



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 11.06.1986

Hinweise zur Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 11.6.1986-IC3-89,00-1447/86 ¹⁾

11. 6. 86 (1)

189.Ergänzung-SMBI.NW.-(Stand 1.2.1989 = MB1.NW. Nr. 5 einschl.)

Hinweise zur Berücksichtigung

des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

bei Maßnahmen der

Verkehrsberuhigung

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 11.6.1986-IC3-89,00-1447/86 ¹⁾

1. Vorbemerkung

Verkehrsberuhigung erfordert in der Regel eine Änderung des Straßennetzes und der Straßenraumgestaltung. Insbesondere Verkehrsführungen, die eine niedrige Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs begünstigen, können zur Beeinträchtigung des auf den gleichen Fahrweg angewiesenen öffentlichen Personennahverkehrs führen. Wohnliche, sichere Straßen, weniger Autoverkehr und eine gute ÖPNV-Bedienung sind aber gleichwertige, sich gegenseitig

ergänzende Ziele der Verkehrsberuhigung. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen deshalb auf die Erhaltung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung ausgerichtet sein. Soweit sich in der Vergangenheit vor allem bei unkoordinierten Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung Probleme mit dem ÖPNV gezeigt haben, wären diese weitgehend zu vermeiden gewesen, wenn von Anfang an die Auswirkungen auf den ÖPNV konzeptionell bedacht worden wären.

Die nachfolgenden Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind das Ergebnis eines vom Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gemeinsam mit den Kommunalen Spitzenverbänden, dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnen am 21. 2. 1986 durchgeführten Sachverständigengespräches. Sie sollen eine Orientierungshilfe für die Gemeinden und Verkehrsbetriebe sein und vor allem auch die notwendige Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kommunalen Stellen und den Verkehrsbetrieben fördern. Die Hinweise zeigen ferner zahlreiche Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV auf, die sich im Rahmen von Verkehrsberuhigungsprogrammen und -Konzepten anbieten.

2. Integriertes Planungssystem für den ÖPNV und den Individualverkehr

Die Reduzierung des vermeidbaren Autoverkehrs und die umweltschonende Abwicklung des notwendigen Verkehrs sind Voraussetzung für die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden. Dazu bedarf es einer flächenhaften Verkehrsberuhigung mit einer konsequenten Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (vgl.: Hinweise zur Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf öffentlichen Straßen v. 18. 2. 1983 [MBL NW. S. 376/SMB1. NW. 9220]).

Eine zentrale Aufgabe der Verkehrsberuhigung ist die sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Hierzu ist eine integrierte Planungsstrategie für Verkehr, Umwelt und Städtebau erforderlich. Verkehrsberuhigungskonzepte müssen deshalb den ÖPNV und alle übrigen Verkehrsarten als Ganzes sehen und nach verkehrlichen, ökologischen, städtebaulichen und sozialen Kriterien beurteilen. Verkehrsberuhigungskonzepte, die den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr ganzheitlich betrachten, ermöglichen neben der Festlegung der Intensität der notwendigen Maßnahmen zur Beeinflussung des Individualverkehrs eine Prüfung der Verträglichkeit mit dem ÖPNV sowie darüber hinaus die gezielte Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung. Im Rahmen von flächenhaften Konzepten zur Verkehrsberuhigung sind daher grundsätzlich auch Fragen der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Beschleunigung des ÖPNV,

der Verbesserung der Linienführung, der städtebaulichen Einbindung der Anlagen des ÖPNV sowie der verbesserten Erreichbarkeit der Haltestellen anzugehen.

