

DStGB

DOKUMENTATION N° 37

Stadt und Verkehr – 100 Leitsätze zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund
www.dstgb.de



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Vorwort

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen legen mit den „Leitsätzen zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden“ Meinungen, Forderungen und Empfehlungen zu 100 aktuellen Fragestellungen rund um die gemeindliche Verkehrspolitik vor.

Anlass für diese Zusammenstellung der Leitsätze war die ADAC-Veröffentlichung „Stadt und Verkehr 2003 – 100 Themen zum Verkehr in Stadt und Region“. Die darin enthaltenen Einzelbeiträge sollen nach Vorstellungen des ADAC die Basis seiner Verkehrsarbeit in den Kommunen für die nächsten 10 Jahre bilden. Die Städte und Gemeinden werden mit diesen Meinungen künftig in der kommunalen Verkehrspolitik konfrontiert werden, Bürger werden sich die Argumente zu Eigen machen. Die Städte und Gemeinden müssen dann unter Berücksichtigung der örtlichen Interessen situationsgerechte Lösungen finden.

Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden verfolgen eine differenzierte verkehrspolitische Philosophie. Es geht ihnen gegenüber dem ADAC vorrangig um die Ordnung und Gestaltung des „Lebens- und Wirtschaftsraums Straße“, in dem den Straßennutzern unterschiedliche Nutzungsprioritäten und -ansprüche zugewiesen werden. Kommunale Verkehrspolitik ist nicht einem Verkehrsmittel vorrangig verpflichtet! Dennoch kommen DStGB, StGB NRW und der ADAC aber in vielen Einzelfragen zu übereinstimmenden Antworten und Empfehlungen.

Die 100 Leitsätze verstehen sich als Beitrag zur Diskussion um eine verantwortungsvolle Steuerung des Verkehrsgeschehens in den Städten und Gemeinden. Sie sollen Verwaltungen und Räten als praxisnahe Orientierungen zu den wesentlichen Stichwörtern der kommunalen Verkehrspolitik dienen. Sie dürfen aber nicht als Liste der mindestens herbei zu führenden Sachentscheidungen oder herzustellen Einrichtungen verstanden werden!

Bei der Verwendung der Leitsätze müssen zwei Aspekte immer gegenwärtig sein:

- Verkehrsplanerische und straßenverkehrliche Maßnahmen und Entscheidungen unterliegen in erster Linie der Verantwortlichkeit des Gemeinderats und der Straßenverkehrsbehörde. Bürgerbeteiligung kann planerisches Ermessen flankieren, aber nicht ersetzen.
- 100 %ige Sicherheit ist nicht zu erreichen. Dennoch muss bei allen Maßnahmen den Sicherheitsaspekten Vorrang vor lediglich wünschenswerten Wirkungen eingeräumt werden. Besonders die Rettungswege für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge müssen immer in erforderlichem Umfang verfügbar und unverzüglich benutzbar sein.

Und ein dritter Aspekt versteht sich von selbst: Alle aus den Leitsätzen resultierenden Maßnahmen müssen vor dem Hintergrund der äußerst angespannten finanziellen Situation der Städte und Gemeinden zu rechtfertigen sein. Bund und Länder stehen in der Verantwortung, die Investitionsfähigkeit der Kommunen wiederherzustellen.


Ihr
Dr. Gerd Landsberg


Dr. Bernd Jürgen Schneider



Verfasser:

Carsten Hansen, Referatsleiter Wirtschaft, Verkehr und Tourismus
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Roland Thomas, Hauptreferent Regional- und Strukturpolitik, Verkehrswesen, Tourismus
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

Inhalt

1. Verkehrsplanung	2	3. Wirtschaftsverkehr	6	7. Mobilitätsmanagement	13
1.1 Leitbild	2	3.1 City-Logistik	6	7.1 Mobilitätsberatung	13
1.2 Masterplan	2	3.2 Ladezonen	7	7.2 Touristische Wegweisung	13
1.3 Verkehrsentwicklungsplan	2	3.3 Pkw-Wirtschaftsverkehr	7	7.3 Dynamische Fahrgemeinschaften	13
1.4 Verkehrsverträglichkeitsprüfung	2	3.4 Zufahrtsberechtigungen	7	7.4 Großveranstaltungen	13
1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung	2	3.5 E-Commerce	7	7.5 Veranstaltungsticket	13
1.6 Umweltmonitoring	2	4. Verkehrssicherheit	7	7.6 Job-Ticket	13
1.7 Kooperation im Planungsprozess	3	4.1 Städtisches Straßennetz	7	7.7 Semester-Ticket	13
1.8 Bürgerbeteiligung	3	4.2 Unfallgeschehen	7	7.8 City-Maut	13
1.9 Lärminderungsplanung	3	4.3 Fußgängersicherheit	7	7.9 Elektronische Cash-Systeme	14
1.10 Agenda 21	3	4.4 Inline-Skater	8	8. Verkehrstelematik	14
1.11 Vorbehaltsnetz	3	4.5 Kinder	8	8.1 Verkehrsbeeinflussungssysteme	14
1.12 Barrierefreiheit	3	4.6 Radfahrersicherheit	8	8.2 Parkleitsysteme	14
1.13 Umweltverbund	3	4.7 Senioren	8	8.3 Verkehrsinformationsdienste	14
1.14 Maßnahmen bei Luftverunreinigung	4	4.8 Sicherheitsaudit	8	8.4 Dynamische grüne Wellen	14
1.15 Erreichbarkeit von Innenstädten	4	4.9 Tunnelsicherheit	9	8.5 ÖPNV-Beschleunigung	14
1.16 Ausgleichsmaßnahmen	4	4.10 Straßenraumbeleuchtung	9	8.6 Dynamische Fahrgastinformationssysteme	14
1.17 Kreisverkehrsplätze	4	4.11 Verkehrszeichen	9	8.7 Floating Car Data	14
2. Individualverkehr und ÖPNV	4	4.12 Geschwindigkeitsüberwachung	9	8.8 Kommunizierende Fahrzeuge	15
2.1 Nahverkehrsplan	4	5. Verkehrsberuhigung	9	9. Verkehrsorganisation	15
2.2 Anschlussicherung	4	5.1 Rückbau von Hauptverkehrsstraßen	9	9.1 Innerstädtische Wegweisung	15
2.3 Stadtbussysteme	5	5.2 Verkehrsberuhigter Bereich	10	9.2 Red Routes	15
2.4 Buskaps	5	5.3 Tempo 30-Zonen	10	9.3 Störfall-Management	15
2.5 Busspuren	5	5.4 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	10	9.4 City-Management	15
2.6 Rufbusse / Anrufsammeltaxen	5	5.5 Ortsumgehungen	10	9.5 Fahrbahnerhalt	15
2.7 Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Radverkehr	5	5.6 Möblierung des Straßenraums	10	9.6 Grabenloser Leitungsbau	16
2.8 Radverkehrsinfrastruktur	5	6. Ruhender Verkehr	10	9.7 Elektronische Taschenparkuhr	16
2.9 Radfahrstreifen / Schutzstreifen	5	6.1 Parkraumkonzepte	10	9.8 Grüner Pfeil	16
2.10 Radwege	5	6.2 Stellplatzablöse	11	10. Einzelbausteine	16
2.11 Radfahrerschleusen	6	6.3 Park + Ride	11	10.1 Fördermittel	16
2.12 Leihfahrräder / Call a bike	6	6.4 Bike + Ride	11	10.2 Begrünung des Verkehrsraums	16
2.13 Fußgängerleitsysteme	6	6.5 Parken und Mitnehmen	11	10.3 Werbung in der Stadt	17
2.14 Fußgängerzonen	6	6.6 Bewohnerparken	11	10.4 Neue Antriebstechnologien	17
2.15 Querungshilfen	6	6.7 Parkgebühren	11	10.5 Autoarmes Wohnen	17
		6.8 Parkinformationen	12	10.6 Car-Sharing	17
		6.9 Parkhäuser	12		
		6.10 Zertifizierung von Parkieranlagen	12		
		6.11 Automatische Parksyste-me	12		
		6.12 Motorradparken	12		
		6.13 Teleparking	12		
		6.14 Blaue Zone	12		

Titelfoto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn

„Stadt und Verkehr – 100 Leitsätze zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden“

Der ADAC hat in einem Grundsatzpapier „Stadt und Verkehr 2003“ 100 Themen zum Verkehr in Stadt und Region aufgegriffen. Die Einzelbeiträge sollen als Fakten, Perspektiven und Forderungen die Basis der ADAC-Verkehrsarbeit in den Kommunen für die nächsten 10 Jahre bilden.

Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen und der Deutsche Städte- und Gemeindebund haben das Grundsatzpapier zum Anlass genommen, ebenfalls Leitsätze zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden aufzustellen. Die Leitsätze belegen, dass verkehrspolitische Weichenstellungen in den Städten und Gemeinden auch unter dem Diktat knapper Gemeindekassen

- durch strategisches nachhaltiges Herangehen an die bestehenden Probleme,
- durch Vernetzung und Bündelung von Planungs- sowie Verfahrensabläufen und nicht zuletzt
- durch zielgerichtete Kommunikation im Wege der Bürgerbeteiligung und des politischen sowie planerischen Marketings

vorgenommen werden können.

Die 100 Leitsätze verstehen sich als Beitrag zu der durch den ADAC angestoßenen Diskussion um eine verantwortungsvolle Steuerung des Verkehrsgeschehens in den Städten und Gemeinden. Sie sollen Räten und Verwaltungen als praxisnahe Orientierungen zu den wesentlichen Stichwörtern der kommunalen Verkehrspolitik dienen.

1. Verkehrsplanung

1.1 Leitbild

Verkehrspolitische und -planerische Leitbilder in der Kommunalpolitik erleichtern die Verkehrsgestaltung in den Städten und Gemeinden. Leitbilder müssen zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Interessen ausgewogen und in die Leitlinien der Stadtentwicklung eingebettet sein.

Je nach Einwohnerzahl, Standort in der Region sowie Einordnung in die Landesentwicklung soll das jeweilige kommunale Leitbild eigene verkehrspolitische Schwerpunkte setzen und diese mit unterstützenden Maßnahmen umsetzen beziehungsweise begleiten. Dies kann eine ÖPNV-Vorrangpolitik oder auch eine auf den motorisierten und den nichtmotorisierten Individualverkehr ausgerichtete Strategie sein, beispielsweise auf besondere Leistungen im Parkraummanagement.

1.2 Masterplan

Masterpläne zielen darauf ab, die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung von größeren Städten und Regionen in strategischen Zeiträumen zu planen. Sie sollten die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung gleichberechtigt nebeneinander und miteinander

verknüpfen, unter Mitwirkung der betroffenen Bürger sowie der Wirtschaft in der Region aufgestellt werden und besonderes Augenmerk auf die Beziehungen zwischen Stadt und Umland sowie von Zentrumsbereichen untereinander richten.

1.3 Verkehrsentwicklungsplan

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt seit langem, dass jede Stadt beziehungsweise Gemeinde einen Verkehrsentwicklungsplan aufstellt, der auf die besonderen Gegebenheiten der jeweiligen Kommune abgestimmt ist. Verkehrsentwicklungspläne sollen zu einer besseren Integration der notwendigen Straßenverkehre führen und eine stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger gewährleisten. Neben dem Personenverkehr muss gleichwertig auch der Wirtschafts- und Güterverkehr betrachtet werden.

1.4 Verkehrsverträglichkeitsprüfung

Es muss als planerische Selbstverständlichkeit bereits auf Planungsebenen oberhalb des Bebauungsplans verstanden werden, dass Neunutzungen oder Nutzungsverdichtungen auf ihre Verträglichkeit mit der Umwelt und mit der vorhandenen beziehungsweise erweiterbaren Verkehrsinfrastruktur überprüft werden. Soweit Defizite nachweisbar sind, müssen sie in der Planung beseitigt werden. Hier ist ein Zusammenwirken von Planungsebene und Vorhabenträger von zentraler Bedeutung.

1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Von der Umweltverträglichkeitsprüfung erwartet der Städte- und Gemeindebund, dass sie einen detaillierten Überblick zu umweltbedeutsamen Tatbeständen in Bezug auf Planungs- und Baumaßnahmen zum Beispiel von Verkehrswegen liefert. Sie muss – wie andere Prüfungsverfahren – in den übergeordneten Planungsprozess (beispielsweise Planfeststellungsverfahren) integriert sein und darf nicht zu unangemessenen Verfahrensverlängerungen führen. Die Kommunen stehen gegenüber der Wirtschaft im Wort, Planungsverfahren zu vereinfachen, transparenter zu machen und zeitlich zu straffen. In Verwaltungsverfahren, auf die allein die Kommune Einfluss hat, sind insoweit in jüngerer Zeit beachtliche Fortschritte gemacht worden.

