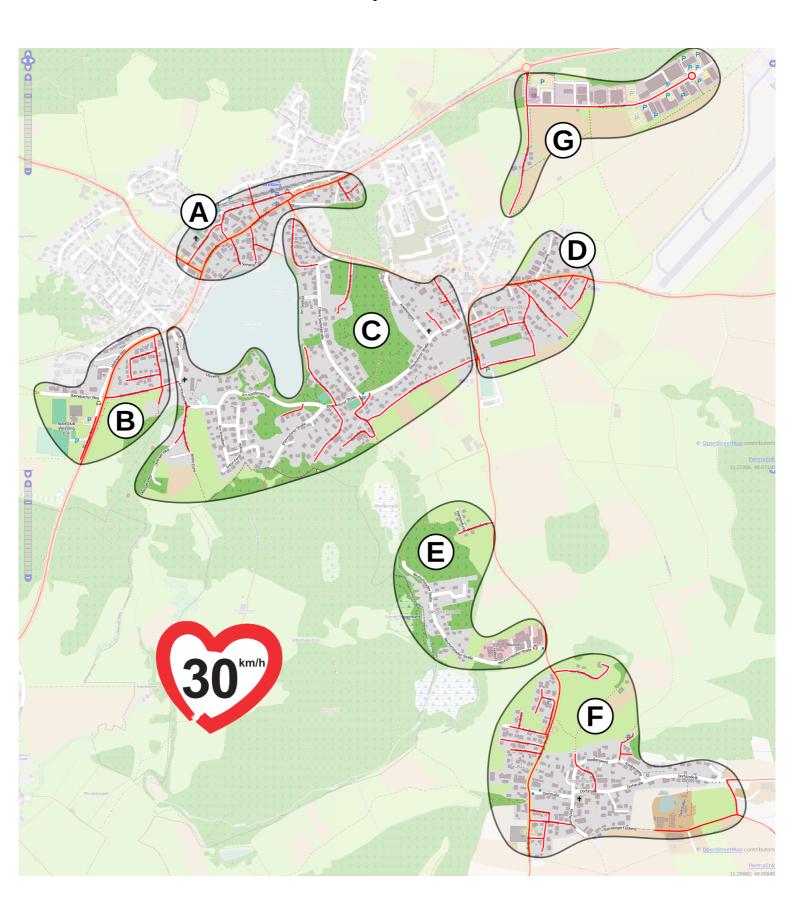
# Tempo-30-Konzept für die Gemeinde Weßling

Mobilitätswende Weßling 20. September 2014



Der Gemeinderat Weßling beriet in seiner Sondersitzung am 2. Juli 2013 über die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auf allen Gemeindestraßen. Ein entsprechender Antrag wurde zustimmend zur Kenntnis genommen. Um jedoch einen "Schilderwald" zu vermeiden, wurde die Verwaltung gebeten, in Zusammenarbeit mit der Mobilitätswende Weßling eine Liste mit Straßen zu erstellen, in welchen Tempo 30 Sinn macht.

Im vorliegenden Dokument stellt die Mobilitätswende ein Konzept vor, das eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf fast allen Gemeindestraßen bei deutlicher Reduktion der Schilderanzahl ermöglicht. Eine Liste der 114 Straßen ist hierfür nicht ausreichend, weil damit weder zusammenhängende Zonen noch Vorfahrtsregelungen dargestellt werden können.

### Vorzüge von 30 km/h innerorts

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bietet grundsätzlich zahlreiche Vorzüge:

- Der Anhalteweg ist bei Tempo 30 weniger als halb so lang wie bei Tempo 50. Dadurch sinkt die Unfallwahrscheinlichkeit erheblich.
- Bei einem Unfall mit Tempo 30 ist das Risiko für schwere und tödliche Verletzungen ungeschützter Verkehrsteilnehmer nur halb so groß wie bei Tempo 50.
- Wird die Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 30 reduziert, sinkt die Lärmbelastung in gleichem Maße, als würde die Verkehrsmenge halbiert.
- Schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder, Fußgänger, Radfahrer, behinderte und alte Menschen) profitieren in besonders hohem Maße von Tempo 30.
- Verkehrsraum wird zum Lebensraum, Respekt und Rücksichtnahme können sich besser herausbilden, Radfahren wird attraktiver, Kinder dürfen zu Fuß zur Schule gehen.
- Die Attraktivität von Schleichwegen und Abkürzungen sinkt.
- Auf den meisten innerörtlichen Straßen gilt bereits Tempo 30. Eine einheitliche Beschränkung sorgt für klare Verhältnisse und ermöglicht eine Reduktion der Verkehrszeichen.
- Wegen der wenigen kurzen noch nicht auf Tempo 30 beschränkten Straßenabschnitte erhöht sich die Reisedauer (von Tür zu Tür) für Kraftfahrer nur marginal.
- Geringere Anforderungen an Fahrbahnbeschaffenheit und Winterdienst.
- Auf Straßen mit Tempo 30 ist Mischverkehr die regelmäßige Lösung, auf den Bau von Radverkehrsanlagen kann daher verzichtet werden.

Aus diesen Gründen befürworten etwa der wissenschaftliche Beirat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Deutsche Städtetag, das Umweltbundesamt, der Verkehrsclub Deutschland, der ADFC und der FUSS e.V. 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften.

Speziell in Weßling ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 ein wesentlicher Schritt hin zu einer menschenfreundlicheren und nachhaltigeren Mobilitätskultur, wie sie auch in der Rahmenplanung Hauptstraße des Büros Dragomir Stadtplanung zum Ausdruck kommt. Diese vergleichsweise kostengünstige Maßnahme ist geeignet, um alle Bürgerinnen und Bürger abseits der Hauptstraßen in den Genuss von Verkehrsberuhigung zu bringen.

# Vorteile des Konzepts

Das im folgenden beschriebene Konzept der Mobilitätswende bietet wesentliche Vorteile gegenüber der aktuellen Beschilderung:

- Auf fast allen frei zugänglichen Gemeindestraßen gilt Tempo 30.
- Die Anzahl der relevanten (d. h. geschwindigkeitsbeschränkenden und vorfahrtsregelnden) Schilder wird von 140 auf 88 reduziert.
- Die Attraktivität von Schleichwegen/Abkürzungen nimmt ab.

### Vorüberlegungen und Maßnahmen

Als Arbeitsgrundlage erstellte die Mobilitätswende eine Karte, auf der alle Straßen(abschnitte) rot markiert sind, auf denen (wenigstens in einer Richtung) schneller als 30 km/h gefahren werden darf (siehe Titelseite). Aus ihr wird ersichtlich, dass in vielen Wohngebieten bereits Tempo 30 gilt.

