Landtag
Nordrhein-Westfalen
12. Wahlperiode

Ausschußprotokoll
12/287
11.06.1996

Verkehrsausschuß

13. Sitzung (nichtöffentlicher Teil)*)

11. Juni 1996

Düsseldorf - Haus des Landtags

15.25 Uhr bis 16.20 Uhr

Vorsitzender: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse: Seite

1 **Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 12/422, 12/886
Ausschußprotokoll 12/237 1

Nach kurzer Diskussion wird dem Gesetzentwurf mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU zugestimmt.

Zum Berichterstatter wird Manfred Hemmer (SPD) benannt.

*) öffentlicher Teil: APr. 12/286

Seite

2 **Verwaltungsvorschriften zum Regionalisierungsgesetz**
Vorlagen 12/485, 12/617 1

Nach kurzer Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

3 **Nachtsichtbarkeit der Straßenverkehrszeichen**
Vorlage 12/234 -

Ohne Diskussion nimmt der Ausschuß die Vorlage zur Kenntnis.

4 **Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen**
Auf Antrag der Fraktion der SPD 2

StS Westermann erstattet Bericht. In der sich anschließenden Diskussion kündigt Heinz Hunger (SPD) an, daß seine Fraktion dieses Thema erneut zum Gegenstand der Beratung macht.

5 **Tempo 30 in Nordrhein-Westfalen**
Vorlage 12/667 3

StS Dr. Baedeker (MSKS) und StS Westermann (MWMTV) erstatten Bericht.

Der Ausschuß kommt überein, das Thema nach der Sommerpause erneut aufzugreifen.

6 **Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaft: "Faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union"**

EU-Vorlage 12/80 -

Der Ausschuß nimmt die EU-Vorlage ohne Diskussion zur Kenntnis.

Er bittet das Ministerium, ihn umgehend über das Ergebnis der Beratung im Bundesrat zu unterrichten.

7 **Landesstraßenausbauplan 1993 - 1997**

hier: Ausnahme nach § 5 Landesstraßenausbaugesetz

Vorlage 12/626 -

Ohne Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

8 **Haushaltssperre** 4

StS Westermann (MWMTV) und StS Dr. Baedeker (MSKS) erstatten Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion an.

Beide Staatssekretäre sagen zu, dem Ausschuß so schnell wie möglich die Liste der von der Haushaltssperre betroffenen Maßnahmen zu übersenden.

9 **Programm Kommunaler Straßenbau 1996**

Vorlage 12/623

Rad- und Fußwegeprogramm 1996

Vorlage 12/624

Programm Trendwende zum Nahverkehr

Vorlage 12/625 9

Einführung durch StS Dr. Baedeker (MSKS).

Nächste Sitzung: 29. August 1996

* * *

Aus der Diskussion

1 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 12/422, 12/886
Ausschußprotokoll 12/237

Gerhard Wächter (CDU) erinnert an die Anhörung und stellt fest, daß sich ungefähr 90 % der Anzuhörenden gegen die Novellierung ausgesprochen hätten. Selbst innerhalb der SPD-Fraktion gebe es erhebliche Fragezeichen, besonders im Hinblick auf die Entwicklung im ländlichen Raum. Es könne nicht richtig sein, unwirtschaftliche Schienenverkehre aufrechtzuerhalten, nur weil die GRÜNEN das so wollten. Deshalb müsse es bei der beschlossenen Gesetzesregelung bleiben.

Peter Eichenseher (GRÜNE) hält dagegen, auch nach der Anhörung, in der die Meinungen sehr viel differenzierter gewesen seien, als Herr Wächter erwähnt habe, sei die Gesetzesänderung notwendig. Die Ablehnungen seien zum Teil auf die Interessen von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden zurückzuführen.

Schienenersatzverkehr und dessen Förderung sei langfristig immer mit der Stillegung von Eisenbahninfrastruktur verbunden. Dies sei sicher nicht das Ziel von Bahnreform und Regionalisierung. Es sei wichtig, diejenigen, die diese Stillegung befördern wollten, zu bremsen, denn es gebe Willenserklärungen, im ländlichen Raum die Schiene zurückzudrängen und verstärkt auf den Bus zu setzen. - Über die Änderung bestehe unter den Koalitionsfraktionen Konsens.

Heinz Hunger (SPD) äußert, seine Fraktion habe ihre Haltung bereits in der ersten Lesung des Gesetzes vor dem Plenum dargetan. Sie stimme dem Gesetzentwurf zu.

2 Verwaltungsvorschriften zum Regionalisierungsgesetz

Vorlagen 12/485, 12/617

Günter Langen (CDU) macht auf den Interessenkonflikt aufmerksam, daß kommunale Betriebe im Gegensatz zu öffentlichen über die Investitionen nicht selbst entscheiden könnten.

Ministerium für
Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Bericht von Herrn Staatssekretär Joachim Westermann,

in der 13. Sitzung des Verkehrsausschusses

des Landtags Nordrhein-Westfalen am 11. Juni 1996

zum Punkt 4 der Tagesordnung

"Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen"

NRW.

Abstufungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr betreffend autobahnparallele Bundesstraßen

Anrede,

hinter diesem Tagesordnungspunkt Abstufung von Bundesfernstraßen verbirgt sich mehr als nur ein Geschäft der laufenden Verwaltung zu Umstufungen von Straßen. Ich bin Ihnen daher dankbar, daß Sie diesen Punkt heute auf die Tagesordnung gesetzt haben, gibt er mir doch Gelegenheit, Sie über eine Entwicklung zu informieren, die nicht nur Auswirkungen auf den Umfang der Baulast für die Bundesstraßen, sondern auch auf die finanziellen Belastungen des Landes im Bereich der Landesstraßen sowie der Gemeinden und der Kreise bei den Straßen ihrer Baulast haben wird.

Lassen Sie mich einige Hinweise vorweg schicken.

- "Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind." (§ 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz). Aus dieser Definition wird deutlich, daß der Bundesgesetzgeber bei der Abgrenzung der Straßenbaulast auf die funktionale Aufgabe der jeweiligen Straße ("weiträumigem Verkehr zu dienen") abgestellt hat. Die Verkehrsbedeutung einer Straße richtet sich somit nicht nach Art und Umfang des Verkehrsaufkommens, sondern vielmehr nach der von ihr nach Verlauf und Zweckbestimmmung vermittelten räumlichen und verkehrlichen Verkehrsbeziehung. Leider hat der Bundesgesetzgeber es aber versäumt zu definieren, was "weiträumiger Verkehr" ist.

Die seit der Neufassung 1961 im Fernstraßengesetz enthaltene Alternative "dienen oder zu dienen bestimmt" gibt dem Bund zudem die Möglichkeit, die Zweckbestimmung einer Straße als "Fernstraße" selbst dann aufrecht zu erhalten, wenn ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr entfallen oder in den Hintergrund getreten ist. Es handelt sich insoweit um eine Entscheidung im Ermessen des Bundes.

- "Eine Bundesfernstraße, bei der die Voraussetzungen des § 1 weggefallen sind, ist entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen ..." (§ 2 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz). Über die Umstufung entscheidet nach § 2 Abs. 6 die oberste Landesstraßenbaubehörde.

  Man wird dem Bund jedoch grundsätzlich nicht streitig machen können, daß er im Rahmen seiner Baulastträgerkompetenz und der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen den Ländern grundlegende Vorgaben, insbesondere zur Ausfüllung unbestimmter Rechtsbegriffe, an die Hand gibt. Geschieht dies in einem größeren Umfang, dann kann eine entsprechende Weisung die grundsätzliche finanzielle Lastenverteilung im Verhältnis Bund/Länder berühren. In einem föderativen Staatssystem haben die unterschiedlichen Ebenen aufeinander Rücksicht zu nehmen. Auch im Rahmen der Auftragsverwaltung hat der Bund dies bei der Ausübung seines ihm grundsätzlich zustehenden Ermessen zu beachten, d. h. er hat die legitimen Interessen der Länder in seine Abwägung mit einzubeziehen.

- Anfang der 60er Jahre hat der Bund eine Aktion zur Aufstufung von Straßen zu Bundesstraßen mit der ausdrücklichen Zielsetzung durchgeführt, die Länder und die Kommunen zu entlasten. Diese Aktion stand im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Straßenbaufinanzierung und einer damit einhergehenden Erhöhung der Mineralölsteuer und ihrer Zweckbindung für Aufgaben des Straßenbaus.

Dem Bund war seinerzeit offensichtlich klar, daß viele der damals aufgestuften Straßen nach ihrer objektiven Verkehrsbedeutung nicht den Kriterien des § 1 Abs. 1 Fernstraßengesetzes in alter Fassung genügten. Mit der Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes in 1961 wurde daher bewußt die Alternative "dienen oder zu dienen bestimmt" eingefügt.

Nach diesen Vorbemerkungen und kurzem historischen Rückblick darf ich nun auf die aktuelle Situation zum Thema Abstufung von Bundesstraßen eingehen. Bereits 1987 hat der Bundesminister für Verkehr auf Veranlassung des Bundesrechnungshofes ein Abstufungskonzept entwickelt. Wesentliche Grundlage dieses Konzeptes war die Unterstellung, daß Bundesstraßen, die in einem Abstand von weniger als 5 km parallel zu Bundesautobahnen verlaufen, nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienen. Gleichzeitig hat der Bundesminister für Verkehr entschieden - ohne dieses erkennbar zum Ausdruck zu bringen -, daß diese Bundesstraßen auch nicht mehr dazu bestimmt sein sollen, dem weiträumigen Verkehr zu dienen.
Nach diesem Abstufungskonzept 1987 sollten von den rd. 5.100 km Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen nahezu 600 km in zwei Stufen abgestuft werden. Nach mehreren intensiven Verhandlungen hat das Land Nordrhein-Westfalen hiervon bisher rd. 250 km abgestuft, und zwar im wesentlichen zu Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände.

