

Kreisverband Passau/Freyung-Grafenau e.V.

Vorsitzender:

Bernd Sluka

Dr.-Karl-Fuchs-Straße 25

94034 Passau

Tel. (0176) 461 99 555

E-Mail: kv-pa-frg@vcd-bayern.de

Passau, 2010-06-25

Leitlinien zum Verkehrsentwicklungsplan 2010

Bestandsaufnahme

Da nun die Untersuchung des gegenwärtigen Verkehrs weitgehend abgeschlossen ist, ziehen wir zunächst ein Resümee des Ergebnisses:

Der Verkehrsentwicklungsplan von 1995 ist nicht gescheitert, sondern er wurde einfach nicht umgesetzt. Gegenläufige Entscheidungen haben ihn unwirksam werden lassen und die enthaltenen Maßnahmen konterkariert.

Die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt wurde erhöht, anstatt zurückgebaut. Maßnahmen im Radverkehr unterblieben, die Hauptverbindung für den Radverkehr durch die Innenstadt wurde gesperrt. Erst seit etwa einem Jahr versucht Passau dieses Defizit aufzuheben und führt zögerlich kleine Verbesserungen beim Radverkehr ein.

Das Resultat ist eindeutig ausgefallen: In Passau wird heute mehr mit dem Auto gefahren, während der Anteil des Umweltverbundes und insbesondere des Radverkehrs zurück ging. Diese Entwicklung ist hausgemacht. Passau steht damit entgegen dem bundesweiten Trend zu weniger Autonutzung. Vielen anderen Städten ist es in der gleichen Zeit gelungen, den Radverkehr zu stärken und die Zahl der Autofahrten in der Stadt zu verringern.

Insgesamt wuchs das Verkehrsaufkommen im Passau entgegen aller Prognosen kaum. Er verlagerte sich nur. Damit zeigt sich einmal mehr, dass auch im Verkehr das Angebot die Nachfrage bestimmt. Wo viel für das Auto getan wird, werden Autos häufiger gefahren. Das Ziel des Verkehrsentwicklungsplans 1995, den Autoverkehr in der Innenstadt zu verringern, wurde deswegen verfehlt. Gleiches gilt für das Ziel, den Rad- und Fußverkehrs zu stärken, das vernachlässigt wurde.

Der Busverkehr wurde zwar zunächst ausgebaut, was ihm deutlich mehr Kunden bescherte. Dann aber wurde er bald wieder eingeschränkt, der Takt zweimal verschlechtert, die Bedienung zu den Randzeiten ausgedünnt und die erfolgreichen Verbindungen in das Umland aufgegeben. Die Zahl der Fahrgäste ging mit jeder Einschränkung zurück. Auch die mehrfachen Erhöhungen des Fahrpreises hatten sichtbare Rückgänge der Busnutzung zur Folge. Trotz wesentlich besserem Angebot waren die Busse zu Zeiten des fahrgastfreundlichen 15-Minuten-Takts in den Jahren

1995 bis 1997 mit 2,9 bis 3,0 Fahrgästen pro Nutzwagenkilometer nicht schlechter ausgelastet als zur Zeit (2,8 bis 3,0)

Auch die Stärkung des Busverkehrs blieb aus, weil die Maßnahmen, die im Verkehrsentwicklungsplan dazu vorgeschlagen wurden, meist nicht umgesetzt oder wieder zurückgenommen wurden.

Passau hat kein Problem, das vom Durchgangsverkehr ausgehen würde. Vielmehr finden bis auf einen geringen Anteil im einstelligen Prozentbereich alle Fahrten im Binnenverkehr oder in ein- bzw. ausfahrenden Ziel- und Quellverkehr statt. Dies gilt gleichermaßen für den Personen- wie den Güterverkehr. Der motorisierte Verkehr wird in den nächsten 15 Jahren in Passau nicht mehr merklich zunehmen.

Was uns in den nächsten Jahren erwartet

Unser Jahrzehnt steht im Zeichen der Klimaschutzes. Maßnahmen gegen den Klimawandel müssen in den nächsten 10, höchstens 15 Jahren umgesetzt werden, sonst ist der Klimawandel nicht mehr wirksam aufzuhalten. Auch Passau muss seinen Teil zum Klimaschutz beitragen. Gerade der Verkehr bietet dazu einen wirksamen Ansatzpunkt, hat es Passau doch in den vergangenen 20 Jahren versäumt, hier klimawirksame Maßnahmen zu setzen, mehr Autoverkehr angezogen und damit den sogar Klimawandel verstärkt. Diese Tendenz sollte jetzt umgedreht werden.

