



MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

42. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 24. August 1989

Nummer 48

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
2313	30. 6. 1989	RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Grundsätze für eine stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs	1068
2313	1. 7. 1989	RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Planung und Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen und von Gebieten mit Zonengeschwindig- keitsbegrenzungen	1072
2313	2. 7. 1989	RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen	1079

2313

I.

**Grundsätze
für eine stadtverträgliche Ordnung
des ruhenden Verkehrs**

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 30. 6. 1989 – I C 3- 86.20

- 1 Aufgaben dieses Erlasses
- 2 Definitionen und Zuständigkeiten
 - 2.1 Öffentlicher und privater Parkraum
 - 2.2 Kommunale Zuständigkeit
- 3 Probleme, Ziele, Handlungsnotwendigkeiten
 - 3.1 Differenzierung nach Ortsgröße, Baudichte und Nutzungsstruktur
 - 3.2 Wechselwirkungen mit dem ÖPNV-Angebot und der Erreichbarkeit im nichtmotorisierten Verkehr
 - 3.3 Verkehrliche Behinderungen und städtebauliche Beeinträchtigungen
 - 3.4 Auslastung und Fehlbelegung
- 4 Aufstellung von Parkraumkonzepten und -bilanzen, Ermittlung des notwendigen Parkraums
 - 4.1 Abstimmung mit sonstigen Planungen
 - 4.2 Räumliche Zuordnung
 - 4.3 Notwendiger Parkraum
 - 4.4 Richtzahlen für den notwendigen Parkraum
 - 4.5 Parkraumbilanz
 - 4.6 Verträglichkeit mit dem ÖPNV
 - 4.7 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerinformation
- 5 Finanzierung und Förderung
 - 5.1 Analysen und Planungen
 - 5.2 Investitionen
 - 5.3 Ablösebeträge
- 6 Maßnahmen für eine stadtverträgliche Neuordnung des Parkraums
 - 6.1 Parkraumbewirtschaftung
 - 6.1.1 Kurzparkzonen und gebührenpflichtiges Parken
 - 6.1.2 Anwohnerparken
 - 6.1.3 Öffnung bewirtschafteter Angebote für Anwohner
 - 6.2 Parkleitsysteme
 - 6.3 Verhindern des Parkens auf Geh- und Radwegen
 - 6.4 Überwachung der Parkordnung
 - 6.5 Park & Ride, Bike & Ride
 - 6.6 Erweiterung des Parkraums
 - 6.7 Abstellanlagen für Fahrräder
- 7 Gestaltung, städtebauliche Integration
 - 7.1 Lage, Größe und Gestaltung von Parkieranlagen
 - 7.2 Befestigung, Begrünung
 - 7.3 Dimensionierung

1 Aufgaben dieses Erlasses

Für die Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Stadt als Wohn- und Arbeitsplatzstandort sowie Einkaufs- und Dienstleistungszentrum ist eine verträgliche Ordnung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs von entscheidender Bedeutung. In dem RdErl. „Stadterneuerung und Stadtverkehr, Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr“ v. 17. 3. 1988 (SMBL. NW. 9220) hat deshalb der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die stadtverträgliche Ordnung des Parkens als einen wesentlichen Aufgabenschwerpunkt kommunaler Verkehrsplanung benannt. Durch seine Lage, Größe, Gestaltung und Nutzung beeinflusst der Parkraum die Verkehrsmittelwahl, den Verkehrsablauf, die Stadtstruktur, das Stadtbild, die Umfeldqualität, die Verkehrssicherheit

und die Benutzbarkeit der Gehwege, Radwege und Aufenthaltsflächen. Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung sind vielfach nur möglich, wenn gleichzeitig die Probleme des ruhenden Verkehrs gelöst werden.

Die nachstehenden Grundsätze sollen die Aufstellung kommunaler Parkraumkonzepte erleichtern, eine ausreichende Abstimmung der kommunalen Parkraumplanungen mit der Verkehrsentwicklungsplanung und den städtebaulichen Gegebenheiten und Planungen gewährleisten sowie den Handlungsbedarf und die Möglichkeiten einer effektiven Neuordnung und Bewirtschaftung des Parkraumangebotes aufzeigen.

2 Definitionen und Zuständigkeiten

2.1 Öffentlicher und privater Parkraum

Zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs gehören die öffentlichen Parkplätze, Parkstände im Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkhäuser und Tiefgaragen sowie die privaten Parkierungseinrichtungen, die nach § 2 Abs. 2 BauO NW dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dienen. Es obliegt grundsätzlich den Bauherren bzw. Eigentümern, deren Grundstücksnutzung ruhenden Verkehr erzeugt, die entsprechend notwendigen Parkierungseinrichtungen zu schaffen (§ 47 Abs. 1 und 2 BauO NW). Parken im straßenverkehrsrechtlichen Sinne findet nur auf den öffentlichen Verkehrsflächen statt. Auch Abstellanlagen für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum und auf privaten Grundstücken rechnen zum ruhenden Verkehr.

Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen dienen den Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel, die Haltestelle mit einem privaten KFZ oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Sie können sowohl öffentlich als auch privat durch die Verkehrsunternehmen betrieben werden.

2.2 Kommunale Zuständigkeit

Zuständig für die Ordnung des ruhenden Verkehrs und seine Abstimmung mit der angestrebten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung sind die Gemeinden. Sie bestimmen im Rahmen der Bauleitplanung die Lage und Größe der Parkierungseinrichtungen, ihre planungsrechtliche Zulässigkeit und Erforderlichkeit. Es ist Aufgabe der Gemeinden, eine stadtverträgliche Konzeption für den ruhenden Verkehr zu entwickeln und umzusetzen.

Wesentlicher Bestandteil kommunaler Parkraumpolitik ist die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs und effektive Ahndung von Verstößen. Zuständig für die Ausführung der StVO beim Parken sind nach § 44 Abs. 1 StVO die Straßenverkehrsbehörden und bei Behinderungen und Gefährdungen des fließenden Fußgängerverkehrs, Fahrradverkehrs, öffentlichen Verkehrs und Autoverkehrs die Polizei. Nach § 16 PolG NW und § 48 Abs. 4 OBG NW ist eine gemeinsame Verantwortung der Polizei und der örtlichen Ordnungsbehörden für die Überwachung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum gegeben.

3 Probleme, Ziele, Handlungsnotwendigkeiten

Konzepte für den ruhenden Verkehr sollen aufzeigen, wie der Parkraum nach Grundsätzen einer geordneten Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung bemessen, gestaltet und bewirtschaftet werden soll und wie mit ruhendem Verkehr überlastete Straßen und Gebiete entlastet werden können. Das Parkraumangebot soll mit der umfeldabhängigen Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes abgestimmt werden. Das Parkraumangebot muß vielfach begrenzt werden, um die notwendigen Flächenansprüche der übrigen Verkehrsarten und Nutzungsansprüche zu sichern.

3.1 Differenzierung nach Ortsgröße, Baudichte und Nutzungsstruktur

Die konkreten Probleme mit dem Parken variieren erheblich je nach Stadtgröße, Lage, Bebauungsdichte

und Nutzungsstruktur. Die größten Probleme bestehen in dicht bebauten Kern- und Mischgebieten der Großstädte. Doch sind inzwischen auch viele Mittel- und Kleinstädte in ihren Ortskernen mit wachsenden Parkproblemen konfrontiert. Probleme mit Falschparken und insbesondere Gehwegparken treten darüber hinaus vielfach auch in Gebieten mit geringen Verkehrsbelastungen und ohne besonderen Parkdruck auf.

3.2 Wechselwirkungen mit ÖPNV-Angebot und der Erreichbarkeit im nichtmotorisierten Verkehr

Für die Benutzung des Autos spielt die Erwartung, am Ziel ausreichenden Parkraum zu finden, eine entscheidende Rolle. Großzügig bemessener Parkraum in den Zentren, Nebenzentren und Arbeitsplatzschwerpunkten begünstigt eine übermäßige Nutzung privater Kraftfahrzeuge und gefährdet die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Er vermindert die möglichen Einnahmen des ÖPNV damit erheblich. Deshalb soll der Parkraum in durch den ÖPNV gut erschlossenen Bereichen deutlich begrenzt werden.

Kommunale Parkraumkonzepte sollen also dazu beitragen, eine vernünftige Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsmitteln zu unterstützen. Ein Ausbau und eine Attraktivitätsverbesserung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radwegenetzes und der Fahrradabstellanlagen können wesentlich dazu beitragen, den Stellplatzbedarf zu vermindern.

3.3 Verkehrliche Behinderungen und städtebauliche Beeinträchtigungen

Busse und Bahnen werden häufig durch Falschparker am zügigen Vorwärtsgang auf der Strecke und an Haltestellen gehindert. Hierunter leiden Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit. Auch der Lieferverkehr sowie Feuerwehr, Rettungsdienste und Kommunalfahrzeuge werden durch ungeordnetes Parken (zugeparkte Einfahrten, Liefer- und Ladezonen, Fahrgassen) am zügigen Fortkommen gehindert. Dies führt zu beträchtlichen Zeitverlusten und Verkehrsstörungen. Ungeordnetes Parken führt außerdem zu beträchtlichen Behinderungen und Gefahren für Fußgänger und Radfahrer. Häufig werden Geh- und Radwege sowie Aufenthaltsflächen zugeparkt und können nicht ihrer Zweckbestimmung entsprechend genutzt werden. Querungsstellen werden blockiert, der Sichtkontakt zwischen Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugführern wird eingeschränkt. Parkraumkonzepte sollen aufzeigen, wo Behinderungen und Gefährdungen durch ungeordnetes Parken auftreten und wie sie beseitigt werden können.

Ungeordnetes Parken und eine Überlastung mit abgestellten Kraftfahrzeugen führen schließlich auch zu erheblichen Beeinträchtigungen der Straßenraumgestaltung und erschweren die Möglichkeiten einer Verkehrsberuhigung. Kommunale Parkraumkonzepte sollen deshalb ausweisen, welche Zahl abgestellter Kraftfahrzeuge für das Wohn- und Einkaufsumfeld sowie das Stadtbild vertretbar ist, wie die Zahl entsprechend begrenzt werden kann und wie der notwendige Parkraum gestalterisch integriert werden kann.

3.4 Auslastung und Fehlbelegung

Der Parkraum wird vielfach durch Dauerparker des Berufsverkehrs und durch Fremdparker, die in dem Gebiet weder Quelle noch Ziel haben, fehlbelegt. Parkraumkonzepte sollen aufzeigen, wo eine Fehlbelegung besteht und wie diese verhindert werden kann, um Lieferverkehr, Anwohnern und Besuchern den notwendigen Parkraum zu sichern.

Bewirtschafteter, kostenpflichtiger Parkraum ist häufig schlecht ausgelastet, weil daneben zu viel unentgeltlich und unbeschränkt zugänglicher Parkraum besteht. Selbst illegales Parken wird oft der Nutzung bewirtschafteten Parkraums vorgezogen. Beides erhöht den Parksuchverkehr und führt in den betroffenen Straßen zu Überlastungsproblemen. Parkraumkonzepte sollen deshalb die Akzeptanz und

Auslastung des Parkraums sowie den Parksuchverkehr analysieren. Sie sollen aufzeigen, wie eine Verlagerung des Parkens in ungeeignete Bereiche unterbunden und eine gute Auslastung des bewirtschafteten Parkraums erreicht werden kann und Vorschläge für eine Verminderung des Parksuchverkehrs durch Parkverbote, Verkehrslenkungsmaßnahmen und Parkleitsysteme entwickeln.

4 Aufstellung von Parkraumkonzepten und -bilanzen, Ermittlung des notwendigen Parkraums

4.1 Abstimmung mit sonstigen Planungen

Konzepte für den ruhenden Verkehr sollen nach Möglichkeit mit Verkehrsentwicklungsplänen verknüpft werden, zumal die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen ohnehin differenzierte Analysen der Probleme und Lösungsmöglichkeiten im ruhenden Verkehr erfordert. Auch bei der Aufstellung teilebietlicher Rahmenpläne, Verkehrsberuhigungskonzepte, Wohnumfeldprogramme etc. sind Parkraumkonzepte zu entwickeln, die das notwendige Angebot für den ruhenden Verkehr der verschiedenen Benutzergruppen (Bewohner, Besucher, Lieferverkehr) ermitteln und festlegen, welcher Parkraum aus Gründen der städtebaulichen Neuordnung, Verkehrsentwicklung, Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldverbesserung oder Parkraumbewirtschaftung wegfallen und ob und wo hierfür Ersatz geschaffen werden soll. Neue Planungen für Parkhäuser, Tiefgaragen oder sonstige Erweiterungen des Parkraums können nur auf der Basis entsprechender Parkraumkonzepte beurteilt werden.

4.2 Räumliche Zuordnung

Eine isolierte Betrachtung kleiner Teilgebiete ist wegen der räumlichen Verflechtungen und möglichen räumlichen Verlagerungen nicht zweckmäßig. Nachbargebiete sollen mit betrachtet werden. Vor der Erweiterung des Parkraums in einem Teilgebiet zur Deckung eines dort festgestellten Bedarfs ist zunächst zu prüfen, ob die Parkraumkapazität durch Bewirtschaftung vermehrt werden kann oder ob im weiteren Umfeld nicht noch Parkraumreserven vorhanden sind.

Für die Einschätzung der dabei zumutbaren Entfernungen gibt es keinen starren Maßstab. Zur Beurteilung kann die vergleichbare Entfernung zu den nächsten Haltestellen im ÖPNV dienen. Die Akzeptanz längerer Wege kann durch hohe gestalterische Qualität verbessert werden.