Das Abstufungskonzept 1987 war aber nur der erste Schritt des Bundes, sich von den finanziellen Lasten aus der Baulast für die Bundesfernstraßen zu befreien. 1995 hat der BMV ein weitergehendes Abstufungskonzept entwickelt, das für Nordrhein-Westfalen die Abstufung autobahnparalleler Bundesstraßen in der Größenordnung von

weiteren rd. 1.500 km vorsieht. Rechnet man die bereits abgestuften autobahnparallelen Bundesstraßen des 1987er Abstufungskonzeptes hinzu, bedeutet dies für Nordrhein-Westfalen ein Abstufungsvolumen von insgesamt 1.750 km. Bezogen auf das Netz der Bundesstraßen wäre dies eine Lastenverschiebung in der Größenordnung von rd. 35 %.

Der Bundes beabsichtigt aber, über diese Abstufungskonzepte von autobahnparallelen Bundesstraßen hinaus sich noch weiter der Baulastträgerschaft für die Bundesstraßen zu entledigen. Er hat angekündigt, daß er eine "generelle Netzbereinigung nach rechtlichen und funktionalen Maßstäben" vornehmen will. An welche Größenordnungen dabei gedacht ist, ist derzeit noch nicht abzusehen. Es ist aber zu befürchten, daß der Bund seine finanzielle Verantwortung weitgehend auf das Netz der Bundesautobahnen und relativ wenige Hauptmagistralen im Bereich der Bundesfernstraßen beschränken wird. Ein diesbezüglicher Untersuchungsauftrag ist an ein Ingenieurbüro vergeben.

Die Gesamtheit der Bundesländer, die im einzelnen unterschiedlich stark von diesen Abstufungskonzepten betroffen sind, nimmt ein derartiges Vorgehen des Bundes nicht unwidersprochen hin. Unabhängig von bilateralen Gesprächen mit dem Bundesminister für Verkehr über objektive Voraussetzungen für die Abstufung einzelner Strecken wird gefordert, daß der Bundesminister für Verkehr zunächst sein gesamtes Konzept einschließlich der angekündigten Netzbereinigung vorlegt, bevor die Länder in größerem Umfang den Abstufungskonzepten aus '87 und '95 nachkommen werden.

Aber ich wollte Sie nicht nur über diese Absichten des Bundes, sich zu Lasten der Bundesländer und ihrer Kommunen finanziell zu entlasten, informieren, ich möchte Sie auch sensibilisieren für die finanziellen Auswirkungen, die ein derartiges Handeln des Bundes auf das Land Nordrhein-Westfalen haben würde. Eine Arbeitsgruppe der Bundesländer hat errechnet, daß die jährliche Kostenverschiebung pro Kilometer abgestufte Bundesstraße mindestens 100.000,- DM beträgt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus Aufwendungen für die Unterhaltung, die Erhaltung und kleinere Baumaßnahmen, die im Zusammenhang mit den abgestuften Straßen erforderlich werden.

Da der Bund sich insbesondere von seiner Baulastverpflichtung in den Verdichtungsgebieten zurückziehen will (weil er unterstellt, daß dort kein weiträumiger Verkehr innerhalb dieser Gebiete stattfindet), dürften etwa 20 % der abzustufenden Teilstrecken des Abstufungskonzeptes 1995 in kommunaler Baulast liegen. Fairerweise darf man diesen Anteil bei der Umverteilung zwischen dem Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen (einschließlich seiner Gemeinden) nicht mitrechnen. Es verbleiben damit 80 % von 1.750 km. Für diese 1.400 km beträgt bei einer Jahresbelastung von 100.000,- DM pro Kilometer somit die Belastung, die das Land übernehmen müßte, 140 Mio. DM. Davon sind etwas mehr als 20 Mio. DM pro Jahr veranschlagt für die genannten kleineren Baumaßnahmen. Nahezu 120 Mio. DM fallen somit an für Unterhaltung und Erhaltung dieses Netzanteils.

Bei dieser Kalkulation ist noch nicht berücksichtigt, daß der BMV das Bundesstraßennetz nach funktionalen und rechtlichen Gesichtspunkten neu zu ordnen gedenkt. Die sich hieraus ergebenden Konsequenzen wären zusätzlich zu ziehen.

Sollte der Bund tatsächlich sein Bundesfernstraßennetz grundsätzlich neu ordnen, muß m. E. Nordrhein-Westfalen - sowie auch sicher die übrigen Länder - eine entsprechende Neuordnung seines Straßennetzes vornehmen. Hieraus würden sich mit Sicherheit zusätzliche Belastungen der Kreise und der Gemeinden ergeben. Gerade die Kreise haben ihr Netz in den Zeiten, in denen der Kraftfahrzeugsteuerverbund für die Kreise eine attraktive Finanzierungsquelle war, stark vergrößert. Inzwischen sind einige Kreise heute schon unter finanziellen Gesichtspunkten dabei, ihrerseits eine kleine Netzbereinigung - und dies in aller Regel zu Lasten der Gemeinden - vorzunehmen.

