

02.09.1996

Antrag

der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einsetzung einer Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität"

Der Landtag möge beschließen:

- I. Der Landtag setzt eine aus 13 Mitgliedern bestehende Enquete-Kommission nach § 33 der Geschäftsordnung des Landtags ein, in der die Fraktionen wie folgt vertreten sind:

SPD-Fraktion:	6 Mitglieder,
CDU-Fraktion:	5 Mitglieder,
Fraktion Bündnis '90/Die Grünen:	2 Mitglieder.

Die Enquete-Kommission erhält vor dem im folgenden dargestellten Hintergrund den Auftrag, zur Vorbereitung von Entscheidungen des Landtages einen Bericht zur Zukunft der Mobilität im Lande NRW vorzulegen. Sie widmet sich der Aufgabe, möglichst über das bestehende Wissen in Politik und Wissenschaft hinausgehende Kenntnisse über Ursachen, Art und zu erwartende Entwicklung von Verkehrsproblemen in verschiedenen Verkehrssystemen zu erlangen und entsprechende landesweit anwendbare Lösungsstrategien zur Vermeidung und Behebung der Verkehrsprobleme zu erarbeiten.

- II. Die Enquete-Kommission soll bei der Erfüllung ihres Hauptauftrages u.a. folgende Gesichtspunkte beachten:
1. Die Mobilität muß gesichert, die Umwelt geschützt und der Verkehr gestaltet werden. Für Nordrhein-Westfalen ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Wasserstraßen, Luftverkehr) unverzichtbar. Die für die Wirtschaft notwendige und von den Menschen gewünschte Mobilität soll ermöglicht werden. Gleichzeitig haben die durch den Verkehr verursachten Belastungen für Menschen und Umwelt, für Städte und Gemeinden sowie für die Volkswirtschaft ein erhebliches Ausmaß angenommen.

Datum des Originals: 02.09.1996/Ausgegeben: 02.09.1996

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 4000 Düsseldorf 1, Postfach 10 11 43, Telefon (02 11) 8 84-24 39, zu beziehen.

Deshalb ist eine konsequente Umweltverträglichkeit des Verkehrs anzustreben. Wegen des zu befürchtenden Verkehrswachstums führt an Verkehrsvermeidung und -verlagerung kein Weg vorbei.

Bei der Analyse der Instrumente, wie z.B. Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verkehrsbeschränkende Maßnahmen, sowie bei der Beurteilung technischer Möglichkeiten und Notwendigkeiten sind die Auswirkungen in arbeitsmarktpolitischer, sozialpolitischer und wirtschaftspolitischer Hinsicht einzubeziehen.

2. Die Kommission soll aufarbeiten, an welchen individuellen Einstellungen und gesellschaftlichen Leitbilder das Verhalten der Menschen im Verkehrsbereich geknüpft ist. Es ist festzustellen, ob es bemerkbare Verhaltensänderungen und neue Trends bei der Mobilität gibt. Außerdem soll aufgearbeitet werden, inwieweit die festgestellten gesellschaftlichen Leitbilder beeinflussbar sind und welche diesbezüglichen Ergebnisse von
- Mobilitätsberatung,
 - Mobilitätsmanagement,
 - Marketing-Maßnahmen in verschiedenen Verkehrsbereichen,
 - dem Angebot (und weiterer Verbreitung) "autofreien Wohnens",
 - der Einrichtung (und weiteren Verbreitung) "autoreduzierter" Innenstadtbereiche
- zu erwarten sind.

3. Es ist aufzuarbeiten, in welchem Umfang welcher Verkehrsträger in der Lage ist und (im Hinblick auf die Zukunftsprognosen) sein wird, die - unter arbeitsmarkt-, sozial- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten - für Bürgerinnen und Bürger, für Wirtschaft, Industrie und für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer notwendige Mobilität zu gewährleisten. Vermeidungspotentiale im motorisierten Verkehr sind aufzuzeigen; Möglichkeiten reichen von Instrumenten der Stadt- und Raumplanung bis zu Datenautobahnen.

In die Prüfung ist einzubeziehen, ob und an welchen Stellen der Einsatz von Telematik (welcher Art) und/oder moderner Informations- und Kommunikationstechniken im Verkehrsbereich zielfördernd stattfinden kann. Technische Verbesserungsmöglichkeiten bei den motorisierten Verkehrsträgern zur Ressourcenschonung und Emissionsminderung sowie neue technologische Lösungen sind darzustellen und zu bewerten.

Die Kommission soll Lösungsvorschläge erarbeiten, ob und wie die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsträger und die Verlagerungsmöglichkeiten auf umweltfreundliche Verkehrsträger durch Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger gefördert und verbessert werden kann.

Sie soll dabei herausarbeiten, wie eine "optimale" Schnittstelle/ein "optimaler" Verknüpfungspunkt zwischen einzelnen Verkehrsträgern beschaffen sein muß, um von den jeweiligen Nutzerinnen und Nutzern akzeptiert zu werden.

Dabei sind Maßnahmen und Instrumente einzubeziehen, die eine Kombination von Verkehrsmitteln erleichtern (Tarifsysteme, bargeldlose einheitliche Zahlungsmittel etc.).

Weiter soll die Kommission prüfen, wie (z.B. durch Änderungen der Straßenverkehrsordnung) die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer,

besonders der Kinder, im Straßenraum erfüllt werden können.

