

ANLAGEN ZUR STUDIE NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR KLEINMACHNOW

**PLÄDOYER FÜR EINE
ZUKUNFTSWEISENDE VERKEHRSPOLITIK**

(Aktualisierte Fassung der Ausgabe Dezember 2006)

VERFASSEN: DR. WALTER HAASE
MITGLIED DER GEMEINDEVERTRETUNG: AUSSCHUSS FÜR UMWELT,
VERKEHR UND ORDNUNGSANGELEGENHEITEN
MITGLIED DER LOKALEN AGENDA: ARBEITSGRUPPE VERKEHR

Kleinmachnow, 12.6.2007

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen

Anlage 1

Anträge aller Fraktionen der Gemeindevertretung.....	3
1.1. Leitbild für Kleinmachnow	4
<u> 1.2. Integriertes Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität</u>	
1.3. Kleinmachnow mobil ohne mein Auto	5
1.4. Lärminderungsmaßnahmen	6
1.5. ÖPNV Regionalbus	7
1.6. Parkraumkonzept	8
1.7. Parkverbote auf Bürgersteigen.....	8
1.8. Verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen	9
1.9. Schulwegekonzept	9
1.10. Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs	10
1.11. Einrichtung von Kreisverkehren.....	11
1.12. Verkehrsicherung	
1.13. Verkehrsüberwachung	12
1.14. Haushaltsmittel für ein integriertes Verkehrskonzept der nachhaltigen Mobilität	12
1.15. Nachhaltigkeitsbericht	13

Anlage 2

Reisebericht, Fachtagung Stadt der Zukunft: „Kommunal mobil“ in Dessau, 9. und 10. Oktober 2006	14
2.1 Referate und Diskussionen	14
2.2 Zusammenfassende Ergebnisse der abschließenden Diskussion.....	17

Anlage 3

Anwendung von Qualitätszielen für eine nachhaltige Mobilität	18
3.1 Zielbereiche und Qualitätsziele im Überblick.....	18
3.2 „Kernset“ von Leitzielen und Leitindikatoren	19
3.3 Sicherung und Förderung des Radverkehrs / Fahrradfreundliches Klima ..	20

Anlage 4

Ortsentwicklungsplan und Leitbild gemeindlicher Entwicklung

Anlage 5

Kommunale Naturhaushaltswirtschaft

Anlage 6

Nachhaltigkeitsbericht

Vorbemerkungen

Verkehrskonzepte auf der Basis nachhaltiger Mobilität sind für kreisangehörige Kommunen die einzige Chance, sich aus eigener Kraft mit Hilfe von Reduktionsmaßnahmen an der Quelle Erleichterungen von der belastenden Verkehrslawine zu verschaffen. Anderenfalls müssen die Menschen mit den Belastungen leben. Es gibt keine Alternative zu dieser Entwicklung.

Der erste Teil des Beitrages hat an Hand langjähriger eigener Erfahrungen und einer Fülle vorliegender Literaturbeispiele nachgewiesen, welche Möglichkeiten eine Kommune hat, und mit welchen Mitteln sie sich aus eigener Kraft auf den Weg zu einer Nachhaltigen Mobilität begeben kann.

Mit Bezug auf den Haupttext und mit dem Blick auf die modellhaft gedachten Empfehlungen für einen Einstieg in ein Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität seien einige Gesichtspunkte, die z. T. nur gestreift werden konnten, noch einmal vertieft und hervorgehoben.

Nachhaltige Mobilität wird beschrieben als langfristig orientierte kommunale Vision, die mit klar formulierten Zielsetzungen über einen Iterationsprozess den Zustand eines verträglichen Verkehrsgeschehens herbeiführen soll. Zitat: „Im Verkehrsbereich lässt sich die Eigenschaft der Nachhaltigkeit durch ein hohes Maß an Sicherheit, durch langfristig verträgliche Wirkungen für das Klima, durch geringe Schadstoff- und Lärmimmission, sowie durch einen maßvollen Umgang mit Lebensräumen beschreiben, /14/.

Die Mittel bestehen vor allem darin, den MIV durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten und Veränderung der Einstellungen zum Auto in der eigenen und wenn möglich auch der benachbarten Kommunen zu reduzieren.

Zu einer der wichtigsten Voraussetzungen, den Prozess überhaupt in Gang zu bringen, gehört die breite Mitwirkung der Bürgerschaft, der von den Verkehrsauswirkungen im eigentlichen Sinne Betroffenen, sowie von NGOs und das Bestehen einer Lokalen Agenda im Sinne der Rio-Konferenz von 1992. Im Falle fehlender Impulse aus der politischen Ebene fällt diese Aufgabe erfahrungsgemäß der Agendabewegung zu.

Bürgerschaft, NGOs und Lokale Agenda, denen im Rahmen der Gemeindeordnung das mittelbare Handeln nur in Ausnahmefällen zusteht, müssen eigene Vorschläge für Verkehrsmaßnahmen über die Fraktionen der Gemeindevertretung oder die Verwaltung in den politischen Entscheidungsprozess einbringen. Sie werden in der Regel über Anträge aus den Fraktionen selbst oder über die Verwaltung der GV zur Behandlung vorgelegt. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit im Vorfeld ist dafür unerlässlich. Aktuelle Beispiele solcher Anträge zeigt Anlage 1.

Verkehrsmaßnahmen ohne eine gründliche vorausgehende Analyse der bestehenden Ausgangssituation und ohne eine Darstellung der zu erwartenden Ergebnisse haben wenig Aussicht erfolgreich zu sein. Sie können eher Missstimmungen zwischen den Partnern hervorrufen. Die Vorgabe von Indikatoren als messbare Zielgröße sowohl für die Aufgabenstellung, als auch für die Ergebniskontrolle und Berichter-

stattung erleichtert allen Beteiligten die Überschaubarkeit des Handelns. Anlage 3 zeigt Beispiele.

Anlage 1

Anträge aller Fraktionen der Gemeindevertretung

1.1 Leitbild für Kleinmachnow

Die Gemeindevertretung beschließt,

mit Blick auf die in diesem Beitrag dargestellten Entwicklungen des Verkehrsgeschehens und in Kenntnis seiner gegenwärtigen Situation,

- ▶ bei Auswertung der bisherigen Bemühungen um eine Lösung der Verkehrsprobleme,
- ▶ mit Blick auf die weitere Entwicklung des Verkehrs,
- ▶ mit Bezug auf das im November 2000 von der Lokalen Agenda vorgelegten Leitbildes „Zukunft Kleinmachnow /11/: Für eine nachhaltige umweltgerechte Entwicklung Kleinmachnows“ und die von der Gemeindevertretung gewollten Aktionen, „Mitgliedschaft im Klimabündnis“ und „Zukunftsfähige Kommune“, sowie die Zusage der Gemeinde, sich als Modellkommune am Prozess der nachhaltigen Kommunalentwicklung zu beteiligen,
- ▶ in enger Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft,

ein gegenüber dem Leitbild November 2000 aktualisiertes **„Leitbild für eine nachhaltige umweltgerechte Entwicklung Kleinmachnows“** zu entwickeln und schrittweise nach Prioritäten und Bereitstellung erforderlicher Mittel umzusetzen. Ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren erscheint dafür angemessen und ausreichend.

Begründung:

Die ausführliche Begründung ist im Haupttext Abschnitt IV.2. und ebenso in der Anlage 4 dargestellt.

1.2. Integriertes Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität

Die Gemeindevertretung beschließt, ein Integriertes Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität zu erarbeiten.

Die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde steht im voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren vor ihrem Abschluss. Auf Grund der in diesem Beitrag dargestellten Situation des Verkehrsgeschehens, der daraus für die Bürger entstandenen Belastungen, der Verkehrsprognosen und der anstehenden Dringlichkeit sollte im Vorgriff auf ein umfassendes Leitbild als **erster Baustein die Lösung für ein integriertes Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität Priorität haben**. Die einzelnen Bausteine für ein Integriertes Verkehrskonzept der Nachhaltigen Mobilität ergeben sich aus den Darstellungen des Haupttextes und den nachfolgenden Anträgen 1.3, bis 1.14.

