



Mobilität für Menschen.

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband NRW
Grupellostraße 3
40210 Düsseldorf
www.vcd-nrw.de
info@vcd-nrw.de

Düsseldorf, den 14.2.2018

Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP „Neustart in der Verkehrspolitik – gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten“ (Drs. 17/1282 vom 21.11.2017)

Vorbemerkungen

Wir möchten uns für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme bedanken und würden uns freuen, wenn diese einen Beitrag zu angeregten und konstruktiven Diskussionen liefern kann.

Im Antrag steht prominent der Begriff „ideologiefrei“, Wir fragen uns, was damit gemeint ist. Dass es keine eigenen politischen Ziele geben soll, dass die Politik nur „dem Markt“ und einem naturgegebenen „Bedarf“ folgen soll (was allerdings auch nur ideologisch begründbar ist)? Wir hätten uns lieber konkrete verkehrspolitische Ziele statt unkonkreter Begriffe wie „ganzheitlich“, „effizient“ „Nutzer im Mittelpunkt“ gewünscht.

Mit Erstaunen und Sorge stellen wir fest, dass in dem Antrag wie auch dem Fragenkatalog die Umwelt mit keinem Wort erwähnt wird, obwohl von Klimaschutz über Lärmschutz bis Luftreinhaltung schwerwiegende akute Umweltprobleme des Verkehrs zu lösen sind. Hallo - Deutschland wird voraussichtlich die Klimaziele nicht erreichen, zu denen es sich verbindlich verpflichtet hat, und dem Land steht eine EU-Klage ins Haus, es geht um die von den Bezirksregierungen, also Landesbehörden, aufzustellenden Luftreinhaltepläne. Wäre das nicht Anlass genug, einen oder mehrere Gedanken auf umweltverträglichen Verkehr zu richten?

Es sollte Konsens sein, dass die international und rechtlich verbindlichen Ziele für Klimaschutz und Umweltschutz, Barrierefreiheit und Teilhabe als Rahmen gesetzt und ernsthaft umgesetzt werden sollen, in einer koordinierten Umwelt- und Verkehrspolitik.

Ökonomische Anreize sind sehr wichtig, um marktdynamische Kräfte zu nutzen, müssen dann aber auch konsequent ausgestaltet werden, etwa bei der Internalisierung externer Kosten, bei fairen Rahmenbedingungen der Verkehrsträger, bei marktgerechten Parkgebühren in Innenstädten und verbrauchsabhängigen Dienstwagenkosten oder bei an Grenzkosten orientierten Trassenpreisen, die dort ökonomisch geboten sind, wo der Staat einen Teil der Netzkosten übernehmen und die Nutzung intensivieren will . Aber auch regelnde und ordnungspolitische Maßnahmen gehören durchaus zum

ökonomischen Instrumentarium, um Ziele besonders schnell und wirksam zu erreichen und Markt-Defizite zu heilen.

Planungsprozesse und Bauzeiten, aber auch Planungs- und Baukapazitäten erfordern unbedingt eine sehr langfristige staatliche Strategie der Verkehrs- und insbesondere der Infrastrukturpolitik. Der VCD NRW hält es für dringend geboten, einen breiten politischen Konsens in den Grundlinien zu finden, der auch Wahlperioden übersteht, anstatt die wahlkampfmäßige Konfrontation mit der „abgewählten rot-grünen Landesregierung“ zu betonen. Das Wort „gemeinsam“ im Titel des Antrags reicht nicht, es ist auch mit Leben zu füllen, u.a. mit dem Bemühen, auch die andere Hälfte des Parlaments mitzunehmen.

In unserer Antwort legen wir einen Schwerpunkt auf den öffentlichen Verkehr, da er nach unserer Beurteilung weniger strategische Aufmerksamkeit in Politik und Öffentlichkeit bekommt als es notwendig ist.

Und wir wollen versuchen, nicht nur auf Trendthemen wie Digitalisierung, Elektrifizierung und Multimobilität zu schauen, sondern den Blick auf die entscheidenden Basisanforderungen und -defizite des Verkehrs zu lenken.

Allgemein

• **Welchen Mehrwert sehen Sie für Metropolregionen/ (und) den ländlichen Raum?**

Die Antwort auf diese pauschale Frage ergibt sich aus den nachfolgenden konkreten Antworten.

• ***Welche Potentiale lassen sich für neue Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze heben?***

Es ist allgemein anerkannt, dass Elektroantrieb, Sharing-Konzepte und am Ende autonomes Fahren in Produktion und Dienstleistungen des Verkehrssektors erhebliche strukturelle Arbeitsplatzverluste verursachen werden. Digitalisierung schafft zwar qualifizierte, aber keine Massen-Arbeitsplätze.

Im Bereich der Elektromobilität sind Deutschland und NRW bisher nicht führend (außer teilweise im Bahnbereich), so dass hier auch Exportchancen nur bedingt vorhanden sind. Ob sich Deutschland und NRW in der Welt gegenüber der Dynamik der ausländischen und insbesondere chinesischen Wirtschaft in den Segmenten von E-Autos und Bahnsystemen bis hin zu neuen digitalen Mobilitätslösungen behaupten kann, ist unsicher.

Die Sanierung und der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur können für längere Zeit einiges an zusätzlicher Beschäftigung bringen, mehr als der vergleichsweise personalarme Fernstraßenneubau.

• ***Welche sonstigen Themenfelder müssen abgedeckt werden, um die Zukunft des Verkehrs zu denken? Welche weitergehenden Vorschläge hätten Sie an die Landespolitik zu richten?***

Von zentraler Bedeutung ist die Verbesserung der Kernqualitäten der Verkehrssysteme (Zuverlässigkeit / Berechenbarkeit, Engpass-Beseitigung /Kapazitätssteigerung im vorhandenen Netz, nutzerfreundliches Baustellen-Management,). Dazu kommen Instrumente eines möglichst verbindlichen Mobilitätsmanagements und eine Anpassung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Ohne zuverlässige Bahnen und Busse mit ausreichendem

Platzangebot, geschützte Radrouten, abgasoptimierte Fahrzeuge etc. nützen neue digitale Instrumente wenig.

