

A 02

VERKEHRSBERUHIGUNG IN EINEM NEUEN WOHNVIERTEL

Themen

Einbettung des Viertels in das bestehende Wegenetz	2
Gestaltung des Wegenetzes im Viertel	5
Zusammenfassung	10

Auf einen Blick

Bei der Planung eines verkehrsberuhigten Neubauviertels sollten die städtebaulichen, landschaftsplanerischen und mobilitätsbezogenen Überlegungen in einem frühen Stadium der Planungsphase, idealerweise bereits bei der Erstellung des *Schéma directeur*, ganzheitlich betrachtet werden. Wenn diese drei Aspekte in Einklang gebracht werden, ist die Verkehrsberuhigung am wirksamsten, da sie für die Verkehrsteilnehmer am intuitivsten ist.

Glossar

Wegenetz Gesamtheit der öffentlich zugänglichen Wege (Straßen für den motorisierten Verkehr, Radverkehrsanlagen, Verweilzonen für Fußgänger usw.).

Schéma directeur Städtebauliches Leitbild, das rechtlich nicht verbindlich und Teil des *Plan d'aménagement général* (PAG, Flächennutzungsplan) ist. Es stellt das Entwicklungskonzept für ein Neubauviertel schematisch dar. Da die Ausarbeitung eines *Plan d'aménagement particulier* (Teilbebauungsplan, PAP) auf dem *Schéma directeur* basiert, ist dieser ein grundlegendes Element bei der Schaffung eines verkehrsberuhigten Viertels.

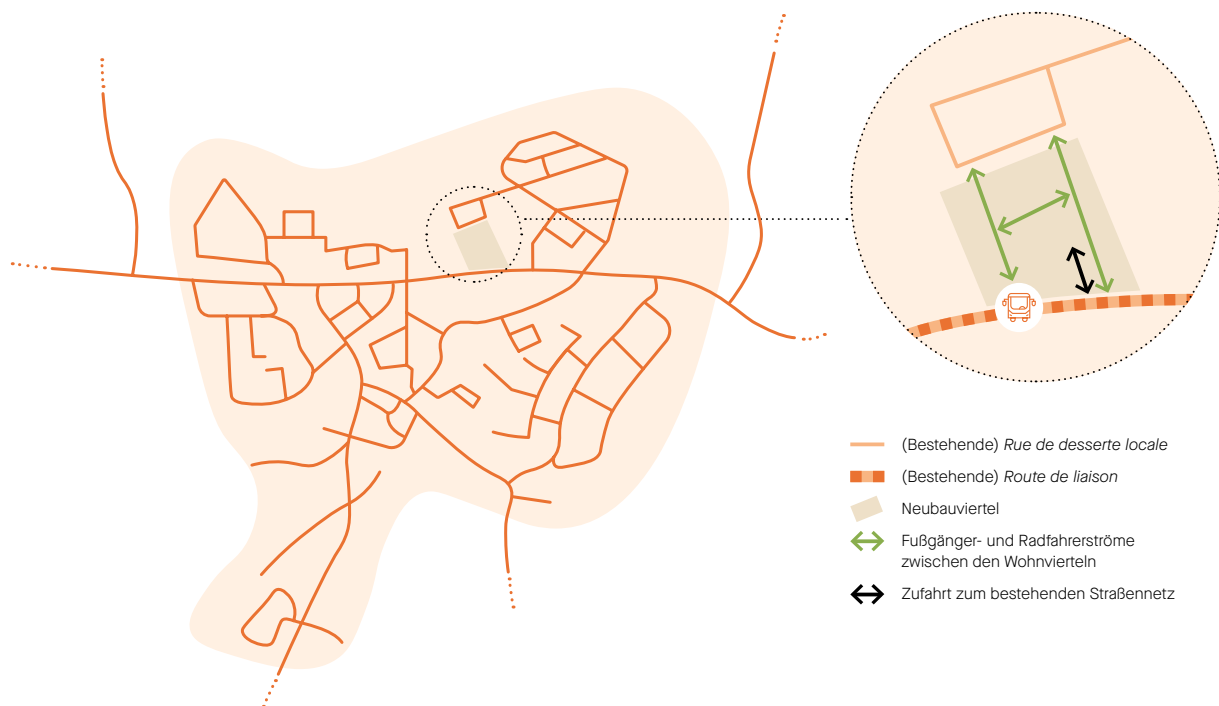
Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Wege, die den direkten Zugang zu einem wichtigen Ziel oder zum benachbarten Viertel oder zu öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Solche Abkürzungen fördern das Zufußgehen oder Radfahren auf Kurzstrecken und damit auch die Aufenthaltsqualität im Viertel. Gleichzeitig reduzieren sie den motorisierten Verkehr. Es ist eine Mindestbreite von 3,50 m zu empfehlen.