Begründung:

Gemeindeamt und Gemeindevertretung bemühen sich darum, den von beiden Gremien im Leitbild der Lokalen Agenda 21 beschriebenen Weg einer nachhaltigen umweltgerechten Verkehrspolitik aufzugreifen, zu aktualisieren, weiter zu entwickeln und danach umzusetzen. Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg ist die Beteiligung der Einwohner bei der Vereinbarung und der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Das Leitbild einer nachhaltig zu gestaltenden Mobilität erfordert von allen politischen Verantwortungsträgern durch Aufklärung, Öffentlichkeitsoffensive, Vorbildwirkung und andere Maßnahmen, z.B. ordnungsrechtlicher Art, auf eine Verhaltensänderung im Umgang mit dem Auto hinzuwirken. Die Menschen müssen für die Ideen einer nachhaltigen Mobilität gewonnen werden.

Die Weiterentwicklung von Verkehrskonzepten der Gemeinde wird besonders in den letzten zwei Jahren immer weiter erschwert und blockiert, weil den Einzelmaßnahmen der Rahmen eines Gesamtkonzeptes fehlt. Die Verfahrensweise zur Umsetzung sollte nicht länger über konkurrierende Einzelaktionen der Fraktionen, sondern über gemeinsam abgestimmte Anträge aller Fraktionen auf den Weg zur Realisierung gebracht werden. Um das Verfahren auf den Weg zu bringen, bietet es sich an, zunächst einen **zeitweiligen Ausschuss Verkehr** mit Mitgliedern der beiden Ausschüsse Umwelt, Verkehr, Ordnungsangelegenheiten und Bauen, einem Mitglied der Lokalen Agenda und der Verwaltung besteht, zu bilden. Der zeitweilige Ausschuss Verkehr unterbreitet beiden Ausschüssen seine Vorschläge für eine Aufgabenstellung und einen zeitlichen Ablauf der weiteren Bearbeitung. Die im Folgenden empfohlenen Bausteine des Antrags sollen die bisherigen von der Gemeindevertretung beschlossenen Maßnahmen zu einem als zusammengehörendes Paket abgerundeten Konzept einer nachhaltigen umweltgerechten Mobilität ergänzen. Die Vorschläge erheben nicht den Anspruch detaillierter Handlungsprogramme und sind für Kurskorrekturen offen.

1.3. Kleinmachnow mobil ohne mein Auto

Die Gemeindevertretung beschließt,

in Zusammenarbeit mit der Lokalen Agenda die Kampagne

Kleinmachnow, mobil ohne mein Auto

auf den Weg zu bringen. Das mittel- und längerfristige Ziel soll die fußgänger- und fahrradfreundliche Gemeinde sein.

Sie fordert den Bürgermeister auf, den Bürgern in öffentlichen Veranstaltungen die Notwendigkeit des Vorhabens nahe zu bringen, die Schirmherrschaft zu übernehmen und mit den Bürgern über den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität unter dem Motto

zu beraten.

Begründung:

Die Verkehrsprobleme Kleinmachnows mit dem Ziel einer Entlastung von den immer weiter anwachsenden Folgewirkungen der Verkehrslawine können nur mit gemeinsamen Anstrengungen von Politik und Einwohnerschaft auf der Basis einer nachhaltigen Mobilität gelöst werden. Sowohl die Lokale Agenda, als auch andere Bürgergruppen sind mit dieser Aufgabe allein überfordert. Die Versammlung sollte im Rahmen einer Zieldiskussion klären, was ist in der Gemeinde relevant, welche Ziele sind auf lokaler Ebene und unter lokalen Bedingungen durch kommunale Einwirkung beeinflussbar, und wie können die Einwohner für eine umweltgerechtere Mobilität motiviert und gewonnen werden.

1.4. Lärminderungsmaßnahmen

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, an den am höchsten durch den Straßenverkehr belasteten Straßen (z.B. Thomas-Münzer-Damm und L77, Zehlendorfer Damm) neue Verkehrszählungen durchzuführen, Schallimmissionsmessungen vorzunehmen, und das von der Gemeindevertretung in der DS-Nr. 089/00 beschlossene Programm eines Selbstbindungsbeschlusses zur Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen erneut aufzunehmen. Darüber hinaus müssen die Klagen der Bürger über den zunehmenden Lärm aus den nahe liegenden Siedlungen an der Autobahn 115 aufgenommen und es muss überprüft werden, ob auch hier Handlungsoptionen für Lärminderungsmaßnahmen bestehen.

Begründung:

Die Gemeinde hat bereits im Jahr 2000 (DS-Nr. 089/00) festgestellt, dass in einigen Bereichen der Hauptstraßen die zulässigen Lärmimmissionen erheblich überschritten waren. Der seit 1989 bis heute eingetretene Verkehrszuwachs, der Schwerlastverkehr sowie die häufig gefahrenen überhöhten Geschwindigkeiten haben, wie schon im Jahr 2000, mit großer Wahrscheinlichkeit Belastungen erreicht, die Lärminderungsmaßnahmen unumgänglich erscheinen lassen. Da es nach Umsetzung der im Jahr 2000 beschlossenen Schalldämpfungsmaßnahmen im Rahmen des Selbstbindungsbeschlusses keine umfassenden Ermittlungen der Schallimmissionen mehr gab, müssen diese jetzt erneut durchgeführt werden. Im Zusammenhang mit diesen Aufgaben soll die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie vor Ort beachtet werden.

Mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005 wurde die europäische Umgebungslärmrichtlinie durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt. Inhaltlich wird damit die Aufstellung von strategischen Lärmkarten und Lärmaktionsplänen verbindlich geregelt. Erstmals soll darin auch die Wirkung von Straßenlärm quellenübergreifend betrachtet werden. Mit der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV vom 6. März 2006) wurden die Anforderungen an die Lärmkarten konkretisiert.

In einer ersten Stufe ist mittels strategischer Lärmkartierung die Geräuschbelastung u.a. an Hauptverkehrsstraßen zu erfassen. Die Erarbeitung soll in zwei Schritten umgesetzt werden. Zunächst u.a. bis zum 30. Juni 2007 für Hauptverkehrsstraßen

mit einer Verkehrsbelastung von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, darauf folgend auf Hauptverkehrsstraßen ab drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Man darf davon ausgehen, dass diese Zahl von Bewegungen auf die beiden oben genannten mit hohem Durchgangsverkehr belasteten Straßen zutreffen werden. Jeweils ein Jahr später müssen dann für die untersuchten Bereiche durch das Landesministerium Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Darin sind Maßnahmen zur Verminderung der Belastung festzuschreiben. An der Erarbeitung dieser Pläne müssen die Kommunen und die Öffentlichkeit beteiligt werden.

1.5. ÖPNV Regionalbus oder Citybus

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, die Einrichtung einer ÖPNV-Regionalbuslinie vorzubereiten. Der ÖPNV gehört zu den wichtigsten MIV entlastenden Systemen in einer Kommune. Wir sollten uns daran erinnern, dass in den drei Gemeinden Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow vor 1990 BUS und Fahrrad das tragende Gerüst des Verkehrsgeschehens waren. Das Ziel ist, diese Linie gemeinsam mit dem bereits bestehenden und erfolgreich betriebenen Liniennetz in der Nachbarstadt Teltow zu verbinden und die wichtigsten Ziele, auch unter Berücksichtigung des Berufsverkehrs, einzubeziehen. Der Bus sollte mit anderen Knotenpunkten, auch mit Berlin, vernetzt werden. Durch die Einrichtung einer attraktiven und preisgünstigen, auch für Berufspendler und sozial schwächere Bürger interessanten Linie, sollen den Bewohnern beider Kommunen ÖPNV-Angebotsverbesserungen unterbreitet werden, auf ein verkehrssparsames Verhalten auf individueller Ebene zu wechseln und auf das Auto für Kurzstrecken zu verzichten. Bei den Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV sollte auch der Ortsteil Dreilinden einbezogen werden. Die Bewohner sind besonders abends von der Verbindung zum Ort abgeschnitten. Hier kommt es darauf an, auch nach unkonventionellen Lösungen zu suchen, wie z.B. Ruf-Bus oder Ruf-Taxi.

Das Angebot zur Zusammenarbeit mit der Stadt Teltow liegt seit längerem vor. Sollte diese gemeinsame Linie nicht zustande kommen können, ist die Planung auf Kleinmachnow und die Einrichtung einer Citybuslinie einzugrenzen. In die Planungen sollen die umfangreichen Vorarbeiten und gegenwärtig weiterlaufenden Bemühungen der Lokalen Agenda um die Einrichtung einer Buslinie einbezogen werden. Die Akteure der Lokalen Agenda haben im Abstand mehrerer Jahre bereits zwei Vorschläge unterbreitet, ohne dass diese ernsthaft in die gemeindlichen Verkehrsplanungen einbezogen wurden. Der für das Betreiben dieser Buslinie erforderliche finanzielle Beitrag soll angesichts des angestrebten Zieles Entlastung vom MIV als eine wichtige kommunale Aufgabe bereitgestellt werden. Geprüft werden sollte, ob die vom Ordnungsamt wegen verkehrswidrigen Verhaltens erhobenen Ordnungsstrafen in diesen Fonds einfließen können.