Aber auch Instrumente der Stadt- und Regionalplanung zur Einsparung von Verkehr (Pendler, Logistik,..) sind ein wesentlicher Faktor für den Verkehr der Zukunft.

Die seit vielen Jahren verfehlten Ziele von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz müssen endlich gemeinsam von Umwelt- und Verkehrspolitik angegangen werden, was übrigens auch unter rot-grün nicht der Fall war. Die Politik sollte sich nicht von Gerichtsurteilen treiben lassen, sondern selbst aktiv gestalten. Verkehrs- und Umweltpolitiker müssen miteinander reden und koordinierte wirksame Strategien entwickeln.

• *Wie schätzen Sie den Bedarf nach einem an die individuellen Bedarfe angepassten Mobilitätsangebot ein?*

Dass individuelle Verkehrsangebote von überragender Bedeutung sind, zeigt die verkehrliche Übermacht des individuellen Pkw. Diese Mobilität in gleichwertige öffentliche Formen zu überführen, d.h. in die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen oder auch gemeinsames Fahren, was verkehrspolitisch zu wünschen wäre, ist aber kein Selbstläufer. Zurzeit hat dies nur eine sehr kleine Nische. Es gibt grundsätzlich keinen „objektiven“ Bedarf, der Bedarf hängt einerseits von realen Rahmenbedingungen wie Fahr-Beschränkungen und Parkraum-Bewirtschaftung, privater Kaufkraft und Entwicklung der Mobilitätskosten ab, aber auch von gesellschaftlichen Trends. Neue individualisierte Mobilitätsangebote werden dann breitere Zielgruppen erreichen, wenn die monetären Vorteile relativ hoch sind und Sharing-Konzepte („Nutzen statt besitzen“) noch stärker soziale Akzeptanz finden und deren Nutzung möglichst einfach ist.

Der Radverkehr mit und ohne E-Unterstützung ist für die überwiegend kürzeren täglichen Wege eine besonders geeignete und zukunftsfähige individuelle Verkehrsart, auch in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln für längere Strecken. Hier könnte noch mehr erreicht werden, wenn es mehr sichere, aber einfach zugängliche Abstellmöglichkeiten gäbe (Beispiel Fahrradboxen an Haltestellen wie jetzt vom VRR initiiert oder Fahrradhäuschen in Wohngebieten wie in Hamburg bzw. in Dortmund wie vom VCD initiiert).

• *Der Antrag möchte neue Mobilitätskonzepte ermöglichen, ohne diese inhaltlich zu spezifizieren. Wie könnten solche Mobilitätskonzepte aussehen?*

Basis neuer Mobilitätskonzepte sollten die klassischen Angebote im Linienverkehr sein, aber auch vorhandene Fahrzeug- und Fahrt-Sharing-Konzepte. (Der öffentliche Linienverkehr ist übrigens auch „Ride-Sharing“, und das in großem Stil!) Es kommt darauf an, die rechtlichen Möglichkeiten und ökonomische Anreize zu schaffen, um die klassischen Angebote zu flexibilisieren und Innovationen zu ermutigen, ohne dass staatlicherseits die Richtung festgelegt wird. Das Zusammenwachsen von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten hat sehr viele Pfade: flexiblere Taxiverkehre mit Sammelfahrten, Fahrgemeinschafts- und Car-Sharing-Börsen, On-Demand-Busse (früher „Rufbusse“ genannt) die Integration öffentlicher Wirtschafts- und Personenverkehre u.a.m. Dies kann sowohl im Ballungsraum wie auch im ländlichen Raum positiv wirken. Die Förderung von vielfältigen Entwicklungen und Pilotprojekten ist sinnvoll, unter der Bedingung, dass die Erfolgsaussichten ausreichend plausibel sind.

Ein zweiter Faktor ist die Information über und Nutzung von vielfältigen in einer gemeinsamen digitalen Nutzeroberfläche und mit intermodaler Optimierung, also eine

virtuelle Integration. Gemeinsame materielle Organisation, Tarife und Zugangsmedien sind zwar als Ergänzung vorteilhaft, aber nicht zwingend erforderlich.

Am Ende kommt es darauf an, anbieterunabhängige Standards zu finden und auch Ziele der Nachhaltigkeit und Teilhabe in die Anwendungen einzubauen. Hierzu sollte es öffentlich geförderte Forschungs- und Entwicklungsprojekte geben.

Infrastruktur

• *Wie lassen sich multimodale Mobilitätsstationen optimal fördern?*

Mobilitätsstationen sind i.d.R. die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs. Es ist für den Erfolg wichtig, auch die Basisqualität der Stationen zu verbessern: Wegeleit- und Informationssysteme, Aufenthaltsqualität (Warteräume), Verbindungsqualität des ÖPNV und des Radverkehrs von und zu diesen Stationen. Dies wird über technischen Detail-Diskussionen häufig vergessen.

In verdichteten Siedlungs-Gebieten, in denen solche Stationen besonders sinnvoll sind, gibt es Platzprobleme, mit der neuen gesetzlichen Regelung können jetzt reservierte CarSharing- und E-Lade-Plätze im Straßenraum unmittelbar an Haltestellen leichter eingerichtet werden. Die Frage nach der Finanzierung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Pkw, Fahrräder, Roller) ist eine generelle und nicht nur auf Mobilstationen begrenzt. Es sollte allgemeine Standards zur Ausstattung geben, zumindest für die regionalen Bahnstationen. Eine öffentliche Förderung entsprechender Angebote im Rahmen der üblichen Investitionsprogramme ist sinnvoll.

Die Wirkung solcher Stationen darf aber nicht überbewertet werden, klassische Bike+Ride- und P+R-Anlagen decken den Großteil der realen Bedürfnisse ab, wobei aber das Abstellen von Fahrrädern sicherer werden muss, da die Räder hochwertiger werden.

