

VCD Landesverband NRW e.V.
Grupellostr. 3
40210 Düsseldorf
www.vcd-nrw.de

Düsseldorf, den 30. November 2015

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen
Staatssekretär Peter Knitsch
40190 Düsseldorf

Gemeinsame Stellungnahme zum „Entwurf einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen“
zu dem Handlungsfeld Mobilität und zu Teilaspekten im Schwerpunktfeld „Nachhaltige Stadt- und
Quartiersentwicklung“ der Verbände:

Verkehrsclub Deutschland e. V. VCD Landesverband NRW,
PRO BAHN NRW e.V.,
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW,
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW,
Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.,
Auto Club Europa e.V. ACE,
Naturschutzbund NABU NRW und der
Landesjugendring NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,
die acht Verbände VCD, BUND, PRO BAHN, ADFC, ruhrmobil-E, ACE, NABU und der Landesjugendring
NRW machen sich in Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren für eine umwelt- und klimaverträgliche
sowie sichere und gesunde als auch sozialverträgliche und wirtschaftlich sinnvolle Mobilität stark.
Die Menschen in den Verbänden engagieren sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik: Ein nach
ökologischen Kriterien sinnvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel, weniger
umweltschädigende Autos, ein ausgereifteres Bus- und Bahnangebot, Bike- und Car-Sharing
Angebote, die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, digital unterstützte Verknüpfungsmöglichkeiten,
... und vieles mehr. Mobilität ist nachhaltig, wenn die Nutzung von Verkehrsmitteln die natürlichen
Lebensgrundlagen nicht gefährdet und die sozialen und ökonomischen Aspekte mit den ökologischen
Aspekten sinnvoll bzw. menschenfreundlich und alltagstauglich verknüpft werden können.
Eine effiziente und umweltverträgliche Verkehrspolitik muss Maßnahmen treffen, mit denen Verkehr
vermieden, auf umweltverträglichere Verkehrsträger verlagert sowie bestehende Kapazitäten (von
Verkehrswegen und Fahrzeugen) optimal genutzt als auch die spezifischen Umweltbelastungen von
Fahrzeugen verringert werden.
Nahmobilität - die Gestaltung von Verkehr und Mobilität beeinflusst maßgeblich die Lebensqualität
in Städten. Darüber hinaus sind – angesichts gesundheitsschädigenden Stickoxiden und Feinstaub,
weiter steigendem Energieverbrauch des Verkehrs, Klimawandel, begrenzter Ressourcen und
finanzieller Mittel - die meisten Mobilitätsstile bereits heute nicht mehr tragfähig. Insbesondere für
die Gesundheit und das Wohlergehen der heutigen und der zukünftigen Generationen junger
Menschen ist ein Umdenken notwendig.

Arbeit, medizinische Versorgung, Bildung, Pflege sozialer Kontakte, Kultur, Einkaufen und touristische Aktivitäten – die Befriedigung dieser Bedürfnisse bedarf neuer Mobilitätskonzepte, die auch die Ziele zur Reduzierung und Vermeidung von Schadstoff- und Lärmemissionen einbeziehen müssen. Dazu braucht es in der Stadtplanung endlich einen Paradigmenwechsel; weg von den autogerechten Planungsansätzen hin zu einer gesundheits- sowie bewegungsfördernden als auch fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadtgestaltung. Zu Fuß gehen und Fahrradfahren sind zentrale Elemente einer nachhaltigen Mobilität. Aktive Mobilität fördert die Gesundheit und verursacht keinen Lärm sowie Schadstoffe. Sie ist notwendig für attraktive öffentliche Räume und lebenswerte Städte und Gemeinden. Zudem sichert Radfahren und zu Fuß gehen den kostengünstigen Zugang zu Teilhabe und Mobilität.

Die Schadstoffbelastung in den Ballungsräumen ist auch durch die vermehrte Benutzung von „sauberen Dieselfahrzeugen“ nicht zurückgegangen - wie wir heute wissen durch deren überhöhte Schadstoffwerte und laut neusten Berichten vermutlich sogar mit Wissen der Politik auf mehreren Ebenen, bis hin zur EU-Kommission (4) . Laut dem Tüv Nord hat die Bundesregierung „... den Prüfern auf Drängen der Automobilindustrie untersagt, die Motorensoftware zu untersuchen“ (6). Hier ist **akuter Handlungsbedarf** und Maßnahmen zur Luftreinhaltung gemäß den Anforderungen der RL 2008/50/EG sind erforderlich. **Die Qualität der Maßnahmen darf ausschließlich an den gesundheitlichen Folgen für die Menschen gemessen werden und nicht an den wirtschaftlichen oder finanziellen Auswirkungen.** Der stellvertretende Bürgermeister von London sagt dazu (5): “The VW scandal has focused attention on a problem we hardly knew about, and it has raised to the top the public policy of failure of dieselization across the European Union, and the UK too, combined with the spectacular failure of the Euro engine standards,” he said. “[The scandal] has focused our minds on the fact that we need to accelerate the way out of diesel.”

