10-Punkte-Programm des DST zur Verbesserung des Stadtverkehrs 918/89

Der Hauptausschuss des DST hat sich auf seiner letzten Sitzung in Kempten mit den sich immer mehr verschärfenden Verkehrsverhältnissen in den Städten befasst und dazu ein 10-Punkte-Programm beschlossen. Der Hauptausschuss des DST hat sich dabei von folgenden Überlegungen leiten lassen.

I.

Die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit war weitgehend an den Möglichkeiten und Anforderungen des Kraftfahrzeugs orientiert. Dies hat zunächst die Erreichbarkeit verbessert und vielen Menschen ein Gefühl der Unabhängigkeit vermittelt. Auch zukünftig wird das Auto für die Erreichbarkeit der Städte wichtig bleiben. Die hohen Zuwachsraten im motorisierten Individualverkehr innerhalb der letzten 30 Jahre haben aber in den städtischen Verdichtungsgebieten vor allem in den Zentren teilweise erhebliche Störungen des Wohnumfelds und des Stadtgefüges verursacht.

Die Belastungen, die der Kraftfahrzeugverkehr für Wohnen und Umwelt verursacht, sind zwar seit vielen Jahren ein zentrales Diskussionsthema in den Städten; das Ausmaß der Schädigungen wird jedoch erst heute in vollem Umfang bewusst. Hierbei stehen die Autoabgase, der Verkehrslärm und der Flächenverbrauch im Vordergrund. Zentrale Aufgabe umweltbewusster Verkehrsplanung muss es deshalb sein, den vermeidbaren Verkehr in den Städten möglichst zu reduzieren und die Umweltauswirkungen des nicht vermeidbaren Verkehrs drastisch zu senken und ihn in seinen Erscheinungsformen so auszugestalten, dass die Lebens- und Umweltbedingungen für den Bürger verbessert werden. Die in den Städten bestehenden Verkehrsverhältnisse verlangen kurzfristig wirksame Maßnahmen.

II.

Der DST hat deshalb in einem 10-Punkte-Programm konzentriert die Aufgaben angesprochen, die von den Städten und vom Bund in den nächsten Jahren bewältigt werden müssen, wenn die Städte auch weiterhin ihre Funktion als Wirtschafts-, Handels-, Kulturzentren und als Orte des Wohnens erfüllen wollen.

Das Programm bezieht sich in seinen ersten vier Punkten auf die eigenen Handlungsmöglichkeiten der Städte und richtet sodann sechs Forderungen an den Bund.

1. Stadtplanung

Die sozialen und ökologischen Folgeprobleme des heutigen Stadtverkehrs lassen sich nur mit einer integrierten Wege- und Verkehrsplanung lösen, die dem Fußgänger, dem Radfahrer, dem Nutzer des ÖPNV und dem Autofahrer jeweils dort Raum gibt, wo er sich stadtverträglich bewegt. Während das Auto in den ländlichen Räumen die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse zweifellos am besten befriedigt, lassen sich die Systemvorteile des Autos (individuelle Verfügbarkeit und Routenwahl) in den Städten immer weniger realisieren. Hier müssen die Städte darauf setzen, durch eine Politik der kurzen Wege in der Stadtplanung die Entfernung zwischen Wohnen, Arbeiten und Versorgung zu verringern, um so Kfz-Verkehr zu vermeiden und zugleich eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel, der Fahrrad- und Fußwegnutzung zu erreichen.

2. Konsequente Stärkung und Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Eine solche Planungspolitik muss ergänzt werden durch

- umfassende Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten (Ausbau der S-Bahn-, Stadtbahn- und Busnetze, Ausbau der Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen);
- Vermeidung konkurrierender Verkehrsbauten (Straßenplanung neben Stadtbahnen, Parkhäuser in Citylagen);
- konsequente Vorrangpolitik für Busse und Bahnen durch Beschleunigungskonzepte und separate Busspuren.

3. Umfassendes Parkraummanagement in den Innenstädten und Ortsteilzentren

Eine strikte Begrenzung der Dauerparkplätze auf das erforderliche Maß (z. B. für Wohn- und Service-Funktionen im Stadtbereich) und eine umfassende Bewirtschaftung sowohl der Dauer- als auch der Kurzzeitparkplätze sowie die Staffelung der Parkgebühren je nach Lage der Parkplätze entlasten die Stadtkerne und Ortsteilzentren vom Individualverkehr, sichern dem Einkaufs-, Dienstleistungs- und Anwohnerverkehr die erforderlichen Stellplätze und stützen außerdem den öffentlichen Personennahverkehr.
Die Städte werden mit einem solchen kombinierten Konzept aus Langzeitparkplatzangeboten an den Rändern (P+R-Systeme) und begrenztem Kurzzeitparkplatzangebot in den Zentren nur Erfolg haben, wenn sie für die Lenkung und Überwachung des Verkehrs die entsprechende Infrastruktur (Parkleitsysteme, ausreichender Überwachungsapparat in Technik und Personal sowie Abschlepptrupps) zur Verfügung stellen.

4. Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge nicht reduzieren; sie können aber bei flächenhafter Planung und Einbeziehung in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept die Verkehrsmittelwahl (zu Fuß, per Rad, ÖPNV oder Auto) beeinflussen und darüber hinaus den motorisierten Individualverkehr durch geeignete verkehrslenkende, bauliche und gestalterische Maßnahmen so steuern, dass die Verkehrsbelastung insbesondere durch den Durchgangsverkehr in den bewohnten Gebieten reduziert wird.

