

Kommunale Verkehrspolitik: Für die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrssteuerung, die Luftreinhaltung und den Lärmschutz eine ganzheitliche und mittelstandsfreundliche Strategie verfolgen!

Beschluss des Vorstands des Nordrhein-Westfälischen Handwerkstags vom 16.1.2014

1. Verkehrsinfrastruktur (Straßen und Brücken)

Handwerksbetriebe sind für die Erbringung ihrer Dienstleistungen und zur Organisation und Abwicklung der Warenströme auf eine intakte, effiziente und leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Ihre Fahrzeuge müssen die Auftraggeber und Kunden ebenso gut erreichen können wie die Kunden und Lieferanten die Handwerksbetriebe. In der Realität verschlechtert sich aber Jahr für Jahr der Zustand der Verkehrswege durch Hitze, Frost, Hochwasser und vor allem durch die gestiegene Verkehrsbelastung. Die Unterhaltung und Erneuerung der Brücken und Straßen wird angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen deutlich „auf Verschleiß“ gefahren. Seit mindestens zehn Jahren ist es ganz offensichtlich, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland chronisch unterfinanziert ist. Es gibt einen deutlichen Investitionsstau, selbst wichtigste Reparaturen werden unterlassen.

Nach dem Bericht der Daehre-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ vom

Dezember 2012, in dem die Vorarbeiten für die Bodewig-Kommission und für den Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz zur „Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ vom Oktober 2013 geleistet wurden, fehlen den Städten, Landkreisen und Gemeinden jährlich 3,25 Milliarden Euro für die Instandhaltung von Straßen und den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Laut einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) aus dem Jahre 2013 ist vor allem der Zustand von Brücken, für die Städte und Gemeinden zuständig sind, alarmierend. Knapp die Hälfte der kommunalen Brücken weist gemäß einer Untersuchung in 456 Städten, Gemeinden und Landkreisen problematische oder schlechte Zustände auf. Gemäß dieser Studie besteht bei 15 Prozent der kommunalen Brücken „Ersatzneubaubedarf“. Eine Reparatur sei nicht mehr möglich.

Vor allem in kleineren Gemeinden und in den Kommunen im Ruhrgebiet, in denen überproportional viele Bauwerke aus der Zeit vor 1945 stammen oder im 19. Jahrhundert mit dem Aufschwung der Montanindustrie errichtet wurden, besteht dringender Hand-

lungsbedarf. Sie waren für deutlich weniger Verkehr und geringere Lasten als heute üblich ausgelegt.

Nach einer Umfrage, die die Handwerkskammer zu Köln im Frühjahr 2013 unter ihren Mitgliedern durchgeführt hat, entstehen jedem Betrieb durchschnittlich staubbedingte Zusatzkosten in Höhe von 9.300 Euro im Jahr. In der Regel können die Betriebe diese Kosten nicht an den Kunden weitergeben, d.h. sie schmälern den Gewinn und erhöhen damit das unternehmerische Risiko der zumeist kleinen und mittleren Handwerksunternehmen.

Um einem Attraktivitätsverlust des Wirtschaftsstandortes entgegenzuwirken, müssen die kommunale Verkehrsinfrastruktur ertüchtigt und die Erreichbarkeit der Innenstädte verbessert werden. Bei Brücken und Straßen muss frühzeitig und vorausschauend mit der Instandsetzung begonnen werden, bevor sich die Schäden weiter ausbreiten können. Schäden sollten nicht nur notdürftig repariert werden. Auch die Sperrung der maroden Infrastruktur in Gänze oder für Fahrzeuge ab einer bestimmten Gewichtsklasse oder die Reduzierung der Geschwindigkeit auf bis zu 5 km/h ist aus Sicht des Handwerks nicht zielführend und schwächt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Mobilität in einer Kommune oder einer Region. Fahrbahnsanierungen und die langfristige Sicherung der Instandhaltung der kommunalen Straßen tragen zudem zur Reduzierung von Feinstaub, Stickoxiden und Lärm sowie zur Verkehrssicherheit bei. Rückstellungen mit der Begründung, dass keine Unfallgefahr bestünde, sind nicht akzeptabel.

