



## **Kommunale Verkehrsplanung – vom Stau heute zur Mobilität der Zukunft, eine Einführung**

### 1. Einleitung

Wer heutzutage über kommunale Verkehrsplanung spricht, muss sich zwangsläufig mit dem Thema der Umweltverträglichkeit auseinandersetzen, denn die gefühlte Zunahme an Mobilität<sup>1</sup> ist nichts anderes als eine deutliche Zunahme des Verkehrs. Insbesondere steht dabei der Autoverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr im Mittelpunkt. Die Folgen sind unübersehbar, denn die Kommunen sind der immer weiteren Zunahme des Verkehrs nicht gewachsen. Ein Großteil der Probleme ist dabei hinlänglich bekannt, ebenso wie die Lösungsansätze, von denen einige auf den kommenden Seiten vorgestellt werden sollen.

Dennoch gibt es kaum ein Politikfeld, das sich durch eine größere Diskrepanz zwischen programmatischen Anspruch und realer Umsetzung auszeichnet. So besteht einerseits ein

---

<sup>1</sup> Glossar

weitreichender gesellschaftlicher Konsens darüber, dass der Verkehr in Deutschland einen Grad erreicht hat, der den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung widerspricht. Demgegenüber verläuft die reale Entwicklung quantitativ und qualitativ in eine diametral entgegengesetzte Richtung<sup>2</sup>.

Auch in Sachsen wird weiterhin mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens gerechnet. Die Politik trägt diesem Umstand Rechnung, indem nach wie vor eine Verkehrspolitik betrieben wird, deren Zielstellung einzig und allein in der Schaffung neuer Straßen zu bestehen scheint. Ansätze im Bereich der Reduzierung des Verkehrsaufkommens oder der Verkehrsverlagerung hin zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes sind kaum vorhanden<sup>3</sup>.

Es muss konstatiert werden, dass in der Verkehrswirtschaft auf plausible Annahmen über menschliches Verhalten, hoffnungserweckende Modelle und Versprechen, die leider nicht eingelöst werden, gebaut wird.<sup>4</sup>

Das Thema „Umweltverträgliche Verkehrskonzepte in Kommunen“ ist daher an Aktualität kaum zu übertreffen<sup>5</sup>. Bereits seit Jahrzehnten wird immer wieder über das grundlegende Problem der Verkehrsgestaltung in Kommunen gestritten, diskutiert und Lösungsansätze entwickelt.

---

<sup>2</sup> Schöller Oliver, Verkehrspolitik Ein problemorientierter Überblick, S. 17 in Schöller, Canzler, Knie „Verkehrspolitik“

<sup>3</sup> Die Haushaltsplanung des Landes Sachsen für 2011/12 schlägt Kürzungen im Bereich des ÖPNV um 7,5% vor, während der Mitteleinsatz für Straßen weiterhin erhöht wird.

<sup>4</sup> Knoflacher, Hermann, Verkehrsplanung; S.3

<sup>5</sup> Christian Lukner (Hrsg) „Umweltverträgliche Verkehrskonzepte in Kommunen“, Bonn1994, Vorwort

Das Grundproblem ist dabei, die unterschiedlichen Anforderungen - ein Minimum an Verkehrsaufkommen bei einem Maximum an Mobilität - zu kombinieren, und dabei allen Nutzergruppen gerecht zu werden. Dabei ist auch die Multifunktionalität der Kommunen zu betrachten<sup>6</sup>.

Die Dominanz des MIV <sup>7</sup> führt zu einer Reihe von hausgemachten Problemen, die sich negativ auf die Entwicklung einer Kommune auswirken kann. So formuliert das Präsidium des Deutschen Städtetages bereits in einem Beschluss aus dem Jahre 2005: „Das Präsidium sieht in den wachsenden Verkehrsemissionen (Lärm und Schadstoffe) durch Pkw- und Lkw-Verkehre eine zunehmende Gefährdung der Städte als Wohnstandorte. Die Bemühungen der Städte, die Verkehrsimmissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, stoßen an ihre Grenzen<sup>8</sup>.

In den größeren Kommunen des Freistaates, wie Dresden und Leipzig, wird über die Einrichtung von Umweltzonen gestritten, um die Richtlinien der Europäischen Union zur Feinstaubproblematik einhalten zu können. In kleineren Kommunen dominiert der Autoverkehr vollends, adäquate Angebote im Bereich Radverkehr und ÖPNV fehlen teils komplett. Das Ergebnis ist ein an den Rand gedrängter Fußverkehr, eine deutlich erhöhte Lärm- und

---

<sup>6</sup> Lukner, Christian: Umweltverträgliche Verkehrskonzepte für Kommunen, S.27

<sup>7</sup> Siehe Glossar

<sup>8</sup> Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 12.4.2005

Schadstoffbelastung, sowie eine höhere Unfallquote. Unabhängig von der Diskussion um die sog. Feinstäube<sup>9</sup>, ist der Autoverkehr Hauptemittent von Stickoxiden, Kohlenmonoxid und Kohlenstoffverbindungen .

**Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr**  
Bezugsjahr: 2008

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

		Pkw	Reisebus	Eisenbahn Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Metro/Tram	Eisenbahn Nahverkehr
Kohlenmonoxid	g/Pkm	1,2	0,05	0,01	0,35	0,16	0,02	0,04
Kohlendioxid	g/Pkm	138	31	46	356*	70	78	77
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,14	0,02	0	0,08	0,06	0,01	0,02
Stickoxide	g/Pkm	0,29	0,3	0,06	0,55	0,65	0,08	0,29
Partikel	g/Pkm	0,006	0,006	0	0,001	0,008	0	0,003
Verbrauch Benzinaquivalent	l/100 Pkm	6	1,4	2,5	5,6	3,1	4,3	4
zugrunde gelegte Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	46%	73%	21%	18%	26%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

\* unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

Quelle: TREMOD 5.04

Ansprechpartner: Umweltbundesamt, Fachgebiet 1.3.1 - Umwelt und Verkehr: Gunnar Gohlisch, Nadja Richter

Zukunftsfähige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, die solche Probleme lösen will, kommt dabei um das Stichwort einer Nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung und eines integrierten Gesamtansatzes, so wie vom Deutschen Städtetag gefordert, nicht herum. Statt isolierter Einzelmaßnahmen ist daher ein Maßnahmenbündel anzustreben, das sich aus fahrzeugbezogenen Komponenten, stadt- und verkehrsplanerischen, sowie steuer- und ordnungspolitischen Maßnahmen, dem Ausbau des ÖPNV, und nicht zu vergessen einer intelligenten Verkehrssteuerung im regionalen Kontext zusammensetzt.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Leipzig 2009/2010

<sup>10</sup> Beschluss des Präsidiums des deutschen Städtetages 12.04.2005

Nachhaltige kommunale Verkehrsplanung ist dabei eine Vision, die nur erreicht werden kann, wenn die einzelnen Zwischenschritte regelmäßig überprüft werden.

Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung muss sich dabei an Qualitätszielen orientieren, die langfristig ausgerichtet sind und zusammen genommen eine ganzheitliche – hier: auf Mobilität und Verkehr bezogene – Vision einer Stadt oder Gemeinde beschreiben. Qualitätsziele werden so genannt, weil sie Qualitätsanforderungen an die künftige Entwicklung stellen. Sie definieren einen erwünschten Endzustand, der mit dem Begriff „nachhaltige Mobilität“ charakterisiert werden kann<sup>11</sup>. Abgesehen von den Bereichen Verkehr/Mobilität, liegen die Qualitätsziele in den Bereichen Gesundheits- und Umweltschutz, Ökonomie und gesellschaftliche Teilhabe. Notwendige Basis für die Zielerreichung ist ein integrierter Planungsansatz, in dem neben der fachlichen Qualitätssicherung die Akzeptanz- und Konsensbildung – und damit der Aspekt der Beteiligung – eine maßgebliche Rolle spielen. Lokale Agenda-Prozesse können hierfür einen geeigneten Ansatz bieten.

Handlungsschwerpunkte der Planung liegen, insgesamt betrachtet, in einer konsequenten Nutzung von Synergien zwischen relevanten kommunalen Fachplanungen (Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung, Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung, Verkehrssicherheitsprogramm), bei der Optimierung von Verkehrssystem, Verkehrsnetzen und

---

<sup>11</sup> Axel C. Springfield Abstract zu Stadt der Zukunft, 2006 Dessau

straßenräumlicher Verträglichkeit, sowie bei Information und Partizipation<sup>12</sup>.

Die folgenden Seiten sollen dem interessierten Leser einen kurzen Einblick in das Feld der kommunalen Verkehrsplanung geben und Lösungsansätze vorstellen. Dabei wird diese Broschüre laufend aktualisiert.

