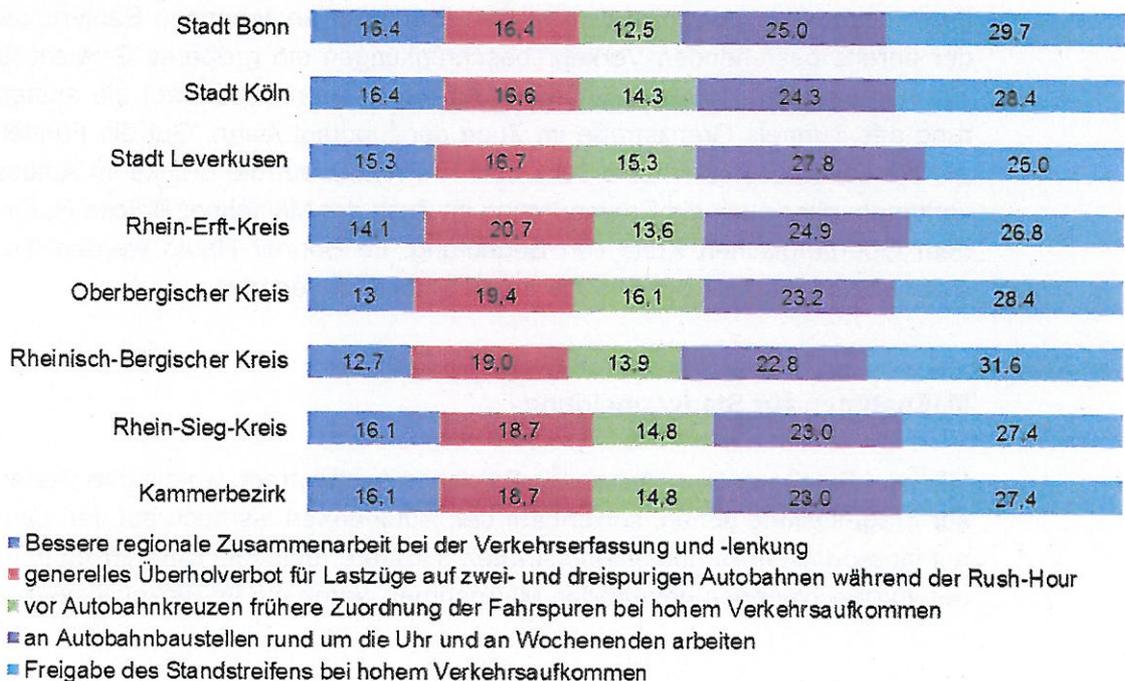


Stauvermeidung auf Autobahnen

In erster Linie sehen die befragten Handwerksbetriebe in einer Freigabe des Standstreifens bei hohem Verkehrsaufkommen einen effizienten Weg zur Vermeidung von Staus. Mehr als 28 Prozent der Nennungen entfielen auf diese Antwortalternative. Allerdings muss vor der Dauernutzung des Standstreifens der Fahrbahnzustand auf dem Randstreifen untersucht und eventuell ertüchtigt werden, damit solche Überraschungen wie auf der Baustelle der Ruhrtalbrücke im Verlauf der A 52 vermieden werden, als die Fahrbahn unter der Dauerbelastung an mehreren Stellen aufbrach. Zudem ist zum einen auf vielen Autobahnen im Raum Bonn diese Maßnahme bereits umgesetzt worden, so dass hier ein weiterer Kapazitätswachstum nicht erreicht werden kann. Zum anderen trägt gerade diese Maßnahme zu einer erhöhten Belastung der Brückenbauwerke bei und war eine der Ursachen für den heutigen Zustand der Leverkusener Brücke. Denn natürlich fahren die Lastkraftwagen auf der rechten Spur. Dadurch verstärkten sich bei der Leverkusener Rheinbrücke die auf die Tragkonstruktion übertragenen Schwingungen und führten zu einer beschleunigten Materialermüdung. Am meisten versprechen sich die Handwerker aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis mit fast 32 Prozent und aus Köln mit 30 Prozent von einer solchen Maßnahme. In einer Beschleunigung der Bauarbeiten auf den Autobahnen sehen die Handwerksbetriebe mit 24 Prozent der Nennungen eine Möglichkeit zur Reduzierung der Staus auf den Autobahnen. Arbeit rund um die Uhr an sieben Tagen die Woche ist sicherlich nicht in jedem Fall umsetzbar, sollte aber von den beauftragenden Stellen stärker als bislang in die Planungsüberlegungen einbezogen werden.