4.3 Notwendiger Parkraum

Der notwendige Parkraum soll unter Berücksichtigung der spezifischen Randbedingungen und speziellen verkehrlichen und städtebaulichen Planungsziele ermittelt werden. So ist z. B. der Zweitwagenbesitz bei gutem Stellplatzangebot deutlich höher als bei knappem Angebot. Auch die Qualität der ÖPNV-Anbindung hat Einfluß auf die Motorisierungsdichte. Der Stellplatzbedarf an Arbeitsstätten kann entscheidend gesteuert werden durch Erhebung von Parkgebühren.

Der bereitgestellte Parkraum muß zudem abgestimmt werden mit den Grenzen der Aufnahmefähigkeit. Gegen eine Erweiterung des Parkraums in dicht bebauten, zentrennahen Gebieten sprechen häufig die notwendige Sicherung ausreichender Flächen für Fußgänger, Radfahrer, Aufenthalt und Stadtgrün sowie die angestrebte Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung. Eine Neuordnung des Parkens soll hier den knappen Parkraum für Anwohner, Besucher und Wirtschaftsverkehr sichern, um die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Standortes bzw. Gebietes zu erhalten. Für den Einkaufsverkehr ist zunächst aufgrund der spezifischen Kundenstrukturen und räumlichen Verflechtungen zu ermitteln, welcher Anteil im Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und ÖPNV abgewickelt werden kann. Nur der verbleibende Einkaufsverkehrsanteil mit KFZ sollte in die Bedarfsermittlung eingehen. Für den Bedarf geordneter Fahrradabstellmöglichkeiten ist neben

der Menge der bislang ungeordnet im Straßenraum abgestellten Fahrräder zu berücksichtigen, in welchem Maße der Fahrradverkehr durch systematische Fahrradförderung gesteigert werden kann.

4.4 Richtzahlen für den notwendigen Parkraum

Die Richtzahlen zur Erfüllung der Stellplatzpflicht bei der Errichtung und wesentlichen Änderung baulicher Anlagen gemäß § 47 Abs. 1 BauO NW entsprechen dem durchschnittlichen Bedarf, insbesondere für Neubaugebiete. Sie sollen deshalb nicht pauschal angewendet werden. Entsprechend den örtlichen städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten sollen insbesondere für dicht bebaute, zentrennahe Gebiete und Gebiete mit gutem ÖPNV-Anschluß und guter Erreichbarkeit im Fußgänger- und Fahrradverkehr die Anforderungen in der Regel deutlich gesenkt werden. Die Gemeinden sollen deshalb ggf. nach § 47 Abs. 4 BauO NW ihre Anforderungen entsprechend ihrer Parkraumkonzeption durch Satzung individuell regeln. So kann die Gemeinde z. B. aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen auf die Forderung nach Herstellung oder Erweiterung des privaten Parkraums ganz oder teilweise verzichten bzw. diese untersagen.

4.5 Parkraumbilanz

Grundlage für die Parkraumbilanz ist die Erfassung des zur maßgeblichen Tageszeit zu berücksichtigenden, qualifizierten Bedarfs und des vorhandenen Angebotes. Nicht einbezogen werden sollen dauerparkende Berufspendler, wenn ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot vorhanden ist, sowie Fremdparker, die weder Quelle noch Ziel in dem Gebiet haben. Bei der Angebotsermittlung sollen auch der bewirtschaftete und der private Parkraum einbezogen werden. Berücksichtigt werden sollen auch die Auslastung der Anlagen sowie die Möglichkeit der Angebotssteigerung durch Mehrfachnutzung bei Bewirtschaftung.

Ebenfalls erfaßt werden soll die Anzahl der illegal abgestellten Fahrzeuge und die Art und Schwere der damit verbundenen Behinderungen und Gefährdungen. Illegale Plätze sollen nicht als Angebot gewertet werden. Vielmehr soll aufgezeigt werden, welche Maßnahmen künftig ergriffen werden können, um das verbotswidrige Parken zu verhindern.

Zur Parkraumbilanz gehört auch eine lageplanmäßige Darstellung des vorhandenen oder geplanten Parkraums, um seine Qualität und Verträglichkeit beurteilen zu können und Anhaltspunkte für die Notwendigkeit von Ersatzplätzen zu gewinnen. Für die Bewertung ist die Berücksichtigung der umgebenden städtebaulichen Nutzungen und der sonstigen Nutzungsansprüche an den Straßenraum unverzichtbar.

4.6 Verträglichkeit mit dem ÖPNV

In Parkraumkonzepten ist die Verträglichkeit des Parkraums und geplanter Erweiterungen mit dem ÖPNV nachzuweisen. Hierfür ist insbesondere zu klären, wieviele KFZ-Benutzer durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Angebotsverbesserung im ÖPNV (Takt, Tarife, Marketing) zum Umsteigen auf den ÖPNV bewogen werden können. In Bereichen mit guter ÖPNV-Erschließung ist eine Ausweitung des Parkraums grundsätzlich für den ÖPNV unverträglich, insbesondere wenn der Parkraum vorwiegend durch auf den ÖPNV verlagerbaren Berufs- und Einkaufsverkehr genutzt wird. Nach § 47 Abs. 4 BauO NW kann deshalb die Erstellung von auch im Berufsverkehr nutzbarem Parkraum begrenzt oder untersagt werden. Der Parkraum von Firmen soll in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden. Untersagt die Gemeinde die Herstellung von Parkraum in solchen Gebieten, so kann sie mit den Ablösebeträgen Parkraum an städtebaulich und verkehrsplanerisch besser geeigneten Stellen schaffen, z. B. auch Park & Ride-Plätze.

4.7 Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerinformation

Parkprobleme treffen auf großes öffentliches Interesse. Sie betreffen nicht nur die Autofahrer, sondern

aufgrund der vielfältigen Behinderungen, Gefährdungen und gestalterischen Auswirkungen auch die Fußgänger, Radfahrer, Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Anwohner. Die Aufstellung der Parkraumkonzepte muß deshalb von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung begleitet werden, um das Bewußtsein und die Einsicht für eine stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs zu fördern. Durch eine ausreichende Differenzierung der Analysen und der Maßnahmenkonzepte kann die Akzeptanz der Parkraumkonzepte wesentlich verbessert werden. Maßnahmen der Verkehrsinformation und Verkehrserziehung sollten die Parkraumüberwachung und Parkraumbewirtschaftung unterstützen, z. B. im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen. Schwerpunktaktionen zum Thema „stadtverträgliches Parken“ und „Parke nicht auf unseren Wegen“ sind zu empfehlen.

5 Finanzierung und Förderung

Den Gemeinden stehen für die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des ruhenden Verkehrs neben Eigenmitteln vor allem Einnahmen aus Gebühren und Ablösebeiträgen nach § 47 Abs. 5 BauO NW sowie in besonderen Fällen Zweckzuweisungen des Landes zur Verfügung.

5.1 Analysen und Planungen

Analysen und Planungen zur Aufstellung von Parkraumkonzepten und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit können aus Mitteln der Stadterneuerung bezuschußt werden, insbesondere wenn sie Teil von Verkehrsentwicklungsplänen, städtebaulichen Rahmenplänen oder vorbereitenden Untersuchungen für die gebietsbezogene Stadterneuerung sind.

5.2 Investitionen

Voraussetzung für die Gewährung von Landeszuweisungen für die Schaffung von Parkierungsanlagen, Parkleitsystemen etc. ist das Vorliegen einer Parkraumkonzeption. Landeszuwendungen zu Investitionen werden gewährt aus Mitteln der Stadterneuerung (Ersatz für wegfallenden Parkraum), aus Straßenbaumitteln des GVFG (Parkstreifen und andere Anlagen des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau und Umbau von Hauptverkehrsstraßen, Parkleitsysteme) sowie ÖPNV-Mitteln des GVFG und S-/Stadtbahn-Programms (Park & Ride und Bike & Ride). Gefördert wird Ersatz für bei einer städtebaulichen oder verkehrlichen Neuordnung wegfallenden Parkraum im öffentlichen Raum (Förderrichtlinien zur Stadterneuerung vom 16. 3. 1988, Ziff. 12), wenn auch durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung kein ausreichender Ersatz geschaffen werden kann. Eine Erweiterung des Parkraums ist nur beim Anwohnerparken und Park & Ride förderfähig. Die Verträglichkeit der zu fördernden Einrichtungen mit dem ÖPNV ist nach den dargestellten Grundsätzen angemessen nachzuweisen, eine Stellungnahme der Träger des ÖPNV ist erforderlich. Bei im GVFG geförderten Straßenbaumaßnahmen werden Parkstände als Bestandteil der Straße mitgefördert. Bei nicht gemeindlicher Trägerschaft geförderten Parkraums bedarf es stets einer vertraglichen Vereinbarung über den Zustimmungsvorbehalt der Gemeinde zur Bewirtschaftung und Gebührensabsetzung. Geförderter Parkraum darf nicht für Berufspendler genutzt werden, außer bei Park & Ride-Anlagen.

5.3 Ablösebeträge

Ablösebeträge nach § 47 Abs. 5 BauO NW sollen zweckgebunden zur Herstellung zusätzlichen öffentlichen Parkraums zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen verwendet werden. Es besteht keine Notwendigkeit für einen unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zwischen dem Bereich, aus dem die Ablösebeträge eingenommen werden, und dem Bereich, in dem neue Anlagen geschaffen werden. Die Beträge können auch zur Finanzierung von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen verwendet werden.

6 Maßnahmen für eine stadtverträgliche Neuordnung des Parkraums

Der Erfolg kommunaler Parkraumpolitik hängt davon ab, ob die unterschiedlichen Maßnahmen systematisch, flächendeckend und in richtiger Kombination angewendet werden. Fundierte Parkraumkonzepte sind hierfür eine wichtige Voraussetzung. Sie legen fest, wo und in welchem Umfang die verschiedenen Instrumente kommunaler Parkraumpolitik eingesetzt werden sollen.

6.1 Parkraumbewirtschaftung

Das wichtigste Instrument zur Lösung der Probleme in Gebieten mit hohem Parkdruck ist die Parkraumbewirtschaftung. Sie umfaßt verschiedene Möglichkeiten wie die Begrenzung der Parkdauer, die Erhebung einer Parkgebühr und die Beschränkung des Nutzerkreises.

6.1.1 Kurzparkzonen und gebührenpflichtiges Parken

Nach § 12 bzw. § 13 StVO kann durch Halteverbote, Zonenhalteverbote, Parkühren und Parkscheinautomaten die Parkdauer im öffentlichen Verkehrsraum den örtlichen Anforderungen entsprechend begrenzt werden und die Parkgebühr gestaffelt werden. Solche Regelungen unterbinden in der Regel die Fehlbelegung durch Dauerparker und Fremdarker. Sie erlauben pro Stellplatz eine häufigere Belegung. Sie vergrößern damit die nutzbare Parkraumkapazität. Solche Regelungen sind für den Einkaufsverkehr und den Handel effizienter als die Erweiterung des Parkraums zu Lasten anderer Flächen. Sie führen meist zu beträchtlichen Umsteigeeffekten des Berufsverkehrs auf den ÖPNV. Allerdings kann die Parkraumbewirtschaftung andererseits aufgrund der häufigeren Belegung zu beträchtlichen Zunahmen der KFZ-Fahrten im Einkaufsverkehr und Besorgungsverkehr führen und Abwanderungen vom ÖPNV während ohnehin schon weniger gut ausgelasteten Betriebszeiten auslösen. Um solche unerwünschte Effekte zu vermeiden, sollte bei der Umwandlung in bewirtschafteten Parkraum die Zahl der Plätze entsprechend der erhöhten Belegung vermindert werden. Dies hilft auch, ein besseres Flächenangebot für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Aufenthalt zu erreichen.

Im Umfeld von Parkhäusern sollen Dauerparken und gebührenfreies Parken eingeschränkt werden, weil sonst der Straßenraum mit Parken belastet bleibt, während die Parkhäuser nicht ausgelastet sind. Die Gebühren für das Parken im Straßenraum können gestaffelt werden nach der Zentralität und Intensität des Parkdrucks und der Höhe entsprechender Gebühren in Parkhäusern. Die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung kann erhöht werden, wenn auch private Stellplatzanlagen von Behörden und Betrieben einbezogen werden. Das Erheben von Parkgebühren ist für die jeweiligen Betreiber wirtschaftlich vorteilhaft. Es bewirkt eine größere Gerechtigkeit gegenüber den Beschäftigten, die nicht mit dem KFZ zur Arbeit fahren.

6.1.2 Anwohnerparken

Grundlage des bevorrechtigten Anwohnerparkens (Parklizenzierung) ist § 6 StVG in Verbindung mit § 45 Abs. 1b StVO. Das Anwohnerparken reserviert den Parkraum für die Bewohner bzw. Anlieger. Es verhindert die Fehlbelegung durch Dauer- und Fremdarker. Hierdurch fördert das Anwohnerparken die Verkehrsberuhigung und dient der Erhaltung der betr. Gebiete als Wohnstandort.

Die Lizenzierung kann flexibel gehandhabt werden. Sie kann auf bestimmte Tageszeiten beschränkt werden und mit Kurzparkzonen oder gebührenpflichtigem Parken kombiniert werden. Bei der Ausweisung von Anwohnerparkzonen ist ein differenziertes Vorgehen erforderlich, bei dem auch die Interessen der gebietsansässigen Betriebe berücksichtigt werden.

