

Ratgeber Sichere Mobilität auf dem Betriebsgelände



FÜR EIN GESUNDES BERUFSLEBEN



bGw
Berufsgenossenschaft
für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege

Ratgeber Sichere Mobilität auf dem Betriebsgelände

Impressum

Ratgeber Sichere Mobilität auf dem Betriebsgelände

Stand 08/2006

© 2006 Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Herausgeber

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Hauptverwaltung

Pappelallee 35/37

22089 Hamburg

Telefon: (040) 202 07 - 0

Telefax: (040) 202 07 - 525

www.bgw-online.de

Bestellnummer

RGM11

Inhaltliches Konzept und Text

Dipl.-Ing. Dirk Barkhausen, Dipl.-Geogr. Hans-Ludwig Bruns,
Dipl.-Geogr. Lars Welk

Redaktion

Uwe Scholz, Markus Nimmesgern

Gestaltung und Satz

Uwe Scholz

Druck

Druckhaus Dresden GmbH, Dresden

Gedruckt auf Profisilk – chlorfrei, säurefrei, recyclingfähig,
biologisch abbaubar nach ISO-Norm 9706.

Inhalt

1	Einleitung	7
2	Die Grundlagen der Planung	8
2.1	Was macht Verkehr und Mobilität sicher?	8
2.2	Verkehrsarten und Nutzergruppen	10
2.3	Verkehrsberuhigung	11
2.4	Beschilderung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	12
3	Erste Planungsschritte	13
3.1	Bestandsaufnahme	13
3.2	Problemanalyse	14
3.3	Einbindung betrieblicher Akteure	15
3.4	Einbindung überbetrieblicher Partner	16
4	Organisatorische Maßnahmen	19
4.1	Verkehrslenkung auf dem Betriebsgelände	19
4.2	Zeitliche Begrenzungen	20
4.3	Parkraum und ÖPNV-Nutzung	20
5	Bauliche Maßnahmen	21
5.1	„Verlangsamte“ Straßen	21
5.2	„Kleine“ Lösungen	22
5.3	Behindertenparkplätze	23
5.4	Planungshilfen	24
6	Gesamtlösungen	25
6.1	Verkehrsberuhigter Bereich	25
6.2	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	25
6.3	Tempo-30-Zone	25
6.4	Kosten der Maßnahmen	32
7	Privatgelände und öffentlicher Raum	34
7.1	Aufgaben der Polizei- und Ordnungsbehörden	34
7.2	Rechtlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze	34
7.3	Tatsächlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze	35
7.4	Private Straßen, Wege und Plätze	35
8	Geschwindigkeitsüberschreitung auf dem Betriebsgelände	36
9	Falschparken auf dem Betriebsgelände	38
9.1	Feststellen eines Parkverstößes	38
9.2	Parkverstöße auf rechtlich öffentlichen Flächen	38
9.3	Parkverstöße auf tatsächlich öffentlich Flächen	39
9.4	Parkverstöße auf privaten Flächen	39

10	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	42
11	Gesundheits- und Mobilitätsmanagement	43
	Literaturverzeichnis	45
	Anhang	46
	Arbeitsblatt „Nutzergruppe“	47
	Arbeitsblatt „Begehungsbogen“	48
	Kontaktformular mit der BGW	49
	Kontakt	52

Einige Hinweise zur Handhabung dieses Ratgebers

Mit dem vorliegenden Ratgeber möchte Sie die BGW darin unterstützen, bei der sicheren Gestaltung des betrieblichen Verkehrs selbst aktiv zu werden. Die Broschüre beschreibt die Analyse der Probleme vor Ort und befasst sich mit möglichen grundlegenden Zielen einer Verkehrsumgestaltung. Darüber hinaus geht sie im Detail auf organisatorische und bauliche Maßnahmen ein, wobei auch rechtliche Grundlagen vermittelt werden.

Bei der Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten können auch weitere BGW-Ratgeber hilfreich sein. Einen Einstieg in das Thema vermittelt der Ratgeber „Sichere betriebliche Mobilität“ (RGM 7), hier wird erläutert, wie mit betrieblichen Risikogruppen umgegangen und Verkehrssicherheitsarbeit als Bestandteil des Arbeits- und Gesundheitsschutzes organisiert werden kann. Der Ratgeber „Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis“ (RGM 2) unterstützt Sie bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten. Enthalten sind eine Vielzahl von Checklisten zur Erfassung, Analyse und Verbesserung der betrieblichen Verkehrssituation. Darüber hinaus enthält der Ratgeber „Projektmanagement“ (RGM 10) praktische Tipps für das Einrichten von Projektmanagementstrukturen und -instrumenten. Hinweisen möchten wir auch auf das Seminar- und Beratungsangebot der BGW. Im Anhang finden Sie eine Fax-Abfrage, mit der Sie die Ratgeber und Informationen zu weiteren BGW-Leistungen anfordern können.

Wir haben die Broschüre als Arbeitsheft angelegt. Sie enthält eine Reihe von Arbeitsblättern, die Sie heraustrennen, kopieren, ausfüllen und in einen Aktenordner ablegen können. Beim Text haben wir uns bewusst in der Länge beschränkt und einige Inhalte der besseren Übersichtlichkeit wegen als Aufzählung dargestellt.

1 Einleitung

Bei den Einrichtungen, die bei der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege versichert sind, verfügen insbesondere Krankenhäuser und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen über zum Teil große und weitläufige Betriebsgelände. Diese Gebiete wurden während ihres Bestehens immer weiter umgebaut und erweitert, neue Gebäude kamen hinzu, neue verkehrliche Nutzungsmöglichkeiten wurden integriert. Eine intelligente und angepasste Verkehrsplanung blieb bei dieser schnellen Expansion häufig genug auf der Strecke. Hinzu kommt, dass wie in kaum einem anderen städtischen Raum auf den Betriebsgeländen sozialer und medizinischer Einrichtungen unterschiedlichste verkehrliche Nutzungen zusammen kommen: Lkw und Transporter rangieren und laden auf, private Pkw parken, Taxis setzen ihre Fahrgäste ab. Busse des öffentlichen Nahverkehrs belegen Flächen durch Haltestellen, Radfahrer durch Abstellanlagen, Fußgänger durch den Gehweg. Und trotz dieser vielfältigen Nutzung muss immer eine Spur für den Krankenwagen frei bleiben.

Doch auf vielen heutigen Betriebsgeländen sind Sicherheitsmängel eher die Regel als die Ausnahme: Nebenstraßen, auf denen zu schnell gefahren wird, Hauptstraßen, auf denen zusammen mit den Beschäftigten auch dringende Krankentransporte im Stau stecken, Feuerwehrautos, die nicht an die Brandstelle kommen, weil Falschparker die Straße blockieren Busse, die zwei Minuten vor Schichtende abfahren.

Dabei ist die sichere Gestaltung der Mobilität aller Personen, die sich auf dem Betriebsgelände aufhalten, eine wichtige Aufgabe der Einrichtung. Lösungsansätze zur Verbesserung von Verkehrsverhältnissen innerhalb bebauter Gebiete wurden seit Anfang der siebziger Jahre entwickelt. Eine Welle von großen, zumeist flächenhaft angelegten Modellversuchen und Pilotprojekten in den achtziger Jahren sowie die Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Kommunen seit den 90er Jahren haben zu weitreichenden Erkenntnissen in diesem Bereich geführt. Auch wenn diese Erfahrungen im öffentlichen Raum gewonnen wurden, lassen sie sich doch ohne Abstriche auf große Betriebsgelände übertragen:

- Organisatorische und bauliche Elemente zur Unterstützung sicherer Mobilität
- Funktionalität von Verkehrsanlagen
- Handlungsansätze und praktische Gesamtlösungen, die sozialen und medizinischen Einrichtungen angemessen sind
- Möglichkeiten, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu kontrollieren und durchzusetzen

2 Die Grundlagen der Planung

2.1 Was macht Verkehr und Mobilität sicher?

Es ist erwiesen, dass eine der Hauptursachen für Unfälle und Gefährdungen zu hohe Pkw-Geschwindigkeiten sind. Als weitere Gründe kommen unübersichtliche Stellen im Verkehrsraum, Unsicherheiten bei seiner Benutzung und schließlich das generelle Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Betriebsgelände hinzu. Diese Einschätzung teilt auch das Bundesministerium für Verkehr in Bezug auf die allgemeine Mobilität: „Das Maß der Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern und deren Sicherheit wird im Wesentlichen durch die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Stärke des Verkehrsaufkommens bestimmt. (...)“ So ist ein wichtiges Ziel von flächenhafter Verkehrsberuhigung, den Kfz-Verkehr in Straßen mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, soziale Einrichtungen, Spielen, Aufenthalt) soweit wie möglich zu verringern.“

Sie sollten bei der Konzeption eines neuen oder modifizierten betrieblichen Verkehrskonzepts also die folgenden Ziele beachten:

- Nehmen Sie Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der betroffenen Personen. Dies wird in vielen Fällen eine Einschränkung des Pkw-Verkehrs bedeuten.
- Verlagern Sie quartiersfremden Verkehr (Durchgangsverkehr, Parksuchverkehr) auf weniger empfindliche Straßen.
- Gehen Sie bei der Planung besonders ein auf Kinder, ältere, behinderte oder erkrankte Menschen sowie Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind. Wie die Unfallstatistiken zeigen, sind diese Gruppen im heutigen Verkehrsgeschehen am stärksten gefährdet.

Beispiele für detailliertere Ziele zeigt die folgende Tabelle:

Problem	Ziel	Anmerkungen
Falschparken auf dem Betriebsgelände	Überarbeitung der Parkordnung	Die Parkordnung soll den Beschäftigten bekannt sein und eingehalten werden
Parkplatzvergabe	Gerechte Vergabe der Parkplätze	Schaffung eines für alle Nutzergruppen transparenten Vergabesystems Einführung von Vergabekriterien (z.B. Entfernung von Wohnort zu Arbeitsplatz)
Zu wenig Parkmöglichkeiten auf dem Betriebsgelände	Alternativen für Nicht-Autofahrer schaffen	Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Radfahrer (Überdachung, sichere Abschließmöglichkeiten, Beleuchtung) Anreize für Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel
Geschwindigkeitsübertretungen auf dem Betriebsgelände	Geschwindigkeitsreduzierung	Deutliche Hinweise auf Schrittgeschwindigkeit (z.B. durch Blinksignal an Zufahrt) Einrichtung von Fahrbahnverengungen (z.B. durch Leitelemente) Geschwindigkeitsbeschränkung z.B. in Hausordnung/Dienstvereinbarung festhalten Nachweis von Geschwindigkeitsübertretungen (evt. Kooperation mit Polizei) Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsübertretungen (festlegen in Betriebsvereinbarung)
Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer durch den motorisierten Individualverkehr	Trennung der Verkehrsströme	Wenn möglich Neuplanung der Verkehrsführung Einführung von Leitsystemen Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen für Fußgänger und Radfahrer

2.2 Verkehrsarten und Nutzergruppen

In der zeitlichen oder räumlichen Entzerrung oder Entflechtung der einzelnen Verkehrsarten und in der Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilität der einzelnen Nutzergruppen liegen zahlreiche Ansatzpunkte, um ein hohes und damit unfallträchtiges Verkehrsaufkommen zu senken.

Bei der Analyse des Verkehrs auf dem Areal der Einrichtung sind die verschiedenen Verkehrssysteme und Verkehrsarten von Bedeutung.

