

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

20. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 28. März 1967	Nummer 38
---------------------	---	------------------

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
910	2. 3. 1967	Gem. RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten und d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Sofortprogramm für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, die ohne wesentliche Investitionen kurzfristig verwirklicht werden können	414

I.

910

**Sofortprogramm
für Maßnahmen zur Verbesserung der
Verkehrsverhältnisse der Gemeinden,
die ohne wesentliche Investitionen kurzfristig
verwirklicht werden können**

Gem. RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten — IV B 4 — 51-800/9 — u. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
— V/A 4 — v. 2. 3. 1967

Der Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bundestagsdrucksache IV/2661 vom 29. Oktober 1964) enthält zahlreiche Anregungen und Vorschläge, wie durch planerische, bauliche, organisatorische und rechtsgestaltende Maßnahmen die Verkehrssituation der Gemeinden verbessert werden kann.

Unter dem Vorsitz des Bundesministers für Verkehr befaßt sich z. Z. ein aus Vertretern der Bundesregierung, der Länderregierungen und der kommunalen Spitzenverbände gebildetes gemeinsames Arbeitsgremium mit der systematischen Auswertung des Sachverständigenberichts mit dem Ziel, die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, damit die verschiedenen Anregungen und Vorschläge in der Praxis zur Anwendung gebracht werden können.

Eine durchgreifende Verbesserung der innergemeindlichen Verkehrsverhältnisse ist vielfach nur durch umfangreiche und aufwendige bauliche Maßnahmen zu erreichen. Die erforderlichen Investitionsmittel können aber nur über längere Zeiträume beschafft und bereitgestellt werden. Die geplanten Maßnahmen zur endgültigen Lösung der Verkehrsprobleme sind daher u. U. kurzfristig nicht zu verwirklichen. Aus diesem Grunde müssen etwa noch bestehende Möglichkeiten, die Verkehrsverhältnisse ohne aufwendige Baumaßnahmen zu verbessern, unbedingt ausgeschöpft werden.

Im Auftrag der Konferenz der Verkehrsminister der Länder sind daher diejenigen Vorschläge des Sachverständigenberichts geprüft, zusammengestellt und um weitere Anregungen ergänzt worden, die sofort und ohne wesentliche Investitionen verwirklicht werden können. Dieses Sofortprogramm wird hiermit den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bekanntgegeben und zur Beachtung empfohlen:

Sofortprogramm

für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, die ohne wesentliche Investitionen kurzfristig verwirklicht werden können

A. Allgemeines

Die Länder betrachten in Übereinstimmung mit dem Bund und den kommunalen Körperschaften die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden als eine Aufgabe von hoher Dringlichkeit. Die heutigen Schwierigkeiten im Straßenverkehr verlangen, daß die Verkehrsinfrastruktur so rasch wie möglich den Erfordernissen des Verkehrs angepaßt wird. Dies hängt weitgehend von den finanziellen Möglichkeiten ab. Doch lassen sich auch Maßnahmen kurzfristig verwirklichen, die keine kostspieligen Investitionen verlangen. Solche Maßnahmen sollten die zuständigen Stellen vorweg ergreifen. Sie können wesentlich zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Gemeinden beitragen, wenn sie sinnvoll angewandt und auf die gegebene Verkehrslage abgestimmt werden. Die Vorschläge für diese Maßnahmen, die größtenteils schon im „Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ und in den hierzu ergangenen Stellungnahmen der Bundesregierung und des Bundesrates enthalten und dort näher erläutert sind, werden noch nicht überall im gebotenen Maße beachtet.

In der folgenden Übersicht sind deshalb die wichtigsten in Betracht kommenden Maßnahmen zur Ordnung, Lenkung und Sicherung des Verkehrs zusammengestellt. Es ist Aufgabe der zuständigen Behörden, für ihren Bereich zu prüfen, welche der hier genannten Vorschläge, sofern nicht bereits geschehen, im Einzelfall noch verwirklicht werden können. Dabei ist es auch wichtig, dafür zu sorgen, daß bestehende Regelungen rechtzeitig den sich häufig ändernden Verkehrserfordernissen angepaßt werden.

Im einzelnen ist zu bemerken:

1. Die Behörden müssen durch ordnende und sichernde Maßnahmen auf den fließenden und ruhenden Verkehr einwirken, soweit dadurch der Verkehrsfluß und die Verkehrssicherheit verbessert werden können. Diesem Ziel können auch Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes dienen.

Besondere Maßnahmen sind zur besseren Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig. Sie sollen dazu beitragen, daß dieser Verkehrszweig, der für die Bewältigung des Berufsverkehrs hervorragende Bedeutung hat, seine Funktion regelmäßig, schnell, pünktlich und sicher erfüllen kann. Es ist ferner erforderlich, den immer stärker werdenden Verkehrslärm und die zunehmende Verunreinigung der Luft durch die Abgase der Kraftfahrzeuge zu bekämpfen und diese nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs auf ein vertretbares Maß zurückzuführen.

