Resolution der Stadtverkehrskonferenz vom 16.5.1991 in Köln

A.

Zur Bewilligung der großen Zukunftsherausforderungen besitzen die Städte Nordrhein-Westfalens gute Ausgangsbedingungen. Im internationalen Wettbewerb der Städte gewinnt der Standort Nordrhein-Westfalen zunehmend an Attraktivität. Die Lebensqualität in unseren Städten hat – im internationalen Vergleich – ein hohes Niveau.

Die Lebensfähigkeit besonders der dicht besiedelten Räume Nordrhein-Westfalens ist aber gefährdet durch Belastungen, die vom massiv steigenden motorisierten Verkehr ausgehen: Mobilität wird durch wachsende Staus eingeschränkt; die Schadstoffemissionen des Verkehrs überschreiten in manchen Bereichen gesundheitsrelevante Werte; der Verkehrslärm entwertet den öffentlichen Raum; das Wohnumfeld und die öffentlichen Flächen werden vielfach durch das Auto urbanen Nutzungen entzogen.

Diese Entwicklung teilen alle Industrieländer. Sie alle sehen sich ähnlichen Problemen gegenüber.

In Nordrhein-Westfalen ist vieles geschehen, um dem entgegenzuwirken:

- Vorrang des Öffentlichen Personennahverkehrs in den Ballungsgebieten,
- Priorität im kommunalen Straßenbau für den stadtverträglichen Umbau von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten,
- Koppelung des Baus von Ortsumgehungen an die stadtverträgliche Umgestaltung der entlasteten Straßen,
- umfangreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, insbesondere die flächenhafte Einführung von Tempo 30,
- restriktive Parkpolitik,
- Förderung des Radverkehrs,
- Förderung kommunaler Verkehrsentwicklungspläne neuen Typs.

Die Probleme werden sich trotzdem verschärfen, wenn die Anstrengungen zu ihrer Lösung nicht weiter verstärkt werden: Neben den Personenkraftwagen trägt der stark zunehmende Güterkraftverkehr zu steigenden Belastungen bei. Die umweltverträglichen Verkehrsarten – Radfahren, Gehen, öffentlicher Verkehr – sind vor allem an Hauptverkehrsstraßen durch die steigende Zahl motorisierter Fahrzeuge behindert. Belastungen ergeben sich nicht nur in den Innenstädten, sondern auch in innenstadtnahen Wohngebieten, die von zahlreichen Fahrzeugen durchfahren oder zugeparkt werden. In Stadtrandbereichen und im regionalen Umland werden einst gute Wohnlagen zunehmend belastet. Hinzu kommen die Belastungen, die sich für die Städte aus dem Rückzug der Deutschen Bundesbahn im Nahverkehr ergeben.

Die teilweise bereits chaotischen Verkehrsverhältnisse in den Städten verlangen sofort wirkende Maßnahmen. Vor allem kommt es darauf an,

- kurzfristig beeinflussbare Steuerungsmöglichkeiten aufzuzeigen und bewusst zu machen,
- bereits jetzt technisch machbare Lösungen zügig umzusetzen und
- die hierfür notwendige Finanzierung zu sichern.

B.

Auf diese Herausforderungen geben die Landesregierung und die großen Städte des Landes eine gemeinsame Antwort:

- Wir wollen eine integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik mit dem Ziel, den Umweltverbund zu stärken.
- Wir wollen die urbanen Qualitäten der Stadt stärken.
- Für den notwendigen Verkehr in der Stadt wollen wir ausreichende Mobilität und Bewegungsraum schaffen.

Jede Stadt wird nach ihren eigenen Ausgangsbedingungen und Möglichkeiten eigene Wege verfolgen, um dieses Ziel im Einzelnen zu erreichen. Gemeinsam aber werden die kreisfreien Städte des Landes zusammen mit der Landesregierung folgende Schwerpunkte setzen:

1. Stadtplanung/Regionalplanung

Eine Reduzierung der motorisierten und eine Förderung der nicht motorisierten Mobilität erfordern neuartige kommunale sowie damit abgestimmte regionale Verkehrsentwicklungspläne. Ziel solcher Gesamtverkehrskonzepte muss es sein, durch eine integrierte Entwicklung von Siedlungsstrukturen (Raumordnung) und Verkehr ein Konzept der kurzen Wege und des Vorrangs für umweltschonende Verkehrsarten zu realisieren. Das Land und die Städte werden derartige Konzepte auf der Grundlage landes- und fachplanerischer Vorgaben entwickeln und umsetzen.