Zwar beteiligen sich Bund und Land an der Sanierung von ausgewählten Hauptverkehrsstraßen in den Kommunen mit 65 Prozent der notwendigen Mittel. Um dem Sanierungsstau und Substanzverlust zu begegnen, sollten aber deutlich mehr Mittel eingefordert werden. „Verlässlichkeit“ alleine, wie sie im Koalitionsvertrag von Union und SPD auf Bundesebene lediglich „angestrebt“ wird, ist zu wenig. Im Rahmen der bevorstehenden Reform der Bundesländer-Finanzbeziehungen müssen sich Länder und Kommunen vielmehr dafür einsetzen, dass die Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm ab 2019 dem höheren Finanzierungsbedarf Rechnung trägt. In den kommunalen Haushalten sollten die erforderlichen Budgets zudem deutlich erhöht und mittelfristig fest-

geschrieben werden.

Dass von den bundesweit 53 Milliarden Euro aus Kraftfahrzeugabhängigen Steuern jährlich nur 14 Milliarden Euro in den Verkehrsbereich zurückfließen, ist angesichts der maroden Verkehrsinfrastruktur in allen Zuständigkeitsbereichen nicht hinnehmbar.

In Hinblick auf die Haushaltslage des überwiegenden Teils der Kommunen sollte in der Regel die Sanierung Vorrang vor dem Neubau von Verkehrsinfrastruktur erhalten. Gefordert ist ein operatives und strategisches Erhaltungsmanagement durch die Kommunen. Die Wirtschaft darf durch die Vernachlässigung der Infrastruktur nicht beeinträchtigt werden.

2. Parken

Im Gegensatz zur Industrie mit ihren meist größeren Produktionsstandorten ist das Handwerk als Servicedienstleister insbesondere im innerstädtischen Bereich darauf angewiesen, in unmittelbarer Nähe der Dienstleistungsorte zu halten und zu parken. Kundennahe Handwerke wie Friseure, Bäcker oder Fleischer benötigen für ihre Kunden in der Nähe ihrer Betriebe günstige Parkmöglichkeiten. Zur Verbesserung der Situation im innerstädtischen Verkehr wären insbesondere folgende Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen:

- Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs sollten flächendeckend funktionierende Parkleitsysteme eingeführt bzw. optimiert werden.
- Die Nutzung von öffentlichen Flächen als Parkraum (z.B. Behördenparkplätze nach Dienstschluss) sollte ermöglicht werden.
- Es müssen attraktive Park-and-Ride-Angebote geschaffen werden.
- In zumutbarer Entfernung zur Innenstadt sollten Parkhäuser/Tiefgaragen mit bedarfsgerechten Öffnungszeiten vorhanden sein.
- Im Bereich von Busspuren sollte der Lieferverkehr, gegebenenfalls auf bestimmte Zeiten beschränkt, zugelassen werden. Darüber hinaus sollte eine Sondererlaubnis für E-Mobile des Handwerks angedacht werden. Dies würde die Entwicklung von nachhaltigen betrieblichen Nahmobilitäts- und Nahversorgungskonzepten unterstützen.

3. Handwerkerparkausweis

Der Ausweis berechtigt nach Entrichten einer Jahresgebühr zum Parken in Parkzonen mit eingeschränktem Halteverbot und an Parkuhren und Parkscheinautomaten ohne zeitliche Begrenzung sowie in Bewohnerparkzonen und in Fußgängerzonen. Die Genehmigungen gelten nicht für das Parken am Betriebsitz.

Ein erhebliches Problem sehen wir auch darin, dass die Handwerkerparkausweise teilweise nur die Bau- und Ausbaugewerke berücksichtigen. Unumgänglich ist aber, dass alle Nutzer leichter Lkws im Handwerk den Handwerkerparkausweis unbürokratisch erhalten können. In Teilregionen des Landes, aber auch anderen Bundesländern, stellt dieser umfassende Handwerkerparkausweis im Übrigen kein Problem dar.