Die Gültigkeit der Parkberechtigungen kann straßenweise oder gebietsweise festgesetzt werden. Die gebietsweise Gültigkeit empfiehlt sich, wenn das un-

terschiedliche Parkraumangebot einzelner Straßen nur auf Gebietsebene ausgeglichen werden kann.

6.1.3 Öffnung bewirtschafteter Angebote für Anwohner

In Gebieten mit hohem nächtlichen Parkdruck durch Anwohner empfiehlt es sich, Parkraum in Parkhäusern und sonstigen bewirtschafteten Parkraum sowie Parkraum von Betrieben und Behörden nachts im Dauerabonnement den Bwohnern zu öffnen. Dies verbessert die Auslastung, erhöht die Wirtschaftlichkeit und verringert den Parkdruck im Straßenraum.

6.2 Parkleitsysteme

Verkehrslenkende Maßnahmen und Parkleitsysteme vermindern den Parksuchverkehr, entlasten den Straßenraum vom Parken und sichern eine bessere Auslastung des Parkraums außerhalb der Straßen. Einfache, statische Parkleitsysteme bieten Orientierungshilfen für das Auffinden der nächstgelegenen größeren Parkierungsanlagen. Die verschiedenen Anlagen sind entsprechend nummeriert und durch Hinweisbeschilderung untereinander verknüpft. Elektronisch gesteuerte Leitsysteme vermitteln auch Informationen darüber, wo noch Kapazitäten frei sind. Bei solchen Systemen ist es vorteilhaft, wenn bereits am Stadtrand den einfahrenden Autofahrern angezeigt wird, wenn alle Kapazitäten belegt sind. Dies erleichtert den Kraftfahrern, auf Park & Ride-Anlagen auszuweichen und auf den ÖPNV umzusteigen.

6.3 Verhindern des Gehweg- und Radwegparkens

Das Parken auf Geh- und Radwegen führt zu beträchtlichen Behinderungen und Gefährdungen des Fußgängerverkehrs, Fahrradverkehrs und Aufenthalts. Deswegen wird den Gemeinden empfohlen, Schwerpunktprogramme zur Bekämpfung des Gehwegparkens und Radwegparkens durchzuführen. Als Maßnahmen kommen je nach Problemlage in Betracht:

- eine wirkungsvolle bauliche Absicherung der Geh- und Radwege gegen das Parken;
- eine deutliche Markierung oder sonstige bauliche Kennzeichnung der zum Parken vorgesehenen Bereiche;
- eine Verlagerung des legalen Gehwegparkens in die Fahrbahn durch Änderung der betr. Beschilderung und Markierung;
- eine verstärkte Überwachung, ggf. verbunden mit Aufklärungsmaßnahmen, zur Abwehr von Gefahren und zur Sicherstellung des fließenden Fußgängerverkehrs.

Auch das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen kann zu Behinderungen und Gefährdungen führen. Es sollte deshalb durch geordnete Abstellmöglichkeiten im Bereich der Parkstreifen ersetzt werden.

6.4 Überwachung der Parkordnung

Voraussetzung für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung, städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Parkens und Vermeidung des illegalen und andere Nutzungen behindernden und gefährdenden Parkens ist eine wirksame Überwachung und effektive Ahndung von Verstößen. Die Halterhaftung hat die Chancen der Überwachung deutlich verbessert. Die Überwachung der Polizei konzentriert sich auf Bereiche, wo durch falsches Parken der fließende Fußgänger- und Fahrradverkehr, der ÖPNV sowie der KFZ-Verkehr und insbesondere Feuerwehr, Rettungsdienste und Kommunalfahrzeuge behindert oder gefährdet werden. Die kommunale Parkraumüberwachung sollte sich konzentrieren auf Bereiche, wo durch falsches Parken die Nutzung von Ein- und Ausfahrten, Lade- und Lieferzonen sowie Parkstreifen erschwert wird und wo durch Nichteinhalten die Parkraumbewirtschaftung unterlaufen wird. Wo falsches Parken eine Gefährdung oder Blockierung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, ÖPNV und KFZ-Verkehrs zur Folge hat, kommt in der Regel ein Abschleppen oder Versetzen der betr. KFZ in Betracht.

Die Effizienz der Überwachung kann wesentlich gesteigert werden durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit Aufklärungskampagnen unter Einbeziehung der Medien. Dabei sollte nachdrücklich auf die Verkehrsbehinderungen, Verkehrsgefährdungen und städtebaulichen Probleme durch Falschparker aufmerksam gemacht werden.

6.5 Park & Ride, Bike & Ride

Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen an den wichtigen Schnittstellen des Straßen- und Radwegenetzes mit dem ÖPNV-Netz können die Städte wirkungsvoll vom Autoverkehr entlasten und den Parkdruck mindern. Sie fördern das Umsteigen auf den ÖPNV. Sie erweitern den Einzugsbereich der Haltestellen beträchtlich. Bei der Feststellung des Stellplatzbedarfes in vom ÖPNV gut erschlossenen Bereichen ist deshalb stets zu berücksichtigen, wie viel Parknachfrage durch Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen abgedeckt werden kann.

6.6 Erweiterung des Parkraums

Bisherige Erfahrungen zeigen, daß durch die immer wieder geforderte Erweiterung des Parkraums durch neue Parkhäuser, Tiefgaragen und Parkplätze vielfach nicht die erwarteten Verbesserungen des ruhenden Verkehrs erreicht werden können. Oft sind die vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen nicht in ausreichendem Maße ausgelastet, während die umgebenden Straßen und Plätze mit abgestellten KFZ überfüllt sind. Die Erweiterung des Parkraums stellt in der Regel die letzte aller Möglichkeiten dar. Sie sollte nur erwogen werden, wenn alle anderen Möglichkeiten keine befriedigende Ordnung des ruhenden Verkehrs erbracht haben, die zusätzliche Parkkapazität mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans vereinbar ist und keine Nachteile für den ÖPNV entstehen.

6.7 Abstellanlagen für Fahrräder

Der wachsende Fahrradverkehr macht es erforderlich, für Fahrräder ausreichende Abstellmöglichkeiten zu schaffen, insbesondere an Einkaufs-, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Haltestellen und Bahnhöfen sowie in dicht bebauten Wohngebieten, in denen Abstellmöglichkeiten auf den Grundstücken und in den Häusern fehlen. Ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen und Plätzen soll vermieden werden.

7 Gestaltung, städtebauliche Integration

Anlagen des ruhenden Verkehrs müssen durch eine gute städtebauliche Integration mit dem jeweiligen Umfeld verträglich gemacht werden.

7.1 Lage, Größe und Gestaltung von Parkierungsanlagen

Größe, Lage und Gestaltung von Parkierungseinrichtungen müssen grundsätzlich mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung und Stadterneuerung abgestimmt werden. Großanlagen des ruhenden Verkehrs haben im Hinblick auf städtebauliche Integration, verkehrliche Abläufe, Umweltbelastungen, Gestaltung, Sicherheit und Akzeptanz erhebliche Nachteile. Deshalb sind kleine, dezentrale Anlagen meist umweltverträglicher, städtebaulich leichter integrierbar, benutzerfreundlicher und sicherer. Der durch die Parkierungsanlagen erzeugte Verkehr darf die Umgebung nicht unverträglich belasten. Widersprüche zu Planungen für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in dem betr. Bereich müssen vermieden werden.

Bei Parkhäusern und Tiefgaragen muß zur Erhöhung der Akzeptanz und zum Schutz vor Kriminalität auf eine sorgfältige Außen- und Innengestaltung geachtet werden. Ausreichende Helligkeit und Übersichtlichkeit sowie fußgängerfreundliche Zu- und Abgänge sind notwendig. Ggf. sind für Frauen eigene, eingangsnähe Bereiche zu reservieren. Anlagen mit mangelhafter Akzeptanz sollten in diesem Sinne umgestaltet werden.

Eine gute Gestaltung der äußeren baulichen Anlagen mit einer auf die Maßstäblichkeit des Umfeldes ange-

paßten Gliederung der Baumasse und Fassade ist unverzichtbar. Im Interesse einer guten gestalterischen Integration empfiehlt sich hierfür die Durchführung eines Wettbewerbs. Sie ist insbesondere bei Parkierungsanlagen erforderlich, die aus Stadterneuerungsmitteln gefördert werden.

7.2 Befestigung, Begrünung

Für Parkierungsanlagen sollen keine Grünflächen in Anspruch genommen werden. Wo dies trotzdem unvermeidlich ist, sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen nötig. Große, asphaltierte Parkplätze sind ökologisch und städtebaulich unverträglich. Deshalb müssen ebenerdige Stellplatzanlagen durch dichte Baum- und Heckenpflanzungen begrünt werden. Der Belag sollte so gestaltet werden, daß er nicht als reine Verkehrsfläche wirkt, sondern auch als Spiel- und Aufenthaltsfläche etc. genutzt werden kann. Weniger intensiv genutzte Parkierungsflächen können auch mit Schotterrasen oder Rasenfugenpflaster befestigt werden. Parkstreifen sollten durch Bäume und andere Grünpflanzungen gegliedert werden und als Bestandteil der Seitenräume so gestaltet werden, daß sie die Fahrbahn optisch verengen. Wo zum Schutz von Gehwegen, Radwegen, Plätzen und Grünanlagen bauliche Absperrungen gegen den ruhenden Verkehr notwendig sind, ist deren Detailgestaltung sorgfältig auf das Umfeld abzustimmen. Auch Bäume, Hecken oder Grünstreifen können eine wirkungsvolle Abgrenzung ermöglichen. Poller, Parkuhren etc. sind so aufzustellen, daß Fußgänger nicht behindert werden.

7.3 Dimensionierung

Bei der Festlegung des Parkraums müssen ausreichend große Flächen für Fußgänger, Aufenthalt und Straßengrün verbleiben. Der Parkraum kann nicht beliebig zu Lasten anderer Nutzungen und der Straßenraumgestalt ausgeweitet werden. Deshalb ist auch eine flächensparende Anordnung und Dimensionierung der Parkstände und der Rangierflächen anzustreben. Das Unterschreiten der Regelmäße ist vertretbar, wenn hierdurch wesentliche Flächengewinne oder gestalterische Vorteile erzielt werden können.

– MBl. NW. 1989 S. 1068.

2313

Planung und Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen und von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 1. 7. 1989 – I C 3 - 87.00

1 Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

1.1 Aufgabe dieses Erlasses

1.2 Kommunale Planungshoheit

1.3 Ziele

1.4 Maßnahmengruppen

1.5 Gesamtkonzepte, Prioritäten, Planungsgrundlagen

Rahmenkonzepte

Analysen und Indikatoren

Planungshilfen

1.6 Planungsgrundsätze

1.7 Rechtsgrundlagen

1.8 Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

1.9 Zuständigkeiten und Behördenabstimmung

Straßenverkehrsbehörden und Polizei

Feuerwehr, Rettungsdienste, Bauaufsichtsbehörden

ÖPNV

Denkmalschutz

Leitungsträger

Fremde Baulastträger

- 2 Verkehrslenkungsmaßnahmen
 - 2.1 Wegweisung und Verkehrslenkung
 - 2.2 Erhöhung der Verkehrswiderstände
 - 2.3 Netzeingriffe
- 3 Verkehrsberuhigte Bereiche
 - 3.1 Grundlage
 - 3.2 Geeignete Straßen und Gebiete
 - 3.3 Maximale Verkehrsstärken
 - 3.4 Gestaltung Verkehrsberuhigter Bereiche
 - Kennzeichnung durch bauliche Merkmale
 - Beseitigung von Elementen des Separationsprinzips
 - Differenzierung von Flächen
 - Eingangsbereiche und Ausgangsbereiche
 - Mindestmaße der Fahrgasse
 - Einbahnregelungen
 - Einbauten im Fahrraum
 - Gestalterische Integration
 - 3.5 Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und sonstigen Verkehrsregeln
- 4 Zonengeschwindigkeitsbeschränkung
 - 4.1 Grundlagen
 - 4.2 Ziele
 - 4.3 Erfordernis für Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen
 - 4.4 Rechtliche Wirkung
 - 4.5 Flächenhaftigkeit der Zonen-Regelung
 - 4.6 Abgrenzung und Größe der Zonen
 - 4.7 Flankierende Maßnahmen
 - Verkehrsregelnde Maßnahmen
 - bauliche Maßnahmen
 - Öffentlichkeitsmaßnahmen
 - Überwachungsmaßnahmen und Begleitforschung
 - Finanzierung flankierender Maßnahmen
 - 4.8 Berücksichtigung des ÖPNV
 - 4.9 Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit
- 5 Sonstige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- 6 Außerkrafttreten

1 Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

1.1 Aufgabe dieses Erlasses

Die Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche und von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung (nachfolgend zusammenfassend als Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bezeichnet) betrifft straßenbauliche, verkehrliche, städtebauliche, straßenverkehrsrechtliche, bauordnungsrechtliche und feuerwehrrechtliche Belange und soll daher in enger Zusammenarbeit und Abstimmung der mit diesen Belangen befaßten Stellen erfolgen. Der Erlass soll diese Zusammenarbeit erleichtern und die breite Anwendung der geeigneten Maßnahmen fördern.