3. Verbesserung der ÖPNV-Bedienung

Der umweltfreundliche, sichere, flächen- und energiesparende ÖPNV leistet einen wirksamen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Lebensqualität. Eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit steigert die Standortqualität von Wohnungen und Betrieben. Insbesondere in städtischen Kerngebieten und für den Berufsverkehr muß der ÖPNV beschleunigt werden und Vorrang erhalten. Bei Veränderungen der Verkehrslenkung, des Straßennetzes und des Straßenraumes

müssen die Möglichkeiten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV ausgeschöpft werden. In Betracht kommen z. B. Grüne Wellen für Bus und Bahn, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Busschleusen, die Ausweisung von .Bussonderspuren und Bu-
strassen, Ausnahmegenehmigungen für den Linienbetrieb in Fußgängerzonen sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen etc. Hinzu kommen zahlreiche Möglichkeiten der .Verkehrsregelung und Verkehrslenkung, die' den motorisierten Individualverkehr drosseln bzw. den Durchgangsverkehr verdrängen und den ÖPNV begünstigen können.

4. Linienführung

Die bei einer Neuordnung des Straßennetzes sich bietenden Gelegenheiten zur Optimierung der ÖPNV-Linienführung sollen genutzt werden. Grundsätzlich sollte die Linienführung den Schwerpunkten des Bedarfs auf möglichst direktem Wege folgen. Bevorzugt sollten Buslinien auf höher-rangigen Straßen mit verkehrlicher Separation geführt werden. Auf keinen Fall darf der ÖPNV in ungünstige Randlagen abgedrängt , werden. Auch das Durchfahren von Straßen mit restriktiven Maßnahmen gegen den Individualverkehr bei verringerter Geschwindigkeit kann empfohlen werden, wenn die Strecke nicht zu lang ist und dies für die Fahrgäste Vorteile bietet (kürzere Fahrzeit, günstige Lage der Haltestellen).

5. Haltestellen

Die Lage der Haltestellen und Verknüpfungspunkte, ihre gute Erreichbarkeit und benutzerfreundliche Gestaltung sind wesentliche Kriterien für die Güte des ÖPNV. Oft ist die Lage der Haltestellen für den Benutzer wichtiger als die genaue Linienführung, zumal die Reisezeit wesentlich durch die Zu- und Abgänge zu den Haltestellen bestimmt wird. Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann die Aufenthaltsqualität an Haltestellen verbessert werden. Ferner ist es möglich, die Erreichbarkeit der Haltestellen durch sichere und bequeme Rad- und Fußwegeverbindungen nachträglich zu verbessern. Dadurch kann der Einzugsbereich einer Haltestelle vergrößert werden.

6. Flankierende Maßnahmen

Zur Sicherstellung der angestrebten Wirkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und zur Erhaltung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Bedienung bedarf es flankierend einer auf das Gesamtkonzept ausgerichteten verträglichen Ordnung und Bewirtschaftung des Parkraumes. Eine verstärkte Konkurrenzierung zwischen Individualverkehr und ÖPNV durch ein zusätzliches Parkraumangebot muß vermieden werden. Als Grundlage für eine verträgliche Ordnung und Bewirtschaftung des Parkraumes müssen in der Regel Stellplatzbilanzen aufgestellt werden, die neben der unverzichtbaren Parkraumversorgung der Bewohner u.a. auch den Anteil an Dauerparkplätzen für die Berufspendler, die ebenso gut den ÖPNV benutzen können, erfassen. Bei der Parkraumbewirtschaftung sollen vorrangig die Interessen der Bewohner sowie des Einkaufs-, -Besucher- und Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden. Die Stellplatzanforderungen im Zusammenhang mit Neubauvorhaben sollten die Gemeinden vor allem für Innenstadtgebiete in verstärktem Maße ortsspezifisch durch Satzung nach § 47 Abs. 4 BauO NW unter Berücksichtigung der ÖPNV-Bedienung festlegen. Durch die Schaffung eines ausreichenden park-and-ride-Angebotes an geeigneten Schnittpunkten von Schiene und Straße sollte das Umsteigen auf den ÖPNV

begünstigt werden. Ferner ist stets darauf zu achten, daß an den Haltestellen bzw. in unmittelbarer Nähe genügend Abstellplätze für Fahrräder und Mofas vorhanden sind.

