

Gemeinde Kranenburg
Herr Bürgermeister Kepser
Klever Str. 4
47559 Kranenburg

Kranenburg, den 2. Januar 2026

Betreff: Haushalt 2026: Aufstellung eines integrierten Verkehrslenkungskonzept

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Kepser,

die Fraktion Wählergemeinschaft Bürgerdialog (WG Bürgerdialog) stellt für den Haushalt 2026 den Antrag für ein integriertes Verkehrslenkungskonzept.

Zielsetzung des Antrags

Ziel dieses Antrags ist die Aufstellung eines integrierten Verkehrslenkungskonzeptes, das nachstehende Leitgedanken verfolgt:

- Entlastung der Einwohnerinnen und Einwohner von verkehrlichen Belastungen;
- Verbesserung der Akzeptanz von Verkehrsregelungen;
- Transparente und frühzeitige Bürgerbeteiligung;
- Nachhaltige Steuerung des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Begründung

Nachhaltige Verkehrslenkung

Die Gemeinde Kranenburg ist aufgrund ihrer Grenzlage in besonderem Maße von grenzüberschreitenden Verkehrsströmen betroffen. Insbesondere der Einkaufsverkehr und der sogenannte Tankstellentourismus aus den Niederlanden führen zu erheblichen Belastungen. Hinzu kommt Schleichverkehr durch Wohnstraßen, der die Wohnruhe beeinträchtigt und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene verkehrliche Teilkonzepte erarbeitet. Diese greifen jedoch jeweils nur einzelne Aspekte auf. Ein integriertes Verkehrslenkungskonzept, das alle Verkehrsströme zusammenführt und gezielt steuert, liegt bislang nicht vor.

Regelakzeptanz und Regelbefolgung

Die WG Bürgerdialog ist der Überzeugung, dass Verkehrsprobleme nicht allein durch zusätzliche Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen oder Kontrollen gelöst werden können. Entscheidend ist die Akzeptanz der Regelungen durch die Verkehrsteilnehmenden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen benennt ausdrücklich die Förderung von Regelakzeptanz und Regelbefolgung als Bestandteil moderner Verkehrssicherheitsarbeit. Wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen allein häufig gegen Gewohnheit, Zeitdruck und soziale Normen („alle machen das“) verlieren. Auch unterschiedliche Verkehrskulturen im grenzüberschreitenden Verkehr nehmen Einfluss auf die Regelbefolgung. Deshalb soll das Konzept ausdrücklich auf Ansätze aus beiden Ländern zurückgreifen.

Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung ist ein zentraler Bestandteil des Konzeptes. Die Gemeinde Kranenburg verfügt bereits über eine eigene Stelle für Bürgerbeteiligung, die diese Aufgabe übernehmen kann. Dadurch wird sichergestellt, dass lokale Kenntnisse, Erfahrungen und Anliegen frühzeitig in den Planungsprozess einfließen und die Maßnahmen eine hohe Akzeptanz erfahren.

Fachliche Expertise (Deutschland / Niederlande)

Für die fachliche Erarbeitung des Verkehrslenkungskonzept sollen externe Fachbüros eingebunden werden, die über nachgewiesene Erfahrung in integrierter Verkehrsplanung und Verhaltensänderung verfügen.

Geeignete Fachbüros sind beispielsweise:

- Planersocietät (Dortmund)
- IGS Ingenieure (NRW)
- PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik (Essen)
- Arcadis (NL)
- Goudappel (NL)
- Royal Haskoning DHV (NL)

Geeignete Fachbüros für die Verhaltensänderung sind beispielsweise:

- Behavior Change Group (NL)
- Affective Advisory (ZU)
- Unravel Behavior (NL)
- Conpolicy (D)

Aus Sicht der WG Bürgerdialog ist eine Kooperation zwischen deutschen und niederländischen Büros essenziell für den Erfolg des Konzeptes.

Haushaltsauswirkungen

Für die Aufstellung des integrierten Verkehrslenkungskonzept werden angemessene Durchschnittsbeträge vergleichbarer Leistungen als Budgetansatz zugrunde gelegt:

- Bestandsanalyse und Verkehrserhebungen: ca. 25.000 €
- Verkehrsmodellierung und Maßnahmenentwicklung: ca. 30.000 €
- Verhaltensanalyse und akzeptanzfördernde Maßnahmen: ca. 20.000 €
- Pilotmaßnahmen und Evaluation: ca. 20.000 €
- Projektsteuerung und Abschlussbericht: ca. 10.000 €
- Bürgerbeteiligung: 0,00 €

Die Bürgerbeteiligung wird durch vorhandene Verwaltungsressourcen umgesetzt und verursacht keine zusätzlichen externen Kosten.

Gesamtkosten: ca. 105.000 € (brutto)

Zur Reduzierung der kommunalen Haushaltsbelastung sollen geeignete Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene systematisch geprüft und genutzt werden.

