

Quelle: <http://www.fes.de/fes-publ/texte/db/list/metrop.html>

Publikation der FRIEDRICH EBERT-STIFTUNG

Wilgart Schuchardt

## **VERKEHRSBERUHIGUNG IN DEN METROPOLEN: KONZEPTE UND VERWIRKLICHUNG IN EUROPÄISCHEN GROSSSTÄDTEN**

### *ZUSAMMENFASSUNG*

**Die Konzepte zur Verkehrsberuhigung in europäischen Großstädten umfassen ordnungs- und preispolitische, technisch-organisatorische sowie infrastrukturelle und auf das Nutzerverhalten zielende Maßnahmen:**

#### **\* Zeitliche Fahrverbote für bestimmte (Innen-)Stadträume**

- alternierende Sperrung des Innenstadtbereichs
- Fahrverbote für den lokalen Individualverkehr
- Wochenend- und Nachtfahrverbote

#### **\* Zufahrtsbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr durch preis- und ordnungspolitische Maßnahmen**

- Straßenbenutzung/City-Maut
- Kopplung der Zufahrt in die Innenstadt an den Erwerb einer Monatskarte des öffentlichen Verkehrs
- Parkraumkonzepte und Parkraumbewirtschaftung

#### **\* Vorrang für den öffentlichen Verkehr**

#### **\* Technologisch avancierte Konzepte für ein kooperatives Verkehrsmanagement**

- Das Konzept des Stadtautos
- Technologiegestützte Konzepte der Parkorganisation
- Verkehrsleitsysteme

### **VERKEHRSBERUHIGUNG IN EUROPÄISCHEN GROSSSTÄDTEN**

Die Konzepte zur Verkehrsberuhigung europäischer Großstädte weisen eine große Bandbreite unterschiedlicher Lösungswege auf. Sie umfassen ordnungspolitische, preispolitische, technisch-organisatorische sowie infrastrukturelle und auf das Nutzerverhalten zielende Maßnahmen.

#### *1. ZEITLICHE FAHRVERBOTE FÜR BESTIMMTE (INNEN-)STADTRÄUME*

Die hier am Beispiel von *Athen, Rom, Zürich, Bologna, London, München, Lübeck und Mainz* vorgestellten verkehrspolitischen Konzepte, die zeitliche (tageweise, tageszeitliche oder nächtliche) Fahrverbote mit der räumlichen Sperrung einzelner Straßen bis hin zur flächenhaften Innenstadtsperre koppeln, sind Reaktionen auf den drohenden Verkehrskollaps. Insbesondere in den historisch gewachsenen Alt- und Innenstädten vieler europäischer Großstädte droht der Autoverkehr Urbanität und Stadtgestalt sowie die Gesundheit der Bewohner durch zunehmende Luft- und Lärmbelastung zu gefährden.

### \* ALTERNIERENDE SPERRUNG DES INNENSTADTBEREICHS

In Europa wurde das Konzept der "alternierenden Sperrung des Innenstadtbereichs" zunächst in *Athen* populär. Mit der steigenden Massenmotorisierung und angesichts der für die Region typischen Hochdruckwetterlage mit hoher Inversionsgefährdung (Sommer-Smog) wuchsen in den 80er Jahren die Verkehrs- und Umweltprobleme. Um das Verkehrsvolumen drastisch zu reduzieren, besteht im tageweisen Wechsel für Pkws mit geraden bzw. ungeraden Autonummern an Wochentagen ein von 6.30 bis 16.00 Uhr geltendes Einfahrverbot in die Innenstadt mit Ausnahmen für bestimmte Dienstleistungen (Ärzte, Journalisten, Touristen). Die Übertretung des Fahrverbots wird mit einer Geldstrafe zwischen 100 und 2.000 Mark geahndet. Lateinamerikanische Metropolen wie Mexico-Stadt, Caracas u.a. kennen seit den siebziger Jahren ähnliche Regelungen.

In anderen Städten wird neben einem Fahrverbot für Autos ohne Katalysator von Befürwortern einer alternierenden Fahrerlaubnis besonders die bessere Durchsetzbarkeit dieses Konzepts hervorgehoben: während ein generelles Fahrverbot für Autos ohne Kat kaum durchsetzbar scheint, kann ein wechselndes generelles Fahrverbot eher mit Akzeptanz rechnen.