• *Welche Voraussetzungen müssen in den Bestandsinfrastrukturen geschaffen werden, um die Verkehre der Zukunft bewältigen zu können? Was muss zusätzlich an Infrastrukturen und ggf. an technischen Voraussetzungen in den jeweiligen Verkehrssträgern geschaffen werden?*

Die zuverlässige Nutzungsmöglichkeit einschließlich nutzerfreundlicher Baustellen-Konzepte (Optimierung von Bauzeiten und Verkehrs-Beeinträchtigungen, ausreichende Alternativrouten) und die gezielte Beseitigung von lokalen Engpässen sind wesentliche Voraussetzungen. Technische Lösungen zur Erhöhung von Streckenkapazitäten sind wichtige Ansätze, um langwierige, kostspielige und problematische Neubauprojekte reduzieren zu können. Die Wirkungen effizienzsteigernder Technologien der Zukunft wie autonomes Konvoi-Fahren, auslastungsabhängiger Mautsysteme, optimierter Logistik oder flexibler Bahnsteuerungssysteme sind beim Ausbau zu berücksichtigen.

• *Was empfehlen Sie um Planungs- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?*

Wenn von vorneherein der Bedarf für ein Projekt kritisch, neutral und transparent ermittelt wird (Nullvariante als Teil der Planung und Bewertung, integrierte Planung, Betrachtung der Maßnahme im Netz-Zusammenhang) und wenn kritische Punkte einer Trassenführung ernsthaft angegangen und öffentlich diskutiert werden, bevor die Vorzugsvariante feststeht, kann ein Teil der Probleme frühzeitig ausgeräumt werden. Aus unserer Sicht sind Mängel und Verzögerungen in der Planungsorganisation eher das Problem als Bürgerproteste. Schlankere Verwaltungsprozesse und mehr

Planungskapazitäten können hier helfen, der Abbau von rechtlichen Möglichkeiten für Bürger und Verbände lehnen wir ab.

Ausbauprojekte sind zumeist gegenüber Neubauprojekten in der Akzeptanz günstiger, da dort häufig die Situation auch für die Anwohner durch zusätzlichen Lärmschutz etc. verbessert wird, während Anwohner von Neubautrassen fast nur Nachteile zu erwarten haben. Aber auch hier sind stets zunächst die Möglichkeiten von Verkehrsvermeidung und -verlagerung zu prüfen. Die Überlastung einer einzelnen Strecke hat meist ihre Ursache im Netzzusammenhang. Eine nur punktuelle Betrachtung ist nicht zielführend, sondern verlagert das Problem nur räumlich, löst es aber nicht.

• Die Landesregierung will wieder mehr in Straßenneubau investieren. Ist dieser Ansatz zielführend, um Mobilitätsprobleme in Zukunft lösen zu können?

Ein konsequenter Vorrang für Erhalt und Effizienzsteigerung im Bestand sowie die Attraktivierung und Privilegierung umweltverträglicher Verkehrsmittel ist nach unserer Meinung besser geeignet, schnelle und verträgliche Lösungen der Mobilitätsprobleme zu erreichen. Hier hat die bisherige wie auch die neue Landesregierung im Haushalt entsprechende Ansätze verankert, die aus Sicht des VCD NRW verstärkt werden sollten. Eine verstärkte Orientierung auf teure Neubauprogramme steht der Finanzierung der notwendigen gezielten Maßnahmen im Bestand möglicherweise entgegen. Einem weiter starken Verkehrswachstum hinterherzubetonieren wird am Ende keine ganzheitliche und effiziente Lösung sein.

Die Wirkungen effizienzsteigernder Technologien der Zukunft wie autonomes Konvoifahren, auslastungsabhängige Mautsysteme, optimierte Logistik oder flexible Bahnleittechnik sind bei der Bedarfsermittlung zu berücksichtigen.

Ein wesentlicher Punkt sollte der Neu- und Ausbau von Radwegen an überörtlichen Straßen sein, insbesondere auch angesichts der zusätzlichen Potentiale durch Pedelecs.

• Von den 13.100 km Landstraßen und 10.000 km Kreisstraßen in NRW sind 2/3 marode. Welches Finanzierungsmodell empfehlen Sie um die Finanzierung von Erhalt und Modernisierung langfristig zu sichern?

Der konsequente Budgetvorrang gegenüber Neubau, die Nutzung von Steuer-Mehreinnahmen des Landes und des Bundes und die Ausnutzung günstiger Bedingungen am Kapitalmarkt schaffen ausreichende öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten. ÖPP-Modelle sind häufig in der Gesamtbilanz nicht vorteilhaft, der intensivere Einsatz privater Generalunternehmer zur Steigerung der Projekteffizienz kann aber sinnvoll sein.

Das größere Problem sind vermutlich die fehlenden Planungs- und Bau-Kapazitäten, die nur bei einer langfristigen Sicherung des künftigen Bauvolumens nachhaltig aufgebaut werden können.

Digitalisierung/Technik/Antriebsarten

• Warum ist Nordrhein-Westfalen idealtypisch zur Erprobung neuer digitaler Mobilitäts-Angebote?

NRW hat in seinen dichten Ballungsräumen hohe Markt-Potenziale für neue Lösungen, auch die starke Verknüpfung von Ballungsraum und benachbarten ländlichen Regionen ist ein interessantes Anwendungsfeld. Allerdings gehören die

NRW-Städte im Vergleich mit anderen Regionen nicht gerade zur Avantgarde moderner Verkehrspolitik, sie sind trotz aller Einzelinitiativen eher traditionell ausgerichtet. Da ist das Engagement für neuartige Lösungen häufig begrenzt. Ob es positiv weitergeht, ist von den öffentlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig.