- Fließender Verkehr (Pkw, Lkw, Lieferwagen, Busse und Bahnen, Motorräder, Fahrräder und Fußgänger)
- Ruhender Verkehr (in der Regel Pkw, Motorräder, Fahrräder)

Sowie weiterhin:

- Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Motorrad)
- Nicht-motorisierter Individualverkehr (Fahrrad, Fußgänger)
- Öffentlicher Personennahverkehr (Busse und Bahnen)
- Andienungsverkehr: Lkw und Lieferwagen

Häufig entstehen Verkehrsprobleme auf dem Betriebsgelände durch unterschiedliche Nutzungsansprüche der einzelnen Verkehrsarten und Verkehrssysteme:

- Unterschiedlich hohe Geschwindigkeiten (z.B. eiliger Notarztwagen, Besucher im Pkw und Personen zu Fuß).
- Hohes Verkehrsaufkommen (zeitlich und räumlich; z.B. Stoßzeiten bei Schichtwechsel, Ankunftszeiten öffentlicher Verkehrsmittel, Andienung von Lieferanten).
- Unübersichtlichkeiten (z.B. besonders enge Verkehrswege, schlechte Sichtverhältnisse).
- Fehlende Rücksichtnahme auf Mensch und Natur (z.B. unaufmerksames Fahren oder Rasen, unnötige Erzeugung von Lärm und Abgasen).
- Fehlende oder unzureichende Räume für bestimmte Verkehrszwecke (z.B. „wildes“ Parken, gegenseitige Gefährdung bei Begegnungsverkehr).

Auch verschiedene Nutzergruppen legen unterschiedliches und oft konkurrierendes Mobilitätsverhalten an den Tag:

- Beschäftigte: Kommen und gehen zu weitgehend feststehenden Zeiten, wollen möglichst nah an ihrem Arbeitsort parken.

- Besucher: Kommen und gehen zu höchst variablen Zeiten, erzeugen viel Suchverkehr, sind auf gute Wegweisung angewiesen, kommen zumeist mit Pkw.
- Lieferanten: Kommen und gehen zu höchst variablen Zeiten, erzeugen viel Suchverkehr, sind auf gute Wegweisung angewiesen, kommen zumeist mit Lkw oder Lieferwagen.
- Anwohner: Ihr Kommen und Gehen verläuft genau umgekehrt zu den Beschäftigten im gleichen Gebiet. Insbesondere der Parkraum im öffentlichen Straßenraum wird vorrangig (und zu recht) von Anwohnern benötigt.
- Patienten: Höchst variable Ankunfts- und Abfahrtszeiten, höchst variable Verkehrsmittelwahl. Unter Umständen Notwendigkeit von Dauerparkplätzen.
- Verkehrsdienstleister: Busse und Bahnen benötigen einen angemessenen Platz im Straßenraum, insbesondere Abstell- und Wendemöglichkeiten erfordern viel Raum. Ansonsten ist ihrer Funktion größte Priorität einzuräumen. Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind planbar (!).

Das Arbeitsblatt „Nutzergruppe“ im Anhang fasst die Nutzergruppen und einige typische Problemfelder zusammen. Nutzen Sie die beiden rechten Spalten, um (in Vorgriff auf das nächste Kapitel) die Probleme Ihres Betriebsgeländes zu notieren.

2.3 Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung heißt „Verkehr langsamer machen“ und damit verträglicher mit anderen Nutzungsmöglichkeiten der Straße. Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung beschreibt dies folgendermaßen: „Verkehrsberuhigung umfasst ein breites Bündel unterschiedlicher baulicher und organisatorischer, verkehrsregelnder Maßnahmen. Sie alle zielen in der Regel darauf ab, die Geschwindigkeiten im Pkw-Verkehr zu verringern und den Durchgangs- und Fremdverkehr zu erschweren oder zu verhindern.“ (...) „Verkehrsberuhigung beinhaltet zumeist eine Veränderung des Straßenraumes zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und evtl. auch Bussen und Bahnen.“

Die Abbildungen auf Seite 11 und 12 verdeutlichen die Hauptproblembereiche höherer, gefahrener Geschwindigkeiten (50 km/h im Vergleich zu 30 km/h) aus Sicht des Kraftfahrers: Bremsweg und Wahrnehmungsperspektive.



Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) eines Pkw: Bei 50 km/h braucht ein Auto 26 m, bis es steht. Bei 30 km/h sind es nur noch 13 m!
Quelle: Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30



Der entscheidende Ansatzpunkt für mehr Stadtverträglichkeit im Straßenverkehr ist also die Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs. Eine Dämpfung der Geschwindigkeiten wirkt sich tendenziell günstig auf alle Komponenten der Umweltverträglichkeit aus:

- Lärm
- Abgase
- Trennwirkung
- Unfallschwere
- Aufenthaltsqualität
- Flächenbedarf für Fahrbahnen
- Platz für Grün
- Umfeldbedingungen für nicht-motorisierte und nicht-verkehrliche Straßenraumnutzungen

Wahrnehmungsperspektive bei Tempo 50 und Tempo 30

Quelle: Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30

Zur Umsetzung verkehrsberuhigender Konzepte bietet sich ein breite Palette mehr oder weniger aufwendiger Maßnahmen an. Die entsprechenden organisatorischen und baulichen Lösungen werden in den folgenden Kapiteln beschrieben. Planungsfehler werden vermieden, indem man nicht schematisch vorgeht, sondern ein Beruhigungskonzept für einen Standort maßschneidert.

2.4 Beschilderung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Eine wichtige Grundlage der Planung ist ein gemeinsames Vokabular. Häufig werden beim Sprechen über Verkehrsberuhigung noch unscharfe Definitionen verwendet. Die vorliegende Broschüre differenziert nach den heute gebräuchlichsten folgenden Begriffen:

Verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nach StVO



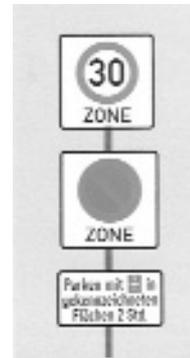
Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung (41 StVO , Zeichen 274.1/274.2).



Fußgängerzonen (41 StVO , Zeichen 242/243).



Verkehrsberuhigter Bereich (42 StVO , Zeichen 325/326).



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (45 StVO , Zeichen 274).

3 Erste Planungsschritte

3.1 Bestandsaufnahme

Die Verkehrsprobleme auf dem Betriebsgelände sind meist offensichtlich: Zugeparkte Wege, unfallträchtige Kreuzungen, schlechte Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs, zu wenig Platz für Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind. Doch was genau verursacht diese Probleme? Welche Elemente sind es, die den Kfz-Verkehr so schnell machen, welche sind die unerwünschten Schleichwege, wo genau liegen die Mängel der Radabstellanlagen und an welcher Stelle fehlt ein Fußgängerüberweg?

Nur auf Basis einer konkreten Bestandsaufnahme des Verkehrs auf dem Betriebsgelände lassen sich diese Fragen beantworten.

Die erhobenen Daten beschreiben:

- Die unterschiedlichen Verkehrswege (Straßen, Wege, Radwege, Busspuren, Schienenwege)
- Die Verkehrsinfrastruktur (Leitsysteme, Haltestellen, Parkplätze/-häuser, Steuerungsanlagen)
- Die zeitliche und räumliche Nutzbarkeit und Verfügbarkeit (Haltestellen-erreichbarkeit, Fahrpläne von Bussen und Bahnen, Belegung von Parkierungsanlagen, Staulage auf Zufahrtsstraßen)
- Die Nutzung durch verschiedene Personengruppen

Es gibt eine ganze Reihe von Instrumenten, um dies zu untersuchen. Einen ersten Überblick über die verkehrliche Situation können Sie sich anhand des Begehungsbogens im Anhang verschaffen. Das Arbeitsblatt beschreibt typische Problembereiche auf dem Betriebsgelände. Nutzen Sie die freien Felder am Ende der Tabelle, um Problembereiche des eigenen Betriebsgeländes zu beschreiben.

Die Querschnittsaufnahme ergibt einen Überblick über die Maße und Nutzungsbereiche einer Straße oder eines Weges. Diese Erfassung zeigt beispielsweise mögliche Räume, die man von der Fahrbahn zugunsten von Parkplätzen, Rad- oder Fußwegen abtrennen kann. Man reduziert in der Regel die Fahrgasse auf ein Mindestmaß (siehe dazu die Abbildung „Grundmaße und Raumbedarf“ auf Seite 30). Sofern Überbreiten der Fahrgasse festgestellt werden, ist dies häufig ein Hinweis auf Stellen, die vom Kfz-Verkehr gewöhnlich mit erhöhter Geschwindigkeit befahren werden.

Die Straßen eines Betriebsgeländes bilden ein funktionales Netz. Sie lassen sich in ihrer Rangordnung in Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, Erschließungsstraßen sowie untergeordnete Wohn- und Anliegerstraßen unterteilen. Auch die Richtungsbefahrbarkeit (Einbahnstraßen bzw. Zweirichtungsverkehr) hat Aussagekraft. Diese Daten werden benötigt, um das Funktionieren des Straßennetzes zu beurteilen. Ergeben sich beispielsweise in Erschließungsstraßen oder Einbahnstraßen hohe Verkehrsbelastungen oder Geschwindigkeiten, so liegt unter Umständen ein Missverhältnis zwischen vorgesehener und tatsächlicher Funktion der Straße vor.

Auch die Bestandsaufnahme der Beschilderung ist wichtig, weil:

- Vorfahrtsbeschilderungen zugunsten der „Rechts-vor-Links-Regelung“ abgebaut werden sollten
- Halteverbote zu schnellerer Fahrweise beitragen können und deshalb auf ihre Notwendigkeit überprüft werden müssen
- Parkbeschränkungen überprüft werden müssen
- Die innerbetriebliche Wegweisung benutzt werden kann, um bestimmte Gebiete auf dem Betriebsgelände zu schonen

Zu erhöhter Geschwindigkeit können auch bestimmte Markierungen verleiten. Dazu gehören Leitlinien und Fahrstreifenrandmarkierungen. Auch sonstige Markierungen wie Zebrastreifen, Haltelinien an Ampeln, Fußgängerfurten und Parkmarkierungen sollten Sie aufnehmen.

Kfz-Geschwindigkeiten sind schwer zu schätzen. Geschwindigkeitsmessungen (ohne Ahndung bei übertretener Höchstgeschwindigkeit) geben exakte Informationen über gefährliche Straßenabschnitte. Als Vorher-Nachher-Vergleich bilden Geschwindigkeitsmessungen eine wichtige Grundlage für die Erfolgskontrolle der eingeführten Maßnahmen.

3.2 Problemanalyse

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und auf einer guten Ortskenntnis wird ein Mängelkataster erstellt. Es ergibt ein abgerundetes Bild der Sicherheitsmängel bezüglich der Mobilität auf dem Betriebsgelände.

Im Einzelnen sollten Sie auf einer Karte eintragen:

- Mängel wie Gefahrenpunkte, unübersichtliche Stellen, überdimensionierte Verkehrsanlagen.

- (Zweirichtungs-)Straßen mit Fahrgassen breiter als 5,50 m und Einbahnstraßen breiter als 4 m (diese Straßen erlauben in der Regel eine Einengung durch parkende Fahrzeuge).
- Straßen, in denen teilweise oder ganz auf dem Gehweg geparkt wird (tatsächliche Nutzung und nicht rechtlich zulässige Nutzung).
- Straßen, in denen wenig oder kein Grün vorhanden ist.

3.3 Einbindung betrieblicher Akteure

Es ist ein aufwändiges Unterfangen, ein funktionierendes und nachhaltiges Konzept zur Verkehrssicherheit auf dem Betriebsgelände zu erstellen. Diese Aufgabe erfordert in der Regel einen Kompromiss zwischen

- Funktionalität und Sicherheit
- Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit
- Kunden- und Mitarbeiterfreundlichkeit
- Kostenintensiven und preiswerten Konzepten

Die Planung in diesem Spannungsfeld zum Teil gegensätzlicher Ansprüche und Anforderungen bedeutet oft, nach schwierigen Abwägungen zu entscheiden. Daher ist es im Vorfeld von organisatorischen oder baulichen Veränderung auf dem Betriebsgelände wichtig, Ziele und Prioritäten gemäß dem Leitbild der Einrichtung zu formulieren und mit allen Beteiligten abzustimmen, damit später die Umsetzung technisch, wirtschaftlich und gesellschaftspolitisch leichter fällt.