Sollte der Bund tatsächlich sich auf ein deutlich abgespecktes Netz von Bundesfernstraßen zurückziehen, müßte eine grundsätzliche Umverteilung auch der dazugehörigen Finanzausstattung zwischen dem Bund und den Ländern einhergehen. Beispiele hierfür wären die finanziellen Konsequenzen, die aus der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs gezogen wurden oder auch die "Neuverteilung der Straßenverwaltung" in den Niederlanden.

Meine Damen und Herren,

ich habe Ihnen bewußt keine Einzelstrecken, deren Abstufung gefordert wird, vorgestellt. Ich wollte Ihr Augenmerk vielmehr auf das grundsätzliche Problem, das aus der Absicht des Bundes erwächst, richten und Sie bitten, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die Interessen des Landes NRW - und damit auch der übrigen Länder - gegenüber der Bundespolitik offensiv zu vertreten.

Wenn Sie interessiert sind, können Sie gerne eine Karte der in den Konzepten '87 und '95 vom Bund zur Abstufung geforderten Strecken haben. Die Fachabteilung hat hierzu ausreichende Exemplare vorbereitet.

Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport
des Landes Nordrhein-Westfalen

Staatssekretär

Dienstgebäude:
☒ Breite Straße 31. 40213 Düsseldorf
☐ Völklinger Straße 49, 40221 Düsseldorf
Telefon
(02 11) 8 37 - 04
Durchwahl
(02 11) 8 37 - 4475

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
des Landtags NRW
Herrn Manfred Hemmer, MdL
Platz des Landtags 1

40190 Düsseldorf

Datum
17. Juni 1996, rö.
Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
II A 1-87.01-683/96-Ang.

Betr.: Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags
am 11. Juni 1996;
hier: TOP 7 „Tempo 30 in Nordrhein-Westfalen"

Sehr geehrter Herr Hemmer,

beiliegend übersende ich Ihnen für das Protokoll der o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses meinen Sprechzettel.

Mit freundlichen Grüßen

H. J. Baedeker

(Dr. Hans Jürgen Baedeker)

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE
VORLAGE
12/680
A.2C

Teletex 2114672 = msvnrw · Telefax (02 11) 8 37 - 44 44
Öffentliche Verkehrsmittel: Alle U-Bahnlinien bis Steinstraße/Königsallee

13.06.96
T-30-03.DOC

Sprechzettel

Verkehrsberuhigung wird in Nordrhein-Westfalen bereits seit über 20 Jahren als wichtiges Ziel der Stadtverkehrspolitik betrachtet. Rückblickend zeigt sich: Verkehrsberuhigung, richtig eingesetzt, senkt die Unfallzahlen, schafft mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, reduziert den durch PKW verursachten Lärm, sorgt für geringeren Schadstoffausstoß, senkt den Flächenbedarf für Autos und steigert so die Lebensqualität in den Städten für Anwohner und Besucher, für Fußgänger und Radfahrer.

Mehr als 70 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden ereignen sich innerorts. Verkehrsberuhigung bedeutet mehr Sicherheit besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, darunter insbesondere Kinder, von denen Aufmerksamkeit und Beachten aller Verkehrsregeln nicht immer erwartet werden können. Geringere Geschwindigkeit = weniger Unfälle = weniger schwere Unfälle lautet die einfache Formel. Bei Tempo-30 statt 50 in Wohngebieten nimmt die Wahrscheinlichkeit, daß es zu einem Unfall mit schweren Verletzungen kommt, um etwa 70 % ab; die Wahrscheinlichkeit tödlicher Unfälle geht sogar um 90 % zurück.

Jeder zweite Stadtbewohner ist einem Lärmpegel ausgesetzt, der das zumutbare Maß überschreitet. Autolärm wird als störend empfunden und erzeugt Streß. Verkehrsberuhigung ist also durchaus wörtlich zu nehmen. Geringere Geschwindigkeiten bei einer niedertourigen Fahrweise und gleichmäßiger Fahrverlauf senken die Lärmbelastung. Gleiches gilt für den Schadstoffausstoß: Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid und Stickoxyde nehmen etwa in Tempo-30-Zonen zwischen 10 und 30 % ab.

Bei niedrigeren Geschwindigkeiten sinkt der Flächenbedarf für Autos. In der Regel kann daher die Fahrbahnbreite reduziert

werden. Davon profitieren Fußgänger, Radfahrer, die Natur und die Anwohner.

