Erstellung eines ganzheitlichen Konzepts (verkehrsplanerische, straßenbauliche, städtebauliche, stadtgestalterische, soziale und umweltbezogene Bindungen und Chancen)
- Elemente aus der Entwurfssituation OM 1
- Elemente aus den Entwurfssituationen Innerortsstrecke (ST) und Kreuzung (KR)

Wasserspiele und Brunnenanlagen sind beliebte Treffpunkte (Konstanz)

Die Umgestaltung der Seitenanlagen können ein Einstieg in weitergehende Maßnahmen sein (Schwieberdingen)

2.2.5 WENN ALLES NICHTS HILFT: PASSIVE SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN

▷ Rahmenbedingungen

Die bisher vorgestellten Entwurfssituationen stellen aktive innerortsverträgliche Schallschutzmaßnahmen in den Vordergrund. Es gibt jedoch Situationen, in denen mit aktiven Maßnahmen kein ausreichender Schallschutz erreicht werden kann.

Passiver Schallschutz ist deshalb eine wichtige Säule, um Ortsmitten als Wohnstandort zu erhalten und einer Abwärtsspirale durch Leerstände, unattraktives Umfeld usw. vorzubeugen. Sich ohne den Einsatz von aktiven Schutzmaßnahmen auf passive Maßnahmen zu beschränken, reicht zur Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten jedoch nicht aus.

▷ Geeignete Einzelmaßnahmen

Für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten ist die Qualität des Außenraums von entscheidender Bedeutung. Nur wenige Maßnahmen des passiven Schallschutzes können dazu beitragen, den öffentlichen Raum zu schützen. Zu nennen sind beispielsweise Akustikputze, die die Reflexion von Schallwellen an der Fassade deutlich verringern.

Die Eigentümer betroffener Gebäude können ergänzend einen wesentlichen Beitrag zu gesunden Wohnverhältnissen leisten. Private Balkone, Loggien und Terrassen oder (Vor)-Gärten zählen nicht zum öffentlichen Raum, dienen aber der Freizeitgestaltung und Entspannung der Bewohner und sollten deshalb vor Lärm geschützt werden (z. B. durch [verschiebbare] Balkonverglasungen, Gabionen und sonstige schallhemmende Einfriedungen). Die Nutzung dieser Außenräume durch die Bewohner ist wesentliches Teilelement eines belebten Straßenraums.

Passiver Schallschutz kann an stark belasteten Ortsdurchfahrten unabdingbar sein, um eine ausreichende Wohnqualität zu erreichen.

Schall- und Sichtschutz durch Schiebeläden (München)

Die Broschüre „Sichtschutz mit Schallschutz“ gibt Anwohnern Hinweise für private Lärmschutzinvestitionen.

Passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Grundrissgestaltung) dienen dazu, gesunde Wohnverhältnisse zu wahren, und tragen so dazu bei, Abwanderung und damit einer Verödung von Ortsmitten entgegenzuwirken.
Passive Schallschutzmaßnahmen hängen stark von den individuellen Verhältnissen vor Ort ab und bedürfen in der Regel der Mitwirkung privater Eigentümer. Sie sollten als Ergänzung zu den Maßnahmen in den zuvor vorgestellten Entwurfssituationen verstanden werden. Über den Schutz der Wohnungen hinaus sollte eine integrierte Planung möglichst auch zum Ziel haben, Nutzungen im öffentlichen Straßenraum zu schützen (z. B. Spiel- und Aufenthaltsräume, Außengastronomie, usw.).

Je nach städtebaulicher Situation kann eine gezielte Riegelbebauung dazu dienen, öffentliche Räume (z. B. Marktplatz) wirkungsvoll vom Straßenverkehrslärm abzuschirmen.

Ruhige öffentliche Räume durch leisere Straßen schützen (Rudersberg)

2.3 RUHE ERLEBBAR MACHEN – WOHNUNGSNAHE RÜCKZUGSORTE

Zu einem attraktiven öffentlichen Raum gehören auch ruhige Bereiche mit einem deutlich geringeren Lärmpegel als im Umfeld. Wohnungsnahe ruhige Orte können Plätze, kleine Parks, (ehem.) Friedhöfe oder öffentlich zugängliche Höfe, aber auch Fußgängerzonen oder sonstige weitgehend autofreie Stadtbereiche sein.

