

GEMEINDE-VERKEHRSKONZEPT: WOZU?

VERKEHRSPROBLEME LÖSEN, KOSTEN SENKEN, DIE UMWELT SCHÜTZEN.

GEMEINDESTRASSEN RICHTIG VERNETZT?

Ob im großen oder im kleinen, ob auf Bundes-, Landes- oder Gemeindeebene - Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind kaum zu bezahlen. In unseren Europäischen Demokratien reichen das Geld und teilweise auch der politische Wille einer ganzen Generation (30 Jahre!) nicht aus, um ein übergeordnetes Autobahn- oder Eisenbahnnetz aufzubauen. Das gleiche gilt für U- oder S- Bahnen in Ballungszentren sowie für das Gemeindestraßennetz.

ZUVIEL VERKEHR ZUWENIG GEPLANT.

Täglich wächst das Spektrum an verkehrstechnischen Möglichkeiten, und auch die Ansprüche der Benutzer werden immer höher. Das Geld reicht oftmals nicht einmal aus, um ein bestehendes Netz zu erhalten. Zum Beispiel werden in der Forstwirtschaft Straßen mit Förderungen der öffentlichen Hand errichtet, welche nach wenigen Jahren wieder verfallen. Diese Vorgangsweise widerspricht sowohl dem ökologischen als auch dem ökonomischen Prinzip, und von nachhaltiger Planung kann in diesem Falle sicherlich nicht die Rede sein.

Wenn daher in verkehrsinfrastrukturelle Anlagen investiert wird, sollte der Bestand dieser Investition zumindest für die nächsten 30 Jahre gewährleistet sein, aber ebenso muß die Pflege und Erhaltung in den Überlegungen berücksichtigt werden. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist es notwendig, daß sich sogar die kleinste Gemeinde Gedanken über ihre zukünftige Stellung im bzw. zum Verkehr macht.

In jeder Gemeinde werden

- Straßen neu errichtet
- Sanierungen vorgenommen
- Oberflächen nach Grabungsarbeiten neu gestaltet
- Bebauungspläne erstellt, die Auskunft über den Straßenraum geben (sollten)
- Grundstücke entlang von Verkehrsflächen anders genutzt (z.B. Einfamilienhaus soll zu Arztpraxis werden, es fehlen jedoch Parkplätze für Patienten).

Weiters ist jeder Gemeindegänger daran interessiert, wie in Zukunft die Straße bzw. die gesamte Verkehrsfläche vor seinem Haus aussehen wird. Durch die Entwicklung im Verkehrsbereich und die darauf abgestimmten Straßengestaltungen wird nicht nur der Grundstückspreis, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes wesentlich beeinflußt.

STRASSE TEILEN – ABER WIE?

Die Aufteilung des Straßenraums ist die zentrale Frage, denn die Auswirkungen auf verschiedenste Bereiche (wirtschaftliche Entwicklung, Zufriedenheit der Bewohner, Verkehrsmittelwahl,...) sind sehr unterschiedlich und können auch unerwünschte Folgen haben. Ein geeignetes Instrument, um in allen Verfahren die Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen genau im Auge zu behalten, ist ein Verkehrskonzept.

Durch die Flächenwidmung wird nicht nur die Funktion der Verkehrsflächen, sondern auch die Intensität eines Verkehrserregers festgelegt. Daher ist die Erstellung eines Verkehrskonzeptes als Grundlage zum Flächenwidmungsplan in Niederösterreich bereits gesetzlich verankert, um auf die zukünftige Verkehrssituation eines Gebietes schon in der Planungsphase Einfluß zu haben. Da der Flächenwidmungsplan in einem Maßstab von 1 :

5000 erstellt wird, kann allerdings noch nicht auf Details, wie die Aufteilung des Straßenraumes und die Straßenbreite, eingegangen werden.

- *Aufschließungsstrasse für bis zu 70 (100) Haushalte oder wenige kleine Betriebe ohne Schwerverkehr*
- *Sammelstraße für mehrere Aufschließungsstraßen (bis 500 Haushalte) oder mehrere Geschäfte (Geschäftsstraße) oder Betriebe mit Schwerverkehr*
- *Verbindungsstraße von Ortsteilen oder Gemeinden (Landesstraßen, Bundesstraßen).*

Weiters sind Aussagen bezüglich der Erreichbarkeiten zu treffen, wobei die gesteckten Ziele differenziert für den Fußgänger-, den Rad- und den Öffentlichen Verkehr festgelegt werden sollten. Für den Fußgängerverkehr sollten die Ziele etwa innerhalb einer Entfernung von nicht mehr als einem Kilometer liegen. Beim Radverkehr kann der Einzugsbereich bereits bei 4 km liegen. Heikler erscheint jedoch die Festlegung der Einzugsbereiche für die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, da hier viele Rahmenbedingungen (z. B. Bedienungshäufigkeit, Gesamtfahrzeit, ...) beachtet werden müssen.