1.6 Umweltmonitoring

Umweltmonitoring und vergleichbare isolierte Erfassungsvorhaben von Grenzwerten bewertet der Städte- und Gemeindebund für sich gesehen als wenig hilfreich. Ursachen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation stehen in vielfältigen Wechselwirkungen. Die isolierte Betrachtung einzelner Grenzwerte beispielsweise in Luftreinhalteplänen zwingt im Regelfall zu drastischen Eingriffen in den Verkehrsablauf, während das Überschreiten der Grenzwerte häufig von vielen, auch privatwirtschaftlich verursachten Faktoren abhängt.

Aus kommunaler Sicht ist mit einem ganzheitlichen Ansatz im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung an die Ursachen hoher Umweltbelastungen heranzugehen.

1.7 Kooperation im Planungsprozess

Interkommunale Kooperation und Zusammenarbeit in der Region ist aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes auch in der Verkehrsplanung von elementarer Bedeutung. Mit den gesetzlichen Regelungen zum ÖPNV und zur kommunalen Gemeinschaftsarbeit sind für den öffentlichen Personennahverkehr ausreichende Kooperationsmechanismen vorhanden.

Im Bereich der Straßenplanung gilt bei der interkommunalen Kooperation der Grundsatz der Freiwilligkeit. Dieser ist bereits weitgehend eingeschränkt durch überörtliche Planungsverfahren. Auch bei der Vergabe staatlicher Mittel zum Straßenbau wird zunehmend ein indirekter Zwang zur interkommunalen Kooperation ausgeübt.

1.8 Bürgerbeteiligung

Stadt- und umweltverträgliche Verkehrsentwicklungsplanung ist zunehmend auch eine politische Aufgabe. Verkehrsplaner sind im Rahmen derartiger Planungsprozesse nicht nur die Bearbeiter einer technischen Spezialaufgabe, sondern zunehmend Planungsmoderatoren.

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt daher, zur intensiven Beteiligung der politischen Entscheidungsträger, betroffener Bürgergruppen und der Träger öffentlicher Belange, Verkehrsentwicklungspläne und Straßenraumentwürfe im ständigen Dialog mit projektbegleitenden Arbeitskreisen schrittweise zu erarbeiten. Wesentliche Aufgabe ist dabei die laufende Überprüfung der Realisierungschancen sowie die möglichst frühe Herbeiführung von Teilentscheidungen.

Je nach Planungsfall kann es sich empfehlen, eine kompetente Beratung und Moderation – beispielsweise im Rahmen von Mediationsverfahren – einzubeziehen.

1.9 Lärminderungsplanung

Für die Lärminderungsplanung gilt ebenso wie für andere Erfassungstechniken von Grenzwerten, dass eine isolierte Betrachtung abzulehnen ist. Lärmschutz sollte vielmehr ein selbstverständlicher Bestandteil der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung sein.

Es ist aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes ein gesellschaftliches Erfordernis für Staat, Kommunen, Wirtschaft und Bürger, durch gesetzliche, planerische, organisatorische und finanzielle Maßnahmen, aber auch durch Verhaltensänderungen auf eine Reduzierung des Verkehrslärms hinzuwirken. Der Verkehrslärmschutz muss mit dem Leitbild „Vermeidung vor Verringerung vor Entschädigung“ auf Dauer eine wichtige Aufgabe besonders in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Gesundheit und Stadtentwicklung sein. Ein Schwerpunkt kommunaler Lärmschutzpolitik liegt dabei auf Maßnahmen der Verkehrsberuhigung.

1.10 Agenda 21

Der Agenda-Prozess auf kommunaler Ebene ist ein Ergebnis eines Ansatzes unter mehreren zur Bürgerbeteiligung. Er kann sich als gutes Instrument zur Förderung einer

nachhaltigen Entwicklung gerade auch im Verkehrsreich darstellen. Dabei werden Vorschläge entwickelt, die der Vorstellung der Akteure von Nachhaltigkeit entsprechen. Ob und welche Vorschläge im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung letztlich umgesetzt werden, bleibt den Kommunen vorbehalten.

1.11 Vorbehaltsnetz

Die Definition eines Vorbehaltsnetzes kommunaler Hauptverkehrsstraßen zur Bündelung der Individualverkehre und des straßengebundenen ÖPNV ist ein integraler Bestandteil kommunaler Verkehrsentwicklungspläne. Sie ist im Übrigen durch die Neuregelung der StVO zu Tempo 30-Zonen verbindlich vorgeschrieben.

Wenn den so genannten Vorbehalts- beziehungsweise Vorrangstraßen auch überwiegend eine (Haupt)Verkehrsfunktion zukommt, so müssen doch die Belange der Anwohner in diesen Straßen berücksichtigt werden. Maßnahmen, die einen reibungslosen Durchfluss hoher Verkehrsmengen gewährleisten, müssen Vorrang haben vor der Gewährung individueller Spitzengeschwindigkeiten.

1.12 Barrierefreiheit

Jede Maßnahme der barrierefreien Gestaltung hilft nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern stellt eine Qualitätsverbesserung für alle Nutzer dar. Die Realisierung einer umfassenden Barrierefreiheit für alle mobilitätseingeschränkten Menschen sowie für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderungen bedeutet für die Kommunen allerdings ein nicht auf einmal zu bewältigendes Investitionsvolumen an Bau-, Anschaffungs- und Instandhaltungskosten. Die Umsetzung muss sich daher zwingend schrittweise an den örtlichen Gegebenheiten und insbesondere an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen orientieren.

Generell muss es Ziel kommunaler Verkehrspolitik sein, möglichst ungebrochene Beförderungsketten zu gewährleisten, gegebenenfalls zunächst auf Ortsteil- und später auf Gemeindeebene.

1.13 Umweltverbund

Der Umweltverbund, die kombinierte Nutzung der Verkehrsträger Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV spielt aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes eine wesentliche Rolle bei der Bewältigung kommunaler Mobilitätsbedürfnisse.

Es ist festzustellen, dass insbesondere beim Schadstoffausstoß und bei den Lärmemissionen zumindest der motorisierte Individualverkehr mit Personenfahrzeugen seine Nachteile gegenüber dem ÖPNV verringert. Es ist ebenfalls nicht zu verkennen, dass die komplette Abdeckung aller Verkehrsbedürfnisse durch den Umweltverbund insbesondere im kreisangehörigen Raum nicht möglich ist.

Der Städte- und Gemeindebund präferiert daher gerade für den Bereich kreisangehöriger Kommunen die Förderung einer intelligenten Verkehrsmittelwahl, die nicht auf eine generelle „ideologische“ Bevorzugung beziehungsweise Ächtung bestimmter Verkehrsarten setzt, sondern den Verkehrsteilnehmer ermutigt, je nach konkreter We-

geursache das optimale Verkehrsmittel – gegebenenfalls auch in Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel – zu wählen.

1.14 Maßnahmen bei Luftverunreinigung

Luftreinhaltepläne und vergleichbare isolierte Erfassungsvorhaben von Grenzwerten bewertet der Städte- und Gemeindebund für sich gesehen als wenig hilfreich. Ursachen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation stehen in vielfältigen Wechselwirkungen. Die isolierte Betrachtung einzelner Grenzwerte beispielsweise in Luftreinhalteplänen zwingt im Regelfall zu drastischen Eingriffen in den Verkehrsablauf, während das Überschreiten der Grenzwerte häufig von vielen, auch privatwirtschaftlich verursachten Faktoren abhängt.

Aus kommunaler Sicht ist mit einem ganzheitlichen Ansatz im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung an die Ursachen hoher Umweltbelastungen heranzugehen.

1.15 Erreichbarkeit von Innenstädten

Der Städte- und Gemeindebund verfolgt seit langem das Leitbild eines Lebens- und Wirtschaftsraums Straße, der die kommunale Verkehrsinfrastruktur insbesondere in den Stadtzentren und Ortskernen als hochwertige Aktionsfläche für unterschiedliche Nutzungen ansieht. Straßen dienen nicht mehr allein der Ortsveränderung, sondern werden für vielerlei öffentliche, private und wirtschaftliche Nutzungen beansprucht.

Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr hat der Städte- und Gemeindebund Ziele und Bausteine kommunaler Parkraumkonzepte erarbeitet. Er geht dabei von der Erkenntnis aus, dass unter den Nutzungsansprüchen an den Straßenraum das Parken den funktional am ehesten zu beeinflussenden Anspruch darstellt.

Im Hinblick auf den Wirtschafts- und Güterverkehr hat der Verband eine Check-Liste zur City-Logistik in der Sicht kreisangehöriger Städte und Gemeinden erarbeitet. De facto entscheidet die Mitwirkung der transportierenden Wirtschaft vor Ort über Erfolg oder Misserfolg von City-Logistik-Konzepten.

Durch eine Flexibilisierung des Sondernutzungsrechts können insbesondere in Fußgängerzonen im Wege der Public Private Partnership die nichtverkehrlichen Nutzungen des Straßenraums effizienter gemanagt werden.

Für eine spezielle gesetzliche Grundlage zur Sperrung von Innenstädten für den motorisierten Individualverkehr besteht aus Sicht des Verbandes kein Bedürfnis. Vielmehr können die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten von Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Umwelt, aus städtebaulichen, verkehrlichen und sonstigen Gründen unter Berücksichtigung der konfligierenden Interessen im Einzelfall ausgeschöpft werden.

1.16 Ausgleichsmaßnahmen

Der Städte- und Gemeindebund sieht die Herstellung von Ausgleichsmaßnahmen als Chance zur Aufwertung der ökologischen Standortbedingungen in der Gemeinde.

Besonderer Schwerpunkt sollte bei Ausgleichsmaßnahmen auf die Herstellung von Biotopverbunden gelegt werden. Darüber hinaus sollten die Kommunen möglichst

frei in der Bestimmung der räumlichen Lage von Ausgleichsmaßnahmen sein.

Aus kommunaler Sicht ist eine politische Aussage dahingehend zu befürworten, dass bei Flächeninfrastruktur zugunsten immissionsarmer Verkehrsarten, wie dem Fußgänger- und Radverkehr, auf Ausgleichsmaßnahmen verzichtet werden kann. Die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen selbst muss sich in den verkehrlichen Kontext einordnen.

1.17 Kreisverkehrsplätze

Der Städte- und Gemeindebund hat durch einen Präsidiumsbeschluss bereits im Jahr 1989 den derzeitigen „Boom“ der Kreisverkehrsplätze mitangestoßen, indem er die Bedeutung dieser Verkehrsanlagen als straßenverkehrliche Knotenpunktform unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit sowie städtebauliche Integration und Gestaltung unterstrichen hat. Der Verband hat die staatlichen Ebenen aufgefordert, die Realisierung von Kreisverkehrsplätzen gezielt zu fördern und den Städten und Gemeinden empfohlen, Kreisverkehrsplätze im Rahmen ihrer Straßenbauplanung verstärkt als alternative Knotenpunktform zu berücksichtigen. Dies ist in der Praxis auch geschehen.

Kreisverkehrsplätze müssen so gestaltet sein, dass

- LKW, Busse und ähnliche Fahrzeuge gefahrlos passieren können,
- Radfahrer und Fußgänger sicher queren können und
- Mini-Kreisverkehre eindeutig als Kreisverkehre erkennbar sind.

2. Individualverkehr und ÖPNV

2.1 Nahverkehrsplan

Die Nahverkehrspläne sind in ein nahezu unüberschaubares Geflecht von Planungsinstrumenten nach der ÖPNV-Gesetzgebung, der Raumordnung und Landesplanung sowie der integrierten Gesamtverkehrsplanung eingebunden. Hier sind die Grenzen planerischen Ermessens gesetzt.

Forderungen, den Nahverkehrsplan einerseits nach dem politisch Wünschenswerten und dem praktisch Umsetzbaren auszurichten, andererseits mit der Regionalplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung der betroffenen Kommunen abzustimmen, werden ausdrücklich unterstützt. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden erwarten von den Kreisen ein stärkeres planerisches Engagement gegenüber den Verkehrsunternehmen sowie eine intensivere Abstimmung zu den Entwicklungszielen des kreisangehörigen Raumes.

2.2. Anschlusssicherung

Das Ziel der Anschlusssicherung im ÖPNV – durch Abstimmung der Fahrpläne verschiedener ÖPNV-Betreiber aufeinander und insbesondere auch durch den „Integrierten Taktfahrplan“ – ist aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes zu unterstützen. Dabei darf allerdings die Konzentration sämtlicher Linienverkehre auf Schnittstellen

zum Schienenfernverkehr nicht den absoluten Vorrang haben. Vielmehr müssen auch die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Regionen nach wie vor durch den ÖPNV bedient werden können. Gerade in Regionen außerhalb der Ballungsräume bietet Busverkehr in aller Regel eine preisgünstige und in seiner Durchführung in Bezug auf Wartezeiten und Anschlussverbindungen komfortable Alternative zum Schienennahverkehr.