Die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten setzt sich in Nordrhein-Westfalen immer weiter durch. Bereits Anfang 1993 wurde der Bestand an Tempo 30-Zonen auf rd. 7.000 geschätzt. Inzwischen dürfte diese Zahl weiter gewachsen sein. Genaue Daten über Anzahl oder Länge der betroffenen Straßenzüge liegen aber nicht vor und dürften auch nur durch einen unverhältnismäßig hohen Befragungsaufwand zu erreichen sein.

Dies liegt vor allem daran, daß die flächenhafte Einführung von Tempo 30-Zonen - insbesondere auch ohne bauliche Begleitmaßnahmen - mehr und mehr Praxis in den Kommunen wird; sie ist letztlich Ergebnis der in diese Richtung zielenden Politik der Landesregierung (vgl. Erlaß des MSV vom 30. September 1992). Ohne Förderung durch das Land schlagen sich Maßnahmen der Städte und Gemeinden allerdings nicht unmittelbar in entsprechenden Statistiken nieder.

Die Landesregierung tritt nach wie vor und in voller Übereinstimmung mit dem Deutschen Städtetag für die generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in Wohn- und Erschließungsbereichen auf 30 km/h ein. Solange eine mehrheitliche Entscheidung für eine StVO-Änderung "Tempo 30 innerorts" nicht zustande kommt, wird sie weiterhin dafür eintreten flächendeckend Tempo 30 durch Beschilderung zu erreichen.

Eine aktuelle Umfrage des Deutschen Städtetages unter seinen Mitgliedstädten bestätigt die in den vergangenen Jahren festgestellte Tendenz, daß sich fast alle Städte und Gemeinden dieses Instruments zur Verbesserung ihrer Verkehrs- und Wohnverhältnisse bedienen. Der überwiegende Teil der Städte macht danach von der Zonengeschwindigkeitsbeschränkung in umfangreichem Maße Gebrauch. Praktisch alle Städte haben inzwischen Tempo 30-Konzepte entwickelt bzw. Tempo 30-Zonen im Zuge allgemeiner Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingerichtet. Die meisten Städte beschränken sich jedoch auf die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in reinen Wohngebieten.

Bekannt ist etwa, daß Gelsenkirchen beabsichtigt, alle 150 Wohngebiete flächendeckend als Tempo 30-Zonen auszuweisen. Davon sind 65 bereits realisiert. In Oberhausen wurden von 86 geplanten Tempo 30-Zonen bisher 43 eingerichtet.

Bereits seit 1992 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß der größte Effekt erzielt wird, wenn die verfügbaren Mittel für möglichst großflächige Projekte eingesetzt werden, bei denen auf aufwendige Umbauten verzichtet wird. Eine nur inselhafte Ausweisung reicht nicht aus und führt vielfach zu überzogenen Anforderungen an die bauliche Gestaltung und die Abgrenzung der Erschließungsstraßen untereinander.

Es gilt der Grundsatz, daß bauliche Maßnahmen nur dann in Betracht kommen, wenn die Möglichkeiten zur Lenkung und Ordnung des Verkehrs ausgeschöpft sind. Damit wird insbesondere eine schnelle und systematische Umsetzung von Tempo-30-Konzepten angeregt, die im wesentlichen ohne bauliche Maßnahmen auskommen.

Mit wenig Geld im Einzelfall in der Summe viel zu erreichen, lautet daher die Devise.

Anrede

Die Wirksamkeit von Tempo 30-Zonen ist davon abhängig, ob die Autofahrer von der Notwendigkeit zum langsamen und vorsichtigen Fahren überzeugt werden können. Dafür sind Verkehrsaufklärung und Bürgerinformation durch Städte und Gemeinden unverzichtbar.

Der MWMTV veranstaltet deshalb seit einigen Jahren Seminare für Tempo 30-Aufklärungsaktionen in den Städten und Gemeinden des Landes im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit. Insgesamt 84 Städte und Gemeinden machen mit bei den aktuellen Verkehrssicherheitsaktionen unter dem Motto "Keep cool - fahr' 30", die sich besonders an junge Fahrer richten. Die Landeregierung stellt dafür den Kommunen alle notwendigen Informationsmaterialien zur Verfügung.

Ministerium für
Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Bericht von Herrn Staatssekretär Joachim Westermann,

in der 13. Sitzung des Verkehrsausschusses

des Landtags Nordrhein-Westfalen am 11. Juni 1996

zum Punkt 7 der Tagesordnung

"Tempo 30 in Nordrhein-Westfalen"

NRW.

733 - 78-03/21 12.06.1996

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am 11.06.1996

TOP 7: Tempo 30 in Nordrhein-Westfalen
- Bericht der Landesregierung

1. Die Forderung des Deutschen Städtetages nach einer innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen) ist von der Landesregierung aus Gründen der Verkehrssicherheit, der städtebaulichen Entwicklung und des Umweltschutzes seit 1989 mehrfach aufgegriffen, von der Bundesregierung - die dafür die Verordnungskompetenz hat - aber immer wieder abgelehnt worden. Auch der Kinderschutzbund fordert Tempo 30 innerorts. NRW hat zuletzt die Initiative des Landes Sachsen-Anhalt zur VMK 21./22. März 1996 - allerdings ohne Erfolg - unterstützt. Es ist deshalb bei der durch Verkehrszeichen im Einzelfall anzuordnenden Tempo 30-Zonenregelung geblieben.