Nicht nur in größeren Städten bilden solche Räume einen wohnungsnahen Rückzugsort, um sich zu entspannen, zu kommunizieren, am öffentlichen Leben teilzuhaben. Das hat nicht nur, aber vor allem Bedeutung für ältere Menschen oder Bewohner mit kleineren Kindern. Wohnungsnahe, ruhige Rückzugsorte sind damit ein wichtiger Teil der Wohn- und Aufenthaltsqualität in unseren Orten.

Mit dem Wissen um diesen Zusammenhang wurde der Schutz ruhiger Gebiete in der EU-Umgebungslärmrichtlinie und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz als ein Ziel von Lärmaktionsplänen festgeschrieben. Das Land Baden-Württemberg hat hierzu 2019 die Handreichung „Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“ herausgegeben.
Über den Schutz bestehender ruhiger Gebiete hinaus geht es auch darum, aktiv ruhige Räume zu schaffen und die Ruhe erlebbar zu machen. Das kann durch Reduzierung der Emissionen wie auch der Immissionen erfolgen.

Wohnungsnahe Rückzugsorte erhalten jedoch erst dann ihren Wert, wenn Ruhe auch erlebbar ist. Das heißt, die Rückzugsorte müssen Aufenthaltsmöglichkeiten anbieten. Das können Bänke, Sitzmäuerchen, Rasenflächen sein. Schatten, Besonnung, ggf. auch Wasserflächen schaffen ein angepasstes Kleinklima.

Die gezielte Entwicklung von ruhigen, wohnungsnahen Rückzugsorten als Planungsprinzip ist bisher in der Stadt- und Freiraumplanung selten beachtet worden. Sie stellen aber für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten einen wichtigen Baustein dar.
Sofern man sich nicht auf einfache Maßnahmen beschränken will, ist ein Gestaltungskonzept sinnvoll, in das sich die einzelnen Maßnahmen einfügen.

Auf der Immissionsseite können zur Minderung der Lärmeinwirkungen bereits kleine Maßnahmen beitragen, wie zum Beispiel:

- Sitzbänke mit hohen und geschlossenen Rückenlehnen, die Schutz zur Immissionsseite bieten

In der Umsetzung aufwendiger:

- die Einbettung von Bänken in zur Immissionsseite umschließenden Lärmschutz durch Gabionen, geschlossene Pergolen oder gestaltete Wälle mit entsprechender Höhe
- Abschirmung durch Geländemodellierung (Mulden/Böschungen)
- „Übertönung“ von Verkehrsgeräuschen durch Wasserspiele
- Abschirmung durch Gebäude, die sich in den Stadtgrundriss verträglich einfügen

3 DURCH MITWIRKUNG LEBENDIGE UND VERKEHRSBERUHIGTE ORTSMITTEN SCHAFFEN

Für die Umsetzung integrierter Planungsprozesse mit dem Ziel, lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu schaffen, gilt es, eine Vielzahl von Handlungsfeldern und Akteuren in eine Gesamtstrategie einzubinden. Bedeutsames Element ist dabei die Mitwirkung der Öffentlichkeit, von Behörden und weiteren Akteuren. Die Mitwirkungsprozesse sind lokal verortet und sollten sich an der jeweiligen Vorgeschichte und Beteiligungskulturen in den Kommunen orientieren. In vielen Kommunen gibt es eine erfolgreiche lokale Beteiligungskultur, auf die aufgesetzt werden kann. Gesetzlich vorgeschrieben ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung.

Umsetzung aktiv verwalten – Pläne zu Realität werden lassen

Die Empfehlungen aus den verschiedenen Entwurfssituationen dienen einer Ersteinschätzung des Möglichen. Für die Umsetzung sind daraus integrierte und fachlich abgestimmte Gesamtkonzepte zu entwickeln. Für diesen Prozess haben sich als Erfolgsfaktoren bewährt: 1. umsetzungsorientierte Pläne erstellen, 2. frühzeitig sichtbare Erfolge schaffen, 3. frühzeitige Einbindung der betroffenen Akteure.