Technische Instrumente zur besseren Information der Reisenden über Verspätungen und Anschlussverbindungen können die Akzeptanz des ÖPNV weiter steigern.

2.3 Stadtbussysteme

Stadt- und Ortsbussysteme können gerade in kleineren und in Mittelstädten ein attraktives Grundangebot im ÖPNV gewährleisten. Mittlerweile wurden vielfältige Angebote erarbeitet. Die Unterstützung von Stadtbuskonzepten durch den Einzelhandel ist nach Einschätzung der kommunalen Spitzenverbände eine bislang vielfach vernachlässigte Möglichkeit zur – auch marketingmäßigen – Wertsteigerung der Konzepte.

2.4 Buskaps

Buskaps, also Haltestellen direkt am vorgezogenen Bordstein (ohne Busbucht), sind weder generell zu fordern noch abzulehnen. Die Entscheidung hierüber muss innerhalb der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung auf der Grundlage des verkehrspolitischen Leitbilds getroffen werden. Selbstverständlich müssen sie insbesondere auf Straßen des Vorbehaltsnetzes das Ergebnis einer sachgemäßen Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sein.

2.5 Busspuren

Busspuren als Sonderfahrstreifen für Omnibusse des Linienverkehrs sind generell geeignet, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Ihre Einrichtung hängt in erster Linie vom verkehrsplanerischen Leitbild der Kommune ab. Bei ihrer Einrichtung sollte darauf geachtet werden, dass durch Gewährleistung ausreichender Restverkehrsräume der Verkehrsablauf insgesamt flüssig bleibt.

2.6 Rufbusse / Anrufsammeltaxen

Vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen kann eine angemessene Mobilität in den Städten und Gemeinden auf Dauer nur gewährleistet werden, wenn der öffentliche Personennahverkehr durch eine qualifizierte Gestaltung auf individuelle Verkehrsbedürfnisse ausgerichteter und dennoch wirtschaftlicher Angebote eine Weiterentwicklung erfährt. Mobilitätsdefizite in Randbereichen der Städte, in ländlichen Regionen sowie in Schwachlastzeiten müssen – wo immer möglich – durch stärkeren Einsatz differenzierter und flexibler Bedienungsformen ausgeräumt werden. Hierzu haben sich in jüngerer Vergangenheit Systeme von Rufbussen, Anrufsammeltaxen und verstärkt auch Bürgerbussen etabliert, die – soweit wirtschaftlich vertretbar – auch ausgebaut werden sollten.

2.7 Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Radverkehr

Die kommunalen Spitzenverbände haben die durch die Radverkehrsnovelle in der StVO eingerichtete Möglich-

keit, Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Radverkehr auszustatten, grundsätzlich befürwortet. Sie haben sich für eine gewissenhafte fachliche Verkehrssicherheitsprüfung vor Einrichtung der betroffenen Straßen ausgesprochen, so dass Forderungen, vor Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung eine Einzelfallprüfung mittels einer speziellen Radverkehrsschau sowie nach stadtgestalterischer Vertretbarkeit, unterstützt werden.

Die Handlungsmöglichkeiten sollten mit Blick auf die Schaffung von Radwegenetzen durch Verknüpfung von Radwegen aber erweitert werden, um die Netzdurchlässigkeit zu erhöhen.

2.8 Radverkehrsinfrastruktur

Eine besonders wirkungsvolle und nachhaltige Förderung des Radverkehrs wird möglich, durch die Anschauung des Radverkehrs als System. Hierzu gehört neben der Neugewichtung der Verkehrsmittel im Hinblick auf die Straßennutzung die Bereitstellung von benutzerfreundlichen Abstellanlagen insbesondere an den Schnittstellen zum ÖPNV wie auch eine eigenständige Wegweisung für Radfahrer.

Die vielfach von den Städten und Gemeinden an Bahnhöfen und anderen Schwerpunkten aufgestellten Fahrrad-Abstellanlagen werden in der Praxis häufig nicht von den Radfahrern angenommen, weil sie sich nicht immer direkt an der kürzesten Wegeverbindung befinden. Der Städte- und Gemeindebund fordert eine StVO-Novellierung, die es den Kommunen ermöglicht, das wilde Fahrradparken in bestimmten Bereichen zu unterbinden, wenn in der Nähe Abstellanlagen eingerichtet sind.

Örtliche fahrradspezifische Wegweisungssysteme befürwortet der Städte- und Gemeindebund bereits seit langem, weil Radfahrer oft unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden und als ständige Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad. Er unterstützt grundsätzlich auch das Ziel, durch eine landesweite Wegweisung den Radverkehr zu fördern. Diese ist aber als Landesaufgabe auch vom Land finanziell zu tragen.

2.9 Radfahrstreifen / Schutzstreifen

Radfahrstreifen sind mehr als nur eine Alternative zum baulichen Radweg und sogar oft die bessere Variante. Sie bewähren sich nach Meinung des Städte- und Gemeindebundes auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen und bieten dem Radfahrer eine schnelle, direkte und sichere Führung – vor allem auch im Knotenpunktbereich. Alternativ zum Radstreifen eignen sich auch oft Schutzstreifen. Sie werden in derselben Weise markiert wie Radstreifen, aber nicht als benutzungspflichtige Radwege angeordnet. Ihre Benutzung ergibt sich durch das Rechtsfahrgebot.

2.10 Radwege

Die Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden ist nicht durch punktuelle, sondern nur durch eine flächendeckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte Ziel führend. Im Vordergrund der kommunalen Bemühungen sollten weniger hochinvestive Maßnahmen wie zum Beispiel der Radwegneubau stehen. Vielmehr sollte der Schwerpunkt auf eine Neuordnung des gesamten vorhan-

denen Straßenraums, also die geänderte Verteilung des Querschnitts auf die mit neuer Gewichtung versehenen Verkehrsmittel gelegt werden. Dies ist oft der schneller zu verwirklichende und kostengünstigere Weg, besonders wenn vorhandene Anlagen aufgewertet werden können.

Die zahlreichen, zwischenzeitlich auch in der StVO eingeführten Bausteine der Radverkehrspolitik wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Kombispuren von Fahrrad und Bus usw. sollten in kommunalen Radverkehrskonzepten verstärkt umgesetzt werden.

2.11 Radfahrschleusen

Fahrradfreundliche Verkehrs- und Signalregelungen in Form von Fahrradschleusen und aufgeweiteten Radaufstellstreifen in den geordneten Knotenpunktzufahrten werden in den Orientierungshilfen zum Radverkehr ausdrücklich befürwortet.

Da diese Schleusen dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen dem indirekten und direkten Abbiegen eröffnen, ist die sorgfältige Überprüfung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten Voraussetzung. Radfahrschleusen müssen sich bei lokalen Verkehrs-schauen als sichere Lösung herausstellen. Dabei muss die Eignung von aufgeweiteten Radfahrstreifen kritisch geprüft werden, wenn zusätzliche Signalisierungsanlagen erforderlich sein sollten.

2.12 Leihfahrräder / Call a bike

Call a bike ist nach Einschätzung des Verbandes ein interessantes Angebot auf dem lokalen Verkehrsmarkt. Angesichts eines hohen Organisations- und Sachaufwandes bietet sich die Zusammenarbeit privater Unternehmen an. Im Einzelfall können auch größere Unternehmen wie die Bahn AG ein solches System vorhalten.

Von kommunaler Seite kann die Einrichtung solcher Systeme durch Initiation und Moderation unterstützt werden. Die Bahn AG betreibt mit Call a bike das bekannteste Beispiel solcher Systeme.

2.13 Fußgängerleitsysteme

Für den Städte- und Gemeindebund hat der Fußgängerverkehr trotz der Pkw-Orientierung in der Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte seine Stellung als dominierende Verkehrsart in den zusammenhängend bebauten Bereichen bewahrt. Innenstädte und Ortskerne gewinnen ihre Lebendigkeit und Attraktivität im Wesentlichen durch den Fußgängerverkehr in allen seinen Facetten und Spielarten.

Der Verband hat daher Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden gegeben. Kernpunkt der Fußgängerverkehrsphilosophie ist die Verknüpfung der Infrastruktur zu einem Fußwegenetz durch direkte Wegeführungen, durch Minimierung der Verkehrswiderstände, durch kleinteilige Wegenetzverbindungen, durch Schaffung von Nutzungsüberlagerungen und andere Maßnahmen.

Der Städte- und Gemeindebund stellt den Grundsatz „Vernetzung wo möglich – Trennung wo nötig“ auf. Art und Umfang der Trennung von Fußgänger- und Kfz-Verkehr sollten sich nach den Geschwindigkeitsdifferenzen

der beiden Verkehrsarten richten. Ein Impuls des Verbandes für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden ist zudem die Aufstellung einer konsequenten Wegweisung für den Fußgängerverkehr.

2.14 Fußgängerzonen

Fußgängerzonen eignen sich als Dreh- und Angelpunkte eines Fußverkehrsnetzes. Bei der Einrichtung von Fußgängerzonen sollte nach Ansicht des Städte- und Gemeindebundes auch überprüft werden, ob die Nachfrage nach Parkständen in unmittelbarer Nähe der Zieladresse befriedigt werden muss. Vielen Verkehrsteilnehmern kommt es nicht unbedingt darauf an, direkt am Ziel zu parken; mindestens ebenso bedeutsam ist häufig die Attraktivität der Strecke zwischen Parkplatz und Ziel.

Andererseits ist es gerade in den Kommunen des kreisangehörigen Raumes nicht immer möglich oder nicht gewollt, den motorisierten Individualverkehr vollständig aus Ortskernstraßen zu verbannen. Oft wird in den oberen Stockwerken auch noch gewohnt. Eine gute Alternative zu klassischen Fußgängerzonen liegt in der verstärkten Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen als so genannte Tempo 20-Zonen.

Daneben sollte verstärkt die Alternative des verkehrsberuhigten Bereichs (Zeichen 325, 326 StVO) in die Erwägungen einbezogen werden. Verkehrsberuhigte Bereiche können nicht nur in Wohngebieten, sondern auch in Ortskernen eingerichtet werden und zum verträglichen Nebeneinander von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr, Fußgängerverkehr, Aufenthalt, Kommunikation und Kinderspiel führen.

2.15 Querungshilfen

Der Städte- und Gemeindebund fordert bei der Einrichtung von Querungshilfen, von einer punktuellen Betrachtungsweise nach rein straßenverkehrlichen Einsatzkriterien abzugehen und Querungshilfen in ein Fußverkehrsnetz einzubinden.

Er befürwortet eine Renaissance der Zebrastrassen als Grundlösung im Verlauf von Fußwegrelationen. Zebrastrassen bewähren sich vielfach als gegenüber Ampelanlagen sicherere Lösung, nicht zuletzt deshalb, weil hier Kommunikation vor Regulierung gestellt wird. Ein weiterer Vorteil der Querungshilfen liegt darin, dass sie im Vergleich zu Ampelanlagen mit geringeren Kosten zu verwirklichen sind.

3. Wirtschaftsverkehr

3.1 City-Logistik

Der Städte- und Gemeindebund sieht City-Logistik-Strategien als konfliktvermindernde Konzepte zur Abwicklung des innerörtlichen Wirtschaftsverkehrs angesichts insgesamt beschränkter Potentiale zur Warenbündelung besonders für solche kreisangehörigen Kommunen als geeignet an, die im engeren Einzugsbereich von Güterverkehrs- und -verteilzentren oder sonstigen Logistikstellen liegen. Er unterstreicht vor dem Hintergrund des erwarteten sprunghaften Anstiegs beim Gesamtgüter-

aufkommen und insbesondere beim Anteil des Straßen-güterverkehrs an den Verkehrsleistungen die Bedeutung örtlicher beziehungsweise regionaler Güterverkehrsrunder, in denen gezielt auf die Belange und Belastungen des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtete Handlungskonzepte abgestimmt werden.

Bislang scheitern City-Logistik-Konzepte häufig an der mangelnden Einbindung insbesondere überörtlich agierender Wirtschaftsunternehmen, die eigenständige Logistikkonzepte verfolgen und diese nicht in Einklang mit den kommunalen beziehungsweise regionalen Erfordernissen bringen. Zudem wird in der Praxis die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Transporteure untereinander oft als Problem angesehen. Gesprächsbereitschaft können Kommunen im Regelfall lediglich über politisch unattraktive Zwangsmaßnahmen wie Einschränkung von Zeitfenstern in Fußgängerzonen, Gewichtsbeschränkungen auf bestimmten Straßen usw. erreichen.

3.2 Ladezonen

Ladezonen, die im städtischen Straßenraum zu bestimmten Zeiten ausschließlich dem Liefer- und Ladeverkehr zur Verfügung stehen, müssen in gesamtstädtische Güterverkehrskonzepte eingebunden werden können. In Zusammenarbeit mit dem ADAC und anderen geeigneten Akteuren sollten Pilotversuche zur Einrichtung solcher Ladezonen geprüft werden.

