



Positionspapier

Verkehrsprobleme in Klein- und Mittelstädten

Stand: 01/2005

1. Problematik

Die spezifischen Probleme kleinerer Städte finden in der öffentlichen Diskussion um neue verkehrspolitischen Konzepte kaum Berücksichtigung, obwohl 99 Prozent der Gemeinden in Bayern weniger als 50.000 Einwohner haben. Es setzt sich vielmehr die Tendenz durch, für Großstädte entwickelte Verkehrskonzepte unreflektiert auf Klein- und Mittelstädte zu übertragen. Die Folgen für den Einzelhandel der kleineren Städte sind in der Regel negativ. Mit der Größe einer Stadt wächst der Anteil der Kunden aus der Stadt selbst, im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch für kleine Städte einen höheren Anteil von Besuchern aus dem Umland. Eine Folge dieser Kundenstruktur und des meist nicht flächendeckenden Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Dominanz des Pkw als Verkehrsmittel in kleineren Städten. In Städten bis 50.000 Einwohner kommen 60 bis 70 Prozent der Besucher mit dem Pkw. Bei den Besuchern aus dem Umland dieser Städte ist dieser Anteil noch höher. Diese sehr hohe Abhängigkeit des ortsansässigen Einzelhandels vom Pkw-Kunden ist bei allen verkehrspolitischen Maßnahmen in Klein- und Mittelstädten zu berücksichtigen.

Der LBE empfiehlt deshalb von vorgefertigten Verkehrskonzepten Abstand zu nehmen und auf die individuelle Situation der Stadt zugeschnittene Verkehrskonzepte zu entwickeln.

Der LBE begrüßt deshalb die im Herbst 2003 verabschiedete Änderung der Straßenverkehrsordnung. Damit besteht für die Kommunen die Möglichkeit, flexiblere Modelle der Parkraum-Bewirtschaftung wie z.B. die Einrichtung von Kurzzeitparkzonen zu verwirklichen. Der LBE hatte sich für die Gesetzesänderung eingesetzt, damit maßgeschneiderte, besucherfreundliche Parklösungen einen positiven Impuls im Sinne einer besseren Erreichbarkeit der Innenstädte geben. Im Rahmen der Umsetzung auf bayerischer Ebene wird zur Zeit die sog. „Zuständigkeitsverordnung Verkehr“ angepasst.

2. Verkehrsberuhigung

Die große Bedeutung von Pkw-Kunden in Klein- und Mittelstädten muss bei der Planung und Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen berücksichtigt werden. So sind beispielsweise die Vor- und Nachteile vor der Umwidmung einer Hauptgeschäftsstraße in eine Fußgängerzone sorgfältig abzuwägen. Ebenso ist beim Bau von Umgehungsstraßen eine gute Anbindung an das Stadtzentrum zu gewährleisten. Folgende Punkte sollten berücksichtigt werden:

- Gemeinsame Erarbeitung und Abstimmung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mit dem örtlichen Einzelhandel
- Beachtung spezifischer verkehrspolitischer Gegebenheiten und Erfordernisse.
- Angemessene Berücksichtigung der Zentralität und der Einzugsbereiche der Klein- und Mittelstädte.
- Zügige Umsetzung bereits beschlossener verkehrspolitischer Maßnahmen, um den Unternehmen Planungssicherheit für Investitionen zu gewährleisten.
- Begleitung neuer Verkehrskonzeptionen und -maßnahmen durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit.

3. Parkraumpolitik

Von zentraler Bedeutung für den Handel und damit die Funktionsfähigkeit der Stadtzentren ist deshalb eine kommunale Parkraumpolitik, die die Erreichbarkeit des Handels sichert. Hierzu zählen folgende Punkte:

Anzahl der Parkplätze

Die notwendige Anzahl von Parkplätzen für den Einzelhandel wird von Faktoren wie Besucherstruktur, Branchenmix und dem Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bestimmt. Untersuchungen in der Schweiz haben ergeben, dass der volkswirtschaftliche Nutzen eines Parkplatzes in der Innenstadt außerordentlich hoch ist. Eine zu geringe Parkplatzzahl beeinträchtigt immer auch die Wirtschaftskraft und die Gesamtattraktivität einer Stadt.

Parkraumbewirtschaftung

Da die akzeptierten Fußwege in Kleinstädten wesentlich geringer sind als in größeren Städten darf knapper Parkraum nicht durch Berufspendler oder Anwohner dauerbelegt werden. Durch eine Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheiben/ Parkscheinautomat soll der Umschlag der Parkplätze sichergestellt werden. In Städten ohne nennenswerten Parkdruck sollte auf die Erhebung von Parkgebühren, die häufig aus rein fiskalischen Erwägungen von den Kommunen erhoben werden, ganz verzichtet werden. In vielen Klein- und Mittelstädten ist der Parkdruck aber mittlerweile so groß, dass auch aus Sicht des Einzelhandels auf eine Bewirtschaftung der Parkplätze nicht mehr verzichtet werden kann.