Begründung:

Die Verkehrsströme in Kleinmachnow werden nach den Ermittlungen des Verkehrsbüros Hoffmann und Leichter zu deutlich mehr als 60% durch den MIV als Quellverkehr verursacht. Mit Regional- bzw. Citybuslinien sollen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erreicht werden. Der damit erwartete Umstieg vom MIV auf den Bus ist eine notwendige Ergänzung für das Gesamtpaket MIV-Verkehrsvermeidung. In Kleinmachnow gibt es aus der Zeit vor 1990 gute Erfahrungen mit einer Regionalbuslinie.

1.6. Parkraumkonzept

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, ein flächendeckendes Parkraumkonzept für das Gemeindegebiet zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen.

Begründung:

Der Bestand an PKW hat in Kleinmachnow eine Dichte erreicht, die zu den höchsten in Deutschland zählt. In einzelnen Haushalten sind bereits heute bis zu vier PKW vorhanden. Auf Grund des allgemeinen Trends und der in Kleinmachnow vorliegenden Besonderheiten des Sozialgefüges und des Kinderreichtums gilt es als sicher, dass die auf ein weiteres Wachstum, sowohl an Pkw, als auch MIV hinweisenden Prognosen eintreffen werden. Die Gemeinde hat sich mit Ausnahme einiger neuer Siedlungen und des Rathausmarktes weder auf die gegenwärtig vorhandene, noch die künftig zu erwartende Situation des ruhenden Verkehrs hinreichend eingestellt und zugelassen, dass der ruhende Verkehr vor allem in den Siedlungsbereichen ungesteuert und ungeordnet sich selbst überlassen ist. Sie hat versäumt, die erforderliche Einrichtung von Stellplätzen auf Grundstücken durchzusetzen und öffentliche Parkplätze einzurichten, solange dies noch möglich war. Gravierende Folgen sind schon seit Langem das ordnungswidrige Parken auf Bürgersteigen und Grünstreifen und der die Gemeindevertretung bereits jahrelang beschäftigende Streit um die Stellplätze am Sportforum und in einigen Siedlungsgebieten.

Die Gemeinde kann ihre Flächen nicht vermehren. Die Ausweitung von Parkraummöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum soll deshalb unter der einschränkenden Bedingung: Stellplätze auf eigenem Grundstück haben Vorrang, vorgenommen werden. Wie die Erfahrungen anderswo zeigen, sind Verknappung des öffentlichen Parkraumes und Begrenzung der Parkzeit wirksame Mittel, den MIV zu reduzieren.

Das Vorhaben einer Straßenverbreiterung in der Sommerfeldsiedlung darf nicht weiter verfolgt werden, weil es gegen die Grundsätze der nachhaltigen Mobilität gerichtet wäre. Das eindeutige Votum der Bürger gegen eine Straßenverbreiterung muss respektiert werden.

Um den Bedürfnissen der Reihenhausbewohner Rechnung zu tragen, werden vor den Reihenhäusern Parkmöglichkeiten durch Umbaumaßnahmen geschaffen.

1.7. Parkverbote auf Bürgersteigen

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, in den Siedlungsgebieten der Gemeinde übergreifend schrittweise die Parkverbote auf den Bürgersteigen durchzusetzen und Falschparker ordnungsrechtlich zu belangen.

Begründung:

Das Parken auf Bürgersteigen ist laut StVO grundsätzlich verboten. Falschparker verstoßen bewusst gegen die StVO. Das Parken auf den Bürgersteigen und Grünflächen, meist direkt vor dem offenen Gartentor und dem eigenen Grundstücksstellplatz, hat zu Missständen und weitgehenden Zerstörungen der Bürgersteige geführt, behindert bzw. verhindert den Winterdienst, verwehrt Fußgängern die Benutzungsrechte, mindert auf besonders verantwortungslose Weise die Freiraumqualität der Bewohner und erschwert die Parkmöglichkeiten für Gewerbe, Lieferanten und Hilfsfahrzeuge, selbst für die Zufahrt der Feuerwehr. Eines der wesentlichsten Qualitätsmerkmale der Wohnbereiche ist der freie Zugang zu den Flächen des öffentlichen

Raums, der zu gewährleisten ist. Unverständlich und änderungsbedürftig ist auch die nicht nachvollziehbare Praxis des Ordnungsamtes, Falschparken nicht in allen Siedlungen zu verfolgen, und es in einzelnen Siedlungen zu tolerieren.

1.8. Verkehrsberuhigte Bereiche vor Schulen

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, eine Untersuchung vorzulegen, welche der Gemeindestraßen bei Neuerrichtung oder durch Sanierung bzw. Umbau für Straßen mit dem Status „Verkehrsberuhigte Bereiche“ geeignet sind, bzw. vor welchen Schulen und Kindertagesstätten Schrittgeschwindigkeiten angeordnet werden können. Die Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereiche vor den Schulen und Kindertagesstätten sollte die höchste Dringlichkeit haben. Ein von der Gemeindevertretung bereits beschlossener Antrag ist bisher nicht bearbeitet worden. Er soll jetzt mit einer Terminvorgabe ergänzt werden.

Begründung:

Verkehrsberuhigte Bereiche innerhalb der Gemeinde sind geeignet, den in der Regel nur durch Anlieger oder Besucher verursachten Verkehr für die Umgebung weitgehend störungsfrei abzuwickeln und gewährleistet damit besonders hohe Ansprüche an die Wohnqualität und Sicherheit. Die Festlegung von Schrittgeschwindigkeiten, wie bereits in den Studien Dauber, 1994; und Kommunal Data, 2004 empfohlen. Realisieren neben ihrem Vorteil einer Verkehrsberuhigung auf optimale Weise die Vorstellung, Straße nicht allein als Verkehrsfläche, sondern auch als Lebensraum für andere Nutzungen verfügbar zu machen.

1.9. Schulwegekonzept

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, ein Schulwegekonzept vorzulegen. Dem Bürgermeister wird zudem empfohlen, die Schulkinder selbst am Konzept ihrer eigenen Schulwege zu beteiligen.

Begründung

Kleinmachnow hat im Vergleich zu anderen Gemeinden eine überdurchschnittlich große Zahl an Kindern. Annähernd 3.600 Kinder befinden sich in den Altersstufen zwischen 0 und 14 Jahren. 400 Jugendliche, Schüler der Altersklasse bis 18, runden das Bild ab. Die Gemeinde hat acht Schulen, ein Gymnasium, eine Internationale Schule und 18 Kinderbetreuungsstätten. Im laufenden und den Folgejahren Jahr werden jeweils um die 350 Kinder eingeschult. Allein (ohne die Kindertagesstätten einzurechnen) sind täglich mehr als 4.000 Kinder und Jugendliche auf den Straßen unterwegs. Das gesamte Verkehrsnetz könnte quasi als Teil des Schulwegs angesehen werden.

Betrachtet man das hohe Verkehrsaufkommen in der Gemeinde und die daraus für Kinder bestehenden Gefährdungen des Straßenverkehrs vor diesem Hintergrund, so kann die Situation der Schulwegführungen nicht zufrieden stellen und nur als kritisch und dringlich änderungsbedürftig beschrieben werden.

Bisherige Maßnahmen der Gemeinde, die Schulwege der Kinder besonders an Straßenkreuzungen und Knotenpunkten sicherer zu gestalten, konnten wegen der konkurrierenden, nicht aufeinander abgestimmten und mit Blick auf die zu erwartende Fußgängeranzahl nicht hinreichend vorbereiteten Vorschläge aus den Fraktionen der Gemeindevertretung nicht zu einem abgerundeten Konzept geführt werden. Die

Schülerzahlen und die sich auf den Schulwegen bewegenden Kinder werden sich in den nächsten Jahren nur unwesentlich verändern. Desgleichen wird es mit Ausnahme einer evtl. weiterführenden Schule keine neuen Schulstandorte geben. Eine Abschätzung des Bedarfs an weiteren Sicherheitsmaßnahmen auf Schulwegen kann daher jetzt vorgenommen und mit einem Schulwegekonzept realisiert werden. Grundsatz muss sein, dass Schutz denen zu gewähren ist, die durch freie Entscheidung anderer gefährdet werden.