2. Gleichwohl hat die Landesregierung in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm NRW '94 erklärt, sie trete nach wie vor "für die generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in Wohn- und Erschließungsbereichen auf 30 km/h ein".

3. Die Landesregierung hat auch erklärt, solange eine mehrheitliche Entscheidung im Bundesrat für eine StVO-Änderung "Tempo 30 innerorts" nicht zustande kommt, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, durch die flächendeckend Tempo 30 durch Beschilderung erreicht werden kann.

So hat das Land die Einrichtung von Tempo 30-Zonen durch Städtebauförderungsmittel und Mittel für eine entsprechende Verkehrsaufklärung nachhaltig unterstützt. Ein weiterer deutlicher Schub in Richtung auf eine flächenhafte Verkehrsberuhigung erfolgte 1992 durch die MSV-Initiative "Tempo 30 - jetzt".

Die Kernpunkte dieser Initiative waren:

- Tempo 30 so großflächig wie möglich,
- weitgehender Verzicht auf teuren Straßenumbau,
- sofortige Entschärfung von Gefahrenpunkten,
- keine Stadtverunstaltung durch übermäßige Möblierung,
- Vorrang für Busse und Bahnen,
- keine Beeinträchtigung des Verkehrs, vor allem des Wirtschaftsverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen.

Danach sind inzwischen zahlreiche Tempo 30-Zonen in NRW eingerichtet worden, die in manchen Gemeinden schon der erwünschten Flächendeckung sehr nahekommen.

4. Die Landesregierung hat zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Tempo 30-Zonen und zur Information der Bürgerinnen und Bürger über die Vorteile angepaßten Fahrens in Tempo 30-Zonen 1994/95 landesweit dezentral organisierte Aufklärungskampagnen durchgeführt und führt sie 1996 weiter fort.

Insgesamt 84 Städte und Gemeinden machen bei den Verkehrssicherheitsaktionen mit dem Motto "Keep cool - fahr' 30" mit. Zielgruppe der Kampagne sind in erster Linie jugendliche Autofahrer und -fahrerinnen im Alter von 18 bis 30 Jahren, die den größten Anteil der Unfallverursacher stellen.

Die Landesregierung stellt dafür den Kommunen alle notwendigen Informationsmaterialien zur Verfügung.

Außerdem unterstützt die Landesregierung Städte und Gemeinden finanziell bei der Durchführung von örtlichen Verkehrssicherheitstagen - Thema "Tempo 30 flächenhaft" -.

Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport
des Landes Nordrhein-Westfalen

Staatssekretär

Dienstgebäude:
☒ Breite Straße 31, 40213 Düsseldorf
☐ Völklinger Straße 49, 40221 Düsseldorf
Telefon
(02 11) 8 37 - 04
Durchwahl
(02 11) 8 37 - 4547
Datum
17. Juni 1996, rö.
Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
II A 5-51-811

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn Manfred Hemmer
Platz des Landtags 1

40190 Düsseldorf

Betr.: 13. Sitzung des Verkehrsausschusses am 11. Juni 1996;
hier: TOP 5

Anlage

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zu Ihrer Information übersende ich Ihnen meine Rede zu den Tagesordnungspunkten:

TOP Programm kommunaler Straßenbau 1996

TOP Programm Rad- und Fußwegeprogramm 1996

TOP Programm Trenndwende zum Nahverkehr.

Mit freundlichen Grüßen

H. J. Baedeker

(Dr. Hans-Jürgen Baedeker)

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE
VORLAGE
12/681
E 20

Anrede,

die diesjährigen Förderprogramme zur Verbesserung des Stadtverkehrs gliedern sich in vier Schwerpunkte auf

- Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr
- Förderung des Rad-/ und Fußgängerverkehrs
- Verbesserungen im kommunalen Straßennetz
- Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen.

In diesen Teilprogrammen finden Sie neben den Straßenbaumaßnahmen zur Bewältigung des Durchgangsverkehrs eine Reihe von Gemeinschaftsmaßnahmen mit der Deutschen Bahn AG und anderen nichtbundeseigenen Eisenbahnen zur Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen. Mehr als die Hälfte der Maßnahmen, nämlich 232, dienen der Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch die Förderung von Rad- und Gehwegmaßnahmen. Die verkehrsabhängige Schaltung von Lichtsignalanlagen und die Einrichtung von Verkehrsleitzentralen vermeiden eine Vermehrung der Straßenflächen. Solche Signalanlagen helfen auch mit, Bus- und Straßenbahnverkehr zügiger und pünktlicher abzuwickeln.

