



Wird Verkehrsberuhigung zur Belastung?

ÖAMTC/ÄKVÖ-Symposium "Schwellenangst"

Verkehrsberuhigende Gestaltungselemente im Straßenraum - immer in guter Absicht errichtet - haben Nebenwirkungen. Diese wirken sich nicht nur positiv auf Umwelt, Mensch und Fahrzeug aus. Im Rahmen eines gemeinsamen Symposiums von ÖAMTC und ÄKVÖ (Ärztliche Kraftfahrvereinigung Österreichs) haben namhafte Referenten verkehrsberuhigende Maßnahmen kritisch unter die Lupe genommen.

Verkehrsberuhigung hat Nebeneffekte

Ziel der Verkehrsberuhigung ist es, Unfälle zu vermeiden sowie Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastung zu senken. "Zusammengefasst können diese Ziele als mehr Lebensqualität bezeichnet werden", sagt Roman Michalek, Leiter der Mobilitätszentrale Burgenland. Doch die dafür eingesetzten Maßnahmen - Verkehrschilder, Ampeln, bauliche Maßnahmen, Beleuchtung etc. - haben nicht selten unerwünschte Nebeneffekte. "Bodenschwellen beispielsweise, die zwar eine Geschwindigkeitsreduktion bewirken, tragen nicht zur erwünschten Lärmsenkung oder Verbesserung der Luftbelastung bei", erklärt ÖAMTC-Cheftechniker Max Lang. Durch das Abbremsen des Autos vor Schwellen, fallweise nahezu bis zum Stillstand, und das folgende Beschleunigen steigen der Verbrauch und damit die Emissionen eklatant. "Auch der Lärm ist durch Schwellen deutlich höher, einerseits durch die Beschleunigung nach der Schwelle, andererseits durch das Überfahrgeräusch auf der Schwelle", sagt der ÖAMTC-Experte.

Umfrage ortet Ärgernisse

Eine repräsentative ÖAMTC-Umfrage unter 500 Teilnehmern zeigt zudem, dass Fahrbahnaufdoppelungen Potenzial für Ärger in sich tragen. 50 Prozent der Befragten geben an, sich schon oft bis sehr oft über Fahrbahnschwellen geärgert zu haben. Besonders Menschen, die öfter mit Bodenschwellen konfrontiert sind, äußern sich

negativ, nämlich: Großstädter, Ostösterreicher, Vielfahrer, Ältere und Personen, die mit Kindern in einem Haushalt leben. Der Allgemeinmediziner Raimund Saam regt überhaupt ein Umdenken hinsichtlich Betonschwellen an, weil diese für Menschen mit vorbeschädigter Wirbelsäule zum Problem werden können. Saam fordert die Bevorzugung von Gummischwellen bzw. Schwellen mit akustischem Warnton.

Zuviel des Guten?

Negativ auf den Verkehrsteilnehmer kann sich auch ein Überangebot an verkehrsberuhigenden Maßnahmen auswirken. "Menschliches Fehlverhalten im Straßenverkehr rührt oft daher, dass die Wichtigkeit der Informationen, die permanent auf den Verkehrsteilnehmer 'einprasseln', falsch gereiht wird", erklärt ÖAMTC-Verkehrspsychologin Marion Seidenberger. So ziehen optisch markante Dinge die Aufmerksamkeit auf sich, während optisch weniger auffällige, aber wichtige Objekte nicht wahrgenommen werden. Es sollten nur wenige, einheitliche Elemente zur Verkehrsbeeinflussung eingesetzt werden, die optisch auffällig gestaltet sind. Das gibt den Verkehrsteilnehmern die Chance, ein Signal rasch zu begreifen und dementsprechend richtige Handlungen zu setzen.

Reizüberflutung muss vermieden werden

Der Wiener Unfallforscher Ernst Pflieger tritt unter der Erfüllung bestimmter Anforderungen für verkehrsberuhigende Maßnahmen ein: "Eine optimale Straßenraumgestaltung erhöht die Verkehrssicherheit, weil sie Interaktionen sichtbar und dadurch Konflikte bewältigbar macht". Oftmals scheitern die Verkehrsteilnehmer aber an der Reizüberflutung, die sich ihnen durch die Fülle der Informationen -Verkehrsschilder, Ampeln, bauliche Maßnahmen, Beleuchtung etc. - ergibt. "Die Anzahl der Informationen muss reduziert, wenn bestimmte wesentliche Anforderungen nicht erfüllt werden", sagt Pflieger. Die Wahrnehmbarkeit soll deutlich über der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen, wesentliche Informationsinhalte müssen rechtzeitig erkennbar sein. Die Zeit zum Erkennen von Informationen muss ausreichend sein - "oder es muss die Anzahl der Informationen reduziert werden", sagt Pflieger.

Was ist gut, was schlecht?

ÖAMTC-Jurist Martin Hoffer interpretiert die gerne zitierte "Schwelle" nicht nur als Fahrbahnaufdoppelung, sondern als jede Art von Barriere oder Hindernis, die die Fortbewegung oder Kommunikation behindert. Kreisverkehre, Durchfahrtssperren durch ganze Ortschaften, Parkraumvernichtung u. Ä. sind Hindernisse - auch wenn sie offiziell für gut befunden und in bester Absicht eingeführt worden sind. "Doch wer entscheidet, was gut ist oder wer die Guten sind?", hakt Hoffer nach. Als Autofahrer ist man meistens in der Position des "Schlechten" zu finden, der sich gegängelt und

bestraft fühlt. Hoffers Zukunftsvisionen sehen freilich anders aus. "Das Ziel ist ein sich selbst erklärender Straßenraum", erklärt der ÖAMTC-Jurist. Niemand sollte sich mutwillig behindert oder gebremst fühlen. Angedeutete Schwellen und sanfte Verkehrsleiteinrichtungen sind besser als harte Stöße und strenge Verbote.

Kurzfassungen der Beiträge aller Vortragenden finden Sie zum Download in der Linkbox!