7. Ausgleich eventueller Fahrzeitverluste

Straßen mit Linienbetrieb können von notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht ausgenommen werden. Die durchschnittliche Reisezeit auf der Linie und damit die Umlaufzeit der ÖPNV-Fahrzeuge im Vorher-/Nachher-/Vergleich sollte durch Maßnahmen zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs nicht verschlechtert werden. Soweit auf Teilstrecken Fahrzeitverluste unvermeidbar sind, sollte z. B. durch Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, - separate Fahrwege oder sonstige Maßnahmen der Beschleunigung ein Ausgleich angestrebt werden. Bei kurzen Abschnitten ist jedoch ggf. ein Ausgleich innerhalb der bestehenden Fahrplantoleranzen möglich.

8. Verkehrsregelung

- Vorfahrtsregelungen

Straßen mit 'öffentlichem Linienverkehr sollten möglichst Vorfahrtsstraßen sein. Der Abbau der Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ auf Straßen mit Linienverkehr, z. B. in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen sollte nur nach Abwägung im Einzelfall unter dem Gesichtspunkt der Knotenabstände, der Straßenlängsneigung, der Frequenz der Buslinie und der Auswirkungen auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erfolgen. Bei notwendiger Änderung von Vorfahrtsregelungen sollte bei geringen Knotenabständen u. a. geprüft werden, ob für die Fahrzeuge des ÖPNV ggf. eine steuerbare Vorrangschaltung ermöglicht werden kann, um einen gleichmäßigen Fahrverlauf zu erreichen.

Kann jedoch einer Straße, auf der eine Schienenbahn verkehrt, an Kreuzungen nicht die Vorfahrt gegeben werden, so ist grundsätzlich eine Regelung durch Lichtzeichen erforderlich.

- Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen

Diese können nach der am 1. März 1985 zunächst bis zum 31.12.1989 befristet in Kraft getretenen Zonengeschwindigkeitsverordnung für abgrenzbare Bereiche mit Straßen gleichartiger Merkmale innerhalb geschlossener Ortschaften eingerichtet werden.

Als sinnvolle Geschwindigkeitsbeschränkung setzt sich immer mehr Tempo 30 durch. Durch Tempo 30 kann im allgemeinen eine Verstetigung der Fahrweise, eine Verminderung der Geräuschemissionen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Innerhalb der Zone sollte grundsätzlich die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. In der Regel sollten ferner keine stark belasteten Straßen mit erheblichem Durchgangsverkehr in der Zone enthalten sein.

Auch vom ÖPNV, der in den meisten Fällen nur im Bereich des Erschließungsstraßennetzes durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen betroffen ist, kann in der Regel die Einhaltung von Tempo 30 ohne wesentliche Nachteile für die Attraktivität erwartet werden. Sofern in Einzelfällen eine Einhaltung des Fahrplanes nicht mehr möglich sein sollte, müssen Ausgleichs- und Beschleunigungsmaßnahmen geprüft und angestrebt werden. In Einzelfällen kann auch von der „rechts vor links“ Regelung abgewichen werden, wenn durch bauliche, verkehrslenkende und

gestalterische Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Vorfahrtsstraße die Verkehrsteilnehmer zu der notwendigen angepaßten Fahrweise veranlaßt werden können.

- Verkehrsberuhigte Bereiche

Diese kommen vorwiegend dort in Betracht, wo aus städtebaulichen Gründen die Aufenthaltsfunktion überwiegen muß. Sie sind nach § 42 Abs. 4 a StVO mit Zeichen 325/326 StVO zu kennzeichnen und nach Möglichkeit so anzulegen, daß ein Durchfahren für den ÖPNV nicht notwendig wird. Soweit es für die Linienführung und die Fahrgäste vorteilhaft ist, kann der ÖPNV diese Straßen jedoch benutzen. Allerdings sind die hier geltenden besonderen Verkehrsregeln im Hinblick auf die „Schrittgeschwindigkeit“ und die Mischnutzung zu beachten (vgl. Hinweise zur Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf öffentlichen Straßen v. 18. 2. 1983 [MBL NW. S. 376/SMB1. NW. 9220]).