### \* FAHRVERBOTE FÜR DEN LOKALEN INDIVIDUALVERKEHR

Ein besonders ambitioniertes Konzept der Verkehrsberuhigung wird seit 1984 in *Bologna* geplant und umgesetzt. Bologna besitzt eine 4,5 qkm große mittelalterliche Altstadt, die von einer Stadtmauer umgeben ist. Angesichts einer Autokonzentration im Altstadtbereich von 6.500 Kfz/qkm führte die Stadtverwaltung 1984 eine Volksabstimmung über eine selektive Sperrung des Innenstadtbereichs für den Individualverkehr durch. Über 70% erklärten sich mit dieser Maßnahme einverstanden.

Seit Mitte 1989 ist die Altstadt zwischen 7.00 und 20.00 Uhr für den Individualverkehr selektiv geschlossen. Dieses Fahrverbot trifft vor allem die Berufspendler und Besucher aus Bologna und der Region, Zufahrtsmöglichkeiten in die Innenstadt bestehen weiterhin für den Anliegerverkehr, Taxen, Touristen und Besucher von außerhalb der Region sowie natürlich für den öffentlichen Personenverkehr. Zur Verkehrsberuhigung trägt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 bei. Für die Bewohner cityferner Stadtteile und aus dem Umland wurden am Rande der Altstadt Park&Ride-Plätze eingerichtet. Die Parkscheine gelten als Ticket für den Buspendelverkehr in die City.

Zeitlich befristete selektive Sperrungen der Innenstadt bzw. einzelner Innenstadtbereiche sind seit den Erfahrungen in *Rom*, *Mailand* und *München* inzwischen in Europa allgemein verbreitet. Während in *Mailand* für die Innenstadt ein Fahrverbot zwischen 7.30 und 18.00 Uhr gilt, versucht *Rom* der starken Luftverschmutzung im historischen Zentrum durch eine Teilsperre (vier Stunden morgens und abends) Herr zu werden. In *München* wurden 1989 zwei Durchfahrtsperren in der Innenstadt, vor der Residenz und im Tal, eingerichtet, die den Altstadtverkehr um 40% reduzierten.

### \* WOCHENEND- UND NACHTFAHRVERBOTE

Der "London Lorry Ban", 1986 durch die Stadtverwaltung von *London* (Greater London Council) eingeführt, dekretiert angesichts der Lärm- und Umweltprobleme, die der Schwerlastverkehr verursacht, ein Fahrverbot für LKW über 16 Tonnen in London zwischen 21.00 und 7.00 Uhr sowie am Wochenende. Dieses Wochenend- und Nachtfahrverbot umfaßt alle überörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Einige weniger umweltempfindliche Routen mit direkten Zufahrten in Industriegebiete bleiben frei. Trotz dieses Fahrverbots fahren weiterhin jede Nacht 12.000 zugelassene Lkw durch London, und mangels polizeilicher Kontrolle weitere auch ohne Genehmigung.

In der Bundesrepublik wird u.a. in *Mainz* und in *Lübeck* ein Nacht- bzw. Wochenendfahrverbot praktiziert. So kennt Mainz seit 1988 ein Nachtfahrverbot für den Altstadtbereich, das der innerstädtischen Lärminderung dient. Ausgenommen sind Anwohner, Eigentümer/Mieter eines hier befindlichen Parkplatzes sowie Geschäftsführer eines Betriebes. Seit 1989 wird in *Lübeck* an verkaufsoffenen "langen" Samstagen die Altstadt für den motorisierten Individualverkehr in der Zeit von 10.00 bis 18.00 gesperrt. Ein kostenloser Bus-Pendel-Verkehr bringt die Besucher von zusätzlich eingerichteten Parkplätzen am City-Rand in die Altstadt.

Die Wirkung der hier vorgestellten verkehrsregulierenden Maßnahmen ist nur grob abzuschätzen. Doch tragen Fahrverbote auf jeden Fall zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei. Verkehrszählungen in Athen ergaben eine 20%ige Abnahme des Gesamtverkehrs im Citybereich.