4. In bezug auf Kooperationsmöglichkeiten soll die Kommission aufarbeiten, ob es zur Lösung von Verkehrsproblemen und zur Gestaltung künftiger Mobilität zielfördernde Kooperationsformen im öffentlichen und privaten Sektor geben kann, die gleichzeitig zur Verbesserung von Umwelt- und Lebensqualität sowie zu wirtschaftlichen Vorteilen führen. Es ist zu untersuchen, ob und inwieweit durch eine Beteiligung von Nutzerinnen und Nutzern sowie Fachleuten (Umwelt-, Wirtschafts-, Verkehrs- und sonstige Verbände) die Ausgestaltung von Planungen und deren Akzeptanz bei Beteiligten/Betroffenen verbessert werden können. Dabei sind eventuell bereits bestehende Modelle einzubeziehen.
5. Die Kommission soll analysieren, ob und welche Szenarien die Wechselwirkungen zwischen städtischer Entwicklung und Verkehrsnachfrage zutreffend beschreiben und welche Strategien und Instrumente der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung geeignet sind, die Mobilitätsbedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zu befriedigen. Hierbei sind neben den Berufs- und Wirtschaftsverkehren auch Versorgungs-, Freizeit- und Begleitverkehre zu berücksichtigen. Die Kommission soll die Umsetzung des Leitbildes der "Stadt der kurzen Wege" untersuchen. Sie soll feststellen, welche Möglichkeiten der Evaluation genutzt werden könnten, um die Effizienz der Maßnahmen zu überprüfen.
6. Über die kommunale Verkehrsplanung hinaus erweisen sich Abstimmung und Planung auf regionaler Ebene als zunehmend bedeutsam und nötig. Nachdem im Bereich des SPNV und ÖPNV nach dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes NW (1.1.1996) schrittweise der Aufbau von kommunalen und regionalen Verantwortungs- und Angebotsstrukturen erfolgt, soll die Kommission analysieren, ob die Koordinierung auf regionaler Ebene auch für Güter-, Straßen- und kombinierten Verkehr sinnvoll und nötig sein kann. Sie soll untersuchen, ob die Bündelung von Entscheidungen im Verkehrssektor auf regionaler Ebene zukunftsweisend ist. Dabei sind Aspekte der Raum- und Regionalplanung zu berücksichtigen sowie die Möglichkeiten der Einbeziehung regionaler "Akteure" (Regionalkonferenzen o.ä.) zu prüfen.

Die derzeit und bisher auf Landesebene praktizierten Formen der Verkehrsplanung sind auf ihre Eignung, zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsprobleme einen Beitrag zu leisten, zu überprüfen. Die Kommission soll Vorschläge entwickeln, in welcher Form und auf welcher institutionellen Ebene die Integration von Verkehrsplanung und Raumordnung stattfinden soll.

7. Die speziellen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen sind aufzuzeigen. Die Kommission soll erarbeiten, wie diesen Belangen bei allen vorgeschlagenen Maßnahmen und Instrumenten von der Planung bis zur Umsetzung Rechnung getragen werden kann.

8. Bei allen Vorschlägen soll die Kommission den Aspekt der Verkehrssicherheit einbeziehen; sie soll aufzeigen, ob und gfls. wie eventuell bei einzelnen konkret vorgeschlagenen Maßnahmen die Verkehrssicherheit verbessert werden kann.
 9. Über die Kapazitäts- und Verkehrslenkungsfragen (Ziff.3) hinaus soll die Kommission untersuchen, ob und wie eine gerechtere Kostenanlastung bei den jeweiligen Verkehrsträgern erreicht werden kann. Dabei sind auch Strategien zu entwickeln, wie die Wettbewerbsfähigkeit von (relativ) umweltfreundlicheren Verkehrssystemen (mit geringeren externen Kosten) unterstützt werden kann.
Die Kommission soll die Ergebnisse der Arbeiten auf EU-Ebene über "faire und effiziente Preise im Verkehr" berücksichtigen.
Ferner sind möglichst neue/andere Finanzierungsinstrumente vorzuschlagen, die die Finanzierung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Betriebskosten der öffentlichen Verkehrssysteme zukünftig sicherstellen und eventuell durch eine positive Lenkungswirkung eine Überlastung von Verkehrswegen, Menschen und Umwelt vermeiden helfen.
 10. Die Kommission soll herausarbeiten, welche Auswirkungen laufende Anpassungsprozesse in der Verkehrswirtschaft auf die Wertschöpfung und Arbeitsplätze in den Branchen des Straßen- und Schienenfahrzeugbaus, des Verkehrswege- und -anlagenbaus, der Luftverkehrs- und Lufttransportunternehmen, bei den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen sowie bei sonstigen Unternehmen haben, die sich mit verkehrsbezogenen Technologien, Produkten und Dienstleistungen beschäftigen.
Sie soll untersuchen, welche Risiken und Chancen die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich haben würde, und Vorschläge machen, wie die Landespolitik in Kooperation mit der Verkehrswirtschaft und gegebenenfalls weiteren Beteiligten/Betroffenen eine wirtschaftlich effizientere sowie sozial und ökologisch verträglichere Gestaltung des Verkehrs unterstützen kann.
- III. Der Enquete-Kommission werden für die Dauer ihrer Tätigkeiten sowie für ihre Vor- und Nacharbeiten bis zur Entscheidung des Parlaments jeweils zwei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des höheren oder des gehobenen Dienstes und zwei Schreibkräfte zur Verfügung gestellt. Den Fraktionen werden die Kosten für eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter des höheren Dienstes und eine halbe Schreibkraft erstattet und entsprechende Büroräume bereitgestellt.
- Die Enquete-Kommission kann Expertinnen und Experten anhören, Forschungsaufträge erteilen und Studienfahrten/Ortsbesichtigungen oder Projektforschungen durchführen. Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen sind im Haushalt zu schaffen.

Klaus Matthiesen
Heinz Hunger
Uwe Herder

und Fraktion

Roland Appel
Gisela Nacken
Dr. Manfred Busch
Peter Eichenseher
und Fraktion