Dieses Erarbeiten von Zielvorstellungen ist ein Prozess, an dem viele Menschen mitarbeiten sollten. Eine Umgestaltung des Verkehrs auf dem Betriebsgelände hat häufig Auswirkungen auf die gesamte Einrichtung. Nicht alle betrieblichen Gruppen haben dabei die gleichen Vorstellungen von den Maßnahmen oder verfolgen dieselben Ziele.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über einzelne betriebliche Akteure und ihre manchmal konkurrierenden Interessen. Nutzen Sie die Aufstellung, um von den unterschiedlichen Erfahrungen der einzelnen Gruppen zu profitieren und schaffen Sie durch eine frühzeitige Beteiligung an ihren Überlegungen und Planungen einen möglichst breiten Konsens.

Betriebliche Akteure und ihre Interessen

Akteure	Interessen
Geschäftsführung	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit auf dem Gelände • Störungsfreier Publikumsverkehr • Zufriedenheit der Mitarbeiter • Imagegewinn/Wettbewerbsvorteil • Haftungsrisiko vermindern
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung des Unfallrisikos • Bequeme, schnelle und sichere Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes • Risiko für die zu Betreuenden vermindern
Personalvertretung	<ul style="list-style-type: none"> • Interessenvertretung der Beschäftigten • Wiederwahl
Betreute/ Patienten	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit • Lebens- und Wohnqualität • Notfallversorgung • Pünktliche Versorgung
Besucher	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit • Eigene Sicherheit und Sicherheit von Patienten und Betreuten
Kunden/ Zulieferer	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit
Versicherung	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit

3.4 Einbindung überbetrieblicher Partner

Die Suche nach gemeinsamen Zielen und möglichst breiter Unterstützung sollte sich jedoch nicht nur auf innerbetriebliche Akteure beschränken. Auch Verbündete von außen (Kommunalpolitik, Polizei, Feuerwehr, Gewerkschaften, Verbände, Vereine, etc.) können dem Projekt voranhelfen. Stellen Sie ihr Anliegen und Ihre Ideen von Beginn an auf ein solides Fundament. Bedenken Sie bei den beiden folgenden Aufzählungen, auf welche Weise die genannten Personengruppen mit betriebsfremden Institutionen, Gruppen oder Interessen verflochten sein können:

Nutzergruppen (durch wen entsteht die Mobilität auf dem Betriebsgelände?):

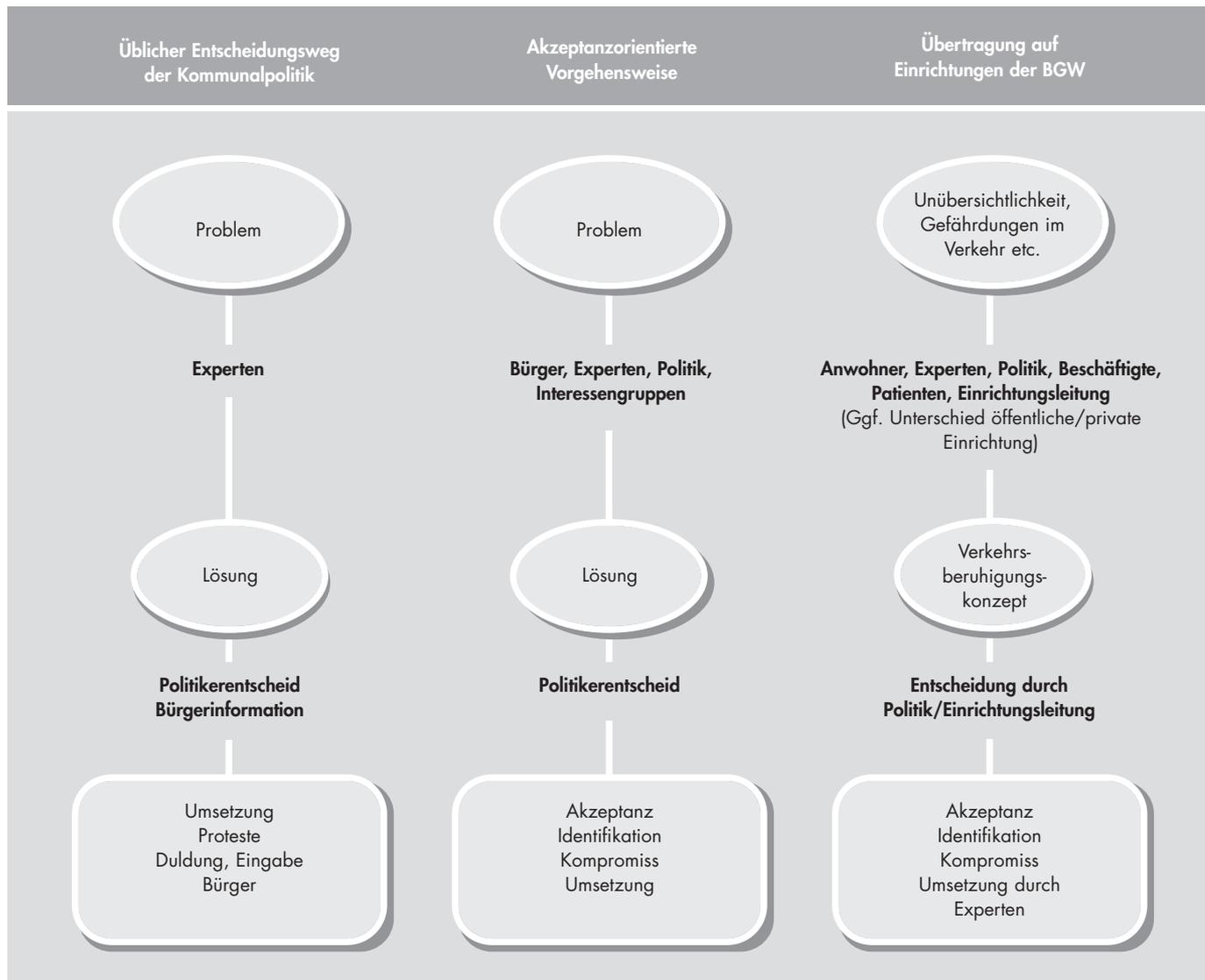
- Beschäftigte
- Patienten
- Anwohner
- Zulieferbetriebe
- Dienstleister (z.B. Verkehrsanbieter ÖPNV)
- Besucher

Beteiligte und Betroffene bei der Umsetzung von Maßnahmen:

- Einrichtungsleitung
- Einrichtungsbetreiber
- Kommune (z. B. Ordnungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Planungsamt, Liegenschaftsamt, Bauamt, Garten-/Grünamt)
- Verkehrsbetriebe/Verkehrsdienstleister
- Anwohner
- Beschäftigte/Betriebsrat
- Patienten/Dauerpflegebedürftige/Patientenvertretungen
- Polizei/Feuerwehr/Müllabfuhr

Wählen Sie für die Umsetzung Ihrer Maßnahmen einen akzeptanzorientierten Planungsansatz.

Umsetzung von Maßnahmen mit einem akzeptanzorientierten Planungsansatz



Quelle: ADAC: Tempo 30. Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis

4 Organisatorische Maßnahmen

Sie sind nun mit den grundlegenden Prinzipien einer Verkehrsplanung vertraut und wissen, wie Sie die nötigen Daten erheben können. In den beiden folgenden Kapiteln soll es nun um konkrete Maßnahmen zur Umgestaltung gehen. Zu den organisatorischen Maßnahmen zählen solche, die zunächst keine baulichen Veränderungen im Straßenraum benötigen, sondern im Prinzip mit regelnden oder lenkenden Mitteln auskommen. Bedenken Sie dabei jedoch immer, dass nur für die jeweilige Einrichtung maßgeschneiderte Lösungen auf Dauer Bestand haben werden.

4.1 Verkehrslenkung auf dem Betriebsgelände

Viele Einrichtungen des Gesundheitswesens wurden über Jahre nach und nach erweitert, das Wegesystem wurde zunehmend unübersichtlicher, eine „gewachsene“ Struktur ist unter Umständen nicht (mehr) erkennbar. Hier ist eine Überplanung sämtlicher Bereiche notwendig, da die Verkehrsprobleme häufig nicht bereichsbezogen, sondern insbesondere im ruhenden Verkehr eher bereichsübergreifend auftreten. Genaue Analysen (z.B. wer parkt wo wie lange?) sind notwendig.

Planungsspielräume auf Betriebsarealen sind bisweilen weiter als man denkt. Durch eine übersichtliche und verständliche Beschilderung kann eine Entzerrung von Verkehrsströmen erreicht werden. Die dadurch verringerten Verkehrsstärken tragen in der Folge zur Sicherheit im Verkehrsgeschehen bei. Bisweilen ist zusätzlich zur Verkehrslenkung ein Konzept zur Neuordnung der Nutzung von Liegenschaften (z.B. Versorgung, Entsorgung, Betreuung, Notfall-einrichtungen etc.) notwendig.

Die Grundüberlegungen hierfür lauten:

- Welche Verkehre und Fahrzeuge werden an welcher Stelle gebraucht?
- Wo entstehen die meisten Konfliktsituationen (besonders motorisierter/nicht-motorisierter Verkehr)?
- Wie soll den verschiedenen Nutzergruppen der vorgesehene Weg vermittelt werden?
- Welche Möglichkeiten bestehen, Fahrtrichtungen zu ändern oder neue Fahrwege auszuweisen?

Ein professionell erarbeitetes Wegeleitsystem verbessert nicht nur die Funktionalität der Wegweisung. Es kann durch geeignetes Design auch zu Verbesse-

rungen der Wahrnehmung und zur Verstärkung der Corporate Identity einer Einrichtung führen.

4.2 Zeitliche Begrenzungen

Neben der räumlichen Verlagerung von Verkehren besteht die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsströme zeitlich zu verlagern oder zu bestimmten Zeiten zu verbieten. Hierbei ist eine sorgfältige Analyse der unterschiedlichen Nutzergruppen des Verkehrsnetzes erforderlich, sowie vor und während der Umsetzungsphase eine Einbindung und Information dieser Gruppen.

In einer Einrichtung des Gesundheits- und Pflegedienstes können dies beispielsweise Versorgungs- und Andienungsfahrten sein, bisweilen auch Besucher- und Beschäftigtenverkehre. Die meisten Möglichkeiten zur Restriktion eröffnen dabei die Beschäftigtenverkehre, zum Beispiel durch Streichung oder Neuzuweisung von Parkraum (siehe hierzu auch die Broschüre „Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis“ der BGW). Probleme bestehen bei diesen Lösungen in den Kontrollmechanismen.

4.3 Parkraum und ÖPNV-Nutzung

Auch die Streichung von Parkraum bei gleichzeitiger Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist eine geeignete organisatorische Maßnahme zur Verkehrsberuhigung auf dem Betriebsgelände. Sie sollten beachten, dass das ÖPNV-Angebot vor oder zumindest gleichzeitig mit einer Parkraumbewirtschaftung verbessert wird. Es sind nicht nur die Frequenzen einzelner Linien zu verbessern, sondern das Angebot auch insgesamt besser auf die Nachfrage verschiedener Gruppen abzustimmen. Dies ist in der Regel ein langwieriger Prozess, da Fahrpläne der Verkehrsunternehmen nur selten wechseln und die Wirtschaftlichkeit neuer Angebote genauestens geprüft wird. Eine erfolgreiche Regelung erfordert aller Erfahrung nach Geschick bei den Verhandlungen mit den Betreibern.