Gleichzeitig sind nicht wenige Bürger in Passau von den Auswirkungen des motorisierten Straßenverkehrs betroffen. Das Feinstaubproblem ist noch immer nicht gelöst. Selbst beschönigende Messwerte nach Umzug der Messstation aus dem Hauptbelastungsbereich an den Stadtrand sind häufig noch zu hoch und lassen erahnen, welche Belastung in den Straßenschluchten der Innenstadt, Ilzstadt und Innstadt wirklich auftreten. An diesen Straßen wohnen und arbeiten Menschen. Viele Anwohner sind durch Verkehrslärm gesundheitlich bedroht, wobei auch der Lärm von der Schiene erwähnt werden sollte, wenngleich er gegenüber dem Straßenlärm die geringere Rolle spielt.

Ein Fünftel aller Passauer Haushalte haben kein Auto. Auch ihre Mobilität muss in der Zukunft gesichert sein. Daher ist es wichtig, den Fußverkehr, das Radfahren und den öffentlichen Verkehr so auszubauen, dass sie gleichwertig zum motorisierten Verkehr eine echte Alternative darstellen. Weil die Bevölkerung älter wird, wird sich diese Notwendigkeit verstärken.

Die Kosten für Mobilität werden steigen. Insbesondere die Kraftstoffpreise ziehen durch die zunehmende Verknappung des Erdöls bei gleichzeitig mit der Weltwirtschaftsentwicklung wieder steigender Nachfrage stark an. Autofahren wird teurer werden, die Nachfrage nach bezahlbaren Alternativen wird zunehmen. Kaum eine Stadt in Deutschland hat darauf bisher eine brauchbare Antwort gefunden.

Ein Verkehrsentwicklungsplan muss diesen Entwicklungen Rechnung tragen. Er muss klare Vorgaben enthalten, wie die Mobilität in der Zukunft gewahrt werden soll und eine Richtung vorgeben. Diese kann nur lauten, den Verkehr weiter zu einem ökologischen, Klima und Ressourcen schonenden System umzubauen. Städtebauliche Aspekte gehören ebenso integriert, wie das Ziel, bezahlbare Mobilität für alle Bürger zu sichern.

Leitlinien für einen Klima schonenden, menschenfreundlichen, zukunftsfähigen Verkehr in Passau

Im Folgenden stellen wir einige Vorschläge zu den Leitlinien des Verkehrsentwicklungsplans vor. Bei jeder stehen Erläuterungen, warum diese Leitlinien sinnvoll sind. Es werden Ziele und beispielhafte Maßnahmen beschrieben, mit denen diese Leitlinien erreicht werden können.

1. Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Verkehr auf den Umweltverbund

Auch wenn dieses Ziel bisher nicht erreicht wurde, heißt das nicht, dass es gescheitert wäre oder es gar sinnlos wäre, es weiter zu verfolgen. Im Gegenteil bleibt es zum Schutz des Klimas und zur Sicherung der Mobilität zwingend notwendig, den Verkehr mit Verkehrsmitteln durchzuführen, die weniger Energie und Ressourcen verbrauchen und für die öffentlichen Haushalte und die Allgemeinheit günstiger sind als der Kraftfahrzeugverkehr. Nachhaltigkeit des Verkehrs ist als oberstes Ziel vorzusehen. Passau darf sich dieser Aufgabe nicht entziehen schon, weil sich die Stadt sonst aus der Städtegemeinschaft und auch international isolieren würde.

Aber auch den Bewohnern Passaus ist die Stadt schuldig, den Verkehr mit den geringst möglichen Auswirkungen zu meistern. Dazu ist seine Verlagerung auf weniger schädliche Verkehrsmittel essentiell. Der Verkehr muss verträglicher werden. Dass er nicht mehr anwachsen wird, ist als Chance zu sehen und erleichtert es, dieses Ziel zu erreichen.

Zur Umsetzung stehen eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verfügung, die aber nicht unter diesem übergeordneten Ziel konkretisiert werden sollen, sondern bei den anderen Leitlinien. Da in Passau der Ziel-, Quell und Binnenverkehr dominiert, ist hier anzusetzen, während Maßnahmen zur Steuerung des überörtlichen Verkehrs weitgehend unwirksam bleiben würden.

