

Abteilung VIII
6. NOV. 2015



Bielefeld
pro Nahverkehr

MKULNV Staatssekretär

TR

Eingang: 02. Nov. 2015

+ V A Vorlage

Tbg.-Nr. 18115 AL VIII

sofort Frist: 3 Wochen 27.11.15

Bielefeld pro Nahverkehr e. V. · Kupferheide 39a · 33649 Bielefeld

Herrn Staatssekretär Peter Knitsch
Umweltministerium NRW
Schwannstraße 3
40476 Düsseldorf

VIII-A20
26.11

Bielefeld, 29. Oktober 2015

5/11

Entwurf einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

ich habe am 20.10.2015 an der 2. Kommunalen Nachhaltigkeitstagung NRW in Bielefeld teilgenommen. Sie haben auf der Tagung den „Entwurf einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen“ vorgestellt. Von einer Reihe von Tagungsteilnehmern wurde kritisiert, dass der Bereich „Mobilität und Verkehr“ nur unzureichend in dem Entwurf vorkomme. Daran knüpfe ich in meiner nachfolgenden Stellungnahme zu dem Entwurf an.

Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass die Art und Weise, wie derzeit bei uns die Mobilität von Personen und Gütern organisiert wird, nicht zukunftsfähig ist. Die Bedrohungen für Mensch und Umwelt sind gigantisch: hohe CO2-Emissionen, Schadstoffe, Verlärmung, Flächenfraß, Ressourcenverbrauch ... In einem SUV sind 2000 kg wertvoller Rohstoffe verbaut, und ein solches Fahrzeug transportiert im statistischen Mittel für max. 1 Std. pro Tag 1,4 Personen. Welch gigantische Verschwendung! In dem krassen Ausmaß gibt es das in keinem anderen Lebensbereich. Und dennoch sehen „wir“ weitgehend tatenlos zu, wie die Verkehrsmengen weiter anwachsen, vor allem beim Gütertransport. Wir betrachten das Anwachsen quasi als naturgesetzlichen Vorgang, dabei ist es von Menschen gemacht. „Dabei ist Vorsorge zu treffen, damit wachsende Verkehrsumfänge auf leistungsfähigen Verkehrs-Achsen gebündelt werden, um Siedlungsbereiche so weit wie möglich zu entlasten.“, heißt unter A.III.5. auf S. 6 des Entwurfs. Ein solcher Satz greift nun wirklich zu kurz in einem Papier, das eine Nachhaltigkeitsstrategie begründen soll. Implizit wird das Wachsen der Verkehrsumfänge akzeptiert (s.o.). Nachhaltig kann man aber eigentlich nur eine Strategie nennen, die sich die Begrenzung der Verkehrsumfänge zum Ziel setzt.

Die geschilderte Problemlage bzgl. Mobilität und Verkehr muss nach meiner Auffassung in einem Papier, das eine Nachhaltigkeitsstrategie entfaltet, explizit angesprochen werden. Und es muss dargestellt werden, wie dem begegnet werden soll. Eine Strategie, die die Begrenzung, besser noch: die Reduktion, der Verkehrsmengen nicht ausdrück-

lich als Ziel benennt, hat nach meiner Auffassung den Zusatz „Nachhaltigkeit“ nicht verdient. Das gilt ganz besonders für den Schwerlastverkehr. Dem weiteren Anwachsen tatenlos zuzusehen, bis der Fernstraßenkollaps erreicht ist – das hat mit nachhaltigem Handeln nichts zu tun.

Im Folgenden will ich einige Anmerkungen zum Text bzw. einzelnen Formulierungen machen:

Der erste Satz in III.5. mag in seiner Allgemeinheit noch akzeptabel sein. Aber dass dann im nachfolgenden Satz die Nachhaltigkeitsproblematik auf den Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur reduziert wird, finde ich nicht akzeptabel. So werden all die Gefährdungen, die von unserem Mobilitätsmodell für Mensch und Umwelt ausgehen, ausgeblendet und auf die Frage reduziert, wie die Mittel für Erhaltungsinvestitionen aufgebracht werden können. Das wird den ökologischen Problemen, die unser Mobilitätsmodell erzeugt, nicht gerecht.

Der erste Satz des zweiten Absatzes von III.5. unterstreicht das, in dem er die Bereitstellung der Finanzmittel für die Erhaltungsinvestitionen als „derzeitige zentrale verkehrspolitische Aufgabe“ charakterisiert. Die Bereitstellung dieser Finanzmittel ist in der Tat eine große Herausforderung. Aber sie kann doch nicht das Herzstück einer Nachhaltigkeitsstrategie für Mobilität und Verkehr sein!

