

SPD demokratischer pressediens

P/XXVIII/81

26. April 1973

Parkverbot für Lkws in Wohngebieten

Ein gesetzlicher Beitrag zum notwendigen
Lärmschutz

Von Karl Wittrock
Staatssekretär des Bundesministeriums für
Verkehr

Seite 1 und 2 , 60 Zeilen

Widerlegte Schwarzseherei der Union

Optimismus bei Einschätzung der Wirtschafts-
lage hält an

Seite 3 , 47 Zeilen

Verkehrserziehung vom 1. Schuljahr an

Eine notwendige Aufgabe der modernen Schule

Von Jürgen Girenschn RdL
Kultusminister des Landes Nordrhein-Westfalen

Seite 4 und 5 , 71 Zeilen

Sonderbeilage: "Frau und Gesellschaft"

Parkverbot für Lkws in Wohngebieten

Ein gesetzlicher Beitrag zum notwendigen Lärmschutz

Von Karl Wietrock

Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr

In den letzten Tagen konnte man in den Zeitungen lesen, daß eine gesetzliche Regelung erfolgen soll, die das Parken von Lastkraftfahrzeugen und Omnibussen in Wohngebieten während der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen verbietet. Hierzu kann gesagt werden, daß in der Tat eine gesetzliche Regelung vorbereitet wird, die ein solches Verbot vorsieht.

Es handelt sich um eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes. Sie soll den Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates zum Erlaß einer entsprechenden Bestimmung ermächtigen, die in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen ist.

Schon seit langem fordern die kommunalen Spitzenverbände eine Regelung des Dauerparkens in den Wohngebieten, wobei besonderes Gewicht auf dem Verbot des Dauerparkens von schweren Lastkraftfahrzeugen und Omnibussen liegt. Auch der Bundesrat hatte bei der Beratung der neuen Straßenverkehrsordnung angeregt, für ein Verbot des Dauerparkens dieser Schwerfahrzeuge eine rechtliche Möglichkeit zu schaffen.

Der Bundesverkehrsminister entspricht mit der beabsichtigten Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes dem Interesse der Bevölkerung, die während der Nacht in den Wohngebieten vor vermeidbaren Lärmbelastigungen geschützt werden will. Ausnahmen von einem solchen Parkverbot kann es nur im Einzelfall auf Grund einer besonderen Genehmigung durch die zuständige Verkehrsbehörde nach § 44 StVO geben. Aber hiervon wird nur sparsam Gebrauch zu machen sein, denn wirkungsvoll im Sinne des Schutzes der oft gefährdeten Nachtruhe der Bewohner der Stadtgebiete ist nur eine generelle Regelung.

Sicherlich wird es Stimmen geben, welche die vorgesehene Parkverbotsregelung als Lkw-"feindlich" bezeichnen. Ein solches

Urteil wäre jedoch ungerechtfertigt. Wie bereits ausgeführt, wird im Einzelfall immer die Möglichkeit der Hilfe gegeben sein. Im übrigen aber liegt es im allseitigen Interesse, und zwar auch im Interesse der Unternehmer und der Lkw-Fahrer, die ja gleichzeitig Bewohner unserer Städte sind, daß die Wohngebiete nicht zu Betriebshöfen und Lkw-Dauerparkplätzen umfunktioniert werden. Es verdient im übrigen volle Anerkennung, daß das Straßenverkehrsgewerbe vor allem in den Ballungsgebieten die Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Lastkraftwagen und für Omnibusse fördert. Es wäre gut, wenn die kommunalen Behörden dem Straßenverkehrsgewerbe hierbei behilflich wären. Die Probleme des Straßenverkehrs in unseren Städten, und dazu gehören auch die Probleme, die sich aus den Parknotwendigkeiten des Transportgewerbes ergeben, können nur auf der Grundlage der Zusammenarbeit gelöst werden.

Wir hoffen, daß das vorgesehene Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes noch vor der Sommerpause in den Gesetzgebungsgang gegeben werden kann. Auf Grund dieses Gesetzes sollen übrigens auch die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden, stark gehbehinderten Schwerbeschädigten Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnung zur Verfügung zu stellen.