2. Massiver Ausbau des Radverkehrs

Der Radverkehr wurde in den letzten 15 Jahren in Passau sträflich vernachlässigt. Sein Verkehrsanteil ist daher stark gesunken. Dies gilt es umzukehren, um damit das Umsteigen auf das Fahrrad zu erleichtern. 70 % aller Wege in Passau sind kürzer als 5 Kilometer und lassen sich damit grundsätzlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Für die meisten Wege, ist das Fahrrad das optimale Verkehrsmittel. Es erzeugt keine Emissionen, keinen Lärm und so gut wie keine Unfallgefahr.

Dazu sollte vor allem das bestehende Radverkehrsnetz, das weitgehend abseits der Hauptstraßen verläuft, beschildert und in einem Fahrradstadtplan bekannt gemacht werden. Einige fehlende Verbindungen müssen endlich geschaffen werden, z.B. zwischen Innenstadt und Altstadt und über die Donau in die nördlichen Stadtteile. Wege für Radfahrer sollten möglichst getrennt vom Fußgängerverkehr verlaufen. Eine Imagekampagne sollte das Radfahren positiv bewerben und so den Umstieg auf das Fahrrad fördern. Hier gehen andere Städte wie München, Nürnberg und Bamberg als Vorbild voran.

Die Bergigkeit einiger Strecken in Passau kann durch Förderung der Elektromobilität (z.B. Ladestationen für Elektro-unterstützte Fahrräder) und eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr überwunden werden.

Abstellplätze an den Quellen und Zielen müssen in ausreichender Anzahl geschaffen werden. Hier ist vor allem auf Qualität zu achten. Die Stellplätze müssen erlauben, das Rad sicher anzuschließen und Witterungsschutz bieten. Stellenweise sollte Gepäckaufbewahrung hinzukommen, vor allem, um den Fahrradtouristen das Verweilen in der Stadt zu erleichtern und so den Umsatz zu fördern.

Radfahren in Passau ist sicher. Die Unfallrate des Radverkehrs in Passau ist deutlich unterdurchschnittlich. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass auf Bordsteinradwege, die zu mehr Unfällen führen, weitgehend verzichtet wird. Es ist aber nötig, die gefühlte Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen, damit mehr Menschen sich auf das Fahrrad trauen. Dazu gehört, ihnen weitere eigene Wege und Abkürzungen abseits befahrener Straßen anzubieten. Eigene Brücken und Tunnel, eventuell zusammen mit dem Fußgängerverkehr, dürfen nicht außer Betracht bleiben. Beispielsweise könnte eine eigene Brücke für Radfahrer – hier im Mischverkehr mit Fußgängern – zwischen Innstadt und Altstadt nicht nur den Tourismus fördern, sondern auch die Erreichbarkeit der Innstadt wesentlich verbessern und bei entsprechender Ausgestaltung als Notweg für Rettungsfahrzeuge dienen.

Auf Hauptstraßen muss der Radverkehr sichtbar werden, um seine Sicherheit zu erhöhen. Dies kann örtlich durch Radfahrstreifen oder Seitenstreifen unterstützt werden. Gleichzeitig wird damit gezeigt, dass Passau etwas für Radfahrer tut, und damit das Radfahren gefördert.

Die Mittel für den Radverkehr sollten entsprechend aufgestockt werden. Möchte man ihn nur proportional, entsprechend seines bestehenden Verkehrsanteils beteiligen, stehen ihm im Vergleich zum motorisierten Verkehr rund ein Fünftel der dafür aufgewendeten Finanzmittel zu. Überproportionale finanzielle Förderung des Radverkehrs wäre allerdings in den nächsten Jahren wünschenswert, da er in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigt wurde und es darum geht, ihn wieder zu stärken.

3. Förderung und Ausbau des Fußgängerverkehrs

Fußgänger stellen neben Radfahrern die zweite emissionsfreie Verkehrsart dar. Die zurückgelegten Entfernungen sind allerdings geringer, so dass Fußgängerverkehr nur örtlich eine Alternative zum Fahrzeug gestützten Verkehr darstellen kann. Gerade aber in Passaus verdichteten Kernbereichen (z.B. Altstadt, Innenstadt, Innstadt, Ortsteilzentren) ist das Gehen die zu bevorzugende Verkehrsart.

Dazu brauchen Fußgänger eigene, möglichst vom anderen Verkehr getrennte, attraktive Wege. Eine Mischung mit dem Radverkehr sollte weitgehend vermieden und nur auf Bereiche beschränkt werden, wo dies für die Erreichbarkeit von Zielen und Netzschlüsse unbedingt notwendig ist.