Für die Realisierung umfassender Planungsprozesse braucht es einen langen Atem. Sinnvoll ist es daher, die erforderlichen Maßnahmen in mittel- bis langfristige Konzepte wie Verkehrsentwicklungspläne, Lärmaktionspläne oder städtebauliche Entwicklungskonzepte zu verankern, die sich durch folgende Eigenschaften auszeichnen sollten:

- Benennung konkreter Maßnahmen und nicht nur allgemeiner Zielsetzungen
- Darstellung des weiteren Umsetzungspro zesses mit Umsetzungsschritten und Adressaten
- Priorisierung der Maßnahmen mit Darstellung des kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungszeitraums
- Abschätzung der Kosten als Grundlage für die Haushaltsplanung und Mittelakquisition sowie die Darstellung der erwarteten Wirkung

Um bei Bewohnern, Einzelhändlern, Eigentümern und Investoren Vertrauen zu schaffen und den weiteren Umsetzungsprozess zu beflügeln, sind frühzeitig sichtbare Erfolge anzustreben. Dafür bietet es sich an, schnell realisierbare, möglichst kostengünstige und dennoch wirksame Leuchtturmprojekte zu entwickeln. So können beispielsweise Lärmaktionspläne unmittelbar die Basis für verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Tempo 30) bilden; den Städten und Gemeinden sind hier, wie im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung dargelegt, weitreichende Handlungsspielräume gegeben. Auch die temporäre und versuchsweise Umsetzung von Maßnahmen (z. B. über mit den Verkehrsbehörden abgestimmte Verkehrsversuche) kann helfen, sichtbare Wirkungen zu erzielen, die neuen Qualitäten erlebbar zu machen und eventuelle Umsetzungs-

Mitwirkungsverfahren sind wesentlich für eine erfolgreiche Konzeptumsetzung.

← *Ortsmitten haben das Potenzial, Begegnungsorte in den Quartieren und Gemeinden zu sein (Schlossplatz Schwetzingen)*

hemmnisse abzubauen. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen ist i. d. R. auf zahlreiche Fachämter und Behörden innerhalb und außerhalb der Kommune verteilt. Um tragfähige Lösungen zu finden und ein Commitment der Akteure zu schaffen, hat es sich bewährt, alle Betroffenen frühzeitig in den Prozess einzubinden. Als Organisationsstruktur für die Koordination und Abstimmung bietet sich die Einrichtung einer begleitenden Arbeitsgruppe an.

Lösungen gemeinsam mit Bewohnern und Nutzern entwickeln

Die beschriebenen Gestaltungsprozesse funktionieren nur, wenn sie der Erwartung der Bewohner und Nutzer entsprechen und so von diesen angenommen werden. Bei der Umgestaltung des Straßenraums und der Ortsmitten bleiben sich teils widersprechende Ansprüche und Forderungen der Bewohner und Nutzer nicht aus.

Analog zur guten Umsetzung des Projekts sollte die gute Umsetzung der Beteiligung zum Projekt geplant werden.

Erfolgsfaktoren für die Mitwirkung der Öffentlichkeit sind:

- die Ziele und Aufgaben als Handlungsgrundlage gemeinsam mit allen Akteuren entwickeln
- für eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe Offenheit, Gleichheit und Vertrauen zwischen den Akteuren schaffen
- eine systematische und faire Berücksichtigung aller relevanter Akteure im Mitwirkungsprozess gewährleisten
- alle entscheidungsrelevanten Informationen transparent und allgemeinverständlich bereitstellen und die Ergebnisse dokumentieren
- eine effektive und effiziente Arbeitsatmosphäre und Diskussionskultur gewährleisten
- im Rahmen der Beteiligung frühzeitige und gemeinsam akzeptierte Erfolge anstreben, um die Ergebnisse erlebbar zu machen

Um die Sichtbarkeit und Transparenz des Prozesses zu gewährleisten, ist eine frühzeitige und begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (z. B. auf der kommunalen Homepage) vorzusehen.
Der „Leitfaden für eine neue Planungskultur“ des Staatsministeriums Baden-Württemberg bietet weitere konkrete Hinweise und Standards für eine gute Mitwirkung.