Einbettung des Viertels in das bestehende Straßennetz

Ein verkehrsberuhigtes Viertel bietet Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer, einen direkten und bequemen Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und eine Erreichbarkeit aller Häuser mit dem Auto, während der motorisierte Transitverkehr unterbunden wird.

Um die **Prinzipien der Planung eines verkehrsberuhigten Viertels** zu veranschaulichen, basiert das vorliegende Arbeitsblatt auf einem verkehrsberuhigten Neubauviertel, das in den unten dargestellten Beispielsort integriert werden soll. Das Neubauviertel wird südlich durch eine Zufahrt an eine *Route de liaison* angeschlossen, an der eine Bushaltestelle liegt. Nördlich wird es durch Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer an die *Rue de desserte locale* eines bestehenden Viertels angebunden. > [Siehe A 04](#)

Einbettung eines verkehrsberuhigten Neubauviertels in einen Beispielsort ⬇



Damit der Verkehr im Neubauviertel beruhigt werden kann, müssen die **beiden folgenden Verbindungsarten von Beginn der Planung an**, das heißt ab Erstellung des *Schéma directeur*, berücksichtigt werden [> siehe Seite 4](#). Sie reduzieren das motorisierte Verkehrsaufkommen im Viertel und tragen gleichzeitig zur Belebung bei.

Zugänglichkeit für den motorisierten Verkehr

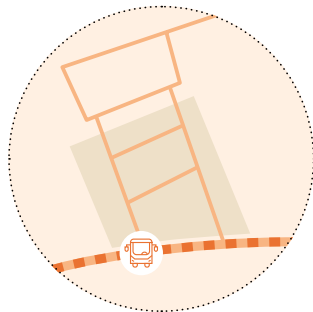
Um den Transitverkehr durch das Neubauviertel dauerhaft zu vermeiden, ist eine **Zufahrt über eine einzige Route de liaison oder Route de distribution** vorzusehen. Bei einem großen Viertel kann es erforderlich sein, es **in mehrere Blöcke zu unterteilen**, die jeweils über eine eigene Zufahrt verfügen. Diese Blöcke sind durch Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer miteinander verbunden, die auch von öffentlichen Dienstleistern (z. B. Feuerwehr, Rettungsdienste, Entsorgungs- und Reinigungsdienste) genutzt werden können.

Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger und Radfahrer müssen aus allen Richtungen **alle Zielorte innerhalb des Viertels erreichen** können. Es ist notwendig, Abkürzungen für Fußgänger und Radfahrer zu den angrenzenden Vierteln, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Anziehungspunkten wie dem Ortszentrum und der Schule vorzusehen. Ein **Netzwerk von etwa 100 x 100 m** macht das Zufußgehen und Radfahren für kurze Strecken attraktiver als das Autofahren. Die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel werden dadurch im Vergleich zum Auto für Langstreckenfahrten konkurrenzfähiger.