Weiterhin wird dieses Gesetz die Neuregelung der Parkgebühren vorsehen. Dabei wird es in das Ermessen der kommunalen Behörden gestellt sein, durch eine Satzungsregelung die heutigen Parkgebühren anzuheben, und zwar voraussichtlich bis zu einem Betrag in Höhe von einer DM für eine halbe Stunde. Das Ausmaß der Anhebung wird aber letzten Endes von den gewählten Vertretern der Bürgerschaft festgelegt werden, denn sie bestimmen das örtliche Satzungsrecht. Der Bundesgesetzgeber legt nur den Rahmen fest, der dann zu beachten ist, wenn von der Ermächtigung Gebrauch gemacht wird.

(-/26.4.1973/ks/ex)

+ + +

Widerlegte Schwarzseherei der Union

Optimismus bei Einschätzung der Wirtschaftslage hält an

Die eigene wirtschaftliche Lage wird von 81 vH. der erwachsenen Deutschen als gut oder sehr gut beurteilt. Dieses Umfrageergebnis vom März bestätigt frühere Umfragen. Seit über zwei Jahren schätzen mehr als 70 vH. der Bevölkerung die eigene wirtschaftliche Lage optimistisch ein. Der Trend zu noch mehr Optimismus hält an. Dies gilt auch für die Beurteilung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage.

Zwischen der Einschätzung der eigenen und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage bestand seit langem eine auffällige Diskrepanz. Die allgemeine wirtschaftliche Lage wurde konstant wesentlich pessimistischer beurteilt als die eigene. Seit Sommer 1972 hat sich der Trend verschoben. Die allgemeine wirtschaftliche Lage wird seitdem mit immer mehr steigendem Optimismus gesehen. Die optimistischen Urteile über die eigene und die allgemeine wirtschaftliche Lage nähern sich einander.

Während im Juli 1972 die eigene wirtschaftliche Lage von 73 vH. der Befragten als gut oder sehr gut beurteilt wurde, meinten das nur 46 vH. von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Dagegen sahen im März 1973 81 vH. ihre eigene und 65 vH. die allgemeine wirtschaftliche Lage als gut oder sehr gut an.

Die eigene wirtschaftliche Lage wurde von den Betroffenen seit jeher realistisch eingeschätzt. Hier kann sich jedermann ein eigenes Urteil bilden. Die Einschätzung der allgemeinen Wirtschaftslage beruht dagegen auf Informationen aus zweiter Hand und kann vom einzelnen nur bedingt überprüft werden.

Vor allem Massenmedien und Expertenurteile sind meinungsbestimmend. Die veränderte Einschätzung zeigt, daß es denen, die aus naheliegenden Gründen ein pessimistisches Bild zeichnen, immer weniger gelingt, die Bürger zu überzeugen. So wird gerade auch in diesem Punkt der CDU/CSU und ihren Wirtschaftsexperten nicht mehr geglaubt: ein weiteres Indiz für den zunehmenden Verlust an Glaubwürdigkeit der Unions-Parteien.

Wie gering die Glaubwürdigkeit der Unions-Parteien zur Zeit ist, zeigt sich daran, daß auch die Anhänger der Unions-Parteien die eigene und die allgemeine wirtschaftliche Lage zunehmend optimistisch beurteilen. Auch sie lassen also ihre eigene Erfahrung nicht mehr durch das negative Urteil ihrer Partei verzerren.

Dieser realistische Optimismus der Bürger und das Vertrauen der Wähler in die Wirtschaftspolitik der Regierung verpflichten die Regierung allerdings auch, durch Stabilitätsmaßnahmen die Grundlagen solcher positiver Urteile zu bewahren: die tatsächlich günstige wirtschaftliche Gesamtlage. (K.P./26.4.1973/ke/ex)

Verkehrserziehung vom I. Schuljahr an

Eine notwendige Aufgabe der modernen Schule

Von Jürgen Girgensohn MdL

Kultusminister des Landes Nordrhein-Westfalen

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß die Motorisierung fortschreitet: Die Zahl der Autos auf unseren Straßen, der Flugzeuge in der Luft, der Motorboote auf unseren Flüssen und Seen wächst ständig. Zwar macht diese Entwicklung den Menschen unabhängiger von Raum und Zeit, aber auch die Risiken und Unannehmlichkeiten nehmen zu - mehr Lärm, stärker verschmutzte Luft, mehr Unfälle, Verletzte, Tote. Jahr für Jahr verunglücken in Nordrhein-Westfalen etwa 400 Schüler tödlich, mehr als 15.000 werden verletzt.