Im Rahmen des Impulsprogramms für den Gesellschaftlichen Zusammenhalt der Landesregierung haben das Verkehrsministerium, das Sozialministerium und das Ministerium für den Ländlichen Raum das Projekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ initiiert.

Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

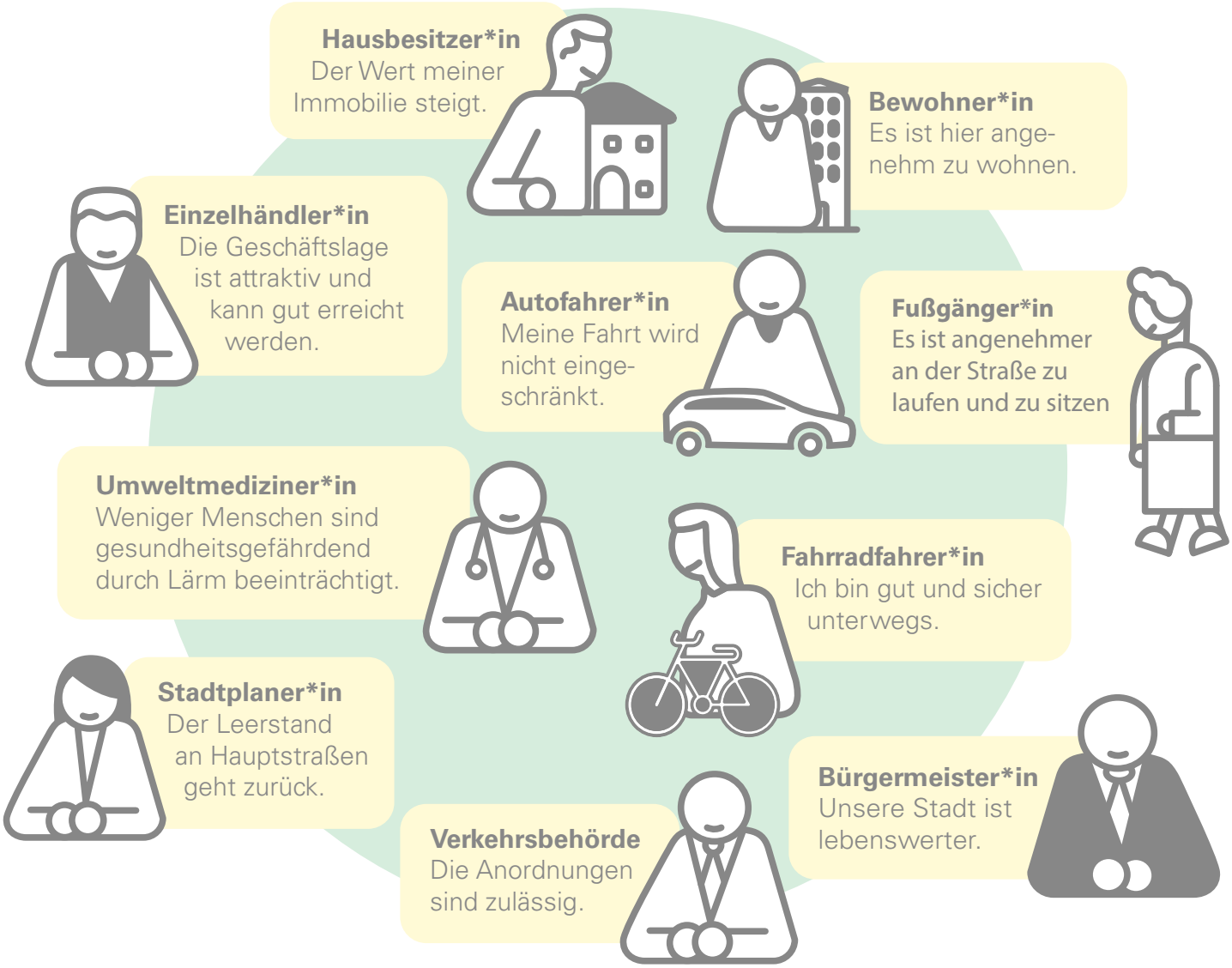
Das Projekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ setzt an dem Potenzial von Ortsmitten an, Begegnungsorte in den Quartieren und Gemeinden zu sein und damit als Ausgangspunkte einer gelebten Gemeinschaft den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Kommunale Akteure werden unter Begleitung zweier Fachbüros in 20 baden-württembergischen Modellkommunen Planungsleitbilder für barrierefreie, lebenswerte und funktionierende Ortsmitten erstellen.