- Fußgängerzonen

Fußgängerzonen werden mit Erfolg zur Attraktivitätssteigerung in den Kernbereichen der Städte eingerichtet und mit Zeichen 241 StVO gekennzeichnet. Dabei wird der Fahrzeugverkehr grundsätzlich ausgeschlossen, jedoch der Anliegerverkehr und vielfach der öffentliche Verkehr unter bestimmten Bedingungen, w denen auch die Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehört (meist 20-25 km/h für den ÖPNV), als Ausnahme zugelassen.

Bei der Entscheidung über die Ausnahmegenehmigung sind die örtlichen Verhältnisse im Hinblick auf die Fußgängerbelastung, die Breite und Gestaltung des Straßenraumes sowie die Wagenfolgezeit im ÖPNV von Bedeutung. Bisherige Erfahrungen mit Ausnahmegenehmigungen in Fußgängerzonen zeigen, daß der ÖPNV-Betrieb in der Regel beherrschbar ist. Auch liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, daß die bisherigen Ausnahmen von der Schrittgeschwindigkeit nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO bei öffentlichen Linienverkehrsmitteln zu Unverträglichkeiten bzw. zu einer erhöhten Gefährdung der Fußgänger geführt hätten. Dies gilt insbesondere, wenn die Fahrwege für Busse und Straßenbahnen gestalterisch hervorgehoben werden können.

9. Straßenraumgestaltung

Grundsätzlich sind nach § 9 Abs. 2 StrWG NW beim Bau und der Unterhaltung der Straßen neben den Belangen des Umweltschutzes und Städtebaues u. a. auch die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Straßen, die mit Linienverkehr befahren werden, müssen auch nach einer verkehrsberuhigten Umgestaltung den Anforderungen des Linienverkehrs angemessen entsprechen. Baulich Maßnahmen, die den Individualverkehr beruhigen sollen, sollen den ÖPNV so wenig wie möglich beeinträchtigen.

Eine verbindliche Grenze, welche Maßnahmeintensität für den ÖPNV noch verträglich ist, läßt sich allgemeingültig nicht angeben. Deshalb muß im Einzelfall entschieden werden, was unter Berücksichtigung der Qualität der angestrebten ÖPNV-Bedienung, der eingesetzten Fahrzeuge und der notwendigen Beruhigung des Individualverkehrs möglich ist. Überzogene Anforderungen sind zu vermeiden.

- Straßen mit überwiegender Erschließungsfunktion Fahrgassenversätze und Einengungen müssen zumindest auf die fahrgeometrischen Erfordernisse der eingesetzten Linienverkehrsmittel abgestimmt sein. Bei Tempo-30-Zonen lassen sich die ergänzenden baulichen Maßnahmen so gestalten, daß sie ÖPNV-verträglich sind. Schwellen und Aufpflasterungen mit fahrdynamischer Wirkung für den ÖPNV sollten wegen der möglichen Gefährdung stehender Fahrgäste in Straßen mit Linienverkehr vermieden werden. Optisch wirksame Schwellen und Teilaufpflasterungen mit flachen Rampenneigungen sind dagegen für den Busbetrieb als verträglich anzusehen.

Vielfach lassen sich Maßnahmen so ausbilden, daß sie verkehrsmittelspezifisch wirken und den ÖPNV nicht behindern, wie z. B. Schranken, Aufpflasterungen etc. Ferner sollten dämpfende Maßnahmen für den Individualverkehr mit Vorrang dort eingesetzt werden, wo der Bus ohnehin langsam fahren muß, wie z. B. an Querungsstellen für Fußgänger, an Einmündungen/Kreuzungen und Haltestellen. Denkbar ist es z. B. auch, auf Haltebuchten zu verzichten, so daß der Bus während des Haltestellenaufenthaltes die Fahrbahn versperrt. Ferner sind Lösungen an Haltestellen möglich, die nur auf den Individualverkehr einwirken, und dem Bus eine Umfahrung zur Haltestelle ermöglichen.