Es ist selbstverständlich, daß die Schule mit diesem ernsten Problem nicht allein fertig werden kann. Alle Bemühungen, die Zahl der Unfälle durch eine bessere Verkehrserziehung in unseren Schulen zu verringern, würden letztlich wirkungslos bleiben, wenn nicht gleichzeitig Wissenschaft und Technik mit verstärkten Anstrengungen an sicheren Fahrzeugen und Verkehrswegen arbeiten, und wenn wir uns nicht alle mit Nachdruck um bessere politische Lösungen bemühten. Aber die Schule kann ihren Beitrag leisten.

Bei den Vorschulkindern und den Schülern des ersten Schuljahres kommt es vor allem darauf an, sie zu sicherem Verhalten im Verkehr zu erziehen. Die Kleinen lernen, sich auf der Straße zu orientieren, Farben und Formen zu unterscheiden und - nach entsprechender Vorbereitung in der Jugendverkehrsschule - die Straße umsichtig zu überqueren. Weil das Fahrrad beim Übergang in weiterführende Schulen zum regelmäßig gebrauchten Verkehrsmittel wird, liegt in der Klasse 4 ein zweiter Schwerpunkt der Verkehrserziehung: Die Radfahrerprüfung wird vorbereitet und abgenommen. Ältere Schüler, die mit einem Moped oder Mofo zur Schule kommen, erhalten später Gelegenheit, die Führerscheine der Klasse 4 und 5 zu erwerben.

Mit Beginn der Sekundarstufe - vom fünften Schuljahr an - treten soziale und politische Problemstellungen immer stärker in

den Vordergrund. Besonders für diese Altersgruppen gilt, daß es zwar richtig ist, die materiellen und organisatorischen Voraussetzungen für die Verkehrserziehung zu verbessern, daß es aber ebenso wichtig ist, den didaktischen Ort der Verkehrserziehung in der Schule neu zu bestimmen. Alle quantitativen Verbesserungen - mehr Stunden, mehr Lehrer, mehr Lernmittel - bringen uns nicht sehr viel weiter, wenn es uns nicht gleichzeitig gelingt, die Qualität der Verkehrserziehung zu steigern. Lehrer und Schüler der Hauptschule, des Gymnasiums und der Realschule lassen sich kaum für die Verkehrserziehung begeistern, wenn sich deren Aufgabe darin erschöpft, vor der Unfallgefahr zu warnen und Informationen über technische Details und Verwaltungsvorschriften zu vermitteln.

So verstandene Verkehrserziehung wird schnell zur lästigen Pflichtübung. Ziel des Unterrichts kann es nicht sein, den Schüler lediglich über die Paragraphen der Straßenverkehrsordnung zu unterrichten oder sie sogar in sie hineinzudisziplinieren. Es sollen vielmehr Einsichten in die Ordnungsprinzipien des Verkehrs geweckt, das Bewußtsein für die komplexen gesellschaftlichen und politischen Probleme des Verkehrs in einer Industriegesellschaft geschärft werden.

Die Verkehrserziehung wird daher künftig in die gesellschaftlich-politischen und naturwissenschaftlichen Lernbereiche der Schule integriert werden müssen. Verkehrserziehung ist kein Unterrichtsfach, sie ist vielmehr - und dazu haben sich alle Mitgliedsstaaten des Europarates auf der zweiten Verkehrssicherheitskonferenz 1971 in Wien bekannt - verpflichtender Unterrichtsgegenstand. Der Verkehr als Feld politischer Entscheidungen, als Wirtschaftsfaktor und als Mittel und Ausdruck der Kommunikation wird innerhalb der Fächer mit politisch-gesellschaftlichem Schwerpunkt zu behandeln sein. Die Verkehrsmittel und die differenzierten Verkehrseinrichtungen sind im naturwissenschaftlich-technischen Unterricht angemessen zu berücksichtigen.

Die "Empfehlung zur Verkehrserziehung in der Schule", die von der Kultusministerkonferenz im Juli vergangenen Jahres beschlossen wurde, hat der Verkehrserziehung einen neuen Stellenwert in dem oben skizzierten Sinne gegeben. Die neuen Bildungspläne für die Verkehrserziehung in den Schulen des Landes Nordrhein-Westfalen, die zum Beginn des Schuljahres 73/74 vorliegen, sind am didaktischen Neuansatz, den Lernzielen und den Inhalten dieser Empfehlung orientiert. (-/ 26.4.1973/ks/ex)