

Anlage (als ergänzender Beitrag) **zur Stellungnahme zum Strategiepapier** „Auf dem Weg zu einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen“ (Beschluss der Staatssekretärskonferenz v. 23. 6. 2014) – erstellt: Rolf Mecke, Iko Tönjes,

Nachhaltige Mobilität und Verkehr NRW

Für den Verkehrsclub Deutschland ist Mobilität zu aller erst ein positiver Ausdruck individueller Lebendigkeit bzw. gesellschaftlicher Entwicklung und wirtschaftlicher Dynamik, ein zentraler Bedarf zur Alltagsbewältigung und zur sozialen und kulturellen Interaktion. Mobilität hat in der modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft einen sehr hohen gesellschaftlichen Stellenwert, der konkrete Bedarf ist abhängig von räumlichen Lebensumständen, von gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturen und von vielfältigen Zusammenhängen und Wechselwirkungen.

Der VCD e.V. macht sich in Nordrhein-Westfalen seit über 25 Jahren für eine umwelt- und klimaverträgliche sowie sichere und gesunde als auch sozialverträgliche und wirtschaftlich sinnvolle Mobilität stark. Die Menschen beim VCD engagieren sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik: Ein nach ökologischen Kriterien sinnvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel, weniger umweltschädigende Autos, ein ausgereifteres Bus- und Bahnangebot, die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ... und vieles mehr. Mobilität ist für den VCD nachhaltig, wenn die Nutzung bestimmter Mobilitäts- bzw. Verkehrsmittel 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, bestehende Kapazitäten (von Verkehrswegen und Fahrzeugen) optimal genutzt sowie die spezifischen Umweltbelastungen von Fahrzeugen verringert werden.

Zentrale Ziele einer nachhaltigen Kommunal- und Landespolitik im Bereich Mobilität und Verkehr sollten daher sein:

- kürzere Arbeitswege und die Förderung der Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten zur Verkehrsvermeidung
- Förderung einer bedarfsgerechten (gut zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichbaren) kleinteiligen Nahversorgung (z.B. durch gesetzl. Reduzierung der Nettoverkaufsgröße des kleinflächigen Einzelhandels) - strukturelle Verkehrsverbesserung.
- Verbesserung der Nahmobilität: Gleichbehandlung und gute Vernetzung der Verkehrsmittel (Fußwege, Fahrradwege, ÖV-Spuren/Schiene, PKW-Spuren) besonders in den Kommunen
- Verkehrsverlagerung: Bedarfsgerechte ÖV Angebote, Entwicklung eines NRW-weiten alltagstauglichen Radroutensystems analog zur Niederlande - mit Ausweitung der Straßennutzungsmöglichkeiten, Erhöhung des PKW-Besetzungsgrad durch ein Gattungsmarketing für Fahrgemeinschaften und Optimierung der Vermittlung durch Entwicklung eines deutschen bzw. europäischen Metaportals.
- Güterverkehr: Verlagerung von Anteilen auf die Schiene (Ausbau der Kapazitäten) oder auf Schiffe und Reduzierung des Verkehrsaufwands durch Reduzierung der Lieferentfernungen und durch Transportvermeidung, Entwicklung von Steuerungsmechanismen zur Reduzierung der

Transportentfernungen (z.B. über eine Umlage der externen Kosten, wie Umweltbelastungen und Unfälle, oder über einen entfernungsabhängigen Anteils bei der Mehrwertsteuer).

- Flugverkehr: Reformierung des Emissionshandels mit dem Ziel alle Flüge einzubeziehen und die Wirkung aller Treibhausgaskomponenten, auch in Bezug auf die Flughöhe, zu berücksichtigen. Steuerliche Gleichbehandlung von Flugbenzin/Kerosin der gewerblichen Luftfahrt (wie in Norwegen und den Niederlanden) im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Abbau der Subventionierung von Flughäfen. Verminderung der Belastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen.
- Fortentwicklung bestehender Nachhaltigkeitsindikatoren: Ausgewählte Verkehrsdaten (Nutzung Umweltverbund, Motorisierung, Güterverkehr mit Bahn/Schiff ...), Kosten (Erhalt, nachhaltiger Umbau und Ausbau der Verkehrssysteme ...), Finanzierung, Umweltauswirkungen (Luftqualität, Lärm ...), Verkehrssicherheit (Anzahl Verkehrsunfälle ...), Barrierefreiheit (ÖV Zugang / Bahnhöfe ...), städtischer Raum (Geschwindigkeit ...), Flächenverbrauch (Umnutzung Verkehrsflächen ...).

Konkrete Maßnahmenfelder für die Landesverkehrs- und Raumpolitik:

- Einsatz auf Bundesebene für ausreichende Fortschreibung und gerechte Verteilung der Bundesmittel (RegG, GVFG, Entflechtung,..), für erweiterte Lkw-Maut und Abbau von Subventionen für den Autoverkehr, aber auch für Tempo30 in Städten, öffentl. CarSharing-Parkplätze, ÖPNV-freundliches Steuerrecht (JobTickets u. Firmenparkplätze, Dienstreisen,..) etc.
- Regeln und Empfehlungen zum Rad- und Fußverkehr (Wegebreiten, Querungen, Rad-Stellplätze, ...) bei den Kommunen durchsetzen (Recht, Förderbedingungen)
- Pilotprojekte und Rahmenvorgaben zum effektiven Mobilitätsmanagement für Gewerbestandorte, Wohnquartiere, Städte
- Echte E-Mobilität fördern: Bahn-Elektrifizierung, E-Busse, Zweirad-E-Mobilität (Pedelecs, Scooter,..), ggfs. E-Autos im Carsharing, nur in Verbindung mit Nutzung von Ökostrom
- Vermeidung von Flächennutzung und -verbrauch für die Gewinnung von sog. Agro- oder Biosprit
- Stärkere Förderung des Umweltverbunds in Stadtentwicklung und Bauleitplanung: Standorte, Verdichtung, Anbindung, Stellplätze, Parkraummanagement, Beteiligung am ÖPNV (städtebaul. Verträge),..
- Umfassende Konzeption zur gesicherten Finanzierung des ÖPNV-Betriebs entwickeln, darin ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe
- Allg. Förderung des ÖPNV: Vorrang im Straßenverkehr und Nachweis der Qualität und Effizienz in standardisierten Berichten als Vorbedingungen, Mittel zur Sanierung und flächenhaften Qualitätsverbesserung (Haltestellen, Beschleunigung, Barrierefreiheit,..), Kleine Stadtbusflotten, Integrierte Verkehre (mit Taxi, CarSharing, Leihrad etc.)
- RE-Kapazitäten ausbauen, Landesweites Regional(schnell)buskonzept als Ergänzung des Schienennetzes
- Projekte zum Abbau von Bahn-Engpässen im Lande (Liste des SPNV-Beirats) und zur Aufwertung von Bahnhöfen (Duisburg Hbf!) zügig angehen
- landesweite echte Mobilitätsgarantie (aktive Ersatzangebote durch Verkehrsunternehmen bei Störungen) und Garantieangebote (Tür-zu-Tür, jeder Ort / jede Stunde, Anschluss-Sicherung), multimodales Routing / Reiseassistenz
- Güterverkehrskonzepte: Bahnausbau plus Lärmschutz, Lkw-Routenführung, Förderung umweltschonenderer Lkw, Umweltverträglicher Schiffsverkehr, Logistik-Konzepte