1.2 Kommunale Planungshoheit

Die Gemeinden entscheiden eigenverantwortlich über Planung und Entwurf von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Rahmen der jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Die verschiedenen Planungsrichtlinien und Empfehlungen schränken die gestalterische Handlungsfreiheit der Gemeinden und Baulastträger nicht ein. Die Begründung von Planungen mit Straßenbaurichtlinien und -empfehlungen entbindet nicht von der Notwendigkeit, für jeden Einzelfall nach entsprechender Abwägung spezifische und ggf. abweichende, individuelle Lösungen zu entwickeln. Straßenbaurichtlinien und -empfehlungen besitzen in Nordrhein-Westfalen keine Bindungswirkung, ihre Anwendung ist nicht Voraussetzung der Förderfähigkeit.

1.3 Ziele

Wesentliche Ziele der Verkehrsberuhigung sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Verminderung der Umweltbeeinträchtigungen durch den KFZ-Verkehr, die Förderung des Fußgängerverkehrs, Fahrradverkehrs und ÖPNV, die Schaffung eines guten Wohn- und Kaufumfeldes sowie eine gute städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen.

1.4 Maßnahmengruppen

Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325/326 StVO) und Gebiete mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen können häufig sinnvoll mit weiteren Maßnahmen kombiniert oder ergänzt werden, wie z. B.

- Fußgängerzonen,
- Parkraumbewirtschaftung und Neuordnung des Parkens,
- Fahrradförderung,
- ÖPNV-Beschleunigung und Haltestellengestaltung,
- Umgestaltung, Geschwindigkeitsdämpfung und städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten,
- Straßenbegrünung, Hofbegrünung, Fassadenbegrünung,
- Modernisierung von Wohnungen und Gebäuden.

Allgemeine Überlegungen zu einer solchen Kombination und Integration von Maßnahmen enthalten die Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr (RdErl. d. MSWV v. 17. 3. 1988 - SMBl. NW. 9220 -) und die Förderrichtlinien zur Stadterneuerung (RdErl. d. MSWV v. 16. 3. 1988 - SMBl. NW. 2313 -).

1.5 Gesamtkonzepte, Prioritäten, Planungsgrundlagen

Gesamtkonzepte

In einer Gesamtkonzeption soll festgelegt werden, wo und wie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angewendet werden. Sie kommen für etwa $\frac{1}{3}$ des Straßennetzes in Betracht, die aufgrund ihrer städtebaulichen Nutzung und Verkehrsbedeutung überwiegend der Erschließung dienen. Für eine flächenhafte Anwendung sind kostengünstige Maßnahmen und Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen vorteilhaft.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind vordringlich für Straßen und Gebiete mit

- unverträglich hohen KFZ-Verkehrsmengen im fließenden Verkehr,
- unerwünschtem Durchgangsverkehr,
- unangepaßten Fahrgeschwindigkeiten im KFZ-Verkehr,
- übermäßigen Lärm- und Schadstoffemissionen im KFZ-Verkehr,
- Überdimensionierung und nicht ausreichender städtebaulicher Integration der Flächen für den KFZ-Verkehr,
- schlechter Parkordnung,
- besonderen Sicherheitsproblemen, Behinderungen und Flächendefiziten für Fußgänger und Radfahrer,
- schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindergärten und Spielplätzen, Schulen, Altenheimen, kinderreichen Wohnsiedlungen,
- unzureichender Erreichbarkeit, Gestaltung und Sicherheit der Haltestellen des ÖPNV,
- hoher Bebauungs- und Nutzungsdichte und hervorgehobener städtebaulicher Bedeutung,
- besonderer Netzbedeutung für Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr,
- besonderen Defiziten an Aufenthaltsflächen und Straßengrün.

Die Erarbeitung von Gesamtkonzepten und Rahmenplänen der flächenhaften Verkehrsberuhigung wird aus Stadterneuerungsmitteln bezuschußt (vgl. Förderrichtlinien v. 16. 3. 1988 - SMBl. NW. 2313 -). Solche Konzepte erlauben es, die Auswirkungen auf den Planungsraum und die benachbarten Räume abzuschätzen, die Verlagerung von Problemen in Nachbarstraßen und -gebiete zu vermeiden und die erforderlichen

Netzasperte, z. B. zur Schaffung eines attraktiven und sicheren Rad- und Fußwegenetzes und zur Abstimmung mit dem ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Analysen und Indikatoren

Eine qualifizierte, problemgerechte Planungsvorbereitung erfordert eine ausreichende Analyse der planungsmaßgeblichen Ausgangssituation. Sie umfaßt die Analyse der relevanten Nutzer- und Nutzungsansprüche, die Feststellung von Mängeln, Unverträglichkeiten und Konflikten, die Konkretisierung von Planungszielen, Handlungsnotwendigkeiten und Prioritäten. Sie erleichtert das Erkennen von verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Zusammenhängen (z. B. Netzzusammenhänge, Nutzungszusammenhänge, verkehrliche Verflechtungen). Sie bildet die empirische Basis für die Beurteilung der Wirksamkeit der verschiedenen Maßnahmen. Sie liefert überzeugendes Material für die Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.

Planungshilfen

Die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85) und die Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung (ESG 87) enthalten wichtige Anregungen für die Durchführung planungsvorbereitender Untersuchungen sowie für die Gestaltung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Weitere Hilfestellung geben die Runderlasse des MSWV zur besseren Integration von Stadterneuerung und Verkehr (RdErl. v. 17. 3. 1988 - SMBl. NW. 9220 -) und die Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (RdErl. v. 11. 6. 1986 - SMBl. NW. 9220).

1.6 Planungsgrundsätze

Bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- Gebietsfremder Durchgangsverkehr soll verringert werden, wenn er nach Menge und Anteil relevante, unverträgliche Größenordnungen erreicht.
- Eine bloße Verlagerung der Probleme in Nachbarstraßen oder Nachbargebiete soll vermieden werden. Daher ist eine flächenhafte Konzeption anzustreben.
- Der Parkraum soll besser geordnet werden. Unerwünschte gebietsfremde Parkraumnachfrage und eine Fehlbelegung des knappen öffentlichen Parkraums durch Dauerparker des Berufsverkehrs sollen durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung verhindert werden. Gehwegparken und sonstiges verkehrsgefährdendes oder -behinderndes Parken sollen unterbunden werden. Vor der Einführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen soll eine Stellplatzbilanz erstellt werden.
- Der verbleibende KFZ-Verkehr soll zu verhaltener, rücksichtsvoller und angepaßter Fahrweise veranlaßt werden. In Abhängigkeit vom städtebaulichen Umfeld und der verkehrlichen Bedeutung ist festzulegen, welche straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen und welche unterstützenden baulichen Maßnahmen hierfür in Betracht kommen.
- Die Attraktivität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs und Fahrradverkehrs soll gesteigert werden, insbesondere durch ein besseres Flächenangebot, durch eine bessere Überquerbarkeit, ein dichteres Wegenetz und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Die Attraktivität des ÖPNV soll gesteigert werden, insbesondere durch Ausbau des Linien- und Haltestellennetzes, einen dichteren Takt, Schutz vor Behinderungen an Knoten und auf der Strecke und durch benutzerfreundliche Gestaltung der Haltestellen.
- Die Straßen und Verkehrsanlagen sollen sich gut in den städtebaulichen Raum einfügen und zur Pflege des Ortsbildes beitragen. Die Trennwirkung der Straßen soll vermindert werden. Die Straßen sollen stärker begrünt werden.
- Die Bekämpfung von Schadfeuer, die Rettung von Menschen hierbei und die Hilfeleistung bei Unfällen müssen gewährleistet bleiben.

1.7 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für die Verkehrsberuhigung sind das Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht sowie das Bauplanungsrecht. Die Anordnung Verkehrsberuhigter Bereiche und von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen setzt keine wegerechtliche Widmungsbeschränkung (Einziehung) voraus.

1.8 Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Eine frühzeitige und umfassende Information und Beteiligung der von Änderungen der Verkehrsführung, der Verkehrsordnung, des Verkehrsablaufs und der Straßengestaltung betroffenen Anwohner, Betriebe und Verkehrsteilnehmer ist nötig. Umstrittene Maßnahmen sollten zunächst testweise erprobt werden. Die Mitwirkungsbereitschaft wächst, wenn Spielraum für begründete Planungsänderungen bleibt und keine starre Planung durchgesetzt wird. Durch geeignete Informationen muß Verständnis für die Planungsziele und Wirkungsweise der Maßnahmen geweckt werden und über die neuen Verkehrsregelungen und damit notwendigen Verhaltensänderungen informiert werden. Der hierfür entstehende Aufwand kann aus Mitteln der Stadterneuerung gefördert werden.

1.9 Zuständigkeiten und Behördenabstimmung

Die Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Straßen kommunaler Baulast ist eine kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit. Die Gemeinden legen die erforderlichen Zielsetzungen und Maßnahmen fest. Soweit von den Konzepten und Maßnahmen auch Straßen in fremder Baulast betroffen sind, sind die hierfür zuständigen Stellen schon bei der Entwicklung der Konzeption zu beteiligen. Eine frühzeitige Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden und Verwaltungsorganen ist unerlässlich. Dies gilt insbesondere für folgende Behörden:

- Straßenverkehrsbehörden und Polizei sind zu unterrichten über beabsichtigte Änderungen des Zustandes, der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsregelung von Straßen, soweit diese für die Verkehrsführung von Bedeutung sein können. Sie haben zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen entsprechen und die zur Erhaltung von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlichen Voraussetzungen erfüllen. Bei der Prüfung sind die den Planungen zugrundeliegenden Ziele und Abwägungsaspekte und der jeweilige Einzelfall zu berücksichtigen.
- Feuerwehr, Brandschutzdienststellen, Rettungsdienste und für Brandschutz zuständige untere Bauaufsichtsbehörden, die die Bauakten der betr. Gebäude führen, sind zu beteiligen, wenn Änderungen der Verkehrsführung und der Straßenaufteilung (Querschnitt, bauliche Elemente, Anordnung des Parkens) Auswirkungen auf die Befahrbarkeit mit den relevanten Fahrzeugen haben. Ggf. sind Fahrversuche durchzuführen. Zu prüfen ist insbesondere in dicht bebauten Straßen mit Fensterbrüstungen oberhalb 8 m, wie ausreichende Anleiter- und Aufstellflächen gesichert werden können und die nach § 5 BauO NW in Verbindung mit Nummer 5 VVBauO erforderlichen Zufahrten und Bewegungsflächen für die Feuerwehr erhalten werden können. Unter Berücksichtigung der Fahrbahn sowie angrenzender, vom Parken frei bleibender und von der Fahrbahn aus zugänglicher Seitenräume (z. B. Grundstückszufahrten) müssen in regelmäßigen Abständen Aufstellflächen für Rettungshubsfahrzeuge von 5,5 m Breite zur Verfügung stehen. Anzustreben sind Lösungen, die den KFZ-Verkehr ausreichend verlangsamen und zweckmäßig ordnen, ohne Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge unverträglich zu behindern. Bei Feststellung von Unverträglichkeiten ist zu prüfen, ob entweder die Einsatzrouten oder Einsatzmittel der neuen Lage angepaßt werden können oder ob planerische Modifikationen der Gestaltung und Verkehrsführung Erleichterungen für Feuerwehr und Rettungsdienste ermöglichen. Bezugsgröße bei der Beurteilung sind die vergleichbaren Umstände vor und nach der Planung.
- Unternehmen des ÖPNV sind zu beteiligen, wenn

seine Linienwege von den Maßnahmen betroffen sind. Die „Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung“ sind zu beachten. Dem ÖPNV ist das Befahren von Verkehrsberuhigten Bereichen und Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund der Liniengenehmigung zu ermöglichen. Deshalb sollen die verkehrslenkenden und verkehrsordnenden Maßnahmen sowie Gestaltungsdetails mit den Verkehrsbetrieben so abgestimmt werden, daß sich keine unnötigen Erschwernisse für den ÖPNV ergeben. Ggf. sollen unvermeidbare Zeitverluste durch Beschleunigungsmaßnahmen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Die Herausnahme der Linien aus den betroffenen Gebieten ist in der Regel nicht zweckmäßig und zulässig. Eine bedarfsgerechte Führung mit zentraler Erschließung soll erhalten bleiben.

- Denkmalschutzbehörden sollen beteiligt werden, wenn von den Maßnahmen historisch geprägte Straßen und Gebiete oder Bereiche, in deren Umfeld denkmalwerte oder denkmalgeschützte Gebäude oder Ensembles liegen, betroffen sind. Wenn die Straße selbst denkmalwert ist, sollte sie nicht wesentlich verändert werden. Durch die Abstimmung sollte sichergestellt werden, daß die vorgesehenen gestalterischen Maßnahmen ausreichend auf die besonderen Gestaltungsbindungen Rücksicht nehmen und eine angemessene Qualität aufweisen. Dies gilt insbesondere für Querschnittaufteilung, Anordnung des Parkens, Führung der Fahrgassen, Materialauswahl, Ausstattung und Bepflanzung.
- Leitungsträger der verschiedenen technischen Sparten sollen beteiligt werden, um eine ausreichende zeitliche und räumliche Koordination anstehender Baumaßnahmen sicherzustellen und um ggf. insbesondere bei Baumpflanzungen über Leitungen rechtzeitig geeignete vertragliche Duldungsvereinbarungen und technische Vorkehrungen für ausreichenden Baum- und Leitungsschutz zu treffen.
- Fremde Baulastträger müssen beteiligt werden, wenn ihre Straßen von den Verkehrsberuhigungskonzepten betroffen sind. Soweit die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche oder von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung einen Rückbau einer klassifizierten Straße anstrebt oder zur Voraussetzung hat, ist eine vorherige Abstufung zur Gemeindestraße erforderlich (Veränderung der Verkehrsbedeutung). Soweit die Maßnahmen lediglich eine Geschwindigkeitsdämpfung, bessere städtebauliche Integration und ortsgerechte Umgestaltung unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion anstreben (Ausbau und Umbau), ist eine rechtzeitige Abstimmung der Konzeption, der technischen Details und der Finanzierung zwischen Gemeinde und Baulastträger notwendig (vgl. hierzu die Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr v. 17. 3. 1988 - SMBl. NW. 9220 -).