Zentrales Element ist hierbei eine aktive Bürgerbeteiligung, um insbesondere die Vorstellungen und Bedürfnisse der Bürgerschaft im Transformationsprozess berücksichtigen zu können. Um einen breiten gesellschaftlichen Konsens für den Umbau des öffentlichen Rau-

Im besten Fall profitiert auch der örtliche Einzelhandel von den Maßnahmen →

mes zu erreichen, sollen hierbei insbesondere Zielgruppen aktiviert werden, die bei Diskussionen um die Gestaltung öffentlicher Räume häufig unterrepräsentiert sind. Auf Basis des Beteiligungsprozesses erhalten die Kommunen einen individuellen Abschlussbericht.
Das Projekt liefert einen ersten richtungsweisenden Beitrag, bis 2030 insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten im Land zu schaffen. Das Projekt hat Leuchtturmcharakter und möchte andere Kommunen zur Nachahmung animieren. Unter anderem wird ein Leitfaden entstehen, der auf Basis der Erfahrungen in den Modellkommunen anderen Kommunen Ideen und Inspirationen für eigene Aktivitäten liefert.

Weitergehende Informationen unter
www.ortsmitten-bw.de



4 GIBT ES UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE LÄRMMINDERUNG?

Vielfältige Förderprogramme bei Bund und Land bieten breite Unterstützungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur.

Für die Umsetzung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten stehen auf Bundes- und Landesebene vielfältige Förderprogramme in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Umweltschutz und Stadtplanung zur Verfügung. Es gibt dabei nicht das eine Förderprogramm, das alle Finanzierungswünsche abdeckt, aber mit der Vielzahl von Förderprogrammen kann die anteilige Finanzierung von wesentlichen Maßnahmen weitgehend erreicht werden. Die derzeit bestehende Chance, auf gut ausgestattete Förderprogramme zurückgreifen zu können, sollte nicht versäumt werden.
Für die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten sind insbesondere die Förderung des Baus, Umbaus und Rückbaus von innerörtlichen Straßen, verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Lärmschutz an bestehenden Straßen oder verkehrsbezogene Maßnahmen der Luftreinhaltung relevant.

Die Maßnahmen werden mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert, wenn diese einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten sogar bis zu 75 %.
Zur anteiligen Förderung der Planungskosten wird eine Pauschale von 10 % der Investitionskosten gewährt. Aufgrund der aktuellen Lage bezüglich der Corona-Pandemie ist der Pauschalsatz bis Ende 2021 auf 15 % erhöht worden, um Kommunen bei den notwendigen Verkehrsinvestitionen noch besser zu unterstützen. Der schriftliche Antrag ist bei den Regierungspräsidien einzureichen, die bei Bedarf auch zum Antragsverfahren informieren und beraten.

Um die zahlreichen Fördermöglichkeiten des LGVFG besser nutzen zu können, fördert das Land darüber hinaus die Erstellung strategischer Konzepte im Vorfeld konkreter Planungen. Über das Programm zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg soll dazu beigetragen werden, dass auf kommunaler Ebene möglichst flächendeckend qualifizierte Fachkonzepte als Grundlage für die Verkehrsplanung vorliegen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, wie Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten oder Klimamobilitätspläne, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr.
Städtebauförderung: Die Umsetzung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten kann auch durch die zahlreichen Programme der städtebau-

§ **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG):**
Eine wesentliche Fördermöglichkeit für die Umsetzung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten ist das LGVFG des Landes Baden-Württemberg. Ziele der Förderung sind die Verbesserung des kommunalen Verkehrsangebotes und der Verkehrsinfrastruktur in Hinblick auf die Mobilitätssicherung, den Klimaschutz, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung, den Flächenverbrauch, den Naturschutz, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit.

https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/

lichen Erneuerung gefördert werden. Abhängig vom betrachteten Programm liegt der Förderschwerpunkte bei der Verbesserung des Wohnungsbestandes, der sozialen Integration oder der Aufwertung des öffentlichen Raums.
In vielen Programmen werden auch Maßnahmen zur ganzheitlichen Aufwertung des Wohn- und Arbeitsumfelds wie die Reduzierung von Lärm und Abgasen gefördert. Je nach angedachten Maßnahmen für lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten steht ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten aus den Bereichen Städtebauförderung, Sanierungsprogramme, aktive Stadtzentren, soziale Stadt, Stadtumbau-West, Entwicklungsprogramme ländlicher Raum usw. zur Verfügung, die im Einzelnen zu prüfen sind.