In den fünf schon heute existierenden 30-Zonen (Demos-Siedlung, Walchstadter Weg/Fabergstraße/Bognerweg, Am Kreuzberg, Oberpfaffenhofen Nord, Hochstadt Kirchenstraße) fließt der Verkehr entspannt und weitestgehend unfallfrei. Dabei ist der Beschilderungsaufwand außerordentlich gering. Aufgrund dieser positiven Erfahrungen schlägt die Mobilitätswende vor, auch in den übrigen Wohngebieten möglichst auf 30-Zonen zu setzen. Für Gewerbegebiete und nicht zusammenhängende Straßen sind hingegen nur explizite Geschwindigkeitsbegrenzungen zulässig bzw. sinnvoll.

Das im folgenden beschriebene Konzept setzt folgende Maßnahmen um:

- Ausweisung von 30-Zonen in Wohngebieten.
- Keine explizite 30-Beschilderung in kurzen Sackgassen und Straßen mit Zugangssperre.
- Entfernung unnötiger Schilder zur Geschwindigkeitsbeschränkung.
- Keine Änderung von Parkregelungen.

#### **Gebiete**

Zur Darstellung des Konzepts definiert die Mobilitätswende sieben Gebiete A bis G, in denen die Geschwindigkeit nur teilweise oder noch gar nicht auf 30 km/h beschränkt ist (siehe Titelseite). Für diese Gebiete schlägt die Mobilitätswende konkrete Lösungen zur Geschwindigkeits- und Vorfahrtsregelung vor. Nicht erwähnte bzw. eingezeichnete Straßen und Beschilderungen sollen unverändert bleiben. Kreisund Staatsstraßen werden nicht betrachtet.

Das hier dokumentierte Konzept ist unter <a href="www.mobilitaetswende-wessling.de">www.mobilitaetswende-wessling.de</a> als interaktive Karte auf Open-Street-Map-Basis verfügbar. Durch die Möglichkeit zu zoomen sind darin Details besser erkennbar. Per Menü lässt sich jederzeit zwischen alter Beschilderung und der Lösung der Mobilitätswende umschalten.

### **Historie**

Das ursprünglich von der Mobilitätswende entworfene Konzept wurde mit dem Verkehrsberuhigungsverein abgestimmt und am 18. November 2013 der Gemeindeverwaltung (Herr Muther, Frau Schuster) vorgestellt. Dabei erörterte Verbesserungsvorschläge und Hinweise wurden anschließend eingearbeitet. Die Fassung vom 25. November 2013 wurde der Unteren Verkehrsbehörde zur Prüfung vorgelegt. In einer ausführlichen Stellungnahme vom 24. Juni 2014 (Frau Forsman) wurden folgende wesentliche Informationen und Schlüsse rückgemeldet:

- Gewöhnliche Geschwindigkeitsbegrenzungen sind laut § 45 StVO nur bei besonderer Gefahrenlage rechtmäßig und müssen entsprechend begründet werden.
- Tempo-30-Zonen dürfen hingegen in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radverkehrsdichte ohne besondere Begründung angeordnet werden.
- Um durch Tempo-30-Zonen eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erzielen, sind gezielte bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen, Fahrbahnversätze, Gehwegverbreiterungen, Inseln in Kreuzungsmitte, Oberflächenveränderungen) oder eine konsequente Überwachung erforderlich.
- Alle im Konzept vom 25. November 2013 vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen sind "nachvollziehbar".

Außerdem wurden konkrete Hinweise, Entscheidungshilfen und Bewertungen zum Konzept gegeben, die in die vorliegende Version eingeflossen sind.

#### A Bahnhofstraße - östliche Schulstraße

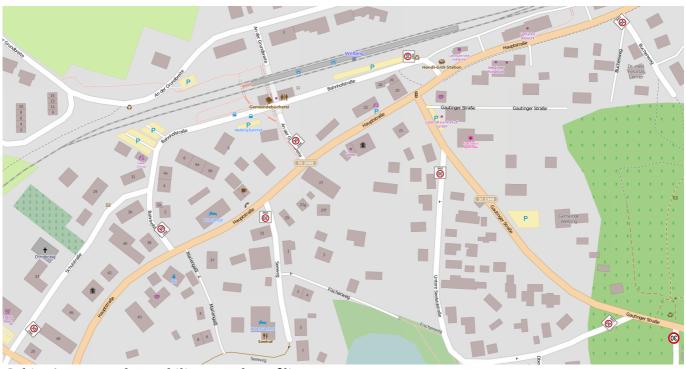
In diesem Gebiet gibt es bisher keine Geschwindigkeitsbeschränkung, obwohl es von Verkehrsteilnehmern aller Art stark frequentiert wird, es recht unübersichtlich und beengt zugeht und die bauliche Gestaltung der Bahnhofstraße eine Durchfahrt mit 50 km/h kaum ermöglicht. Die Mobilitätswende sieht vor, das Gebiet als 30-Zone auszuweisen. Außerdem werden Buchenweg und nordöstlicher Seeweg/Fischerweg zur 30-Zone, und die 30-Zone an der Grundbreite beginnt an der Einmündung in die Hauptstraße. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Geringere Gefährdung der zahlreichen Fußgänger und Radfahrer.
- Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Schleichweg-/Abkürzungsverkehr.
- Keine Änderung der Vorfahrtsregelung.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **0** auf **5** (5 x 30-Zone) erhöht.



Gebiet A alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.



Gebiet A: Lösung der Mobilitätswende Weßling.

### B Meilinger Weg - Steinebacher Weg - Max-Doerner-Weg

Westlich der Hauptstraße gilt in diesem Gebiet bereits 30 km/h, während auf der östlichen Seite noch 50 km/h erlaubt sind. Die Mobilitätswende sieht vor, das gesamte Gebiet als 30-Zone auszuweisen. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Schleichweg-/Abkürzungsverkehr.
- Erhebliche Reduzierung der Schilderanzahl.

Die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Meilinger Weg – Steinebacher Weg wird dadurch nach rechts-vor-links geändert. Um die Sichtbeziehungen in Richtung Unterführung zu verbessern, sollte an der nordwestlichen Ecke ein Spiegel angebracht werden.

Um tatsächlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem geraden, gut ausgebauten östlichen Steinebacher Weg zu erreichen, sollten bauliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden. Denkbar wären etwa Fahrbahnversätze durch wechselseitige Parkplätze (für Seebesucher, Pfarrstadel und neue Schule) oder Oberflächenveränderungen.

Die 30-Zone erstreckt sich weiter ins Gebiet C. Die Aufteilung in zwei Gebiete ist historisch bedingt und wurde zur übersichtlicheren bildlichen Darstellung beibehalten.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **23** (13 x 30 kmh; 1 x 50 kmh; 2 x Stop; 4 x Vorfahrt, 2 x Vorfahrt gewähren; 1 x Vorfahrtstraße) auf **7** (5 x 30-Zone; 2 x Radfahrer kreuzen) reduziert.



Gebiet B alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.