Auf besonders stark befahrenen Teilabschnitten böte ein Überholverbot für Lastkraftwagen während der Hauptverkehrszeiten eine Möglichkeit der Stauvermeidung, da Überhol-

Grafik 7: Mögliche Maßnahmen zur Stauvermeidung auf Autobahnen (Ergebnisse nach kreisfreien Städten und Kreisen in Prozent der Nennungen)

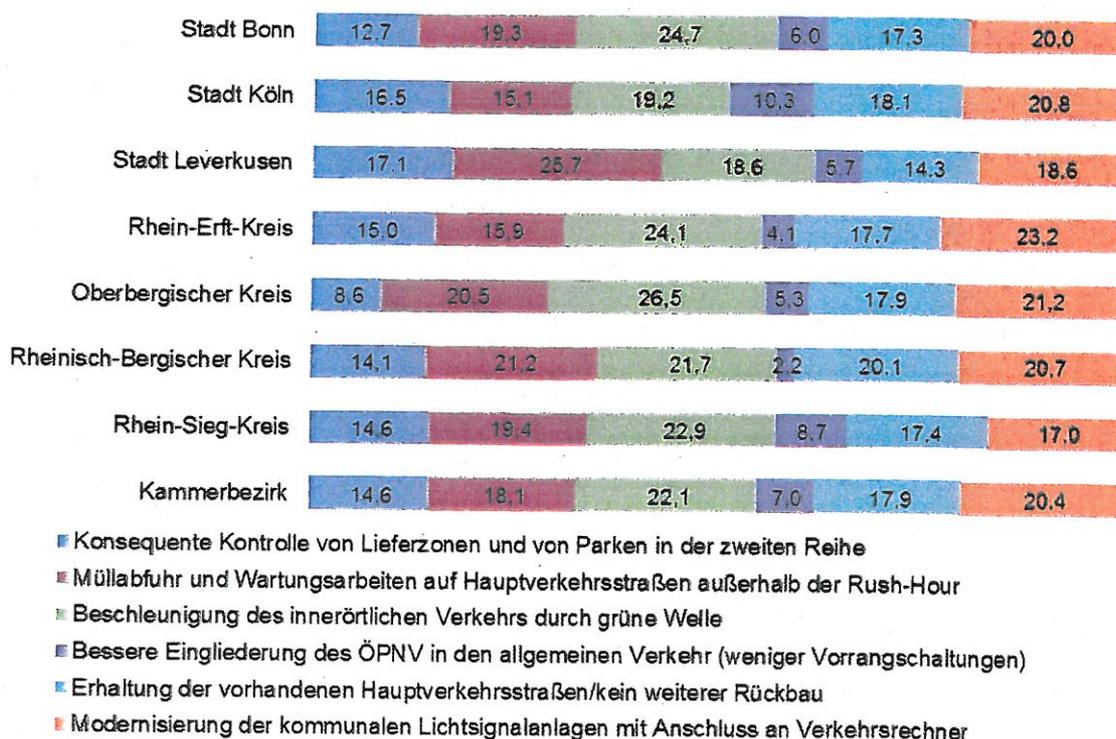


vorgänge aufgrund des meist geringen Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen überholendem und überholtem Fahrzeug längere Zeit in Anspruch nehmen. Auf einzelnen zweispurigen Autobahnen wie z. B. der Autobahn A 59 im südlichen Kölner Stadtgebiet ist dies bereits umgesetzt, doch böte sich dies auch für die Autobahn A 555 an. 18 Prozent der Nennungen entfielen auf diese Antwortmöglichkeit. Im Rahmen der Kampagne „Staufreies Hessen“ haben die für die Verkehrsbeeinflussung zuständigen Stellen im Raum Frankfurt gute Erfahrungen mit einem verbesserten regionalen Austausch zwischen den für die Autobahn und die kommunalen Verkehrsnetze verantwortlichen Institutionen gemacht. Dadurch dass Angaben zum Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und auf den wichtigsten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vernetzt wurden, konnte hier die Staubelastung deutlich reduziert werden. Mit 15 Prozent der Nennungen plädieren die Handwerker dafür, ein ähnliches System auch im Köln-Bonner Raum zu testen. Hierfür könnte die Plattform „Mobil im Rheinland“ genutzt werden. Auf eine frühere Zuordnung der Fahrspuren an Autobahnkreuzen bei hohem Verkehrsaufkommen entfielen 14 Prozent der Nennungen. Durch eine entsprechende Beschilderung ließen sich Einfädelungsvorgänge früher umsetzen, so dass nicht der Verkehr auf einer freien Richtungsfahrbahn behindert würde, wenn noch ein Fahrer auf eine Spur mit stockendem Verkehr wechseln möchte.

Vermeidung von Staus auf Landstraßen und innerhalb der Ortschaften