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV muss in die Lage versetzt werden, einen weit höheren Anteil des Verkehrs in den Städten zu übernehmen.

Die Mängel im öffentlichen Schienennetz und -regionalverkehr müssen beseitigt werden. Bei Bus und Bahn sind die Netz- und Taktdichte zu erhöhen, die Umsteigeverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer müssen sich verbessern, und die Anschlusssicherheit muss mehr als bisher gewährleistet sein. Kurzfristig sind erhebliche Fortschritte nur durch konsequenten Ausbau und Bevorrechtigung des ÖPNV an der Oberfläche zu erzielen (u. a. durch Bussonderspuren und Ampelvorrangschaltungen).

Land und Städte werden das Beschleunigungsprogramm verstärkt fortsetzen, um schnelle Systemverbesserungen zu erreichen. Sie unterstützen den ÖPNV durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und bei der weiteren Verbesserung des Angebots. Die Trendwende hin zum ÖPNV muss auch in den umgebenden Regionen verstärkt werden.

3. Verbund von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr

Die konsequente Ausbau- und Vorrangpolitik für den ÖPNV muss ergänzt werden durch eine bessere Abstimmung der öffentlichen und der Individualverkehre. Dazu sind die Systeme Schiene und Straße über ein Verkehrssystemmanagement zu verbinden. Dies bedeutet nicht nur die Integration vorhandener und die Einführung neuer Verkehrsleittechniken; verlangt ist vielmehr eine umfassende Einbeziehung aller Verkehrsmittel in ein kooperatives Verkehrsmanagement, das den Verkehr im Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußgänger) systematisch fördert und das Auto stadtverträglich integriert. Hierzu gehört auch der Aufbau einer allgemein verfügbaren, umfassenden Verkehrs- und Umweltdatenbasis, auf deren Grundlage sich bei Stau oder Überschreitung von Immissionsgrenzwerten großräumige Wegweisungen zu P+R-Anlagen ableiten lassen.

4. Parkraum

Eine auf die Bedürfnisse der wohnenden, arbeitenden und einkaufenden Bürger/innen abgestimmte Parkraumpolitik mit dem Ziel der Reduzierung des Pkw-Verkehrsaufkommens ist ein entscheidendes Element einer umweltverträglichen Stadtverkehrspolitik. Die Städte werden ihre abgestimmten Konzepte der Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten realisieren, das Land wird sie dabei weiterhin unterstützen und die rechtlichen Rahmenbedingungen weiterentwickeln; dies gilt insbesondere für die Stellplatzregelung in der Landesbauordnung und die Parkgebührenregelung auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung.

Vorhandene Parkplätze werden je nach Lage durch gestaffelte Gebühren erfasst , in den Zentren wird kein weiterer Parkraum geschaffen, illegales Parken muss konsequent geahndet werden. Die Anzahl der Parkvorgänge ist auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren.

5. Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung haben sich als ein wirksames Mittel zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen vor allem in Wohnstraßen erwiesen. Durch flächenhafte Anwendung sollen die Entlastungswirkungen verstärkt und eine Verkehrsverlagerung zugunsten der umweltverträglichen Verkehrsarten unterstützt werden. Dies setzt ein gesamtstädtisch geplantes Netz von Hauptverkehrsstraßen voraus, das den Durchgangsverkehr, den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV aufnehmen kann. Auch auf diesen Straßenzügen haben sich verkehrsberuhigende Maßnahmen bewährt. Das Land wird die Städte weiterhin bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung unterstützen und diese fördern.

6. Geschwindigkeit des Autoverkehrs

Das Land Nordrhein-Westfalen hat den Vorschlag des Deutschen Städtetages für eine generelle Tempo-30-Regelung im innerörtlichen Straßennetz abseits des Vorfahrtstraßennetzes unterstützt. Mit der anderslautenden Entscheidung der Bundesregierung wird den Städten ein unnötiger Aufwand auferlegt. Das Land und die Städte stimmen in dem Appell an den Bundesgesetzgeber überein, die weitergehende Lösung des Städtetages doch noch einzuführen. Sie halten dies für den geeignetsten Weg, Verkehr und Umwelt durch einen gleichmäßig, mit niedriger Geschwindigkeit geführten Verkehr zu fördern. Sie treten jedoch auch unter der geltenden Regelung für eine weitgehende Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten auf den innerörtlichen Straßen ein.