2014 ist der Energieverbrauch im Verkehr in Deutschland weiter angestiegen - verantwortlich für diese Entwicklung sind sowohl der Individual- als auch der Güterverkehr auf der Straße. Beide Sektoren verzeichnen eine Zunahme der Gesamtfahrleistung auf die höchsten Werte in der Geschichte der Bundesrepublik, welche nicht durch Effizienzfortschritte kompensiert werden konnte. Hierbei spielen auch Rebound-Effekte eine entscheidende Rolle.

Die Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ schreibt aktuell in Ihrer Stellungnahme zum Bericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2014 (1): „Für den Verkehrssektor stellt sich die Situation mit Blick auf die Erreichung des Ziels einer Verbrauchssenkung um 10 % bis 2020 gegenüber 2005 als besonders problematisch dar. Um dieses Ziel noch zu erreichen, müsste der Energieverbrauch im Vergleich zu 2014 jedes Jahr um 2 % gemindert werden, während es im Mittel der Jahre von 2005 bis 2014 sogar eine leichte Steigerung um 0,2 % gab.“

Die **CO₂-Emissionen im Verkehr** sind seit 1990 um 0,6 Prozent angestiegen – die Industrie, zum Vergleich, verringerte ihre Emissionen zwischen 1990 und 2014 um ein Drittel.

Einzelne Bundesländer haben beim neuen Bundesverkehrswegeplan sich Gutachten zur eigenen Verkehrsprognose mit der Vorgabe, dass die Klimaschutzziele einzuhalten sind, in Auftrag gegeben – dies dürfte auch für die NHS NRW hilfreich sein. Die Prognose-Rechnung wurde für ganz Deutschland durchgeführt und nur für einzelne Bundesländer ausgewertet.

NRW hat sich in den letzten Jahrzehnten immer weiter zum „**Autoland**“ entwickelt, mit überlasteten Straßen und Strukturen (z.B. Geschäfte mit großen Parkplätzen an Bundesstraßen oder in der Nähe von Autobahnen), die sich immer mehr an diese Autowelt anpassen und die Nahversorgung ohne PKW erschweren.

Auch das **ÖV**-System ist trotz Verbesserungen und Ausbaus etwa im regionalen Schienenverkehr während der Hauptverkehrszeiten durch steigende Fahrgastzahlen, die dem allgemein steigenden Verkehrsaufkommen entsprechen, deutlich überlastet. Weiter wachsende Fahrgastzahlen zur Erreichung der Klimaschutzziele sind ohne Leistungsausweitungen und eine größer bemessene Infrastruktur nicht erreichbar. Gerade für junge Menschen ist ein bezahlbares und barrierefreies ÖV System zur Gewährleistung gleicher Bildungschancen und für die Freizeit, gerade auch im ländlichen Raum, besonders wichtig.

Beim **Güterverkehr** muss der Trend zur Verlagerung von der Schiene auf die Straße unterbrochen und umgekehrt werden. Zur Reduzierung des Verkehrsaufwands und der zunehmenden Lieferentfernungen müssen Steuerungsmechanismen zur Umlage und Berücksichtigung der Gesundheits- und Umweltkosten entwickelt werden.

Zudem beeinträchtigt der Verkehrslärm die Lebensqualität und die Gesundheit - die zurzeit gültigen Gesetze müssen dringend modernisiert werden. Das Land NRW sollte sich daher den Gesetzesinitiativen anderer Bundesländer im Bundesrat anschließen, die realen Lärmemissionen sollten denen von der WHO geforderten Lärmwerten zum Gesundheitsschutz entsprechen.

Beim **Luftverkehr** steht eine Reformierung des Emissionshandels an - mit dem Ziel alle Flüge einzubeziehen und die Wirkung aller Treibhausgaskomponenten, auch in Bezug auf die Flughöhe, zu berücksichtigen. Zudem ist eine steuerliche Gleichbehandlung von Flugbenzin/Kerosin der gewerblichen Luftfahrt (wie in Norwegen und bei unseren Nachbarn den Niederlanden) im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern notwendig sowie der Abbau der Subventionierung von Flughäfen als auch eine Verminderung der Belastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen.

Für das steigende Verkehrsaufkommen gibt es strukturelle Ursachen, so nehmen seit vielen Jahren die Pendlerzahlen zu und dokumentieren die weiter zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten. Hinzu kommt der wachsende Anteil Verkehr der dadurch entsteht, dass sich die Strukturen bereits an die PKW-Nutzung angepasst haben.

Verstärkte Förderung von Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Substanzerhalt vor Neubau im Straßenbau konnten dem zum Teil entgegen wirken, aber noch keine allgemeine Trendwende erreichen. Ähnliches gilt für neue Trends wie Sharing-Angebote und Digitalisierung, die Entwicklung alternativer Antriebsarten, intelligentere PKW und eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel. Genau diese Trendwende sollte jedoch in der NHS NRW verfolgt werden.