Als flankierende Maßnahmen sind geeignet:

- Einführung eines Job-Ticket
- Parkgebühren
- Betriebsbusse
- Einrichtung neuer Haltestellen, die näher bei den Arbeitsplätzen liegen
- Fahrtkostenzuschüsse für ÖPNV-Nutzer

5 Bauliche Maßnahmen

5.1 „Verlangsamte“ Straßen

In vielen straßenverkehrstechnischen Forschungsprojekten wurde nachgewiesen, dass überhöhte oder unangepasste Geschwindigkeiten eine der Hauptursachen für Unfälle im Straßenverkehr sind. Oftmals rührt die Tendenz zum Schnellfahren vom optischen Eindruck her, den der Fahrer oder die Fahrerin von der Straße hat: „schnelle Straßen“ werden auch schnell befahren.

Die folgenden Elemente des Straßenraumes verleiten zu höherer Geschwindigkeit:

- Langgezogene Geraden
- Fahrstreifen mit erheblichen Breiten
- Leitmarkierungen
- Fehlende Randbebauung
- Neue, unbeschädigte und optisch einwandfreie Fahrbahnen

Die oben angesprochenen Untersuchungen haben auch ergeben, dass die Fahrgeschwindigkeiten mit der abnehmenden Breite des zur Verfügung stehenden Fahrstreifens rapide sinken. Dies liegt daran, dass viele Menschen Angst von einer Beschädigung des eigenen Pkw bei Gegenverkehr haben und deshalb vorsichtig fahren.

Diese Erkenntnisse haben vielerorts zu Umbaumaßnahmen geführt, die in irgendeiner Form den Straßenquerschnitt und die Fahrbahnen verschmälert haben:

- In neuen Gebieten wurden standardisierte Fahrbahnquerschnitte empfohlen.
- In bereits bestehenden Gebieten wurden Empfehlungen zur Umgestaltung der Straßenräume ausgesprochen.

Als zweite Maßnahme zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten hat sich der Umbau des Straßenbelags bewährt. Beispielsweise löst Kopfsteinpflaster durch seine Akustik erhöhte Vorsicht und damit eine reduzierte Geschwindigkeit aus.

Der Belagswechsel muss dabei nicht mit einer Aufpflasterung (Schwelle) einhergehen, es genügt in den meisten Fällen der Belagswechsel auf einer bestimmten Fahrbahnlänge. Zudem suggeriert ein Wechsel des Fahrbahnbelags eine baulich nicht einwandfreie Straße und führt so zu reduzierter Geschwindigkeit.

5.2 „Kleine“ Lösungen



Plakate: Bürgerinformation zu Tempo 30

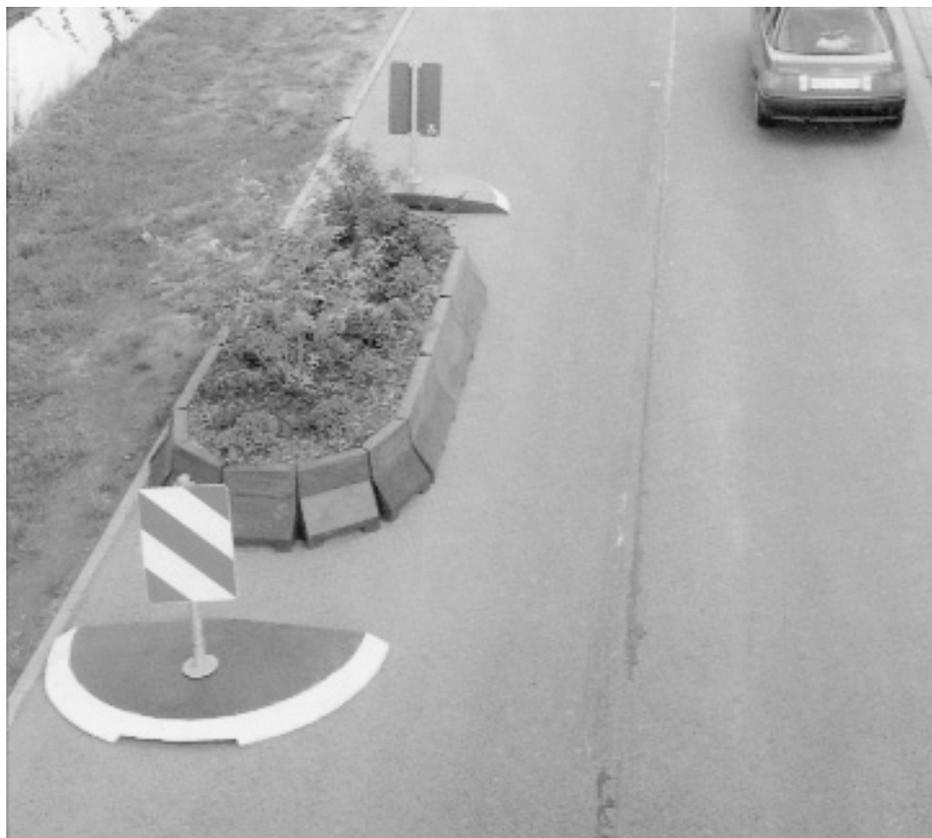


Seit einigen Jahren bieten bestimmte Straßenverkehrstechnikfirmen im Bereich der Low-Cost-Leitsysteme sogenannten „kleine bauliche Lösungen“ an. Es handelt sich um Recycling-Produkte, die in relativ einfacher Bauweise auf die Fahrbahn gedübelt werden und entsprechend leicht auch wieder entfernt werden können.

Zu weiteren „kleinen Lösungen“ werden insbesondere Maßnahmen der internen und externen Öffentlichkeitsarbeit sowie das Aufmalen von Piktogrammen und Markierungen auf die Fahrbahn gezählt. Hierzu einige Beispiele:



Tempo-30-Piktogramm



„Kleine“ Lösungen: Leitsysteme und Verkehrsberuhigungselemente aus recyceltem Plastik

5.3 Behindertenparkplätze

Für Behindertenparkplätze sowie Stellflächen von Taxis und Fahrzeugen des Behindertenfahrdienstes gelten spezielle Gestaltungsprinzipien. An wichtigen zentralen Punkten sowie vor öffentlichen Einrichtungen sollte wenigstens ein behindertengerechter Stellplatz vorhanden sein. Größere Parkieranlagen müssen mindestens drei Prozent der Stellplatzkapazität für Behinderte reservieren.

Die Einrichtung von Stellplätzen für Behinderte ist in der Regel nicht verpflichtend vorgeschrieben. Auf privaten und tatsächlich öffentlichen Flächen der Einrichtungen können – und sollen – Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen eingeplant werden.

Anforderungen: Für Behindertenstellplätze gelten bestimmte Anforderungen an ihre Lage und Dimensionierung. Die entsprechenden Bestimmungen finden sich in der jeweiligen Landesbauordnung und Garagenverordnung, darüber hinaus unter Umständen in den kommunalen Satzungen und in der DIN 18024.

Aus den genannten Quellen ergeben sich die folgenden Anforderungen:

- Lage: Der Stellplatz sollte so nah wie möglich an den entsprechenden Ziel-einrichtungen, bei Gebäuden möglichst in der Nähe des Haupteingangs oder eines behindertengerechten Nebeneingangs, bei Tiefgaragen in der Nähe des Aufzugs oder des Ausgangs liegen.
- Zugang: Der Stellplatz sollte barrierefrei – ohne Stufen oder andere Hindernisse – zu erreichen sein.
- Dimensionen: Ein Pkw-Stellplatz für Behinderte muss neben der reinen Stellfläche (Breite 2,50 m) über einen barrierefreien Weg von min. 1,00 m Breite verfügen. So betragen die Maße also mindestens 3,50 m x 5,00 m, für einen Kleinbus mindestens 3,50 m x 7,50 m. Werden Doppelstellplätze angelegt, können sich die Wegeflächen überlappen: 2,50 m (erster Parkplatz) – 1,00 m (Wegefläche) – 2,50 m (zweiter Parkplatz).
- Beschilderung: Behindertenstellplätze sind mit dem Zeichen 314 (Parken erlaubt) mit beschränkendem Zusatzschild 1044-10 (nur für Behinderte) zu versehen. Nicht verpflichtend, aber sinnvoll ist eine ergänzende Bodenmarkierung.

Die Nutzung von Behindertenparkplätzen ist Behinderten mit außergewöhnlichen Gehbehinderungen (Kennzeichen aG) oder Blinden (Kennzeichen BI) vorbehalten. Die behinderte Person muss nicht selbst fahren, jedoch persönlich im Fahrzeug befördert werden. Sie benötigt zusätzlich nach §46 der Straßenverkehrsordnung die blaue Behindertenparkkarte, die anstelle eines Parkscheins hinter die Windschutzscheibe gelegt wird. Dieser Parkausweis wurde 1997 europaweit harmonisiert und neu gestaltet (siehe Abbildung). Die alten Behindertenparkkarten behalten noch bis 2010 ihre Gültigkeit.



Beschilderung:

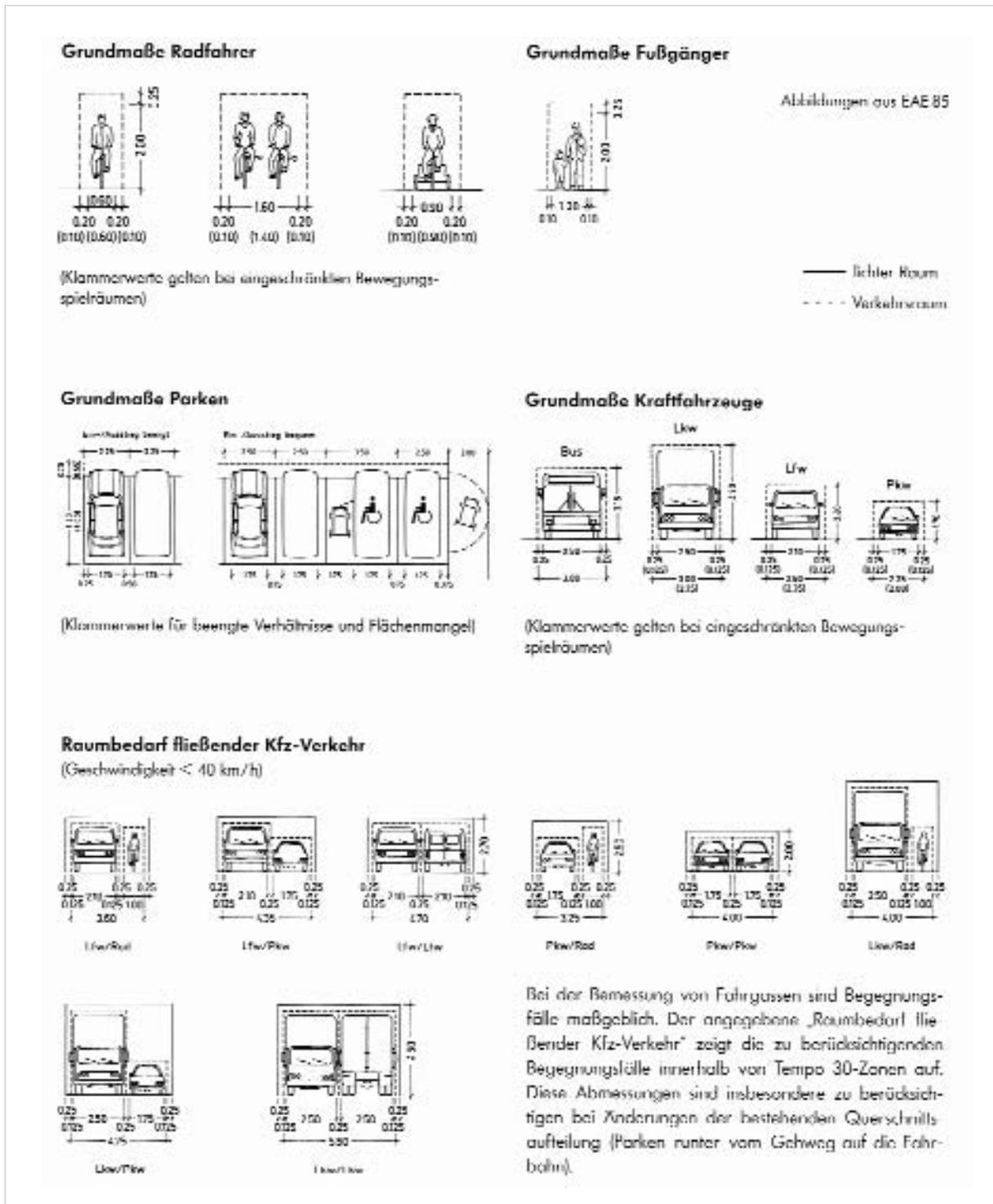
Behindertenstellplatz



Neuer Parkausweis

5.4 Planungshilfen

Nachfolgende Übersicht hilft bei der Abschätzung notwendiger Räume bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95), Köln 1995

6 Gesamtlösungen

6.1 Verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325/326 §42 StVO), im Volksmund auch „Spielstraßen“ genannt, sind durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit (4–7 km/h) und die Zielvorgabe einer städtebaulichen, gestalterischen Verbesserung des Straßenzuges charakterisiert. Konstruktive Umbaumaßnahmen im Straßenquerschnitt (Fahrbahn, Fußweg, Parkstände, so genannte „Mischflächen“) sind in diesen Bereichen unerlässlich. Diese Umbaumaßnahmen sind in aller Regel vergleichsweise teuer. Anwohner, Betreiber und Kommunen sind in den meisten Fällen nicht bereit, anteilmäßig Kosten zu übernehmen).