3.3 Pkw-Wirtschaftsverkehr

Vorschläge, die Bedürfnisse des Pkw-Wirtschaftsverkehrs bei kommunalen Verkehrskonzepten stärker zu berücksichtigen sind unterstützenswert. In der Praxis bestätigt die Handwerkerschaft die wirtschaftsfreundliche Handhabung von Ausnahmegenehmigungen für den ruhenden Verkehr durch die Stadtverwaltungen. Das Parken von Handwerker- und Dienstleisterfahrzeugen im Parkverbot beziehungsweise auf Gehwegen wird in den Städten und Gemeinden im Regelfall zugelassen, so dass bislang für die Ausweisung von Ladezonen unter diesen Aspekt noch kein Bedarf gesehen wird.

Grundsätzlich sollte erreicht werden, dass die in einer Stadt ausgestellten Ausnahmegenehmigungen für Handwerker-Fahrzeuge auch in anderen Kommunen gültig sind. Im Übrigen bedarf es der Abwägung vor Ort, ob durch die ausgedehnte Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Handwerker andere Wirtschaftsbereiche nicht unangemessen benachteiligt werden, beziehungsweise ob durch die Einbeziehung weiterer Wirtschaftsbereiche die Regelungen für den ruhenden Verkehr wirkungslos werden.

3.4 Zufahrtsberechtigungen

Zufahrtsberechtigungen für Handel und Gewerbe zum Beispiel in Fußgängerzonen sind unvermeidbar und daher in notwendigem Maße vorzusehen. Dies ist gängige Praxis in den Städten und Gemeinden. Übergreifende Konzeptionen sind bislang auch an der mangelnden Bereitschaft von Handel und Gewerbe gescheitert, flexible Lösungsansätze seitens der Kommunen (zum Beispiel Bringdienste und ähnliche) mitzudiskutieren, statt an Maximalforderungen festzuhalten.

3.5 E-Commerce

Die Auswirkungen des E-Commerce auf die Verkehrsentwicklung der Städte und Gemeinden sind derzeit noch nicht in allen Details erkennbar, da das Volumen des elektronischen Handels noch äußerst gering ist.

Die Möglichkeit des Einkaufs über das Internet verringert die Notwendigkeit des Einkaufs durch Ortsveränderung. E-Commerce birgt die Gefahr der Zunahme des Lieferverkehrs, bedingt durch die Reduzierung der Sendungsgrößen. Mit der Weiterentwicklung von E-Commerce ist zu erwarten, dass ein stärkerer Bedarf an wohnortnahen Abholmöglichkeiten entsteht. Nach Einschätzung des Städte- und Gemeindebundes werden sich entsprechende marktgerechte Angebote entwickeln.

4. Verkehrssicherheit

4.1 Städtisches Straßennetz

Die Prioritäten der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit sollten nicht nur an der Unfallhäufung, sondern unbedingt auch an der Unfallschwere orientiert werden.

Forderungen, dass der verkehrssichere Zustand der Straßen in jedem Fall gewährleistet sein muss und nicht an knappen Finanzmitteln scheitern darf, entsprechen den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes für die Erhaltung des kommunalen Straßennetzes. Der Verband befürwortet und betont den Grundsatz einer bescheidenen Straßenausstattung nach Funktionszuweisung der kommunalen Straßen.

Die Untergrenze für das Anforderungsniveau ergibt sich aus der Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht. Benutzer müssen darauf vertrauen können, dass sich die Straße in einem dem Gemeingebrauch und der Verkehrssicherungspflicht entsprechenden Zustand befindet. Diese Grundausstattung muss nach dem Grundsatz der konsequenten Finanzausstattung im Sinne der kommunalen Erhaltungsstrategie sichergestellt werden.

4.2 Unfallgeschehen

Nach Auffassung der Verbände ist die Schaffung größerer Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen eine wichtige Aufgabe auch von Kommunen. Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit setzt sich aus einem Maßnahmenbündel zusammen, das zum großen Teil bereits mit erheblichem Einsatz verwirklicht wird.

Von diesem Maßnahmenbündel werden beispielhaft insbesondere folgende Aktivitäten umfasst: Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Information, Verkehrslenkung und -regelung sowie -sicherung, verkehrssichere Gestaltung und Planung von Straßen, Verkehrsüberwachung und Kontrolle, Aspekte des Rettungswesens, verstärkte Förderung und Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie alternativer Bedienungsformen.

4.3 Fußgängersicherheit

Trotz der Pkw-Orientierung in der Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte hat der Fußgängerverkehr seine Stellung als dominierende Verkehrsart in den zusammenhängend bebauten Bereichen bewahrt.

Wie für den Radverkehr gilt der Grundsatz „Vernetzung wo möglich – Trennung wo nötig“. Art und Umfang der Trennung von Fußgänger- und Kfz-Verkehr sollten sich nach den Geschwindigkeitsdifferenzen der beiden Verkehrsarten richten. Ein Impuls zur Förderung fußgängerfreundlicher Städte und Gemeinden ist zudem die Aufstellung einer konsequenten Wegweisung für den Fußgängerverkehr.

Der Städte- und Gemeindebund fordert bei der Einrichtung von Querungshilfen, von einer punktuellen Betrachtungsweise nach rein straßenverkehrlichen Einsatzkriterien abzugehen und Querungshilfen in das oben beschriebene Fußverkehrsnetz einzubinden. Er befürwortet eine Renaissance der Zebrastreifen als Grundlösung im Verlauf von Fußwegrelationen. Zebrastreifen bewähren sich vielfach als gegenüber Ampelanlagen sicherere Lösung, nicht zuletzt deshalb, weil hier Kommunikation vor Regulierung gestellt wird.

4.4 Inline-Skater

Ausgehend von der in der StVO angelegten grundsätzlichen Gleichstellung mit Fußgängern sollte nach Auffassung des StGB den Besonderheiten beim Inline-Skating dadurch Rechnung getragen werden, dass

- im öffentlichen Verkehrsraum grundsätzlich die Gehwege im Schritt-Tempo zu benutzen sind,
- Radwege innerorts grundsätzlich dem Inline-Skating verwehrt sind,
- in Tempo 30-Zonen ein Befahren der Fahrbahnen mit höherer als Schrittgeschwindigkeit versuchsweise eröffnet wird,
- außerorts die Benutzung der rechten Fahrbahnseite überörtlicher Straßen probeweise eingeführt wird.

Einer Öffnung von Radwegen für Inline-Skater steht der StGB gerade wegen des hohen Konfliktpotentials zwischen Radverkehr und Inline-Skating ablehnend gegenüber. Insbesondere die Einführung eines neuen Verkehrszeichens für Inline-Skates ist nicht erforderlich.

4.5 Kinder

Im Wohnumfeld sollte der Sicherheit von Kindern als Verkehrs-„Übenden“ wie auch als im Straßenraum Spielenden durch verstärkten Einsatz von verkehrsberuhigten Bereichen und der besseren Überwachung der Geschwindigkeitsvorgaben Rechnung getragen werden.

Durch Straßenraumgestaltung, beispielsweise durch Möblierungen und anderen Maßnahmen, kann auf ein angepasstes Fahrverhalten hingewirkt werden. Auch die Schulwegsicherung bleibt nach Ansicht des Städte- und Gemeindebundes eine aktuelle Aufgabe der Kommunen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder bedarf eines engen Zusammenwirkens von Kindergarten, Schule und Eltern. Durch gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit können Kinder und Erwachsene sich gegenseitig mit der unterschiedlichen Wahrnehmung des Straßenverkehrs vertraut machen, so dass auch erwachsene Verkehrsteilnehmer die kindlichen Sicht- und Verhaltensweisen sowie Leistungsgrenzen im Straßenverkehr kennen lernen. Auf diese Weise kann an die Vorbildfunktion der erwachsenen Verkehrs-

teilnehmer appelliert und insbesondere Autofahrer auf die Unfallgefahren mit Kindern sensibilisiert werden.

Im Kampf gegen Kinderunfälle im Straßenverkehr sollten bereits an Kinder im Kindergarten reflektierende Umhängeschilder ausgegeben werden. Angesichts der hohen Unfallzahlen ausländischer Kinder sollten Kommunen durch spezifizierte Maßnahmen, zum Beispiel gezielte Aufklärungskampagnen, insoweit besondere Vorkehrungen treffen. Die Unterstützung des Fahrradfahrenlernens sollte bereits in den Klassen 1 und 2 erfolgen.

Durch spezielle Angebote im ÖPNV sowie alternative Bedienungsformen gerade im ländlichen Raum könnten die Unfallzahlen von Jugendlichen verringert werden.

Der Städte- und Gemeindebund ist ferner der Ansicht, dass die Einbindung von Kindern in die örtlichen Planungsprozesse dazu beitragen kann, die nach wie vor zu hohen Unfallzahlen zu senken. Bereits auf der Ebene der Stadt- und Landesentwicklungsplanung müssen die Belange von Kindern besonders berücksichtigt werden, um „Reparaturplanung“ auf örtlicher Ebene zu vermeiden.

4.6 Radfahrersicherheit

Der Städte- und Gemeindebund versteht den Radverkehr als System. Gerade dieser systematische Ansatz beinhaltet neben Komfort, Flüssigkeit und Attraktivität des Radfahrens als Verkehrsart auch die Sicherheit für den Radfahrer bei der Anlegung von Radverkehrsinfrastrukturen und Wegrelationen. Insbesondere an den Knotenpunkten, vor allem an Kreisverkehrsplätzen, muss das besondere Gefährdungspotenzial angemessen berücksichtigt werden.

Nach wie vor umstritten ist die Frage einer gesetzlichen Verpflichtung zum Tragen von Fahrradhelmen. Der individuelle Verletzungsschutz der Radfahrer wird durch das Tragen eines Helmes verbessert. Die Verkehrssicherheit wird durch einen Tragepflicht aber nicht verbessert. Verkehrspolitisch ist zu beachten, dass durch weitere gesetzliche Standards das Fahrradfahren als Verkehrsart nicht zusätzlich erschwert wird.

4.7 Senioren

Die Folgerungen der demographischen Entwicklung für den innerörtlichen Straßenverkehr sind noch nicht annähernd erforscht und bewertet. Grundsätzlich sind die Städte und Gemeinden gut beraten, wenn sie die Belange älterer Menschen in Verkehrs- und Stadtplanung künftig stärker berücksichtigen. Hierzu gehört es zunächst, auf die Gestaltung des Verkehrsraums durch bei Tag und Nacht gut sichtbare Verkehrszeichen und -einrichtungen, durch angepasste Wegweisung, Ampelanlagen, Park-einrichtungen etc. Einfluss zu nehmen und die älteren Menschen damit in ihrer Mobilität zu unterstützen. Daneben kommt es darauf an, diesen Personenkreis im Rahmen der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit gezielt anzusprechen.

4.8 Sicherheitsaudit

Das Straßenverkehrssicherheitsaudit ist grundsätzlich ein unterstützenswerter Ansatz für eine Erweiterung des „Instrumentenkastens“ der Verkehrssicherheitsarbeit.

Für den kommunalen Bereich können die bereits für den Bundesbereich vorliegenden Empfehlungen nur insoweit entsprechende Anwendung finden, als sie einerseits den Grundsatz der Freiwilligkeit strikt beachten und andererseits auf die kommunalen Einsatzbedingungen in den Verwaltungen eingehen.

Angesichts des weitreichenden und umfangreichen Regelwerks der Straßenbau- und Verkehrstechnik, das von den Kommunen ohnehin zwingend zu beachten ist, und des zusätzlichen Zeit-, Organisations- und Kostenaufwandes für Sicherheitsaudit-Verfahren wäre es inakzeptabel, Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur noch für empfehlungskonform auditierte Projekte vorzunehmen.

4.9 Tunnelsicherheit

Wegen der außerordentlichen Gefahrenlage durch das gleichzeitige Vorhandensein von hohen Verkehrsdichten, begrenzten Fluchtmöglichkeiten und eingeschränkten Rettungsmöglichkeiten bei Unfällen ist der Tunnelsicherheit ein besonders Augenmerk zu widmen. Insbesondere reibungslose Zusammenarbeit zwischen dem Straßenbetriebsdienst und der Feuerwehr ist zu gewährleisten.

Bei der Vermeidung von Gefahrensituationen in Tunneln fällt auch dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer eine entscheidende Rolle zu. Neben den baulichen und organisatorischen Vorsorgemaßnahmen von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr und Straßenbetriebsdienst können die Kommunen als Straßenverkehrsbehörden durch eine situationsbedingt angemessene Geschwindigkeitsbegrenzung zur Verkehrssicherheit in den Tunneln beitragen.

4.10 Straßenraumbeleuchtung

Die Beleuchtung des innerörtlichen Straßenraums dient in erster Linie der Gefahrenabwehr. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit, treten im Weiteren stadtgestalterische Gesichtspunkte.