2 Verkehrslenkungsmaßnahmen

2.1 Wegweisung und Verkehrslenkung

Durch geeignete Maßnahmen der Wegweisung und straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung (Durchfahrverbote, Abbiege- und -verbote) soll sichergestellt werden, daß Verkehr, der nicht Quelle und Ziel in dem betr. Gebiet hat, das übergeordnete Straßennetz benutzt.

2.2 Erhöhung der Verkehrswiderstände

Wenn trotzdem störender Durchgangsverkehr auftritt, soll an den maßgeblichen Knotenpunkten und Strecken der Verkehrswiderstand erhöht werden. Bei entsprechenden Zeitverlusten durch Ampelschaltungen, Langsamfahrstrecken, Engstellen mit Wartezeiten, Beseitigung gebietsinterner Vorfahrtstrecken etc. wird das Durchfahren unattraktiver.

2.3 Netzeingriffe

Noch verbleibender Durchgangsverkehr kann durch Anordnung von Sackgassensperren, Diagonalsperren, gegenläufigen Einbahnstraßen und schleifenförmiger Verkehrsführung unterbunden werden. Bei solchen

Netzeingriffen ist durch geeignete Vorkehrungen sicherzustellen,

- daß der ÖPNV und Kommunalfahrzeuge sowie Feuerwehr und Rettungsdienste, evtl. auch der Lieferverkehr, nicht zu unverhältnismäßigen Umwegen und Zeitverlusten gezwungen werden. Ggf. können deshalb spezielle Durchlässe vorgesehen werden;
- daß der Fahrradverkehr durch geeignete Sondermaßnahmen (Überfahrten bei Sackgassen- und Diagonalsperren, Radfahrstreifen gegen Einbahnstraßen, unechte Einbahnstraßen) vor unzumutbaren Umwegen und der Umleitung über gefährlichere Straßen geschützt wird.

3 Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325/326 StVO)

3.1 Grundlage

Rechtsgrundlage für die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen ist § 45 Abs. 1 b Nr. 3 StVO sowie die VwV zu Zeichen 325/326 StVO.

3.2 Geeignete Straßen/Gebiete

Verkehrsberuhigte Bereiche können sowohl für alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes als auch für einzelne Straßen eingerichtet werden. Sie kommen in Betracht für Straßen mit überwiegender Erschließungsfunktion in Wohngebieten und Mischgebieten sowie für Geschäftsstraßen, in denen die Aufenthaltsfunktion und der nichtmotorisierte Verkehr gestärkt werden sollen und der KFZ-Verkehr stark verlangsamt werden soll. Weiterhin sind sie relevant für historische Straßen, in denen eine Unterteilung des Straßenraums nach dem Separationsprinzip vom Platz her unmöglich ist oder vom Umfeld her unangemessen wäre. In diesen Fällen ist unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörden besonders sorgfältig zu prüfen, wie die Voraussetzungen für die Anordnung von Z 325/326 StVO und die erforderliche Verkehrssicherheit geschaffen werden können.

3.3 Maximale Verkehrsstärken

Im Verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fußgänger die Straßen in ihrer ganzen Breite benutzen, Kinderspiele sind überall erlaubt (§ 42 Abs. 4 a StVO). Der notwendige KFZ-Verkehr muß möglich bleiben. Der Verkehrsberuhigte Bereich muß durch seine Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat (VwV III Nr. 2 zu Z 325/326 StVO). Verkehrsberuhigte Bereiche sollen so gestaltet und in das Straßennetz integriert sein, daß möglichst kein Durchgangsverkehr vorhanden ist. Die maximal vertretbaren KFZ-Verkehrsstärken in Verkehrsberuhigten Bereichen richten sich nach der jeweiligen Bedeutung und Funktion der betr. Straßen:

- In Verkehrsberuhigten Bereichen mit überwiegender anwohnerbezogener Aufenthalts- und Kinderspielfunktion sollen Verkehrsbelastungen von 150 KFZ pro Spitzenstunde nicht überschritten werden.
- In Verkehrsberuhigten Bereichen, in denen nicht die Bedeutung für das Kinderspiel vorrangig sein soll, sondern die Überquerbarkeit für Fußgänger und die gestalterische Integration von Fahrflächen (z. B. Geschäftsstraßen), können auch Verkehrsstärken von 300 KFZ je Spitzenstunde vertretbar sein, wenn außerhalb der Fahrgassen noch ausreichend große und gut abgeschirmte Geh- und Aufenthaltsflächen zur Verfügung stehen oder wenn bei einer Lösung nach Separationsprinzip nur unzureichende Seitenräume verbleiben würden.

Sofern höhere KFZ-Verkehrsstärken vorliegen und auch nicht durch entsprechende Netzeingriffe verringert werden können, scheidet eine straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung mit Z 325/326 StVO aus. Aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen können aber auch bei höher belasteten Straßen Elemente einer sog. weichen Separation (z. B. Trennung von Fahrgasse und Seitenraum durch Muldenrinnen, Flachborde, Integration von Fahrgassen in Platzflächen) anstelle des üblichen Hochbords angewendet werden.

3.4 Gestaltung Verkehrsberuhigter Bereiche

Kennzeichnung durch bauliche Merkmale

Zur Kennzeichnung als Verkehrsberuhigter Bereich reicht die Beschilderung mit Z 325/326 StVO nicht aus. Die Gestaltung des Straßenraums muß darüber hinaus verdeutlichen, daß Kraftfahrzeugführer jederzeit mit Fußgängern und spielenden Kindern im Bereich der Fahrgasse zu rechnen haben, daß langsame Geschwindigkeiten eingehalten werden müssen und daß es keine Bevorrechtigung des KFZ-Verkehrs in der Fahrgasse gibt. Bei Totalumbau oder Neubau erfolgt die Kennzeichnung durch Einrichtung einer sog. Mischfläche mit niveaugleichem Ausbau über die ganze Straßenbreite. Dabei kann trotzdem aus gestalterischen und verkehrlichen Gründen eine Kennzeichnung der Fahrgasse durch Belagwechsel, Muldenrinnen, Bepflanzung oder Ausstattungselemente angezeigt sein.

Bei Teilumbau erfolgt die bauliche Kennzeichnung durch regelmäßige Wiederholung punktueller baulicher Elemente wie Teilaufpflasterungen, Einengungen, Mittelinseln, Fahrgassenversätze etc. an Eingangsbereichen, Kreuzungen, Einmündungen und auf der Strecke. Diese dienen zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verdeutlichung der Gleichrangigkeit von Fußgängerverkehr und Fahrverkehr sowie zur Sicherung einer guten Überquerbarkeit. Im Verkehrsberuhigten Bereich müssen Ausbauelemente des Separationsprinzips wie durchlaufende Hochborde unterbrochen und Fahrbahnmittelmarkierungen beseitigt werden. Beschleunigende Ausbau- und Ausstattungselemente wie breite Fahrbahnen, großzügige Eckausrundungen, Peitschenmasten und überdimensionierte Wegweisungsschilder sollten entfernt werden.

Differenzierung von Flächen

Mischflächen erfordern nicht zwangsläufig die Schaffung eines einheitlichen Belages von Wand zu Wand. Eine funktionale und gestalterische Gliederung der Flächen bleibt möglich, um die Fahrgasse gegenüber den Seitenräumen deutlich zu unterscheiden. Fahrzeuge sollen im allgemeinen nur auf der Fahrgasse fahren und Seitenräume nur ausnahmsweise, z. B. zum Rangieren und Ausweichen und als Grundstückszufahrt überfahren.

Flächen zum Parken müssen deutlich gekennzeichnet werden, da gemäß § 42 Abs. 4 a Nr. 5 StVO nur auf den entsprechend gekennzeichneten Abstellflächen geparkt werden darf. Die Kennzeichnung kann durch einen eigenen Belag, durch spezielle Bodenmarkierungen oder durch Abgrenzung mit vertikalen Elementen erfolgen, um die vom Parken frei zu haltenden Flächen baulich abzusichern.

Außerhalb der Fahrgassen sollen gesonderte Geh- und Aufenthaltsflächen ausgewiesen und ggf. auch baulich gesichert werden, um für Gehen und Aufenthalt neben der Mitbenutzung der Fahrgassen ausreichend eigene autofreie Flächen anzubieten. Auf jeden Fall muß zwischen Hauswänden bzw. Grundstücksgrenzen und Fahrgassen oder Parkstreifen ein Abstand von mindestens 1 m, möglichst aber deutlich mehr frei bleiben. Unmittelbar neben der Fahrgasse sollte dieser Streifen baulich gegen illegales Parken gesichert werden. Sonst sollte er dort nicht wesentlich breiter als 1 m sein, um nicht illegales Parken zu begünstigen.

Eingangs- und Ausgangsbereiche

Wo Verkehrsberuhigte Bereiche an verkehrsreiche Straßen mit Separationsprinzip und ohne Geschwindigkeitsdämpfung stoßen, sollen die Übergänge deutlich ausgebildet werden. Die Eingangsbereiche sollen den Fahrzeugführern deutlich machen, daß sie in einen besonderen Bereich mit speziellen Regelungen hineinfahren. Eine solche Torsituation verdeutlicht auch dem ausfahrenden Verkehr das Ende des Verkehrsberuhigten Bereichs. Weiter soll die bauliche Gestaltung dem ausfahrenden Verkehr deutlich machen, daß bei Z 326 StVO die Rechts-vor-Links-Regelung nicht gilt und er keine Vorfahrt hat. Deshalb ist am Anfang und Ende des Verkehrsberuhigten Bereichs eine Gehwegüberfahrt zweckmäßig, die auch als „Bremse“ wirkt.

Mindestmaße der Fahrgasse

In Verkehrsberuhigten Bereichen muß ein langsames Befahren für alle Fahrzeuge bis zur Größe des Bemessungsfahrzeugs möglich sein. Ggf. sind größere Fahrzeuge straßenverkehrsrechtlich auszuschließen. Die Abmessungen der Fahrgasse richten sich außerdem nach dem maßgeblichen Verkehrsaufkommen und den Begegnungshäufigkeiten. Für Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und wenig Begegnungsverkehr genügt eine Fahrgassenbreite von 3,5 m. Sie bietet so viel Platz, daß sich ein PKW und ein Radfahrer begegnen können und Feuerwehrwagen, Busse, LKW und Müllfahrzeuge eine ausreichende Fahrmöglichkeit vorfinden. Bei Straßen mit häufigerem Begegnungsverkehr ist eine Fahrgassenbreite von 4 m zweckmäßig, die eine PKW-PKW-Begegnung mit verminderter Geschwindigkeit möglich macht. Je nach Begegnungshäufigkeit und LKW-Anteil sind bei geringen Fahrgassenbreiten in entsprechenden Abständen im erforderlichen Maße Ausweichmöglichkeiten vorzusehen. Hierfür kommen z. B. die Aufweitungen an Fahrgassenversätzen, Grundstückszufahrten, spezielle Ausweichstellen sowie solche Abschnitte in Betracht, in denen neben der Fahrgasse zusätzlich ein etwa 1 m breiter Schutzstreifen angelegt ist. Breiter sollte der betr. Streifen nicht sein, um illegales Parken zu verhindern. Diese Fläche kann gleichzeitig zusammen mit der Fahrgasse und Grundstückseinfahrten als Abstellfläche für Hubfahrzeuge der Feuerwehr genutzt werden.

Einbahnregelungen

Einbahnregelungen wirken auf den KFZ-Verkehr oft beschleunigend. Sie sollten deshalb in Verkehrsberuhigten Bereichen die Ausnahme bleiben und dann ggf. mit zusätzlichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung ergänzt werden. Außerdem sind dann besondere Vorkehrungen zum Schutz des Fahrradverkehrs vor unzumutbaren Umwegen erforderlich (Fahrradstreifen gegen Einbahnrichtung, unechte Einbahnstraße).

Einbauten im Fahrraum

Die zur optischen Führung des Fahrzeugverkehrs und zur Geschwindigkeitsdämpfung dienenden baulichen Elemente im Fahrraum sind keine Hindernisse im Sinne von § 32 StVO, wenn sie die Fahrzeugführer bei Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit nicht gefährden und auch bei Dunkelheit gut sichtbar sind. Achtungszeichen, Richtungspfeile und Warnbaken sind deshalb verkehrlich nicht erforderlich und aus gestalterischen Gründen auch nicht zweckmäßig. Wo aus Gründen der Sichtbarkeit eine spezielle Sicherung erwogen wird, reichen kleine Reflektoren aus.