Der 3. Absatz von III.5. beginnt mit „Doch kommt es häufig zu Engpässen“. Das ist eine Feststellung mit einem gewissen Realitätsgehalt. Zu einer Nachhaltigkeitsstrategie müsste aber doch eigentlich eine Aussage gehören, wie damit politisch umgegangen werden soll. Engpässe will man beseitigen. Das könnte durch Ausbau der Infrastruktur oder durch Reduktion der Verkehrsmengen geschehen. Das Papier sagt dazu nichts. Auch die Fortführung des Satzes „... sowie zu erheblichen umwelt- und klimaschädlichen Lärm- und Luftemissionen“ trifft lediglich eine Feststellung, ohne dass im weiteren etwas dazu gesagt wird, wie politisch-strategisch damit umgegangen werden soll. Schließlich wird – etwas unvermittelt – der Halbsatz angefügt „...“, der öffentliche Personenverkehr steht vor erheblichen finanziellen Herausforderungen“. Auch das wieder nur eine Feststellung. Aber wie soll damit in einer Nachhaltigkeitsstrategie umgegangen werden? Das Land NRW hat übrigens bei der letzten ÖPNVG-Novelle die Investitionsmittel nach § 12 um 30 Mio € gekürzt.


Im 4. Abschnitt von III.5. wird zunächst die Veränderungsnotwendigkeit angesichts von Klimawandel und Ressourcenverknappung benannt und dann als Kontrapunkt „Mobilität ist aber gleichzeitig auch die Lebensader von Wirtschaft und Gesellschaft“ dagegen gesetzt. Was bedeutet das aber nun im Hinblick auf eine Nachhaltigkeitsstrategie? Dazu gibt es im nächsten Absatz nur einen sehr allgemeinen Satz, der wiederum einen entscheidenden Aspekt, nämlich die politische Einflussnahme auf die Entwicklung der Verkehrsmengen, außen vor lässt.

Im letzten Absatz von III.5. werden schließlich einige Maßnahmen aufgelistet, die die Kommunen im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität unterstützen sollen. Diese Maßnahmen sind zu begrüßen, sind aber nur kleine Bausteine, die die Entwicklung insgesamt nur geringfügig beeinflussen werden.

Meine Kritik wäre unangemessen, wenn in dem nachfolgenden Teil B entsprechende politisch-strategische Überlegungen zu Mobilität und Verkehr dargestellt würden. Als eigener Schwerpunkt unter B taucht „Mobilität und Verkehr“ aber gar nicht auf. Das wird der Bedeutung dieses Bereichs nicht gerecht. Im Kapitel B.V. „Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung“ tauchen einige wenige Sätze zu Mobilität auf. In V.1. finden sich im 3. und 4. Abschnitt sinnvolle Ausführungen zu Nahmobilität. Aber unter V.3. „Mittelfristige Ziele“ und V.4. „Maßnahmen/Instrumente/Finanzen“ kommen Mobilität und Verkehr gar nicht mehr vor.

Nachhaltige Mobilität hat einen sehr hohen Stellenwert im gesamten Nachhaltigkeitsdiskurs. Dem wird der Entwurfstext leider nicht gerecht. Nach meiner Auffassung muss es unter B ein eigenes Kapitel zu „Mobilität und Verkehr“ geben. In dem Kapitel muss darauf eingegangen werden, dass unser Mobilitätsmodell nicht zukunftsfähig ist und wie damit politisch-strategisch umgegangen werden soll. Ich wünsche mir eine klare Absage an die Straßenneubaupolitik der letzten Dekaden. Als Ziel müsste die stärkere Förderung des ÖPNV und eine deutliche Verschiebung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes formuliert werden. Es muss das Ziel der besseren Vernetzung der Verkehrsmittel formuliert und zumindest in Ansatzpunkten dargelegt werden, wie dies unterstützt werden soll. Vor allem muss etwas zur Begrenzung und Verlagerung des Fernlastverkehrs ausgeführt werden. Es wäre auch zu begrüßen, wenn im Hinblick auf Demographie und Verkehr die Barrierefreiheit aller öffentlichen Verkehrsmittel als Ziel aufgenommen würde, das das Land wirksam unterstützt. Dann wäre „Mobilität und Verkehr“ angemessen in dem Strategie-Papier berücksichtigt, und das Papier hätte den Namen „Nachhaltigkeitsstrategie“ zu Recht verdient.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Godehard Franzen
Vorsitzender von „Bielefeld pro Nahverkehr“
Kupferheide 39a, 33649 Bielefeld
0521 451102 oder 0172 5366432
godehard.franzen@gmx.de