Bauliche Ausführung eines Verkehrsberuhigten Bereiches

6.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist ein eher selten angewandtes Instrument. Straßenverkehrsrechtlich handelt es sich um eine Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung (StVO Zeichen 274.1) in der Regel auf 20 km/h, vereinzelt auch auf 10 km/h oder 30 km/h, ergänzt durch ein Zonenhaltverbot (StVO Zeichen 290/293). Hinzu kommt eine Zusatzbeschilderung zur jeweiligen Parkregelung, in der die Straßen nach dem Trennungsprinzip gestaltet werden, d.h. das Parken ist im Straßenraum nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Beim Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich handelt es sich um ein geeignetes Instrument zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrsberuhigung in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen. Der fließende Kfz-Verkehr wird für ein sensibles Umfeld durch das geringe Geschwindigkeitsniveau und der ruhende Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem Zonenhaltverbot verträglicher.

6.3 Tempo-30-Zone

Die mittlerweile weitestverbreitete Form der Verkehrsberuhigung stellen die Tempo-30-Zonen (gemäß StVO: „Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung“) dar.

Eine Variante dieser Form, die besonders für Betriebsgelände geeignet ist, ist die Beschränkung auf eine zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h oder 10 km/h. Die Einführung sollte auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung vorgenommen werden. Die durch Zeichen 274.1 und 274.2 zu kennzeichnenden Zonen müssen abgrenzbar und für eine Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung geeignet sein. Tempo-30-Zonen sind ein in sozial-medizi-

nischen Einrichtungen verbreitet eingesetztes Instrument zur Verkehrsberuhigung.

Die Effektivität von Tempo-30-Zonen ist enorm. Zum Beispiel belegen Untersuchungen aus Hamburg sehr deutlich, dass die Unfallentwicklung durch ihre Einrichtung deutlich zurückgeht. Ausgewertet wurden 4.190 Unfälle, davon 1.850 mit Personenschäden. Die Zahlen weisen nach, dass in den untersuchten Hamburger Tempo-30-Zonen die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten um 31 Prozent zurückging. Unter anderem aus diesem Grund ist die Akzeptanz für solche Zonen in der Vergangenheit gestiegen, dennoch spielt eine angepasste und sinnvolle Umsetzung eine große Rolle.

Geschwindigkeitsbegrenzungs-Zonen orientieren sich an den folgenden Zielvorstellungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Anpassung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs an die besonderen Sicherheitsbedürfnisse bei Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie bei Kindern.
- Fernhaltung von unnötigem und störendem Durchgangsverkehr.
- Reduzierung der Umweltbelastung durch geringere Lärm- und Abgasentwicklung.
- Wohnumfeld- sowie stadtgestalterische Verbesserung.

In Tempo-30-Zonen auf größeren Betriebsgeländen sollten grundsätzlich folgende Planungsgrundsätze und Belange beachtet werden:

- Jegliche Umbaumaßnahmen sollen angepasst an das jeweilige Betriebsgelände geplant sein.
- Die Zone soll möglichst eine erkennbare Einheit bilden. Ihr Beginn soll durch straßenbauliche Elemente (z.B. Aufpflasterung, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden.
- Es empfiehlt sich, am Anfang eines Bereichs mit Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung das Zeichen 274.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung wahrgenommen und eindeutig erkannt werden kann (Torgedanke mit „Aha-Effekt“). Schon bei der Einfahrt in eine Tempo-30-Zone soll vermittelt werden, dass das Befahren dieses Bereiches mit Geschwindigkeiten über 30 km/h gefährlich ist.

- Die Größe einer Zone ist so festzulegen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung überschaubar und einsichtig bleibt. Aus der Zone sollte die nächstgelegene Verkehrsstraße (50 km/h oder mehr) nach höchstens tausend Meter erreichbar sein.
- Ein homogener optischer Eindruck der Straßen und Wege (z.B. durch einheitliche Straßenbreite, Straßenraumaufteilung, Randbebauung) innerhalb des Betriebsgeländes betont den geschwindigkeitsreduzierten Charakter einer Tempo-30-Zone. Punktuelle Umbaumaßnahmen und ein Fokus auf gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr, flankiert von optischen, akustischen oder fahrdynamischen Maßnahmen, führen zu einer verbesserten und nachhaltigen Sicherheit der Mobilität auf dem Betriebsgelände.
- Die Breite der Fahrbahn für den fließenden Verkehr sollte sechs Meter nicht überschreiten. Größere Fahrbahnbreiten können z.B. durch Schräg- oder Senkrechtparkstände vermindert werden.
- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone sollte der Grundsatz „Rechts vor Links“ gelten. Zeichen und Verkehrseinrichtungen sind in der Regel entbehrlich (die Regelung des ruhenden Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt davon unberührt). Ampeln sollten entfernt werden, wenn die Erfordernisse der Verkehrssicherheit dies zulassen.
- Neben der Funktion, den Verkehr zu führen, wirken Leitlinien noch in eine zweite Richtung: Sie verleihen ein sicheres Fahrgefühl, was häufig zu unbewusstem Schnellfahren führt. Durch das Entfernen von Leitlinien entsteht die Notwendigkeit, Engstellen bei Begegnungsfällen selbst einzuschätzen und somit mit erhöhter Aufmerksamkeit zu durchfahren. Dies wirkt sich minderdend auf die Fahrgeschwindigkeit aus.
- Bauliche Maßnahmen sollen dort, wo Zeichen 274.1 alleine nicht ausreicht, die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstreichen; sie sollen aber eine stetige Fahrweise nicht verhindern. Bei langem gradlinigem Verlauf von Straßen, an Querungsbereichen stärkerer Fußgängerströme und im Einzugsbereich sozialer oder kultureller Einrichtungen kommen straßenbauliche Umgestaltungen wie z.B. Fahrbahnverengungen, Fahrbahnversätze oder Aufpflasterungen in Betracht. Radwege sind in der Regel nicht erforderlich.
- Die Belange größerer Fahrzeuge (Lkw, Müllfahrzeuge, Feuerwehr, Katastrophenschutz) sollten beachtet werden (z.B. Kurvenradien, Wendekreise, Fahrbahnquerschnitte).
- Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (sofern vorhanden) sollten in Tempo-30-Zonen gefördert werden.

Einige Beispiele für gelungene Umbauten



Einfahrten in Tempo-30-Zonen.



Belagswechsel in Tempo-30-Einfahrtsituation



Einengung mit Belagswechsel



Einengungen in Tempo-30-Zonen

*Quelle für alle Fotos auf dieser Seite:
ADAC: Tempo 30. Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis*



Punktuelle Einengungen



Einengungen an Kreuzungen

Einengungen in Tempo-30-Zonen

Quelle: Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30



Kreuzungsaufpflasterung



Wechselseitiges Parken



Pflanzinseln

Aufpflasterungen in Tempo-30-Zonen

Quelle: Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30



Punktuelle Einengungen



Punktuelle Aufpflasterung

Verschiedenartige Schwellen und Aufpflasterungen in Tempo-30-Zonen
Quelle: Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30

Zusammenfassung: Die wichtigsten Umbaumaßnahmen in Tempo-30-Zonen sind:

- Punktuelle Einengungen
- Fahrbahnbelagswechsel
- Aufpflasterungen
- Fahrbahnteiler/Querungshilfen
- Bordsteinversetzung zur Unterstützung der Anordnung von Parkstreifen
- Fahrbahnschwellen

Ein praktisches Beispiel einer Einrichtung, bei der zahlreiche Problempunkte im Verkehr planerisch angegangen wurden, sind die von Bodelschwingschen Anstalten in Bielefeld-Bethel. Städtebaukonzeption, öffentlicher Nahverkehr, Parkraumkonzeption und Wegweisung wurden hier (teilweise) neu geplant und umgesetzt. Der Bereich Öffentlichkeitsarbeit der Anstalten kann Auskunft geben.

6.4 Kosten der Maßnahmen

Die Höhe der eingesetzten Mittel in Relation zu den angestrebten Zielen stellt ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen dar. In Forschungsberichten zu flächenhaften Modellvorhaben der Verkehrsberuhigung werden folgende Grundsätze in Bezug auf Kosten und Dimension von Maßnahmen formuliert:

- Eine gelungene Verkehrsberuhigung setzt nicht notwendig einen flächenhaften und kostenaufwendigen Einsatz von baulichen Maßnahmen voraus.
- Stattdessen können angepasste Maßnahmenkonzepte mit nicht allzu teuren Teilumbauten befriedigende Ergebnisse liefern.
- Der Einsatz von baulichen Lösungen konzentriert sich zumeist auf besondere Stellen (Querungsstellen, Haltestellen des ÖPNV) oder auf Teilabschnitte vor Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Sicherheitsanforderungen. Eine flächenhafte und teure Umgestaltung ist nur dann nötig, wenn starke Nutzungskonkurrenz vorliegt; wichtiger ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die zum Beispiel durch themenbezogene Aufklärungskampagnen im Rahmen der Einrichtung von Tempo-30-Zonen das Problembewusstsein der Beschäftigten aktivieren und so zu einem angepassteren Verkehrsverhalten beitragen kann.

Bauliche Einzelelemente der Verkehrsberuhigung wie auf den vorherigen Seiten dargestellt kosten zwischen 150 Euro (z.B. Entfernung von Leitlinien pro

laufender Meter) und 5.000 Euro (z.B. Fahrbahnteiler mit Piktogramm). Ein kompletter baulicher Umbau eines Straßenzuges (z.B. als Verkehrsberuhigter Bereich) muss mit Kosten von 250 Euro pro Quadratmeter angesetzt werden.

Förderfähig sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, sofern die Kommune der Planungs- und Baulastträger ist, über Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und gegebenenfalls aus Mitteln der Städtebauförderung sowie der kommunalen Haushaltsmittel.

Die Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hat nicht nur eine organisatorische und bauliche, sondern auch eine rechtliche Dimension. So stellt sich beispielsweise die Frage nach den verkehrsrechtlichen Bestimmungen, die für ein Betriebsgelände gelten. Von Interesse sind auch die juristischen und sonstigen Möglichkeiten, um die festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen und Parkregelungen auf dem Betriebsgelände durchzusetzen. Dies ist Thema der nächsten drei Kapitel.