## 2. Problementwicklung und Einführung

### a. Ausgangslage in Deutschland und Sachsen

Die Verkehrsprobleme in den Städten und Kommunen sind hinreichend bekannt. Jeder einzelne kann sie nachvollziehen. Der Grad der Motorisierung hat auch in den letzten Jahren weiter zugenommen. So weist das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig im Jahr 2009 217 747<sup>13</sup> PKW im Stadtgebiet Leipzig aus. Tendenz nach wie vor steigend. Allerdings bei sinkender Unfallquote. Auch in Dresden ist weiterhin ein Anstieg der zugelassenen PKWs zu konstatieren. Eine Abnahme hingegen wird dort sichtbar, wo aufgrund des demographischen Aspekts<sup>14</sup> ein deutlicher Bevölkerungsschwund zu Tage tritt.

Im Freistaat Sachsen starben 192 Menschen – und damit 51 weniger als ein Jahr zuvor – bei Straßenverkehrsunfällen. Der

---

<sup>12</sup> Axel C. Springsfeld, Ziele und Indikatoren als Richtschnur für die kommunale Verkehrsplanung – Möglichkeiten und Praxisbeispiele  
Abstract zum Vortrag im Rahmen der Veranstaltung „Stadt der Zukunft“  
am 9. Oktober 2006 in Dessau

<sup>13</sup> Quelle Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig

<sup>14</sup> Siehe 2 b)

Landkreis mit den meisten Toten war Bautzen, dort verunglückten 26 Menschen im Verkehr<sup>15</sup>.

Drei grundlegende Gründe lassen sich benennen, um die Frage zu beantworten, warum das skizzierte Problem des Verkehrsinfarakts, trotz Kenntnis der Lage und vorhandener Instrumente, nicht befriedigend gelöst werden konnte.

Zum einen ist festzustellen, dass sich die positiven Rahmenbedingungen für das Auto im Ordnungsrecht, Baurecht und Steuerrecht, die für die anderen Verkehrsmittel negativ wirkten, im Kern kaum verändert haben<sup>16</sup>.

Exemplarisch darf hier § 49 der Sächsischen Bauordnung<sup>17</sup> genannt werden, der zwar weitgehend der Musterbauordnung der Länder folgt, im Ergebnis aber dazu führt, dass getreulich für jedes weitere Bauprojekt neue Stellplätze ausgewiesen werden. Mit jedem neuen Stellplatz, gerade im innerstädtischen Bereich, wird das Ziel, den Autoverkehr zu reduzieren, desavouiert. Sogenannter Induzierter Verkehr<sup>18</sup> ist die Folge. Gerade viele ostdeutsche Kommunen machen dabei kaum von der Möglichkeit, aus stadtplanerischen Gründen eine

---

<sup>15</sup> Statistisches Jahrbuch 2009 Freistaat Sachsen

<sup>16</sup> Kiepe, Folkert Ziele und Schwerpunkte kommunaler Verkehrspolitik; in Lukner Umweltverträgliche Verkehrskonzepte für Kommunen, S. 26

<sup>17</sup> § 49 SächsBO regelt die Fragestellung wie viele Stellplätze für ein Bauprojekt im Sinne der Bauordnung geschaffen werden müssen. Grundlage dabei ist die Annahme, dass der erwartete Verkehr meist Autoverkehr ist. In der Durchführungsverordnung zur sächs. Bauordnung des Freistaates, wird dabei für ein bestimmtes Bauprojekt die Zahl an notwendigen Stellflächen festgelegt. Bei besonders guter Erschließung an den ÖPNV kann von der notwendige Anzahl ein Abschlag von 30 % gewährt werden.

<sup>18</sup> Glossar

Stellplatzablöse festzulegen, Gebrauch und sind so gegenüber Investoren erpressbar.

In Leipzig hat das beispielsweise dazu geführt, dass durch Ausweisung immer neuer Stellplätze innerhalb des innerstädtischen Ringes die zwei identifizierten Ziele, namentlich autoarme Innenstadt und Reduzierung der Verkehrsbedeutung des Ringes, durch die tatsächliche Entwicklung kaum noch erreichbar sind.

Zum Anderen wurde von den planerischen Instrumenten, die ein Auseinanderfallen von Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung hätten verhindern oder zerstreuen können, kein ausreichender Gebrauch gemacht. Ein signifikantes Beispiel dafür sind die mangelhaft umgesetzten Stadt<sup>19</sup>- oder Raumentwicklungspläne.