Straßenbeleuchtung wird jedenfalls dort notwendig sein, wo sie der Sicherung konkreter Gefahrenstellen im Bereich der Straße dient, die anderenfalls nicht ohne weiteres rechtzeitig als solche erkannt werden könnten. Während das Abschalten der Straßenbeleuchtung in Schwachverkehrszeiten nur als ultima ratio in Betracht gezogen werden sollte, spricht sich der Städte- und Gemeindebund dafür aus, die Straßenbeleuchtungsanlagen konsequent darauf zu überprüfen, inwieweit durch Umrüstung Einsparungseffekte bei Kosten und Energie erreicht werden können. Lampenumrüstung, Steuerung und Optimierung der Beleuchtung amortisieren sich häufig schon nach kürzester Zeit.

4.11 Verkehrszeichen

Der Städte- und Gemeindebund erachtet es als ein wichtiges Aktionsfeld der Verkehrspolitik auf allen Ebenen, die Zahl der aufgestellten Verkehrszeichen zu reduzieren. Diesem Anspruch hinkt die Praxis auf allen staatlichen Ebenen hinterher. So werden straßenverkehrsrechtliche Änderungen auf Bundesebene regelmäßig durch neue Schilder umgesetzt, vgl. zuletzt die Radverkehrsnovelle.

Seriöse Prüfungen des „Schilderwaldes“ vor Ort ergeben allerdings, dass verkehrsregelnde und vor Gefahren warnende Verkehrszeichen kaum abgebaut werden können. Die im Rahmen von ADAC-Aktionen abgebauten Schilder waren zum Großteil solche, die sich auf den ruhenden Verkehr bezogen. Diese sind aber im Zusammenhang mit kommunalen Parkraumkonzepten zu sehen.

Generell gilt, dass angesichts der allen Verkehrsteilnehmern nach der StVO obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden sollten, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Die angeordnete Beschilderung ist regelmäßig auf ihre Funktionstüchtigkeit und dabei insbesondere auch auf ihre Nachsichtbarkeit (Verkehrsschauen) zu überprüfen.

4.12 Geschwindigkeitsüberwachung

Geschwindigkeits- und Rotlichtkontrollen durch Städte und Gemeinden gehören zum unentbehrlichen Repertoire kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit. Der Standort und weitere Details der Kontrollen sind jeweils mit der örtlichen Polizei abzustimmen. Die Durchführung sollte möglichst auf der Grundlage einer durch das vor Ort zuständige Verkehrssicherheitsgremium erarbeiteten Konzeption beruhen.

Kontrollen sollten sich im Wesentlichen auf Gefahrenpunkte – insbesondere im Hinblick auf die Schul- und Kindertagesumgebung – und auf Unfallschwerpunkte konzentrieren.

Den Kommunen wird empfohlen, die Einnahmen aus der Überwachungstätigkeit, soweit sie über die Kostendeckung hinausgehen, für Maßnahmen der Verkehrssicherheit zu verwenden. Hierzu gehören auch die Förderung des Umweltverbundes sowie Verkehrsberuhigungskonzepte.

5. Verkehrsberuhigung

5.1 Rückbau von Hauptverkehrsstraßen

Anlass für Überlegungen zum Rückbau von Hauptverkehrsstraßen ist oft eine Straßenraumaufteilung, welche den modernen Platz- und Verkehrsbedürfnissen des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs nicht mehr gerecht wird. In den vergangenen Jahrzehnten sind die nicht motorisierten Verkehrsarten auf Restflächen an den Fahrbahnrändern verdrängt worden. Öffentliche Verkehrsmittel wurden ganz aus dem Straßenraum entfernt (Straßenbahnen) oder mussten sich in den allgemeinen Verkehrsstrom integrieren.

Eine höhere Gewichtung öffentlicher und nicht motorisierter Verkehrsmittel führt wegen begrenzten Platzangebotes im öffentlichen Straßenraum zu einer Reduzierung des Flächenangebotes für den motorisierten Individualverkehr. Diese Neuaufteilung muss unter Beteiligung aller Verkehrsteilnehmergruppen im Rahmen eines langfristigen orientierten Konzeptes erfolgen, um Zustimmung bei den Betroffenen zu erlangen.

Beispiele für eine gelungene Neuaufteilung des Straßenraumes ist die Mehrfachbelegung einzelner Fahrstreifen (Umweltspur: Busse, Taxen, Fahrräder oder überfahrbare Gleiskörper im Straßenraum).

5.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Straßen, die niveaugleich ausgebaut sind und bei denen die Flächen für den Fahrverkehr und die Aufenthaltsbereiche beziehungsweise Flächen für den Fußgängerverkehr nur optisch durch unterschiedliche Pflasterung wahrnehmbar sind, beinhalten ein sehr hohes Gefährdungspotenzial, insbesondere für Kinder. Auf derartigen Straßen wird dringend die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325, 326 StVO) angeraten, um das Gefährdungspotenzial zu reduzieren.

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt zudem die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche nicht nur in reinen Wohnstraßen, sondern auch in anderen Bereichen wie beispielsweise Ortskernen zu prüfen. Die Straßenverkehrsordnung und die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften sehen gerade nicht die hohen Möblierungsstandards vor, wie sie sich in der Praxis entwickelt haben. Auch Niveaugleichheit ist keine zwingende Voraussetzung.

Die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit von derzeit Schrittgeschwindigkeit auf bis zu 15 km/h für Kfz würde das Grundprinzip des verkehrsberuhigten Bereichs, wo Mischverkehre vergleichbare Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer bedingen, auflösen. Forderungen in diese Richtung werden abgelehnt. Die auch vom ADAC geforderte funktionale Aufteilung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Vorrangstraßen und Wohnstraßen kann nicht nur zu Kfz-Vorrechten im Vorbehaltsnetz führen. Konsequenterweise muss der Aufenthalts- und Schutzgedanke in den Wohnstraßen ebenso hoch bewertet werden. Kommunale Verkehrspolitik ist nicht einzelnen Interessen verpflichtet, sondern sollte ein in sich schlüssiges verkehrliches Konzept bereitstellen.

5.3 Tempo 30-Zonen

Der Städte- und Gemeindebund unterstützt im Grundsatz die jetzt gefundene StVO-Regelung zu Tempo 30-Zonen, die er selbst mit angeregt hat. Er begrüßt auch den Abbau von Ausstattungs- und Möblierungsstandards. Die Zulassung von Fahrbahnmarkierungen und anderen einfachen optischen Mitteln wird für sinnvoll gehalten, auch wenn sie als Haltelinien an (Rechts vor Links)-Kreuzungen nach wie vor unzulässig sind.

Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen sollte eingebettet sein in die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung und auf der Grundlage einer Einteilung des Straßennetzes in Vorrang- und nachrangige Straßen erfolgen.

Von den erlaubten Markierungsmöglichkeiten auf der Straße für Parkflächen, Sperrflächen am Fahrbahnrand und Geschwindigkeitsbegrenzungen – etwa die Zahl „30“ – sollte verstärkt Gebrauch gemacht werden.

5.4 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Das Instrument des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird verstärkt zur Anwendung empfohlen. Gerade in kleineren Städten und Gemeinden handelt es sich da-

bei um eine zielführende Alternative zu Fußgängerzonen. Auf diese Weise werden nicht nur dem Wirtschaftsverkehr bessere Bedingungen geschaffen, sondern auch den Kunden die Möglichkeit geboten, Geschäfte unmittelbar zu erreichen. Neben der Erhaltung einer lebendigen Innenstadt begünstigt der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich durch Verlangsamung des Verkehrs ein angenehmes und sicheres Einkaufen.

5.5 Ortsumgehungen

Ortsumgehungen haben gerade für kleinere Städte und Gemeinden eine hohe Bedeutung, weil die Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen historisch bedingt häufig mitten durch den Ortskern führen und hier zu hohen Konfliktpotentialen im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Lärm- und Abgasbelastung sowie Stadtentwicklung führen. Der Bau von Ortsumgehungen ist daher seit langem eine dauernde kommunale Forderung.

Der Städte- und Gemeindebund ist der Meinung, dass nach Fertigstellung einer Ortsumgehung die alte Ortsdurchfahrt die Erreichbarkeit des Zentrums weiterhin gewährleisten muss und dass auch der überörtliche Baulastträger für etwaige Rückbaumaßnahmen, die eine stadtverträgliche Gestaltung der ehemaligen Ortsdurchfahrt möglich machen, eine finanzielle Beteiligung übernehmen muss.

5.6 Möblierung des Straßenraums

Rechtliche und gestalterische Fragestellungen bei der Möblierung des Straßenraums insbesondere zur Verkehrsberuhigung sind inzwischen weitgehend gelöst. Die Verkehrsberuhigung unterstützende Möblierungen sind in aller Regel rechtlich unproblematisch, soweit sie nicht selbst zu einer Gefährdung des fließenden Verkehrs führen. Nach anfänglichen – im Einzelfall durchaus kritisch zu würdigenden – „Prototypen“ von Straßenmöblierungen hat sich zwischenzeitlich ein Katalog von akzeptablen Einrichtungen durchgesetzt.

6. Ruhender Verkehr

6.1 Parkraumkonzepte

Parkraumkonzepte dienen in erster Linie der (Neu-)Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in verkehrlich stark belasteten Siedlungsbereichen. Räumlicher Gegenstand sind meist die Ortskerne/Innenstädte und angrenzende Quartiere. Parkraumkonzepte müssen den gesamten Parkraum (öffentlich und privat) sowie die „fließende“ und die „ruhende“ Komponente des Kfz-Verkehrs integriert behandeln. Vorrangiges Ziel kommunaler Parkraumkonzepte ist die wirksame Entlastung von Siedlungsbereichen vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer verbesserten Gesamtsituation.

Als Bausteine und Instrumente kommunaler Parkraumkonzepte schlägt der Städte- und Gemeindebund vor:

- Parkierungsanlagen zur Bündelung des ruhenden Kfz-Verkehrs an besonders geeigneten Standorten,
- Berücksichtigung privater Stellplätze, wobei die kommunalen Zugriffsmöglichkeiten begrenzt sind,

- Parkleitsysteme zur Reduzierung des Parksuchverkehrs insbesondere für ortsfremde Kraftfahrer,
- Parkraumbewirtschaftung durch Mehrfachnutzung von Parkraum, Parkgebühren, Parkdauerbegrenzung und Sonderparkberechtigungen für bestimmte Nutzergruppen.

Das Erstellen von Parkraumkonzepten erfordert viel Fingerspitzengefühl und setzt eine umfassende Analyse voraus. Auf die Gestaltung des Planungsprozesses muss daher großer Wert gelegt werden. Von besonderer Bedeutung ist die frühzeitige Kontaktaufnahme zu den örtlichen Interessenvertretern und -gruppen, die von den Ergebnissen der Planung besonders betroffen werden und das örtliche Meinungsklima wesentlich mitbestimmen, also Anwohner, Einzelhändler, Dienstleister, Gewerbetreibende, Beschäftigte, Kunden und Besucher.

6.2 Stellplatzablöse

Der Städte- und Gemeindebund ist der Auffassung, dass die in den Landesbauordnungen geregelte Stellplatzablöse sich für eine effiziente und flexible Steuerung des Stellplatzangebotes in Innenstädten eignet. Die sachgerechte Anwendung der Stellplatzablöse durch die Kommunen zur Steuerung des Stellplatzangebotes dient der Erhaltung der Attraktivität von Innstadtlagen. Sie nützt damit sowohl Besuchern als auch Bewohnern der Städte.

Die Höhe der Stellplatzablöse muss sich nach örtlichen Gegebenheiten und Lenkungszielen bemessen. Der Städte- und Gemeindebund ist jedoch auch der Auffassung, dass mit dem Instrument der Stellplatzablöse private und gewerbliche Bauherren nicht in eine Zwangslage gebracht werden dürfen. Darüber hinaus wird empfohlen, die Mittel aus der Stellplatzablöse konsenssteigernd für verkehrsbezogene Investitionen beziehungsweise zur Unterhaltung des öffentlichen Parkraums zu verwenden. Zielführend ist ein systematischer Ansatz, bei dem die Schaffung neuer Stellplätze für Fahrräder sowie die Förderung moderner Technologien wie automatische Parkieranlagen einbezogen werden.

6.3 Park + Ride

Die Errichtung von Park+Ride-Anlagen bedarf angesichts einer Vielzahl von schwierigen Problemen gerade für Umlandgemeinden einer umfassenden Abwägung der konkreten Vor- und Nachteile unter sorgfältiger Prüfung insbesondere in städtebaulicher und ökologischer Hinsicht.

Den Vorteilen für den Umweltverbund stehen folgende Nachteile gegenüber:

- Hoher Flächenverbrauch, zusätzliche Bodenversiegelung, nicht unbeträchtliche Lärm- und Abgasbelastungen,
- Erzeugung neuer Autoverkehrsströme in den Umlandgemeinden,
- gravierender Eingriff durch großdimensionierte Flächen in die gewachsenen Ortsstrukturen und Beeinträchtigungen des Stadtbildes.

