

Eine Philosophie der Verkehrsberuhigung

A Philosophy of Traffic Calming

Ralf Risser

Themenschwerpunkt Gestaltung der Umwelt

Zusammenfassung

Dieser Artikel nimmt seinen Ausgangspunkt in der „truis-tischen“ Annahme, dass Verkehrsberuhigung zur Lebens-qualität beiträgt – und gemeint ist damit die Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs. Argumentativ lässt sich ein solcher Zusammenhang sehr wohl zeigen, gestützt durch meist ebenfalls argumentative geführte Bestätigungen dieser Annahme in der Literatur. Schließt man sich dieser Argumentation an, dann gibt es aus psychologischer und sozialwissenschaftlicher Sicht einige Möglichkeiten, um die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in eine die Lebensqualität fördernde Richtung zu unterstützen. Solche Möglichkeiten werden aufgezeigt samt Vorschlägen dazu, in welchen Bereichen des Verkehrssystems psychologische und sozialwissenschaftliche Aktivitäten durchgeführt werden können. Der Text endet mit einem konkreten Beispiel, wie sich verkehrsberuhigende Maßnahmen auf bestimmte Aspekte der Lebensqualität auswirken und wie man das messen kann.

Abstract

The starting point of this article is the assumption that traffic calming measures contribute to a better quality of life. "Calming" thereby refers to the calming of private motorised traffic. The assumption expressed above is richly supported by the available literature. Accepting this assumption opens a wide space for psychology and sociology to provide effective support to the development of transport and mobility towards the desired direction – sustainable transport and better quality of life. The areas where psychology and social science can offer suitable inputs and advice are displayed in the text, which finally also provides a concrete example of the positive effect of traffic calming measures on certain aspects of quality of life, and how these can be measured.

Wie der Titel bereits ankündigt, werden im Folgenden Erklärungen gegeben, warum verkehrsberuhigende Maßnahmen von Bedeutung sind und welche Rationalität ihnen zugrunde liegt.

Straßenverkehr scheint eine triviale Sache zu sein, Mobilität im öffentlichen Raum ist jedoch eine der wesentlichen menschlichen Bedürfnisse: Menschen müssen sich für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse in Bewegung setzen. Dabei spielt die Interaktion mit anderen Menschen eine zentrale Rolle. Können Menschen sich nicht selbständig fortbewegen, so brauchen sie soziale oder technische Unterstützung. Während die dauerhafte Abhängigkeit von sozialen Dienstleistungen für bewegungseingeschränkte Personen mit Sicherheit ein unerwünschter Zustand ist, so sind technische Hilfen – z. B. verschiedene Teleservices – kaum ein Ersatz für die Mobilität im öffentlichen Raum. Diese werden vielmehr komplementär zur physischen Mobilität verwendet. In anderen Worten, alle Menschen – alle Altersgruppen, Einkommensgruppen, Bildungsgruppen, Nationalitäten, Geschlechter – die nicht aus irgendeinem Grund gezwungen sind, zu Hause zu bleiben, sind auf die eine oder andere Art im öffentlichen Raum mobil.

Straßenraum, der für die Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmodi (und nicht nur für das Automobil) gedacht ist, muss daher entsprechende Möglichkeiten zur Interaktion zwischen diesen VerkehrsteilnehmerInnen bereitstellen: Nebeneinander hergehen oder herfahren, überholen, einander „über den Weg“ laufen, einander kreuzen, etc.

Im Übergang von ländlichen Gegenden in dichter besiedelte Gebiete – Dörfer, Kleinstädte, Großstädte – erfüllen Straßen – und mit ihnen der öffentliche Raum – immer mehr als nur die reine Fortbewegungsfunktion (siehe Abb. 1). Problematisch ist dabei nur, dass der Autoverkehr in der Regel alle anderen Funktionen des öffentlichen Raums verhindert oder stört: ganz objektiv gesehen werden schwächere VerkehrsteilnehmerInnen durch zu hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs ge-