1.10. Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, ein gemeindlich übergreifendes Projekt für die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs vorzulegen. Sie empfiehlt ihm, es zur Chefsache zu erklären und schrittweise umzusetzen.

Dem Bürgermeister wird empfohlen, die von der Arbeitsgruppe Verkehr der Lokalen Agenda angeregten Vorstellungen, wie Aktionstag "Kleinmachnow fährt Rad", „Fahrradfreundliche Stadt“, „Masterplan Fahrrad“ (DS-Nr. 189/06), „In die Stadt- ohne mein Auto“, „Fahrradstraße“, „Autofreier Tag“, sowie andere Kampagnen zur Förderung des Fahrradverkehrs, wie „Nationaler Radverkehrsplan“ der Bundesregierung 2002, „Runde Tische für den Radverkehr“, Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, „Mit dem Rad zur Arbeit“ und die im Abschnitt VIII darüber hinaus dargestellten Handreichungen für das Projekt auszuwerten und in die eigene Hand zu nehmen. Zu den wichtigen Grundlagen für eine Ausweitung des Fahrradverkehrs gehört eine Datenerhebung zum Fahrradverkehr, eine Auswertung bisheriger Erfahrungen, die Befragung der Bürger nach ihren Erfahrungen und Vorstellungen und der weitere Ausbau der Fahrradwege.

Begründung:

Fußgänger- und Radverkehr sind die umweltverträglichsten Fortbewegungsarten in einer Kommune. Ihnen kommt mit dem Ziel einer Verkehrsverlagerung vom MIV auf umweltverträgliche Verkehrsarten eine Schlüsselrolle zu. Kleinmachnow hat den Vorteil vor vergleichbaren Gemeinden mit seiner Siedlungsstruktur als „Stadt der kurzen Wege“, in der es keine Wege unter 5 km gibt, ideale Voraussetzungen für einen solchen Wechsel aufweisen zu können. Es gibt innerörtlich kaum eine Entfernung, die mit dem Fahrrad oder auch fußläufig nicht zurückgelegt werden könnte. Auch zum kleinen Einkauf, zur Schule und in den Kindergarten. Alles liegt nahezu im Zentrum oder dessen Nahbereich!

Trotz der genannten, für den Fahrradverkehr besten Voraussetzungen, fehlt es in unserer Gemeinde an Erkenntnissen, wie sich der Fahrradverkehr bisher entwickelt hat. Der Anschein aus täglicher Erfahrung lässt auf einen nur geringen Anteil am Gesamtverkehr schließen. Die Zählung sollte kurzfristig herbeigeführt und in Abständen wiederholt werden, um den Erfolg der Maßnahmen beurteilen zu können.

Die bisherigen Bemühungen der Gemeinde, ein Fahrradwegenetz aufzubauen, haben mit der Einrichtung einer beträchtlichen Streckenlänge von ca. 20 km eine gute Grundlage geschaffen. Notwendig ist jetzt, die noch fehlenden Verbindungen, wie von den Ausschüssen angeregt, zu ergänzen, die einzelnen Strecken zu einem übergreifenden Fahrradwegenetz zu vernetzen und die Überschaubarkeit zu verbessern. Nach den gegenwärtig in der Gemeindevertretung bereits vorhandenen Vorstellungen kann das in naher Zukunft geschehen. Auch die Vorschläge zur Errichtung von Fahrradstraßen sollen einbezogen werden.

Eine andere Frage ist die bisher trotz der schon vorhandenen Fahrradwege unzureichende Akzeptanz für den Wechsel vom Auto aus Fahrrad. Erkenntnisse zeigen, Fahrradwege allein reichen nicht aus, einen hinreichend großen Verkehrsanteil des MIV auf das Fahrrad umzulenken. Die Antwort liegt im Fehlen einer Reihe begleitender Maßnahmen. Zu diesen gehören: neben der Bereitstellung von deutlich mehr Abstellplätzen für Fahrräder eine konzertierte Aktion der Verwaltung mit den Zielen:

► In Kleinmachnow muss in Politik, Verwaltung und der Einwohnerschaft ein fahrradfreundliches Klima herbeigeführt werden.

► Der Stellenwert des Radverkehrs muss erstens durch ein deutliches Eintreten von Politik und Verwaltung für den Radverkehr, zweitens durch Vorbildwirkung dieser Gremien sowie drittens durch geeignete Öffentlichkeitskampagnen, die auch Betriebe erfassen muss, mit dem Ziel einer positiven Einstellung der Einwohnerschaft gefördert werden.

► Kleinmachnow soll sich am Beispiel anderer deutscher Städte zu einer Fahrradgemeinde entwickeln.

► Verwaltung und Eigenbetriebe werden ihrer Vorbildfunktion gerecht und benutzen für den Arbeitsweg Fahrräder und für geeignete Dienstfahrten Fahrräder anstelle Dienstwagen. Die Gemeindevertreter schließen sich durch Umstellen ihres eigenen Verhaltens dieser Bewegung an.

► In Ergänzung dieser Maßnahmen muss die Gemeinde sich stärker durch Aufklärung und Ordnungsrecht dem Sicherheitsanliegen im Fahrradverkehr zuwenden. Bereits heute ist zu beobachten, dass erhebliche Gefährdungen durch Raserei und permanentes Linksfahren auf den Fahrradwegen, unaufmerksames Herausfahren aus Anliegerstraßen und Grundstücken auf die nahe an den Grundstücken vorbeiführenden Fahrradwege zu Gefährdungen und Unfällen führen.

Abschließend soll auf einen Anstoß des Bundesverkehrsministers verwiesen werden: Bundesverkehrsminister Tiefensee startete am 29. Mai die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Fahrrad ist eine sinnvolle Alternative zum Auto“. Das BMVBS stellt dafür 220.000 Euro bereit. In diesem Jahr sollen nicht nur die Betriebe gewonnen, sondern auch die Kommunen stärker denn je eingebunden werden. Die Aktion soll auch die Verwaltungen zu einem stärkeren Engagement für das Fahrrad motivieren und damit den Weg für eine bessere Fahrradstruktur ebnen.

1.11. Einrichtung von Kreisverkehren

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, an den dafür geeigneten hochbelasteten Knotenpunkten Stolper Weg, Thomas-Münzer-/Zehlendorfer Damm und Förster-Funke-Allee/Hohe Kiefer Kreisverkehre einzurichten.

Begründung:

Die Verwaltung hat es in den bisher umgesetzten Verkehrskonzepten nicht für erforderlich gehalten, anstelle von Ampelkreuzungen auch Kreisverkehre einzurichten, ein Defizit, das sich jetzt durch wachsende Staus besonders an der unzeitgemäßen Ampelkreuzung Stolper Weg/Hohe Kiefer zeigt. An dieser Kreuzung zeigt sich die Fehlinvestition einer Ampelkreuzung auf besonders deutliche Weise. Kreisverkehre sind moderne Verkehrseinrichtungen des Straßenverkehrs, amtlich anerkannt und vom Bundesverkehrsminister empfohlen (Rundschreiben Straßenbau Nr.23/1998). Zu den im Rundschreiben genannten zahlreichen Vorteilen zählen z.B. Kreisverkehre verste-

tigen und beruhigen den Fahrzeugstrom. In Brandenburg sind bereits deutlich mehr als 90 Kreisverkehre errichtet worden, darunter direkt an den Ortsgrenzen Kleinmachnows in den benachbarten Gemeinden Stahnsdorf und besonders in Teltow, in der sich zur Zeit gleich mehrere Anlagen im Bau befinden.

1.12. Verkehrssicherungskonzept

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, zur Sicherheit der Bürger vor den Gefährdungen des Straßenverkehrs, vor allem der Kinder und älteren Bürger, ein Verkehrssicherungskonzept vorzulegen.

Begründung:

Die bisherigen Bemühungen und Maßnahmen um die Verkehrssicherheit beruhen auf Einzelmaßnahmen, die auf der Basis von Verkehrsplanungen bzw. unabgestimmter Anträge der Verwaltung und der Gemeindevertretung ausgelöst wurden. Da bisher keine ortsübergreifende Planung erarbeitet wurde, kommt es immer wieder zu neuen nicht effizienten Einzelaktionen, denen es dazu wiederholt an ausreichender Vorbereitung fehlte, sodass die Genehmigungsfähigkeit ausbleibt.