7 Privatgelände und öffentlicher Raum

7.1 Aufgaben der Polizei- und Ordnungsbehörden

Die Überwachung der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung ist Aufgabe der Polizeibehörden beziehungsweise der Ordnungsbehörden. Ein Einschreiten der Behörden kommt bei Parkverstößen grundsätzlich nur bei „rechtlich öffentlichen“ Flächen und „tatsächlich öffentlichen“ Flächen in Betracht – und *nicht* auf privaten Flächen.

Die Polizei ist nicht verpflichtet, beispielsweise bei Parkverstößen zu handeln, sie entscheidet vielmehr in jedem Einzelfall nach „pflichtgemäßen Ermessen“,

- ob eingegriffen wird (Erschließungsermessen), in Abhängigkeit der Schwere des Verstoßes, Verhältnismäßigkeit, Personallage usw..
- wie eingegriffen wird (Auswahlermessen), etwa Verwarnung, Bußgeld oder Abschleppen.

7.2 Rechtlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze

Die „rechtlich öffentliche“ Straße ist der Normalfall einer Straße in einer Gemeinde: Jeder darf sie – unter Beachtung der Verkehrsregeln – benutzen, um dort zu gehen, zu fahren oder zu parken.

Eine rechtlich öffentliche Straße entsteht durch Widmung der Straße für den öffentlichen Verkehr. Die Widmung durch die zuständige Behörde ist eine Verfügung (Verwaltungsakt), durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Wenn nachfolgend von „öffentlichen Straßen“ die Rede ist, sind immer auch Wege und Plätze gemeint.

Oft liegt der Akt der Widmung schon sehr lange zurück, so dass sie nicht mehr nachweisbar ist. Um herauszufinden, ob z.B. eine Straße eine „öffentliche Straße“ ist, hilft ein Blick in das bei den Gemeinden geführte Straßenverzeichnis (meist „Bestandsverzeichnis“ genannt):

- Ist eine Straße im Straßenverzeichnis eingetragen, kann daraus geschlossen werden, dass eine Widmung erfolgt ist und es sich um eine „öffentliche Straße“ handelt.
- Ist eine Straße nicht im Straßenverzeichnis ausgewiesen, kann daraus geschlossen werden, dass es sich nicht um eine öffentliche Straße handelt.

Auf „rechtlich öffentlichen“ Straßen gilt die Straßenverkehrsordnung.

7.3 Tatsächlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze

Eine „tatsächlich öffentliche“ Straße ist nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet. Die Straße ist jedoch ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten (der Einrichtung) ohne Beschränkung für jedermann zur Benutzung zugelassen. Es kann dort also im gleichen Umfang Verkehr stattfinden, wie auf einer „rechtlich öffentlichen“ Straße.

Beispiel: Am Zugang zur Klinik Waldesruh steht für jeden lesbar ein Schild mit der Aufschrift: „Klinikgelände, Zutritt für Unbefugte verboten“. Weil aber jedermann, ungehindert an diesem Schild vorbei, das Betriebsgelände betreten oder befahren kann, ist es „tatsächlich öffentlich“ und der auf ihm stattfindende Verkehr ebenfalls. Es gilt die Straßenverkehrsordnung.

Auf tatsächlich öffentlichen Straßen gilt die Straßenverkehrsordnung.

7.4 Private Straßen, Wege und Plätze

Nicht öffentliche Straßen und Wege sind Privatwege, auf denen kein öffentlicher Verkehr zugelassen ist oder geduldet wird. Dies setzt voraus, dass der Eigentümer die Benutzung der Flächen durch Unbefugte verhindert. Eine entsprechende Beschilderung mit dem Verbot des Befahrens allein reicht hierzu nicht aus. Erforderlich ist vielmehr ein „physisches Hindernis“, etwa eine Schranke, Kette oder Kontrollperson am Zugang.

Auch Flächen, die ständig kontrolliert werden, gelten als nicht öffentlich. Um ein verbotswidriges Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern, ist als ausreichende Bewachung einer privaten Fläche täglich mindestens ein Kontrollgang anzusehen. Die Zahl der Kontrollgänge muss den örtlichen Gegebenheiten angepasst sein und kann darum auch sehr viel häufiger als täglich einmal erforderlich sein, um im Streitfall vor Gericht als ausreichend angesehen zu werden. Zum Zwecke einer eventuell nötigen Beweisführung sind die Kontrollen zu protokollieren.

Auf privaten Straßen gilt die Straßenverkehrsordnung nicht.

8 Geschwindigkeitsüberschreitung auf dem Betriebsgelände

Wo Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten, müssen sie auch eingehalten werden. Die Möglichkeiten, die einer Einrichtung oder einem Betrieb für diesen Zweck zur Verfügung stehen, unterscheiden sich nach der jeweiligen Benutzergruppe: Beschäftigte, Besucher, Kunden sowie anliefernde Personen.

Bei den Beschäftigten sind Restriktionen unter arbeitsrechtlichen Gesichtspunkten gut durchsetzbar. Regelungen, wie im Fall der Überschreitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder bei generellen Verstößen gegen die Verkehrssicherheit verfahren werden kann, können beispielsweise durch die Hausordnung, eine Dienstanweisung oder eine Betriebsvereinbarung festgelegt werden.

Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, sogenannte Betriebsbußen einzuführen. Hier handelt es sich um eine Vereinbarung, die mit dem Betriebsrat oder der Mitarbeitervertretung abgeschlossen werden muss. Im Rahmen einer solchen Betriebsvereinbarung können Verwarnungen oder ein Bußgeldkatalog festgelegt werden. Ein Ausschuss kann im Einzelfall darüber abstimmen, ob eine Verwarnung oder ein Bußgeld dem Vergehen angemessen ist. Allerdings bleibt der oder dem Beschäftigten die Möglichkeit, arbeitsrechtlich Widerspruch einzulegen.

Problematischer ist die Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen bei allen externen, nicht der Einrichtung oder dem Betrieb zugehörigen Personen. Selbst für den Fall, dass auf dem Gelände die Straßenverkehrsordnung gilt, stehen so gut wie keine Sanktionsmittel zur Verfügung. Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung oder einer Missachtung von Halteverbotszonen liegt zivilrechtlich ein Vertragsverstoß vor, der allerdings zu keinem messbaren Schaden führt. Sanktionen wie beispielsweise ein Hausverbot sind gegenüber Kunden sorgfältig abzuwägen.

Anliefernde Betriebe oder externe Personenbeförderungsunternehmen hingegen sind einfacher auf die für das Betriebsgelände geltenden Verkehrssicherheitsbestimmungen zu verpflichten. Die Regelungen sollten bei Vertragsabschluss oder in periodischen Zeitabständen besprochen und mitgeteilt werden. Wie bei Kunden empfiehlt es sich auch hier, statt eines Hausverbots einen Katalog abgestufter „Strafmaßnahmen“ anzuwenden.

Sofern das Betriebsgelände den Charakter eines Ortsteils hat und die Straßen nicht privat sind, sind die örtlichen Ordnungsbehörden in die Überwachung von Verstößen einzubinden. Die Einrichtung oder das Unternehmen kann gemeinsam mit den Behörden in regelmäßigen Abständen die Überwachung von Höchstgeschwindigkeiten sowie Halte- und Parkverboten durchführen und

Verstöße ahnden. In diesem Zusammenhang ist es sehr hilfreich, einen Hinweis über eventuelle Geschwindigkeitsmessungen an den Eingängen der Einrichtungen anzubringen.

Darüber hinaus eignen sich Verkehrssicherheitstage in Zusammenarbeit mit der BGW, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. oder der Deutschen Verkehrswacht e.V. hervorragend dazu, für dieses Thema zu sensibilisieren.

9 Falschparken auf dem Betriebsgelände

9.1 Feststellen eines Parkverstoßes

Voraussetzung für ein polizeiliches Eingreifen gegen Parksünder ist ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung. Deshalb muss geprüft werden:

- Gilt die StVO überhaupt an dem Ort?
- Entspricht die Beschilderung, die das Parken verbietet oder einschränkt, der StVO? Der StVO entsprechen nur die amtlich zugelassenen und mit Einverständnis der Straßenverkehrsbehörde aufgestellten Verkehrszeichen, Zusatzzeichen und Verkehrseinrichtungen (Parkuhren, Parkscheinautomaten).
- Wurde gegen das amtliche Verkehrszeichen verstoßen? Gilt die StVO und wurde gegen ein amtliches Verkehrszeichen verstoßen, so kann die Polizei eingreifen. Beachten Sie, dass Sie keinen Anspruch darauf haben, dass die Polizei tätig wird oder bestimmte Mittel einsetzt.

Haben Sie festgestellt, dass die Voraussetzungen für ein Eingreifen der Polizei nicht vorliegen, aber trotzdem unerwünschte Parker vorhanden sind, sollten Sie überprüfen, ob:

- Die Beschilderung verändert werden muss
- Eine Schranke, ständige Überwachung o.ä. die unerwünschten Parker fernhalten kann – durch diese Maßnahme würde der Platz zu einem Privatweg und die Parkbedingungen der Einrichtung wären zivilrechtlich durchzusetzen

Weder die Einrichtung selbst noch von ihr beauftragte Unternehmen dürfen auf tatsächlich öffentlichen Straßen und Plätzen falsch geparkte Fahrzeuge eigenmächtig abschleppen.

9.2 Parkverstöße auf rechtlich öffentlichen Flächen

Auf rechtlich öffentlichen Straßen hat die Einrichtung kein Recht, den ruhenden Verkehr zu kontrollieren. Dies ist alleinige Aufgabe der Polizei (Ordnungsbehörde).

Oft wird Parkraum auf öffentlichen Flächen durch die Kommunen bewirtschaftet. In diesem Fall kann das zuständige Ordnungsamt (Politessendienst, o.ä.)

auf Parksünder aufmerksam gemacht werden, in der Regel kommen diese Ordnungskräfte auf Anruf auch außerhalb ihrer turnusmäßigen Runden.

9.3 Parkverstöße auf tatsächlich öffentlich Flächen

In bestimmten Fällen kann die Kommune ihre Verkehrsüberwachung auch auf den tatsächlich öffentlichen Flächen von sozial-medizinischen Einrichtungen ausüben. Die Einnahmen aus den Ordnungswidrigkeitsverfahren bekommen dabei die Kommunen, die Einnahmen aus dem Verkauf der Parkscheine dagegen bleiben bei der Einrichtung. Fragen Sie bei Ihrer Kommune nach, ob sie zu diesen Verfahren bereit ist.

Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs kann jedoch auch die Einrichtung selbst übernehmen; in diesem Fall können jedoch keine Verwarnungen oder Bußgelder verhängt werden. Es stehen dennoch einige Möglichkeiten zur Verfügung, um auf Parkverstöße zu reagieren:

- Eine Notiz an der Windschutzscheibe mit der Aufforderung, in Zukunft ein Parkticket zu lösen
- Die Registrierung des Kennzeichens, um im Wiederholungsfall ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einzuleiten (dies ist Aufgabe der Polizei)
- Der Hinweis, dass ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnet wird; Weitergabe des Kfz-Kennzeichens an die Kommune zwecks Einleitung des Ordnungswidrigkeitsverfahrens

Soll ein Verstoß geahndet werden, so notiert (in Absprache mit der Polizei) ein Mitarbeiter der Einrichtung Kfz-Kennzeichen, Uhrzeit, Datum und Ort. Er gibt diese Daten an die Polizei weiter, die dann ein Verfahren einleitet. Bedenken Sie bitte, dass es sich möglicherweise um eine Patientin oder einen Patienten handelt.