Beim Thema Mobilität und Verkehr werden in dem „Entwurf einer NHS NRW“ Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität weder beschrieben noch analysiert, auch die Quantifizierung und Terminierung von Zielen fehlt. Es wird in wenigen Absätzen ein Leitbild „Leistungsfähige, umweltschonende, energieeffiziente und sichere Mobilität“ skizziert und als Problemstellung „über viele Jahre“ fehlende Investitionen in die Infrastruktur aufgeführt. Die wenigen aufgeführten Ziele sind wenig konkret. Da, wie beschrieben, keine Analyse der aktuellen Entwicklung vorhanden ist, fehlt den Zielen der Ursprung, um sie inhaltlich nachvollziehen zu können. Zusätzlich sind keine entsprechenden Indikatoren aufgeführt, anhand derer eine Zielerreichung festgemacht werden könnte.

Für die NHS NRW empfehlen wir deshalb eine Analyse der aktuellen (teilweise oben beschriebenen) Entwicklungen im Bereich Mobilität und Verkehr. Auf Grundlage dieser Analyse sollten Ziele definiert werden, die den Weg aus der aktuellen Situation beschreiben. Die Entwicklung im Bereich Mobilität / Verkehr müssen schließlich auf Basis sinnvoller Indikatoren nachvollzogen und gesteuert werden können.

Insgesamt wären einheitliche Indikatoren auf Landes und Bundesebene, mit der Möglichkeit sinnvoller regionaler Ergänzungen, wünschenswert. Dazu möchten wir auf das Indikatorenset des Umweltbundesamtes verweisen, welche in der Studie "Entwicklung von Indikatoren im Bereich

Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie" (2) veröffentlicht wurde und auf den neuen „IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities“ (3) der Europäischen Kommission. Denkbare zusätzliche Indikatoren könnten der Modal Split und die Pendlerzahlen/-Entfernungen sein. Im Rahmen des Klimaschutzplans wurden für Ballungsräume in NRW bereits Ziele für den Modal Split definiert (4x25 %), die auch für die NHS NRW übernommen und als Orientierungshilfe für die Kommunen gelten könnte.

Im bisherigen Prozess zur Entwicklung der NRW Nachhaltigkeitsstrategie wurde der Themenbereich Mobilität und Verkehr weder in den Fachforen zur Strategiefortentwicklung noch bei den vier Nachhaltigkeitstagungen ausreichend behandelt, daher fordern wir weiterhin die Einrichtung einer Arbeitsgruppe "Nachhaltige Mobilitäts- und Transportstrategie" und die Durchführung mehrerer Fachforen zu den zentralen Themenschwerpunkten.

Die Stellungnahme wurde von mehreren Akteuren entwickelt und durch den VCD erstellt und mit PROBAHN NRW, dem ADFC NRW, dem BUND NRW, dem Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V., dem ACE, dem NABU NRW und dem Landesjugendring NRW abgestimmt. Die Verbände haben sich der Stellungnahme angeschlossen und haben zudem gemeinsam den ergänzenden Fachbeitrag der ersten Stellungnahme als Dialogbasis weiter konkretisiert.

Mit freundlichen Grüßen
Rolf Mecke

Mitglied des VCD Landesvorstand NRW

Ansprechpartner:

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. LV NRW
Rolf Mecke (Email: rolf.mecke@vcd-nrw.de)

PRO BAHN NRW e.V.
Frank Michalzik (Email: michalzik@probahn-nrw.de)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW (ADFC NRW)
Thomas Semmelmann (Email: t.semmelmann@adfc-nrw.de)

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW
Notburga Henke (Email: nhenke@t-online.de)

Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.
Ernesto Ruge (ernesto.ruge@ruhrmobil-E.de)

Auto Club Europa e.V. ACE
Tolga Kaya (tolga.kaya@ace-online.de); Matthias Knobloch (matthias.knobloch@ace-online.de)

Naturschutzbund NABU NRW
Josef Tumbrinck (j.tumbrinck@nabu-nrw.de)

Landesjugendring NRW
Kathrin Prassel (prassel@ljr-nrw.de)

Quellen:

(1) Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ - Stellungnahme zum Bericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2014:

<https://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/M-O/monitoringbericht-energie-der-zukunft-stellungnahme-2014,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>

(2) Studie Umweltbundesamtes: Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie:

http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_12_2015_entwicklung_von_indikatoren_im_bereich_mobilitaet.pdf

(3) IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

(4) VW-Skandal: EU-Kommission seit 2012 über illegale Software-Manipulationen informiert

<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-skandal-eu-kommission-seit-2012-ueber-illegale-software-manipulationen-informiert/12637604.html>

(5) Deputy Mayor of London: Diesel NOT the Right Thing for Cities

<http://www.citiesofthefuture.eu/deputy-mayor-of-london-diesel-not-the-right-thing-for-cities/>

(6) Handelsblatt: „Der Tüv Nord hat wegen der Volkswagen-Abgasaffäre die Bundesregierung kritisiert. Sie habe den Prüfern auf Drängen der Automobilindustrie untersagt, die Motorensoftware zu untersuchen.“

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/volkswagen-und-dieseldgate-dobringt-sauer-auf-den-tuev/12625752.html?social=twitter>