Höhe der Parkgebühren

Attraktive Parkmöglichkeiten und die Höhe der Parkgebühren sind ein nicht zu unterschätzender Einflussfaktor für die Erreichbarkeit und Attraktivität der Städte und des dortigen Einzelhandels. Da in den meisten Einkaufs- und Fachmarktzentren außerhalb der Städte kostenlose Parkplätze zur Verfügung stehen, bedeuten hohe Parkgebühren in den Innenstädten einen Standortnachteil für den dortigen Einzelhandel. Parkgebühren sollten deshalb keinen Steuereffekt, sondern eine steuernde Wirkung haben.

Eine flexiblere Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung ermöglicht nun die im November 2003 von Bundestag und Bundesrat beschlossene Änderung des § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz. Bislang schrieb das Gesetz in parkraumwirtschafteten Zonen eine Parkgebühr zwingend vor. Kostenloses Kurzzeitparken auf bewirtschafteten Parkplätzen war daher nicht möglich. Mit der Gesetzesänderung können somit Kommunen Parkzonen einrichten, in denen die Kunden ihre Fahrzeuge für kurze Zeit, zum Beispiel 15 oder 30 Minuten gebührenfrei abstellen können. Der Landesverband des Bayerischen Einzelhandels begrüßt diese Gesetzesänderung und fordert Städte und Gemeinden auf, diesen neuen Spielraum mit der Einrichtung von kostenlosen Kurzzeitparkzonen zu nutzen. Bei der Einrichtung einer gebührenfreien Parkzeit müssen allerdings die lokale Geschäftsstruktur und das örtliche Nahverkehrssystem berücksichtigt werden. Nur dann sind kunden- und einzelhandelsfreundliche Lösungen möglich.

Parkleitsysteme

Parkleitsysteme - idealerweise dynamische Systeme - erleichtern Besuchern und potenziellen Kunden auch in Klein- und Mittelstädten den Weg in die Stadtzentren, informieren über die Belegung der Parkplätze und vermeiden unnötigen Parksuchverkehr.

4. Öffentlicher Personennahverkehr

In Klein- und Mittelstädten und deren Einzugsbereichen ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln häufig wenig attraktiv und stellt für die Bevölkerung keine echte Alternative zum privaten Pkw dar. Leistungsfähige Bahn- oder Straßenbahnsysteme fehlen meist völlig. Die in der Regel angebotenen Linienbus-Verkehre weisen in dünner besiedelten Gebieten erhebliche Nachteile auf wie beispielsweise seltene Bedienung der Linien, lange Fahrzeiten, verhältnismäßig hohe Fahrpreise. Um die Akzeptanz des Öffentlichen zu erhöhen, sind folgende Maßnahmen sinnvoll:

- Reduzierung der Umsteigehäufigkeiten durch mehr direkten Verbindungen, Anschlusssicherung an Umsteigehaltstellen, häufigere Bedienung der Linien sowie einprägsame Abfahrtszeiten.
- Einheitliche und übersichtliche Fahrpreisgestaltung aller beteiligten Verkehrsunternehmen. In kleineren Städten und ländlich geprägten Regionen ist ein entfernungsunabhängiger Einheitstarif, - eventuell ergänzt durch einen Kurzstreckentarif - angemessen.
- Verbesserung des Angebots durch den Einsatz von bedarfsgesteuerten ÖPNV-Systeme (Rufbus, Anrufsammeltaxi).
- Ausführliche Informationen über das vorhandene Angebot sowie Neuerungen wie zusätzliche Serviceleistungen (Gepäckaufbewahrung, Job-Ticket) durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit.

5. Fußgänger und Radfahrer

Nach den Ergebnissen der Kundenverkehrsumfragen sind die Anteile der Fußgänger und Zweiradnutzer unter den Kunden des Einzelhandels aus der Stadt selbst in Kleinstädten sehr hoch. Deshalb sollte in Kleinstädten besonders großer Wert auf Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit gelegt werden. Hierzu tragen bei:

- Ausreichend breite Fußgängerwege und fußgängerfreundliche Verkehrsübergänge.
- Eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen.
- Ein umfassendes Radwegenetz.

LBE-Hauptgeschäftsstelle München:

Dipl.-Geogr. Simone Streller - Telefon: 0 89/5 51 18-1 12, Fax: 0 89/5 51 18-1 14, Email: streller@lbe.de