Letztlich wurde oftmals versucht, die auftretenden Probleme, insbesondere die Verkehrsmengenprobleme, mit rein quantitativen Maßnahmen zu lösen, wobei neue Ansätze außer Acht gelassen wurden. Immer wieder wurde die Frage, wie der zunehmende Autoverkehr zu bewältigen sei, versucht zu beantworten, indem der Straßenraum verbreitert oder neue Querungen geschaffen wurden, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Negatives Beispiel dürfte hier die Dresdner Elbtalquerung sein, deren Ziel es war, den zusätzlichen Autoverkehr aufzunehmen. Auch von Seiten des zuständigen Ministeriums in Sachsen wird weiterhin der rein quantitative

---

<sup>19</sup> Etwa Beiträge zur Stadtentwicklung band 40, Öffentlicher Raum und Verkehr, Leipzig 2002, oder aktuell Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025, oder versch. Luftreinhaltepläne

Ansatz verfolgt und weiterhin werden Millionen Gelder für den Straßenausbau und -neubau zur Verfügung gestellt<sup>20</sup>.

Längst gilt in der Verkehrswissenschaft als common sense, dass der Straßenneubau keine adäquate Lösung ist, um räumliche, insbesondere innerstädtische, Verkehrsprobleme zu lösen.

Die quantitativen Lösungsstrategien gelten damit als gescheitert<sup>21</sup>. Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Kommunen für den motorisierten Individualverkehr kann nicht mehr als verkehrspolitischer Fortschritt und Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität gelten; zunehmend werden auch die negativen Folgen, wie die verbundenen Belastungen, die die Standortgunst beeinträchtigen, deutlich.

Viele Kommunen greifen in dieser angespannten Situation auf Einzelmaßnahmen zurück, wie zum Beispiel die Sperrung der Innenstadt, Einführung einer CityMaut, Begrenzung des LKW-Verkehrs. Ein Großteil dieser Ansätze ist partiell. Ein umfassendes Lösungskonzept fehlt bislang.

#### b. Demographie<sup>22</sup>

Wer in Sachsen über Verkehrsplanung diskutiert, muss dabei auch das Thema Demographie im Auge behalten. Moderne kapitalistische Gesellschaften sind Wachstumsgesellschaften.

---

<sup>20</sup> Quelle SMWA Sachsen: Ausgabe rund 1Milliarde für den Neu- und Ausbau von Brücken und Straßen in Baulast des Freistaates Sachsen.

<sup>21</sup> Kiepe, Folkert Ziele und Schwerpunkte kommunaler Verkehrspolitik; in Lukner Umweltverträgliche Verkehrskonzepte für Kommunen, S. 26

<sup>22</sup> Vgl. Daks Broschüre zum Thema

Gerät die wirtschaftliche Konjunktur ins Stocken, werden regelmäßig Krisenszenarien entwickelt, die sich dann in einer nächsten Eskalationsstufe zu einem Schrumpfungsprozess ausweiten. Die Ursachen dafür sind hinlänglich bekannt. Sterbeüberschuss bei gleichzeitigem negativen Wanderungssaldo. Für Sachsen bedeutet das, vereinfacht ausgedrückt, eine deutliche Abnahme der Bevölkerungszahl, von der nur die beiden Metropolregionen Dresden und Leipzig weitestgehend verschont bleiben<sup>23</sup>. Mit der Überalterung der Gesellschaft und der Schrumpfung der Einwohnerzahl ändern sich auch die Anforderungen an die vorhandenen Infrastrukturen. Dies betrifft insbesondere auch die Verkehrsinfrastruktur, gerade im ländlichen Raum.

Im Zusammenhang dazu steht, dass die Pendlerverflechtungen weiter steigen. Im Jahr 2003 pendelten 56 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, d.h. sie überschreiten bei dem Weg von der Wohnung zur Arbeit die Gemeindegrenze. Dabei nehmen sowohl die Anzahl der Pendler, als auch die Zahl an zurückgelegten Kilometern, deutlich zu. Vor allem in den strukturschwachen Gebieten Sachsens sind die Distanzen besonders stark gestiegen. Gleichzeitig werden die Pendlerbewegungen in Folge des Siedlungsverhaltens insgesamt disperser, was eben auch auf die zusätzliche Option hinweist, die das Auto mit einem engmaschigen Straßennetz bietet<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Prognose Statistisches Landesamt des Freistaates

<sup>24</sup> Canzler; Verkehrsinfrastrukturpolitik in der schrumpfenden Gesellschaft, S.517 in Schöller, Canzler, Knie: Verkehrspolitik

Die demografische Entwicklung in Richtung Alterung und Schrumpfung einerseits, und der fortschreitenden Individualisierung moderner Gesellschaften andererseits, hat umfassende Auswirkungen. Resümierend muss dabei festgestellt werden, dass die Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturpolitik vor dem Hintergrund erheblicher Veränderungen unter den Rahmenbedingungen verstärkt unter Druck geraten wird. Nicht nur die genannten Faktoren, insbesondere auch die chronisch klammen kommunalen Haushalte zwingen daher zu einer Neujustierung staatlichen Handelns.