• *Wie sehen Sie die Weiterentwicklung des Bündnisses für Infrastruktur zum Bündnis für Mobilität?*

Dass sich das Bündnis nicht mehr auf den Infrastrukturausbau beschränken, sondern auch die Effizienz der vorhandenen Netze in den Blick nehmen und die Bürgerbeteiligung verbessern will, sehen wir positiv. Die Tendenz des alten Bündnisses, insbesondere von Seiten der SPD-Landesminister, Bürgerkritik als Verhinderungs- und Sankt-Florians-Mentalität zu diffamieren, fanden wir nicht gut und sind daher diesem Bündnis bewusst auch nicht beigetreten.

Es ist sicher so, dass nicht alle Anwohnerwünsche erfüllt werden können, wenn der gesellschaftlich notwendige Ausbau der Infrastruktur vorankommen soll, und dass für neue Infrastruktur geworben werden muss, allerdings nicht unkritisch. Wir hoffen, dass das Bündnis nicht nur PR-Instrument ist, sondern auch einen Rahmen für eine echte Diskussion um die Ziele und Programme der Infrastrukturentwicklung gibt.

• *Welche Rolle kann Nordrhein-Westfalen in diesem Prozess einnehmen?*

NRW kann zeigen, dass Bürgerbeteiligung UND Infrastrukturausbau zusammenpassen, hierzu sollten vor allem die zuständigen Planfeststellungsbehörden (Bezirksregierungen) qualifiziert werden, die nötigen Grundlagen hat das Bundesverkehrsministerium mit dem Handbuch für Bürgerbeteiligung umfänglich vorgelegt.

• *Wie bewerten Sie die Chancen von systematisch erschlossener innovativen technologischen Entwicklungen im Verkehrsbereich für das Land NRW?*

(Was mit dieser allgemeinen Begriffskombination konkret gemeint ist, ist uns nicht klar.) Neue verkehrliche Lösungen, gleich welcher Art, müssen stets an die Vorort-Bedingungen angepasst sein, nur dann werden sie erfolgreich sein. NRW mit seinen vielfältigen und sehr unterschiedlichen Strukturen kann von daher der Ort sein, in dem neue Lösungen erprobt, verbessert und serienreif gemacht werden. Die eine Lösung für alle wird es aber sicher nicht geben.

• *Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität?*

Digitalisierung kann einen Beitrag zu besserer Nutzbarkeit und Effizienz von Verkehrssystemen leisten, neue Angebote insbesondere für den ländlichen Raum sind möglich, und können so zu gleichwertigen Lebensbedingungen beitragen.

Zum anderen können bessere verkehrliche Steuerungsinstrumente und die Verringerung der Emissionen durch neue, aber auch optimierte Antriebe die Umweltbelastungen für Anwohner reduzieren.

• *Welche Potentiale sehen Sie durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – Verkehr 4.0?*

Digitalisierung betrifft sowohl die Optimierung von Betriebsabläufen wie auch bessere Kommunikation mit den Nutzern. Dadurch können Zuverlässigkeit / Berechenbarkeit, Effizienzsteigerung und gleichmäßige Auslastung optimiert werden. Ohne eine gute Basis der „analogen“ realen Verkehrsnetze, also ausreichende Streckenkapazitäten und reale Verkehrsangebote wird es aber nicht funktionieren.

Aber auch bei der Digitalisierung kommt es auf die Basisqualität an. Statt neuer Apps und multimodaler Vernetzung sollten erst einmal die Ist-Daten des ÖPNV (Verspätungen/Ausfälle, Alternativangebote) eine ausreichende Vollständigkeit und Zuverlässigkeit haben.

• Welche Antriebstechnologien erscheinen auf lange Sicht tragfähig? Wie kann das Land eine technologieoffene Entwicklung unterstützen?

Die klassischen fossilen Antriebe werden für längere Zeit einen wesentlichen Anteil behalten, sie können aber mit moderner Abgasreinigung, sparsameren statt „leistungsfixierten Motoren, Downsizing der Fahrzeuge und Sharing-Konzepten auch durchaus eine relativ hohe Verträglichkeit erreichen. Das gilt sowohl für Benziner (u.a. künftig mit Feinstaubreduzierung bei Direkteinspritzern) wie auch für Diesel und natürlich auch Gasantrieb und andere Kraftstoffe (sofern sie kein irreführendes „Bio“-Label haben). Es sollte über den E-Mobilitäts-Hype nicht vergessen werden, in dem weitaus größten klassischen Segment entsprechende starke Anreize und Vorgaben zu setzen, da hier die Wirkungen in den nächsten Jahren wesentlich stärker sein werden, zumal der E-Antrieb mit heutigem Strommix und heutiger Speichertechnologie noch wenig ökologische Vorteile hat.

Im Bereich der Elektro-Fahrzeuge sind Bahnen, O-Busse (mit teilweisem Akkubetrieb) und Zweiräder (Pedelecs, Roller) die wichtigsten Bereiche, werden aber häufig übersehen. (Die elektrischen Bahnen etwa in Düsseldorf erzeugen eine elektromobile Verkehrsleistung wie 100.000 E-Autos. Eine nur 5-%ige Steigerung der Fahrgastzahlen ist hier also äquivalent zu 5.000 neuen E-Autos!)

Elektro-Pkw sind bisher in Deutschland kein Selbstläufer. Das liegt an vielfältigen Gründen: an fehlender Ladeinfrastruktur, an den hohen Anschaffungskosten (staatliche Subventionen helfen da nicht), an der gesellschaftlichen Akzeptanz (der Fernreise-Rennpanzer ist immer noch Pkw-Standardmodell) und an zu geringen Sharing-Segmenten. Bei Sharing- und Flotten-Fahrzeugen setzen sich neue Technologien sehr viel schneller durch und für bestimmte Zwecke kann ich ein anderes geeignetes Fahrzeug wählen. Vorreiter der technologischen Entwicklung wären also in jedem Fall Flottenbetreiber, hier können technische Entwicklungen besonders wirksam gefördert und schnell umgesetzt werden.