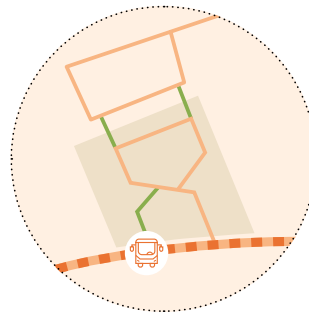
Gestaltung des Wegenetzes innerhalb eines Neubauviertels ↓

NEGATIVBEISPIEL



- > Fehlen von Fußgänger- und Radfahrerabkürzungen als Vorteil gegenüber Autofahrern
- > **Wenig attraktive Fuß- und Radwege** (einfacher Bürgersteig) zur Bushaltestelle
- > **Motorisierter Transitverkehr** durch das Neubauviertel **möglich**
- > Zufahrt **über eine zweite bestehende Straße**

POSITIVBEISPIEL



- Rue de desserte locale
- Route de liaison
- Abkürzung für Fußgänger und Radfahrer
- Neubauviertel

- > **Fußgänger- und Radfahrerabkürzungen** zu anderen Vierteln
- > **Attraktive Fuß- und Radwege** (Grüngürtel) zur Bushaltestelle
- > **Motorisierter Transitverkehr** aufgrund der Schleifenführung des motorisierten Verkehrs im Neubauviertel **nicht möglich**
- > Zufahrt **über eine einzige bestehende Straße**

Darstellung eines verkehrsberuhigten Viertels mit Fußgänger- und Radfahrerabkürzung ↓



Bedeutung des *Schéma directeur* für die Verkehrsberuhigung eines Neubauviertels

Beim *Schéma directeur* handelt es sich um ein städtebauliches **Leitbild**, das rechtlich nicht verbindlich ist und von der Gemeinde im Rahmen der vorbereitenden Studie für den *Plan d'aménagement général* (PAG, Flächennutzungsplan) erstellt wird. Es umfasst die **drei Aspekte**, die bei der Entwicklung eines Neubauviertels eine Rolle spielen, nämlich **Stadtplanung, Landschaftsplanung** und **Mobilität**.

Das *Schéma directeur* ist ein grundlegendes Element bei der Entwicklung eines verkehrsberuhigten Viertels, da es den ersten Schritt der Planung darstellt. Von Anfang an muss die **Einbettung des Viertels in das bestehende Wegenetz der Ortschaft** konzeptionell mitgedacht und ein erster Überblick über die **Gestaltung der Fußgänger-, Radfahrer- und**

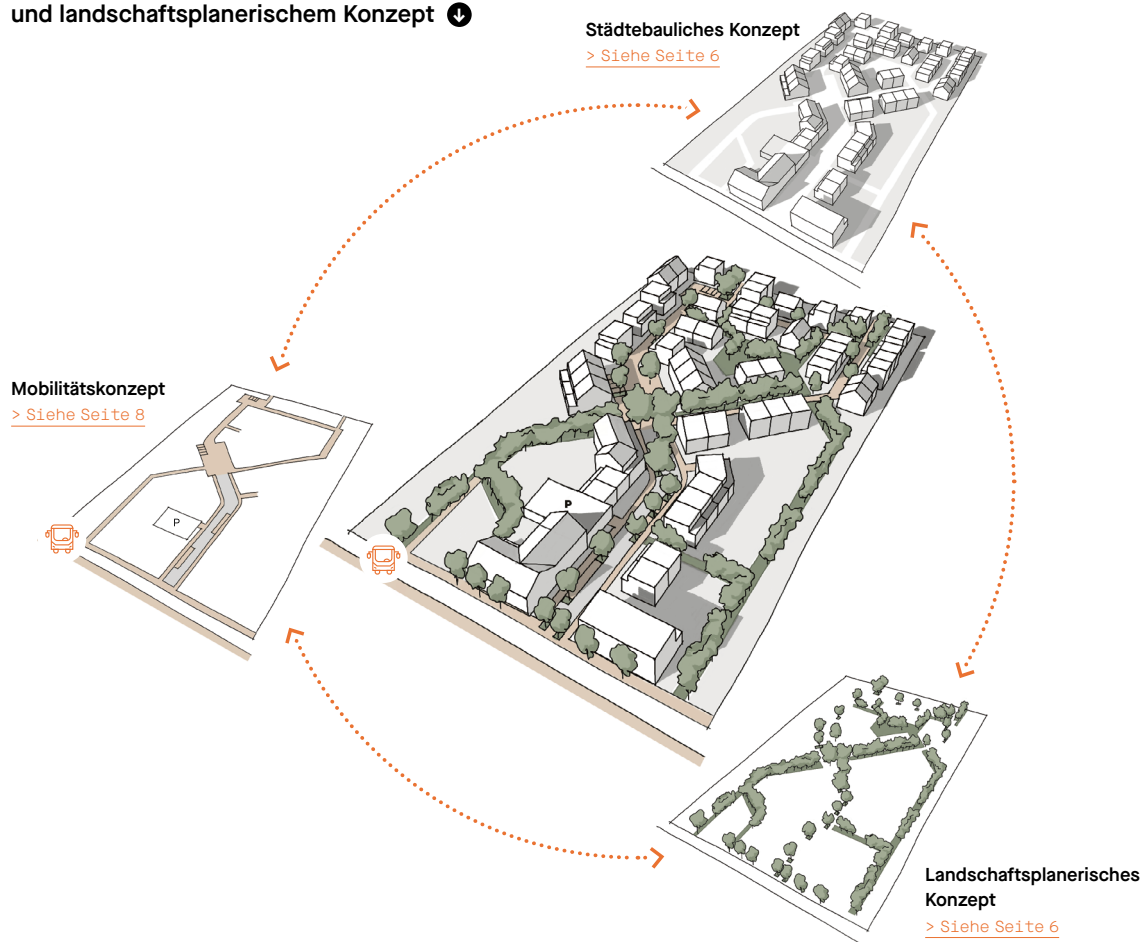
motorisierten Verkehrsströme innerhalb des Viertels gegeben werden. Je stärker das *Schéma directeur* auf Verkehrsberuhigung ausgerichtet ist, desto besser können die Planungsbüros bei der Detailplanung des Viertels **die richtigen Schlüsse ziehen**.