Zeitliche und räumliche Fahrverbote, die große Gruppen bzw. alle Autofahrer gleichermaßen treffen, werden durchaus akzeptiert und können einen Verhaltenswandel in der Wahl der Verkehrsmittel fördern. Oft werden erst bei Verboten oder Restriktionen alternative Verkehrsmöglichkeiten ins Kalkül gezogen. Schon die Diskussionen um solche Maßnahmen können in der Öffentlichkeit ein Bewußtsein dafür fördern, daß ein "weiter so" unverantwortlich ist.

## *2. ZUFAHRTSBESCHRÄNKUNGEN FÜR DEN MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR DURCH PREIS- UND ORDNUNGSPOLITISCHE MAßNAHMEN*

Neben (zeitlich befristeten) Fahrverboten drosseln die europäischen Großstädte die Zugänglichkeit der Innenstädte für den Autoverkehr durch Zufahrtsbeschränkungen, um das Volumen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und durch umweltverträglichere Verkehrsmittel zu ersetzen:

### *\* STRAßENBENUTZUNGSGEBÜHR/CITY-MAUT*

Singapur und Hongkong gelten bei Verkehrsplanern als "klassische" Beispiele für Verkehrsminderung und beruhigung mittels Gebührenerhebung für die Einfahrt in den City-Bereich. Bereits Mitte der 80er Jahre übernahmen skandinavische Städte diese Strategie. In *Bergen* (Norwegen) wurde 1985 die Einfahrt in die Innenstadt an die Entrichtung einer Gebühr von 25 Kronen (ca. 6,50 Mark) an speziellen Mautstellen gekoppelt. Besitzer von Jahreskarten können auf einer abmarkierten Freispur in die Innenstadt gelangen.

Während diese City-Maut anfangs zur Finanzierung neuer Straßen erhoben werden sollte, begründen Kommunen die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr heute vor allem mit dem notwendigen Schutz der Umwelt. Die Verteuerung des Individualverkehrs soll Anreize für den Umstieg auf weniger umweltbelastende Verkehrsmittel schaffen.

Im europäischen Raum werden u.a. in *Oslo*, *Kopenhagen* und *Udine* ähnliche Maßnahmen geplant und realisiert.

### *\* KOPPLUNG DER ZUFAHRT IN DIE INNENSTADT AN DEN ERWERB EINER MONATSKARTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS*

*Stockholm* hat schon 1989/90 Schlagzeilen mit der Entscheidung gemacht, Autofahrer in der Zeit zwischen 6.00 und 18.00 Uhr nur noch dann in die City einfahren zu lassen, wenn zuvor eine Monatskarte der Stockholmer Verkehrsbetriebe erworben und sichtbar hinter die Windschutzscheibe geklebt wird. Mit einer breit angelegten Öffentlichkeitskampagne sollen Autofahrer für das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel gewonnen werden. Wer auf die tägliche Autofahrt nicht verzichten will, bezahlt monatlich rd. 300 Kronen (rd. 90 Mark), die zweckgebunden in den Ausbau von Bus-, U-Bahn- und Zugnetz fließen.

### *\* PARKRAUMKONZEPTE UND PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG*

Ein zentrales Problem kommunaler Verkehrsregulierung und Verkehrsberuhigung liegt in den begrenzten Handlungsmöglichkeiten "vor Ort". Die meisten europäischen Städte verfügen über nur wenige Instrumente, um das Pkw-abhängige Verkehrsvolumen wirksam zu beeinflussen. Die Steuerung des Parkraumangebots ist hier von besonderer Bedeutung. Die in eine Gesamtverkehrsplanung integrierten Parkraumkonzepte u.a. in *Amsterdam*, *Bologna*, *London*, *Stockholm*, *Zürich* und *Utrecht* haben sich in der Praxis bewährt. Von entscheidender Bedeutung ist eine flächendeckende und kontrollierte Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt und eine Beschränkung des Parkraumangebots speziell für den Anlieferverkehr sowie das Bewohner- und Kurzzeitparken.

Auch in der Bundesrepublik mehren sich die Stimmen, den knappen Parkraum in den Innenstädten nicht länger für den acht oder mehr Stunden "ruhenden Verkehr" der Berufspendler bereitzuhalten. Durch eine restriktive Parkraumpolitik, die von der (z.T. progressiven) Verteuerung der Parkdauer bis zum Abbau von Dauerparkplätzen reicht, sollen Berufspendler zum "Umstieg" auf Bus und Bahn motiviert werden.