Nach Einschätzung der Handwerksunternehmen bedürfen die kommunalen Lichtsignalanlagen dringend einer Modernisierung. Dabei sollten zwei Maßnahmen im Vordergrund stehen: In einer „grünen Welle“ bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit wird in den meisten Städten und Kreisen die sinnvollste Maßnahme gesehen, um den Stop-and-Go-Verkehr zu vermeiden. Auf diese Antwortmöglichkeit entfielen je nach Gebietskörper-

Grafik 8: Mögliche Maßnahmen zur Stauvermeidung auf Landstraßen und innerörtlichen Straßen (Ergebnisse nach kreisfreien Städten und Kreisen in Prozent der Nennungen)



schaft zwischen 19 und 27 Prozent der Nennungen. Auffällig ist jedoch, dass diese Maßnahme in Köln und Leverkusen nicht so positiv gewertet wird. In Köln wird in einer grundlegenden Modernisierung der Lichtsignalanlagen mit dem Anschluss an einen Verkehrsrechner ein besseres Instrument zur Beschleunigung der Verkehrsströme gesehen. In Leverkusen erwarten sich die Handwerksbetriebe dagegen am meisten von einem Verzicht auf Wartungsarbeiten und auf öffentliche Dienstleistungen wie Straßenreinigung und Müllabfuhr während der Rush Hour auf den Hauptverkehrsstraßen. Ähnlich hoch bewerteten Handwerker aus dem Oberbergischen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis die positiven Wirkungen einer solchen Maßnahme.

Skeptischer als in den anderen Gebietskörperschaften, wo diese Alternative praktisch keine Rolle spielte, sehen die Handwerksbetriebe in Köln die Vorrangschaltungen für den Öffentlichen Personennahverkehr. Hier sehen 10 Prozent der Nennungen eine Möglichkeit zur Beschleunigung des Verkehrs. Unternehmen aus den kreisfreien Städten Köln und Leverkusen befürworten überdurchschnittlich oft eine konsequente Kontrolle des ruhenden Verkehrs in den Lieferzonen sowie eine stärkere Ahndung des Parkens in der zweiten Reihe als Mittel zur Vermeidung von Staus. Eindringlich plädiert das Handwerk auch dafür, das vorhandene Netz der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen zu erhalten und nicht weiter zurück zu bauen. Hierauf entfielen mit 18 Prozent im Kammerbezirk fast ebenso viele Nennungen wie auf die bereits erwähnte zeitliche Verlagerung von Wartungsarbeiten und öffentlichen Dienstleistungen.