P+R-Anlagen müssen daher Konzepten folgen, die den Pkw-Fahrer an der frühest möglichen Schnittstelle auf den ÖPNV führen. Sie dürfen nicht in Konkurrenz zum

ÖPNV treten. Fahrgemeinschaften sollten gegenüber Einzelfahrten bevorzugt werden. Als Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr müssen P+R-Anlagen auch Raum für Bringer und Abholer (Haltezonen) ebenso bieten wie sichere Abstellanlagen für Fahrräder.

6.4 Bike + Ride

Die Förderung des Radverkehrs wird in den Städten und Gemeinden nahezu flächendeckend als System verstanden und durch flächenhafte Radverkehrskonzepte betrieben. Eine fahrradfreundliche Kommunalpolitik ist in vielen Kommunen eine Selbstverständlichkeit.

Hierzu gehört in aller Regel auch die Errichtung geeigneter Fahrradabstellanlagen. Der Städte- und Gemeindebund regt an, durch geeignete Regelungen in der Straßenverkehrsordnung Möglichkeiten für die Kommunen zu schaffen, das wilde Parken und Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegflächen insbesondere an Bahnhöfen, Haltestellen sowie in Fußgängerzonen unterbinden zu können.

6.5 Parken und Mitnehmen

Der Einrichtung von P+M-Parkplätzen kann eine Bereicherung für die Bewältigung der Verkehrsprobleme in der Region sein. Es spricht nichts dagegen, an geeigneten Stellen Parkflächen als einfache P+M-Plätze auszuweisen. Darüber hinausgehende Forderungen, die entweder einen unangemessenen technischen Aufwand (Sanitäreinrichtungen) bedingen oder kommunal kaum beeinflussbar sind (Telefonzellen) werden seitens des Städte- und Gemeindebundes abgelehnt.

6.6 Bewohnerparken

Der StGB sieht das Bewohnerparken als einen Baustein kommunaler Parkraumkonzepte an, der im Zusammenhang mit dem Management des sonstigen Parkraums gerade in Ortskernen gesehen werden muss. Denn mit der Privilegierung des Bewohnerparkens wird mittelbar die Attraktivität der Innenstädte gefördert.

Die Neuformulierung des Straßenverkehrsgesetzes zum Bewohnerparken beinhaltet ausdrücklich nur die Ergänzung der Regelung um Lösungen im Großstadtbereich. Wenn die Rechtsprechung die Regelung ebenso auslegt, erwartet der Verband vom Gesetzgeber eine Nachbesserung, die das Bewohnerparken als Bestandteil von Parkraumkonzepten auch kleinerer und mittlerer Kommunen zulässt.

6.7 Parkgebühren

Parkgebühren sind wichtige Bausteine kommunaler Parkraumkonzepte. Der Städte- und Gemeindebund erachtet eine differenzierte Staffelung der Parkgebühren unter Berücksichtigung der Standorte als sinnvoll. Die Staffelung sollte nach dem jeweiligen Parkdruck, also regelmäßig von außen nach innen, erfolgen, d.h. im Innenstadtbereich/Ortskern werden die höchsten Parkgebühren gefordert. Die im öffentlichen Straßenraum erhobenen Parkgebühren sollten dabei über denen der Parkieranlagen, insbesondere der Parkhäuser, liegen.

Der StGB empfiehlt in diesem Zusammenhang, Gebührengerechtigkeit und Bürgerorientierung beziehungsweise -freundlichkeit der Erhebung zu stärken. Hier ist zum

einen an differenziertere (beispielsweise minutengenaue) Abrechnungen der Parkgebühren zu denken. Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, die es in das Ermessen der Gemeinden legt, das Parken in der ersten Viertel- oder halben Stunde kostenfrei zu stellen stellt einen Fortschritt für ortsnahe und selbstverantwortliche Regelungen des Parkens dar.

Es wäre wünschenswert, auch die Entscheidung über den Einsatz innovativer Instrumente wie den der so genannten Taschenparkuhr in die Hände der Städte und Gemeinden zu legen.

Hinsichtlich der Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Parkflächen muss festgestellt werden, dass die ehemalige Zweckbindung der Parkgebühren zugunsten des ruhenden Verkehrs wegen Verfassungswidrigkeit aus dem Straßenverkehrsgesetz gestrichen wurde. Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt den Kommunen, die Einnahmen wiederum für verkehrliche Zwecke, beispielsweise zugunsten des ÖPNV oder der Verkehrsberuhigung, einzusetzen. Häufig erübrigt sich diese Frage allerdings, da die Einnahmen nicht die entstehenden Kosten decken.

6.8 Parkinformationen

Der StGB sieht Parkinformationen wie beispielsweise Parkleitsysteme als ein ergänzendes Instrument des Parkraumangebotes an. Sie dienen in erster Linie ortsfremden Kraftfahrern zur Orientierung, können den Parksuchverkehr dadurch reduzieren helfen und können – als dynamische Anlagen – in Zeiten äußerst starker Parkraumnachfrage zur gleichmäßigeren Auslastung der einbezogenen Parkierungsanlagen führen. Zur Entlastung der Parksituation im Straßenraum tragen sie – allein für sich betrachtet – allerdings nicht bei.

Für Klein- und Mittelstädte sind im Allgemeinen statische Parkleitsysteme – nicht nur unter Kostengesichtspunkten – vollkommen ausreichend.

6.9 Parkhäuser

Parkhäuser sind geeignet, öffentlichen Straßenraum wirkungsvoll von ruhendem Verkehr zu entlasten. Ihre Funktion trägt daher zur Attraktivitätssteigerung und zur Aufenthaltsqualität von Städten und Gemeinden bei. Äußerlich sollten sie sich in das Erscheinungsbild einfügen. Neben der fachlich einwandfreien Planung, dem Bau und Betrieb zur Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit ist im besonderen Maße auf die Annahme der Parkhäuser durch die Verkehrsteilnehmer zu achten. Hierfür sind die Lage und die Freiheit von Angsträumen, also die Freiheit von subjektiven Bedrohungsgefühlen, entscheidend.

Als ein Baustein kommunaler Parkraumkonzepte dürfen sich Parkhäuser nicht im Widerspruch zu ausgewiesenen Parkplätzen auf der Straße und Bewohnerparkgebieten befinden. Häufig werden Standorte am Rand von Innenstädten (fußläufige Entfernung) eine höhere Eignung aufweisen als Parkhäuser in den Innenstädten selbst. Innstadtparkhäuser verursachen nicht selten zusätzlichen Parksuchverkehr.

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Errichtung von Parkhäusern ist die Höhe der Parkgebühr. Diese muss mit

Blick auf die Wechselwirkungen zu den Parkgebühren auf der Straße festgelegt werden.

6.10 Zertifizierung von Parkierungsanlagen

Zertifizierung von Parkierungsanlagen nach geeigneten Kriterien kann die Qualität solcher Anlagen steigern. Eine Unterstützung solcher Konzepte und die Bewertung zertifizierter Parkhäuser im Rahmen des Citymanagements ist aus Sicht des StGB unterstützenswert.

6.11 Automatische Parksysteme

Der Städte- und Gemeindebund ist der Auffassung, dass Investoren, Bauherren und Betreiber vermehrt dazu angeregt werden sollten, in Räumen mit hoher Parknachfrage und Flächenknappheit automatische Parksysteme zu errichten. Auch die Gewährleistung der Akzeptanz automatischer Parksysteme durch nutzerorientierte Lösungen im Übergabeterminal wird für sinnvoll erachtet.

6.12 Motorradparken

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt Kommunen mit erhöhtem Motorradverkehr, an geeigneten Stellen im Straßenraum gesonderte Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Es wird von den Städten und Gemeinden als hilfreich erachtet, wenn die Zweiradindustrie praktikable Lösungen für die Anbringung von Parkscheiben, Parkscheinen oder Parklizenzen an Zweirädern anbietet.

6.13 Teleparking

Die Bereitstellung von Informationen über freie Stellplätze in Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum im Internet, in Navigationssystemen sowie in mobilen Endgeräten können für Ballungsräume und Großstadt-Kernbereiche bereits heute interessante Ansätze darstellen. Für den kreisangehörigen Raum muss allerdings erreicht werden, dass über eine Abstimmung technischer Standards gemeindeübergreifende Lösungen realisiert werden können.

6.14 Blaue Zone

Der Städte- und Gemeindebund plädiert insbesondere für den ruhenden Verkehr für eine Trendwende weg von der Beschilderung hin zu Fahrbahnmarkierungen. Hier ist die blaue Zone nur ein begrüßenswertes Beispiel. Farbliche Kennzeichnungen auf Fahrbahnen, Bordsteinen usw. sind in anderen Staaten hinlänglich praxiserprobt. Sie erfreuen sich hoher Akzeptanz durch Einfachheit und Klarheit. Beschilderungen inklusive verwirrender, teilweise sich widersprechender Zusatzschilder könnten weitgehend entfallen.

Aus den gleichen Argumenten hält der Städte- und Gemeindebund nach wie vor daran fest, dass auch zur Regelung des fließenden Verkehrs, insbesondere in Zonen wie beispielsweise Tempo 30-Zonen, die Zulassung von Fahrbahnmarkierungen und anderen einfachen optischen Mitteln häufig die gegenüber einer Beschilderung vorzugswürdige Lösungen sind. Der Gesetzgeber sollte sich diesem systematischen Ansatz nicht länger verschließen.

7. Mobilitätsmanagement

7.1 Mobilitätsberatung

Durch den herkömmlichen ÖPNV-Linienverkehr mit Bussen und Bahnen kann nur ein begrenzter Teil tatsächlicher Mobilitätsbedürfnisse in der Fläche befriedigt werden. Ein Lösungsansatz ist die Ergänzung des traditionellen ÖPNV-Angebots um flexible und flächendeckende Betriebsweisen (Beispiel: Anrufsammeltaxen, Bürgerbusse usw.). Dieses System der differenzierten Verkehrserschließung hat den Ansatzpunkt einer abgestuften, flächendeckenden Kooperation von öffentlichem Linienverkehr konventioneller Art, von flexiblen Bedienungsformen, von kombinierten Verkehrsformen wie Park+Ride, von motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr (Pkw- und Radverkehr) und von privaten Mitnahmeverkehren (etwa Fahrgemeinschaften). Es kann aber nicht allein die bestehenden Mobilitätsprobleme lösen.

An dieser Stelle greift das seit langem vom Städte- und Gemeindebund propagierte Mobilitätsmanagement, das aus einer Koordinierung der einzelnen Systeme und einer umfassenden Information des Verkehrsteilnehmers besteht. Ziel ist letztlich die intelligente Verkehrsmittelwahl durch den Bürger.

7.2 Touristische Wegweisung

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt den Kommunen, ihre straßenverkehrliche Wegweisung zu einem innerörtlichen Leitsystem mit der Zielrichtung Verständlichkeit und Übersichtlichkeit unter Ausschöpfung der in der Straßenverkehrsordnung und anderen Regelwerken gesetzten Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Er fordert die Länder auf, fachspezifische Wegweisungsanliegen an die Kommunen nach Art und Umfang auf unabdingbar übergeordnete Bedürfnisse zu beschränken, untereinander sowie mit den kommunalen Spitzenverbänden abzustimmen und in Landeskonzepten Raum für ortsspezifische Wegweisungssysteme der Städte und Gemeinden zu belassen.

Sämtliche fachspezifischen Wegweisungssysteme müssen künftig auf ihre Verträglichkeit mit der gesamten kommunalen und regionalen Straßenbeschilderung hin überprüft werden. Der Zuwachs von Verkehrszeichen muss auch hier begrenzt werden.

7.3 Dynamische Fahrgemeinschaften

Der StGB sieht in einer verstärkten Einrichtung von P+M-Parkplätzen eine Bereicherung für die Bewältigung der Verkehrsprobleme in der Region und ermuntert deshalb die Kommunen, an geeigneten Stellen Parkflächen als P+M-Plätze auszuweisen. Darüber hinausgehende Forderungen, die entweder einen unangemessenen technischen Aufwand (Sanitäranlagen) bedingen oder kommunal kaum beeinflussbar sind (Telefonzellen), werden seitens des Städte- und Gemeindebundes abgelehnt.

Die Einrichtung von Fahrgemeinschaften kann von Arbeitgebern wie Unternehmen oder größeren Stadtverwaltungen durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten und andere begleitende Angebote unterstützt werden.

7.4 Großveranstaltungen

Die Durchführung von Großveranstaltungen erfordert grundsätzlich ein leistungsfähiges Verkehrsangebot. Die Bewältigung der Verkehre kann lokal und regional nur durch eine Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Polizei, Veranstalter und Kommune bewältigt werden.