Sollten innerhalb eines neu- bzw. umgewidmeten Gebietes Begrenzungen bei Stellflächen für Kraftfahrzeuge bestehen oder vorgenommen werden, so ist auch dies im Zuge der Grundlagenforschung zum Flächenwidmungsplan zu erörtern.

Um auf Problembereiche mit erhöhtem Unfallgeschehen aufmerksam zu machen, müssen Unfallstatistiken analysiert werden. Darauf aufbauend sollte versucht werden, derartige Punkte zu entschärfen und in der Planung besonderes Augenmerk auf Kreuzungswinkel, Sichtweiten und Abstände der einzelnen Kreuzungspunkte zu legen.

DER VERKEHRSPOLITISCHE WILLE.

Verkehrskonzepte sind eine Abbildung des verkehrspolitischen Willens einer Gemeinde. Im Zuge der Flächenwidmungsplanung und den damit verknüpften Aussagen über die verkehrstechnische Entwicklung des neu- bzw. umgewidmeten Gebietes können nur die zukünftigen Verkehrstendenzen aufgezeigt werden, die aber eindeutig den Willen einer Gemeinde im Verkehrsbereich widerspiegeln. So können hier Entwicklungsziele – gesplittet nach den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen Fußgeher, Radfahrer, Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel - erkannt werden.

Bestehende Verkehrsprobleme innerhalb des Gemeindegebietes werden in diesem Schritt aber nicht berücksichtigt. Diesbezügliche Problem- und Konfliktbereiche haben sich vor allem durch die rasche Motorisierung und die hohen Kosten des Öffentlichen Verkehrs manifestiert, und mittlerweile ist nur selten eine Gemeinde zu finden, die keine verkehrlichen Problembereiche – wie unten angeführt – aufweist.

MÖGLICHE PROBLEME – RECHTZEITIG ERKANNT.

- *Überhöhte Geschwindigkeiten in Wohngebieten bzw. Durchzugsstraßen und die damit verbundenen negativen Auswirkungen (Lärm, verminderte Sicherheit für Kinder, Unfallhäufungspunkte,...)*
- *Hohe Verkehrsbelastung vor Schulen und anderen derartigen Einrichtungen*
- *Mangelnde bzw. fehlende Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr.*

Haben diese Probleme einen gemeindepolitischen Stellenwert, dann sollten Lösungen gesucht werden. Jedoch ist Vorsicht geboten: Einzellösungen können unerwünschte

Folgen haben, wie beispielsweise Verkehrsverlagerungen, denn niemand freut sich, wenn der Verkehr plötzlich vor der eigenen Haustüre vorbeirollt.

Die Finanzierung derartiger Maßnahmen erfolgt aus dem Gemeindebudget und beläuft sich im Normalfall auf ca. 1 % des gesamten Budgets. Vor allem in kleinen Gemeinden werden dadurch größere Vorhaben, wie die Errichtung eines Gehsteiges, unmöglich. Abhilfe kann hier die Realisierung in kleinen Schritten schaffen, wobei die einzelnen Vorhaben nach Prioritäten und eventuellen Teilabschnitten gereiht werden.

ERGEBNIS VERKEHRSKONZEPT.

Die Reihung der notwendigen Maßnahmen im Straßenraum werden in einem Verkehrskonzept festgelegt. Bei der Erstellung eines (neuen) Verkehrskonzeptes gibt es Preisunterschiede wie beim Autokauf. Sollte sich eine Gemeinde entschließen, ein Konzept in Auftrag zu geben, so muß im Vorhinein der Umfang festgelegt werden und die Möglichkeit eines verkehrspolitischen Konsenses bestehen. Wird einer der beiden Punkte nicht erfüllt, kann selbst der beste Techniker kein brauchbares Konzept entwerfen.

DIE SPARVARIANTE - IMMERHIN BESSER ALS NICHTS.

Viel Geld und Ärger kann gespart werden, wenn der Umfang des Verkehrskonzeptes vor Vergabe des Auftrages genau definiert wird. Somit wird eine eindeutige Abgrenzung vorgenommen, die allen Beteiligten zu Gute kommt. Vor allem bei der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes besteht die Gefahr, daß wichtige Probleme der Gemeinde nicht genau betrachtet werden oder der finanzielle Rahmen überschritten wird. Mögliche „kleine“ Verkehrskonzepte wären zum Beispiel:

- Attraktivität des Radverkehrs im gesamten Gemeindegebiet zu steigern
- Tempo 30 Zonen für Wohngebiete
- Park- und Freiraumkonzept für Fußgänger und Radfahrer im Ortszentrum
- Sicherung des Schülertransports und der Schulwege

Gibt es Probleme im öffentlichen Verkehr, so wird es sinnvoll sein, mit den unmittelbar betroffenen Gemeinden ein gemeinsames Konzept zu erstellen. Gerade bei gemeindeübergreifenden Verkehrskonzepten kann sogar mit Förderungsgeldern für die Erstellung und auch Realisierung gerechnet werden.