Gebiet B: Lösung der Mobilitätswende Weßling.

### C Ettenhofener Straße – Am Karpfenwinkel – Am Kreuzberg – Uferweg

Die in diesem Gebiet gegenwärtig geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen machen einen inkonsistenten Eindruck. So ist beispielsweise nicht nachvollziehbar, warum im Kreutweg 50 km/h erlaubt sind, während die parallel verlaufende Ettenhofener Straße mit fünf 30-Schildern ausgestattet ist. Entsprechend der Empfehlung der Unteren Verkehrsbehörde sieht die Mobilitätswende vor, das gesamte Gebiet als zusammenhängende 30-Zone auszuweisen. Dadurch wird die Route Ettenhofener Straße – Am Karpfenwinkel – Am Kreuzberg – Uferweg nicht mehr als Durchgangsverbindung vom südlichen Ortsende Weßlings nach Oberpfaffenhofen, sondern als Wohngebiet mit rechts-vor-links-geregelter Vorfahrt interpretiert (wie z. B. die Route Etterschlager Straße – An der Grundbreite – Bacheläcker – Tannenbergstraße – Mischenrieder Weg).

Diese Lösung hat folgende Vorteile:

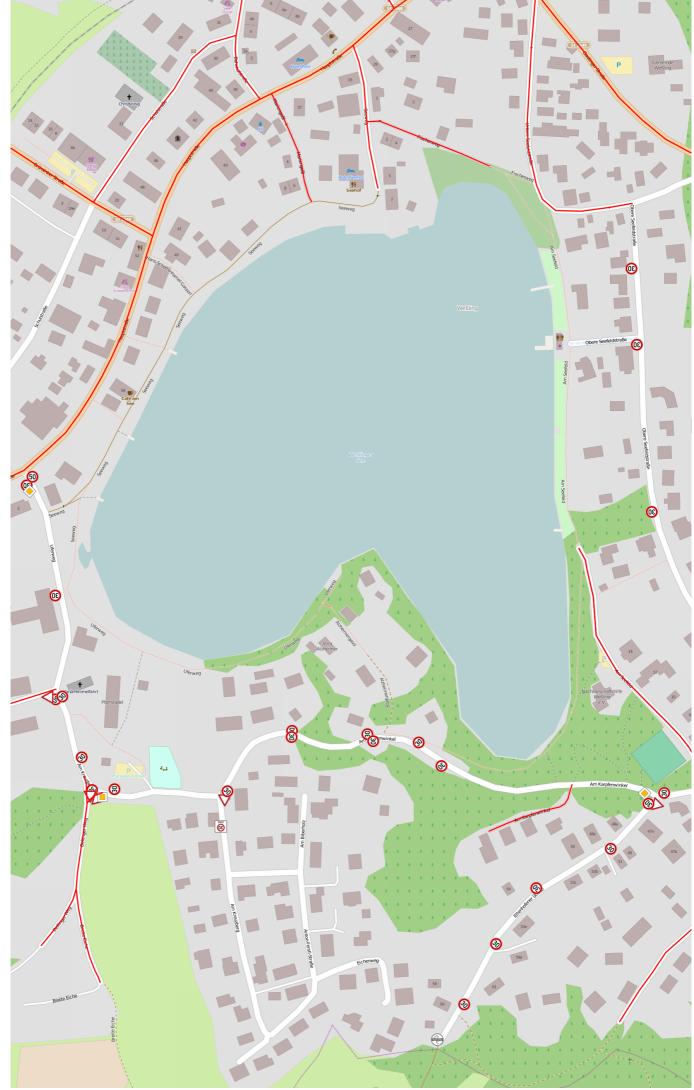
- Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Schleichweg-/Abkürzungsverkehr.
- Erhebliche Reduzierung der Schilderanzahl.

Um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der fast geraden, gut ausgebauten nordöstlichen Ettenhofener Straße zu erreichen, sollten bauliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden. Denkbar wären etwa Fahrbahnversätze durch wechselseitige Parkplätze oder Oberflächenveränderungen. (Ferner würde der Abschnitt Pfarrstadel – Spielplatz durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erheblich an Attraktivität gewinnen.)

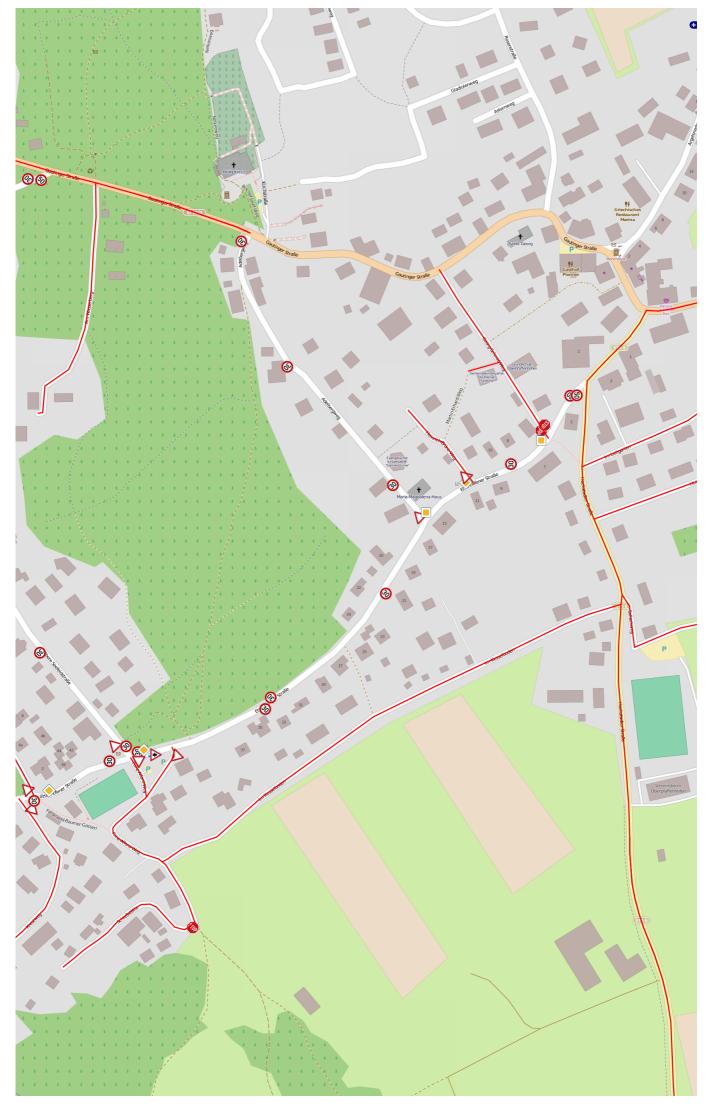
Am Wasserberg wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil mangels geschlossener Fahrbahnoberfläche erhöhte Rutsch- und damit Unfallgefahr besteht. Im Prinz-Alfons-Weg endet die 30-Zone vor der Einmündung Schießstätte, um die bestehende, radverkehrsfreundliche Vorfahrtsregelung beibehalten zu können; alternativ (und zweckmäßiger, aber nicht vollständig regelkonform) könnte die Schießstätte in die Zone einbezogen und ausnahmsweise dennoch die Vorfahrt entsprechend geregelt werden.