Die Einrichtung aufwendiger dynamischer Verkehrsleittechniken ist im kreisangehörigen Raum nicht alleine wegen einzelner Großveranstaltungen zur rechtfertigen. Bei der Einführung statischer Parkleitsysteme sollten insbesondere regelmäßig wiederkehrende Großveranstaltungen beziehungsweise große Freizeiteinrichtungen berücksichtigt werden.

7.5 Veranstaltungsticket

Durch attraktive Angebote für Veranstaltungstickets können der ÖPNV gestärkt und zeitliche sowie örtliche Verkehrsspitzen entschärft werden. Bereits vielfach in der Praxis bestehende Angebote sollten möglichst flächendeckend ausgebaut werden.

7.6 Job-Ticket

Job-Tickets sind aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes attraktive Angebote, um gerade während des Berufsverkehrs Kunden dem ÖPNV zuzuführen. Die Appelle des ADAC an die Verkehrsverbände, entsprechende Angebote zu erarbeiten, werden vom Städte- und Gemeindebund unterstützt. Begrüßenswert erscheint in diesem Zusammenhang auch ein Bündelungsappell an die Arbeitgeber, um mit den Verkehrsverbänden möglichst günstige Angebote auszuhandeln.

Stadtverwaltungen als Arbeitgeber sollten verstärkt prüfen, ob und inwieweit den Mitarbeitern Job-Tickets zur Verfügung gestellt werden können. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die Kommunen vergünstigte Tickets immer als gemeinwirtschaftliche Leistungen der Verkehrsunternehmen finanzieren. Die Verwirklichung dieses Angebots kann kostenintensiv und zum Teil nur mit großem Aufwand zu realisieren sein.

7.7 Semester-Ticket

Grundsätzlich ist das Angebot von Semester-Tickets in Universitätsstädten wegen seiner verkehrsentlastenden Funktion zu befürworten. Attraktive Preise in Verbindung mit attraktiven Verkehrsangeboten lassen eine hohe Inanspruchnahme erwarten, die zu einer Entspannung der Verkehrssituation um Universitätsstandorte herum beitragen. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die Kommunen vergünstigte Tickets immer als gemeinwirtschaftliche Leistungen der Verkehrsunternehmen finanzieren. Die Verwirklichung dieses Angebots kann kostenintensiv und zum Teil nur mit großem Aufwand zu realisieren sein.

7.8 City-Maut

Derzeit ist eine Einführung von City-Maut-Konzepten auf bestehender Gesetzesgrundlage nicht möglich. Isolierte Gesetzesinitiativen sind von kommunaler Seite nicht geplant.

Der Städte- und Gemeindebund sieht das vorhandene verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Instrumentarium, beispielsweise Mobilitäts- und Verkehrsmanage-

mentssysteme sowie Parkraumkonzepte zur Lösung der kommunalen Straßenverkehrsprobleme als ausreichend und ausbaufähig an.

Sollten allerdings die geplante Lkw-Maut und etwaige weitere Gebührenerhebungen auf Autobahnen zu spürbaren Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete, insbesondere kommunale Straßennetz führen, so wird dies auch auf kommunaler Seite zu einer Neubewertung der City-Maut-Problematik führen.

7.9 Elektronische Cash-Systeme

Elektronische Cash-Systeme wie Chip-Karten-Systeme können nach Auffassung des StGB Hemmschwellen beim Zugang zum ÖPNV senken. Sie können insbesondere durch gemeinsame Nutzbarkeit am Fahrausweis-Automaten sowie am Parkschein- beziehungsweise Parkhaus-Automaten die intelligente Verkehrsmittelwahl des Bürgers unterstützen. Aus kommunaler Sicht sind solche Systeme daher zu befürworten.

8. Verkehrstelematik

8.1 Verkehrsbeeinflussungssysteme

Verkehrsbeeinflussungssysteme können insbesondere in Großstädten, Ballungsräumen sowie an Stauschwerpunkten in der Region dazu beitragen, den Verkehr sicherer, gleichmäßiger, flüssiger und damit zügiger abzuwickeln. Verkehrsbeeinflussungssysteme lenken und steuern die Verkehrsströme verkehrabhängig über variable Anzeigen in Schildern oder Schilderbrücken.

Die auf gleichmäßige Abwicklung von Straßenverkehren in einem Raum sowohl nach der Verkehrsdichte wie auch nach der Durchschnittsgeschwindigkeit zielende Organisation des Straßenverkehrs wird vom Städte- und Gemeindebund als eine landes- beziehungsweise regionsweite Aufgabe angesehen, die im allgemeinen eher durch Verbesserung der Informationen und Informationswege zum Fahrzeug erreicht werden kann als durch stationäre Verkehrsbeeinflussungssysteme, die letztlich auf Schwerpunktbereiche beschränkt bleiben müssen.

Zur Erhöhung der Akzeptanz von Verkehrsbeeinflussungssystemen ist es sinnvoll, die Ursache einer geänderten Verkehrsführung oder den Grund einer Geschwindigkeitsreduzierung anzugeben.

8.2 Parkleitsysteme

Parkleitsysteme müssen auf die ortsspezifische Situation, also auf Größe und räumliche Lage der jeweiligen Kommune, angepasst sein. Im kreisangehörigen Raum werden dynamische Parkleitsysteme eher die Ausnahme bilden. Im Regelfall reichen statische Parkleitsysteme aus, um den ruhenden Verkehr im Rahmen eines Parkraumkonzepts sinnvoll zu organisieren.

Soweit dynamische Parkleitsysteme vorhanden sind, empfiehlt sich die Einbindung in den Datenverbund des städtischen Verkehrsmanagements. Aus Transparenzgründen gerade für ortsfremde Verkehrsteilnehmer erscheint eine Wegweisung nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung sinnvoll.

8.3 Verkehrsinformationsdienste

Im Rahmen eines regionalen Mobilitätsmanagements sollten Verkehrsinformationsdienste selbstverständlich sein, um dem Verkehrsteilnehmer eine intelligente Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen. Da nahezu jede Stadt und Gemeinde über eine eigene Internetseite verfügt, sollte dieses Medium als Mindestinformationsgrundlage genutzt werden. Darüber hinaus erscheint die Weiterentwicklung digitaler Verkehrskanäle zur Nutzung im Autoradio auch für regionale Informationen sinnvoll.

Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen sollten grundsätzlich kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

8.4 Dynamische grüne Wellen

Dynamische grüne Wellen können dazu beitragen, bestehende Fahrzeugströme in den Städten und Gemeinden sicherer, flüssiger und zügiger abzuwickeln und hierdurch Verbesserungen der Umweltverhältnisse (Lärm, Abgase) und der Lebensqualität entlang bebauter Hauptverkehrsstraßen zu erreichen. Auf der Grundlage verbesserter Verkehrsdatenerfassungssysteme und deren Vernetzung haben Kommunen entsprechender Größenordnung die Möglichkeit, die neuen technischen Möglichkeiten zum Einsatz der vernetzten Signalnetzsteuerung zu nutzen und hierdurch insbesondere überörtliche und innerörtliche weiträumige Verkehre konfliktvermindernd zu steuern.

8.5 ÖPNV-Beschleunigung

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung bevorzugen Busse und Straßenbahnen gegenüber dem Individualverkehr und sind im Rahmen des kommunalen Verkehrs-Leitbilds so gut wie möglich einzusetzen.

Es ist anzustreben, die Nachteile für den motorisierten Individualverkehr durch ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen durch Anwendung neuester Steuerungsprogramme wie beispielsweise Verkehrsbeeinflussungssysteme zu minimieren.

8.6 Dynamische Fahrgastinformationssysteme

Dynamische Fahrgastinformationssysteme informieren den Fahrgast an Haltestellen, im Fahrzeug oder unterwegs zu Fuß über die aktuelle Fahrplansituation. Damit bilden sie einen wesentlichen Baustein der intelligenten Verkehrswahl durch den Bürger.

An Umsteigehaltstellen und in den Fahrzeugen des ÖPNV sollten dynamische Fahrgastinformationen eingerichtet sein. Als Grund-Medium dynamischer Fahrgastinformationssysteme bietet sich aber insbesondere das Mobiltelefon an.

Den Fahrgästen sollten nach Möglichkeit auch die Ursache und Dauer von Störungen zeitnah angezeigt werden.

8.7 Floating Car Data

Floating Car Data ist die Verkehrsdatenerfassung durch einzelne Fahrzeuge, die am Straßenverkehr teilnehmen. Auf Fernstraßen wird FCD bereits seit mehreren Jahren eingesetzt.

Die Praxistauglichkeit von City-FCD wird vom Städte- und Gemeindebund kritisch bewertet. Im Unterschied

zu den gebündelten Verkehren auf Autobahnen und Bundesstraßen könnte sich der Stadtstraßenverkehr als zu diffus darstellen, um aussagefähige Daten zu liefern. Im Zusammenwirken mit Systemen kommunizierender Fahrzeuge und moderner Navigationssystemen besteht zudem die Gefahr, dass kommunale Verkehrsführungs- und Bündelungskonzepte unterlaufen werden.

Im Übrigen sind die Unfallhäufungspunkte, die Stauschwerpunkte sowie die Hauptverkehrszeiten innerhalb des kommunalen Straßennetzes in aller Regel bekannt, so dass eine aufwendige Datenerhebung entbehrlich erscheint.

8.8 Kommunizierende Fahrzeuge

Die Einführung von technischen Systemen, die eine direkte Fahrzeug zu Fahrzeug-Funkkommunikation ermöglichen, eröffnet eine Reihe interessanter Anwendungsmöglichkeiten. Diese reichen von der akuten Unfallvermeidung bis zur selbstorganisierten Vermeidung von Stausituationen. Das System kommunizierender Fahrzeuge würde die Notwendigkeit separater Infrastrukturen auf der Straße wie Induktionsschleifen oder Infrarotsensoren überflüssig machen. Aufwendige anderweitige Datenerfassungssysteme wie Floating Car Data erübrigen sich dadurch ebenfalls.

9. Verkehrsorganisation

9.1 Innerstädtische Wegweisung

Die innerörtliche Wegweisung sollte zu einem Leitsystem mit der Zielrichtung Verständlichkeit und Übersichtlichkeit unter Ausschöpfung der in der Straßenverkehrsordnung und anderer Regelwerke gesetzten Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden.

Die derzeitige Entwicklung, für die jeweilige Branche beziehungsweise unterschiedliche Interessengruppen eigene Wegweisungssysteme (Güterverkehr, Parksuchverkehr, Hotelroute, Justizbehörden, touristische Wegweisung, Krankenhäuser, Polizeibehörden und andere Notfallstellen, Freizeiteinrichtungen etc.) zu fordern, muss aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes eine Trendwende erfahren. Die Wegweisung durch Beschilderung muss nach Zahl der Schilder und Dichte der Informationen begrenzt und im Sinne eines Leitsystems durch die Stadt oder Gemeinde durch andere Informationsmedien ergänzt werden.

Leitsysteme sollen gerade Ortsunkundige zunächst in die richtige Grobrichtung des Zieles führen. Erst in der direkten Umgebung des Zieles wird auf dieses hingewiesen. Derartige Leitsysteme leben im Übrigen davon, dass sowohl Behörden, Wirtschaftsunternehmen und sonstige Ziele (durch Anfahrtsskizzen im Schriftverkehr) wie auch die Verkehrsteilnehmer selbst (Internet, Mobilitätsberatung) mitwirken.

9.2 Red Routes

Der Städte- und Gemeindebund befürwortet zur Verminderung der Anzahl von Verkehrszeichen sowie zur Stärkung einfacher Markierungen im Straßenbereich die

Einrichtung für sog. Red Routes, in denen Haltverbotsbereiche durch einfache rote Längsmarkierungen am Fahrbahnrand beziehungsweise Bordstein eingerichtet werden können. Hierfür sprechen auch die positiven Erfahrungen des europäischen Auslands.

Der Gesetzgeber wird aufgefordert, für die Städte und Gemeinden den rechtlichen Rahmen zur Einrichtung von Red Routes zu schaffen. Ein solches Regelwerk sollte europaweit erarbeitet und abgestimmt werden. In diesem Rahmen sind auch Kurzzeitparkräume und Ladezonen empfehlenswert.

9.3 Störfall-Management

Ein Management für Störfälle, also Baustellen sowie insbesondere auch Unfälle, sollte von Großstädten und überörtlichen Baulastträgern flächendeckend vorgehalten werden. Dieses Störfall-Management sollte die unverzügliche Sicherung und Umleitung der Verkehre im Rahmen des Verkehrsmanagements ebenso beinhalten wie die unverzügliche Beseitigung von Unfallspuren (zum Beispiel Ölschichten), damit störfallbedingte Verkehrsbehinderungen nur kurzzeitig auftreten.