Im Einzelfall empfiehlt sich ggf. auch die Erprobung durch provisorische Maßnahmen. Damit kann zugleich ein Beitrag zur notwendigen Weiterentwicklung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen im Hinblick auf die Verträglichkeit mit dem ÖPNV geleistet werden.

Straßen mit überwiegender Verkehrsfunktion Zur Verkehrsberuhigung gehört auch die ortsge- rechte Umgestaltung von Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel, angepaßtes Fahr- verhalten naheulegen, die Sicherheit zu erhöhen und die städtebauliche Verträglichkeit zu ver- bessern. Bei den hier in Betracht kommenden Maßnahmen, wie Radwege, Fahrbahnteiler, Baum- tore,- verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen (Pförtneranlagen) mit Vorrangschaltun- gen, optische Einengungen, Bremsen, Verschwenkungen, schmalere Fahrbahnen, Überque- rungshilfen etc.; können in der Regel die fahrdynamischen Ansprüche des Linienverkehrs an den Fahrweg voll befriedigt werden.

Bei notwendigen Um- und Rückbaumaßnahmen an Verkehrsstraßen sollte zudem geprüft wer- den, ob bei Bedarf separate Busspuren angelegt werden können.

10. Koordinierungsgespräche

Für die Verbesserung des Verkehrssystems, insbesondere aber zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sollten regelmäßige Koordinierungsgespräche auf kommunaler Ebene eingerichtet wer- den. Bereits bei der Aufstellung von Gesamtkonzepten sind die Träger des öffentlichen Perso- nennahverkehrs einzubeziehen. Insbesondere sind sie bei der Durchführung von Maßnahmen, die den Fahrweg des Linienverkehrs verändern, rechtzeitig zu beteiligen. Bei Anträgen auf För- derung städtebaulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die den Linienverkehr tangieren, ist ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dies gilt auch für den Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen, die mit Landesmitteln gefördert werden sollen.

11. Information und Bürgerbeteiligung

Eine wirksame Beruhigung des Individualverkehrs ' mit begleitenden Ordnungsmaßnahmen, wie z.B. Überwachung des ruhenden Verkehrs, differenzierte Parkgebühren etc., erfordert breit an-

gelegte Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen zur Verhaltensänderung und gleichzeitig zum ÖPNV-Angebot

Verhaltensänderung und freiwilliger Verzicht auf das Auto setzen Einsicht und Informiertheit voraus. Kommunen und Verkehrsbetriebe sollen die Bürger stärker in Planungen einbeziehen. Vorbereitende und in-' formelle Bürgerbeteiligung sollte bereits im Vorfeld von Maßnahmen durchgeführt werden. Ebenso sollten die Verkehrsbetriebe die Mitarbeiter über die Ziele und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung informieren, um sie für das notwendige Fahrverhalten zu motivieren.

12. Forderung und Finanzierung

Städtebau- und Verkehrspolitik haben in Nordrhein-Westfalen das gemeinsame Ziel, den ÖPNV zu stärken. Die Vorbereitung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der ÖPNV-Beschleunigung auf der Grundlage integrierter Gesamtkonzepte schafft die beste Voraussetzung für einen gezielten Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Auf Landesebene werden für die hier notwendigen Fördermaßnahmen die Investitionshaushalte für Verkehr und Städtebau verstärkt koordiniert.

Bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur ortsgerechten Gestaltung von Verkehrsstraßen sind die notwendigen wegbezogenen Änderungen und Verbesserungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bzw. Steigerung der Verträglichkeit mit dem ÖPNV förderungsfähig. Davon unabhängig bestehen spezielle Förderungsmöglichkeiten für Vorhaben an den Verkehrswegen und Einrichtungen des ÖPNV einschließlich park-and-ride-Anlagen

MBI. NRW. 1986 S. 1013