9.4 Parkverstöße auf privaten Flächen

Auf privaten Flächen gilt, wie bereits weiter oben angesprochen, die Straßenverkehrsordnung nicht. Aus diesem Grund ist es auch nicht Aufgabe der Polizei, Verstöße gegen Parkregelungen zu ahnden.

Die den ruhenden Verkehr betreffenden Bestimmungen sind stattdessen häufig in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen festgehalten und die Einrichtung muss sie selbst auf zivilrechtlichem Wege durchsetzen. Hierzu gibt es im Allgemeinen vier Möglichkeiten:

- Freundlich formulierte Erinnerung an der Windschutzscheibe, eine gültige Parkkarte zu beschaffen und gut sichtbar anzubringen
- Abmahnung mit Fristsetzung
- Fahrzeug abschleppen lassen
- Klage auf Unterlassen und Kostenerstattung

Eine Aufforderung an der Windschutzscheibe des Autos wird in vielen, jedoch leider nicht in allen Fällen Erfolg haben. So gehen Sie vor, wenn Sie zu einer der anderen Maßnahmen greifen müssen:

- Schriftliche Beweisführung des Verstoßes: Notieren Sie in einfacher Form Kennzeichen, Ort, Sachverhalt, Maßnahmen und Name der feststellenden Person und gegebenenfalls vorhandener Zeugen. Diese Notizen sind für die Beweisführung notwendig.
- Stellen Sie zur Geltendmachung der entstandenen Kosten den Halter des Fahrzeugs fest. Seine Anschrift kann bei der Kfz-Zulassungsstelle erfragt werden. Diese befindet sich bei der Kreisverwaltung, in kreisfreien Städten bei der Stadtverwaltung. Die Auskunft ist in der Regel kostenpflichtig. Ist der Fahrer nicht der Halter, stellen Sie auch seine Personalien fest. Dies ist für eine evtl. später erforderliche Gerichtsverhandlung unabdingbar.
- Abmahnung: Schicken Sie eine Abmahnung an den Fahrer des falsch geparkten Fahrzeugs (sollte Ihnen diese Person nicht bekannt sein, so senden Sie die Abmahnung an den Halter). Verwenden Sie ein Einschreiben mit Rückschein, damit Sie einen Beleg über die zugestellte Benachrichtigung haben. In diesem Schreiben schildern Sie den Sachverhalt, fordern zur Begleichung der bis dahin angefallenen Kosten auf und nennen eine Zahlungsfrist (angemessen sind vier Wochen).

Zu den Kosten gehören:

- Parkgebühren einer vergleichbaren öffentlichen Parkeinrichtung im Ort
- Kosten der Kfz-Zulassungsstelle (sofern angefallen)
- Anteilige Verwaltungskosten (üblicherweise fünf bis zehn Euro)
- Kosten für das Einschreiben und vorangegangene Telefonate

Erfolgt bis zum Ablauf der Frist keine Antwort, ist eine zweite Mahnung mit zweiwöchiger Frist angezeigt (besser mit Angabe eines konkreten Zahlungstermins): „...fordern wir Sie hiermit letztmals auf, bis zum 1.6.2004 bei uns eingehend den Betrag von 67,50 Euro auf unser unten genanntes Konto zu überweisen“. In die 2. Mahnung sind die bis dahin angefallenen weiteren Kosten und die Kosten für das neuerliche Einschreiben aufzunehmen. Auch eine zweite Mahngebühr in Höhe von 5 EUR sollten Sie berücksichtigen (Verwaltungskostenpauschale).

- Abschleppen: Von einem Abschleppen falsch geparkter Fahrzeuge durch die Einrichtung selbst ist normalerweise abzuraten. Hierdurch entstehen Kosten, die von der Einrichtung verauslagt werden müssen. Dazu gehören die Kosten für das Abschleppen und die Kosten für die Verwahrung des Pkw, etwa auf dem Gelände des beauftragten Abschleppunternehmers.

Neben den Kosten entstehen durch Abschleppen schwerwiegende Risiken:

- Schadensersatzansprüche des Halters wegen angeblicher oder tatsächlicher Beschädigung des Pkw oder wegen angeblich unberechtigter Wegnahme des Pkw (Verdienstausfall, Kosten für Mietwagen, Taxi usw.).
- Die entstandenen Kosten können aus unterschiedlichen Gründen nicht eingefordert werden.

Als letztes Mittel kann es bei wiederholten Verstößen uneinsichtiger Personen dennoch erforderlich sein, das Fahrzeug abzuschleppen. Von einem falsch geparkten Fahrzeug können auch nicht zu tolerierende Behinderungen ausgehen, so dass es entfernt werden muss.

Zu diesen Behinderungen zählt beispielsweise die Blockierung von Bereichen, die aus Sicherheitsgründen unbedingt freizuhalten sind: Feuerwehreinfahrten, Zufahrten für Notdienste, Hubschrauberlandeplätze, Parkplätze für Krankenfahrzeuge etc. Diese Bereiche sollten durch eine StVO-taugliche Beschilderung gekennzeichnet sein.

Dokumentieren Sie den Verstoß vor dem Abschleppen mit einem Fotoapparat. Notieren Sie Kennzeichen, Ort, Sachverhalt, Maßnahmen und Name der feststellenden Person und benennen Sie mindestens zwei Zeugen. So können Sie einem eventuellen anschließenden Gerichtsverfahren gelassen entgegen sehen. Im Übrigen schützt das Hinterlegen einer Handynummer im Fahrzeug nicht vor dem Abschleppen. Sie sind nicht verpflichtet, diese Nummer anzurufen und den Fahrer zu informieren.

Rechtlich stellt das unerlaubte Parken auf einem nicht öffentlichen Privatparkplatz eine verbotene Eigenmacht dar, derer sich die Einrichtung mit „Gewalt“ erwehren darf (Selbsthilferecht, § 859 BGB). Das Selbsthilferecht kann jedoch nur direkt nach dem Verstoß ausgeübt werden: Zu einem späteren Zeitpunkt darf die Einrichtung das Abschleppen nicht mehr selbst veranlassen. Sie müsste dann gerichtliche Hilfe in Anspruch nehmen.

Weiter darf aus Rechtsgründen nur dann abgeschleppt werden, wenn mildere Mittel (z.B. die rasche Ermittlung des Fahrers in der Nähe) nicht in Betracht kommen. Schleppt die Einrichtung in diesem rechtlichen Rahmen ab, so steht ihr bis zur Erstattung der dadurch entstandenen Kosten grundsätzlich ein Zurückbehaltungsrecht an dem Fahrzeug zu.

10 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Um die Nachhaltigkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu gewährleisten, sollte die Öffentlichkeitsarbeit nach außen wie nach innen einen besonders hohen Stellenwert erhalten. Integrieren Sie zu diesem Zweck das Thema in Ihr Kommunikationskonzept und berichten Sie mindestens einmal jährlich darüber. So dokumentieren Sie, dass Verkehrssicherheit ein wichtiges Unternehmensziel darstellt.

Die innerbetriebliche Öffentlichkeitsarbeit informiert die Beschäftigten über die Ziele und Inhalte des Programms oder einzelner Maßnahmen. Nachfolgend einige Möglichkeiten betrieblicher Kommunikation:

- Bekanntmachung und kontinuierliche Berichterstattung in den betriebsinternen Medien (Mitarbeiterzeitung, Intranet, Schwarzes Brett, Gehaltsmitteilung etc.).
- Thematisierung des Programms bei Betriebsversammlungen.
- Organisation von Verkehrssicherheitstagen bei Sommer- oder Betriebsfesten.
- Broschüren, Poster, Faltblätter oder betriebliche Radiosender.

Auch betriebsfremde Personen (Kunden, anliefernde Unternehmen, Patienten, Besucher etc.) sind mitverantwortlich für die Verkehrssicherheit in Ihrer Einrichtung. Ihr Ziel muss es daher sein, auch diesen Kreis dafür zu sensibilisieren. Nachfolgend sind einige Instrumente aufgeführt, die Sie dabei unterstützen sollen:

- Dokumentieren Sie auf Ihrem Briefbogen, wie die Einrichtung erreicht werden kann (Pkw, Fahrrad, ÖPNV). Sie können den Briefbogen auch nutzen, um über eine eventuell vorhandene Tempo 30- oder Halteverbotszone zu informieren.
- Fast alle Unternehmen präsentieren sich im Internet. Eine Website bildet eine ideale Plattform, um Informationen zur Sicherheit auf dem Betriebsgelände zu vermitteln.
- Nutzen Sie den Tag der offenen Tür oder ähnliche Veranstaltungen dazu, um Außenstehenden Ihre Programme zur Verkehrssicherheit vorzustellen.
- Informationsbroschüren und Faltblätter sind ebenfalls beliebte Instrumente, um die Einrichtung zu präsentieren. Sie eignen sich hervorragend als Beilage für die Korrespondenz mit externen Personen und können neben einer Anfahrtsskizze und einem Lageplan auch Informationen über das gewünschte Verkehrsverhalten auf dem Betriebsgelände enthalten.

11 Gesundheits- und Mobilitätsmanagement

Qualifizierte, motivierte und gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind besonders im Dienstleistungsbereich eine wichtige Ressource für die Leistungsfähigkeit von Unternehmen. Ein in die betrieblichen Managementsysteme integriertes Gesundheits- und Mobilitätsmanagement leistet einen entscheidenden Beitrag zur Erhaltung und Förderung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter. Aktivitäten im Bereich des Gesundheits- und Mobilitätsmanagements zahlen sich deshalb aus und bringen das Unternehmen auch in Bezug auf den Aufbau eines Qualitätsmanagements und geplante Zertifizierungen weiter.

Betriebliches Gesundheits- und Mobilitätsmanagement – ein Beitrag zur Unternehmensentwicklung:

- Sichert und entwickelt gesundheitserhaltende und -fördernde Arbeitsbedingungen, zum Beispiel durch die Entzerrung von verdichteten Arbeitsabläufen.
- Erhält und verbessert die Sicherheit auf Dienst- und Arbeitswegen, zum Beispiel durch systematisches Fuhrparkmanagement.
- Integriert den Schutz des Menschen bei der Arbeit und die Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren in die betrieblichen Prozesse, zum Beispiel durch regelmäßige Gefährdungsanalysen.
- Fördert die aktive Beteiligung der Beschäftigten an der Gestaltung der Arbeitsbedingungen, zum Beispiel im Rahmen von Gesundheitszirkeln.
- Ermöglicht und fördert die Mobilität der Beschäftigten, zum Beispiel durch den Abbau von Mobilitätsbarrieren für Mitarbeiter mit Behinderungen.
- Koordiniert die gesundheitsfördernden Aktivitäten im Betrieb, zum Beispiel Gesundheitszirkel.
- Ermittelt Zahlen, Daten und Fakten zur Mitarbeitergesundheit und Mobilität, zum Beispiel im Rahmen betrieblicher Gesundheitsberichte oder durch Mitarbeiterbefragungen.

Die BGW – Alles aus einer Hand

Die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) unterstützt den Aufbau und die Weiterentwicklung des betrieblichen Gesundheits- und Mobilitätsmanagements durch einen eigenständigen Bereich in den zentralen Präventionsdiensten.

Wir bieten Ihnen unter anderem:

- Beratung
- Unterstützung bei der Ist-Analyse
- Seminare und Trainings
- Fachveröffentlichungen, Ratgeber und Informationsmaterial
- Vermittlung externer Berater für die Projektbegleitung
- Durchführung von Informationsständen im Betrieb und Unterstützung bei Veranstaltungen

Sprechen Sie uns an. Wir geben Ihnen gerne ausführliche Informationen über die Leistungen der BGW und die Konditionen für die Inanspruchnahme.