Alle diese Maßnahmen können aber nur dann fruchtbar werden, wenn sich jeder Teilnehmer am Straßenverkehr verkehrsgerecht und verantwortungsbewußt verhält. Darauf ist durch intensive Aufklärung und planmäßige Verkehrserziehung ständig hinzuwirken.

Zur Entlastung der Straßen vom Berufsverkehr kann die verkehrsgerechte Staffelung der Dienstzeiten der Behörden, der Öffnungszeiten der Geschäfte und der Arbeits- und Schulbeginnzeiten beitragen. Sie ist zielbewußt anzustreben. Dazu empfehlen sich insbesondere Erörterungen auf kommunaler Ebene unter Beteiligung der Verkehrsbetriebe, der Industrie- und Handelskammern, Gewerkschaften usw.

2. Im Straßenbau lassen sich auch durch kurzfristig zu verwirklichende kleinere Maßnahmen erhebliche Verkehrsverbesserungen erzielen. Die Kosten provisorischer Maßnahmen sind nicht als verlorene Aufwendungen zu werten, wenn dadurch die Verkehrsverhältnisse an einem bestimmten Punkt oder für ein begrenztes Gebiet verbessert werden können. Im übrigen ist anzustreben, endgültige Lösungen abschnittsweise zu verwirklichen, wenn dadurch auf absehbare Zeit Verkehrswerte erzielt werden können, wobei die Dringlichkeitsfolge nach strengen Maßstäben festzulegen ist. Eine nachhaltige Verbesserung kann allerdings nur durch die Verwirklichung der endgültigen Planungsabsichten erfolgen. Sofortmaßnahmen dürfen die Gesamtverkehrsplanung nicht verzögern.

B. Einzelne Maßnahmen

I. Maßnahmen zur Ordnung und Sicherung des Verkehrs

1. Beschränkung des Abbiegeverkehrs auf dafür geeignete Kreuzungen
2. Heraufsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für geeignete Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften
3. Verbesserung der Wegweisung (z. B. einheitliche Zielangaben, Sichtbarkeit, Beleuchtung, ausreichende Wiederholung, ausreichende Hinweise auf Parkplätze, deutlich lesbare Ankündigung von Vorsortierungen)
4. Gut sichtbare Anbringung der Straßennamensschilder und Hausnummern
5. Einheitliche Beleuchtung wichtiger Durchgangsstraßen zur Verbesserung der optischen Verkehrsführung
6. Beschränkung der Ladezeiten in Straßen mit starkem Verkehr

7. Vermeidung von Arbeiten auf der Straße (Markierungsarbeiten, Straßenreinigung, Müllabfuhr) in den Spitzenzeiten des Verkehrs
8. Beschränkung des Schwerverkehrs auf verkehrsarme Zeiten
9. Verstärkte Verkehrsüberwachung, auch der Parkbeschränkungen (Einsatz von Hilfskräften)
10. Häufigere Durchführung von Verkehrsschauen unter Beteiligung ortsfremder Fachleute
11. Bildung besonderer Kommissionen zur Untersuchung und Auswertung von Unfallursachen
12. Abstimmung konkreter verkehrsordnender oder -regelnder Maßnahmen zwischen Verkehrsbehörde und anderen beteiligten Stellen in örtlichen Koordinierungsgremien

II. Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes

1. Verkehrssignalanlagen
 - a) Verstärkter Einsatz von Verkehrssignalanlagen
 - b) Einrichtung von Zentralsteuerungen und Koordinierung vorhandener Anlagen
 - c) Einrichtung verkehrsabhängiger Steuerungen
 - d) Einrichtung von Druckknopfanlagen für Fußgänger
 - e) Anpassung der Lichtzeichenregelung an die wechselnde Verkehrsbelastung (Berufsverkehr, Wochenendverkehr usw.)
2. Einrichtung von Umkehrstraßen oder Umkehrfahrspuren entsprechend den Erfordernissen in den Spitzenzeiten des Verkehrs
3. Einrichtung von miteinander korrespondierenden Einbahnstraßen
4. Schaffung von Einbahnstraßen, die von überlasteten Knotenpunkten wegführen
5. Einrichtung und Markierung besonderer Abbiegespuren, erforderlichenfalls durch Inanspruchnahme entbehrlicher Gehwegflächen
 - a) Einrichtung von Linksabbiegespuren
 - b) Einrichtung von Wendespuren zur Entlastung der Kreuzung von Linksabbiegern (bei entsprechend breiten Mittelstreifen)
 - c) Einrichtung von Rechtsabbiegespuren
 - d) Zurückverlegung von Fußgänger- und Radüberwegen zur Schaffung von Rechtsabbiegerstauraum
 - e) Einrichtung von Dreiecksinseln für den Rechtsabbiegeverkehr
 - f) Einrichtung von Sonderspuren für Rechtsabbieger unmittelbar vor Kreisverkehrsanlagen
 - g) Aufhebung von Parkbuchten im Kreuzungsbereich zugunsten von Abbiegespuren; Be- und Entladen kann zu bestimmten Tageszeiten erlaubt bleiben
6. Vergrößerung der Stauräume nach Länge und Breite; entsprechende Aufweitung des Bereiches hinter dem Knotenpunkt
7. Verbesserung der Verkehrsführung bei Block- und Platzumfahrungen im Zusammenhang mit Linksabbiegeverboten
8. Aufteilung der Fahrbahnfläche durch verkehrsgerechte Markierung, ggf. nach Aufbringen eines griffigen Fahrbahnbelages. Es sind auch Fahrspurbreiten unter 3 m möglich
9. Volle Ausnutzung der vorhandenen Fahrbahnbreite durch Markierung von Fahrspuren
10. Beschränkung der Zahl der Einmündungen und Zufahrten an Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten

- a) Abbindung unbedeutender Seitenstraßen und Anlage von Wendepunkten
- b) Aufhebung von entbehrlichen Grundstückszufahrten durch Schaffung von Anliegerfahrbahnen oder durch rückwärtige Erschließung
11. Herrichtung von Straßen, die als Nebenstrecken zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen dienen können
12. Festlegung von Nebenstrecken zur Entlastung von Hauptverkehrsstraßen (vgl. II Pkt. 2 der Richtlinien für die Durchführung verkehrslenkender Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden, VkB! 1964, S. 251 ff.)
13. Verschärfte Anwendung des § 41 b StVO zum Schutz der Verkehrsumleitungen
14. Fahrdynamische Verbesserungen von Bordsteinkurven an Straßeneinmündungen
15. Schaffung ausreichender Sichtbedingungen an Knotenpunkten
16. Kennzeichnung von Parkflächen auf geeigneten Gehwegen (als Übergangslösung) mit dem Ziel, die Fahrbahn ganzer Straßenzüge für den fließenden Verkehr freizumachen
17. Anordnung von Halte- und Parkverboten in Hauptverkehrsstraßen zu Zeiten des Spitzenverkehrs

III. Besondere Maßnahmen zur Förderung der Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs

1. Kennzeichnung von Straßen, durch die Straßenbahnen und Obusse fahren oder durch die dicht befahrene Omnibuslinien führen, als Vorfahrtstraßen
2. Bevorzugte Abwicklung des Straßenbahn- und Omnibusverkehrs an Stellen mit Lichtzeichenregelung
3. Anordnung von Park- und Halteverboten in engen Straßen mit starkem Linienverkehr
4. Sperrung enger Straßen, die von öffentlichen Verkehrsmitteln stark befahren werden, für den übrigen Verkehr oder den Durchgangsverkehr
5. Einrichtung besonderer Fahrspuren, die in Spitzenverkehrszeiten Omnibussen im Linienverkehr vorbehalten werden können
6. Abgrenzung des Gleisbereichs bestimmter Streckenabschnitte von Straßenbahnen ohne besonderen Bahnkörper vom übrigen Verkehrsraum der Straße bei besonders dichter Zugfolge durch Fahrstreifenbegrenzung oder sonstige Einrichtungen
7. Beschränkung des Linksabbiegeverkehrs auf dafür geeignete Knotenpunkte zur Vermeidung einer Behinderung öffentlicher Verkehrsmittel
8. Anlage von Haltestelleninseln, wenn die Breite der Straße die Fortführung der vor der Haltestelleninsel vorhandenen Zahl von Fahrspuren gestattet
9. Beseitigung von Haltestelleninseln, wo sie die Zahl der Fahrspuren vermindern, statt dessen ggf. Einrichtung sogenannter Zeitinseln durch Vorseignale
10. Bau von Omnibushaltebuchten
11. Überprüfung der Lage der Haltestellen nach dem Zeit-, Weg-Diagramm der grünen Welle zur Erzielung erhöhter Reisegeschwindigkeiten der Straßenbahn
12. Prüfung der Frage, wie im Einzelfall bei Straßenbahnen und Linienbussen das Einordnen in den Verkehrsstrom, z. B. Abfahren an Haltestellen und Ausfahren aus Haltebuchten, erleichtert werden kann (z. B. Lichtzeichenregelung)