Gegen eine restriktive Parkraumbewirtschaftung wendet sich z.T. der Einzelhandel, der geltend

macht, daß eine nicht ausreichende Bereitstellung von Parkplätzen umsatzmindernd sei. Eine Untersuchung in 30 deutschen Großstädten konnte diese Befürchtungen nicht bestätigen. Vielmehr zeigt sich, daß in Städten mit einer gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsinfrastruktur die Mehrheit der Bevölkerung den ÖPNV zum Einkaufen nutzt. Beispiel *München*: hier fuhren lediglich 9% der Einwohner mit dem Auto zum Einkauf in die City.

Aber auch die Verkehrsbetriebe und die Wirtschaft beginnen umzudenken. Verkehrsverbünde bieten unter Slogans wie "Ticket 2000 Firmen-Service" Betrieben für ihre Beschäftigten besondere Konditionen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Flughafen Düsseldorf GmbH bietet z.B. ihren 2.000 Beschäftigten ein kostenloses Monatsticket der Rheinischen Bahngesellschaft an, die zum Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) gehört. Während zuvor nur knapp 12 % der Beschäftigten mit Bus oder S-Bahn zur Arbeit kamen, sind es nun 36%. Für das Unternehmen ist diese Maßnahme ebenfalls interessant, weil es die Bereitstellung teurer Parkplätze verringern kann.

Dank der restriktiven Parkraumpolitik der Kommunen wächst das Interesse von Firmen, durch die Finanzierung von Beschäftigten-Abonnements für Monats- und Umweltkarten des öffentlichen Verkehrs aus der Stellplatzverpflichtung befreit zu werden. Da diese Finanzierung der Umwelt dient, hat die Arbeitsgemeinschaft Leitender Verkehrsplaner im Deutschen Städtetag vorgeschlagen, auf Stellplatznachweise und Ablösebeträge zu verzichten, wenn 70% der Arbeitnehmer im Rahmen eines Beschäftigten-Abonnements zur Arbeitsstelle kommen.

**Als Zwischenresümee ist festzuhalten , daß eine Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs umweltpolitisch richtige Signale für eine veränderte Verkehrsmittelwahl setzt. Mit der (teilweisen) Anrechnung bisher gesellschaftlich beglichener Folgekosten des Individualverkehrs beim Verursacher ergibt sich ein Anreiz, auf umweltverträglichere Verkehrsmittel umzusteigen. Die Finanzierung eines Beschäftigten-Umweltabos durch Industrie, Verwaltung und Dienstleistungsunternehmen anstelle der Bereitstellung von Parkplätzen fördert diese Strategie der Verkehrsreduzierung und Verkehrsberuhigung auch aus betriebswirtschaftlichem Eigeninteresse.**

### 3. VORRANG FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der "Modal Split" in europäischen Großstädten, d.h. der jeweilige Verkehrsmittelanteil, ist sehr unterschiedlich und wird durch die jeweilige kommunale Verkehrspolitik entscheidend beeinflusst. So entfielen z.B. in *Zürich* pro Einwohner und Jahr 433 zurückgelegte Wege auf den ÖPNV, während es in *Kaiserslautern* lediglich 140 waren.

Für die achtziger Jahre galt für deutsche Mittelzentren folgende typische Verkehrswahl: 40% der Bewohner gingen zu Fuß oder nutzten das Fahrrad, 10% benutzten den ÖPNV und 48% das Auto oder Motorrad. Im holländischen *Groningen* und in der Universitätsstadt *Göttingen* sah dies jedoch ganz anders aus. So benutzten in Groningen immerhin 60% der Stadtbewohner die eigenen Füße und das Fahrrad, lediglich 32% Auto und Motorrad und 8% den öffentlichen Verkehr. In Göttingen erzielte der "Umweltverbund" 63% (50% Fahrrad/Fußgänger bzw. 13% ÖPNV) und verwies den motorisierten Individualverkehr auf 37%.