4. Baustellenmanagement

Fahrbahnsanierungen oder -erweiterungen, Brückensanierungen, Grünpflege sowie der Bau von Schutzplanken und Schallschutz erfordern eine unumgängliche Teil- oder Vollsperrung von Straßenabschnitten sowohl auf Bundes-, Landes- als auch auf kommunalen Straßen. Staus und Verkehrsverlagerungen in den innerörtlichen Bereich sind vielfach die Folge. Hier sollten regelmäßig bei allen Bauprojekten im Vorfeld von Baumaßnahmen Abstimmungsgespräche zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften, Straßen.NRW, dem Bund und der Deutschen Bahn stattfinden, damit nicht auch auf den Entlastungs- oder Umleitungsstrecken sowie im Schienenverkehr zeitgleich Baustellen eingerichtet werden. Um den Verkehrsfluss auf diesen Strecken zu optimieren, sollten temporär gegebenenfalls Lichtzeichenanlagen oder Vorfahrtsregelungen angepasst werden. Um Anreize für eine schnelle Abwicklung von Baumaßnahmen zu geben, sollten für die Fertigstellung – wie bereits vom Bund in einigen Fällen praktiziert - Bonus-Regelungen in die Ausschreibung aufgenommen werden.

Das Handwerk selbst wird im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Verringerung der Staub- und Lärmbelastung durch Baustellen beitragen. Mit der Einführung eines generell klimaorientierten Baustellenmanagements ließen sich Einsparpotentiale in der

Umweltbilanz erzielen. Die durch diese Maßnahmen möglicherweise verursachten Mehrkosten können aber nicht durch die Unternehmen getragen werden.

5. Verkehrsplanung

Beim Bau von Ortsumgehungen sowie bei Erweiterungen, beim Neubau oder bei der Umwidmung von Bundes- und Landesstraßen sollten Kommunen das volkswirtschaftliche Gesamtinteresse für eine Verbesserung der Verkehrssituation stärker berücksichtigen, statt sich selbst oder gegenseitig zu blockieren. Zudem sollten für die Kommune notwendige Baumaßnahmen stärker von Land, Bund und EU eingefordert werden, wenn dadurch z.B. die Einrichtung von Umweltzonen vermieden oder die Wohnsituation der Bürger drastisch verbessert werden kann.

Die starke Zunahme des Güterverkehrs wird sich trotz multimodaler Konzepte in hohem Maße auch auf den Straßenverkehr auswirken. Infolge der gesetzlichen Lenkzeitregelungen sind Raststätten, Parkplätze und bestehende Autohöfe an den Bundesautobahnen bereits heute überbelegt und führen zu gefährlichen Rückstaus. Tödliche Unfälle waren bereits die Folge. Weitere Stellplätze auf den Bundesautobahnen werden bereits projektiert oder gebaut – sie werden aber bei weitem nicht ausreichen. Hier sollten die Kommunen an geeigneten und bedarfsgerechten Stellen Areale ausweisen, die autobahnnah für Autohöfe oder LKW-Stellplätze geeignet sind.

6. Elektromobilität

Der Ausbau alternativer Antriebskonzepte bietet für die Mobilität gerade in Kommunen und Ballungsräumen große Zukunftschancen. Hohe Zuwachsraten sind in den nächsten Jahren besonders im Bereich der Elektromobilität, einer der Säulen der Energiewende, zu erwarten. Elektromobilität wird sich im Zuge des ökologischen und demographischen Wandels zunehmend in unserer Gesellschaft verankern. Allerdings scheint die Prognose von 1 Million Elektroautos bis 2020, die von der früheren Bundesregierung aufgestellt und als Ziel auch im Koalitionsvertrag von Union und SPD im November 2013 bekräftigt wurde, zu hoch gegriffen.

E-Mobile und Pedelecs passen sich gut in den geplanten Mobilitätswandel ein. Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, an der auch Handwerksbetriebe mitwirken, kann einen wichtigen Beitrag zur zukunftsfähigen Stadtentwicklung darstellen. Der Ausbau der notwendigen Infrastruktur muss aber mit dieser Entwicklung Schritt halten. Die kommunalen Energieversorger müssen in Absprache mit den überregionalen Energieunternehmen den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur, insbesondere öffentliche Ladestationen und -säulen an Straßen und in Parkhäusern, gewährleisten. Durch geeignete Maßnahmen sollten die Säulen in Zukunft besser vor „Fremdparkern“ geschützt werden. Auf eine Harmonisierung der aktuell unterschiedlichen Ladeentgelte ist seitens der Kommunen hinzuwirken.

