



Kommission 4: Mobilität in der Stadt

Deklaration zu einem nachhaltigen Management der Mobilität in der Stadt

Gemeinsame Erklärung der C4-Mitgliedsstädte, verabschiedet auf dem 8. Weltkongress des Weltverbandes der großen Metropolen, Metropolis in Berlin, 11. bis 15. Mai 2005

I. Vorbemerkung

(1) Anlässlich des 8. Weltkongresses von Metropolis, 11. - 15. Mai 2005 in Berlin, bekennen wir, die Vertreter der Mitgliedsstädte der Kommission 4 „Mobilität in der Stadt“ des Metropolis-Netzwerkes, uns zu den Prinzipien eines nachhaltigen Managements von Mobilität in der Stadt. Nach unserem Verständnis zielt eine nachhaltige städtische Mobilität darauf ab, eine sozial angemessene Verteilung von Mobilitätschancen, wirtschaftliche Effizienz und eine Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu gewährleisten.

II. Die Herausforderung – städtische Mobilität

(2) Mobilität und Verkehr sind Schlüsselkomponenten des städtischen Lebens überall auf der Welt. Mobilität stellt ein erstrebenswertes Ziel für die Menschen dar, erstens um ihrer selbst willen, als Ausdruck der Freiheit, und zweitens, weil es ihnen so möglich wird, sich zu den verschiedensten Zwecken von einem Ort zum anderen zu bewegen. Der zunehmende Verkehr und die Dominanz von Kraftfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr werden aber zunehmend zu einer Bedrohung für die Lebensqualität in den Städten:

- Stadtstrukturen werden zerstört und nach den Erfordernissen des Autoverkehrs neu ausgerichtet,
- nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel wie Fußgänger- und Fahrradverkehr geraten ins Hintertreffen,
- Lärm, die Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden sowie Staus bedrohen Leben und Gesundheit der städtischen Bevölkerung,
- einzelne Bevölkerungsgruppen werden systematisch von der Teilnahme ausgeschlossen und damit ihr Zugang zur Funktion der Städte untergraben,
- jedes Jahr sind große Mengen Geldes für die Finanzierung von Transportsystemen erforderlich, die die Erwartungen und Bedürfnisse von Politikern und Nutzern häufig nicht erfüllen, und
- Transportplanung und –politik fehlen häufig die notwendige Voraussicht und der strategische Ansatz, um die aktuelle Nachfrage zu befriedigen, ohne dabei die Rechte zukünftiger Generationen einzuschränken.

(3) Die Spannung zwischen dem menschlichen Bedürfnis nach Mobilität und der Sorge über die negativen Auswirkungen der physischen Umsetzung dieses Wunsches in Form von Transport führt zu der Frage, wie Transportsysteme gestaltet sein müssen, um bei einem Maximum an Mobilität eine gleichzeitige Reduzierung der von ihr hervorgerufenen negativen Folgen auf ein Minimum zu erreichen. Die meisten Städte haben inzwischen erkannt, dass sie ihre Mobilitätskonzepte überdenken und Maßnahmen ergreifen müssen, um städtische Transportsysteme zu schaffen, die dem Anspruch der Nachhaltigkeit genügen. Die Herausforderungen aber, denen sich die Städte dabei gegenüber sehen, die auftretenden Probleme und die Ansätze zu ihrer Lösung sind zahlreich und vielfältig. Jeder Versuch, die Herausforderungen der Mobilität in der Stadt in einem internationalen Rahmen wie Metropolis zu bewältigen, muss die Einzigartigkeit jeder einzelnen Stadt, ihre besondere Entwicklung ange

sichts der jeweiligen historischen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedingungen und die breite Palette möglicher Lösungen hin zu dem gemeinsamen Ziel einer nachhaltigen städtischen Mobilität nicht nur berücksichtigen, sondern unterstützen.

III. Strategien für städtische Mobilität im Metropolis-Netzwerk

(4) In Anbetracht des unterschiedlichen Entwicklungsstandes in den verschiedenen Städten einigten sich die Vertreter der C4-Mitgliedsstädte auf die folgenden Strategien, die, in Abstimmung mit der jeweiligen Situation, von allen umgesetzt werden sollten:

(5) Mobilität und städtische Entwicklung

Wir befürworten Flächennutzungsplanungen, die den motorisierten Verkehr reduzieren. Wir werden die Entwicklung der Städte und Siedlungsstrukturen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Verkehr beobachten und Flächennutzungen und Bebauungen entlang der vorhandenen oder geplanten Verkehrsinfrastruktur und damit ein städtisches Wachstum in Verbindung mit einer nachhaltigeren Verkehrsversorgung unterstützen. Wir werden die Verteilung städtischer Funktionen mit dem Ziel einer Reduzierung des Pendlerverkehrs fördern und Möglichkeiten von verkehrsfreien Wohnumfeldern untersuchen. Darüber hinaus streben wir eine Verteilung der Transportsysteme nach dem vorgesehenen Modal Split an. Dies umfasst auch den Schutz des öffentlichen Raums vor einer Dominanz der Verkehrsinfrastruktur und –nutzung und vor allem seiner Zerstörung durch ein unverhältnismäßig großes Verkehrsaufkommen und parkende Fahrzeuge. Die Wiederbelebung des öffentlichen Raumes und seine Wiedernutzbarmachung für die „normalen“ städtischen Zwecke wird die vordringliche Aufgabe der Zukunft sein. Wir schlagen deshalb auch vor, den Touristenverkehr besser zu organisieren, insbesondere in Hinblick auf die von Touristenbussen übermäßig beanspruchten Gebiete in der Nähe von Sehenswürdigkeiten, die die Aufenthaltsqualität dort für Bewohner und Touristen gleichermaßen beeinträchtigen.

Darüber hinaus werden wir mit den stadtumgebenden Gebieten kooperieren, um städtische und regionale Entwicklung zu verbinden und bessere Entwicklungsperspektiven für beide zu erreichen.

(6) Mobilität und soziale Kohäsion

Wir unterstreichen die Bedeutung von Mobilität, um den Zugang zum und die Teilnahme am städtischen Leben für alle Bürger zu gewährleisten. Wir werden uns deshalb bemühen, Transportsysteme einzurichten, die den Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen entgegenkommen, unter besonderer Berücksichtigung der sozial Schwachen, der Jugend, der älteren Menschen und der Behinderten. Besondere Aufmerksamkeit erfordert auch das Thema geschlechtsspezifischer Unterschiede im Verkehrsverhalten. Wir respektieren die unterschiedlichen Bedürfnisse und Nachfragen von Männern und Frauen und sind entschlossen, diese angemessen zu berücksichtigen.

Unser Ziel sind die Entwicklung, Umsetzung und Kontrolle geeigneter Maßnahmen, um den gleichen Zugang für alle zu gewährleisten. Dies soll geschehen durch Mittel

wie die Gestaltung der Tarifpolitik, Flexibilität der Routen- und Servicegestaltung, Einrichtung von Fahrplänen analog zu den Aktivitätsmustern und Zeitbudgets der Menschen, die Einführung innovativer Verkehrsserviceleistungen mithilfe von Informations- und Kommunikationstechnologien und durch Maßnahmen für eine höhere Verkehrssicherheit und die Befriedigung anderer Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer.

Wir sind sehr betroffen von der zunehmenden Zahl der Verkehrsunfälle, Verkehrstoten und -verletzten. Unter Zuhilfenahme der verfügbaren technischen, organisatorischen und anderer Mittel wollen wir eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichen.

(7) Auswirkungen auf die Umwelt

Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung sowie Lärm beeinträchtigen das Leben in der Stadt und gefährden in hohem Maße die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger. Wir werden uns deshalb bemühen, die gesamte Palette technischer und nicht-technischer Maßnahmen einzusetzen, um Luftverschmutzung und Lärm zu reduzieren. Wir werden uns um die Zusammensetzung der städtischen und öffentlichen Fuhrparks kümmern und alle Anstrengungen unternehmen, sie regelmäßig zu verbessern, zu warten und sie anhand festgesetzter Emissionsstandards zu überprüfen. Ein besonderes Problem ergibt sich in den Städten der Entwicklungsländer, wo motorisierte Zweiradfahrzeuge, insbesondere für die Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Einkommen, zwar ein wichtiges Transportmittel darstellen, aber beträchtliche Umweltverschmutzung verursachen.

Luftgütemanagement stellt ein wichtiges Instrument zur Erarbeitung und Umsetzung einer umfassenden Luftreinhaltungsstrategie dar. Es wird auch helfen bei der Bestimmung des Ausmaßes, in dem städtischer Verkehr zum Ausstoß von Klimagasen und damit zum Klimawandel beiträgt. Darüber hinaus werden wir Maßnahmen zur aktiven und passiven Lärmreduzierung prüfen und sie zum Schutz der Bevölkerung umsetzen. Als allgemeine Strategie zur Erzielung eines umweltfreundlichen Verkehrssystems soll der öffentliche Nahverkehr als Konkurrenz zum privaten PKW gestärkt werden. Wir befürworten Maßnahmen, die darauf abzielen, den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes zu erleichtern, und einen Modal Split begünstigen, der dem öffentlichen Verkehr einen größeren Stellenwert einräumt.

(8) Finanzierung des Stadtverkehrs

Um einen angemessenen Transport sicherzustellen, werden wir die Mechanismen zur Finanzierung der Infrastruktur und der Versorgung durch den öffentlichen Nahverkehr überprüfen. Wir wissen die Rolle der nationalen und städtischen Regierungen zu schätzen, die mit der Bereitstellung der notwendigen Mittel die Bedeutung des Verkehrs für das Wohl der Bevölkerung unterstützen, wollen aber auch eine Erforschung und Nutzung anderer, innovativer und vielversprechender Finanzierungsmechanismen für alle Transportmittel ermutigen. Die Einbeziehung des privaten Sektors, Public-Private-Partnerships und das Outsourcing von Verkehrsangeboten, um nur einige zu nennen, könnten für einige Städte eine interessante Option sein.