Neben den technischen gibt es wesentliche organisatorische Aspekte einer Förderung von Elektro-Pkw und anderen Antriebe, über die allerdings wenig geredet wird: allgemeine Förderung der Flotten- und Gemeinschaftsnutzung, Tempolimits für einen sicheren Einsatz von Leichtfahrzeugen, steuerrechtliche und verkehrliche Anreize gegen zu viel fossilen Verkehr (derzeitige Dienstwagen-Regelungen, der Verfall der Kraftstoffpreise etc. reduzieren Anreize für neue Antriebe), ÖPNV als Ergänzung lokaler E-Fahrzeuge für Fernreisen u.a.m

Sowohl im Pkw- wie im Lkw-Bereich ist es noch unklar, ob sich am Ende aus ökologischen und ökonomischen Gründen Akkus oder Brennstoffzellen durchsetzen werden. Eine technologieoffene Unterstützung sollte mit zielorientierten Kriterien (etwa allgemeine Effizienzziele) statt technischen Vorgaben für Förderprogramme und Wettbewerbe arbeiten.

Verkehrsträger

- **Wie lässt sich die Nutzung des MIV verbessern?**
- o **Wie könnten intermodale Verkehrsnutzungen gefördert werden?**
- o **Wie der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV?**

Eine bessere Auslastung von Fahrzeugen und Fahrten im privaten Pkw-Bereich ist wünschenswert und notwendig. Bisher sind Ride- und Carsharing im Pkw-Verkehr eine Randgröße, Fahrgemeinschafts-Börsen oder P-R-Angebote haben nur geringe Nutzerzahlen, solange es kaum verkehrliche oder wirtschaftliche Anreize für die Gemeinschafts-Nutzung von Pkw und etwa ein Meta-Portal zur Bündelung aller Angebote für Fahrgemeinschaften gibt. U.a. wirkt der andauernde Zubau von Pkw-Stellplätzen kontraproduktiv.

Eine Verbesserung der Nutzung des MIV ist der Umstieg auf Zweiräder mit oder ohne Motor. Was Fahrräder betrifft, braucht eine breitere Akzeptanz gesicherte Wege und komfortable Abstellmöglichkeiten an Wohn- und Zielorten.

Der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV hängt an mehreren Faktoren: an einer guten Basisqualität des ÖPNV (Zuverlässigkeit, Platzangebot, Reisegeschwindigkeit, Bezahlbarkeit,..) und an passenden Rahmenbedingungen. Wenn die Bahn dauernd unzuverlässig ist (siehe etwa die akuten Personalprobleme der Eurobahn) und manchmal sogar wochenlang wegen Baustellen, Naturereignissen etc. gar nicht fährt, wenn im RE wegen Platzmangel nicht einmal alle diejenigen mitkommen, die heute schon gerne umsteigen würden, wenn S-Bahnhöfe seit Jahrzehnten verwaorlost sind, wenn Parkgebühren viele Jahre konstant bzw. auf niedrigem Niveau bleiben, während das ÖPNV-Ticket jedes Jahr teurer wird, und wenn ich für den Zuschuss zum Jobticket Steuern zahlen muss, der kostenlose Firmenparkplatz aber steuerfrei ist, dann muss sich niemand wundern, dass nicht mehr Menschen umsteigen.

Die Landesregierung könnte auch außerhalb der Infrastruktur eine aktivere Rolle einnehmen, z.B. durch die Förderung günstiger NRW-Tagestickets (damit sie nicht mehr viel teurer sind als etwa in Bayern) oder durch die Bindung von Betriebszuschüssen an die Einhaltung von Qualitätsstandards.

Substanzielle Verbesserungen in den genannten Defiziten würde viele ÖPNV-Nutzer positiv beeindrucken, anfangen könnte man z.B. mit der Steuerfreiheit für Jobtickets, einer aktiven Mobilitätsgarantie (die Verkehrsbetriebe müssen sich um das Weiterkommen z.B. per Taxi kümmern, nicht die Kunden selbst), einer Zuverlässigkeitsstrategie inkl. nutzerfreundlichem Baustellenmanagement und verlässlichen Ist-Daten, einem Programm zur schnellen einfachen Aufwertung aller vernachlässigten Bahnstationen und einem NRW-Tagesticket, das nicht teurer ist als in anderen Bundesländern.

Für einen stärkeren Umstieg müssten dann noch eine an ÖPNV-Laien gerichtete Information und Werbung, ausreichende Platzreserven und nicht zuletzt auch der Abbau von Vorteilen für Autofahrer stehen. Grundsätzlich wirkt nur ein Zusammenklang von Pull-Maßnahmen (Attraktivierung) und Push-Maßnahmen (Steuerung finanzieller und verkehrlicher Art).

- **Wie bewerten Sie Car-, Bike- und Ride-Sharing hinsichtlich ihrer Wirkung auf Entlastung der vorhandenen Infrastruktur?**

Neue Sharing-Angebote haben bisher keine messbare Wirkung in Bezug auf Fahrten, und ohne Änderung verkehrlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen wird sich das

auch nur langsam entwickeln. In einem Land, in dem fast jeder sein eigenes Rad bzw. Auto hat, haben Sharing-Konzepte grundsätzlich nur eine sehr begrenzte Wirkung. Heute haben etwa im durchaus gut ausgestatteten Düsseldorf alle Sharing-Angebote zusammen (CarSharing, Bike-Sharing, E-Roller) ein tägliches Fahrtvolumen von weit unter 10.000 von insgesamt 2,4 Mio. täglichen motorisierten Fahrten. Etwas mehr Wirksamkeit hat CarSharing im Blick auf die Menge des ruhenden Verkehrs. Mittelfristig kann die Bedeutung des Sharing-Sektors aber auch merklich anwachsen.

Hohe aktuelle Bedeutung haben dagegen die klassischen Verkehrsangebote, die ja auch Ride- und Car-Sharing anbieten, an die aber meist nicht gedacht wird: Bahnen, Busse, Taxen.

