

Beschluss des DST-Präsidiums

Das Präsidium des Deutschen Städtetages hat in seiner 413. Sitzung am 25. April 2017 in Leipzig folgenden Beschluss gefasst:

1. Das Präsidium stellt fest, dass die kommunalen Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität die Feinstaubbelastung in den Städten spürbar gesenkt haben. Gleichzeitig wird deutlich, dass manche Städte mit den ihnen derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln die Grenzwerte für Stickoxide kurz- bis mittelfristig nicht werden einhalten können.
2. Das Präsidium bekräftigt, dass die Städte alles tun werden, um Fahrverbote zu vermeiden. Insbesondere werden die Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, der Förderung des Radverkehrs und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots weiter intensiviert werden müssen.
3. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte und des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen Deutschland befürchtet das Präsidium, dass einzelne Städte schon in absehbarer Zeit begrenzte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen müssen. Es betont, dass die Städte dem Gesundheitsschutz ihrer Bürgerinnen und Bürger verpflichtet sind. Allerdings dürfen die Fahrverbote nicht dazu führen, dass die Städte lahmgelegt oder soziale und wirtschaftliche Aspekte vernachlässigt werden. Um beide Ziele zu erreichen, brauchen die betroffenen Städte eine praktikable Möglichkeit zur Kennzeichnung und Kontrolle der betroffenen Fahrzeuge. Das Präsidium spricht sich daher für eine kurzfristige Einführung einer blauen Plakette aus. Im Falle von Fahrverboten sind geeignete Ausnahmeregelungen zu treffen.
4. Das Präsidium fordert die Automobilindustrie auf, möglichst bald Dieselfahrzeuge auf den Markt zu bringen, die geltende Emissionswerte tatsächlich auch im Straßenverkehr einhalten. Es hält darüber hinaus bessere Anreize für die Nachrüstung bereits zugelassener Fahrzeuge mit Filtersystemen und die Umrüstung auf alternative Antriebstechnologien für dringend erforderlich, um den Stickstoffdioxidausstoß zu reduzieren. Entsprechende Förderprogramme müssen insbesondere auf den ÖPNV sowie kommunale Fahrzeugflotten ausgerichtet werden.
5. Der kommunale ÖPNV ist nach wie vor stark unterfinanziert. Um das Angebot verbessern und den wachsenden Anforderungen anpassen zu können, ist ein deutlich stärkeres finanzielles Engagement von Bund und Ländern erforderlich.
6. Darüber hinaus spricht sich das Präsidium dafür aus, einzelnen Städten auf Wunsch die Möglichkeit einzuräumen, finanzielle Maßnahmen zur verbesserten Lenkung der Verkehrsflüsse in bestimmten Zonen einer Stadt zu erproben. Solche Instrumente können etwa Nahverkehrsabgaben, Zufahrtsgebühren oder auch ein verpflichtendes Bürgerticket für den ÖPNV sein. Die Einnahmen sind zweckgebunden für den ÖPNV bzw. die Förderung von nachhaltiger Mobilität zu verwenden. Die Instrumente müssen im Falle ihres Einsatzes sorgfältig auf ihre Auswirkungen auf Wirtschafts- und Berufsverkehre, den Einzelhandel, das Verhältnis von Kosten und Nutzen sowie die gesellschaftliche Akzeptanz geprüft werden. Zudem ist die Vereinbarkeit mit den straßen- und verkehrsrechtlichen Regelungen von Bund und Ländern sowie gegebenenfalls den mautrechtlichen Regelungen der EU sicherzustellen.