

**XXIII. Bundesdelegiertenversammlung  
Vereinigung Liberaler Kommunalpolitiker**

**14. / 15. September 2007**

**Bremerhaven,  
Deutsches Auswandererhaus**

**Anträge**

**ACHTUNG:**

**Bitte bringen Sie dieses Antragsbuch  
mit nach Bremerhaven**

Antragsübersicht der XXIII. VLK-Bundesdelegiertenversammlung,  
14./15. September 2007, Bremerhaven

Nr.	Antragsteller	Betreff
L01	VLK-Bundesvorstand	Zukunft findet Stadt – Stadt findet Zukunft
01	VLK-Landesverband Hessen	Leitlinien kommunaler Verkehrspolitik
02	VLK-Landesverband Hamburg	Wahlrecht zur Hamburgischen Bürgerschaft

# XXIII. Delegiertenversammlung der VLK, 14./15. September 2007, Bremerhaven

## Antrag Nr. 01

1 Betr.: Leitlinien kommunaler Verkehrspolitik

2  
3 Antragsteller: VLK-Landesverband Hessen

4  
5 Die Delegiertenversammlung der VLK möge beschließen:

### 6 7 Einleitung

8  
9 Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft und  
10 des Logistikstandortes Deutschland. Deutschland ist das Transitland Nummer 1 in Eu-  
11 ropa. Das Verkehrsaufkommen in Deutschland hat seit 1950 Jahren um 900 % zuge-  
12 nommen. Alle Prognosen zeigen, dass in den nächsten Jahren mit einer weiteren ge-  
13 waltigen Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet werden muss. Bis zum Jahr  
14 2015 wird nach der Vorhersage des Bundesverkehrswegeplans ein Zuwachs des Gü-  
15 terverkehrs um 60 % und des Personenverkehrs um 20 % gegenüber 1997 prognosti-  
16 ziert. Alle auf Bundesebene diskutierten und teilweise auch eingeführten Lösungen –  
17 von der Autobahnmaut über weitere Mineralölsteuererhöhungen bis hin zur Trennung  
18 von Netz und Betrieb bei der Bahn - werden erhebliche Auswirkungen auf die künftige  
19 kommunale Verkehrssituation haben. Dies zeigen bereits die zunehmenden Sperrun-  
20 gen von Bundesstraßen für den von der Lkw-Maut verursachten Ausweichverkehr. Da-  
21 durch wird eine sowieso schon schwierige Lage verschärft und die Verkehrspolitik zu  
22 einem der wichtigsten Themen der Kommunalpolitik.

### 23 24 25 These 1

26  
27 Ziel kommunaler Verkehrspolitik muss die Gewährleistung der Mobilität der Bürger im  
28 Einklang mit den Anforderungen von Verkehrssicherheit und Umweltschutz sein.

29  
30 In der kommunalen Verkehrspolitik kommt es ganz besonders darauf an, eine Politik  
31 des fairen Ausgleichs zu schaffen zwischen den unterschiedlichen Interessen und Be-  
32 dürfnissen der Bürger unter Berücksichtigung hoher Sicherheitsstandards und des Er-  
33 halts einer lebenswerten Umwelt in der Gemeinde. Liberale Kommunalpolitik will daher  
34 ein integriertes Verkehrssystem fördern, wo die einzelnen Verkehrsträger entsprechend  
35 ihrer jeweiligen Vorteile bestmöglich zur Geltung kommen können. Hierzu sind auch die  
36 modernen Verkehrssteuerungs- und -leitsysteme weiter zu entwickeln.

37  
38 Flexibilität und Mobilität der Menschen sind heutzutage entscheidende Erfolgsfaktoren  
39 in der Wirtschaft und Gesellschaft. Ein großer Teil des Produktivitätsfortschritts in  
40 Deutschland seit den 60iger Jahren wäre ohne Verkehrswachstum nicht

41  
42 möglich gewesen. Die langfristig entstehende Rückverlagerung von Arbeitsplätzen in  
43 die Wohnbereiche im Zusammenhang mit dem Übergang von der Industriegesellschaft  
44 zur Informationsgesellschaft darf nicht dazu verleiten, heute auf konzeptionelle ver-  
45 kehrspolitische Ansätze zu verzichten. Verantwortliche kommunale Verkehrspolitik  
46 muss heute handeln, um nicht morgen im totalen Stau der Verkehrsprobleme zu erstik-

# XXIII. Delegiertenversammlung der VLK, 14./15. September 2007, Bremerhaven

## Antrag Nr. 01

1 ken. Gleichzeitig muss auf die Belastungen durch den Verkehr in den Gemeinden rea-  
2 giert werden. Dies betrifft sowohl die Lärmbelastungen wie auch die Schadstoffim-  
3 missionen.