• *Wie bewerten Sie Radschnellwege hinsichtlich ihrer Wirkung auf Verringerung des MIV?*

(Mit MIV ist hier wie auch schon vorher vermutlich der vierrädrige MIV gemeint, nicht der E-Radverkehr.) Radschnellwege können den regionalen bzw. zwischenörtlichen Radverkehr mit oder ohne motorische Unterstützung verbessern. Ohne eine gute Einbindung in sichere und komfortable Ortsnetze werden sie aber kaum eine Wirkung entfalten, bildlich gesprochen ist in einem Land mit sonst nur Feldwegen eine Autobahn wenig sinnvoll. Auch hier hängt die Wirkung stark von den Rahmenbedingungen ab und wird erst mittelfristig zu sehen sein, aktuell schätzen wir die Wirkung nicht sehr hoch ein.

Wir sehen, dass die Überbetonung von Radschnellwegen teilweise die notwendige Diskussion um geschützte innerörtliche Haupt-Routen mit etwas bescheideneren Standards überlagert. Für bedeutsam halten wir den Ausbau eigener zwischenörtlicher Radwege an Landstraßen. Für den Radverkehr sind die entsprechenden fachlichen Kapazitäten bei Straßen.NRW zu erweitern.

• *Die Niederlande haben zweifelsfrei ein besseres Radwegesystem und Straßen als NRW. Was kann NRW von den Niederlanden lernen?*

Die Niederlande haben ein dichtes Netz von geschützten inner- und außerörtlichen Radwegen, z.T. kreuzungsfrei. Radfahrstreifen an Fahrbahnen werden hier im Gegensatz zu Deutschland weniger als große Lösung gesehen. Nur so kann ein großer Teil der Bevölkerung fürs Radfahren gewonnen werden. (s. etwa <https://anderebmv.wordpress.com/tag/niederlande/>)

Radverkehrsplanung ist dort ganz selbstverständlich ein Kernelement der städtischen Verkehrs- und Raumplanung. Wo es viele Radfahrer gibt, lassen sie sich weder politisch noch verkehrlich an den Rand drängen.

Auch in den Niederlanden war eine gute Radverkehrspolitik weder naturgegeben noch genetisch bedingt, sondern musste von den Bürgern erkämpft werden. (s. das interessante Video „How the Dutch got their cycle paths“ etwa auf youtube)

Zum Straßenmanagement der Niederlande können wir leider nichts beitragen.

Planungsverfahren/ Bürgerbeteiligung

• *Wie schätzen Sie die Chancen höherer/früherer Bürgerbeteiligung ein?*

Eine ernsthafte Beteiligung am „Ob“ und „Wo“ von Infrastrukturprojekten statt nur am „Wie“ ist sicher vorteilhaft für den Erfolg von Planungen. D.h. die Beteiligung sollte sich auch auf die Konkretisierung des Bedarfs und die Evaluierung von Alternativen, die

Frage nach Neu- oder Ausbau (ggfs. auch in anderen Netzteilen) und die globale Linienführung erstrecken.

• Welche Form der Beteiligung der Bevölkerung an der Entscheidung und Planung von Infrastrukturprojekten wäre sinnvoll und notwendig, um mehr Akzeptanz für die jeweiligen Maßnahmen zu erzielen?

Akzeptanz vor Ort für rein überörtliche Trassen ist nur schwer zu erreichen, erfolgversprechend ist ein Gesamtpaket, das auch örtliche Verbesserungen der Umwelt- und Verkehrssituation verbindlich einbezieht.

• Was empfehlen Sie, um Planung- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?

Die Frage wurde bereits im Teil Infrastruktur beantwortet.

Fazit

Hier noch einmal unsere Kernbotschaften:

- Trendthemen wie Digitalisierung, Elektrifizierung und Multimobilität sind für die aktuellen Verkehrsprobleme weniger wichtig als die grundlegende nutzer- und anliegerorientierte Verbesserung der vorhandenen Systeme – sie sind aber für die Zukunft durchaus relevant.
- Ausbau und Effizienzsteigerung der vorhandenen Netze wirken wesentlich besser und schneller als Neubau – reichen aber nicht immer.
- Mobilitätsmanagement und rechtlich-finanzielle Rahmenbedingungen sind entscheidend für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die effiziente Dämpfung eines ungebremsen Verkehrs-Wachstums – das die Infrastruktur trotz aller Bauprogramme überfordern würde.

Wer meint, mit einigen Mobilitätsstationen, E-Autos, Apps und Planfeststellungs-Beschlüssen (deren Umsetzung am Ende nicht oder erst in 20 Jahren finanzierbar sein wird) die Wählerinnen und Wähler zufrieden stellen zu können, könnte am Ende enttäuscht werden.

Fahren Sie doch mal mit dem RE in der Rushhour von Krefeld oder Bochum nach Düsseldorf oder mit dem Fahrrad quer durch eine beliebige Großstadt, dann werden Sie schnell sehen, was die wirklichen Probleme der Menschen vor Ort sind.

Bauen Sie ein nutzerfreundliches Baustellen-Management für Straße und Schiene auf, realisieren Sie eine konsequenten Zuverlässigkeits-Strategie für den Bahnverkehr im Land, lassen Sie Wartungstrupps alle Bahnhöfe im Land schnell in einen menschenwürdigen Zustand bringen und helfen Sie den Kommunen, Radrouten zu planen, auf denen Sie Ihr zwölfjähriges Kind bedenkenlos alleine fahren lassen würden – dann sind Sie auf der Gewinnerspur.

P.S. Aus aktuellem Anlass fügen wir unser Papier „Stadt, Land, Luft“ zu den notwendigen Maßnahmen zur Luftreinhaltung bei.

Stadt, Land, Luft

Der VCD NRW zur Luftreinhaltung – Eine Skizze

Was hilft nicht?

Wenn Politik und Behörden jahrelang nichts tun, um die gesetzlichen Grenzwerte zur Luftqualität einzuhalten, sind sie dafür verantwortlich, wenn es jetzt auf Druck von Gerichten hektisch und anstrengend werden muss.