Zusammenfassung der Ergebnisse und Forderungen des Handwerks

Die Befragung hat gezeigt, dass die Belastung der Handwerksunternehmen durch Staus auf den Straßen in der Region zumindest in den Ballungsräumen zugenommen hat. Der durch die Staus für die Betriebe entstehende Schaden lässt sich in der Regel nicht an den jeweiligen Kunden weitergeben, so dass der Gewinn des Unternehmens reduziert wird. Einen Überblick über die in den einzelnen Regionen in jedem Betrieb durchschnittlich betroffene Zahl der Mitarbeiter und eine Schätzung der dadurch verursachten Kosten bietet die nachfolgende Tabelle:

Tabelle 1: Von Staus betroffene Mitarbeiter und Staukosten je Betrieb nach Gebieten

Gebiet	Betroffene Mitarbeiter	Entstandene Kosten in €
Stadt Bonn	4,1	9.111
Stadt Köln	3,9	9.504
Stadt Leverkusen	2,5	8.618
Oberbergischer Kreis	2,4	4.901
Rhein-Erft-Kreis	4,0	10.489
Rheinisch-Bergischer Kreis	3,1	7.344
Rhein-Sieg-Kreis	3,9	11.612
Ballungsrand Bonn ¹⁾	3,7	12.443
Ballungsrand Köln ²⁾	3,9	11.013
Kammerbezirk	3,6	9.289

¹⁾ Zur Abgrenzung des Ballungsrandes um Bonn siehe S. 6
²⁾ Zur Abgrenzung des Ballungsrandes um Köln siehe S. 9

Betroffen bei der Analyse nach Branchen sind in erster Linie die Handwerke, die im weitesten Sinne reparierend und installierend bei ihren Kunden tätig sind sowie die dem Baubereich zuzuordnenden Berufe. Die einzelhandelsorientierten Handwerke sind insoweit betroffen als bei ihnen in größerem Umfang Lieferverkehre anfallen können. Dies gilt insbesondere für die Filialunternehmen des Nahrungsmittelhandwerks. Zwar stehen bei den Bäckern und Fleischern die ersten Lieferungen bereits weit vor Beginn des morgendlichen Berufsverkehrs an, jedoch werden häufig tagsüber weitere Lieferungen erforderlich und abends muss die nicht verkaufte Ware in den Filialen abgeholt werden. Im Bereich der Gesundheitshandwerke sind in Einzelfällen Kostenschätzungen von Zahn Technikern vorgenommen worden, die ihre Produkte zu Zahnärzten bringen und teilweise auch Anpassungsarbeiten bei einzelnen Patienten in den Praxen durchführen müssen. Die Zahl der durchschnittlich betroffenen Mitarbeiter sowie die in den einzelnen Handwerksbranchen entstehenden Kosten können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Tabelle 1: Von Staus betroffene Mitarbeiter und Staukosten je Betrieb nach Branchen

Handwerksbranche	Betroffene Mitarbeiter	Entstandene Kosten in €
Bauhauptgewerbe	5,8	14.042
Ausbaugewerbe	3,3	8.958
Handwerke für gewerblichen Bedarf	3,2	7.338
Kraftfahrzeuggewerbe	3,3	4.638
Lebensmittelhandwerk	1,8	3.640
Gesundheitsgewerbe	3,5	10.000
Handwerke für den privaten Bedarf	1,7	4.185
Handwerk insgesamt	3,6	9.289

Die wirtschaftsgeographische Lage der Region Köln/Bonn ist hervorragend: sie liegt im Kern eines dichten Autobahn- und Eisenbahnnetzes, an Europas wichtigster Binnenwasserstraße mit mehreren Häfen und verfügt über einen attraktiven Flughafen. Diese Infrastruktur muss im Sinne einer florierenden Wirtschaft erhalten und in ihrer Funktionalität weiter ausgebaut werden. Im Fokus der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene muss die Anpassung der Leistungsfähigkeit an die aktuellen und die zukünftigen Erfordernisse stehen. Dies gilt insbesondere unter dem Aspekt der zu erwartenden Steigerung der Güterverkehrsströme in den nächsten zehn Jahren. Oberstes Ziel aller Maßnahmen muss aus der Sicht des Handwerks die Verflüssigung des Verkehrs sein. Nur wenn die Leistungsfähigkeit der Straßen ausgenutzt und verkehrsbeschränkende Maßnahmen möglichst unterbleiben, können wir in der Region den Verkehrskollaps vermeiden. Zudem belastet ein gleichmäßiger Verkehrsfluss die Umwelt erheblich weniger als Fahrzeuge, die im Stau stehen.