### These 2

4  
5  
6  
7  
8 Kommunale Verkehrsplanung muss sich als wesentlicher Teil der Gesamtentwicklungs-  
9 strategie für eine Kommune begreifen.

10  
11 Die Zusammenhänge und gegenseitigen Abhängigkeiten von Verkehrsplanung und  
12 gemeindlicher Entwicklungspolitik sind stärker zu beachten. Die Anordnung von Wohn-  
13 gebieten, Gewerbegebieten und Erholungsgebieten muss so aufeinander und auf die  
14 Verkehrswegeplanung abgestimmt werden, dass unnötige Verkehrsströme vermieden  
15 werden und Durchgangsverkehre durch die Gemeinden soweit wie möglich reduziert  
16 werden können. Generalverkehrspläne müssen künftig stärker als bisher praktiziert  
17 auch den Güterverkehr mit einbeziehen. Private und öffentliche Verkehrsmittel müssen  
18 sich insoweit ergänzen, als möglichst die Benutzung eines Kraftfahrzeuges mit nur einer  
19 Person vermieden werden sollte. Insoweit sind phantasievolle Stadt-Verkehrskonzepte  
20 erforderlich. Dazu gehören die Verbesserung von Verkehrsleitsystemen, die Verbesse-  
21 rung der Umsteigemöglichkeiten (Straße/Schiene, abgestimmte Fahrpläne, Park-and-  
22 Ride-Möglichkeiten, einheitliche Tarifsysteme, intelligente Parkraumbewirtschaftung  
23 etc.) und der Ausbau der Möglichkeiten für den nicht motorisierten Individualverkehr,  
24 insbesondere der Ausbau von sicheren Radwegen, einschließlich der Einrichtung von  
25 Fahrradständern an ÖPNV-Haltestellen, attraktive Fußwege und verkehrsberuhigte Zo-  
26 nen in Wohngebieten.

### These 3

27  
28  
29  
30  
31 Die Kernbereiche von Städten und Gemeinden sowie insbesondere Wohnbereiche sol-  
32 len durch verkehrsberuhigende Maßnahmen vom Durchgangsverkehr entlastet werden,  
33 deshalb sind mehr Ortsumgehungen notwendig.

34  
35 Ruhe- und Erholungsplätze sollen vor Verkehrsbelastungen so gut wie möglich ge-  
36 schützt werden. Statt Sperrung der Innenstädte muss jedoch unter Berücksichtigung  
37 der Erhaltung der Lebendigkeit von Innenstädten und insbesondere des Einzelhandels  
38 ein kombiniertes System treten, um Verkehrsströme zu reduzieren. Dazu gehört bei-  
39 spielsweise ein leistungsfähiges Park-and-Ride-System, ein modernes Park-Leitsystem  
40 und insbesondere in den Verdichtungsräumen ein attraktiver ÖPNV. Verbote, Gebote  
41 und Tempobegrenzungen im Straßenverkehr müssen den tatsächlichen Schutzzwek-  
42 ken entsprechen. Nur dann können sie eine aktive Anerkennung durch den Bürger fin-  
43 den.

44  
45  
46

**XXIII. Delegiertenversammlung der VLK,  
14./15. September 2007, Bremerhaven**

**Antrag Nr. 01**

1 **These 4**

2  
3 Die Verkehrswegefinanzierung muss sich an den Realitäten des Verkehrsmarktes ori-  
4 entieren, um damit weiterhin in die Straßeninfrastruktur zu investieren.  
5

6 Die Straße ist und bleibt der Hauptverkehrsträger mit heute über 90 % des Personen-  
7 verkehrs und über 70 % des Güterverkehrs. Das muss bei der Verteilung der Investiti-  
8 onsmittel berücksichtigt werden. Deshalb müssen in den Haushalten von Bund, Län-  
9 dern und Gemeinden ausreichend Mittel für den Bau und die Unterhaltung von Straßen  
10 vorgesehen werden.  
11

12 Bedauerlicherweise wird seit Jahren zu wenig in die Verkehrswegeinfrastruktur inve-  
13 stiert. Aufgabe des Staates und damit auch der Kommunen ist die Bereitstellung der  
14 Verkehrswege. Im Einzelfall können Modelle des Public-Private-Partnerships dazu bei-  
15 tragen, Verkehrswegeinvestitionen zügiger und kostengünstiger zu realisieren.  
16

17  
18 **These 5**

19  
20 Aufgrund des demographischen Wandels muss eine behindertengerechte  
21 Verkehrsplanung stärkere Beachtung finden.  
22