E-Mobile sollten durch eine Privilegierung im Rahmen der Straßenverkehrsordnung Unterstützung finden. Entsprechende Regelungen werden zurzeit in einem Bund-Länder-Arbeitskreis erörtert. Danach könnte auch außerhalb privater Gelände (Parkplätze oder Parkhäuser) festgelegt werden, dass E-Mobile bevorzugt parken dürfen bzw. von Parkverboten oder Einschränkungen befreit werden. Stadtplanerische Vorgaben müssen so weiterentwickelt werden, dass in unmittelbarer Nähe von Verkehrsknotenpunkten der benötigte Parkraum für Elektrofahrzeuge vorhanden ist.

7. Verkehrsfluss

Die Verbesserung des Verkehrsflusses hat einerseits wirtschaftliche Bedeutung. Andererseits reduziert sie die Umweltbelastung. Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung reduzieren die Kosten und den Zeitaufwand für alle Verkehrsteilnehmer und leisten einen hohen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes. Dringender Handlungsbedarf besteht in den Kommunen bei der Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung und des Verkehrsablaufes, um den Verkehr zu verstetigen und zu verflüssigen. Emissionen durch Ampelstopps können dadurch deutlich reduziert werden, gerade bei bekannten punktuellen Hotspots im Stadtgebiet. Grüne Wellen dürfen nicht durch separat geschaltete Fußgängerampeln unterbrochen werden. Auch die Einrichtung von Pfortnerampeln kann zielführend sein. Es muss jedoch stets eine Kontrolle der Wirksamkeit und gegebenen-

falls eine Nachbesserung erfolgen.

Wenn es die bauplanerische Situation zulässt, kann gerade an Belastungsschwerpunkten der Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre sinnvoll sein. Wir verweisen hierzu exemplarisch auf die äußerst positiven Erfahrungen in den Ländern Südeuropas (z.B. Spanien und Portugal). Bei dem Neubau oder der Sanierung von Kreuzungsbereichen sollte dem Kreisverkehr gegenüber einer Ampelsteuerung zukünftig stets der Vorzug gegeben werden, denn Verkehrsverflüssigungen sollten Priorität vor der Einrichtung von Umweltzonen besitzen. Finanzielle Unterstützungsleistungen sollten vom Land oder vom Bund eingefordert werden. Öffentliches Zuständigkeitsgerangel darf die Errichtung von Kreisverkehren nicht behindern. Die Überprüfung des Rückbaus von Ampelanlagen sollte nicht nur in Zusammenhang mit Straßenneubau- oder Straßenänderungsmaßnahmen erfolgen. Grundsätzlich sollten alle Ampelanlagen auf ihre Sinnhaftigkeit hin überprüft und gegebenenfalls durch Kreisverkehre ersetzt werden. In diesem Zusammenhang sollten auch die Schaltzeiten und -folgen der verbleibenden Ampelanlagen überprüft und optimiert werden. Oberstes Ziel sollte stets die Verkehrsverflüssigung als Maßnahme mit dem größten Einsparpotenzial bleiben.

Kontraproduktiv sind die Ausweitung von Tempo-30-Zonen auf ganze Stadtgebiete oder Hauptverkehrsstraßen und der Rückbau wichtiger Haupt- und Verbindungsstraßen, da sie die Funktionalität der Verkehrsführung gefährden und mit Blick auf den angestrebten Umwelt- und Gesundheitsschutz negative Auswirkungen haben können. Denn ein vermehrtes Stauaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen, die Verlagerung von Verkehren in Nebennetze und verstärkte Parkplatzsuchverkehre erhöhen die Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Darüber hinaus bewegen sich die Fahrzeuge durch die Reduzierung der Geschwindigkeit nicht mehr im verbrauch- und schadstoffoptimierten Bereich und haben von daher bereits einen höheren Schadstoffausstoß.

Positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss würden auch die konsequente Unterbindung des „Zweite-Reihe-Parkens“ sowie die Verlagerung der Straßenreinigung, der Abfallentsorgung und städtischer Wartungs- und Kontrollarbeiten in Zeiten außerhalb von Hauptverkehrszeiten haben.

Weitere Maßnahmen von kommunalem Belang sind aus Sicht des Handwerks die Entwicklung von LKW-Führungskonzepten in den betroffenen Kommunen,

die Optimierung und gegebenenfalls die Neuorganisationen der jeweiligen City-Logistik sowie die Verkehrsverflüssigung durch belastungsspezifische dynamische Geschwindigkeitssteuerung auf städtischen, stark frequentierten Verkehrsnetzen in den besonders betroffenen Gebieten.

8. Flächendeckende Verkehrsberuhigung

Die flächendeckende Verkehrsberuhigung wird vor allem im Rahmen der von der EU geforderten Aufstellung von Aktionsplänen zur Reduzierung des Verkehrslärms diskutiert. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit bewegen sich die Fahrzeuge aber nicht mehr im verbrauchs- und schadstoffoptimierten Bereich und haben somit einen höheren Schadstoffausstoß. Ob eine Verlagerung des Verkehrs durch diese Maßnahmen zu erreichen ist, ist bei den aktuellen Verkehrsverhältnissen oft fraglich. Das Handwerk befürwortet allerdings eine Verkehrsberuhigung in reinen Wohngebieten. Auf den Bau von aufgepflasterten Kissen sollte dabei aber im Sinne der Lärmvermeidung verzichtet werden.

Eine flächendeckende Ausweitung der Tempo-30-Zonen auf ganze Stadtgebiete oder Hauptverkehrsstraßen lehnt das Handwerk als nicht zielführend ab. Die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Radarwagen sollte zugunsten der Akzeptanzsteigerung in der Bevölkerung auf wirkliche Gefahrenbereiche beschränkt bleiben.

9. City-Maut

In Deutschland wurde die City-Maut vor allem im Zuge der Luftreinhaltevorschriften der EU diskutiert und zunächst in den meisten Städten zugunsten der Einführung von Umweltzonen verworfen. Konkrete Pläne für die Einführung von Innenstadtmaut-Systemen sind vorerst zurückgestellt, die politische Diskussion darüber besteht jedoch weiterhin.

Das Handwerk lehnt eine City-Maut grundsätzlich ab. Diese würde die mannigfaltigen Bestrebungen, die Innenstädte für den Einzelhandel, die Gastronomie, für Dienstleistungsunternehmen, die Freizeitgestaltung, den Tourismus und das Wohnen attraktiver zu gestalten, konterkarieren. Die Mehrkosten für

die Maut würden die Logistik verteuern. Damit würden die Innenstädte gegenüber City-Randlagen und Shopping-Centern an Anziehungskraft verlieren. Ein Verlust an Kaufkraftbindung wäre die Folge. Eine Abwanderung der kundenintensiven Dienstleistungsunternehmen wäre wahrscheinlich. Zudem werden diese Innenstädte als zentrale Orte für den umgebenden ländlichen Raum weniger attraktiv.

Eine zeitliche Verlagerung der Verkehrsströme kann durch die City-Maut nur marginal erreicht werden, da gleitenden Arbeitszeiten in der Regel durch betriebliche Notwendigkeiten und gesellschaftliche oder familiäre Rahmenbedingungen enge Grenzen gesetzt sind. Dies gilt gleichermaßen für die innerstädtischen Lieferverkehre. Bereits heute bestehen durch die Höhe und die zeitliche Begrenzung von Parkgebühren Steuerungsmöglichkeiten. Außerdem würden die Einnahmen aller Voraussicht nach nicht vollständig dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder des ÖPNV zugutekommen, sondern dem allgemeinen Haushalt zugeschlagen.

Die City-Maut ist insbesondere mit Blick auf den Umweltschutz kein geeignetes Instrument, da sie lediglich eine Verlagerung und möglicherweise eine Zunahme von Verkehren (durch Umfahrungen) bewirken wird.