Das Handwerk fordert deshalb:

- Optimierung der Lichtsignalanlagen, Anschluss aller Ampeln an moderne Verkehrsrechner, um eine Ampelschaltung sicherzustellen, die einer „grünen Welle“ möglichst nahekommt.
- Umsetzung eines qualifizierten Baustellenmanagements im „strategischen Straßennetz“. Mit den bei der Bezirksregierung eingerichteten Arbeitskreisen für die Bereiche Köln/Leverkusen und Bonn/Rhein-Sieg sind erste Ansätze bereits erreicht wor-

den. In diesem Zusammenhang muss es fast als eine verpasste Chance bezeichnet werden, dass die Stadt Köln die Sanierung der Fahrbahnübergänge im Bereich der B 55a (Autobahnzubringer) erst in der Woche vor Beginn der Maßnahme per Presseerklärung kommuniziert, und mit dem Tag des Baubeginns in das Baustellenregister bei „Mobil im Rheinland“ einträgt. Eine frühere Kommunikation hätte den Betroffenen Gelegenheit gegeben, sich mit Alternativrouten auseinanderzusetzen.

- Alle Kommunen sollen sich verpflichten, längerfristige Bauarbeiten auf Straßen im strategischen Netz in dieses Register einzutragen. Gleichzeitig ist innerhalb der öffentlichen Verwaltungen darauf zu achten, dass die Ausweichstrecken von Behinderungen durch öffentliche oder private Baustellen möglichst freigehalten werden. In allen Verwaltungsstellen, die im weitesten Sinne mit der Vergabe von Baugenehmigungen zu tun haben, muss der Blick in das Baustellenregister bei „Mobil im Rheinland“ zur Pflicht werden.
- Die Einbindung aller Versorgungsunternehmen mit eigenen Leitungen im öffentlichen Raum in dieses System ist unabdingbar.
- Erarbeitung und Umsetzung eines regionalen Verkehrsleitkonzeptes. Die Grundlagen dafür werden zurzeit von „Mobil im Rheinland“ erstellt.
- Straßenneubauten in Form von Ortsumgehungen oder Erweiterungen, da wo es der Verkehrsfluss erfordert, dürfen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.
- Die verstärkte Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens sollte geprüft und entsprechend vorbereitet werden. Dazu notwendige Ertüchtigungsmaßnahmen an bestehenden Autobahnen sollten umgehend in Angriff genommen werden.
- Baustellen auf kommunalen und Landstraßen, an denen die Arbeiten aus organisatorischen oder beschaffungstechnischen Gründen zeitweise unterbrochen werden müssen, sollten im Interesse eines möglichst geringen Eingriffs in den Verkehrsfluss soweit wie möglich zurückgebaut werden. Wenn eine Fahrbahnspernung zur Baustellenabsicherung während der Arbeiten erforderlich ist, sollte eine mögliche Freigabe außerhalb der Arbeitszeiten geprüft werden.
- Auf kommunalen Haupterschließungsstraßen müssen das Parken in zweiter Reihe und die missbräuchliche Benutzung von Ladestreifen konsequent geahndet werden.
- Wie in den Großstädten teilweise bereits üblich sollen auch in den anderen Städten und Gemeinden die Arbeiten von Entsorgungsunternehmen und Wartungs- oder Kontrollarbeiten an Leitungen außerhalb der Hauptverkehrszeit erfolgen.
- In der Kommunalpolitik werden häufig Maßnahmen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel oder den Fahrradverkehr gefordert bzw. beschlossen. Hierzu zählen der Rückbau der Straßen und der Einbau künstlicher Barrieren auch auf Hauptverkehrsachsen. Solchen Maßnahmen widersprechen wir energisch. Sie verstärken das Stauaufkommen und die Belastung der Umwelt. Es müssen zusätzliche Anreize im ÖPNV geschaffen werden, damit ein Umstieg erfolgt.