

08.05.2018

Antrag

der Fraktion der SPD

Wer A sagt muss auch B sagen: Eine nachhaltige Verkehrswende erfordert auch ganzheitliches Denken und umfassende Maßnahmen für den Nahverkehr

I. Ausgangslage

Die Brüsseler EU-Kommission droht der Bundesrepublik Deutschland mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. Deutschland gehört neben acht anderen EU-Ländern zu den Staaten, in denen die zulässigen Grenzwerte für Stickoxide seit Jahren überschritten werden. Wenn das Problem nicht rasch behoben wird, könnte die Folge davon eine Geldbuße sein, die auf Milliardenhöhe wachsen kann.

Die Deutsche Umwelthilfe will zur besseren Luftreinhaltung Fahrverbote für Dieselaufos in besonders betroffenen Städten wie Köln, Düsseldorf, Stuttgart, München, Hamburg oder Berlin durchsetzen. Die Verhängung von Fahrverboten wäre nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 grundsätzlich zulässig.

In Kenntnis dieser Umstände hatte die seinerzeitige geschäftsführende Bundesregierung namens der Minister für das Kanzleramt, für den Verkehr und für die Umwelt Peter Altmaier (CDU), Christian Schmidt (CSU) und Barbara Hendricks (SPD) einen Brief an EU-Kommissar Karmenu Vella geschrieben. Darin wurde mitgeteilt, dass man zur Reduzierung der NOx-Emissionen in Deutschland mit den Ländern und der örtlichen Ebene erörtere, durch Einführung eines kostenlosen ÖPNVs eine Reduzierung der Zahl privater Autos zu erreichen. Erprobt werden sollte das in den fünf Modellstädten Bonn, Essen (NRW), Herrenberg, Reutlingen und Mannheim (Baden-Württemberg). Diese waren dazu aber nicht bereit.

Derzeit liegt die finanzielle Hauptlast für den ÖPNV bei den Kommunen in unserem Land. In der Regel werden die Defizite der Verkehrsunternehmen durch Überschüsse aus kommunalen Unternehmen ausgeglichen. Sie stellt zudem finanzschwache Kommunen zunehmend vor die Entscheidung, bisherige Versorgungsstandards des ÖPNV aus Kostengründen zurück zu fahren.

Datum des Originals: 08.05.2018/Ausgegeben: 08.05.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

II. Der Landtag stellt fest:

Eine nachhaltige Verkehrswende erfordert auch ganzheitliches Denken und umfassende Maßnahmen für den Nahverkehr.

- Ein immenser Investitionsstau trägt heute dazu bei, dass der ÖPNV deutlichen Leistungsbeschränkungen unterliegt.
- Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur (Gleise, Bahnhöfe, Busse, Straßenbahnen und Busbahnhöfe) braucht erhebliche Erneuerung und deutlichen Ausbau.
- Gleiches gilt für PKW- und Fahrradparkplätze sowie Park- & Ride-Anlagen an ÖPNV-Stationen und Knotenpunkten bzw. Stadtgrenzen.
- Für potentielle Neukunden ist ein Umstieg auf den ÖPNV, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, erst dann attraktiv, wenn die entsprechenden Ertüchtigungsmaßnahmen realisiert worden sind.

Die Bekämpfung der NOx-Belastung muss vor allem beim verursachenden motorisierten Individualverkehr erfolgen, denn der ÖPNV arbeitet seit Jahrzehnten vergleichsweise deutlich umweltfreundlicher.

Bundes- und Landesregierung müssen den Fokus ihres Handelns auf kurz- bis mittelfristig wirklich realisierbare Maßnahmen richten und die Automobilindustrie aus umwelt- wie aus Verbraucherschutzrechtlichen Gründen endlich mit in die Pflicht nehmen:

- Verbrennungsmotoren sind über die Jahre trotz behaupteter Fortschritte bei den Emissionen nicht umweltfreundlicher geworden. Der Abgas-Betrug von 2,5 Mio. Dieselfahrern/innen - allein in NRW - steht im Raum, ohne das bis heute wirklich wirksame Maßnahmen der verantwortlichen Automobilindustrie verpflichtend gemacht worden sind. Hierbei sind Software-Lösungen als Placebo anzusehen und Hardwarelösungen zeitnah gesetzlich verpflichtend zu Lasten der Kfz.-Produzenten, die betrogen haben, festzuschreiben.
- Die NOx-Belastung in den Städten ist kurzfristig - jenseits realitätsferner E-Mobilitätsszenarien - durch gezielte und entschlossene Hilfsprogramme von Bund und Ländern zu bekämpfen, indem die Nachrüstung von bestehenden Dieselbus-Flotten - wenn wirtschaftlich - in Angriff genommen wird. Parallel muss die Erneuerung der Bestandsflotten durch moderne Euro 6 Busse erheblich forciert werden. Die Verkehrsunternehmen sind bei diesem Prozess finanziell zu unterstützen.