10. ÖPNV und Verkehrsträgerverknüpfung

Im Zuge der öffentlichen Diskussionen um Klimaschutz und um die Reduzierung von Luftschadstoffen wie Feinstaub oder Stickstoffdioxide ist es wichtiger denn je, einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr vorzuhalten und kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Im aktuellen Entwurf des Landesentwicklungsplanes NRW wird festgeschrieben, dass in allen Teilräumen des Landes von den Kommunen und den Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche der Grund-, Mittel- und Oberzentren von den Wohnstandorten ihres Einzugsbereiches mit dem Öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Zeit zu gewährleisten ist, um allen Bevölkerungsgruppen die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, auch vor dem Hintergrund sich ändernder demographischer Rahmenbedingungen.

Auch bei möglichen Konsolidierungen im Haushalt

sollte weiterhin angestrebt werden, die Nachfrage durch Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV zu erhöhen. Der leistungsfähige ÖPNV muss eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung zwischen Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitstandorten sicherstellen. Der ÖPNV ist dabei umso attraktiver für die Nutzer, je schneller, direkter, pünktlicher und regelmäßiger die angebotenen Verbindungen sind. Trotz möglicher Haushaltskonsolidierungen der Kommunen sowie der damit verbundenen Reduzierung der Finanzmittel ist eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen, auch bei mitunter ländlich geprägten Strukturen mit teilweise kleinen Siedlungskernen.

Die Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV sollte in den einzelnen Kommunen grundlegend analysiert werden. Trotz des Umstands, dass diese in der Regel außerhalb von Siedlungsgebieten liegen, sollten sie vom ÖPNV regelmäßig und nachfrageorientiert bedient werden. Auch hier gilt: Je attraktiver das Angebot, umso größer die Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖPNV.

Unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV als Teil eines inter- und multimodalen Mobilitätsverbundes eine umweltverträgliche, effiziente und integrierte Mobilität sicherstellen. Eine Vielzahl von Maßnahmen, Dienstleistungen und Projekten zur Attraktivitätssteigerung, die eine Pilot- und Vorreiterrolle spielen, sollte zukünftig flächendeckend in das Regelangebot aufgenommen werden. Weitere sollten mittelfristig in die Überlegungen einbezogen werden: der Ausbau der Fahrradverleihsysteme – auch in kommunaler Trägerschaft –, die Schaffung von sicheren Parkflächen für Fahrräder und von Park-and-Ride-Plätzen an Knotenpunkten, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV, die Anbindung von Parkplätzen an den Autobahnabfahrten usw.

Besonderes Augenmerk sollte auf eine Minimierung der Wartezeiten an wichtigen Umsteigepunkten von ÖPNV-Linien gelegt werden, falls Direktverbindungen nicht möglich sind. Insbesondere sind Übergänge zwischen ÖPNV und SPNV aufeinander abzustimmen. Hier besteht in einigen Bereichen noch Optimierungsbedarf, ebenso bei der Vernetzung der einzelnen Verkehrsgesellschaften, gerade in den peripheren Bereichen. Oft bestehen hier keine Übergangsverbindungen.

Privates Car-Sharing weist schon heute in deutschen Großstädten hohe jährliche Zuwachsraten auf. Diverse Kfz-Hersteller sind hier bereits aktiv und werden zukünftig ihr Engagement noch weiter verstärken.

Dieser Trend wird sich sicherlich in den nächsten Jahren auch auf kleine Städte übertragen und sich quantitativ und qualitativ ausweiten. An den möglichen Knotenpunkten zum ÖPNV sollten daher perspektivisch Flächen an multimodalen Knotenpunkten für diese Fahrzeuge vorgesehen werden, um hier den Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsträgern einfach und leicht zu ermöglichen. Auch könnte der ÖPNV eine Vorreiterrolle für die Entwicklung intelligenter und effizienter Informations- und Buchungssysteme für die multimodale Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger einnehmen.