Nachfolgend ist eine nicht abschließende Übersicht über Förderangebote zu finden, die als Basis für weitere Recherchen dienen kann.

PROGRAMM	FÖRDERSCHWERPUNKTE
Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und Förderung von Fachkonzepten nachhaltiger Mobilität	Gefördert werden Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität, darunter der Ausbau, Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen, verkehrswichtige Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Lärmschutz an bestehenden Straßen oder verkehrsbezogene Maßnahmen der Luftreinhaltung und Barrierefreiheit - darüber hinaus ist in einem separaten Programm die Erstellung von Fachkonzepten förderfähig. Gefördert werden Einzelkonzeptionen, aber auch die Kombination oder Qualifizierung bereits bestehender Konzeptionen
Zuschüsse zu passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung	Bezuschusst werden Maßnahmen zur Verbesserung des Schallschutzes wie die Verbesserung der Schalldämmung von Bauteilen oder der Einbau neuer Bauteile, wie z. B. Schallschutzfenster
Städtebauförderung Baden-Württemberg	Förderung der städtebaulichen Erneuerung eines Gebietes, u. a. mit dem Handlungsfeld der Reduzierung von Lärm und Abgasen
Landessanierungsprogramm	Gefördert wird die Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze, quartiersverträgliche Mobilität).
Bund-Länder-Programme der Städtebauförderung	Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne (LZP), sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten (SZP), Wachstum und nachhaltige Erneuerung – lebenswerte Quartiere gestalten (WEP)
Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum	Gefördert werden u. a. Innen- und Ortskernentwicklung, Flächen- und Wohnraumaktivierung usw

WEITERFÜHRENDE LITERATUR ZUM THEMA

Veröffentlichungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Ruhender Verkehr: Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, Oktober 2020
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/201208_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf

Ruhige Gebiete – Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung, November 2019
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/Ruhige_Gebiete_Leitfaden_zur_Festlegung_in_der_Laermaktionsplanung.pdf

Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Oktober 2018: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf

Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, Januar 2019: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf

Ortsdurchfahrten gestalten – Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten, Januar 2017: https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ortsdurchfahrten-gestalten/

Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Handlungsempfehlung_laermmindernde_Asphaltdecken_innerorts.pdf

Leitfaden für den Lärmschutz in Städten und Gemeinden – Straßenverkehrslärm, Dezember 2014:
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren/Leitfaden_Laermschutz-Staedte-Gemeinden.pdf

Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum – Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, März 2011: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laermarmer-Verdichtungsraum_Leitfaden.pdf

Weitere Veröffentlichungen

Staatsministerium Baden-Württemberg, Leitfaden für eine neue Planungskultur, Stuttgart 2014:
http://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/beteiligungsportal/StM/140717_Planungsleitfaden.pdf

Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärmminderung – Arbeitshilfe für die Lärmaktionsplanung, Herausgeber: LUBW, November 2012: https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357157/massnahmen_zur_laermminderung.pdf/2670190c-cf85-4125-a868-8f218e47ab53