1.13. Verkehrsüberwachung

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, die Möglichkeit des Einsatzes einer mobilen Verkehrsüberwachungsanlage nach dem Muster der Städte Ludwigsfelde und Teltow für Kleinmachnow zu überprüfen. Die Prüfung soll u. a. klären: erstens, die Übertragung der Aufgabe der mobilen Verkehrsüberwachung für das Gebiet Kleinmachnow aus der Trägerschaft des Landkreises in die Kleinmachnower Hoheit, zweitens, die für Aufgabenübernahme erforderlichen Kosten unter Berücksichtigung der Einnahmen von Ordnungsgeldern und drittens, die Möglichkeiten einer Kooperation mit der Stadt Teltow.

Begründung:

Vor dem Hintergrund des auch in Kleinmachnow vorkommenden, oft rücksichtslosen Verkehrsverhaltens von Autofahrern, besonders durch Geschwindigkeitsübertretungen, beobachtet und festgestellt durch Polizei, Ordnungsamt, Ausschuss UVO der GV und auf der Basis sehr vieler Petitionen Kleinmachnower Einwohner, soll durch Überwachung mit Kontrollanlagen (Raser lassen sich nicht durch Appelle allein vom Rasen abbringen) das Verkehrsverhalten im Sinne der Verkehrsberuhigung unterstützt werden.

1.14. Haushaltsmittel für ein integriertes Verkehrskonzept der nachhaltigen Mobilität

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, im Rahmen der Beratungen für den Haushaltsplan 2008 die erforderlichen finanziellen Mittel für die schrittweise Vorbereitung und schrittweise Umsetzung eines Vorhabens „Integriertes Verkehrskonzept der Gemeinde Kleinmachnow auf der Basis einer nachhaltigen Mobilität“ einzustellen. Um die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu unterstützen, sollen die durch das Ordnungsamt eingenommenen Mittel dem Fond zu Verfügung gestellt werden.

1.15 Nachhaltigkeitsbericht

Die Gemeindevertretung beschließt,

Der Bürgermeister wird aufgefordert, mit dem Jahr 2007 beginnend, jährlich einen Nachhaltigkeitsbericht vorzulegen.

Begründung:

Der Nachhaltigkeitsbericht ist ein Instrument zur Bilanzierung der Ergebnisse des kommunalen Naturhaushaltes.

Zu den Selbstverwaltungsaufgaben einer Gemeinde gehört die harmonische Gestaltung der Gemeindeentwicklung unter der Beachtung der Umweltverträglichkeit und der Schutz der natürlichen Umwelt.

Innerhalb dieses durch die Gemeindeordnung abgesteckten Rahmens und ihrer Zuständigkeiten darf die Gemeindevertretung über die Übernahme neuer Aufgaben, für die keine gesetzliche Verpflichtung besteht, und deren Übertragung auf die Verwaltung befinden. Die Übernahme freiwilliger Aufgaben ist in unserer Gemeinde nichts grundsätzlich Neues. Das von der Gemeindevertretung im November 2000 beschlossene Leitbild der Lokalen Agenda steht neben anderen, wie z. B das Betreiben des Schwimmbades, bereits als eine solche freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe im Aufgabenkatalog der Gemeinde.

Die kommunale Naturhaushaltswirtschaft ist ein freiwilliges kommunales Steuerungsinstrument. Es soll sicherstellen, dass nur so viele natürliche Ressourcen im Haushaltsjahr verwendet werden, wie im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung vertretbar ist. Sie sollte als Teil der gemeindlichen Arbeit die Umsetzung des Leitbildes unterstützen und neue Impulse auslösen. Wichtigstes Anliegen ist eine an die Methodik des Finanzhaushaltsplanes angelehnte Vorgehensweise, die in Analogie zum Umgang und der Bewirtschaftung finanzieller Ressourcen der Gemeinde Verbrauch und Bilanzierung natürlicher Ressourcen wie Fläche, gemeindliches Grün, Energie genauso sorgsam bewirtschaftet wie die finanziellen Mittel der Gemeinde. Ein weiteres Ziel der Naturhaushaltsrechnung ist der Erfolgsnachweis für den Wechsel der zurückgelegten innerörtlichen Wege vom MIV auf Fahrrad und ÖPNV.

Die Umsetzung des Naturhaushaltsplanes im Verlauf des Naturhaushaltsjahres wird anhand zuvor vereinbarter Indikatoren überwacht und nach Abschluss des Jahres Bilanz gezogen, eine Naturhaushaltsrechnung aufgestellt und diese in einem Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt und veröffentlicht.

Indikatoren sind Zustandsanzeiger und Erfolgsmelder an denen sich die Zielvorstellungen und die Ergebnisse der kommunalen Naturhaushaltswirtschaft messen lassen. Sie sind Hilfsmittel und untersetzen Ziele und Ergebnisse in quantitativer oder qualitativer Darstellung.

Begründung:

Die Gemeinde Kleinmachnow hat trotz ihrer bereits über fünfzehn Jahre andauernden verkehrspolitischen Aktivitäten noch keine integrierte, die gemeindlichen Politikbereiche übergreifende Verkehrsentwicklungsplanung vorgelegt. Diese Aufgabe sollte jetzt gelöst werden. Die Bürger und die Gemeindevertretung selbst belegen durch über Jahre anhaltende ungezählte Eingaben, Vorschläge und Anträge ihre Unzufriedenheit mit der Situation. Unbearbeitet blieben u. a. Planungen, wie Schulwegekonzept, Fahrradwegekonzept, flächendeckendes Parkraumkonzept und vor allem ein flächendeckendes Konzept für die Förderung des Fußgänger und Fahrradverkehrs.

Unter den Verkehrskonzepten fehlen bisher Ansätze, die Verkehrsmenge u. a. durch geeignete Maßnahmen wie Verkehrsvermeidung oder -verlagerung zu beeinflussen. Zu den ins Auge fallenden Nachteilen dieser Verfahrensweise gehört erstens, dass die Gemeinde sich in der Vergangenheit in weit über dreißig Einzelstudien, Gutachten und Einzelprojekten mit großem Aufwand sowohl der Verwaltung als auch der Gemeindevertretung mit Vorschlägen und Lösungen befassen musste, die im Nachgang häufig zu überarbeiten und zu erweitern waren. Allein in der Zeit von April 2004 bis in die Gegenwart sind nach grober Übersicht unkoordiniert mindestens 70 Anträge, ausgelöst aus den Reihen der Fraktionen, häufig auch als Serien oder mit angefügten Subanträgen, in der Gemeindevertretung behandelt worden. Ebenso nachteilig ist zweitens, dass den durch die Gemeindevertretung beschlossenen Anträgen qualifizierte Zielstellungen, z.B. als Indikatoren fehlten, mit denen sich die Ziele und Ergebnisse hätten präzisieren und messen lassen. Auch die in den Niederschriften der GV endlos erscheinenden „offenen Fragen“ sind ein Zeichen für die Änderungsbedürftigkeit des Verfahrens.

Anlage 2

Reisebericht über die Fachtagung Stadt der Zukunft: „Kommunal mobil“ in Dessau, 9. und 10. Oktober 2006 Kurzdarstellung der Tagungsergebnisse/21/.

Tagungsort: Umweltbundesamt Dessau

Tagungsbesucher: ca.100 Teilnehmer aus allen Bundesländern, Kommunalpolitiker aus Verwaltungen unterschiedlich großer Kommunen, NGOs, Hochschulen.

Rege Diskussionen zu allen Themenbereichen.

2.1 Referate und Diskussionen

Troge, UBA-Präsident

„Wir sollten endlich neben den Versuchen, mit Technik eine Entlastung von den negativen Folgewirkungen des Verkehrs zu erreichen, das aufgreifen was wir seit 30 bis 40 Jahren verlangen: Nachhaltige Verkehrspolitik. Verweis vor allem auf die CO2-Immissionen. Verweis auf das instruktive UBA-Internetportal , „Kommunal mobil“!.

Kluge, Staatssekretärin BMU

Hauptleidtragende des Verkehrs sind die Menschen, die sich den Belastungen des Verkehrs nicht durch Wohnungswechsel entziehen können. Die städtischen Lebensräume müssen erhalten und zurück gewonnen werden. Die Weichen für die Lebensqualität können in den Kommunen selber hergestellt werden. Dort liegt das größte Potential, Konzepte für ein Leitbild Nachhaltige Mobilität zu entwickeln, aus denen die wichtigsten Maßnahmen abgeleitet werden können.