Fußgängerverkehr lässt sich durch den Ausbau von Gehwegen, die Anlage eigenständiger Wege und Abkürzungen fördern. Fußwege dürfen nicht monoton und öde neben lauten Straßen verlaufen, sondern müssen Abwechslung bieten. Dann werden die zu Fuß zurückgelegten Entfernungen größer. Eine Folge von Plätzen und Ruhebereichen in fußläufigen Entfernungen, alle 300 bis 500 Meter, macht das Gehen attraktiver und verbessert gleichzeitig die sozialen Qualitäten des Raums.

Verkehrsberuhigung, Ausbau von Shared Space, mehr Querungshilfen an Straßen, kürzere Wartezeiten an Ampeln sind weitere mögliche Maßnahmen, um das zu Fuß

Gehen zu stärken. Dazu braucht nicht viel Geld in die Hand genommen werden. Maßnahmen im Fußgängerverkehr sind vergleichsweise günstig.

4. Ausbau und Verbesserung des ÖPNV

Um eine wirkliche Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zu bewirken und die Mobilität aller zu sichern, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr notwendig. Den Bestand zu halten genügt jedoch nicht dem Ziel, die motorisierten Fahrten in Passau zu reduzieren. Das Angebot ist zu verbessern.

Beim Busverkehr führte die Taktverbesserung zu deutlich mehr Fahrgästen bei gleichzeitig nicht geringerer Auslastung der Fahrzeuge. Sie bleibt weiterhin anzustreben. Die Beschleunigung des Busverkehrs bleibt weitere Aufgabe. Noch viel zu häufig stehen die Busse im Stau, u. a. rund um den Klostergarten und am Ilzdurchbruch.

Oftmals werden öffentliche Verkehrsmittel nicht genutzt, weil ihre Möglichkeiten und Qualitäten unbekannt sind. Der öffentliche Verkehr sollte stärker beworben werden, um als Alternative bewusst zu werden. Gleichzeitig sollten die technischen Möglichkeiten eines modernen Informationsmanagements genutzt und so die Kommunikation zwischen Anbietern und Nutzern verbessert werden.

Der öffentliche Verkehr ist stärker mit dem Umland zu vernetzen. Buslinien sollten in die Randgemeinden wie Salzweg, Thyrnau, Tiefenbach, aber auch nach Oberösterreich durchgeführt werden. Durch Kooperationen sollte gewährleistet werden, dass die Stadt umsteigefrei und zu einem einfachen Tarif erreichbar ist. Es genügt nicht, auf Pendler und Schülerverkehr abzustellen. Den Menschen in der Nachbarschaft Passaus sollte der Bus eine attraktive Alternative auch zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder anderen Erledigungen bieten. Sonst fahren sie in die Stadt mit dem Auto und belasten so die Bewohner. Die bessere Vernetzung des öffentlichen Verkehrs würde mehr Fahrgäste bringen und erhöht letztlich so die Auslastung des öffentlichen Verkehrs.

Der Busverkehr sollte mit dem bestehenden Bahnverkehr verknüpft werden. Die Fahrtzeiten der Busse sind auf die Bahn abzustimmen, so dass ein unmittelbarer Anschluss möglich ist. Die Bewerbung der weiterführenden Busse in der Bahn als auch die Wegweisung zu den Haltstellen ließe sich verbessern.

Zur Vernetzung mit dem Umland dient auch eine Stadtbahn. Sie fährt umsteigefrei direkt ins Stadtzentrum. Sie ergänzt auch den innerstädtischen Verkehr als vom Stau unabhängige Alternative. Nicht zuletzt ist eine Bahn attraktiver als Busse und erhöht so die Zahl der Fahrgäste. Sinnvoll ist sie aber nur, wenn das Busnetz auf das Rückgrat der Schiene ausgerichtet würde.

5. Erhalt des bestehenden Straßennetzes - kein weiterer Ausbau

Da der motorisierte Straßenverkehr nicht weiter anwachsen wird, genügt es, das bestehende, leistungsfähige Straßennetz zu pflegen und erhalten. Dadurch werden in erheblichem Umfang finanzielle Mittel eingespart und der städtische Haushalt entlastet. Diese Mittel sollten teilweise zum Ausbau des nicht-motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

Die Beschränkung auf den Erhalt schließt grundsätzlich nicht aus, punktuelle Maßnahmen an Kreuzungen durchzuführen, um damit den Verkehrsfluss zu optimieren. Solche Maßnahmen müssen allerdings genau auf ihre verkehrliche Wirkung hin

untersucht werden, da eine Beschleunigung des Verkehrs meist mehr Verkehr anzieht und so zu zusätzlichen Belastungen führen kann.