13. Aufhebung nicht verkehrswichtiger Kreuzungen von Straßen mit Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper oder Sicherung solcher Kreuzungen durch Lichtzeichenregelung .
 14. Aufstellen versetzter Sperrgelder zur Sicherung von Fußgängerüberwegen an besonderen Bahnkörpern
 15. Aufstellen von Absperrgeldern an stark belasteten Haltestelleninseln
 16. Nachdrücklicher Vollzug der Gebote und Verbote, die zur besseren Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs erlassen wurden (z. B. § 8 Abs. 6, § 13 Abs. 4 Satz 2, § 16 Abs. 1 Nr. 3 StVO)
- IV. Maßnahmen zur Berücksichtigung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs
1. Trennung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs vom übrigen Straßenverkehr durch:
 - a) Einrichtung von Fußgängerstraßen und -zonen
 - b) Einrichtung besonderer Fuß- und Radwege (ggf. auch Radüberwege)
 - c) Anlage und besondere Sicherung der Schulwege
 2. Straffere Führung der Fußgängerströme an Knotenpunkten durch Sperrketten und ausreichend breite Inseln
 3. Klare Führung des Radfahrverkehrs im Kreuzungsbereich
 4. Überprüfung der Anlage der Fußgängerüberwege in den Hauptverkehrsstraßen
- V. Straßenbauliche Maßnahmen zur Trennung des ruhenden und des fließenden Verkehrs
1. Anlage von Park-, Halte- und Ladespuren bzw. -buchten ggf. auch durch Inanspruchnahme entbehrlicher Gehwegflächen
 2. Schaffung von Parkflächen (auch provisorisch) außerhalb des Straßenraumes (z. B. unter Ausnutzung von Baulücken)
 3. Einrichtung von Parkplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, notfalls in mehreren Ausbaustufen (z. B. für park and ride)
- VI. Maßnahmen zur Verkehrserziehung
1. Obligatorische Verkehrserziehung in der Schule
 2. Verstärkte Ausrichtung des Fahrunterrichts auf verkehrsgerechtes Verhalten
 3. Vermehrte Appelle der Behörden und Kraftfahrverbände an die Fahrdisziplin des Verkehrsteilnehmers durch Presse, Rundfunk, Fernsehen und Plakate
4. Einrichtung von Verkehrsinstituten zur Schulung von Berufskraftfahrern, Fahrlehrern, Richtern, Staatsanwälten und Lehrern
 5. Förderung des Baues von Verkehrsübungsplätzen durch die öffentliche Hand
 6. Schnelle und wirksame Ahndung von Verkehrsstraftaten
- VII. Maßnahmen zur Bekämpfung des Lärms und der Luftverunreinigung im Straßenverkehr
- Der Straßenverkehr beeinträchtigt die Bevölkerung immer stärker durch Lärm und Luftverunreinigung. Es ist dringend erforderlich, diese nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs auf ein erträgliches Maß zurückzuführen.
- Hierzu bieten sich insbesondere folgende Maßnahmen an:
1. Verschärfte Überwachung des Straßenverkehrs auf Einhaltung der Bauvorschriften der StVZO zur Verminderung der Lärm- und Abgasemissionen
 2. Nachdrückliche Bekämpfung folgender Verkehrsverstöße und Lärmursachen:
 - a) vermeidbares langes und lautes Laufenlassen und Hochjagen des Motors bei Stillstand des Kraftfahrzeuges
 - b) unnötige Abgabe von Schallzeichen
 - c) unnützes Hin- und Herfahren mit dem Kraftfahrzeug
 - d) lautes Zuschlagen von Fahrzeugtüren
 - e) vermeidbarer Lärm beim Be- und Entladen von Fahrzeugen
 - f) fehlerhafte Auspufftöpfe und Ansaugfilter
 - g) schlecht verstaute Ladungen
 - h) mangelhafte Aufbauten
 3. Freiwillige Überprüfung der Kraftfahrzeuge durch Verbände, Automobilfirmen und Werkstätten (u. a. Vergasereinstellung, Schalldämpfungsanlagen und Einspritzpumpen)
 4. Verstärkte Beachtung der Geräuscentwicklung und Abgasabgabe bei der Untersuchung nach § 29 StVZO
 5. Steuerung des Verkehrsflusses mit dem Ziel, Lärm- und Abgasemissionen auf ein Mindestmaß zu beschränken („grüne Welle“)
 6. Eindringliche Appelle an die Fahrdisziplin der Verkehrsteilnehmer und Aufklärung der Bevölkerung über Lärm und Abgasbekämpfung (durch Presse, Rundfunk, Fernsehen und Plakate)

Im Einvernehmen mit dem Innenminister.

— MBl. NW. 1967 S. 414.

Einzelpreis dieser Nummer 0,70 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (Einzelheft 0,30 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

In der Regel sind nur noch die Nummern des laufenden und des vorhergehenden Jahrgangs lieferbar.

Wenn nicht innerhalb von acht Tagen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen.

Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt ist, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 13,45 DM, Ausgabe B 14,65 DM.