Hemmnisse: übergeordnete Behörden versuchen immer wieder durch Gesetze und Rahmenrichtlinien die Initiativen auszubremsen. Literaturhinweise mit guten Beispielen wie kommunale Verkehrskonzepte nachhaltig gemacht werden können. (am Ende der Studie angegeben). Sie bietet Hilfe des BMU an.

Friedrich, UBA

Stellt die vom UBA herausgegebene Sammlung „Lösungsansätze und Praxisbeispiele für kommunale Entscheidungsträger“ vor. Die Sammlung enthält die wichtigsten Grundsätze über neue Erkenntnisse zum Handlungsfeld Verkehr im Rahmen der städtischen und gemeindlichen umweltfreundlichen Verkehrsplanungen.

Reflektionen mit Blick auf die Autoindustrie: Der Werbeetat der Autoindustrie innerhalb von vier Stunden hat die Größenordnung des UBA-Werbeetat eines Jahres!

Holz- Rau, Uni Dortmund

Berichtet über eine mehrjährig beobachtete Entwicklung zum Verlauf des MIV-Wandels zu ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger.

Klein, UBA

Bewegungsmangel als Verkehrsfolge. Dramatischer Anstieg schwerer und tödlicher Unfälle bei jungen Leuten. Sie bringen sich auf der Straße um. Kritik an der falschen Vorbildwirkung und Werbung in der Gesellschaft, (Ideale: Rennfahrer Schumacher, hochmotorisierte Autos).

Unfälle im Straßenverkehr werden im Vergleich zu Anderen als Bagatellen gewertet. Vergleiche zu Unglücksfällen auf anderen Gebieten: Akzeptanz bei Verkehrsunfällen ist unerträglich. Verkehrspolitik wird bestimmt von vieler Art Nutznießern, die alles torpedieren.

Bewegungsmangel verursacht dramatischen Anstieg der Gesundheitskosten. In Deutschland 18,5 Mrd. Euro. Stellt Beispiele vor, wie sich der Umstieg auf nachhaltige Mobilität motivieren lässt.

Popp, Hamburg

Zählt die rechtlichen Handlungsoptionen der Kommune für den Lärmschutz auf. Beispiele: Verkehrsminderung, Geschwindigkeitsdämpfung, Straßen entwidmen, Routenmanagement, Verkehrsverlagerung, lärmarme Straßendecke, Lärmschutzwand, Nutzungsbeschränkung (LKW, Nachtfahrverbote), Aufbringen von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn, Herstellen einer stadträumlichen Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Erfahrungswerte in Kielbeobachtet: 20% weniger Kfz-Verkehr vermindert den Straßenlärm um -1dB(A), 20 % weniger LKW-Verkehr vermindert ihn um -1,8 bis 2,5 dB(A).

Referent weist auf die beträchtlichen Wertverluste von Grundstücken hin, die durch Straßenlärm bis über 25 % absinken.

Empfehlungen für Entwicklung kommunaler Konzepte:

► Unerlässlich ist die Mitwirkung der Einwohnerschaft (Lokale Agenda, NGOs..) bei Planung, Entscheidungsfindung, Überprüfungen. Eine expertengestützte Laienplanung könnte der Kommune angesichts des überall knappen Haushaltes gegenüber externen Büros beträchtliche Mittel einsparen!

► Die Planungen sollten unabdingbar Indikatoren für die Mess- und Überprüfbarkeit der Maßnahmen erarbeitet werden. Das geht auch mit verbalen Vorgaben.

Hinweis auf „Anwenderleitfaden: Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität“ (UBA 2005).

Passlick., Bocholt

„Flächenmanagement und Fahrradklima in Bocholt“

Vortrag zählt zu den Interessantesten der Tagung.

Deshalb nur einige Stichpunkte. Bocholt hat 75.000 EW, Stadt im Münsterland, Fahrradstadt, 35% aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, mehrere Preise erhalten, positives Bevölkerungswachstum.

Besonders bemerkenswert: Bocholt ist von einem integrierten Gesamtkonzept ausgegangen. Analysen der Lärmbetroffenheit unerlässlich. Alle Parkplätze werden bewirtschaftet. Kurzfahrer, denen ein kostenfreier öffentlicher Parkplatz offen steht, sind nicht vom Auto zu lösen. Parkplatz vor dem Markt bewirtschaftet, sonst werden Verkaufseinrichtungen blockiert und Beschäftigte des Rathauses würden alle Plätze belegen. Der Parkplatz muss den Besuchern offen stehen. Bocholt gibt den Fahrradfahrern vor den Kreuzungen mit einem besonderen weißen Streifen vor den Ampeln die Vorfahrt vor den Kfz.

Springfield, Aachen

Weist darauf hin, dass kommunale Verkehrsentwicklungsplanungen sich langfristig an Qualitätszielen ausrichten müssen. Nachhaltige Mobilität ist ohne klar formulierte Zielsetzungen und Evaluierung nach realisierten Zwischenschritten nicht möglich.

Beckmann, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Stellt in seinem Einleitungsreferat ein umfangreiches Paket von Kriterien, Anforderungen, Handlungsfeldern, Zielen, Mobilitätsstrategien im Bereich der Stadtplanung vor.

Einige seiner Thesen zum Umgang mit Mobilitätsprozessen :

- Mobilitätsstrategien weisen in vielen Städten und Regionen erhebliche Defizite/Mängel der Kontinuität, aber auch der Wirksamkeit und Effizienz auf.

Wesentliche Ursachen sind:

- (zu) lang dauernde und mangelbehaftete Arbeitsprozesse in der Vorbereitungsphase,
- fehlendes bzw. mangelbehaftetes Projektmanagement für Planungs-, Entscheidungs-, Durchsetzungs- und Umsetzungsphasen,
- fehlendes Prozess-Controlling und vor allem fehlendes Wirkungs-Controlling,
- fehlende (konsensuale) Vereinbarung von Zielkorridoren,
- unzureichende, verspätete oder selektive Beteiligung von Akteuren,
- fehlende Beschlussfassungen über Umsetzung,
- (häufige) Politikwechsel („Instabilitäten“) bei veränderten politischen Mehrheiten.

Es gibt viel zu tun und zu verbessern!

Die grundsätzlichen Optionen sind bekannt, aber nur zum Teil ausgestaltet und getestet!

Die Umsetzungsschwierigkeiten sind hoch, die Umsetzungsbereitschaft ist zum Teil (sehr) niedrig!

Es bedarf eines gesellschaftlichen „Grundkonsenses“ sowie eines gemeinsamen Ziels zur Förderung einer „nachhaltigen Mobilitätskultur“!

Es bedarf eines aus der Nachhaltigkeitsforderung abgeleiteten „Strategischen Rahmens“ für eine integrierte Verkehrspolitik.

Es bedarf der Unterstützung durch verbesserte organisatorische Bedingungen und verstärkte Evaluierung.

2.2 Zusammenfassende Ergebnisse der abschließenden Diskussion

- ▶ Verkehrskonzepte auf der Basis einer nachhaltigen Mobilität sind Teil eines städtebaulichen Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung. Mit dem Konzept der Siedlungsstruktur im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung wird die Verkehrsentwicklung maßgeblich vorbestimmt. Die Lösung erfordert das komplexe Herangehen, in der alle Themen, wie Wirtschaft, Soziales, Umwelt, Gesundheit, (mit den Zielen Lärmminimierung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit) in allen kommunalen Planungen übergreifend berücksichtigt werden. Die Mitwirkung der Bürgerschaft ist dabei unerlässlich.
- ▶ Erfolge und Misserfolge bisheriger Bemühungen um die Einbeziehung umweltfreundlicher Aspekte in die Verkehrspolitik der Kommune müssen analysiert und ausgewertet werden.
- ▶ Die zahlreichen Handreichungen, die der Kommune für Konzepte integrierter kommunaler Verkehrsentwicklungen in Veröffentlichungen zur Verfügung stehen, sollen für die kommunale Ebene aufbereitet und in die Sprache von Nichtfachleuten übersetzt werden.
- ▶ Die Argumente für die vorgesehenen verkehrspolitischen Maßnahmen sollen den Nachweis führen, dass alle Bürger die Vorteile im Sinne einer win-win-Situation darin erkennen können.
- ▶ Wenn die Kommune ernsthaft den Weg zu einer Radfahrerkommune beschreiten will, braucht sie einen Radverkehrswegeplan. Die Eltern müssen mobilisiert werden, den Kindern die Angst zu nehmen und sie frühzeitig, sonst ist es zu spät! mit dem Rad zur Schule zu schicken. Als eine wichtige Maßnahme wird angesehen, die Parkplätze vor den Schulen zu beschneiden. Viele Referenten weisen darauf hin, dass der Verhaltensbeeinflussung als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik große Bedeutung zuzumessen ist!