5. Verringerung der innerörtlichen Geschwindigkeiten

Das unbestrittene Ziel einer Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in den Städten verlangt eine möglichst breit wirkende und zugleich leicht verständliche Geschwindigkeitsregelung. Diesen Anforderungen genügt der Vorschlag des DST vom 8.6.1988 (MittDST 603/88), der sich gegen eine bloße Verlängerung oder gar Einengung der bisherigen Zonen-Geschwindigkeits-Regelung wendet und stattdessen ein „gespaltenes Tempo-Limit“ für sinnvoller hält: Auf dem Vorfahrtstraßennetz 50 km/h, abseits generell 30 km/h.
Diesen Vorschlag, der auch ergänzende verkehrsregelnde und ergänzende bauliche Maßnahmen, eine Aufklärungskampagne sowie die Erhöhung der geltenden Verwarnungs- und Bußgelder mit einbezieht, hat der DST mehrfach gegenüber Bund und Ländern vorgetragen und bekräftigt. Er hat in der Fachöffentlichkeit sowie insbesondere bei den Umwelt- und Bauministern in Bund und Ländern große Zustimmung gefunden (vgl. „der städtetag“, Heft 3/89, S. 211). Die Bundesregierung sollte ihn möglichst bald umsetzen.

6. Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen

Da die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen bei Pkw und Lkw die Schadstoffbelastungen in den Städten nicht vermindert haben, müssen wesentlich einschneidendere Maßnahmen ergriffen werden:

- Spätestens bis zum 1.1.1991 sollten für alle Pkws Grenzwerte verbindlich eingeführt werden, die bei Otto-Motoren den geregelten 3-Wege-Katalysator erfordern. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte auch die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit ungeregelten Katalysatoren abgeschlossen sein. Zur Forderung dieser Umrüstung sind finanzielle Anreize zum Beispiel aus dem Aufkommen der Kfz- bzw. der Mineralölsteuer zu gewähren.
- Entsprechende Maßnahmen sind auch bei Lkws zu ergreifen.

7. Verringerung des Verkehrslärms

Der Verkehrslärm muss „an der Quelle“, d. h. am Kraftfahrzeug, bekämpft werden. Geräuschgrenzwerte für Personenkraftwagen, Krafträder und Lastkraftwagen müssen deshalb deutlich reduziert werden. Auch hier sollten neue Regelungen mit einem zeitlich begrenzten steuerlichen Vorteil – etwa wie beim abgasarmen Kfz – kombiniert werden.

8. Umweltfreundliche Autotechnik

Um einen stadtverträglichen Umgang mit dem Auto zu ermöglichen, wird die Bundesregierung aufgefordert, die nach dem bisherigen Stand der Wissenschaft und Technik möglichen Vorgaben zu formulieren und über technische Vorschriften umzusetzen. Die Bemühungen sollten insbesondere auf eine drastische Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, auf Techniken zur Sicherstellung stadtverträglicher Geschwindigkeiten (niedertourige Fahrtechnik, Drehzahlbegrenzer) sowie auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit konzentriert werden.

9. Fahrverbote

Da der Anteil der Verkehrsemissionen an den Gesamtemissionen insbesondere in den Ballungsräumen sehr hoch ist, muss das Straßenverkehrsrecht mehr als bisher zum Zweck der Gefahrenabwehr und der Vorsorge gegen Gefährdungen durch Luftschadstoffe eingesetzt werden. Die vorhandenen straßenbezogenen Regelungsmöglichkeiten müssen durch flächenbezogene Eingriffsermächtigungen ergänzt werden, um das Immissionsschutz- und Straßenverkehrsrecht im Rahmen einer systematischen Luftreinhalteplanung einsetzen zu können.

10. Finanzielle Förderung des umweltfreundlichen ÖPNV

Neben dem Einsatz steuerlicher Instrumente zur befristeten Förderung schadstoff- und lärmarmer Kraftfahrzeuge sollte über steuerliche Maßnahmen die Benutzung des umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehrs gefördert werden. Dies sollte auf verschiedenen Ebenen geschehen:

- Um die im ÖPNV erforderlichen Investitionen insbesondere im S-Bahn- und Stadtbahnbau möglichst kurzfristig und den Verkehrswert der in Ansätzen bereits vorhandenen S-Bahn- und Stadtbahnnetze möglichst bald realisieren zu können, sollte die mit Wirkung vom 1.1.1988 vorgenommene Kürzung („Plafondierung“) der Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) rückgängig gemacht werden. Zusätzlich sollte entsprechend der bereits mehrfach vorgetragenen Forderung des DST der für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zweckgebundene Anteil an der Mineralölsteuer um zwei Pfennig je Liter erhöht werden.

- Um den ÖPNV gegenüber anderen Verkehrszweigen, wie z. B. der Luftfahrt und der Binnenschifffahrt, nicht zu benachteiligen, sollte entsprechend der einhelligen Forderung der Umwelt- und Verkehrsminister sowie der Ministerpräsidenten der Länder die Gas-Öl-Betriebsbeihilfe wieder eingeführt werden. Die Freistellung des ÖPNV von der Mineralölsteuerpflicht würde zur Kostenentlastung der Verkehrsunternehmen beitragen und damit einen Spielraum für eine flexiblere ÖPNV-Tarifpolitik schaffen.
- Um die Benutzung des Pkw im Berufsverkehr gegenüber dem ÖPNV nicht ungerechtfertigterweise zu bevorzugen, sollte die bisherige Regelung der Kfz-Kilometerpauschale überdacht werden. Bereits der allgemein akzeptierte Grundsatz der Gleichberechtigung der Verkehrsmittel verlangt eine Umwandlung in eine allgemeine Entfernungspauschale für alle Verkehrsarten.
- Um die bei der Nutzung von Kraftfahrzeugen tatsächlich entstehenden Betriebskosten dem Nutzer transparenter zu machen, sollten die variablen Kosten zu Lasten der Festkosten spürbar erhöht werden.

6/66-01 MittDST 6.10.89