Ein effizientes Störfall-Management enthält folgende Module:

- Video-Kameras zur Beobachtung des Verkehrsablaufs auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen und überörtlichen Straßen,
- rechtzeitige Information über Baumaßnahmen am Hauptverkehrsstraßennetz,
- Vorhaltung einer optimal ausgestatteten mobilen Einsatzgruppe auch zur Beseitigung von Unfallspuren.

9.4 City-Management

Im Rahmen von City-Management-Konzepten haben die Städte und Gemeinden die Chance, über Leitbilder eine Identifikation des Bürgers mit seiner Stadt wie auch eine Attraktivierung der Kommune insgesamt und insbesondere der Kernbereiche zu erreichen.

In Bezug auf den Verkehr sollte City-Management die Erreichbarkeit der Fußgängerzonen und sonstiger Kernbereiche kommunizieren. Zudem fordert der Städte- und Gemeindebund vom Gesetzgeber, dass durch Änderung der Straßengesetze sichergestellt wird, dass die Städte und Gemeinden in Ortskernen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Fußgängerzonen Nutzungsarten wie das Aufstellen von Tischen, Stühlen und Warenauslagen sowie die Durchführung von Veranstaltungen zur weiteren Ausgestaltung auf Stadt-Marketing-GmbHs, Werbegemeinschaften und andere übertragen können.

Die rechtliche Ausgestaltung sowie die personellen Anforderungen an das City-Management stehen im Ermessen der Kommune. Es kann darüber nachgedacht werden, ob die Höhe der Sondernutzungsgebühr als Steuerungsinstrument flexibel festsetzbar ist.

9.5 Fahrbahnerhalt

Der Städte- und Gemeindebund empfiehlt den Kommunen Strategien für die Erhaltung der kommunalen Straßennetze als Rückgrat des kommunalen Verkehrs

inklusive des öffentlichen Personennahverkehrs, als bedeutsames kommunales Vermögen, als Wirtschafts- und Lebensraum sowie als Behältnis für viele, auch unternehmerisch nachgefragte Leitungsnetze.

Eine strategische Herangehensweise an die Erhaltung des kommunalen Straßennetzes beinhaltet zum einen den Grundsatz der bescheidenen Straßenausstattung. Ausgehend vom durch die Verkehrssicherungspflicht auf einer öffentlichen Straße definierten Grundstandard sollten – idealerweise im Rahmen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung – den Straßen Funktionen (Erschließungsfunktion, Vorrangstraßen etc.) zugewiesen werden. Die Erhaltungsplanung muss sich dann u.a. nach der funktionalen Einteilung der Straßen wie auch nach dem jeweiligen Erhaltungszustand richten.

Der andere Grundsatz einer kommunalen Straßenerhaltungsstrategie ist der der konsequenten Finanzausstattung. Dies beinhaltet neben der vorteilsgerechten Kostenverteilung zwischen Allgemeinheit und Anliegern eine dem Wert des Straßennetzes entsprechende Ausstattung des kommunalen Haushalts, der die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Erhaltungsstrategie sicherstellt.

9.6 Grabenloser Leitungsbau

Zur Vermeidung von Mobilitätseinbußen sowie zur Verringerung der Beeinträchtigungen für die Anlieger und nicht zuletzt zur Erhaltung der Straßensubstanz sollte das grabenlose Verlegen von Leitungssystemen generell Vorrang vor Aufgrabungen im Straßenraum haben.

Dem (teilweise gesetzlich geregelten, vgl. TKG) Anspruch auf Leitungsverlegung im öffentlichen Straßenraum muss in der Verpflichtung zur Wiederherstellung der Straße ein Ausgleich der durch die Aufgrabung entstehenden Nachteile und Schäden gegenübergestellt werden.

Der Städte- und Gemeindebund fordert eine gesetzliche Wertminderungs- beziehungsweise Wertsicherungsklausel, die einen kommunalen Anspruch auf Substanzerhaltung bei Aufgrabung gewährleistet.

9.7 Elektronische Taschenparkuhr

Grundsätzlich unterstützt der Städte- und Gemeindebund die Suche nach flexibleren Parkzeiterfassungsmöglichkeiten, die über die von der StVO zugelassenen Möglichkeiten hinausgehen. Die bisher noch nach geltendem Recht unzulässige elektronische Taschenparkuhr könnte eine solche begrüßenswerte Möglichkeit darstellen. Voraussetzung für die Anerkennung des neuen Systems wäre aber nach Ansicht des Städte- und Gemeindebundes die Gewährleistung der bundesweiten Einsetzbarkeit der Parkuhr, diese darf sich also nicht nur auf einzelne Gemeinden beschränken. Erfahrungen aus dem Ausland sollten diesbezüglich eingearbeitet werden. Noch offene technische Fragen, wie beispielsweise die maximale Laufzeit, müssen vor dem Einsatz der Parkuhr noch geklärt werden. Der Städte- und Gemeindebund erwartet von dem laufenden Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen diesbezüglich positive und praxisnahe Ergebnisse.

9.8 Grüner Pfeil

Der so genannte Grüne Pfeil (Zeichen 720 StVO) kann bei einer sorgfältigen Auswahl der Standorte und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit zum besseren Ablauf des Verkehrsgeschehens beitragen.

Die Regelung hat in der kommunalen Praxis vieler westlicher Bundesländer nur wenig Bedeutung erlangt. Der grüne Pfeil beinhaltet Unsicherheiten und damit Gefahren, die hauptsächlich auf Unkenntnis der Verkehrsteilnehmer beruhen (Haltgebot vor dem Abbiegen). In Ausnahmesituationen können Unsicherheiten durch die schlechte Erkennbarkeit der Regelung für entgegenkommende Fahrzeuge im Abbiegeverkehr entstehen. Die Einführung von weiteren grünen Pfeilen muss deshalb von intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die Polizeien der Länder und die Fahrschulen werden aufgefordert, die Kenntnis der Regelung deutlich zu verbessern.

10. Einzelbausteine

10.1 Fördermittel

Städte und Gemeinden sind auch weiterhin auf die finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern bei der Bewältigung kommunaler Verkehrsprobleme angewiesen.

Die GVFG-Mittelverteilung muss unter den Grundsätzen Verwaltungsvereinfachung, Zügigkeit des Mittelflusses sowie verstärkter Information erfolgen und den Kommunen insbesondere auch eine flexiblere Mittelverteilung ermöglichen.

Einer Vorfinanzierung von Bundes- und Landesstraßen durch Kommunen steht der Städte- und Gemeindebund insbesondere wegen der Umschichtung finanzieller Verantwortung für die Bundes- und Landesstraßen auf die kommunale Ebene grundsätzlich ablehnend gegenüber. Ausnahmsweise ist eine kommunale Vorfinanzierung plausibel, wenn nur dadurch eine gravierende örtliche oder regionale Entwicklungssperre aufgehoben oder eine Abkoppelung in infrastruktureller oder stadtentwicklungspolitischer Hinsicht vermieden werden kann und wenn eine angemessene Einbeziehung der Wirtschaftspartner in der Region gesichert ist.

10.2 Begrünung des Verkehrsraums

Begrünungsmaßnahmen des Verkehrsraumes eignen sich insbesondere im Wohnumfeld zum Beispiel als Gestaltungsmittel von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Auf die Erhaltung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit des Erschließungsstraßennetzes muss dabei geachtet werden.

Büsche und Bäume dürfen keine Sichtbehinderungen darstellen und müssen den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügen.

Baum- und Beetpatenschaften für Anlieger sind gute Ansätze, lokale Begrünungsmaßnahmen bei knappen Kas sen zu verwirklichen. Sie haben eine Erfolgchance allein auf der Grundlage der Freiwilligkeit und der Identifikation des Bürgers mit „seiner“ Straße.

10.3 Werbung in der Stadt

Werbeanlagen wie Wechsel-Werbungstafeln, großflächige Plakatständer, aber auch abgestellte Fahrzeuganhänger mit Plakataufbauten und ähnliches sind eine Sondernutzung öffentlichen Verkehrsraums, die grundsätzlich gegenüber der Straßenbaubehörde entgeltpflichtig ist.

Werbeanlagen insbesondere an verkehrsreichen Kreuzungen und anderen gefährlichen Stellen im Straßenbereich sind unzulässig, wenn dadurch Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können.

Der Städte- und Gemeindebund warnt davor, Rechtsvorschriften etwa aus Budgetierungserwägungen nachlässig zu handhaben und weist auf die rechtlichen Folgen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht sowie gefährlicher Eingriffe in den Straßenverkehr hin.

10.4 Neue Antriebstechnologien

Der Städte- und Gemeindebund unterstützt seit langem im Hinblick auf das Ziel der Reduzierung von Luftschadstoffen und des Verkehrslärms Bemühungen zur breiten Einführung Erdgas betriebener Nutzfahrzeuge im kommunalen und regionalen Bereich. Er erwartet auch vom verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen einen Beitrag zur Entlastung von Innenstädten und umweltsensiblen Gebieten.

Es ist daher richtig, den ÖPNV-Betreibern bei der Ausrüstung ihrer Flotte mit Erdgas- beziehungsweise Autogas antrieben eine Vorreiterrolle zuzuweisen. Um Gas als alternativen Kraftstoff voranzubringen, müssen die Erdgasversorger ein flächendeckendes Tankstellennetz aufbauen.

10.5 Autoarmes Wohnen

Der Städte- und Gemeindebund unterstützt eine Wohnumfeldplanung, die eine weitgehende Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl ermöglicht und dem Leitbild der Nahmobilität folgt, ohne jedoch autoarmes Wohnen als Selbstzweck anzustreben.

10.6 Car-Sharing

Der Städte- und Gemeindebund unterstützt Car-Sharing-Konzepte als Beitrag zur Entlastung insbesondere innerstädtischer Quartiere mit unzureichendem Stellplatzangebot. Gegebenenfalls sollte die Gemeinde öffentlich zugängliche Flächen in ihrem Verfügungsbereich für die Nutzung als Standort für Car-Sharing zur Verfügung stellen. Zudem ist die Einführung von Car-Sharing-Konzepten im Zusammenhang mit der Abrundung des Mobilitätsangebotes von Verkehrsunternehmen begrüßenswert.

Der DStGB unterstützt Bestrebungen, beim privaten Car-Sharing eine Verbesserung der Rechtssicherheit durch die Verwendung privater Musterverträge zu erreichen.



Marienstraße 6 · 12207 Berlin
Telefon 030.773 07.0 · Telefax 030.773 07.200
E-Mail dstgb@dstgb.de
www.dstgb.de

Verlag WINKLER & STENZEL GmbH
Postfach 1207 · 30928 Burgwedel
Telefon 05139.8999.0 · Telefax 05139.8999.50
E-Mail info@winkler-stenzel.de
www.winkler-stenzel.de

Hohe Sicherheit – unübersehbar wegweisend

Ihre „Visitenkarte“ in Brillant Gelb!



BAST erteilt Freigabe für 3M™ Diamond Grade™ Brillant Gelb – Folie mit erhöhter Tagessichtbarkeit

Die Praxis beweist: Mehr Sicherheit – erhöhte Lesbarkeit.

Bürgermeister Rudolf Schmitz, Gemeinde Jüchen:
„Die Umbenennung unseres Kreises in ‚Rhein-Kreis Neuss‘ wollten wir auch auf unseren Ortstafeln dokumentieren. Nach der Information von 3M über die neue Folie haben wir uns entschieden, alle 78 Ortstafeln durch Schilder in Brillant Gelb, versehen mit der neuen Kreisbezeichnung, zu ersetzen. Für diese Entscheidung spricht eindeutig die Auffälligkeit der Zeichen. Sie macht unser Ortsschild zu einer Visitenkarte.“

Auswärtige Gäste sind für die gute Lesbarkeit dankbar. Unsere Bürger empfinden die leuchtend gelben Schilder als Beitrag zu ihrer Sicherheit. Bei weiteren Anschaffungen werde ich vorschlagen, ebenfalls diese Folie einzusetzen. Durch die Vorteile rechnet sich für uns die Investition.“



Landrat Dieter Patt (Mitte), Bürgermeister Rudolf Schmitz (rechts), Gemeinde Jüchen

Die Vorteile auf einen Blick:

- Unübersehbar in jedem Verkehrsumfeld, z. B. für Wegweiser und Ortstafeln, unter bestimmten Aufstellbedingungen
- Bessere Orientierung für den Autofahrer
- Größere Aufmerksamkeit durch erhöhte Sichtbarkeit
- Frühzeitiges Erkennen = mehr Reaktionszeit
- Mehr Reaktionszeit = mehr Sicherheit
- Klare Signalwirkung bei der Ortseinfahrt

Wegweisend sicherer:

3M™ Diamond Grade™ Brillant Gelb

3M Deutschland GmbH
Marketing Verkehrslenkung

Carl-Schurz-Straße 1 · 41453 Neuss
Tel. 0 21 31 / 14 74 75 · Fax 0 21 31 / 14 32 00
www.3mverkehrssicherheit.de

3M Innovation