Diese Zahlen verdeutlichen, daß trotz der Festsetzung zentraler verkehrspolitischer Rahmenbedingungen auf EG- und Bundesebene die kommunale Handlungsebene entscheidende Weichenstellungen und Impulse für eine umweltgerechte Verkehrsgestaltung leisten kann.

Städte mit vergleichsweise attraktiven öffentlichen Verkehrssystemen und wachsendem Fahrgastaufkommen wie *Zürich*, *Basel*, *Freiburg*, *Hannover*, *Karlsruhe*, *München* oder *Stuttgart* fördern den öffentlichen Personennahverkehr u.a. durch die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur, eine Vorrangpolitik des ÖPNV durch Beschleunigungskonzepte und separate Busspuren sowie insbesondere durch die Vermeidung konkurrierender Verkehrsbauten (gleichzeitiger Ausbau von U-Bahn und parallel verlaufenden Straßen, Parkhäuser in der City etc.).

Die Schweiz hat dem öffentlichen Verkehr bereits sehr früh Vorrang eingeräumt. So haben *Basel* bereits 1971 und *Zürich* 1979 die Vorrangstellung des öffentlichen gegenüber dem privaten Verkehr beschlossen. Dies drückt sich u.a. darin aus, daß in Zürich rd. 80% der von Tram und Bus berührten Verkehrsknoten mit sog. Sesam-Anlagen ausgestattet sind. Sie werden durch Sensoren gesteuert und gewähren den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang vor dem Individual- und Güterverkehr.

Die Reduktion des automobilen Verkehrsaufkommens bzw. die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel kann nur gelingen, wenn die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Bevölkerung steigt. Dabei spielen die räumliche und zeitliche Verdichtung so wie generell eine qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots eine große Rolle. Hierzu gehören:

- \* kurze Fahrplanintervalle, günstige Betriebszeiten
- \* Koordination der verschiedenen Systeme des ÖPNV, abgestimmte Umsteigemöglichkeiten
- \* Haltestellen im Abstand von 500 Metern (fußläufige Erreichbarkeit)
- \* kostengünstige und übertragbare Monatskarte (Umweltticket)
- \* Mitnahmemöglichkeit des Fahrrads
- \* Gepäckbeförderung
- \* Abstellmöglichkeiten für Fahrrad und Gepäck an Haltestellen
- \* besserer Kundenservice und mehr Fahrkomfort.

#### *4. TECHNOLOGISCH AVANCIERTE KONZEPTE FÜR EIN KOOPERATIVES VERKEHRSMANAGEMENT*

Auch die Automobilindustrie und die Zulieferbranchen haben erkannt, daß neue Produkt- und Systemlösungen im Verkehrssektor erforderlich sind. Hier werden drei Konzepte zur Verkehrsberuhigung angesprochen:

##### *\* DAS STADTAUTO*

Die Transportbedürfnisse im innerstädtischen Verkehr sind durch relativ kurze Wegstrecken, geringe Personenbesetzung und Zuladung sowie vergleichsweise niedrige Geschwindigkeiten und Beschleunigungen gekennzeichnet. Stadtfahrzeuge sollten daher klein, leicht, sicher, mäßig motorisiert und besonders umweltfreundlich sein. Die Chancen eines speziellen Stadtautos sind groß, denn:

- die Verkehrsdichte wird weiter steigen
- die Städte werden vermehrt zu einschränkenden Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr greifen (Einfahren/Durchfahren/Parken)
- angesichts des erreichten Niveaus der Schadstoff- und Geräuschemission werden verschärfte Zulassungs- und Überwachungsvorschriften erlassen werden
- Weglängen im Personenverkehr liegen je nach Fahrzweck zwischen 7 und 43 km
- Tempo 30 wird außer auf den Hauptverkehrsrouten flächendeckend eingeführt
- bei hohem Versorgungsgrad mit "Normalautos" pro Haushalt steigt die Nachfrage nach speziellen "Stadtautos".

##### *\* TECHNOLOGIEGESTÜTZTE KONZEPTE OPTIMIERTER PARKORGANISATION*

Automobilindustrie und Automobilclubs erkennen zunehmend, daß das Auto nur dann eine Zukunft hat, wenn es möglichst effizient ist, sowie im Verbund mit den öffentlichen Verkehrsträgern und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur genutzt werden kann (*kooperatives Verkehrsmanagement*).