Fördermöglichkeiten

Für ein integriertes Verkehrslenkungskonzept kommen insbesondere folgende Fördertöpfe in Betracht:

Land Nordrhein-Westfalen:

- Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM), bis zu 80 % Zuschuss

Bund:

- Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) für Mobilitäts- und Fokuskonzepte
- Programme zur Verkehrssicherheitsarbeit und nachhaltigen Mobilitätsplanung

Europäische Union:

- Interreg VI A Programm Deutschland-Niederlande (Förderperiode 2021–2027)
- Weitere EU-Förderinstrumente für nachhaltige Mobilität und Verkehrssicherheit

Leistungsbausteine für die Ausschreibung

Zur Sicherstellung einer offenen und qualitätsorientierten Vergabe empfiehlt die WG Bürgerdialog folgende klare Trennung der Leistungsbausteine:

1. Gesamtverkehrlenkung:

- Bestandsanalyse aller Verkehrsströme
- Analyse von Schleichwegen, Parkraum- und Lieferverkehr
- Prognose der Netzwirkungen
- Maßnahmenpaket inklusive Umsetzungs- und Beschilderungsplan
- Monitoring

2. Verkehrsverhalten:

- Ursachenanalyse der Regelmissachtung
- Auswahl niedrigschwelliger, nicht-repressiver Maßnahmen
- Pilotversuche an ausgewählten Hotspots
- Wirkungsmessung und Roll-out-Plan

Mit freundlichen Grüßen

Sandra van der Zweep
Fraktionsvorsitzende
Wählergemeinschaft Bürgerdialog

Anlage 1:

Hintergrundinformationen Verhaltenspsychologie im Verkehr und Zielgruppensprache

Anlage 1:

Warum Verhaltenspsychologie wirksamer ist als „mehr Schilder“ oder „mehr Bußgelder“

Für die Wirksamkeit eines Verkehrslenkungskonzept ist nicht allein entscheidend, welche Regel gilt, sondern ob sie im Alltag als naheliegend, verständlich und sozial akzeptiert erlebt wird. Das Verkehrsverhalten wird stark von Gewohnheiten, sozialen Normen und situativen Rahmenbedingungen geprägt. Deshalb führen zusätzliche Schilder oder punktuelle Kontrollen häufig nur kurzfristig zu Änderungen – nachhaltige Effekte entstehen vor allem dann, wenn die gewünschte Regelbefolgung durch Gestaltung, Kommunikation und Normenbildung unterstützt wird.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen verweist in ihren Beiträgen zur Mobilität explizit darauf, dass Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl stark von Gewohnheiten geprägt sind. Veränderungen gelingen daher insbesondere, wenn neue, einfache Routinen möglich gemacht werden und der Verkehrsraum klar „lesbar“ ist.

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium ordnet Regelakzeptanz als einen der bedeutsamsten Faktoren zur Vorhersage der Regelbefolgung ein. Die Unfallverhütungsvorschriften und Fachpublikationen aus dem deutschen Verkehrssicherheitsumfeld betonen zudem die Rolle informeller sozialer Normen: Menschen orientieren sich stark daran, was andere in ähnlichen Situationen tatsächlich tun (deskriptive Norm) und was als „richtig“ gilt (injunktive Norm).

Praktisch bedeutet das: Ein Schild konkurriert mit Gewohnheit („hier fahre ich immer so“), Zeitdruck, und dem Eindruck, was andere tun („alle fahren hier durch“). Wirksam sind daher Maßnahmen, die das gewünschte Verhalten zur naheliegendsten Option machen – z. B. durch eindeutige Führung, Straßenraumgestaltung, Feedback und normaktivierende Kommunikation (z. B. ‚Anliegerbereich – hier wohnen Menschen‘, kombiniert mit gut lesbarer, selbst-erklärender Verkehrsführung).

Warum deutsch-niederländische Zusammenarbeit für Kranenburg erfolgskritisch ist

Kranenburg ist eine Grenzgemeinde; ein erheblicher Anteil der Verkehrsbelastung entsteht durch grenzüberschreitenden Einkaufs- und Tankstellenverkehr. Forschung und Praxis aus den Niederlanden arbeiten seit Jahren systematisch mit verhaltenspsychologischen und verhaltensökonomischen Ansätzen im Mobilitätsbereich (z. B. KiM-Publikationen zur Rolle sozialer Normen und der physischen Umgebung). Für Kranenburg ist es deshalb fachlich sinnvoll, deutsche Orts- und Rechtskenntnis mit niederländischer Erfahrung in Behavior-Change-Ansätzen zu kombinieren.

Ein zentraler Punkt ist Zielgruppenansprache: Niederländische Verkehrsteilnehmende müssen in Sprache, Ton und Erwartungshaltung anders abgeholt werden als deutsche. Das betrifft nicht nur Kommunikation, sondern auch die Gestaltung von Führung, Hinweisen und „Choice Architecture“ (z. B. wie Parken sichtbar gelenkt wird oder wie Durchfahrtattraktivität reduziert wird). Eine Kooperation aus deutschen und niederländischen Büros erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass Maßnahmen grenzüberschreitend verstanden, akzeptiert und befolgt werden.