6. Reduzierung und Steuerung des Güterverkehrs

Auch der Güterverkehr führt hauptsächlich nach Passau hinein oder von dort heraus (Ziel- und Quellverkehr) oder findet im Binnenverkehr innerhalb Passaus statt. Für eine wirksame Entlastung müssen Maßnahmen hier ansetzen. Eine Beschränkung auf den überörtlichen Güterverkehr wäre nicht merklich. Auf wenigen Straßen kann es geboten sein, auch durch Maßnahmen beim überörtlichen Güterverkehr Entlastung zu schaffen.

Für die Gestaltung des städtischen Güterverkehrs hat der Verkehrsclub Deutschland fachliche Konzepte erstellt und einen Leitfaden ausgearbeitet. Daher beschränke ich mich darauf, hier nur ein paar Maßnahmen anzureißen:

Zur Steuerung des Güterverkehrs stehen z.B. Logistikzentren und ein Güterverkehrsmanagement zur Verfügung. Die Belieferung sensibler Gebiete wie der Fußgängerzone, der Altstadt oder dem Kernbereich der Innenstadt sollte gebündelt stattfinden, so dass die Gesamtzahl der Fahrten reduziert wird. Die Reduktion der hohen Anlieferfrequenzen verringert auch die Kosten seitens des Einzelhandels beim Empfang der Waren. Der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge ist durch Benutzervorteile zu fördern. Die Einhaltung und Überwachung der Lieferzeiten in der Fußgängerzone ist anzustreben. Andere Städte, wie z.B. Bremen, Münster, Heidelberg oder Bad Reichenhall haben diese Maßnahmen bereits umgesetzt.

7. Verkehrsberuhigung voranbringen

Besonders in der Innenstadt und Altstadt findet unnötig viel Autoverkehr statt. Diese Straßen sollten den Anwohnern und Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Zur Verfügung stehen Shared-Space-Konzepte, Begegnungszonen nach dem Vorbild der Schweiz und der deutsche Verkehrsberuhigte Bereich. Auch das Bahnhofsumfeld sowie die Bahnhofstraße ließen sich damit aufwerten.

Durchfahrtsrouten wie über die Heiliggeistgasse, Theresienstraße oder Innbrückgasse sind unnötig. Der meisten Verkehr dort dient der Suche nach einem freien Parkplatz. Das Überangebot an Parkplätzen in der Innenstadt und Altstadt wird zu mehr als 99 % der Zeit nicht ausgelastet. Diese unwirtschaftliche Verschwendung von Kapital und Platz sollte als Chance begriffen werden, Parkplätze im Straßenraum zurückzubauen. Die abgestellten Pkw finden in den freien Parkhäusern, -tiefgaragen und Großparkplätzen reichlich Platz. Damit wird der Parksuchverkehr reduziert und gleichzeitig die städtebauliche Kulisse verschönert.

Die gesamte Altstadt verkehrlich zu beruhigen und als Shared Space den Fußgängern die Flächen wiederzugeben, würde sie sowohl für die Bewohner als auch die Touristen erheblich aufwerten. Dazu trägt bei, dass dann etliche Verkehrszeichen, die heute die Altstadt prägen, aus dem Straßenraum verschwinden könnten. Der Durchgangsverkehr durch die Altstadt sollte weitgehend vermieden werden. Am wirkungsvollsten dazu ist die Sperrung der Innbrückgasse für den motorisierten Verkehr. Damit würde auch der illegale Schleichverkehr durch die Schustergasse beendet werden.

Würde man auf der Durchfahrt durch die Innenstadt zwischen Schanzlbrücke und Marienbrücke die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, bringt dies nicht nur weniger Emissionen in diesem stark belasteten Bereich, sondern steigert zusätzlich die Attraktivität dieser Straßenzüge für Fußgänger und Radfahrer und erhöht erheblich die

Verkehrssicherheit. Auch auf anderen Abschnitten von Hauptstraßen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere wegen Lärm- und Emissionsschutz oder Schutz vor Unfällen angebracht sein. Die Straßenverkehrsordnung lässt dies aus allen drei Gründen zu.