7. Stadtverträgliche Lenkung und Abwicklung des Güterverkehrs

Das Land und die Städte entwickeln ordnungspolitische Konzepte für eine stadtverträglichere Führung des Güterverkehrs. Hier kommen insbesondere Nachtfahrverbote für nicht lärmarme Lkws und Gewichtsbeschränkungen wegen zu hoher Erschütterungen in Frage sowie Routenempfehlungen u. a. m. Darüber hinaus muss generell die in den Städten zunehmende Belastung mit Lastkraftwagen reduziert werden. Dazu ist es erforderlich, in die StVZO zwingende Vorgaben für stadtverträgliche Lkw-Maße und -Gewichte aufzunehmen. Ferner muss über eine verstärkte Nutzung von Schienenwegen und durch die Errichtung von Güterverkehrszentren versucht werden, den Zielkonflikt zwischen einer effizienten Abwicklung des Güterverkehrs einerseits und der Vermeidung von Belastungen bewohnter Gebiete andererseits in akzeptabler Weise zu lösen.

8. Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen

Die Einhaltung unbedenklicher Lärm- und Schadstoffimmissionswerte ist ohne eine Einschränkung des innerörtlichen Kfz-Verkehrs nicht gewährleistet. Das Land und die Städte stimmen darin überein, dass den Belastungen durch den Verkehr künftig verstärkt durch zeitlich und räumlich begrenzte Fahrbeschränkungen und -verbote begegnet werden soll, mindestens so lange, bis sich fahrzeugtechnische Maßnahmen zur Reduzierung der Geräusch- und Schadstoffemissionen in entsprechenden Immissionsverbesserungen niedergeschlagen haben.

An die Bundesregierung wird der dringende Appell gerichtet, die zur Ausfüllung des § 40 Abs. 2 BlmschG erforderlichen Regelungen für immissionsbedingte Verkehrseinschränkungen unverzüglich vorzulegen.

C.

Über diese Grundsätze für die Verkehrspolitik des Landes und der beteiligten Städte hinaus haben sich beide auf gemeinsame Forderungen an den Bund und die Gremien der EG verständigt, mit denen eine umweltverträglichere Verkehrspolitik angemahnt wird.

Erforderlich sind:

- die Weiterentwicklung der Grenzwerte für die Abgas- und Geräuschemissionen der Kraftfahrzeuge nach dem weltweit besten Stand der Technik;
- Vorgaben für die Entwicklung einer umwelt- und stadtverträglicheren Autotechnik in Bezug auf eine drastische Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs;
- Techniken zur Sicherstellung stadtverträglicher, niedriger Geschwindigkeiten und Drehzahlen;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- recyclingfähige Materialien;
- politische und gesetzliche Festlegungen für eine Bevorzugung der umweltverträglicheren Verkehrsträger u. a. durch ihre entsprechende steuerliche Priorisierung und die verursachergerechte Anlastung der Umwelt- und Sozialkosten des Straßengüterverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs;
- eine verbesserte Finanzausstattung für den ÖPNV mit klaren Regelungen für die politische und unternehmerische Verantwortung, insbesondere auch eine Erweiterung der Fördertatbestände des GVFG, die Aufhebung der Plafondierung sowie die Wiedereinführung der Gas-Öl-Betriebsbeihilfe (Befreiung von der Mineralölsteuer); neben die Förderung notwendiger Investitionen durch das GVFG muss, möglichst auf gesetzlicher Grundlage, ein neues Finanzierungsinstrument für die Betriebskosten gestellt werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen und die kreisfreien Städte sehen angesichts der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Probleme den Bund und die EG aufgefordert, auf ihren Ebenen die Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen auf den Ebenen des Landes und der Kommunen diesen Problemen wirksam begegnet werden kann. Land und Städte sind dazu bereit, das ihnen Mögliche zu tun, um zu einer dauerhaften Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation in den Städten zu gelangen.