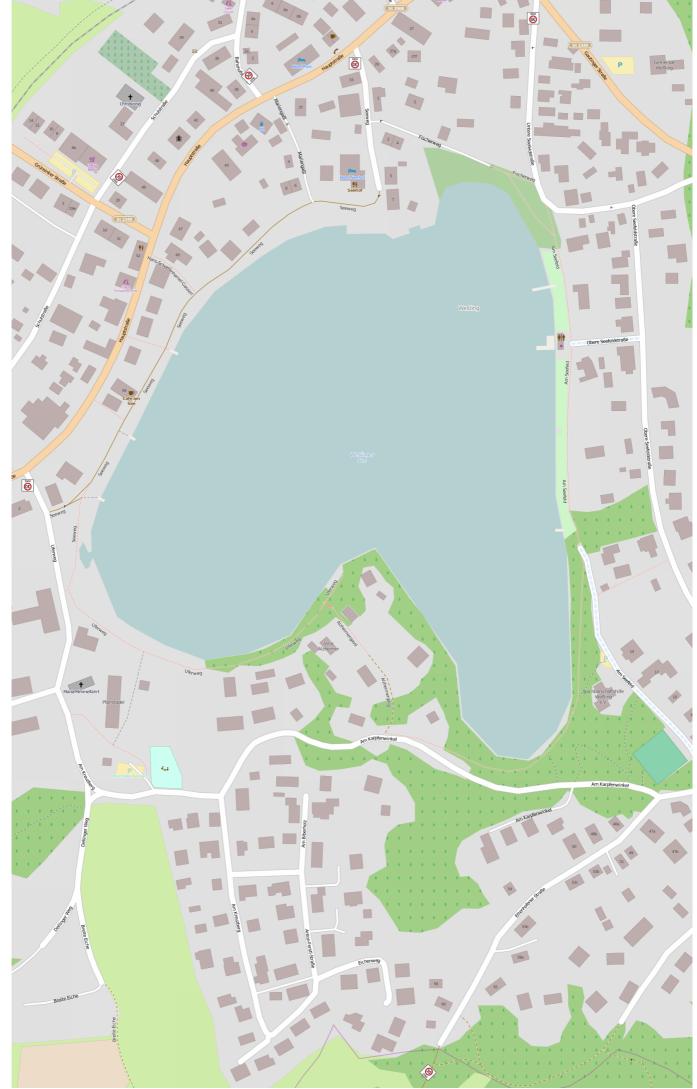
Die 30-Zone erstreckt sich weiter ins Gebiet B. Die Aufteilung in zwei Gebiete ist historisch bedingt und wurde zur übersichtlicheren bildlichen Darstellung beibehalten.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **68** (1 x 30-Zone; 37 x 30 kmh; 1 x 30 kmh Ende; 3 x 50 kmh; 2 x Vorfahrt; 9 x Vorfahrtstraße; 12 x Vorfahrt gewähren; 3 x Stop) auf **14** (10 x 30-Zone; 2 x 30 kmh; 1 x Vorfahrt; 1 x Stop) reduziert.

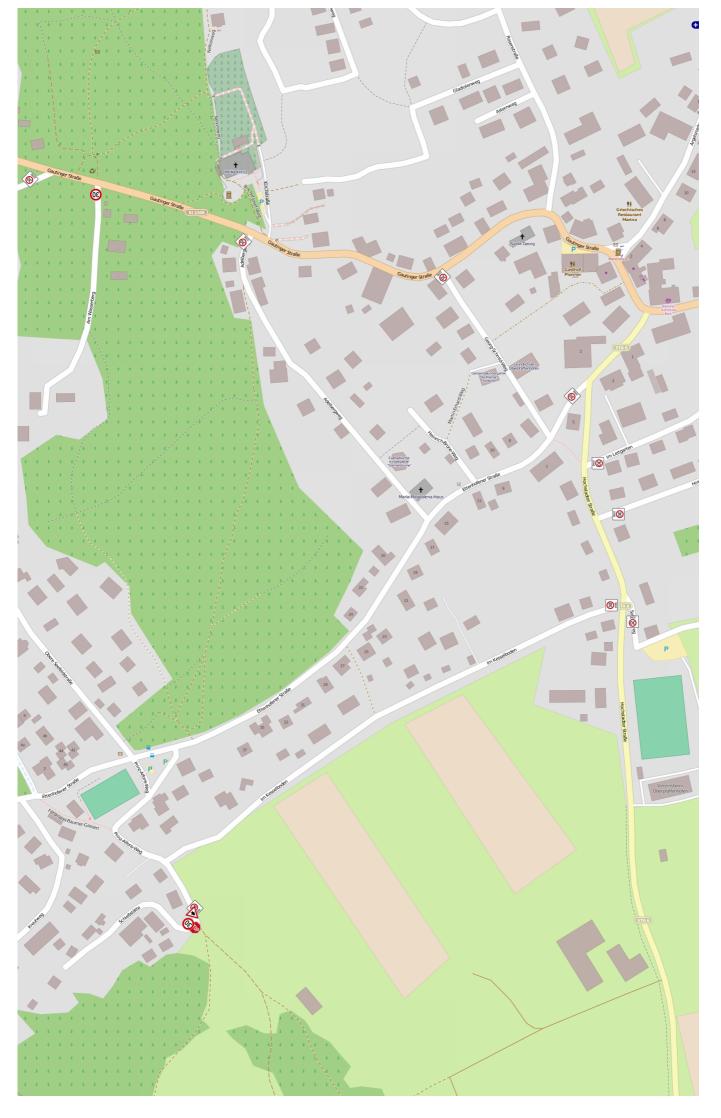


Gebiet C alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.





Gebiet C: Lösung der Mobilitätswende Weßling.