In den Wohngebieten sollte die Verkehrsberuhigung zur Entlastung der Anwohner, um Emissionsschutz und zum Schutz vor Unfällen weiter vorangebracht werden. Nicht wenige Straßen in Passau werden als Schleichwege missbraucht. Beispiele sind der Fuchsbauerweg oder die Alte Straße in Grubweg. Hier kann durch verkehrslenkende Maßnahmen oder Durchsetzung bestehenden Anordnungen eingegriffen werden.

8. Optimierung des Schülerverkehrs

Viele Verkehrsprobleme in Passau werden dadurch erzeugt, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und sie meist direkt davor aussteigen lassen. Dabei missachten sie nicht nur Halt- und Verkehrsverbote, sondern gefährden alle Schüler, auch ihre eigenen Kinder, die inmitten eines Verkehrschaos auf der Fahrbahn stehen. Der Römerplatz und die angrenzenden Altstadtgassen sind ein Beispiel dafür, aber nicht das einzige. Dort führt das „Elterntaxi“ jeden Morgen zu Rückstauungen über die Hängebrücke, die in Folge bis auf die Freyunger Straße und Donaustraße (B 388) zurückreichen. Würde man dieses Problem in den Griff bekommen, würde dies auf den gesamten Verkehr zurückwirken, die morgendliche Verkehrsspitze entlastet, viele Stauungen nicht auftreten und die Schüler kämen sicherer zur Schule.

Die oben genannten Maßnahmen, die den Umweltverbund attraktiver machen, bringen auch mehr Schüler dazu, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad oder öffentlichen Verkehr zur Schule zu fahren. Sie sind aber alleine nicht ausreichend. Zusätzliche Maßnahmen, die in Zusammenarbeit mit den betroffenen Schulen durchzuführen wären, sind u. a. die Aufklärung der Eltern und der Schüler über die Möglichkeiten, wie ihr Kind zur Schule kommen kann. Schulwegpläne können dabei helfen. Die Vorteile und Nachteile sollten benannt werden: Kinder, die selbst zur Schule gehen oder fahren sind wacher, aufmerksamer, sozialer, erfolgreicher in der Schule und erleben mehr auf dem Schulweg. Die meisten Kinder im Schülerverkehr sterben als Mitfahrer im Auto. Gemeinsames Gehen zur Schule (sogenannter „Walking Bus“) lässt sich organisieren. Die Schulen können fahrradfreundlicher werden, z.B. indem sie hochwertige, vandalismussichere Fahrradabstellanlagen und Umkleidemöglichkeiten anbieten. Es sollten Elternhaltestellen eingerichtet werden, an denen die Eltern, die noch immer ihre Kinder im Auto bringen wollen, geordnet aussteigen lassen können. Diese Haltestellen sollten in einiger Entfernung zur Schule liegen, um eine Gefährdung der Schüler auszuschließen. Gleichzeitig wäre die direkte Zufahrt zur Schule zu verbieten und die Verbote mit gelegentlichen Kontrollen auch durchzusetzen.

9. Förderung alternativer Verkehrskonzepte

Die Stadt kann und sollte die Nutzung von Carsharing fördern. Dies kann sie u. a. dadurch erreichen, dass sie Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Carsharing verringert den Bedarf an Anwohnerstellplätzen und kann somit zu einer Entschärfung der Wartezeiten für Anwohnerparkberechtigungen beitragen.

Verleihkonzepte für öffentliche Fahrräder können dazu beitragen, dass mehr Rad gefahren wird. Dazu wäre es beispielsweise möglich, die Bahn davon zu überzeugen, die ihre Leihfahrräder „Call-a-bike“ auf mehrere Standorte im Stadtgebiet zu verteilen.

Zurzeit stehen sie fast ständig ungenutzt am Bahnhof herum, weil man sie nur dort entleihen und wieder zurückgeben kann, während der Nutzung aber jede Minute bezahlen muss. Darüber hinaus wären möglicherweise ortsansässige, mittelständische Fahrradhändler dafür zu gewinnen, ein solches System zu betreiben oder zu unterstützen. Viele andere Städte in Europa zeigen dass ein öffentliches Fahrradverleihsystem eine attraktive Ergänzung darstellen kann und die Fahrradnutzung voranbringt. In diesem Zusammenhang wäre der Verleih Elektro-unterstützter Fahrräder eine sinnvolle Ergänzung.

Für kleine, sparsame Pkw können Sonderparkmöglichkeiten und günstigere Tarife geschaffen werden. Ladestationen für zukünftige Elektroautos sollten vorgesehen werden.