Daneben werden klassische Pfade verlassen, nämlich dann, wenn Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen umgestaltet werden. Solche Kreisverkehrsanlagen lassen sich viel besser in das städtebauliche Umfeld integrieren. Zudem entfällt - das wissen wir alle zu schätzen - das lästige Warten vor der roten Ampel.

Auch für Leute, die nicht mit ihrem eigenen Fahrzeug unterwegs sind, tun wir eine Menge: Die Schulwege werden durch geeignete Maßnahmen sicherer gemacht, die Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr benutzerfreundlicher und attraktiver gestaltet.

Wir helfen auch kräftig mit, die negativen Begleiterscheinungen des Straßenverkehrs zu mildern. Wer selbst an einer Hauptverkehrsstraße mit seinem ständigen Lärm wohnt, weiß ein Lied davon zu singen. Daher werden auch in diesem Jahr eine Vielzahl von Wohnungen mit neuen Lärmschutzfenstern versehen, damit das

wohnen an den Hauptverkehrsstraßen erträglicher wird. Nicht nur der Einbau der Lärmschutzfenster wird vom Land finanziell unterstützt, sondern auch vorher die entsprechende lärmtechnische Untersuchung.

Zu den Programmteilen in einzelnen:

Kommunaler Straßenbau

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und der nutzergerechte Straßenumbau haben zusammen mit Verbesserungen der Verhältnisse an Bahnübergängen einen finanziellen Anteil von 20,2 % am Gesamtprogramm, das ich Ihnen heute vorstelle. Eingeplant werden 93 Einzelvorhaben.

Für die Erschließung des Güterverkehrszentrums Köln-Eifeltor wird ein Zuschuß von rd. 40,6 Mio DM bereitgestellt. 30 neue Vorhaben dienen der Entlastung und Umgehung von hochbelasteten Ortszentren. Der kommunale Straßenbau umfaßt damit 124 neue Vorhaben. Hierfür sind Zuwendungen in Höhe von 234 Mio DM vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt nach den Grundsätzen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Rad- und Fußwegebau

Von der Maßnahmenanzahl stellt das Rad- und Fußwegeprogramm den Schwerpunkt des diesjährigen Straßenbauförderungsprogrammes dar. Es umfaßt insgesamt 232 Maßnahmen. Bei Gesamtkosten von 134,4 Mio DM stehen 90,6 Mio DM an Zuwendungen bereit. Die Finanzierung dieses Programmteiles erfolgt sowohl aus GVFG-Mitteln als auch aus originären Landesmitteln. Aus dem Radwegesonderprogramm werden 119 Maßnahmen mit einem Zuwendungsbedarf von rd. 41 Mio DM gefördert. Diese Projekte liegen oft abseits von Hauptverkehrsstraßen.

Sie fragen vielleicht, warum in diesem Programm noch keine Fahrradstationen enthalten sind. Wir haben uns vorgenommen, das Programm „100 Fahrradstationen“ in dieser Legislaturperiode umzusetzen. Bislang liegen dazu allerdings noch keine bewilligungsreifen Anträge vor. Ich bin aber zuversichtlich, daß das

bald der Fall sein wird. Zum derzeitigen Sachstand läßt sich folgendes sagen:

Eine wesentliche Voraussetzugn für den Erfolg der Idee der Einrichtung von Fahrradstationen ist zweifellos eine gute Kooperation mit der Deutschen Bahn AG.

Deshalb begrüße ich es sehr, daß die Deutsche Bahn AG mir jetzt mit Schreiben vom 14. Mai 1996 mitgeteilt hat, daß sie sich entsprechend den Zusagen von Herrn Dürr an dem Projekt „100 Fahrradstationen" beteiligen will. Bezugnehmend auf eine Liste von mehr als 100 Bahnhöfen teilt sie ihre Bereitschaft mit, dort ggf. geeignete Flächen den Kommunen für eine im einzelnen festzulegende Zeit zu überlassen.

Zur Beschleunigung des Aufbaus, der Koordinierung und Steuerung des Vorhabens ist ferner beabsichtigt, die enge Kooperation mit dem ADFC Nordrhein-Westfalen zu suchen. Mit der Einrichtung einer „Entwicklungsagentur Fahrradstation" soll über eine solche zentrale Beratungsstelle die Umsetzung des Vorhabens der Errichtung von 100 Fahrradstationen gefördert und professionalisiert werden. Mit dieser Aufgabe wollen wir den ADFC betrauen. Zu den vorgesehenen Arbeitsschwerpunkten zählen insbesondere

- die Initiierung und Beratung der kommunalen Planungsprozesse;

- die Unterstützung und Beratung der Betreiber bei der Entwicklung der Betriebskonzepte, bei der Erweiterung und Verbesserung der Dienstleistungsangeboete;

- die Öffentlichkeitsarbeit und Werbung;

- die Erarbeitung eines inhaltlichen Betriebskonzeptes und die Entwicklung neuer Angebote sowie

- die Funktion einer clearing-Stelle für die verschiedenen mit der Umsetzung des Programms beteiligten Stellen.