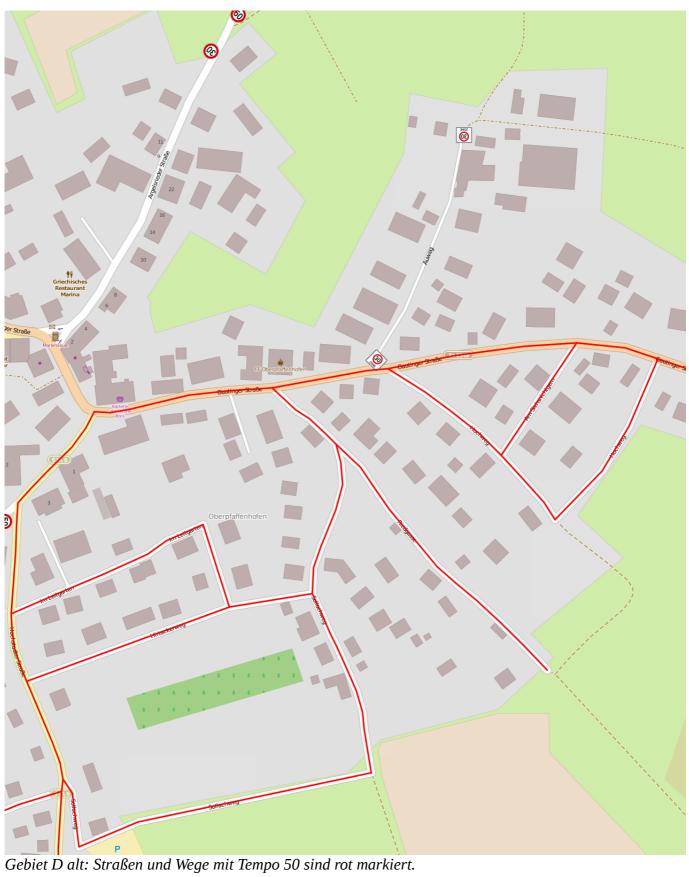


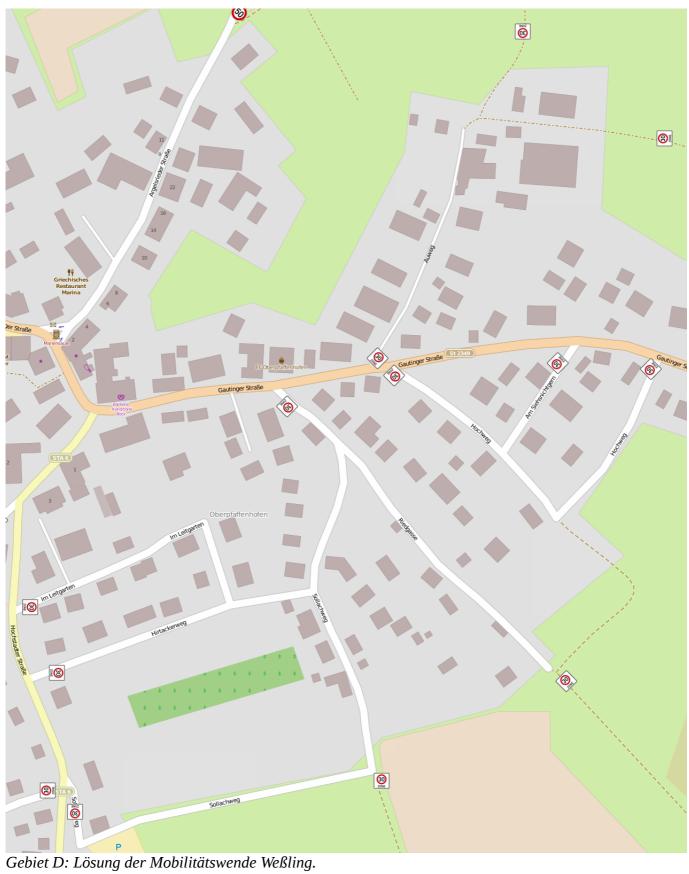
### D Oberpfaffenhofen Ost

In diesem wachsenden Wohngebiet gilt derzeit fast überall 50 km/h, obwohl die bauliche Gestaltung dafür großteils nicht geeignet ist. Die Mobilitätswende sieht vor, das Gebiet als 30-Zone auszuweisen. Außerdem wird gemäß Vorschlag der Unteren Verkehrsbehörde die bestehende 30-Zone im Auweg bis zum Ortsrand erweitert. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Maximale Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Schleichweg-/Abkürzungsverkehr.
- Keine Änderung der Vorfahrtsregelung.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von 2 (2 x 30-Zone) auf 12 (12 x 30-Zone) erhöht.



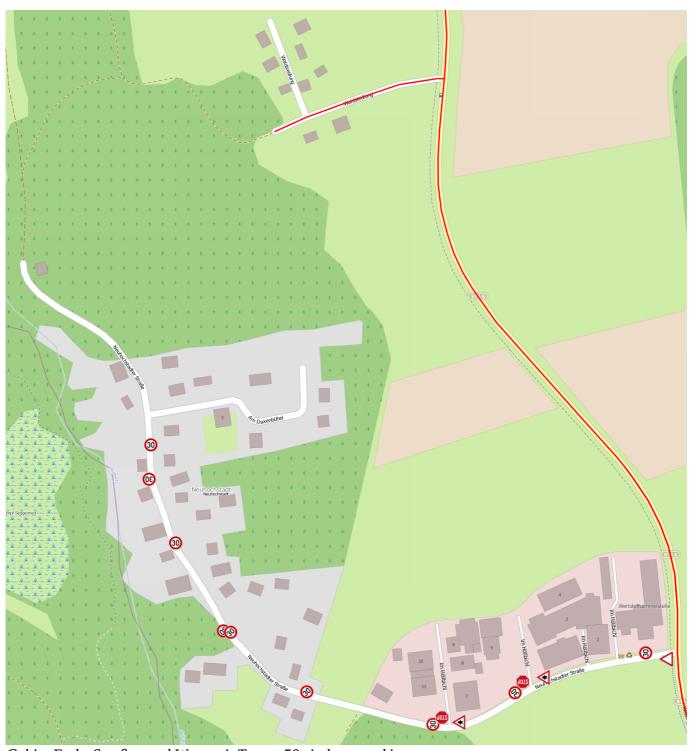


#### **E** Neuhochstadt

In diesem Gebiet gilt bereits nahezu flächendeckend 30 km/h. Mit neun 30-Schildern in der Neuhochstadter Straße wird dabei unverhältnismäßig großer Aufwand getrieben. Die Mobilitätswende sieht vor, das Wohngebiet als 30-Zone auszuweisen. (Ferner empfehlen wir dringend, an der Einmündung Neuhochstadter Straße – STA 6 Vorfahrt gewähren durch Stop zu ersetzen und einen Spiegel anzubringen, um die gefährliche Querung des stark abschüssigen Geh- und Radwegs zu entschärfen.) Außerdem wird auch die Waldsiedlung zur 30-Zone. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Verkehrsberuhigung durch lückenlos Tempo 30.
- Reduzierung der Schilderanzahl.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **14** (9 x 30 kmh; 2 x Vorfahrt; 1 x Vorfahrt gewähren; 2 x Stop) auf **12** (3 x 30-Zone; 4 x 30 kmh; 2 x Vorfahrt; 3 x Stop) reduziert.



Gebiet E alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.



Gebiet E: Lösung der Mobilitätswende Weßling.