Wir brauchen eine nachhaltige Verkehrswende für Nordrhein Westfalen:

- Der Öffentliche Personenverkehr in Nordrhein-Westfalen muss substantiell weiterentwickelt werden. Vor dem Hintergrund der räumlichen Unterschiedlichkeit des Landes, der Klimaschutzziele, des europäischen Rechtsrahmens und der Herstellung von Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen müssen alle am System des Öffentlichen Personenverkehrs beteiligten Akteure Veränderungsbereitschaft und Mut zu Innovationen zeigen. Dies ist Voraussetzung dafür, dass der Öffentliche Personenverkehr in Zukunft eine deutlich stärkere Rolle als Teil des Gesamtverkehrssystems spielen kann.
- Hierzu bedarf es mittelfristig einer Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung um 50-100 %. Dazu ist eine integrierte Gesamtplanung zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs geeignet und erforderlich. Die ambitionierte Erhöhung des ÖPNV-

Anteils am Modal-Split braucht erhebliche Kapazitätserweiterungen, die auch finanziert werden müssen.

- Ein qualifiziertes Regionalnetz für Schiene und Bus, das ein Rückgrat aus hoch leistungsfähigen ÖPNV-Achsen hat, muss dabei mit bedarfsgerechten Verkehren in der Fläche und flexiblen multimodalen Verkehrsangeboten verknüpft werden, um die Wünsche der Menschen nach immer mehr Mobilität, losgelöst vom einzelnen Verkehrsmittel, erfüllen zu können.
- Hierzu sind multimodale Mobilitätsstationen zu schaffen, die attraktive Nahmobilität mit einem leistungsfähigen wie komfortablen ÖPNV sowie weiteren Mobilitätsangeboten, wie z.B. Car-Sharing, Ride-Sharing usw. verknüpfen.
- Parallel hierzu gilt es die großen Chancen der Digitalisierung für die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger unter Nutzung offener Schnittstellen für
 - eine vereinfachte und besser abgestimmte Tarifierung
 - vernetzte Informationen in Echtzeit und
 - eine effiziente Betriebssteuerung zu nutzen.
- Im Zusammenspiel der Akteure erfordert dies effizientere Organisations- und Kooperationsmodelle, die in der Lage sind das Maß an Standardisierung im ÖPNV zu erhöhen und neue Entwicklungen frühzeitig aufzugreifen und gewinnbringend für den ÖPNV nutzbar zu machen. Vor dem Hintergrund des bestehenden Finanzierungsdefizits im Öffentlichen Personenverkehr ist eine verlässliche Neugliederung des Finanzierungssystems und der -verantwortung erforderlich.
- Es sind jeweils transparente Verantwortlichkeiten für
 - die einmalig nachholende Sanierung,
 - Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge,
 - Regelerhalt und Betrieb zu definieren, und
 - die entsprechenden Akteure in die Lage zu versetzen, die jeweils erforderlichen Mittel auch generieren zu können.
- Eisenbahn und Stadtbahn, Busverkehre und flexible Bedienformen benötigen jeweils individuelle Finanzierungsoptionen, um eine nachhaltige, überjährige Finanzplanung unter Berücksichtigung einer auskömmlichen Dynamisierung von Bedarf und Mitteln zu ermöglichen.

III. Der Landtag beschließt:

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, gegenüber der Bundesregierung auf eine realitätsbezogene Fokussierung der Politik zur Bekämpfung der NOx-Problematik hinzuwirken,

- die zunächst die automobilproduzierende Industrie dazu verpflichtet, die Diesel-Bestandsflotte auf unseren Straßen durch gezielte Hardware-Nachrüstungen sauberer zu machen und die entstehenden Kosten selbst zu tragen
- die zunächst gezielt die wirtschaftlich sinnvolle Nachrüstung der Bestands-Busflotten auf EURO 6 - Standard und den Ersatz von älteren Fahrzeugen durch moderne EURO 6 – Neufahrzeuge von Verkehrsunternehmen des ÖPNVs fördert
- die zunächst den ÖPNV in Deutschland stärkt, indem der Investitionsstau bei Stadt- und U-Bahnen aufgelöst und die entsprechende Verkehrsinfrastruktur gestärkt wird (mehr Straßenbahn- und U-Bahnstrecken usw.)

sowie

- zeitnah ein landeseigenes Förderprogramm zur Nachrüstung von Bussen auf EURO 6 – Standard und für den Ersatz von Altfahrzeugen durch Neufahrzeuge mit EURO 6 der Verkehrsunternehmen im ÖPNV Nordrhein Westfalens aufzulegen

sowie

- mittelfristig die Voraussetzungen für eine wirkliche und kohärente Verkehrswende hin zu einer neuen Mobilitätswelt mit mehr Mobilität, mehr Komfort und mehr Leistungsfähigkeit zu schaffen, die ökologisch und sozial nachhaltig ist

sowie

- dazu einen Masterplan Mobilität für Nordrhein Westfalen zu erarbeiten, der die erforderlichen organisatorischen und finanziellen Grundlagen fest schreibt, Verantwortlichkeiten klar definiert und die Ertüchtigung wie den gezielten Ausbau der notwendigen Verkehrsträger übergreifenden Infrastrukturen darstellt.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
Carsten Löcker
und Fraktion