Dabei wird auch hier wieder die Diskrepanz zwischen staatlichen Handelns und Problemfeststellung deutlich. Denn dort wo bereits eine Neujustierung stattgefunden hat, musste man erkennen, dass die expansive Infrastrukturpolitik<sup>25</sup> nicht den gewünschten Erfolg eines wirtschaftlichen Aufschwungs bewirkt, stattdessen teilweise sogar kontraproduktiv gewirkt hat<sup>26</sup>.

### 3. Was ist Verkehrsplanung<sup>27</sup>

Die **Verkehrsplanung** ist ein Arbeitsgebiet im Verkehrswesen (speziell im Verkehrsbauwesen und im Verkehrsingenieurwesen), dessen Aufgabe in der optimalen Gestaltung von Verkehrssystemen liegt - unter Berücksichtigung

---

<sup>25</sup> S.o.

<sup>26</sup> Canzler; Verkehrsinfrastrukturpolitik in der schrumpfenden Gesellschaft, S. 529 in Schöller, Canzler, Knie: Verkehrspolitik

<sup>27</sup> Vgl. auch Lexika

von qualitativen und quantitativen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit von Verkehrsprozessen für jetzige und kommende Generationen (Prinzip der Nachhaltigkeit), basierend auf Kenntnissen über den Verkehrsablauf, über die Verkehrstechnik und über die Verkehrsorganisation. Die Verkehrsplanung entstand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aus dem Bauingenieurwesen, insbesondere aus den Bereichen Entwurf und Bemessung von Verkehrsanlagen, sowie der Geographie, der Architektur und der Geodäsie. Inzwischen hat sich die Verkehrsplanung als eigenständiges Arbeitsgebiet innerhalb der Verkehrswissenschaften etabliert.

### *a. Der Begriff Verkehrsplanung*

Je nach Zusammenhang kann der Begriff Verkehrsplanung unterschiedliche Bedeutung haben. So steht dieser Begriff u.a. für

- die konzeptionelle Tätigkeit zur langfristigen Entwicklung des Verkehrsraums im Rahmen einer Leitplanung (Generalverkehrsplanung)
- den Entwurf und die Dimensionierung von Verkehrsinfrastrukturanlagen, sowie Verkehrsnetzgestaltung (Verkehrsplanung im herkömmlichen Sinne, vgl. Verkehrsbauwesen)

- das Erarbeiten von Betriebsplänen für öffentliche Verkehrssysteme innerhalb des Verkehrsingenieurwesens (buchstäblich „Planung des Verkehrs“, z. B. Fahrplangestaltung, Fahrzeugeinsatz- und Instandsetzungspläne)
- die Untersuchung von Verkehrsströmen in einem abgegrenzten Verkehrsraum mittels Verkehrsanalyse, Verkehrserhebungen, sowie Mitteln der Optimierung, auch als *Theoretische Verkehrsplanung* bezeichnet
- die Gestaltung integrierter Verkehrssysteme unter Berücksichtigung der spezifischen Eigenschaften der Verkehrszweige und ihrer Verkehrsmittel (u. a. Verkehrsgeographie, Verkehrsbauwesen, Verkehrstechnik, Verkehrsbetriebstechnologie), den Belangen verschiedener Planungsautoritäten (Umweltplanung, Siedlungentwicklungsplanung etc.) und betroffener Personengruppen, sowie der Systemumgebung - auch als *Integrierte Verkehrsplanung* bezeichnet
- die Durchsetzung verkehrspolitischer und -wirtschaftlicher Zielsetzungen durch Festsetzung des künftigen Verkehrsangebotes (damit Gestaltung des gesamten Verkehrswesens) auf Basis von Bedarfsprognosen, insbesondere in der volkswirtschaftlichen Planung von Zentralverwaltungswirtschaften

### ***b. Aufgabe der Verkehrsplanung***

Aufgabe der Verkehrsplanung ist es, anhand von wissenschaftlichen Modellen die empirischen Ergebnisse zu berücksichtigen, Wirkungen von Maßnahmen, die den Verkehr beeinflussen, abzuschätzen und eine entsprechende Verkehrsführung zu realisieren. Angestrebt wird dabei hinsichtlich eines erkannten Problems, wie etwa der Überbelegung einer Straße oder die Feststellung eines Unfallschwerpunkts, diesen Zustand perspektivisch zu verändern und das Problem zu reduzieren. Die Steuerung erfolgt dabei über die verschiedenen der Verkehrsplanung zur Verfügung stehenden Instrumente. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:

- politische Aspekte (z. B. Bundesverkehrswegeplanung, regionale Entwicklungsplanungen, allg. Verkehrspolitik)
- wirtschaftliche Aspekte (Verkehrssysteme müssen sich rechnen)
- konstruktive Aspekte (Infrastruktur, Fahrzeuge, Energie)
- soziale Aspekte (Erreichbarkeit, Verfügbarkeit, kurz: Mobilität, vgl. auch Verkehrspsychologie)
- betriebliche Aspekte (Schnittstelle zum Verkehrsingenieurwesen, berücksichtigt Teilbereiche „Individualverkehr“ und „Öffentlicher Verkehr“)
- Einfluss der Systemumgebung (Umgebungs- bzw. Umweltaspekte), also der zum Verkehrsraum benachbarten

Räume und Systeme, wie z. B. andere Wirtschaftszweige, andere Regionen, das Ausland, die Biosphäre

Die Arbeit in der Verkehrsplanung ist durch die Wirkung folgender Faktoren gekennzeichnet:

- Langlebigkeit der Verkehrsinfrastruktur: einmal geplant, einmal gebaut - das Projekt muss gelungen sein
- Netzcharakter: die Strukturen des Verkehrswesens sind flächendeckend, Änderungen sind daher sehr ressourcenintensiv; Reaktionen der Struktur auf Änderungen sind komplex
- Planungsparadigmen: das Verkehrswesen ist ein gesellschaftlich weit verknüpftes Gebilde, was häufigen und v. a. vielseitigen Einflüssen unterworfen ist; hier besteht die Notwendigkeit zwischen dem Ausgleich bzw. zur Weiterentwicklung
- schwankende Nachfrage: ob Ferienstau, tägliche Rush-Hour, oder die Wochenend-Pendler, das Verkehrssystem unterliegt einer sehr wechselhaften Nutzungsintensität
- Verkehrsleistung ist eine Dienstleistung: die Kapazität muss so bemessen sein, dass jede Nachfrage sofort befriedigt wird, denn man kann Verkehrsdienstleistungen nicht auf Vorrat produzieren; das hierdurch entstehende Problem von Kapazitätsengpässen (vgl. schwankende Nachfrage) kann durch intelligentes Verkehrssystem- bzw. Mobilitätsmanagement gelöst werden

- viele Interessengruppen: neben den „Insidern“ des Verkehrssystems verfolgen auch Politiker, Nutzergruppen, Geschädigte und weitere Akteure ihre Interessen; Aufgabe der „Integrierten Verkehrsplanung“ ist die Vermittlung zwischen allen Interessen
- konkurrierende Verkehrswege: jeder heute existierende Verkehrsweig ist im Rahmen seines spezifischen Angebots für eine ebenso spezifische Nachfrage bestimmt; die intelligente Verknüpfung der verschiedenen Systeme ist ebenfalls eine Besonderheit in der Arbeit der Verkehrsplanung (Entwurf und Konzeption), sowie der Logistik bzw. Verkehrsbetriebstechnik (im alltäglichen Geschäft)

Neben dem übergreifenden Ansatz, Verkehrsplanung integriert - also unter Einbeziehung aller beteiligten Akteure, sowie unter bestmöglicher Nutzung und Vernetzung der Verkehrswege - zu betreiben, sollte eine zukunftsgerechte Verkehrsplanung das Postulat der Nachhaltigkeit beachten<sup>28</sup>. Der Forderung nach einer nicht nur sozial und ökonomisch, sondern auch ökologisch nachhaltigen Verkehrsentwicklung wird dabei grundsätzlich durch folgende Ansätze<sup>29</sup> entsprochen:

- Verkehrsvermeidung: Zuordnung von Daseinsgrundfunktionen des menschlichen Lebens, wie

---

<sup>28</sup> Siehe Einleitung

<sup>29</sup> Wird folgend weiter ausgeführt

Wohnen, Versorgung, Arbeit und Freizeit, mit dem Ziel, durch kurze Wege Verkehr zu vermeiden

- Verkehrsverlagerung: Angebotsoptimierung bei ressourcenschonenden Verkehrsträgern mit dem Ziel, Verkehrsteilnehmer zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu animieren
- umweltverträgliche Abwicklung: systemische und technische Innovationen zum Einsatz bringen, um den notwendigen Mobilitätsbedarf möglichst umweltschonend abzuwickeln

#### 4. Grundlagen der Verkehrsplanung

##### a. Rechtliche Grundlagen

- Straßenverkehrsgesetz

Das Straßenverkehrsgesetz regelt, verkürzt ausgedrückt, das Recht an der Straße.