#### **F** Hochstadt

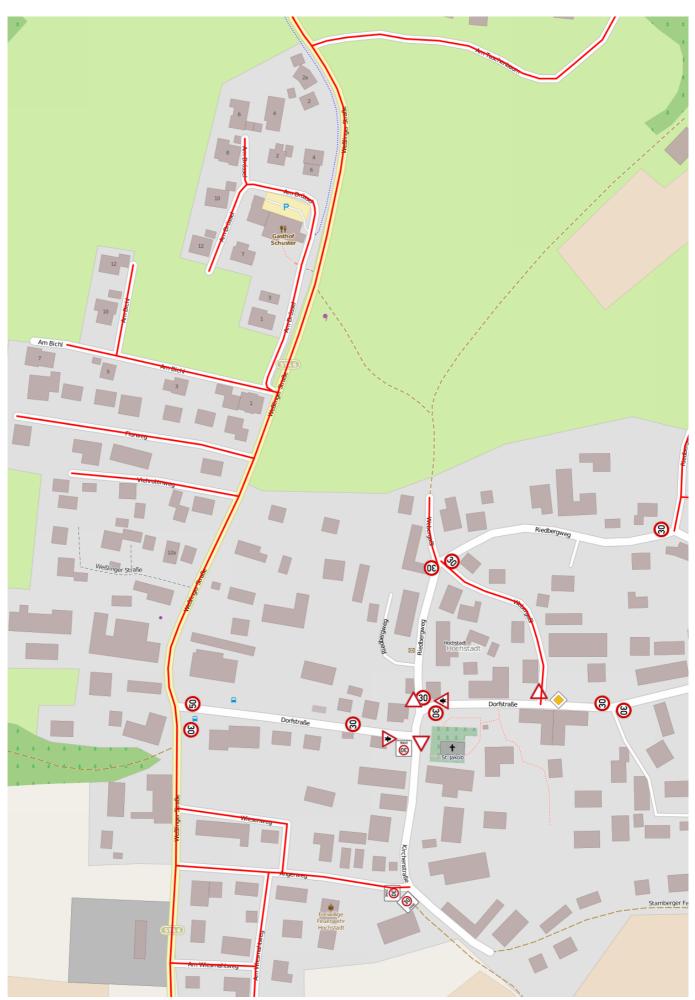
Ähnlich wie im Gebiet C erscheinen die Geschwindigkeitsbegrenzungen in Hochstadt inhomogen. Während in den westlichen und südlichen Bereichen 50 km/h erlaubt sind, gilt im restlichen Ortsteil fast überall 30 km/h. Gemäß der Empfehlung der Unteren Verkehrsbehörde sieht die Mobilitätswende vor, den zusammenhängenden Bereich östlich der Weßlinger Straße sowie Am Bichl und Flurweg als 30-Zonen auszuweisen. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Verkehrsberuhigung durch lückenlos 30 km/h.
- Reduzierung der Schilderanzahl.

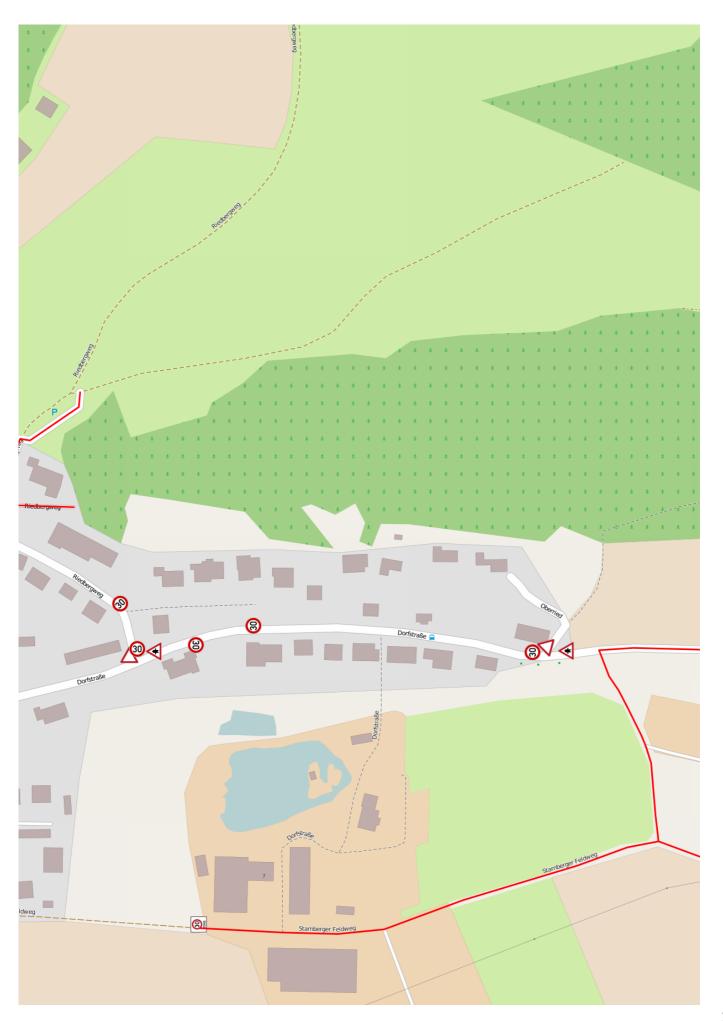
Um eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der geraden, gut ausgebauten Dorfstraße zu erreichen, sollten bauliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden. Denkbar wären etwa Fahrbahnversätze oder -verengungen oder Oberflächenveränderungen.

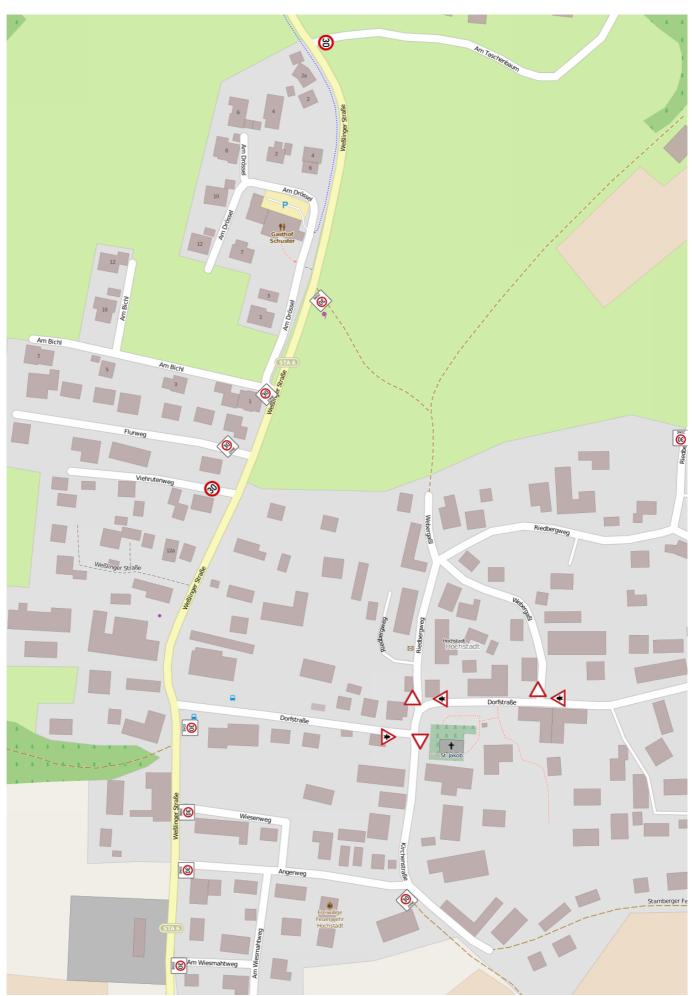
Die Dorfstraße bleibt entsprechend StVO vorfahrtsberechtigt, da dort Linienbusse verkehren. Am Taschenbaum wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil die Fahrbahn zu schmal für die Begegnung zweispuriger Fahrzeuge ist. Im Viehrutenweg wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil mangels geschlossener Fahrbahnoberfläche erhöhte Rutsch- und damit Unfallgefahr besteht.