23 Der demographische Wandel wird in den nächsten Jahren nicht nur die Bevölkerungs-  
24 zahl, sondern vor allem die Bevölkerungsstruktur erheblich verändern. Die Zahl der älte-  
25 ren Menschen wird stetig zunehmen. Dadurch kommt den Aspekten barrierefreier Zu-  
26 gang und ungehinderte Nutzung von Verkehrsanlagen, insbesondere im öffentlichen  
27 Personennahverkehr große Bedeutung zu. Daher müssen alle Anstrengungen unter-  
28 nommen werden, um bei allen Verkehrsträgern die Teilnahmemöglichkeiten für ältere  
29 und behinderte Menschen zu erhöhen, insbesondere durch Anpassung der Infrastruk-  
30 tur (z. B. abgesenkte Bordsteine, niveaugleiche Bahnsteige, Behindertenparkplätze  
31 etc.).  
32

33  
34 **These 6**

35  
36 Kommunale Verkehrspolitik muss verstärkt die Aspekte Ressourcenverbrauch und  
37 Umweltschutz bei der Erweiterung und Ausgestaltung des Verkehrsnetzes einbeziehen.  
38

39 Ein modernes Verkehrsplanungsrecht bezieht die Schonung der knappen Umweltres-  
40 sourcen wie Notwendigkeit zur Luftreinhaltung und zur Reduzierung des Verkehrslär-  
41 mes bereits in einen effektiven Planungsprozess mit ein. Lärmarme Fahrbahndecken,  
42 aktive und passive Schallschutzmaßnahmen und der verpflichtende Einsatz von Parti-  
43 kelfiltern zur Neutralisierung gesundheitsschädlicher Stäube sind wesentlich effizientere  
44 Maßnahmen als z. B. die Sperrung von Hauptverkehrsstraßen, die lediglich zu Ver-  
45 drängungseffekten führt. Aber auch der Schienenverkehrslärm durch Eisenbahn, Stra-  
46 ßenbahn oder U- und S-Bahn muss reduziert werden. Ursache für vermeidbaren Schie-

XXIII. Delegiertenversammlung der VLK,  
14./15. September 2007, Bremerhaven

Antrag Nr. 01

1 nenlärm ist überwiegend eine veraltete und nicht optimal gewartete Schienen- und  
2 Fahrzeugtechnik. Darüber hinaus besteht bei den bestehenden Schienenwegen ein  
3 besonders großer Bedarf an Lärmsanierung.  
4

5  
6 **Schlussbemerkung:**  
7

8 Durch ein intelligentes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement kann das bestehende,  
9 weitgehend unkoordinierte Nebeneinander der Verkehrsmittelwahl überwunden werden.  
10 Ziel wäre dabei die deutliche Reduzierung des motorisierten Straßenverkehrs, ohne  
11 dabei die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Funktion des kommunalen Gemeinwe-  
12 sens zu gefährden. Dabei müssen die wechselseitigen Einflüsse bei der Verkehrsmit-  
13 telwahl bewusst in das Gesamtmanagement der Mobilität ein-gebracht werden, mit für  
14 den Bürger nachvollziehbaren Alternativen ohne ideologische Scheuklappen. Verkehrs-  
15 und Mobilitätsmanagement beruht zu einem Großteil auf dem Einsatz technischer  
16 Hilfsmittel, die unter dem Begriff Verkehrstelematik subsummiert werden. Mit den Mit-  
17 teln der Information, Kommunikation, Steuerung, Regelung und Überwachung soll Ver-  
18 kehr und Mobilitätsverhalten beeinflusst werden. Dabei geht es weniger um Gebote und  
19 Verbote, sondern vielmehr um Angebote und Anreize, um in einer freiheitlichen Gesell-  
20 schaft die vorhandenen Verkehrswege so optimal wie möglich zu nutzen.  
21

22  
23 **Begründung:**  
24 erfolgt mündlich

**XXIII. Delegiertenversammlung der VLK,  
14./15. September 2007, Bremerhaven**

**Antrag Nr. 02**

1 **Betr.: Wahlrecht zur Hamburgischen Bürgerschaft**

2

3 **Antragsteller: VLK-Landesverband Hamburg**

4

5 **Die Delegiertenversammlung der VLK möge beschließen:**

6

7 „Die Bundesdelegiertenversammlung der Vereinigung Liberaler Kommunalpolitiker kri-  
8 tisiert scharf die Entscheidung der Hamburger CDU, beim neuen Wahlrecht für die Lan-  
9 desliste zur Bürgerschaft (Landesparlament) und für die sieben Bezirkslisten zu den  
10 Bezirksversammlungen (Kommunalparlamente) auf das Kumulieren und Panaschieren  
11 völlig zu verzichten. Dies konterkariert erheblich die vom Volk 2004 in einem Volksge-  
12 setz durchgesetzte Entscheidung.“

13

14

15 **Begründung:**

16 erfolgt mündlich