



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Positionen und Forderungen des Städte- und Gemeindebundes NRW anlässlich des Dieselskandals

Aus Sicht des StGB NRW sind die Ergebnisse des „Diesel-Gipfels“ derzeit noch nicht ausreichend. Ob die vereinbarten Maßnahmen schnell genug greifen und geeignet sind, auch ausreichend große Reduzierungen der Stickstoffdioxidemissionen zu bewirken, ist zweifelhaft. Berechnungen des Umweltbundesamtes lassen darauf schließen, dass die Software-Updates keine ausreichende Wirkung entfalten, um eine Senkung von Schadstoffemissionen in ausreichendem Maße herbeizuführen. Der StGB NRW erwartet daher, dass auch die Ergänzung von Abgasreinigungssystemen (Hardware-Nachrüstung) eine Option bleibt, wenn die vorgenommenen Software-Maßnahmen nicht ausreichend sein sollten.

Die Einigung auf Software-Nachbesserungen und einen Mobilitätsfonds gehen zwar in die richtige Richtung, sind aber nur ein erster Schritt auf einem langen Weg hin zu menschen- und umweltschonenden Mobilitätskonzepten. Wer die Schadstoffbelastung der Städte schnell und dauerhaft reduzieren will, muss mehr erreichen. Nötig ist eine umfassende Verkehrswende. Ohne einen Masterplan mit einem Zeitplan und klaren Zielvorgaben werden wir in absehbarer Zeit erneut über Fahrverbote als einzige Ad-hoc-Maßnahme diskutieren müssen. Diese sollten im Sinne der Verbraucher aber mit allen Mitteln verhindert und durch nachhaltigere Maßnahmen ersetzt werden.

Die Feinstaub- und Schadstoffbelastung insgesamt wird nur abnehmen, wenn weniger und sauberere Autos unterwegs sind. Es müssen Anreize für innovative Konzepte und umweltschonende Fortbewegungsarten geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund muss die Attraktivität des ÖPNV dringend deutlich gesteigert werden: Mehr Fahrzeuge, eine engere Taktung und gegebenenfalls auch eine Änderung der Preise sowie einheitliche Tarifzonen der Verkehrsverbände sind diskussionswürdige Optionen. Für dieses Bündel an Maßnahmen ist der beim Diesel-Gipfel beschlossene Fonds viel zu gering ausgestattet. Die Digitalisierung des Verkehrs zwecks intelligenter Verkehrssteuerung, die Umrüstung der Busflotten, die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes, die Förderung der Elektromobilität und der Umbau des öffentlichen Straßenraumes sind mit einer Milliarde Euro für ganz Deutschland nicht nachhaltig zu finanzieren.

In einer Pressemitteilung vom 08.03.2017 hat der StGB NRW bereits deutlich herausgestellt, dass die Verantwortung für die Luftreinhaltung keinesfalls auf Autofahrende und Kommunen verlagert werden und der Konflikt letztlich nicht auf dem Rücken der Verbraucher ausgetragen werden darf. Dies führt nicht zum gewünschten Ziel.

Die Schadstoffe müssen an der Quelle reduziert werden. Verantwortlich hierfür sind die Autohersteller. Es ist Aufgabe der Politik, die Hersteller als Verursacher umfassend in die Verantwortung zu nehmen. Hierzu gehören nicht nur feinstaubarme Verbrennungsmotoren und die zügige und wirksame Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen, sondern auch Investitionen in neue Antriebsarten, wie die E-Mobilität. Gleichzeitig ist bei der E-Mobilität zu bedenken, dass hierdurch zwar die Antriebsart im Sinne der Umwelt geändert wird, dies jedoch keine Lösung für den Verkehrsinfarkt in den Städten und auf den Autobahnen bringt. Die Anzahl der Fahrzeuge bleibt durch den reinen Austausch der Antriebsart gerade gleich. Entsprechendes gilt für autonom fahrende Fahrzeuge.

Grundlegender Mobilitätswandel erforderlich

Es ist nachvollziehbares Anliegen der Kommunen ihre Bürger vor Feinstaubemissionen zu schützen. Gleichzeitig geht es auch um die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten. Langfristig kann dies nur durch einen grundlegenden Mobilitätswandel erreicht werden:

- Ziel aller Anstrengungen muss es letztlich sein, den Modal Split zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu verändern.
- Der Anteil des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am Modal Split muss deutlich erhöht werden.
- Vor dem Hintergrund, dass ca. 50 % der Autofahrten kürzer als 5 km sind, ergibt sich in diesem Entfernungsbereich ein enormes Potential für den Fuß- und Radverkehr.
- Voraussetzung für Radverkehr in den Städten ist aber eine leistungsfähige, vernetzte, sichere und komfortable Radinfrastruktur.
- Eine Transformation in der Verkehrsinfrastruktur erfordert einen umfassenden landes- und kommunalpolitischen Masterplan mit verbindlichen und klaren Zielvorgaben sowie einer umfangreichen finanziellen Ausstattung.

Die Heterogenität NRWs wird im Verkehrsbereich zu einer zusätzlichen Herausforderung: Im ländlichen Raum werden die zu überwindenden Distanzen immer größer. Ursache hierfür ist die zunehmende Konzentration von Schulen, Lebensmittelmärkten und Arztpraxen auf dichter besiedelte Räume. Betrachtet man hingegen die Ballungszentren und deren umliegende Randzonen, so hat die dortige Verkehrsinfrastruktur ihre Belastungsgrenze überschritten und erlebt derzeit einen „Verkehrsinfarkt“.

Diese Heterogenität macht deutlich, dass jede Region unterschiedliche Lösungen beansprucht. Hier fordert der StGB NRW:

- Für den Bereich des ÖPNV müssen stärker als bislang die besonderen Bedürfnisse des ländlichen Raums mit den relativ großen Flächenrelationen und größeren Entfernungen bei der Verteilung der Finanzmittel berücksichtigt werden. Dies kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass der Verteilschlüssel der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW deutlich zugunsten des Flächenfaktors erhöht wird.
- Rhein-Ruhr Express und Radschnellwege sind zügig weiterzubauen. Dabei muss auf die Anbindung des ländlichen Raums über Zubringerachsen geachtet werden.
- Das Förderprogramm des Landes zur Förderung der Nahmobilität muss beibehalten und bei Bedarf aufgestockt werden.

Neben der Kommunal- und Landespolitik ist aber auch die Wirtschaft gefordert, Pendlerströme zu entzerren. Dies kann etwa durch Unternehmensansiedlungen in verkehrsrärmere Regionen geschehen. Die Chancen durch die Digitalisierung machen einen zentralen Unternehmensstandort häufig entbehrlich. Qualifizierte Arbeitnehmer haben durch Home-Office Angebote die Perspektive, auch für räumlich weiter entfernte Arbeitgeber tätig zu werden. Dies alles erfordert jedoch flächendeckende Hochgeschwindigkeitsnetze. Insofern ist der Gigabit-Netzausbau in den kommenden Jahren zu forcieren.

Die Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Autobahn auf die Schiene steht derzeit vor hohen Hürden. Neben einem unzureichenden Trassenangebot, stellen auch die aktuell hohen Trassenpreise ein großes Hindernis dar. Solange eine Güterbeförderung auf den Straßen deshalb wirtschaftlicher ist, wird keine Verlagerung auf die Schiene stattfinden. Auch hier ist die Politik gefordert tätig zu werden.