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **29** (4 x 30-Zone; 14 x 30 kmh; 1 x 50 kmh; 1 x Vorfahrtstraße; 4 x Vorfahrt; 5 x Vorfahrt gewähren) auf **24** (12 x 30-Zone; 2 x 30 kmh; 5 x Vorfahrt; 5 x Vorfahrt gewähren) reduziert.

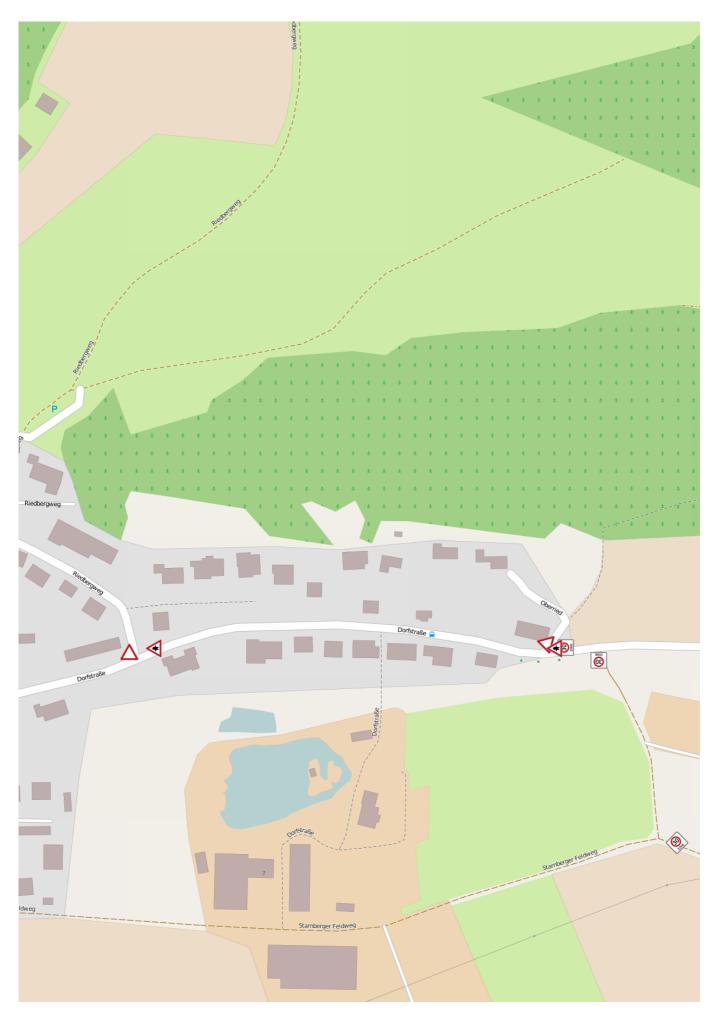


Gebiet F alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.





Gebiet F: Lösung der Mobilitätswende Weßling.



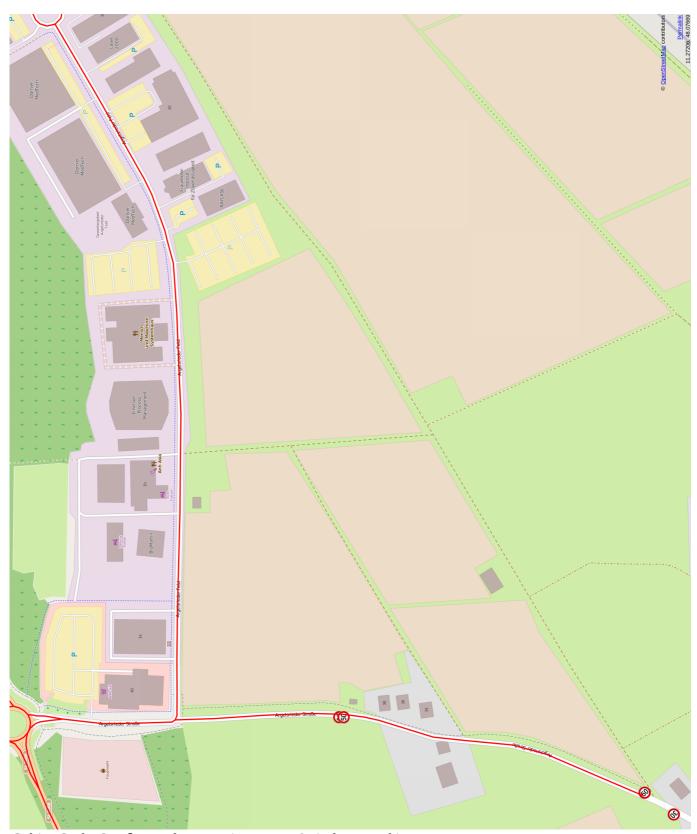
# G Argelsrieder Feld – nördliche Argelsrieder Straße

In diesem Gebiet sind bisher überall 50 km/h erlaubt. Die Mobilitätswende sieht vor, die zulässige Geschwindigkeit in den bebauten Abschnitten auf 30 km/h zu begrenzen, ohne die Vorfahrtsregelungen zu ändern. Diese Lösung hat folgende Vorteile:

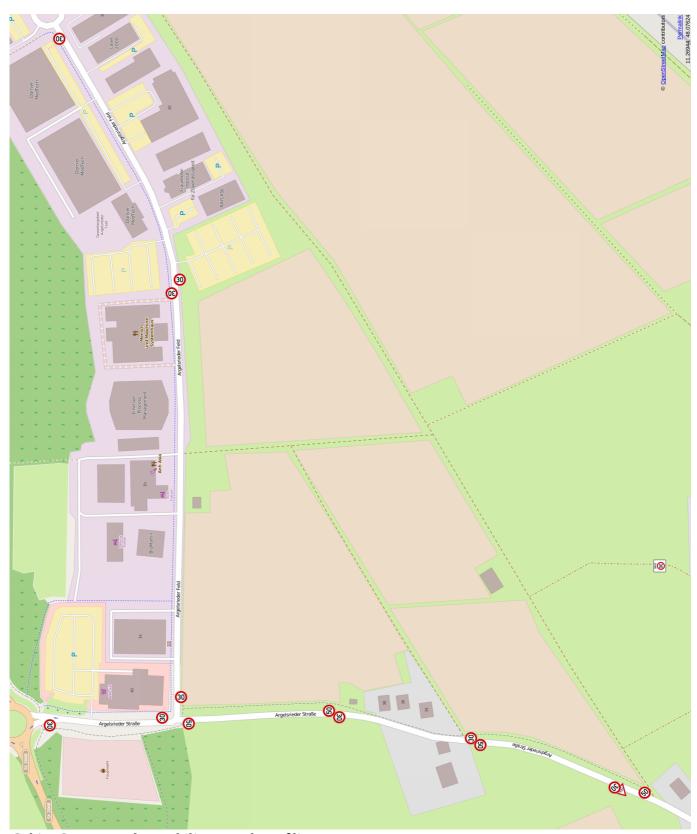
- Geringere Gefährdung der zahlreichen Fußgänger und Radfahrer.
- Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Schleichweg-/Abkürzungsverkehr.
- Akzeptanz durch Kraftfahrer wegen 50 km/h in unbebauten Abschnitten.

Im Argelsrieder Feld wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen herrscht und viele stark frequentierte, schwer einsehbare Grundstückseinfahrten zu erhöhter Unfallgefahr führen. In der nördlichen Argelsrieder Straße wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil eine stark frequentierte Discounter-Grundstückseinfahrt und zahlreiche Querungen für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhter Unfallgefahr führen. Im bebauten Bereich der Argelsrieder Straße zwischen der Einmündung Argelsrieder Feld und der Ortseinfahrt Oberpfaffenhofen wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, weil unübersichtliche Grundstückseinfahrten mit Querung des Geh- und Radwegs zu erhöhter Unfallgefahr führen. (Ferner regen wir dringend an, an der Ortseinfahrt die durch den endenden Geh- und Radweg erforderliche Fahrbahnquerung sicherer zu machen, indem die Geschwindigkeitsbegrenzung etwas über den Ortsrand hinaus erweitert und zusätzlich das Zeichen Radfahrer kreuzen angebracht wird.)

Die Anzahl relevanter Schilder wird dadurch von **4** (1 x 30 kmh; 3 x 50 kmh) auf **14** (9 x 30 kmh; 4 x 50 kmh; 1 x Radfahrer kreuzen) erhöht.



Gebiet G alt: Straßen und Wege mit Tempo 50 sind rot markiert.



Gebiet G: Lösung der Mobilitätswende Weßling.

# Sonstige Straße und Wege

Für die folgenden Straßen und Wege, die nicht innerhalb der vorgeschlagenen 30-Zonen liegen, kann nach Ermessen der Mobilitätswende auf eine 30-Beschilderung verzichtet werden, weil sie durch Zugangssperren nur von Anliegern befahren werden können oder es sich um kurze Sackgassen handelt:

- Im Höllbichl
- Mariengaßl
- Oberried

Für die folgenden Straßen und Wege, die nicht innerhalb der vorgeschlagenen 30-Zonen liegen, ist eine 30-Beschilderung nicht unbedingt erforderlich, weil sie eine für höhere Geschwindigkeiten ungeeignete Fahrbahnoberfläche aufweisen:

- Am Wasserberg
- Viehrutenweg

Die Mobilitätswende empfiehlt, diese beiden Straßen dennoch auf Tempo 30 zu begrenzen. Denn eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung rückt die Verkehrsberuhigung stärker in das Blickfeld der Verkehrsteilnehmer und trägt so zur Bewusstseinsbildung bei (Signalwirkung). Außerdem müssen dafür keine neuen 30-Schilder erworben werden, weil insgesamt 57 Stück übrig bleiben.

#### **Schilderbilanz**

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der nach dem Tempo-30-Konzept übrigen (negativ) bzw. benötigten (positiv) Schilder. Dabei gehört zu jedem 30-Zone Schild ein 30-Zone Ende Schild auf der Rückseite.

	Α	В	С	D	Е	F	G	Summe
30-Zone	+5	+5	+9	+10	+3	+8		+40
30 km/h		-13	-35		-5	-12	+8	-57
30 km/h Ende			-1					-1
50 km/h		-1	-3			-1	+1	-4
Radfahrer kreuzen		+2					+1	+3
Stop		-2	-2		+1			-3
Vorfahrt		-4	-1			+1		-4
Vorfahrt gewähren		-2	-12		-1			-15
Vorfahrtstraße		-1	-9			-1		-11
Summe	+5	-16	-54	+10	-2	-5	+10	-52

# **Empfehlungen zur Umsetzung**

Bei Einführung des Tempo-30-Konzepts ändert sich an einigen Einmündungen und Kreuzungen die Vorfahrtsregelung. Um daraus resultierende Unfälle zu vermeiden, empfiehlt die Mobilitätswende, vorübergehend für nicht mehr vorfahrtsberechtigte Straßen entsprechende Warnschilder aufzustellen.



Wie schon heute vielerorts in Weßling realisiert, sollte in ausgedehnten 30-Zonen wie den Gebieten B und C durch auf die Fahrbahn gezeichnete 30-Schilder an die Geschwindigkeitsbeschränkung erinnert werden.

Die meisten 30-Zone-Schilder in der Gemeinde Weßling sind unnötig groß (84 x 84 cm). Die Mobilitätswende empfiehlt, vorzugsweise kleine Schilder (60 x 60 cm) aufzustellen, welche geringere Kosten verursachen und das Ortsbild weniger beeinträchtigen. Große Schilder machen allenfalls an Einmündungen in Staats- und Kreisstraßen Sinn.

Geschwindigkeitsbegrenzende Schilder müssen nicht unbedingt exakt am Beginn der jeweiligen Straße aufgestellt werden. Die Mobilitätswende schlägt vor, bei der Positionierung flexibel vorzugehen, sodass möglichst bereits vorhandene Schilder-, Stromleitungs-, Straßenbeleuchtungsmasten oder Gebäudewände genützt werden. Auch dadurch können Kosten und optische Beeinträchtigung reduziert werden.

Es besteht die Möglichkeit, das Konzept in den sieben Gebieten A bis G in zeitlich getrennten Aktionen umzusetzen. Auf diese Weise kann eine Überbeanspruchung der zuständigen Gemeindemitarbeiter vermieden werden.