Dabei müssen wir jedoch darauf achten, stets die Prinzipien der Effizienz, Transparenz und Integration der Verkehrsmittel einzuhalten und dem Wohlergehen der Verkehrsteilnehmer und der städtischen Bevölkerung Priorität vor den wirtschaftlichen

Interessen einzuräumen. Darüber hinaus sollten wir die Erträge aus dem Verkehr nicht nur unter finanziellen Gesichtspunkten betrachten, sondern auch ihre wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen und ihren besonderen Wert für das Leben und das Funktionieren der Stadt im Auge behalten. In gleichem Maße sollten die Nutzen von Verkehrsinvestitionen gleichmäßig unter der Bevölkerung verteilt werden.

(9) Güterverkehrsmanagement in der Stadt

Der Güterverkehr wurde viele Jahre lang von Verkehrsplanung und –politik vernachlässigt, und so haben sich Praktiken und Gewohnheiten etabliert, die unsere Städte nun vor große Probleme stellen. Wir empfehlen den Städten daher, eine Bewertung ihrer gegenwärtigen Handhabung der Güterversorgung und ihrer voraussichtlichen Auswirkungen für die Zukunft vorzunehmen. Wir unterstützen die Koordination von Güterverkehren, den Ausbau des Gütertransports auf Schiene und Wasserwegen und die Einrichtung, Umsetzung und strategische Nutzung innovativer Methoden des Gütertransports. Um dies zu erreichen, sollten alle Möglichkeiten geprüft und nach Maßgabe der vorherrschenden Bedingungen und unter Beachtung der vorrangigsten Ziele umgesetzt werden.

(10) Aufbau starker Planungsinstitutionen

Besonders unterstreichen möchten wir die Bedeutung der strategischen Planung im Bereich der Flächennutzung und des Verkehrs und dabei insbesondere der Planung an der Schnittstelle zwischen Bebauung und Verkehrswegen. Der Aufbau starker Planungsinstitutionen scheint eine wichtige Voraussetzung für eine umfassende Planung zu sein. Wir fordern deshalb ein konsequentes Herangehen aller Regierungs- und Verwaltungsebenen und die Einbindung aller Fachbereiche. Neben den Aufgaben, die den Städten obliegen, sind die nationalen Regierungen gefragt, den entsprechenden legalen und strukturellen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen die Städte agieren können. Gerade in den großen Metropolregionen sind darüber hinaus eine Zusammenarbeit über die Gebietsgrenzen hinweg und die Verknüpfung von Zuständigkeiten und Kompetenzen erforderlich.

(11) Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung von Bürgern, Betroffenen, Nichtregierungsorganisationen und Interessengruppen ist ein integraler Bestandteil des Entscheidungs- und Planungsprozesses. Großes Potenzial liegt ebenfalls in der Einbindung der Lokalen Agenda Prozesse. Wir unterstützen eine stärkere Einbeziehung und systematische Beteiligung der Öffentlichkeit auf den verschiedenen Ebenen des Planungsprozesses. Wir brauchen wirkungsvolle Mechanismen, die einen effizienten, transparenten und kohärenten Planungsprozess gewährleisten und nicht nur kurzfristig erforderliche Prozesse, sondern vor allem die langfristigen Perspektiven zum Gegenstand haben. Die Öffentlichkeit sollte ausführlich über alle Bereiche informiert werden, die das Verkehrswesen zu einem so komplizierten und wichtigen Thema nicht nur für die Politik, sondern auch für das eigene Leben machen. Die Einbeziehung der Bevölkerung wird darüber hinaus zu einer Optimierung der Planung und zur Erstellung von Plänen und Strategien führen, die den Ansprüchen der Menschen an Mobilität Rechnung tragen.

IV. Weiterer Handlungsbedarf

(12) Wir gehen davon aus, dass eine sorgfältige Einschätzung der Verkehrsrealität und die Entwicklung von Mobilitätsvisionen in den Städten nicht nur eine Reihe weiterer Probleme aufdecken, sondern überall auch Möglichkeiten für innovatives Handeln aufzeigen wird. In der Verfolgung des gemeinsamen Ziels, städtischen Verkehr nachhaltig zu gestalten, werden die Städte danach trachten, Lösungen für ihre Probleme zu finden. Dieser Prozess könnte allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen. Um jede einzelne Stadt hier zu unterstützen, plädieren wir für die Fortsetzung und Intensivierung des Erfahrungs- und Wissensaustausches.

Wir begrüßen deshalb diesen Kongress in Berlin und würden ihn gern sehen als einen Meilenstein für die bereits geleistete Arbeit und den Beginn einer neuen Ära der Zusammenarbeit zwischen den Metropolen überall auf der Welt.