Gestalterische Integration

Querschnittsaufteilung, Verlauf der Fahrgasse, Auswahl und Platzierung der besonderen baulichen Elemente sowie die technische Ausstattung und Bepflanzung in Verkehrsberuhigten Bereichen müssen zur Charakteristik des jeweiligen Straßenraums und seiner angrenzenden Bebauung passen. Eine Überfüllung des Straßenraums mit Verkehrsberuhigungs- und Möblierungselementen und eine zu große Vielfalt von Materialien sollen vermieden werden. In historisch geprägten Straßenräumen und in Altstadtbereichen soll sich die Umgestaltung an der überlieferten Querschnittsaufteilung und Linienführung orientieren. Auf Versätze und alternierendes Parken soll hier nach Möglichkeit verzichtet werden. Eine künstliche Verfremdung des Straßenraums ist zu vermeiden. Die Gestaltung soll lokale Materialtraditionen aufgreifen. Für besondere gestalterische Erfordernisse können Ausnahmen von den Normgrößen für Verkehrszeichen gemacht werden. Bauliche Elemente sollen durch eine geschickte Anordnung von Leuchten, Pollern, Bäumen und Pflanzstreifen markiert werden. Für ihre Anordnung soll die Abfolge der Bebauung, Bepflanzung oder Raumgliederung berücksichtigt werden.

3.5 Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten und sonstigen Verkehrsregeln

Für Verkehrsberuhigte Bereiche ist Schrittgeschwin-

digkeit vorgeschrieben. Die vollständige Sicherstellung der Schrittgeschwindigkeit ist mit baulichen Mitteln überwiegend nicht möglich. Planerisch anzustreben ist daher, daß in Verkehrsberuhigten Bereichen ca. 85% der KFZ unter 20 km/h fahren und Geschwindigkeiten über 30 km/h nicht vorkommen. Wo eine dementsprechende, befriedigende Einhaltung der Geschwindigkeiten nicht erreicht wird, sind weitere, unterstützende Maßnahmen erforderlich. Entweder wird durch zusätzliche bauliche Elemente die Aufenthaltssfunktion noch stärker verdeutlicht und die Geschwindigkeitsdämpfung gesteigert. Oder eine intensive Öffentlichkeitsarbeit muß das Problem der Geschwindigkeitsüberschreitungen in Verkehrsberuhigten Bereichen verdeutlichen und auf diese Weise die Verhaltensanforderungen an die Kraftfahrer und die anderen Verkehrsteilnehmer stärker im Bewußtsein verankern. Wenn dies nicht ausreicht, ist auch eine öffentlichkeitswirksame Verkehrsüberwachung der Geschwindigkeiten und der Parkierungsregelungen zweckmäßig, um eine weitergehende Beachtung der Verkehrsregeln zu unterstützen. Wenn dennoch in Verkehrsberuhigten Bereichen regelmäßig Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h gefahren werden, ist die Anordnung von Z 325/326 StVO rückgängig zu machen und ggf. durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen zu ersetzen.

4 Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen

4.1 Grundlagen

Rechtsgrundlage für Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen ist bis zum 31. 12. 1989 die Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 28. Februar 1985 und ab 1. 1. 1990 die entsprechende Nachfolgeregelung in der StVO. Mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen wird innerhalb geschlossener Ortschaften in abgrenzbaren Bereichen die höchstzulässige Geschwindigkeit mittels eines besonderen Verkehrszeichens auf weniger als 50 km/h beschränkt. In Nordrhein-Westfalen kommt nur die Einrichtung von Gebieten mit Beschränkung auf 30 km/h und weniger in Betracht, denn Tempo-40-Zonen bringen gegenüber den geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten keine nennenswerte Verbesserung. In den meisten Fällen sind Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zweckmäßig, in besonderen Fällen sind auch Beschränkungen auf geringere Geschwindigkeiten anwendbar. Die Landesregierung empfiehlt den Städten und Gemeinden die systematische und flächenhafte Anwendung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen.

4.2 Ziele

Durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen soll erreicht werden, daß in den so beschilderten Gebieten angemessen langsam gefahren wird. Dadurch kann die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, verbessert werden. Außerdem können so die Lärm- und Schadstoffemissionen vermindert werden. Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen erleichtern die Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung.

4.3 Erfordernis für Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen

In Straßen, die aufgrund ihrer städtebaulichen Nutzung und Verkehrsbedeutung überwiegend der Erschließung dienen und trotzdem mit Geschwindigkeiten befahren werden, die deutlich über 30 km/h liegen, sind Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Umfeldverträglichkeit angemessen und notwendig, soweit sie nicht für die Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche geeignet sind.

4.4 Rechtliche Wirkung

In Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung wird für alle Straßen der so beschilderten Zone eine verringerte Höchstgeschwindigkeit festgesetzt. Weitergehende Vorschriften werden durch die Beschilderung nicht gegeben. Insbesondere werden durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen nicht etwa Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325/326 StVO) geschaffen.

4.5 Flächenhaftigkeit der Zonen-Regelung

Es ist ein möglichst flächenhaftes Konzept für die Anwendung der Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen anzustreben, damit Erschließungsstraßen von den Verkehrsteilnehmern nach einheitlichem Maßstab als Gebiete mit besonderer Geschwindigkeitsbegrenzung erkennbar sind. Eine unsystematische, inselhafte Ausweisung von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung ist zu vermeiden. Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen kommen für Wohngebiete und für Misch- und Kerngebiete in Betracht, für letztere insbesondere bei hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf.

4.6 Abgrenzung und Größe der Zonen

Eine zweckmäßige Abgrenzung von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung ergibt sich zunächst durch die Festlegung des Netzes derjenigen Hauptverkehrsstraßen, die nicht in die Beschränkung einbezogen werden können. Für diese tangierenden Hauptverkehrsstraßen des sog. „Vorbehaltsnetzes“ sind erforderlichenfalls andere Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung zu ergreifen, wenn 50 km/h dort deutlich überschritten werden. Durch diese Unterscheidung ergeben sich klar abgrenzbare Bereiche. Innerhalb der Zonen soll im Interesse der Gleichartigkeit auf die Ausweisung von vorfahrberechtigten Straßen verzichtet werden. Die Gleichartigkeit kann zudem durch besondere, in gleichmäßigen Abständen verwendete, bauliche Elemente unterstützt werden. Dies ist insbesondere nötig für Zonen, in deren Straßen keine ausgeprägte Einheitlichkeit der Straßenbreiten sowie Art und Dichte der Bebauung und Nutzung besteht, die aber verkehrlich dennoch eine Einheit bilden.

Die Zonen sollen nicht zu klein gewählt werden, sondern jeweils ganze Gebiete umfassen. Sie sollen nicht ohne erkennbaren Wechsel ihrer maßgeblichen Merkmale aufhören. Besonders bei großen Zonen soll die regelmäßige Wiederholung typischer baulicher Elemente die Kennzeichnung als Zone unterstützen.

4.7 Flankierende Maßnahmen

Für das Erfordernis flankierender Maßnahmen ist zunächst entscheidend, welche Fahrgeschwindigkeiten vorher angetroffen werden. Sind die Fahrgeschwindigkeiten ohnehin schon relativ gering, so kann auch allein aufgrund einer Zonenbeschilderung mit einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gerechnet werden. Ob eine Beschilderung als Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung dann noch notwendig und zweckmäßig ist, richtet sich nach der Flächenhaftigkeit der Gesamtkonzeption für die Zonengeschwindigkeitsbegrenzung.

Liegen die Geschwindigkeiten bisher überwiegend um 50 km/h oder darüber, reicht eine bloße Zonengeschwindigkeitsbeschilderung in der Regel nicht aus. In diesen Fällen kann eine wesentliche Geschwindigkeitsminderung und befriedigende Einhaltung nur erreicht werden, wenn zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Der flankierende Aufwand muß um so größer ausfallen, je größer die Diskrepanz zwischen bisheriger und angestrebter Geschwindigkeit ist. Flankierende verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen sind insbesondere erforderlich auf Straßen mit fachdynamisch geprägter Trassierung und Gestaltung, also z. B. mit breitem Querschnitt, großzügigen Eckausrundungen, zügiger Linienführung.

Verkehrsregelnde Maßnahmen

Als flankierende verkehrsregelnde Maßnahmen kommen in Betracht die konsequente Einführung der Rechts-vor-Links-Regel, das konsequente Beseitigen des Gehwegparkens zur Verschmälerung der Fahrbahnen und das Anordnen von alternierendem Parken. Voraussetzung für die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung ist allerdings, daß die kreuzenden Straßen jeweils den Eindruck einer annähernd gleichen Verkehrsbedeutung machen. Wenn dagegen eine der Straßen durch Kreuzungsbildung, Querschnitt, Bepflanzung, Beleuchtung etc. den Eindruck erweckt, sie sei die wichtigere, bevorrechtigte Straße, kann die Rechts-vor-Links-Regelung zu Unplausibilitäten führen.

ren. Entweder ist dann durch besondere bauliche Vorkehrungen dieser Eindruck zu beseitigen, oder die Vorfahrtregelung muß ausnahmsweise beibehalten werden. Auch in Straßen, die innerhalb von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung wichtige Verbindungen des ÖPNV sind, kann ausnahmsweise eine Vorfahrtregelung beibehalten werden, wenn sonst durch die häufige Wartepflicht an Kreuzungen und Einmündungen unzumutbare Zeitverluste entstehen würden.

Die Beseitigung bisherigen legalen oder illegalen Gehwegparkens durch Änderung der Beschilderung, Markierungsmaßnahmen, bauliche Vorkehrungen, Aufklärungsmaßnahmen und Überwachungsmaßnahmen erlaubt eine wirkungsvolle Verengung der Fahrflächen, unterstützt die Geschwindigkeitsdämpfung und verbessert die Situation für Fußgänger. Sie ist deshalb als schnell und kostengünstig durchzuführende Maßnahme besonders empfehlenswert.

Bauliche Maßnahmen

Als flankierende bauliche Maßnahmen kommen in Betracht die Ausbildung von ausgeprägten Torsituationen in den Eingangsbereichen der Zonen sowie die regelmäßige Anordnung von Engstellen, Teilaufpflasterungen, Versätzen, Mittelinseln, fahrbahnverengenden Parkstreifen oder anderen geschwindigkeitsdämpfenden Elementen. Kostengünstige punktuelle bauliche Maßnahmen können in kurzer Zeit an vielen Stellen untergebracht werden. Besonderes Augenmerk ist auf die bauliche Umgestaltung der Eingangsbereiche, Kreuzungen und Einmündungen zu richten. Hier sind deutlich erkennbare Engstellen, Baumtore, Teilaufpflasterungen oder Mittelinseln zweckmäßig. Das Zonenschild sollte in den Eingangsbereichen möglichst nahe zur Fahrbahn, deutlich im Blickfeld des Fahrzeugverkehrs, aufgestellt werden. Wenn dies aufgrund der Schildergröße Probleme mit dem freizuhaltenden Lichtraumprofil aufwirft, sind von den Normmaßen abweichende, kleinere Schilder zulässig. Dies gilt auch, wenn die Standardschilder zu gestalterischen Problemen führen.

Als erste Stufe baulicher Maßnahmen können auch mobile Elemente eingesetzt werden, die je nach Erfordernis noch versetzt werden können und ggf. nach ausreichender Bewährung durch endgültige Umbauten ersetzt werden können, um dann an anderen Stellen wiederverwendet zu werden. Für die Gestaltung solcher flexibler Elemente sollten allerdings aus städtebaulichen Gründen keine dürtigen Provisorien verwendet werden. Bei der endgültigen Umgestaltung eignen sich Bäume besonders zur auffälligen Markierung von Engstellen, Einheitssituationen und Kreuzungen. Bei der Detailgestaltung dieser geschwindigkeitsdämpfenden Elemente muß auf eine ausreichende straßenraumgestalterische Qualität und umfeldgerechte Anpassung geachtet werden.

Öffentlichkeitsmaßnahmen

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit ist angezeigt, wenn die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen unzureichend ist und wenn flächenhafte, systematische Zonengeschwindigkeitskonzepte eingeführt werden. Erforderlichenfalls sollten solche Kampagnen bei Nachlassen der Einhaltung wiederholt werden.

Überwachungsmaßnahmen und Begleitforschung

Die Wirksamkeit von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen kann deutlich verbessert werden, wenn die Ernsthaftigkeit des Anliegens auch durch eine konsequente Überwachung unterstrichen wird. Voraussetzung für eine Überwachung ist, daß zunächst die erforderlichen flankierenden, verkehrslenkenden und baulichen Maßnahmen sowie Öffentlichkeitsmaßnahmen durchgeführt wurden, daß aber trotzdem keine befriedigende Einhaltung erreicht werden konnte. Der erklärte öffentliche Verzicht auf jede Überwachung dagegen reduziert von vornherein die Glaubhaftigkeit und damit die Akzeptanz der Regelung. Zur Überwachung ist auch die Installation stationärer, automatischer Überwachungsanlagen möglich. Eine Überwachung kann die sonstigen flankierenden Maßnahmen nicht ersetzen. Im Interesse einer Breitenwirkung sollen die Medien über die Ergebnisse der Überwachung berichten. Neben der polizeilichen Überwa-

chung sind systematische Geschwindigkeitsmessungen im Rahmen von Begleituntersuchungen zweckmäßig, um den beteiligten Behörden, politischen Gremien und der Öffentlichkeit Aufschluß über die erzielten Wirkungen zu geben. Neben Geschwindigkeitsmessungen sollen Begleituntersuchungen das Unfallgeschehen analysieren, das Verkehrsverhalten von Fußgängern und Radfahrern beobachten und die Einstellungen der Anlieger und Verkehrsteilnehmer zur Geschwindigkeitsfrage ermitteln.

Finanzierung der flankierenden Maßnahmen

Die flankierenden baulichen Maßnahmen, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, Anlagen zur Überwachung und Begleituntersuchungen können aus Mitteln der Stadterneuerung bezuschußt werden. Diese Mittel werden vorzugsweise in Gemeinden mit flächenhaften Verkehrsberuhigungskonzepten eingesetzt.