Kontakt Gesundheitsmanagement: (040) 202 07 - 960

Kontakt Mobilitätsmanagement: (040) 202 07 - 964

Fahrsicherheitstrainings: (040) 202 07 - 99 14

Literaturverzeichnis

- ADAC: Tempo 30 – Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis, München 1995.
- Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW, Hrsg.): Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis, Hamburg 2001.
- Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW, Hrsg.): Verkehrsberuhigung im Betriebsgelände (Dokumentation eines Workshops), Hamburg 1997.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Akzeptanz flächenhafter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, aus Schriftenreihe Unfallforschung, Heft 103, Bergisch-Gladbach 1984.
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Verkehrsberuhigung und Entwicklung von Handel und Gewerbe, Schriftenreihe Seminare, Symposien, Arbeitspapiere, Heft 25, Bonn 1987.
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Flächenhafte Verkehrsberuhigung, aus Schriftenreihe Forschung Stadtverkehr, Heft 45, Bonn 1992.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95), Köln 1995.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 92), Köln 1992.
- Ruhr-Universität Bochum (Hrsg.): Geschwindigkeitsverhalten bei flächenhafter Verkehrsberuhigung (Schriftenreihe), Bochum 1993.
- Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.): 50 Seiten für Tempo 30, Frankfurt 1992.

Anhang

Nutzergruppen und typische Problemfelder	47
Behebungsbogen zur verkehrlichen Situation des Betriebes	48

Nutzergruppen und typische Problemfelder

Nutzergruppe	Zugang zum Betriebsgelände	Probleme Beispiele	Eigene Situation	Probleme
Beschäftigte	verschiedene Schichtmodelle und Gleitzeit in Verwaltung	Parkplatzsuchverkehr vor Schichtübergabe (ca. 13.30 Uhr)		
Betreute	wohnen auf Gelände	eingeschränkte Wohnqualität durch Unfallgefährdung		
Besucher	keine Zeitbeschränkung, hauptsächlich 15–19 Uhr	Parksuchverkehr		
Anlieferbetriebe	bisher nach Bedarf	Anlieferverkehr gefährdet Behinderte auf dem Weg in Mittagspause		
Patienten	nach Termin	Langzeitpatienten besetzen Parkplätze auf Dauer		
Sonstige				

Begehungsbogen zur verkehrlichen Situation des Betriebes

Straße / Weg auf dem Betriebsgelände (auf Übersichtsplan kartieren)	Problembereich (Beispiele)	Bemerkungen
	Kreuzung von motorisiertem, Fußgänger- und Radverkehr	
	ungenügende Beleuchtung	
	unübersichtliche oder gefährliche Abschnitte	
	Geschwindigkeitsüberschreitung	
	Gefährdungen bei Wendevorgang oder Rückwärtsfahren	
	ungenügende Parkplatzsituation, z.B. zugestellte Rettungszufahrten	
	Sonstiges	

Kontaktformular

BGW

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege
ZPD, Bereich GuM
Pappelallee 35/37
22089 Hamburg

Wünschen Sie weiterführende Informationen zu unseren Angeboten? Mit diesem Formular können Sie Informationen zu weiteren Veröffentlichungen sowie dem Seminarangebot der BGW anfordern:

Fax: (040) 202 07 - 916

Ratgeber für die betriebliche Praxis:

Bitte kreuzen Sie die gewünschten Ratgeber an.

- RGM 2: **Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis**
- RGM 4: **Gesundheitsförderung durch Organisationsentwicklung**
- RGM 10: **Projektmanagement – Eine Einführung**
- RGM 11: **Sichere Mobilität auf dem Betriebsgelände**
- RGM 12: **Moderation von Projektgruppen und Gesundheitszirkeln**

Das Seminarangebot der BGW

- Wir interessieren uns für das Seminarprogramm der BGW

Ihre Anschrift:

Betrieb: _____

Ansprechpartner: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Tel: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Kontakt

Grundsätzliches und Beitragsfragen

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW)

Hauptverwaltung

Pappelallee 35/37 · 22089 Hamburg

Telefon (040) 202 07 - 0

Telefax (040) 202 07 - 525

Internet www.bgw-online.de

Versicherungsfälle und Leistungen – Bezirksverwaltungen

Berlin

Karlsruher Straße 19/22 · 10711 Berlin

Telefon (030) 896 85 - 0

Telefax (030) 896 85 - 525

Bochum

Universitätsstraße 78 · 44789 Bochum

Telefon (0234) 30 78 - 0

Telefax (0234) 30 78 - 525

Delmenhorst

Fischstraße 31 · 27749 Delmenhorst

Telefon (04221) 913 - 0

Telefax (04221) 913 - 525

Dresden

Gret-Palucca-Straße 1a · 01069 Dresden

Telefon (0351) 86 47 - 0

Telefax (0351) 86 47 - 525

Hamburg

Schäferkampsallee 24 · 20357 Hamburg

Telefon (040) 41 25 - 0

Telefax (040) 41 25 - 525

Karlsruhe

Neureuter Straße 37 b · 76185 Karlsruhe

Telefon (0721) 97 20 - 0

Telefax (0721) 97 20 - 525

Köln

Bonner Straße 337 · 50968 Köln

Telefon (0221) 37 72 - 0

Telefax (0221) 37 72 - 525

Magdeburg

Keplerstraße 12 · 39104 Magdeburg

Telefon (0391) 60 90 - 5

Telefax (0391) 60 90 - 625

Mainz

Göttelmannstraße 3 · 55130 Mainz

Telefon (06131) 808 - 0

Telefax (06131) 808 - 525

München

Wallensteinplatz 3 · 80807 München

Telefon (089) 350 96 - 0

Telefax (089) 350 96 - 525

Würzburg

Röntgenring 2 · 97070 Würzburg

Telefon (0931) 35 75 - 0

Telefax (0931) 35 75 - 525

Prävention – Bezirksstellen

Berlin

Karlsruher Straße 19/22 · 10711 Berlin

Telefon (030) 896 85 - 208

Telefax (030) 896 85 - 209

Bochum

Universitätsstraße 78 · 44789 Bochum

Telefon (0234) 30 78 - 401

Telefax (0234) 30 78 - 425

Delmenhorst

Fischstraße 31 · 27749 Delmenhorst

Telefon (04221) 913 - 401

Telefax (04221) 913 - 509

Dresden

Gret-Palucca-Straße 1a · 01069 Dresden

Telefon (0351) 86 47 - 402

Telefax (0351) 86 47 - 424

Hamburg

Schäferkampsallee 24 · 20357 Hamburg

Telefon (040) 41 25 - 648

Telefax (040) 41 25 - 645

Hannover (Außenstelle von Magdeburg)

Anderter Straße 137 · 30559 Hannover

Telefon (0511) 563 59 99 - 91

Telefax (0511) 563 59 99 - 99

Karlsruhe

Neureuter Straße 37 b · 76185 Karlsruhe

Telefon (0721) 97 20 - 151

Telefax (0721) 97 20 - 160

Köln

Bonner Straße 337 · 50968 Köln

Telefon (0221) 37 72 - 440

Telefax (0221) 37 72 - 445

Magdeburg

Keplerstraße 12 · 39104 Magdeburg

Telefon (0391) 60 90 - 608

Telefax (0391) 60 90 - 606

Mainz

Göttelmannstraße 3 · 55130 Mainz

Telefon (06131) 808 - 201

Telefax (06131) 808 - 202

München

Wallensteinplatz 3 · 80807 München

Telefon (089) 350 96 - 141

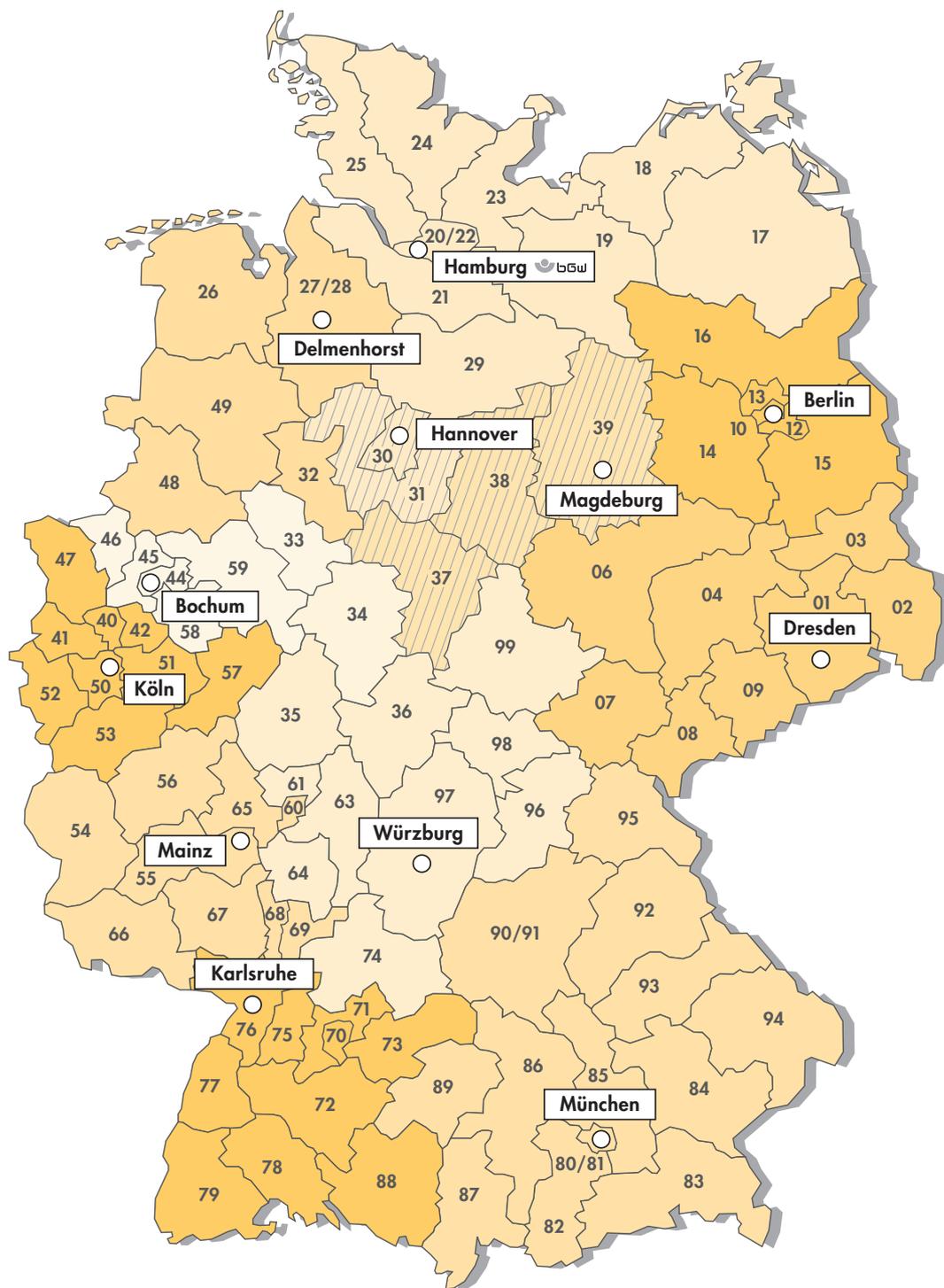
Telefax (089) 350 96 - 149

Würzburg

Röntgenring 2 · 97070 Würzburg

Telefon (0931) 35 75 - 501

Telefax (0931) 35 75 - 524



Auf der obigen Karte finden Sie die Städte verzeichnet, in denen die BGW mit einem Standort vertreten ist. Die farbliche Kennung zeigt, für welche Region ein Standort jeweils zuständig ist. Jede Region ist in viele Bezirke aufgeteilt. Die Nummern der Bezirke entsprechen den ersten beiden Ziffern der Postleitzahlen. Sie müssen also nur die ersten beiden Ziffern Ihrer Postleitzahl auf der Karte heraussuchen, um zu wissen, welche Stelle der BGW für Sie zuständig ist.