Fahrradstationen werden nicht die notwendige Akzeptanz und Verbreitung finden, wenn sie auf Dauer auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand oder freie Träger angewiesen sind. Von daher hat die Entwicklungsagentur auch die Aufgabe, über die Möglichkeiten einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung nachzudenken. Ziel muß es sein, die Einrichtungen so zu entwickeln, daß sie sich mittel- bis langfristig selbst tragen. Die finanzielle Eigenwirtschaftlichkeit wird bei der erreichbaren Größenordnung der meisten Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen sich kaum über die Gebührenstruktur für das Abstellen, sondern eher über ein entsprechend ausgebautes Dienstleistungsangebot erreichen lassen.

Das Land kann durch die Anschubfinanzierung mit einem Förderprogramm die Ausgangsinvestitionen für die Kommunen finanziell tragbar machen. Wir wollen daher für die Förderung von Fahrradstationen attraktive finanzielle Anreize schaffen und das Förderverfahren soweit wie möglich vereinfachen.

Bisher liegt konkretes Interesse zur Förderung von Fahrradstationen von den Städten Düsseldorf, Krefeld, Mülheim (zwei Fahrradstationen) und Münster vor. Weitere Städte (Oelde, Paderborn, Soest) haben grundsätzliches Interesse bekundet. Im Rahmen der IBA Emscher Park soll darüber hinaus an weiteren 14 Bahnhöfen der Aufbau und Betrieb von Fahrradstationen modellhaft durchgeführt werden.

Über den weiteren Verlauf der Umsetzung des Programms „100 Fahrradstationen“ werde ich Sie zu gegebener Zeit unterrichten.

Im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen des Landes ist ausschließlich das Lärmsanierungsprogramm des Landes zu sehen. Im diesjährigen Lärmsanierungsprogramm sind 10 neue Vorhaben mit einem Zuwendungsbedarf in Höhe von rd. 3,7 Mio DM vorgesehen. Gespeist wird dieses Programm aus originären Landesmitteln.

Straßenbezogener ÖPNV

Das Aktionsprogramm zur Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des kommunalen ÖPNV im Straßenraum verdeutlicht eindrucksvoll die vollzogende Trendwende zum Nahverkehr in unserem Lande. Das diesjährige Förderprogramm umfaßt insgesamt 87 neue Maßnahmen mit Zuwendungen von rd. 115 Mio DM. Die Nahverkehrsförderung im Straßenraum umfaßt damit 26 % der Gesamtförderung des Stadtverkehrs. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des GVFG zusammen mit ergänzenden Landesmitteln.

Mit den heute vorgestellten Förderprogrammen gewährleistet die Landesregierung - wie in der Vergangenheit - durch die Auswahl der Vorhaben vor Ort und in Koordination mit der Städtebauförderung den gezielten Einsatz der Mittel zur weiteren des Stadtverkehrs:

- Der nicht vermeidbare Autoverkehr wird flüssig gehalten,

- es wird ein Anreiz geschaffen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen,

- die Sicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wird erhöht.

Die diesjährigen Programme enthalten insgesamt 453 Maßnahmen. Mit den dafür vorgesehenen rd. 443 Mio DM Zuwendungen wird ein Gesamtbauvolumen von 663 Mio DM umgesetzt. Hinzu kommen noch eine Vielzahl öffentlicher und privater Investitionen, für die unsere Förderung eine Initialwirkung darstellt.

Zusätzlich zu all diesen Fördermaßnahmen stellt die Landesregierung den Kommunen in 1996 20 Mio DM für die Straßenunterhaltung aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GFG) zur Verfügung.

Bei der großen Zahl der Maßnahmen trägt die Bereitstellung der Landeszuwendungen zusammen mit den kommunalen Eigenanteilen eine wirksame Hilfe für die Sicherung der Arbeitsplätze im Baugewerbe dar. Gerade bei den kleinen Maßnahmen - die Bagatellgren-

ze liegt nach unseren Haushaltsvorschriften bei 25 000 DM Aufwendungen - bekommen auch ortsansässige Baufirmen die Möglichkeit geboten, sich an öffentlichen Aufträgen zu beteiligen. Damit leisten wir einen aktiven Beitrag zur Wirtschaftsförderung in unserem Lande.

Für das Jahr 1996 muß die bisherige Fördersystematik noch beibehalten werden. Danach liegen die Fördersätze zwischen 70 und 90 %. Diese Festlegung erfolgt aus Gründen der kommunalen Finanzsicherheit. Die entsprechenden Eigenanteile der Baulastträger sind in deren Haushaltsplänen ausgewiesen.

Die Umsetzung der in der Koalitionsvereinbarung festgelegten Spreizung der Fördersätze zwischen den Vorhaben des kommunalen Straßenbaues einerseits sowie des Umweltverbundes (Radwegebau/ Straßenbezogener ÖPNV) andererseits wird dann 1997 vollzogen.