4.8 Berücksichtigung des ÖPNV

Es ist in der Regel nicht sinnvoll und zulässig, den ÖPNV aus Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung herauszunehmen. Der ÖPNV muß die konzessionierten Linien weiter bedienen, um eine zentrale, kundenfreundliche Erschließung der Gebiete mit möglichst kurzen An- und Abmarschwegen zu erhalten. Die Fahrer sind darauf hinzuweisen, daß auch der Öffentliche Linienverkehr die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit einzuhalten hat. Linien, die mehrere Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung durchfahren, können gewisse Zeitverluste erleiden. Diese sind durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen an signalgeregelten Knotenpunkten sowie durch Anlage eigener Busspuren oder separater Gleistrassen auf Hauptverkehrsstraßen auszugleichen. Die baulichen Elemente sind nach Möglichkeit so zu gestalten, daß sie Busse nicht unnötig behindern. Die speziell hierfür entwickelten Plateaupflasterungen sind auf Straßen mit Busbetrieb herkömmlichen Teilaufpflasterungen vorzuziehen.

4.9 Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten

Planerisch anzustreben ist, daß ca. 85% der KFZ unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren und Geschwindigkeiten über 50 km/h im allgemeinen nicht vorkommen. Wenn eine befriedigende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht erreicht wird, sollten weitere, unterstützende Maßnahmen ergriffen werden. Ggf. ist zu prüfen, ob im Interesse einer wirkungsvolleren Geschwindigkeitsdämpfung eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit festgesetzt oder ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden kann und soll.

5 Sonstige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Neben den dargestellten Verkehrslenkungsmaßnahmen, Verkehrsberuhigten Bereichen und Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen können Teilaufpflasterungen, Engstellen, Baumtore, Mittelinseln, Versätze etc. auch außerhalb von Verkehrsberuhigten Bereichen und Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbeschränkung eingerichtet werden. Dies kommt insbesondere in Betracht, wenn nur punktuell an bestimmten Stellen eine abschnittsweise Geschwindigkeitsdämpfung oder eine besondere Absicherung einer Überquerungsstelle o.ä. erreicht werden soll und daher eine umfassende, gebietsbezogene Lösung nicht erforderlich ist. Für die Gestaltung der sonstigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gelten die allgemeinen Hinweise zu Planung und Gestaltung baulicher Elemente sinngemäß. Ein wesentlicher Unterschied besteht jedoch darin, daß bei nur punktuellen Maßnahmen die Vorhersehbarkeit nicht automatisch durch bereits vorhergegangene bauliche Elemente und eine straßenverkehrsrechtliche Ankündigung wie Z 325 StVO oder ein Zonenzeichen gegeben ist. Deshalb ist der deutlichen Ausbildung punktueller Elemente und ihrer frühzeitigen Erkennbarkeit besonderes Augenmerk zu schenken. Je nach der Örtlichkeit ist zu prüfen, ob eine besondere, auf die Elemente aufmerksam machende Beschilderung notwendig ist.

6 Außerkrafttreten

Der Gem.RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittel-

stand und Verkehr u. d. Ministers für Landes- und Stadtentwicklung v. 18. 2. 1983 (SMBL. NW. 9220) tritt außer Kraft.

- MBl. NW. 1989 S. 1072.

2313

Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 2. 7. 1989 - I C 3 - 86.19

- 1 Aufgabe des Programms
- 1.1 Bündelung und Koordination von Fördermitteln
- 1.2 Ziele des Programms
- 2 Systematisches Vorgehen mit breitem Ansatz
- 2.1 Förderung von Mobilität und Wahlfreiheit
- 2.2 Prioritätensetzung und kommunales Engagement
- 2.3 Potentialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr
- 2.4 Fahrrad im Umweltverbund
- 2.5 Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten von Fußgängerflächen
- 2.6 Fahrradfreundliche Verkehrsregelungen
- 2.7 Netzausbau, Netzverdichtung und Netzdifferenzierung
- 2.7.1 Straßenumbau für schnelleren Netzausbau
- 2.7.2 Netzverdichtung und -ergänzung durch Verkehrsberuhigung
- 2.7.3 Ausbau von Hauptradwegachsen
- 2.8 Gestaltqualität
- 2.9 Verkehrssicherheit
- 2.10 Fahrradförderung mit System
- 2.11 Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung von Fahrradorganisationen
- 3 Organisatorischer Ablauf, Antragstellung, Förderung
- 3.1 Förderbedingungen
- 3.2 Finanzierung
- 3.2.1 Stadterneuerungsprogramm
- 3.2.2 Radwegeprogramm
- 3.2.3 Straßenbauprogramm
- 3.2.4 ÖPNV-Programm
- 3.2.5 Verkehrssicherheitsprogramm
- 3.3 Antragstellung
- 3.3.1 Leitantrag
- 3.3.2 Folgeanträge
- 3.3.3 Bewilligung
- 3.4 Fördersätze
- 3.5 Koordinierung

1 Aufgabe des Programms

Im Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen soll durch eine Schwerpunktförderung die beschleunigte und flächendeckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte erreicht werden.

1.1 Bündelung und Koordination von Fördermitteln

Hierzu soll eine verstärkte Bündelung und Koordination der Fördermittel des Landesstraßenbaus, des GVFG - Straßenbauprogramms, des Radwegeprogramms, der Mittel für Bike & Ride-Anlagen, der Mittel des Stadterneuerungsprogramms für Verkehrsberuhigung, Tempo-30-Zonen, Planungskosten und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Mittel des Verkehrssicherheitsprogramms beitragen.

1.2 Systematisches Vorgehen mit breitem Ansatz

Neben herkömmlichem Radwegbau sollen in dem Programm auch alle anderen Möglichkeiten der Fahrradförderung systematisch genutzt werden. Hierzu gehören insbesondere:

- Kombination der Radverkehrsförderung mit Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung und einer systematischen Einführung von Tempo-30-Zonen;
- Schaffung von Abstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten, namentlich von Bike & Ride-Anlagen an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV und an Bahnhöfen der DB;
- sonstige Maßnahmen zur Förderung der Kombination Fahrrad/ÖPNV/DB, z. B. durch Fahrradverleih und -mitnahme und durch bedarfsgerechte Integration der betr. Haltestellen in das Radwegenetz;
- Installation von Wegweisungssystemen und anderen Orientierungshilfen für Fahrradfahrer;
- Offensives kommunales Marketing für den Fahrradverkehr zum Abbau von Vorurteilen gegen das Fahrrad und zur Vermittlung sinnvoller Informationen über den Fahrradverkehr in der Öffentlichkeit und bei wichtigen Interessengruppen;
- Verknüpfung zur kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, um eine gegenseitige Verstärkung von Fahrradförderung und Förderung des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs sicherzustellen und eine möglichst weitgehende Substitution von Autoverkehr zu erreichen.

2 Ziele des Programms

Die Fahrradförderung in diesem Programm orientiert sich an folgenden verkehrspolitischen Zielen:

2.1 Förderung von Mobilität und Wahlfreiheit

Zur Unterstützung einer freien Wahl der Verkehrsmittel und der Mobilitätschancen der Bürger sollen alle Nutzungshindernisse gegen die häufige Wahl des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel abgebaut werden. Der Zugang zur alltäglichen Fahrradnutzung soll allen Bevölkerungsgruppen möglich gemacht werden. Hierfür muß der Fahrradverkehr attraktiv und sicher gemacht werden, und zwar systematisch und flächendeckend.

2.2 Prioritätensetzung und kommunales Engagement

Der Fahrradverkehr braucht als eine relevante Art der Mobilität und als eine echte Alternative zur Autonutzung im Kurz- und Mittelstreckenbereich eine hohe verkehrspolitische und planerische Priorität, um die Vorteile des Fahrrades als flexibles, zeitsparendes, umweltverträgliches, städtebaulich gut integrierbares, flächensparendes, soziales und gesundes Verkehrsmittel voll zur Geltung zu bringen. Seine politisch-planerische Wahrnehmung darf nicht auf die Rolle als Freizeit-, Schüler- und Schönewetterverkehrsmittel beschränkt bleiben. Sein großes Potential im Berufs- und Einkaufsverkehr soll genutzt werden.

Effektive Fahrradförderung erfordert ein hohes politisches, finanzielles und administratives Engagement. Ein angemessener kommunaler Finanz- und Personaleinsatz für qualifizierte Planung, schnellen Infrastrukturausbau, qualifizierte Pflege und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen ist unverzichtbar. Nötig ist die Bereitschaft, im Konfliktfall bei der Flächenaufteilung, Signalprogrammierung etc. zugunsten des Fahrradverkehrs zu entscheiden, auch wenn dies manchmal zu Lasten des Autoverkehrs geht. Nur so kann die langjährige Vernachlässigung des Fahrradverkehrs ausgeglichen werden.

2.3 Potentialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr

Der Anteil des Fahrradverkehrs soll durch die Fahrradförderung beträchtlich gesteigert werden. Auch bei widrigen Ausgangsbedingungen hat der Radverkehr beträchtliche Chancen, Anteile von mindestens 20% aller Wege zu erreichen. Bei günstigeren Aus-

gangsbedingungen sind auch deutlich höhere Anteile möglich. Bei solchen Größenordnungen kann der Fahrradverkehr dazu beitragen, die vielfältigen Probleme des übermäßigen Autoverkehrs zu vermindern, wenn möglichst viele Autofahrten im Kurz- und Mittelstreckebereich durch Fahrradfahrten ersetzt werden. Dann kann die gewünschte Entlastungswirkung im Bereich von Lärm, Abgasen, Flächenverbrauch und städtebaulichen Beeinträchtigungen wirksam werden. Je mehr Fahrrad gefahren wird, desto wahrscheinlicher wird, daß auch bisherige Autofahrer einen Teil ihrer alltäglichen Autofahrten künftig mit dem Rad zurücklegen.

2.4 Fahrrad im Umweltverbund

Die Fahrradförderung soll in eine ökologisch und städtebaulich orientierte Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden, deren Ziel eine Verminderung des Autoverkehrs auf das unvermeidbare Maß ist. Um den besonders umwelt- und stadtvträglichen Verkehrsmitteln insgesamt einen möglichst hohen Anteil zu ermöglichen, soll eine optimale Ergänzung von Fahrradförderung, Fußgängerförderung und Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs angestrebt werden. Damit sich Fahrrad und ÖPNV optimal ergänzen, muß das Fahrrad auch als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV gefördert werden. Es kann dann dessen Potentiale steigern und die Einzugsbereiche der Haltestellen vergrößern.

2.5 Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten von Fußgängerflächen

Fahrradverkehr ist Fahrverkehr. Seine Anlagen sind deshalb möglichst als Bestandteil der Fahrbahn zu schaffen. Der hierfür nötige Platz ist bevorzugt durch Querschnittsänderung der bisherigen Fahrbahnflächen zu gewinnen. Radverkehrsanlagen auf Gehwegen müssen die Ausnahme bleiben, denn sie gefährden und behindern häufig Fußgängerverkehr und Aufenthalt. Sie sind für große Teile des alltäglichen Radverkehrs nicht attraktiv und werden deshalb nur unzureichend angenommen. Sie sind vielfach auch für Radfahrer nicht sicher, insbesondere an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

2.6 Fahrradfreundliche Verkehrsregelung

Bei der Verkehrsregelung, namentlich an Kreuzungen und Signalanlagen, muß der Fahrradverkehr ausreichend berücksichtigt werden, um Unfallgefahren und Zeitverluste zu vermeiden. Einbahnstraßen, Abbiegever- und -gebote sowie Sackgassenregelungen sollen durch Sonderregelungen, Umbauten etc. systematisch mit dem Fahrradverkehr verträglich gemacht werden. In großen Fußgängerzonen soll eine fahrradfreundliche Erschließung sichergestellt werden.

2.7 Netzausbau, Netzverdichtung und Netzdifferenzierung

Der Netzausbau muß angesichts vielfach bestehender Lücken möglichst schnell voranschreiten. Nur ein dichtes und geschlossenes Netz ist wirklich attraktiv.

2.7.1 Straßenumbau für schnellen Netzausbau

Im Interesse einer schnellen Umsetzbarkeit sollen innerörtliche Radverkehrsanlagen möglichst ohne zeitaufwendigen Grunderwerb geschaffen werden. Der benötigte Platz kann häufig auch durch Eingriffe in vorhandene Flächen des Kfz-Verkehrs (Fahrbahnen, Parkstreifen) gewonnen werden. Namentlich in den dicht bebauten Zentren und Nebenzentren kann angesichts massiver Flächenkonkurrenzen nur so der nötige Netzausbau erreicht werden.

2.7.2 Netzverdichtung und -ergänzung durch Verkehrsberuhigung

Wo die Zuweisung eigener Flächen nicht möglich ist, ist durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die gemeinsame verkehrssichere Nutzbarkeit der Fahrbahnen sicherzustellen. Auf diese Weise lassen sich am schnellsten Lücken zwischen verschiedenen Netzstücken in den verkehrlichen Konfliktberei-

chen schließen. Das Nebenstraßennetz kann ohnehin durch Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche oder von Tempo-30-Zonen in Verbindung mit entsprechender Netzbeschilderung/Wegweisung gut als Bestandteil von Radverkehrsnetzen genutzt werden.