DAS VERKEHRSKONZEPT ALS HILFESTELLUNG.

Mit Hilfe eines Verkehrskonzeptes können Entscheidungen über die Ausbildung des Straßenraums nicht mehr beliebig getroffen werden. Anrainerwünsche müssen sich in die Gemeinschaft einordnen. Nach Grabungsarbeiten, Fahrbahnerneuerungen oder bei Neuerschließungen müssen bei der Oberflächengestaltung gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden. Die Gemeinde kann mit Hilfe eines Verkehrskonzeptes gegenüber Wünschen einzelner Bürger besser für bzw. gegen eine bestimmte Gestaltungsform argumentieren.

Mit diesen fachlichen Argumenten, die im Verkehrskonzept erarbeitet wurden, kann auch bei anderen Behörden und Gesellschaften besser verhandelt werden. Zum Beispiel können beim Bundes- oder Landesstraßenbau (bei Festlegung der Abstellflächen oder Gehsteigführung) mit fundierten Argumenten rascher bessere Lösungen erarbeitet werden.

Um Auskünfte über das übergeordnete Netz zu erhalten, kann das NÖ Landesverkehrskonzept nun auch im Internet auf der Homepage des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (www.noel.gv.at) unter „Service → Verkehr“ abgerufen werden.

Im öffentlichen Verkehr kann eine möglichen Haltestellenverlegung oder eine Änderung der Linienführung aufgrund des Verkehrskonzeptes so überzeugend begründet werden, daß auch der Busunternehmer diese Änderungswünsche akzeptiert und umsetzt, weil beispielsweise in der Grundlagenforschung eine veränderte Nachfrage festgestellt wurde.

VERKEHRSKONZEPT: SPARBÜCHSE OHNE EFFEKT?

Hat nun eine Gemeinde ein mit allen Gruppierungen verkehrspolitisch abgestimmtes Verkehrskonzept erstellt, sollte dieses auch umgesetzt werden. Aber gerade hier treten oft Schwierigkeiten auf, da die Inhalte manchmal zu wenig bekannt sind. Daher sollten alle Betroffenen, sowohl in der Verwaltung als auch in allen anderen Bereichen, dieses Verkehrskonzept kennen und sich damit auch identifizieren können. Erst durch gezielte regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit wird die Möglichkeit der Umsetzung eines Verkehrskonzeptes gewährleistet. Wenn eine Gemeinde nicht die Kapazität hat, von sich aus regelmäßig die Ziele des Konzeptes und den Stand der Realisierung zu publizieren, sollte unbedingt schon bei der Vergabe des Verkehrskonzeptes ein eigener Punkt „Öffentlichkeitsarbeit“ berücksichtigt werden.

Im Laufe der Jahre ändern sich durch den Wandel der äußeren Umstände und der Randbedingungen die verkehrspolitischen Zielsetzungen. Es wird daher notwendig sein, das bestehende Konzept ca. alle 5 Jahre zu überprüfen und gemeindepolitischen Zielen anzupassen. Sollten diese Schritte unterbleiben, kann es dazu kommen, daß das Verkehrskonzept als „alter Schmöker“ nicht mehr ernst genommen wird, in einer Schublade landet und vergessen wird, wodurch die Umsetzung scheitert.

NÖ VERKEHRSBERATUNG.

Die NÖ Verkehrsberatung ist eine Anlaufstelle für Verkehrsprobleme, die auf Gemeindeebene gelöst werden sollen. Dieses kostenlose Service für die NÖ Gemeinden wurde vor 3 Jahren ins Leben gerufen. Gerade bei Verkehrskonzepten konnten in dieser Zeit viele Erfahrungen gesammelt werden. Oft geben kleinere Gemeinden viel Geld für „Papier“ aus, wobei diese finanziellen Mittel dann bei der Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen fehlen. Reiche Gemeinden wiederum lassen gleich mehrere Konzepte erstellen, jedoch fehlt dann oft der politische Wille zur Umsetzung. Um solche Fehler zu vermeiden, kann die NÖ Verkehrsberatung den Umfang und auch die Kosten abschätzen helfen und die Gemeinde bis hin zur Fertigstellung begleiten, sodaß das Konzept Wirklichkeit werden kann.

DIPL.-ING. CHRISTOPH WESTHAUSER

Abteilung RU7 Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten

INFOS UND KONTAKTE

NÖ Verkehrsberatung: Ing. Hofecker, 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 16, Zimmer 120, Tel.: 02742/200-4047, Fax: 02742/200 - 5655 oder e-mail: christian.hofecker@noel.gv.at. Auf Ansuchen des Bürgermeisters kommt die NÖ Verkehrsberatung auch in die Gemeinde.