##### *Beispiel: VW-Parkorganisation*

Das Parkorganisationskonzept der Volkswagen AG teilt die Stadt in verschiedene Verkehrszonen. Während die Parkplätze in der Innenstadt für Anwohner (Dauerparker), Lieferverkehr, Behinderte und Kurzparker reserviert bleiben, werden Berufspendler und sonstige Langzeitparker auf Parkplätze am Innenstadtrand gelenkt. Von hier soll ein verbesserter Pendelverkehr den raschen, aber umweltverträglicheren Zugang zur City ermöglichen. Der heute auftretende "Parksuchverkehr" soll durch den Einsatz zusätzlicher Informations- und Kommunikationstechnik im Auto verringert werden.

Mittels digitalen Verkehrsfunks im Rahmen des Radio-Daten-Systems (RDS) wird der aktuelle Belegungsstand der City-Parkhäuser an Autofahrer weitergegeben.

#### \* VERKEHRSLEITSYSTEME

Europaweit versuchen heute FuE-programme, das bestehende Verkehrssystem sicherer, leistungsfähiger, umweltverträglicher und wirtschaftlicher zu machen. Die Programme PROMETHEUS (Program for an European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety) und DRIVE (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe) konzentrieren sich auf neue Informationstechnologien im Bereich des Personen- und Güterverkehrs.

Voraussetzung dieses technikgestützten Verkehrsmanagements sind ein zentraler Datenverbund unter Einbeziehung vorhandener Datenbanken, die Einbeziehung neuer Systeme wie RDS und Navigationsrechner in den Privatfahrzeugen sowie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur u.a. in Form der Ergänzung der Lichtsignalanlagen um Informationsbaken.

Verkehrsleitsysteme und Konzepte des "kooperativen Verkehrsmanagements" zielen auf höhere Effizienz und Optimierung des Individualverkehrs (Geschwindigkeits- und Routenempfehlung, Parkinformation, Staumanagement). Sie wollen dem Autofahrer aber auch frühzeitig Informationen für ein "Umsteigen" auf andere Verkehrsmittel geben, wenn aufgrund der Verkehrs- und Umweltsituation mit dem Auto "nichts mehr geht".

Die für diese Zwecke notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur und in den privaten Pkw sind erheblich. Die Verwirklichung solcher Modelle wird daher davon abhängen, ob alle am Verkehrsgeschehen Beteiligten hierin einen Nutzen sehen. Derartige Verkehrsleitsysteme haben für die Kommunen nur dann Sinn, wenn sie u.a. folgenden Zielen dienen:

- \* Reduzierung des Individualverkehrs in der City
- \* Vorrang für den öffentlichen Verkehr
- \* P&R-Management
- \* Optimierung des innerstädtischen Güterverkehrs

**Ein vorläufiges Resümee der geplanten und umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in europäischen Großstädten verdeutlicht, daß allein technisch orientierte Lösungsansätze geringe Umsetzungschancen haben. Zunehmend wird von Verkehrsplanern unterstrichen, daß der Maßstab für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung in der Ausrichtung auf Ziele der Stadtentwicklung, der Umweltverbesserung und der Stadtqualität für die Bürgerinnen und Bürger liegt.**

Europäische Großstädte mit einem integrierten Verkehrskonzept konzentrieren sich daher auf:

- \* verkehrsmindernde Stadt- und Bauleitplanung
- \* Förderung und Vorrang für den öffentlichen Verkehr
- \* Parkierungskonzepte und restriktive Parkraumbewirtschaftung
- \* Verringerung der innerörtlichen Geschwindigkeiten und flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo 50 km/h im Vorfahrtsstraßennetz sowie 30 km/h flächendeckend).

Angesichts einer drohenden globalen Klimakatastrophe muß eine stadt-, umwelt- und klimaverträgliche Verkehrspolitik sowohl ordnungspolitische, fiskalische, technisch-organisatorische, infrastrukturelle und auf die Änderung des Nutzerverhaltens zielende Maßnahmen ergreifen, in einem integrierten Verkehrskonzept bündeln und im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern möglichst rasch umsetzen. Die umweltverträgliche Neuordnung des Verkehrssektors steht auf der Tagesordnung.