- Straßenverkehrsordnung

Demgegenüber regelt die StVo das Recht auf der Straße und statuiert die Rechte und Pflichten der Verkehrsteilnehmer. Dort finden sich auch die Regelungsgrundlagen für das Aufstellen der Verkehrszeichen als maßgebliches Mittel kommunaler Verkehrsplanung. Zu beachten sind hier auch die StVo Novellen, die unlängst in Leipzig für Streit gesorgt haben, hinsichtlich der Fragestellung von innerstädtischen Mindestgeschwindigkeiten.

Beachtung verdient auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts<sup>30</sup> Ende 2010 zur Frage der Radwegbenutzungspflicht. Diese wird in den Kommunen teilweise äußerst weit ausgelegt und flächendeckend realisiert. Das Gericht hat nunmehr festgestellt, dass die Benutzungspflicht nur im Einzelfall ausgesprochen werden darf, und zwar bei Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage. Diese Regelung trägt auch dem Ansinnen des Bundesverkehrsministeriums Rechnung, nach dessen Willen der Radverkehr auf der Straße geführt werden soll, um so eine Entschleunigung des Verkehrs zu erreichen.

- Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan für die Erstellung neuer Verkehrswege und hat eine spezifisch bestimmte Laufzeit nach der er entsprechend vorgeschrieben wird. Es erfolgt keine Festlegung der Finanzierung einzelner Maßnahmen. Grundsätzlich eher empfehlender Charakter.

- ERA

Die Empfehlung Radverkehrsanlagen beschäftigt sich mit der Fragestellung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen und spricht Handlungsempfehlungen aus, ist aber nicht rechtsverbindlich.

---

<sup>30</sup> BVerwG 3 C 42.09

- Regionalpläne

In Regionalplänen wird die Entwicklung einer bestimmten Region, inklusive der notwendigen Infrastruktur festgehalten.

- Nahverkehrspläne

Nahverkehrspläne dienen als Entwicklungsplan für den Öffentlichen Nahverkehr, inklusive der Festlegung von Zielen, und Investitionsmaßnahmen.

- Stadtentwicklungspläne

In Letzter Zeit erlauben es insbesondere integrierte Stadtentwicklungspläne, Aussagen über eine zukünftige Verkehrsentwicklungspläne zu geben. Stadtentwicklungspläne beschreiben die Zielstellung und gewünschte Entwicklung für ein bestimmtes Stadtgebiet und erlauben es den Kommunen entsprechende baurechtliche Schritte einzuleiten, um die dargestellten Entwicklungsziele sicherzustellen.

ENDE TEIL 1

Glossar:

Mobilität: (lat. Mobilitas): allgemein die Beweglichkeit oder Bewegung, Zuordnung erst durch weiteren beschreibenden Begriff, im Bereich der Verkehrsplanung bezeichnet sie die generelle Möglichkeit der Ortsveränderung

Mobilitätsmanagement: aus Bereich Verkehrspolitik; Ziel ist, die Mobilität zu ermöglichen, aber gleichzeitig Verkehr zu verringern

MIV: bezeichnet den sogenannten motorisierten Individualverkehr

modal split: bezeichnet die Zusammensetzung des Alltagsverkehrs innerhalb einer Kommune hinsichtlich MIV, Fußgänger und Radfahrer, davon ausgenommen ist der Besuchs- und Durchgangsverkehr; Konsens besteht darin, dass der modal split dahingehend zu ändern ist und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen sind, damit der Anteil des MIV deutlich sinkt

Verkehrsarten des Umweltverbundes: als Verkehrsarten des Umweltverbundes werden Fußgänger, Radfahrer und Öffentlicher Personennahverkehr bezeichnet

Induzierter Verkehr: Induzierter Verkehr beschreibt das Phänomen, das bei Schaffung neuer Verkehrsanlagen (quantitativer Lösungsansatz), wie etwa Stellplätzen oder Ausweichtrassen, auch eine Zunahme des Verkehrs in diesem Bereich zu erwarten ist

Mobilitätskonstante (nach Knoflacher: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung): durch die Erhöhung der Geschwindigkeit der Verkehrssysteme wird entgegen der plausiblen Annahme keine Zeiteinsparung erreicht; aufgewendete Zeit bleibt gleich, während

die Reisegeschwindigkeit zunimmt; das hängt insbesondere mit den Fragen der Reiseweite und Reishäufigkeit zusammen