IMPRESSUM

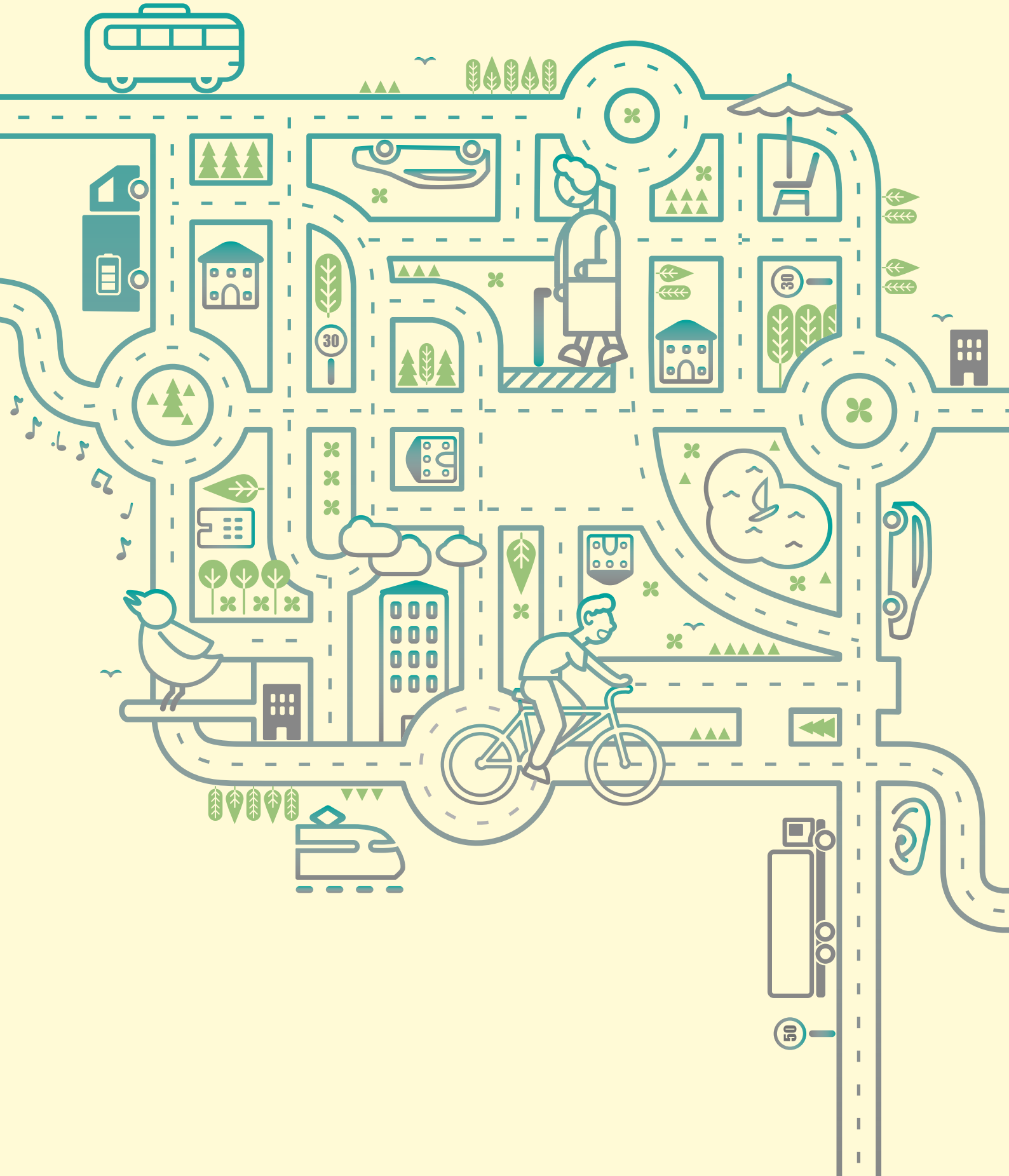
Herausgeber:
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstr. 8, 70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de
poststelle@vm.bwl.de
Telefon 0711/231583-0

Auftragnehmer:
Planungsbuero Richter-Richard
Südstraße 52, 52064 Aachen
mit
Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft
Fakultät für Informationsmanagement und Medien – Verkehrsökologie
Hoffstraße 3, 76133 Karlsruhe

Bildnachweis:
Planungsbüro Richter-Richard,
außer:
Titelbild: Stadt Schwetzingen, Tobias Schwerdt
S. 20 (links unten): Stadt Karlsruhe
S. 22: Adobe Stock, pure-life-pictures
S. 28 (oben): Theo Kyrberg/Große Kreisstadt Schwetzingen
S. 28 (unten): Stadt Schwetzingen, Tobias Schwerdt

Gestaltung:
tipping points GmbH und Marvin Ketteniß

Stand: Januar 2021


30
30
50