2.7.3 Ausbau von Hauptradwegachsen

Ein ausreichend dichtes Netz von hochwertigen Hauptradwegverbindungen mit großzügigem Flächenangebot, hoher Gestaltungsqualität und fahrradfreundlichen Verkehrsregelungen soll den Hauptströmen des Fahrradverkehrs ein schnelles, zügiges, umwegfreies, sicheres, bequemes und bevorrechtigtes Vorwärtskommen ermöglichen (Velorouten, Hauptradwegachsen). Ein solches Hauptnetz soll die Stadtteile, Zentren und Nebenzentren fahrradfreundlich miteinander verbinden.

2.8 Gestaltqualität

Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen dürfen nicht rein verkehrstechnischen Überlegungen folgen. Eine gute städtebauliche Integration durch behutsame Gestaltung, zurückhaltenden Einsatz von Markierungen und Beschilderungen, Verwendung ortsgerechter, umfeldangepaßter Materialien und geschickte Kombination mit Maßnahmen zur Straßenbegrünung sowie mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ist nötig. Radverkehrsanlagen sollen Straßenräume positiv bereichern und durch ein angenehmes Erscheinungsbild zu verstärkter Fahrradnutzung einladen. Insbesondere die Hauptverbindungen des Radwegenetzes sollen möglichst oft als Alleen angelegt werden.

2.9 Verkehrssicherheit

Grundvoraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung ist, daß die Verkehrsgefahren für Radfahrer vermindert werden. Dies erfordert zunächst einmal, alle Verkehrsanlagen für Radfahrer sicher auszubilden. Als besonders unfallträchtig haben sich Bordsteinradwege, einseitige Zweirichtungsradwege, Grundstückszufahrten, Kreuzungen und Einmündungen erwiesen. Radwege, Fahrradstreifen und Fahrradfurten müssen im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden, die Konfliktlinien sollen durch entsprechende Markierungen oder bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden. Ausreichender Sichtkontakt zwischen Fahrradverkehr und Kfz-Verkehr ist wichtig. Eine Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr ist in den Konfliktbereichen anzustreben. Wo aus Platzgründen oder städtebaulichen Gründen keine eigenen Anlagen für Radfahrer möglich sind oder wo sich sonst Radverkehr und Kfz-Verkehr kreuzen, begegnen oder mischen, muß das Gefährdungspotential des Kfz-Verkehrs durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung und eine bessere Ordnung des Parkens vermindert werden.

Durch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung soll außerdem bei Autofahrern und Radfahrern für ein sicherheitsbewußtes Verhalten geworben werden, um ein möglichst kooperatives, defensives Verkehrsklima zu fördern.

2.10 Fahrradförderung mit System

Fahrradförderung hat nur Erfolg, wenn sie mit System und flächenhaft erfolgt. Sachlich, zeitlich und räumlich unkoordinierte Einzelmaßnahmen ohne Netzbildungseffekt helfen wenig. Dem systematischen Vorgehen dient die Erarbeitung und Umsetzung flächenhafter Radverkehrskonzepte mit Landesmitteln in einem integrierten Finanzierungskonzept, das eine enge zeitliche, sachliche und räumliche Koordination der unterschiedlichen Maßnahmenbereiche, Förderprogramme und Baulastträger anstrebt.

2.11 Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung von Fahrradorganisationen

Eine frühzeitige und umfassende Information und Beteiligung der Bürger über die generelle Fahrradförderungskonzeption sowie die einzelnen baulichen,

verkehrslenkenden und verkehrsregelnden Maßnahmen ist nötig. Insbesondere müssen die von konkreten Maßnahmen betroffenen Anwohner, Betriebe und Verkehrsteilnehmer rechtzeitig informiert werden. Die Mitwirkungsbereitschaft wächst, wenn Spielraum für begründete Planungsänderungen bleibt und keine starre Planung durchgesetzt wird. Durch geeignete Informationen muß Verständnis für die Planungsziele und die Wirkungsweise der Maßnahmen geweckt werden sowie über die neuen Verkehrsregelungen und damit notwendigen Verhaltensänderungen informiert werden.

Die vor Ort im Bereich des Fahrradverkehrs aktiven Verbände und Initiativen sollen für eine konstruktive Mitarbeit gewonnen werden. Ggf. können sie einen Teil der erforderlichen Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärungsarbeit und Analysen auch im Auftragsverhältnis übernehmen, um ihren umfangreichen Erfahrungsschatz einzubringen. Die Öffentlichkeitsarbeit darf sich allerdings nicht auf die „Fahrradszene“ beschränken, auch andere in Verkehrs- und Planungsfragen wichtige Organisationen wie Einzelhandelsverbände, Fremdenverkehrsverbände sind einzubeziehen.

3 Organisatorischer Ablauf, Antragstellung, Förderung

Das Programm ist auf eine kommunale Laufzeit von mindestens 5, höchstens 10 Jahren angelegt.

3.1 Förderbedingungen

In das Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen werden auf Antrag Städte und Gemeinden aufgenommen, die

- aufgrund ihrer Vorarbeiten und Absichtserklärungen eine Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Programms erkennen lassen,
- über ein Konzept zur flächenhaften und systematischen Förderung des Fahrradverkehrs verfügen oder dies in Kürze erstellen können,
- sich in dem nötigen Umfang mit kommunalen Eigenmitteln finanziell engagieren können und wollen.

Bevorzugt werden Städte und Gemeinden, die bereits über planerische Vorarbeiten verfügen und die durch Zusammenarbeit mit entsprechend qualifizierten Planungsbüros sowie durch entsprechenden Personaleinsatz in der Verwaltung eine inhaltlich ambitionierte, innovative Planung, eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit und eine solide, zügige Abwicklung des Programms sicherstellen.

3.2 Finanzierung

Die Förderung erfolgt aus mehreren Finanzierungsquellen.

3.2.1 Stadterneuerungsprogramm

Mit Stadterneuerungsmitteln werden bezuschußt

- Planungen, planungsvorbereitende Untersuchungen (Aufstellung von Radverkehrskonzepten, Rahmenpläne, Detailplanungen) und Bauleitung, wenn diese an Dritte vergeben werden. Planungskosten werden auch dann aus Stadterneuerungsmitteln bezuschußt, wenn es sich um Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms, GVFG-Straßenbauprogramms, Radwegebauprogramms, Bike & Ride-Programms etc. handelt, um eine einheitliche Planungsbetreuung und eine durchgängige Entwurfsqualität der Maßnahmen sicherzustellen.
- Begleituntersuchungen, Wirkungsanalysen etc., wenn diese an Dritte vergeben werden.
- Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Marketing, Informationen, Broschüren, Bürgerbeteiligung), sofern diese nicht aus dem Verkehrssicherheitsprogramm (Verkehrssicherheitswochen, Fahrradaktionswochen, Landeszeitung Mensch und Straße etc.) finanziert werden und wenn diese durch Dritte konzipiert und durchgeführt werden.

- Radwege an Gemeindestraßen, die im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen im Netz der Erschließungsstraßen hergestellt werden, deren Bau mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kombiniert wird oder mit besonderem städtebaulichem Aufwand erfolgt (z. B. Alleegestaltung).
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempo-30-Zonen, die im Zusammenhang mit der Fahrradverkehrsförderung eingeführt werden und durch entsprechende Beschilderung/Wegweisung auch zur Verbesserung des Radverkehrs genutzt werden.
- Abstellanlagen für den Fahrradverkehr im Rahmen der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen, die nicht im Zusammenhang mit dem ÖPNV stehen (s. u.).

3.2.2 Radwegeprogramm

Mit Mitteln des Radwegeprogramms werden bezuschußt:

- separate Radwege sowie straßenbegleitende Radwege, die nicht im GVFG-Straßenbauprogramm oder Landesstraßenbauprogramm (s. u.) finanziert werden;
- Beschaffung und Installation von Beschilderungs- und Wegweisungssystemen.

3.2.3 Straßenbauprogramm

Aus dem GVFG-Straßenbauprogramm werden bezuschußt

- Radwege an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die nicht in der Baulast des Bundes oder Landes liegen (GVFG-Straßen).

Aus den Mitteln des Landesstraßen- oder Bundesstraßenbaus einschließlich des Ortsdurchfahrtenprogramms werden gefördert

- Radwege bzw. fahrradorientierter Umbau oder Ausbau an klassifizierten Bundes- und Landesstraßen, die nicht in der Baulast der Gemeinden liegen.

3.2.4 ÖPNV-Programm

Aus dem GVFG-Programm für Verknüpfungsanlagen des ÖPNV (Park & Ride, Bike & Ride, ZOB) werden bezuschußt:

- Bike & Ride-Anlagen und deren Zufahrten an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen.

3.2.5 Verkehrssicherheitsprogramm

Aus dem Verkehrssicherheitsprogramm werden bezuschußt:

- Fahrradaktionstage, Fahrradwochen bzw. Verkehrssicherheitstage und -wochen sowie die Zeitung Mensch und Straße.

3.3 Antragstellung

Die Anträge sind an die Regierungspräsidenten für das Stadterneuerungsprogramm und das Verkehrssicherheitsprogramm und an die Landschaftsverbände für die übrigen Programme zu richten.

3.3.1 Leitantrag

Die Antragstellung beginnt zunächst durch einen rahmensetzenden „Leitantrag“ über die Regierungspräsidenten an den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Hierin sollen die bereits vorhandenen Planungsgrundlagen sowie der beabsichtigte sachliche, räumliche und zeitliche Programmumfang dargestellt werden. Der Antrag soll eine erste Abschätzung der erwarteten Kosten (für Untersuchungen und Planung, Öffentlichkeitsarbeit, Investitionen in den verschiedenen Netzteilen und Förderbereichen), der zu erwartenden Laufzeit und der Eigenfinanzierungsmöglichkeiten enthalten. Hierüber sollte vor Antragstellung ein Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidenten und dem Landschaftsverband stattfinden, um die sachgerechte Aufteilung der Maßnahmen auf die verschiedenen Maßnahmenbereiche, Netzteile und Förderprogramme

festzulegen und die Folgeanträge für die betroffenen Förderprogramme vorzubereiten. Laufende bzw. aktuell bewilligte Maßnahmen aus den Bereichen Radwegeprogramm, Verkehrsberuhigung, Tempo 30, GVFG-Straßenbau und ÖPNV sowie Umgestaltung von Landes- und Bundesstraßen sollen sachlich-planerisch in das Programm einbezogen werden.

3.32 Folgeanträge

Für die Maßnahmen des Programms werden dann nach Planungsfortschritt und Realisierungsreife im Radwegeprogramm, den Straßenbauprogrammen sowie dem ÖPNV-Programm für baureife Maßnahmen bzw. Abschnitte Folgeanträge gestellt. Im Stadterneuerungsprogramm werden jeweils für zusammengefaßte Maßnahmengruppen bzw. Gebiete Folgeanträge gestellt. Der Bezug zum Gesamtprogramm ist jeweils herzustellen.

3.33 Bewilligung

Zunächst erklärt der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr auf der Grundlage des Leittrags sein grundsätzliches Einverständnis zur Aufnahme in das Programm. Die Bewilligung für die nachfolgenden Anträge erfolgt je nach Programmvolumen und Laufzeit sowie Fortgang der Maßnahme in mehreren Abschnitten. Dabei soll durch Koordination der Regierungspräsidenten und Landschaftsverbände mit dem Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr eine zeitlich synchrone, bedarfsgerechte Bewilligung und Mittelbereitstellung gesichert werden.

3.4 Fördersätze

Für das Programm gelten die jeweiligen zum Zeitpunkt der abschnittweisen Bewilligung maßgeblichen Regelfördersätze. Für die Planung und Begleituntersuchungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit gelten die zum Zeitpunkt der ersten Bewilligung festgesetzten Fördersätze. Für einige ausgewählte Städte wird eine intensive Begleitforschung durchgeführt, für die wegen des besonderen Landesinteresses ein 10%iger Zuschlag zum Regelfördersatz gewährt wird.

3.5 Koordination

Die das gesamte Programm betreffende organisatorische und fachliche Koordination erfolgt in Programmbesprechungen beim Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Eine intensive Dokumentation und Auswertung der Erfahrungen zur landesweiten Verwertung der Ergebnisse ist vorgesehen. Ein Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Gemeinden und Planungs- und Forschungsbüros wird angestrebt. Arbeitsgruppen und Workshops sollen die über die einzelnen Städte hinaus bedeutsamen Teilaspekte vertiefen, beispielsweise zu

- der methodischen und organisatorischen Konzipierung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und der Begleituntersuchungen
- der planerischen und gestalterischen Behandlung verschiedener Netz- und Entwurfselemente.

– MBl. NW. 1989 S. 1079.

Einzelpreis dieser Nummer 4,40 DM

zuzügl. Porto- und Versandkosten

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den A. Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (02 11) 68 88/238 (8.00–12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 81,40 DM (Kalenderhalbjahr), Jahresbezug 162,80 DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim A. Bagel Verlag vorliegen.

Reklamationen über nicht erfolgte Lieferungen aus dem Abonnement werden nur innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Erscheinen anerkannt.

In den Bezugs- und Einzelpreisen ist keine Umsatzsteuer i. S. d. § 14 UStG enthalten.

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (02 11) 68 88/241, 4000 Düsseldorf 1

Von Vorabesendungen des Rechnungsbetrages – in welcher Form auch immer – bitten wir abzusehen. Die Lieferungen erfolgen nur aufgrund schriftlicher Bestellung gegen Rechnung. Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim A. Bagel Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgeber: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1

Herstellung und Vertrieb im Namen und für Rechnung des Herausgebers: A. Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 4000 Düsseldorf 1

Druck: TSB Tiefdruck Schwann-Bagel, Düsseldorf und Mönchengladbach

ISSN 0177-3569