Die von Politikern verkündete Ablehnung von Fahrverboten ist nur Lippenbekenntnis, wenn sich die Politik weigert, von der Autoindustrie wirksame Abgasreduzierung zu verlangen, die staatliche Bevorzugung von Dieselautos und überdimensionierten Dienstwagen zu beenden, überfüllte Bahnstrecken auszubauen oder marktgerechte Parkgebühren zu verlangen.

Software-Updates bringen keine ausreichende Abgasreduzierung bei Diesel-Fahrzeugen, wie unabhängige Untersuchungen gezeigt haben, Hardware-Nachrüstungen dauern im Privatsektor lange, der Umstieg auf E-Autos noch viel länger. Das hilft kurzfristig nicht.

Die Nachrüstung von Dieseln und kommunalen Nutzfahrzeugen ist sinnvoll, aber auch nur ein kleiner Beitrag. E-Busse sind noch keine wirtschaftliche Alternative, zumal ein Euro6-Diesel-Bus absolut weniger NO₂ je Fahrzeug-km (nicht nur je Fahrgast!) ausstößt als ein Euro6-Pkw.

Auch ein Infrastruktur-Ausbau wirkt fast nur langfristig und kann ungehemmtes Verkehrswachstum nicht auffangen. Und Trend-Themen wie Multimodalität, Park+Ride, E-Autos und Sharing treffen derzeit eher Randbereiche als den Kern des Problems.

Was hilft?

Vielleicht lassen sich Gerichte und EU auf **Stufenkonzepte** ein, wenn deren Wirksamkeit nachgewiesen wird und mit ernsthaften Maßnahmen umgehend begonnen wird. Sichtbare Wirkungen vor dem Ende der Wahlperiode sind ja auch für die Politik nicht unwichtig.

Konsens sollte sein, dass es darauf ankommt, die vorhandene Infrastruktur intelligent zu nutzen, auf verträgliche Verkehrsmittel umzusteigen und Verkehr zu reduzieren, also eine **Verkehrswende** einzuleiten, und das flächenhaft. Das hilft nicht nur der Luft, sondern auch dem Klima und einer lebenswerten Stadt und ist für eine CO₂-freie Zukunft unabdingbar.

Emissionsarme sparsame Benzin- und Dieselaautos haben darin durchaus ihren Platz. **E-Mobilität** ist aktuell nur in Form von elektrischen Bahnen (die heute schon in Deutschland eine E-Mobilität wie 4 Mio. E-Autos erbringen!) und Zweirädern (Pedelecs, Roller) von Bedeutung. Offen ist, ob die heutige Batterietechnik mittelfristig überhaupt die beste Lösung für E-Fahrzeuge ist.

Wir brauchen sowohl **Push**- als auch **Pull**-Elemente, also sowohl zielgerichtete Verkehrslenkung („push“) als auch attraktive Alternativ-Angebote („Pull“). Fahrbeschränkungen ohne gute Alternativen finden wenig Akzeptanz und schaden der Stadt, Alternativangebote ohne parallele verkehrliche Steuerung und finanzielle Anreize zum Umsteigen haben zu geringe Wirkungen. Öffentliche Verkehrsmittel spielen bei der Lösung eine zentrale Rolle.

Ordnungsmaßnahmen wirken schnell und direkt, marktwirtschaftliche Anreize schaffen Flexibilität und Dynamik. Nur beides zusammen wirkt nachhaltig.

Verkehrspolitik muss Umweltziele in die Planung integrieren, **Umweltpolitik** muss andererseits verkehrliche Bedürfnisse ausreichend berücksichtigen, beide müssen miteinander statt wie bisher häufig in Gremien und Behörden nebeneinander her oder sogar gegeneinander arbeiten.

Alle Ebenen vom Bund bis zur Kommune müssen ihren Teil beitragen.

Vorhandene verkehrliche und finanzielle Vorteile für unverträgliche Verkehrsmittel müssen abgebaut werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren, **Alternativen** müssen in ihren Kernqualitäten und Kapazitäten wesentlich gestärkt werden. Dabei kommt es aus Zeitgründen darauf an, auf vorhandenen Strukturen aufzubauen und **Verbesserungs-Programme** mit wirkungsvollen und ineinandergreifenden kleineren Maßnahmen zu planen, sowie Verhaltensänderungen über **Kommunikation und Anreize** anzustoßen. Es geht weniger um Scheckbuch-Diplomatie mit einmaligen Investitions-Fonds und langwierigen Groß-Bauprojekten, sondern um nachhaltige Rahmensetzungen und wirksame Finanzstrukturen.

Was können schnell und stark wirkende Elemente sein?

Bund und Länder müssen den notwendigen Rahmen setzen und Instrumente bereitstellen, das müssen die regionalen Behörden der betroffenen Städte einfordern:

- Steuerrecht: generelle Steuerfreiheit für JobTicket-Zuschüsse, im Gegenzug steuerliche Anrechnung von kostenlosen Firmen-Parkplätzen als geldwerter Vorteil, pauschale Dienstwagenbesteuerung nur noch für Basismodelle und mit realer Abrechnung des privaten Verbrauchs, Anpassung der Dieselsteuer,
- Park-Management: marktgerechte Mindestgebühren für öffentliche Parkplätze im Straßenraum und Leistungs- statt nur Verwaltungsgebühren für Bewohnerparken (jeweils nach Emissionen gestaffelt), höhere Sanktionen für Schwarzparken („Knöllchen“), Zulassung von Großparkzonen (s.u.) für Innenstädte, Mindestanzahl für bequem erreichbare und gesicherte Fahrrad-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (und bei Bauten)
- Diesel-Problem: Einführen der blauen Plakette als differenzierte Lenkungsoption, konsequente Stilllegung nicht nachgerüsteter Fahrzeuge, verbindliche voll wirksame Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen (Software und Hardware, auf Kosten der Hersteller), mehr Beteiligung der Autoindustrie an den Kosten der durch sie verursachten Maßnahmen zur Luftreinhaltung.
- Förderung des öffentlichen Verkehrs: Halbierung der Bahn-Trassenpreise zur Erleichterung von Mehrverkehr, Zuschüsse zur notwendigen Angebotsausweitung im ÖPNV mit starkem Bonus für die Einhaltung von Qualitäts-Standards (Garantieangebot, Zuverlässigkeit) und für hohe Abo-Zahlen (evtl. Abo-Zuschuss in den Luft-Problemstädten), bundesweite Grundfinanzierung des ÖPNV über eine „Nahverkehrsumlage“, volle Förderung der Nachrüstung u. Elektrifizierung von Bahn und Bus, neue flexible öffentliche Bedarfsverkehre rechtlich sichern
- Fachliche Unterstützung bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen, in der Bauleitplanung Pflicht zum Mobilitäts-Management für größere gewerbliche und Wohn-Standorte, es geht um intelligente nachhaltige Mobilität statt pauschaler (und teurer) Stellplatzpflicht

Die **Länder und Regionen** (Verbünde, Planungsregionen) müssen regionale Konzepte und konkrete Förder-Programme erstellen:

- Zeitnahes Erstellen der Luftreinhaltepläne mit Wirkungsanalyse und Sofortprogramm, inkl. der Option von Fahrbeschränkungen, dabei Ermittlung und Sicherstellung der für ein Umstiegs-Szenario notwendigen zusätzlichen ÖPNV-Kapazitäten, intensive Bürgerbeteiligung
- Verbesserung der Qualität, insbes. der Zuverlässigkeit (Störungsvorbeugung, Baustellen-Management etc., vgl. unten) und Kapazität für regionale Bahnen und ergänzende Schnellbusse, mit entsprechender Mittelausstattung der Aufgabenträger
- Landesweite Garantieangebote (Mindestbedienung) und echte Mobilitätsgarantie im ÖPNV (direkte Taxibestellung durch ÖPNV bei Verspätung/Ausfall statt nachträglicher Erstattung)

- Gezielte Investitions-Sofortprogramme für schnelle Aufwertung aller (!) Bahnhöfe, ÖPNV-Beschleunigung, Abbau von Engpässen im Bahnnetz, Fahrradrouen und –stellplätze u.a.m.
- Regionale Optimierung des Lkw-Routing, regionale Info-Portale zum nachhaltigen Verkehr (insbes. für Pendler)

Die **Städte** müssen die Push- und Pull-Maßnahmen vor Ort organisieren.

Kfz-Verkehr

- Verkehrslenkende Maßnahmen durch Routing, Ampelschaltungen, Parkleitsystem etc., notwendige Anpassung der Umweltzonen zur Einhaltung der Grenzwerte vorbereiten
- Nachrüstung von kommunalen Diesel-Fahrzeugen und Bussen sowie Taxen und Gewerbeverkehr realisieren
- Parkraum-Management: alle Innenstadt-Parkplätze werden kostenpflichtig (Großzone mit Vorverkauf der Parktickets in Verkaufsstellen oder Online / per App außerhalb der Parkuhr-Bereiche), Reduzierung des Parksuchverkehrs durch reservierte Besucherbereiche, nach Emissionen gestaffelte marktgerechte Anhebung der Park-Preise (auch für Bewohner),

Radverkehr

- Sichere und zügige Fahrrad-Hauptachsen mit flexiblen Maßnahmen schaffen (Fahrradstraßen, geschützte Fahrspuren an Straßen, fahrradgerechte Kreuzungen, Wegweisung etc.), außerdem das Radverkehrsnetz flächendeckend sicherer und bequemer machen,
- Jeden 10. Autoparkplatz in gesicherte Radstellplätze umwandeln, private Fahrradboxen/-häuschen im öffentlichen Raum organisatorisch und finanziell unterstützen,
- Förderung von E-Zweirädern (Pedelec, Roller) mit Ladestationen, Wegeplanung etc.

Öffentlicher Verkehr

- Zuverlässigkeit und Schnelligkeit bei Bahn und Bus mit kleineren Maßnahmen netzweit schnell verbessern: kundenfreundliches Baustellen-Management, flexible Ausweich-Strecken und Abbau von Engpässen, Reduzierung verkehrlicher und technischer Störungen, mehr Reserven gegen Ausfälle, Beschleunigungsprogramme (Ampelvorrang), zuverlässige Ist-Auskunft u.a.m.
- Mehr ÖPNV-Angebot mit transparenten Strukturen vor Ort: hochwertige öffentlich sichtbare Hauptlinien (U- Bahn, Bus), zusätzliche Kapazitäten, neue Direktverbindungen, regionale Schnellbusse zur Ergänzung der Bahnen, mehr ergänzender Bedarfsverkehr (Taxi, Shuttle, Car- und Bike-Sharing, Lieferservice..),
- Aufenthaltsqualität und Orientierung an Knotenpunkten und wichtigen Haltestellen schnell verbessern, dezentrale Mobilitätspunkte (P+R, B+R, Car/Bike-Sharing, e-Ladestellen)

Management

- Mobilitäts-Management: Pilotanwendungen bei Stadtverwaltung und Tochter-Gesellschaften, Landesbehörden und Schulen, aber auch entsprechende Vereinbarungen zu großen Bauprojekten: Parken für Beschäftigte nur mit (stark vergünstigtem) Job-Ticket, Servicepakete + Information bereitstellen, Verbesserung der Anbindung im Umweltverbund, nutzergerechte Radstellplätze, Sharing-Angebote u.a.m.
- Informations-Offensive: praktische Infos zum nachhaltigen Verkehr über Infoportal, App, sowie attraktive Info-Broschüren zur Verteilung an alle Haushalte und Betriebe
- Neue City-Logistik fördern: verträgliche Fahrzeuge, Klein-Verteilzentren und Nahverteilung, Routenoptimierung,