Ein *Schéma directeur*, dessen Mobilitätsüberlegungen sich auf die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr beschränken, neigt dazu, ein Mobilitätsverhalten zu erzeugen, das auf die Nutzung des Autos ausgerichtet ist, selbst für kurze Wege, die leicht zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten.

Gestaltung des Wegenetzes im Viertel

Bei der Planung eines Neubauviertels lässt sich die Anzahl der rein technischen gestalterischen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch städtebauliche und landschaftsplanerische Eingriffe reduzieren.

Synergien zwischen Mobilität, Stadtplanung und landschaftsplanerischem Konzept



Eine gelungene Abstimmung zwischen diesen drei Aspekten der Planung eines Neubauviertels wirkt sich deutlich aus:

- > auf die **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**, welche sich wiederum auf die Verkehrsmittelwahl im Viertel auswirkt, insbesondere auf kurzen Strecken;
- > auf die **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** im Viertel.
> Siehe Seite 9

Die Planung von Neubauvierteln sollte daher von **multidisziplinären Teams** durchgeführt werden, in denen Stadt- und Raumplaner, Landschaftsarchitekten und Mobilitätsplaner zusammenarbeiten.

Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept

Städtebauliches Konzept

In einem Neubauviertel sind die **Anordnung der Gebäude** und die **Wahl der Gebäudeart** entscheidende städtebauliche Instrumente. Sie ermöglichen die Schaffung unterschiedlicher Straßencharaktere oder Platzgestaltungen und somit die Erzeugung **städtebaulicher Perspektiven**.

Diese Maßnahmen beeinflussen die Fahrgeschwindigkeit, da der Autofahrer seine Geschwindigkeit durch kurze visuelle Abschnitte im öffentlichen Raum besser wahrnehmen kann, die durch die bewusste Anordnung der Gebäude, sei es in der Sichtachse, mit verschiedenen seitlichen Abständen oder in unmittelbarer Nähe zur Straße erzeugt werden. Die daraus resultierenden **punktuellen Öffnungen und Verengungen** tragen zu einem weniger monotonen öffentlichen Raum bei und verleihen dem Viertel eine **ansprechendere und lebendigere Atmosphäre**.

Landschaftsplanerisches Konzept

Begrünung und Stadtmobiliar sind Teil des landschaftsplanerischen Konzepts. Die Landschaftsgestaltung spielt eine wichtige Rolle bei der Schaffung von **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum. Sofern die Gestaltung den Fußgänger- und Radverkehr nicht behindert, fördert das landschaftsplanerische Konzept das **Gehen und Radfahren**.