Literatur:

- Füsser, Klaus; Stadt, Straße & Verkehr- Ein Einstieg in die Verkehrsplanung;
- Knoflacher, Hermann: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, 2007
- Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr- Freiheit vom Zwang zum Autofahren; Wien 1993
- Lukner, Christian (Hrsg): Umweltverträgliche Verkehrskonzepte in Kommunen; 1994 Bonn
- Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik; 2007
- Amt für Statistik und Wahlen Leipzig, Statistisches Jahrbuch Leipzig 2010; 2010 Leipzig
- Freistaat Sachsen, Statistisches Landesamt, Statistisches Jahrbuch 2010
- Beiträge zur Stadtentwicklung Band 40, Stadt Leipzig, Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum und Verkehr
- Hintergrundpapier der Klima Allianz Leipzig; April 2009
- Daten des SMWA

**DAKS e.V.** ist als Kommunalpolitische Bildungsvereinigung durch das Staatsministerium des Inneren des Freistaats Sachsen anerkannt und steht Bündnis 90/ Die Grünen nahe. Sie wurde 1992 auf Anregung der Kommunalpolitischen Konferenz vom Oktober '91 in Bautzen gegründet. Ziel ist die „Förderung des demokratischen Staatswesens in weitsichtiger, ökologischer und sozialer Verantwortung. Die Vereinigung unterstützt alle an Kommunalpolitik interessierten Bürgerinnen und Bürger, Abgeordnete, Fraktionen und Bürgerinitiativen bei der Gestaltung einer bürgernahen Kommunalpolitik, welche der Verwirklichung von Menschenrechten, dem Schutz der natürlichen Umwelt und unmittelbaren Bürgerinteressen dient“ .

Die konkrete Arbeit von DAKS e.V. besteht in Beratung und Schulung von Kommunalpolitikern und interessierten Bürgern mittels Seminaren, Vorträgen und Publikationen sowie in der Vernetzung von Kommunalpolitikern und Fachleuten mittels Tagungen und Vermittlung von Kontakten. DAKS e.V. ist Mitherausgeber der bundesweit erscheinenden Zeitschrift „AKP – Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik“.

Mitglied bei DAKS e.V. kann jede natürliche und juristische Person (Fraktionen, Vereine) werden, die die Ziele von DAKS e.V. unterstützt.

#### **Auszug lieferbarer Publikationen (Erscheinungsjahr):**

- „Privatisierung öffentlicher Einrichtungen im Freistaat Sachsen“ (2003)
- „Wege durch den Dschungel - Handbuch für sächsische Non-Profit-Projekte“ (ab 2004)
- „Gemeinschaftsschule vor Ort umsetzen“ (2005)
- „Erneuerbare Energien in Kommunen“ (2005)
- „Sächsische Kommunalfibel - 292 Stichwörter zu Themen aus der kommunalen Demokratie und Verwaltung“ (2006)
- „Bleib Sauber! Korruptionsprävention und -bekämpfung“ (2007)
- "Deine Informationsrechte - Deine Umwelt" Das neue Umweltinformationsrecht im Freistaat Sachsen praxisnah erläutert. (2008)
- "Privatisierung kommunalen Eigentums. Tafelsilber verscherbeln?" (2008)

- "Ratgeber Kommunalpolitik - Ein Einstieg in die kommunalpolitischen Handlungsfelder" (2008)
- „Klimaschutz und Stadtentwicklung. Maßnahmen und Strategien kommunaler Stadtentwicklungspolitik"(2008)
- "Kommunale Sozialpolitik" (2009)
- "Neues kommunales Haushalts- und Rechnungswesen - Kameralistik vs. Doppik" (2009)
- „Bürger machen Energie - Bürgerkraftwerke - ein Handlungsleitfaden“ (2009)
- „Tu was gegen Rechts - Was Kommunalos wissen sollten ...“ (2009)

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

DAKS e.V. – Die ALTERNATIVE Kommunalpolitik Sachsens  
Hohe Strasse 58  
04107 Leipzig  
E-Mail: mail@daksev.de  
Internet: <http://www.DAKSev.de>

**DAKS- Vorstand:** Alexander Hoffmann, Katharina Krefft,  
Thoralf Möhlis, Ines Kummer, Thorsten Schulze

### **Vorstandsreferent:**

Norman Volger

DAKS e.V. wird mit Mitteln des Sächsischen Staatsministeriums des Innern unterstützt. Die Inhalte des vorliegenden Werkes einschließlich aller seiner Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne die Zustimmung von DAKS e.V. ist unzulässig.