Zur Thematik hat das UBA das Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ (UBA 2006 /3/), herausgegeben.

- ▶ Eine von vielen Referenten immer wieder aufgegriffene, als Fehlentwicklung in der Gesellschaft verstandene Beobachtung ist, dass gewaltige Machtkartelle sich gegen alle Versuche stellen, die die Verkehrsentwicklung in eine nachhaltige Spur bringen wollen. Die Kommune hat auf Grund der Überschaubarkeit ihres Verantwortungsbereiches, der Konflikte innerhalb ihrer Grenzen und des Handlungsbedarfes aber dennoch das Potential, Konflikte und Widerstände zu überwinden und neue Wege in die Richtung einer nachhaltigen Mobilität zu beschreiten.

(Einige Kurzfassungen der Vorträge liegen dem Verfasser vor)

Walter Haase

Anlage 3

Anwendung von Qualitätszielen für eine nachhaltige Mobilität

Die folgende Auswahl an aus dem Anwenderkatalog /10/ entnommenen Beispiele, hier das Ziel „Sicherung und Förderung des Radverkehrs“, demonstrieren eine hierarchische Vorgehensweise unter Verwendung von Indikatoren für das benannte Ziel, die sich aus den lokalen Gegebenheiten ableiten lassen.

3.1 Zielbereiche und Qualitätsziele im Überblick

Gesamtkatalog – Zielbereiche und Qualitätsziele im Überblick

Zielbereich	Qualitätsziel
1 Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	1.1 Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund
2 Sicherung und Förderung des Zufußgehens	2.1 Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz
	2.2 Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
	2.3 Fußgängerfreundliches Klima
3 Sicherung und Förderung des Radverkehrs	3.1 Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz
	3.2 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im Radverkehr
	3.3 Fahrradfreundliches Klima
4 Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	4.1 Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region
	4.2 Konkurrenzfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
	4.3 Gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
	4.4 ÖPNV-freundliches Klima
5 Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	5.1 Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau
	5.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten
	5.3 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV
6 Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	6.1 Keine Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm
	6.2 Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe
	6.3 Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr
	6.4 Beschränkung der vorhandenen Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß
	6.5 Sparsamer Energieverbrauch und verstärkte Nutzung regenerativer Energien im motorisierten Verkehr
7 Nachhaltige Planung, Beteiligung und Information	7.1 Integrierte kommunale Planung unter Berücksichtigung der engen Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung und Umweltqualität
	7.2 Festschreibung von umweltverträglichen Bau- und Verkehrskonzepten in den Bebauungsplänen
	7.3 Regelmäßige Überprüfung der umgesetzten Siedlungs- und Verkehrskonzepte und Maßnahmen hinsichtlich der Zielerreichung in Bezug auf die festgelegten Handlungsziele
	7.4 Angemessene Beteiligung der Bevölkerung an Planungen und bei der Entscheidungsfindung
	7.5 Aktive Unterstützung und Förderung der Lokale Agenda 21-Aktivitäten durch die Kommunalverwaltung
	7.6 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Daten für alle interessierten Einwohner/innen

3.2 „Kernset“ von Leitzielen und Leitindikatoren

Auszug aus dem Gesamtkatalog: „Kernset“ von Leitzielen und Leitindikatoren

Zielbereich	Leitziel	Leitindikator
Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund	Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes einschließlich MIV-Mitfahrer an den täglichen Wegen der Einwohner/innen [%]
Sicherung und Förderung des Zufußgehens	Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit guten Bedingungen für den Fußgängerverkehr, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] Beurteilungsgrundlage: Stadtspezifische Standards in den Leitlinien
		Anteil der Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigten Bereiche und kfz-freien Fußwege am Straßen- und Wegenetz der Innenstadt, bezogen auf dessen Gesamtlänge [%]
Sicherung und Förderung des Radverkehrs	Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit ausreichend dimensionierten und gestalteten Radverkehrsanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] Beurteilungsgrundlage: stadtspezifische Standards in den Leitlinien auf Basis von geltenden Regelwerken wie StVO und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)
Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region	Anteil der Einwohner im Einzugsbereich von 300 m bei Bushaltestellen und/oder 500 m bei S-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnhaltestellen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zeitliche Verfügbarkeit: Stadtspezifische Standards in den Leitlinien bzw. im ÖPNV-Konzept / Nahverkehrsplan)
Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%]
Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	Keine Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm	Anteil der Einwohner mit einer andauernden Verkehrslärmbelastung von mehr als 65 dB(A) tagsüber und mehr als 55 dB(A) nachts als Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%]
	Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe	Anteil der Einwohner mit einer kritischen Schwebstaubbelastung (PM ₁₀), bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Beurteilungsgrundlage: Tagesmittel-Grenzwert für PM ₁₀
	Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr	Anteil der jährlich im Straßenverkehr im Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Personen je 10.000 Einwohner

3.3 Sicherung und Förderung des Radverkehrs / Fahrradfreundliches Klima

Zielbereich 3: Sicherung und Förderung des Radverkehrs	
Qualitätsziel	3.3 Fahrradfreundliches Klima
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Radfahren ist eine umweltfreundliche und in besonderem Maße gesundheitsfördernde Verkehrsart. Gerade Letzteres erscheint vor dem Hintergrund einer Zunahme von Übergewichtigen (mit teils gravierenden gesundheitlichen Folgeerscheinungen) in allen Altersgruppen zur langfristigen Gesundheitsförderung und Entlastung des öffentlichen Gesundheitssystems von besonderer Wichtigkeit. Ältere Kinder und Jugendliche ohne Führerschein sind zudem auf Schul- und Freizeitwegen auf das Fahrrad angewiesen, wenn sie eigenständig mobil sein wollen.

Anlage 4

Ortsentwicklungsplan und Leitbild gemeindlicher Entwicklung

(Beispiel für eine Leitbilddiskussion)

Über das Nachdenken und den Blick auf die weitere Zukunft Kleinmachnows, gelöst von aktuellen Problemen des Tages, wurde in den einleitenden Abschnitten bereits gesprochen. Was der Einzelne für seine und die Zukunft seiner Familie als Lebensplanung entwirft, findet in größeren gesellschaftlichen Einheiten – hier einer Kommune - seinen Ausdruck in solchen Vorhaben wie Stadtplanung, Masterplan, Stadtentwicklungsplan, Stadtentwicklungspolitik, Siedlungsentwicklung, Städtebauliches Leitbild oder auch anderen. Stadtentwicklung bedeutet nach dem Verständnis des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung Gestaltung des künftigen Zusammenlebens der Menschen einer Gemeinde und ist damit mehr als eine nur räumliche Entwicklungsplanung: Stadtentwicklungspolitik hat ebenso einen sozialen Bezug und eine soziale Verpflichtung. **Es geht dabei immer auch um die Frage, ob der Wunsch nach Befriedigung von individuellen Lebensentwürfen nicht öfter zurückstehen sollte zugunsten einer notwendiger werdenden nachhaltigen und ökologischen Lebensweise in einer sozial gerechten Gesellschaft.** Wirtschafts- und Umweltpolitik berühren das soziale Zusammenleben unmittelbar und müssen Bestandteil einer umfassenden gleichgewichtigen Stadtentwicklungspolitik sein.

Es geht also weder allein um einen städtebaulichen Rahmen der gemeindlichen Entwicklung noch um einen anzustrebenden Entwicklungsendzustand (Leitbilder lassen sich nicht einklagen!), sondern um einen Orientierungsrahmen von Zielvorstellungen, die das gesamte Lebensumfeld eines kommunalen Anwesens betreffen. Dieser soll sowohl politischen Entscheidungsträgern einen Handlungsrahmen geben als auch der Einwohnerschaft den Blick auf eine von allen getragene Zukunft vermitteln. Ganz konkret geht es um einen Fokus gebündelter Fragen, wie

- Was wird morgen aus der Lebensqualität unserer liebenswerten grünen Gemeinde?
- Wie wird sich die Einwohnerzahl entwickeln?
- Wie können wir die Integration der Alt- und Neubürger erreichen
- Welche Entwicklungsperspektiven werden wir haben?