Eine gut durchdachte Begrünung wirkt sich **positiv auf das Mikroklima** (Beschattung und Wasserverdunstung), die **Biodiversität** des Viertels sowie auch auf die Regenwasserrückhaltung aus.

Im Hinblick auf die Verkehrsberuhigung kann das landschaftsplanerische Konzept durch die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen auch verengende oder perspektivische Effekte erzeugen.

Eine **unregelmäßige Anordnung** an Bäumen unterschiedlicher Größe ist einer einfachen Reihe von Bäumen gleicher Größe und Art vorzuziehen. Letztere verstärkt den „Korridoreffekt“ aus Sicht des Autofahrers.

Die **Ausstattung eines Neubauviertels mit ergonomischem und gut platziertem Stadtmobiliar** (Bänke, Spielgeräte, Straßenlaternen, Bushaltestellen, Pavillons usw.) stärkt den Wohncharakter eines Viertels.

Erfolgreiche Verkehrsberuhigung durch Kohärenz zwischen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und straßenbaulichen Maßnahmen ↓



Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept innerhalb eines Viertels umfasst Überlegungen zur Gestaltung des Straßennetzes, zur Organisation des Parkraums und zu punktuellen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Gestaltung der Verkehrswege

Um die Kohärenz des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzepts zu gewährleisten, sollten **gerade Abschnitte von mehr als 100 m Länge vermieden** werden. Es ist außerdem notwendig, das **Straßenprofil in verschiedene Segmente oder Raumabschnitte zu gliedern**. Es reicht jedoch nicht aus, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass der Autoverkehr verlangsamt wird. Es ist auch darauf zu achten, dass die **intuitiven Fuß- und Radwege** weder von vertikalen Hindernissen wie Bordsteinen, Bepflanzungen oder Stadtmobiliar blockiert noch durch rechtwinklige Kurven oder Umwege von einem Ziel in Sichtweite behindert werden.

Für die Gestaltung des öffentlichen Raums in Wohngebieten ist es wichtig, die **funktionale Klassifizierung** des Straßennetzes und die geltenden Vorschriften zu kennen. > [Siehe A 04](#) Außerdem muss ein Verkehrsschema entwickelt werden, das den Transitverkehr unterbindet und gleichzeitig die Zufahrt für bestimmte Fahrzeuge, wie z. B. die Müllabfuhr, ermöglicht. Dabei ist es ratsamer, wenn die Straße innerhalb des Viertels in einer Schleife und nicht in einer Sackgasse endet.

Gestaltung des Parkraums

Die Anzahl und die Positionierung der Parkplätze auf privatem oder öffentlichem Grund haben einen grundlegenden Einfluss auf das visuelle Erscheinungsbild des öffentlichen Raums sowie auf die Mobilitätsentscheidungen und insbesondere auf das motorisierte Verkehrsaufkommen im Viertel. Bereits in der Konzeptionsphase soll eine detaillierte Analyse des Parkraumbedarfs durchgeführt werden. Die Parkplätze im öffentlichen Raum sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken und idealerweise so nah wie möglich gebündelt an der Zufahrt zum Viertel zu platzieren. Die **Nationale Parkraumstrategie** bietet Empfehlungen zu diesem Thema.

> [Siehe www.parken.lu](http://www.parken.lu), Arbeitsblätter [P 02](#), [P 03](#) und [P 04](#)

Punktuelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Die Erfahrung zeigt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung allein durch Verkehrsschilder kaum zu der gewünschten Verhaltensänderung führt. Daher sollten **bauliche und alternierende Maßnahmen** zur Geschwindigkeitsreduzierung, wie z. B. Fahrgassenversätze oder Bremsschwellen („Plateaus“), implementiert werden. Diese baulichen Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit vom motorisierten Verkehr eingehalten wird, ohne jedoch gefährliche Ausweichmanöver für Radfahrer oder Umwege für Fußgänger zu erzwingen. > [Siehe A13](#)

Darstellung einer verkehrsberuhigten Straße mit baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Verengung) und Sammelparkplatz ↓



Zusammenfassung

Überblick über die Schlüsselemente eines verkehrsberuhigten Neubauviertels