In vielen Regionen Nordrhein-Westfalens sind die Bezirksregierungen gezwungen, für einzelne Gebietskörperschaften oder Ballungsräume Luftreinhaltepläne aufzustellen. Daher sollte schon jetzt der Kauf von EURO-VI-Fahrzeugen bei Neuanschaffungen in Erwägung gezogen werden, um die Belastung der Bevölkerung in kommunalen Kernräumen im Kreisgebiet gering zu halten. Zudem sollte auf Subunternehmer eingewirkt werden, in möglicherweise belasteten Bereichen schadstoffarme Busse einzusetzen. Bei städtebaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen (Vorrangspuren für den Nahverkehr, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Busschleusen) sollte das gesamte Wirkungsgefüge betrachtet werden, um nicht leichte Verbesserungen für den ÖPNV mit einer deutlichen Verschlechterung der Gesamtbilanz der übrigen Verkehrsträger zu erkaufen.

Aus Sicht des Handwerks gewinnt insbesondere die Anbindung bestehender und neuer Gewerbe- und Industriestandorte an den ÖPNV an Bedeutung. Folgende Defizite sind in der Regel vorzufinden:

- Gewerbegebiete verfügen über keine Haltestelle und sind unzureichend erschlossen.
- Gewerbegebiete werden nicht regelmäßig bedient.
- Frühe Schichtanfangszeiten und späte Schichtendzeiten werden durch den ÖPNV nicht abgedeckt.

Entsprechende Untersuchungen sollten von den Kommunen in den jeweiligen Gewerbegebieten möglichst flächendeckend durchgeführt werden. Die teilweise zu knappen Ankunfts- und Abfahrzeiten bezüglich der Schichtzeiten sollten durch gezielte Fahrplanänderungen und -ergänzungen entzerrt werden. Firmentickets sollten auf allen Linien in den entsprechenden Einzugsgebieten einsetzbar und auch von Mitarbeitern von Kleinbetrieben nutzbar sein. Besondere Beachtung sollte auch der Anbindung der Hoch-

schulen und wissenschaftlichen Einrichtungen (z.B. durch Campus-Shuttles) geschenkt werden.

Der Verzicht auf eine aus Kostengründen eventuell ins Auge gefasste Angebotskürzung dient der Erhaltung der Attraktivität des ÖPNV. Grundsätzlich sollten keine Erschließungsdefizite beim Verzicht auf bestehende Angebote oder deren Umplanung entstehen. Bei Linien mit geringer Auslastung sollte nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten über den Fortbestand entschieden werden. Wie Beispiele aus Gebietskörperschaften gezeigt haben, konnte durch den Einsatz kleiner Fahrzeuge, von Taxibussen, Bürgerbussen oder Anrufsammel- und Anruflinientaxis die Wirtschaftlichkeit oder durch die Verdopplung der Frequenz die Attraktivität für die Nutzer deutlich erhöht werden. Eine Kappung von Verbindungen in Randzeiten wäre in einer Vielzahl der Fälle kontraproduktiv.

Die Situation bei U-Bahnen und Stadtbahnen gibt aus Sicht des Handwerks in vielen Städten Anlass zur Sorge. In den 60er, 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden in vielen Kommunen Nordrhein-Westfalens U- und Stadtbahnen gebaut, deren Infrastruktur und Technik einen zunehmenden Sanie-

rungsbedarf aufweisen. Allein in Nordrhein-Westfalen wird sich der Sanierungsstau bis 2016 auf 1,1 Milliarden Euro belaufen. Während der Bau der Bahnen seinerzeit mit bis zu 90 Prozent gefördert wurde, müssen die Kommunen nun für den Unterhalt und die Sanierung allein aufkommen. Damit sind aber die meisten hoch verschuldeten Gebietskörperschaften und deren Tochterunternehmen überfordert.

Das Handwerk unterstützt daher die Forderung der Kommunen und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen nach einer Beteiligung des Landes und des Bundes an den Sanierungskosten. Bei der anschließenden Auftragsvergabe sollten die Losgrößen so zugeschnitten sein, dass sich auch Handwerksbetriebe beteiligen können.

11. Luftreinhaltung und Lärmschutz

Zu Maßnahmen für Luftreinhaltung und Lärmschutz wird auf das Positionspapier „Kommunale Energie- und Umweltpolitik: Lokale Verantwortung gemeinsam mit dem Handwerk übernehmen!“ verwiesen.