- Werden wir ein reges gesellschaftliches Eigenleben entfalten können oder zu einer -Schlafstadt werden?
- Können wir die notwendigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge gewährleisten?
- Wie können Arbeitsplätze erhalten bzw. neue geschaffen werden, wie entwickelt sich die Wirtschaft?
- Wie wird sich unser kulturelles Leben gestalten?
- Werden wir unter den sich verändernden Bedingungen unsere Wohnqualität bewahren können
oder wie können wir sie wiederherstellen?
- Wie lösen wir auf eine erträgliche Weise unsere Verkehrsprobleme?
- Wie können wir mit unseren Nachbarn zu einem Interessenausgleich und guter Zusammenarbeit kommen?

Alle diese und weitere ungenannte Fragen fügen sich zu einem äußerst komplexen Bild zusammen. Dieses Bild umfasst ein ganzes Spektrum verschiedener Zielebenen sowohl mit Blick das städtische Strukturmodell als Ganzes, als auch auf gesellschaftliche Grundwerte und moralisch/emotionale Zielkategorien, dessen Entwurf eine der größten Herausforderungen für eine Kommune ist. Eine wichtige Bedeutung kommt dem Bild darüber hinaus zu, dass es beim seinem Zustandekommen mit breiter Bürgerbeteiligung wie kaum eine andere Möglichkeit zur Identifikation der Bürger mit ihrem Gemeinwesen beiträgt. Hier ist auch einer der Gründe zu suchen, weshalb Städte und Gemeinden sich imagefördernde Beinamen zulegen. Ein solcher entwickelt sich aus solchen Merkmalen wie Unverwechselbarkeit nicht nur durch das Landschafts- und Ortsbild, sondern auch durch die nur intuitiv wahrnehmbaren Besonderheiten, die ihr Fluidum ausmachen. Ohne museal zu erstarren, kann die Eigenart einer Kommune für ihre Bürger Angebot und Möglichkeit zur Identifizierung mit ihrem Gemeinwesen sein. Individualität und Unverwechselbarkeit sollen so weit wie möglich erhalten bleiben. Unverwechselbar für Kleinmachnow sind das Landschaftsbild, die Ortsgestalt seiner alten Siedlungen, das noch verbliebene historische Flair, seine Überschaubarkeit, Unaufdringlichkeit und Behaglichkeit noch vorhandener historischer Siedlungsbereiche, aber auch die Mischung aus städtischer und ländlicher Nutzung.

Vorstellungen über die Entwicklung eines Gemeinwesens auch mit dem Blick weiter nach vorn sind nichts Neues und haben eine schon längere Tradition. Die Entwicklung der Städte und Gemeinden seit der Wiedervereinigung stellt jedoch nach der Auslöschung kommunaler Traditionswurzeln in der DDR-Zeit, der Wiedererlangung kommunaler Rechte und der seither stattgefundenen Entwicklung einen so gravierenden Wechsel dar, dass eine große Anzahl von Kommunen jetzt daran geht die künftige Entwicklung stärker ins Visier zu nehmen und Visionen oder Leitbilder für sich zu entwerfen. An dieser Stelle stellt sich für Kleinmachnow jetzt die Frage nach einer Ortsentwicklungskonzeption oder nach einem Leitbild. Nach Auffassung des Verfassers ist das höchste Zeit und diese Frage nach dem ob sollte nicht weiter in langen Diskursen erörtert werden. Wenn der Begriff Ortsentwicklungsplan eine Kategorie komplexer und konkurrierender Ziele gemeindlicher Entwicklung umfasst, so kann das Leitbild als eine Steuerungsgröße aufgefasst werden, die dem gesamten Prozess die Zielgrößen vorgibt und die einzelnen Systemgrößen untereinander vernetzt. Aus dem Gesamtanliegen kann dafür selbstredend nur das Leitbild einer nachhaltigen umweltgerechten Entwicklung infrage kommen.

Die Ortsentwicklungsplanung entsteht somit unter dem Dach der Lokalen Agenda 21 und wird über die Zielgrößen des Leitbildes der Nachhaltigen Entwicklung gesteuert.

(W. Haase, 2002)

Anlage 5

Kommunale Naturhaushaltswirtschaft

Anliegen

Die kommunale Naturhaushaltswirtschaft ist ein freiwilliges kommunales Steuerungsinstrument. Es soll sicherstellen, dass nur so viele natürliche Ressourcen im Haushaltsjahr verwendet werden, wie im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung vertretbar ist. Die kommunale Naturhaushaltswirtschaft sollte als Teil der gemeindlichen Arbeit die Umsetzung des Leitbildes der lokalen Agenda „Zukunft Kleinmachnow, für eine nachhaltige Entwicklung“ unterstützen und neue Impulse auslösen.

Wichtigstes Anliegen ist eine an die Methodik des Finanzhaushaltsplanes angelehnte Vorgehensweise, die in Analogie zum Umgang und der Bewirtschaftung finanzieller Ressourcen der Gemeinde die übersichtliche und transparente Darstellung von Bilanzierung und Verbrauch begrenzter natürlicher Ressourcen wie Fläche, Wasser, Klima, Luft, Boden, Tier-, und Pflanzenwelt genauso sorgsam bewirtschaftet wie die finanziellen Mittel der Gemeinde.

In Anlehnung an die Methodik bei der Aufstellung und Verabschiedung eines Finanzhaushaltsplanes wird deshalb ein Naturhaushaltsplan aufgestellt, der durch Beschluss der Gemeindevertretung verwaltungsintern bindend ist.

Die Umsetzung

Das Konzept der Kommunalen Naturhaushaltswirtschaft wird mit Hilfe des Naturhaushaltsplanes umgesetzt. Dieser kann im Verlauf des Naturhaushaltsjahres anhand zuvor vereinbarter Indikatoren kontrolliert werden. Nach Abschluss des Jahres wird Bilanz gezogen, eine Naturhaushaltsrechnung aufgestellt und diese in einem Bericht veröffentlicht. Der Bericht könnte auch in Form eines gleichfalls freiwilligen Instrumentes Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt werden.

Die Naturhaushaltswirtschaft wurde für die kommunale Ebene konzipiert, da im Umweltmanagement zwar Instrumente wie Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Umweltindikatorensysteme oder Umweltqualitätsziele vorhanden sind, aber eine alles verbindende Klammer fehlt. Der Zersplitterung der Umweltpolitik in viele isolierte Einzelaspekte soll entgegengewirkt werden, um eine Grundlage dafür zu schaffen, Prioritäten der Umweltpolitik gegenüber anderen Interessen besser durchsetzen zu können. Ein weiteres Ziel der Kommunalen Naturhaushaltswirtschaft ist, bereits vorhandenen Instrumente des kommunalen Umweltmanagements (z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung, Umweltqualitätsziele, Flächennutzungs- und Landschaftsplanung) zusammenzuführen, und damit deren Effektivität insgesamt zu erhöhen.

Indikatoren (Auswahl)

Indikatoren sind Zustandsanzeiger und Erfolgsmelder an denen sich die Zielvorstellungen und die Ergebnisse der kommunalen Naturhaushaltswirtschaft messen lassen. Sie sind Hilfsmittel und übersetzen Ziele und Ergebnisse in quantitativer oder qualitativer Darstellung.

Beispiele für Indikatoren sind u.a.

- Gesamtlänge der Fahrradwege
- Jährlicher Zuwachs
- Anzahl der Fahrradbesitzer und der Fahrradbenutzer
- Veränderungen zu einem Vergleichszeitraum
- Verkehrssicherheit, Unfallgeschehen
- Ordnungsrechtliche Verfahren
- Energieeinsparung im privaten und öffentlichen Bereich
- Ausweitung des Anteiles an regenerativer Energie
- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Anteil an Grün- und Erholungsflächen
- Anteil an Natur- oder Landschaftsschutzflächen

(W. Haase, 2001)

Anlage 6

Nachhaltigkeitsbericht

Der Nachhaltigkeitsbericht ist ein geeignetes Mittel, in Analogie zum Haushaltbericht die Bilanzierung der veranschlagten natürlichen Ressourcen vorzunehmen. Er weist an Hand der zuvor festgelegten Indikatoren das Ergebnis der Nachhaltigkeitsbemühungen der Gemeinde aus.

Der Nachhaltigkeitsbericht ist ein gemeinsames Dokument von Kommune und den Akteuren der Lokalen Agenda. Er beschreibt die bisherige Entwicklung, die sich als Fortschritte in der Situation der Kommune im wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich widerspiegeln.

Der Bericht ist dazu hervorragend geeignet, die Leistungen der Kommune öffentlich darzustellen und sich gegenüber Wettbewerbern zu präsentieren oder eingegangene Verpflichtungen auszuweisen.