

10-Punkte für Mobilität in NRW, die das Klima schützt

Präambel

Der Verkehrssektor bleibt weiter ein Sorgenkind beim Klimaschutz, auch in NRW. Die seit Jahrzehnten fast unverändert hohen Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr sind weder vereinbar mit dem 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens, noch mit der Klimaschutzgesetzgebung. Es braucht umgehend wirksame Maßnahmen, die nachweislich zur Dekarbonisierung der Mobilität führen und das Land unabhängiger machen von fossilen Treibstoffen. Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht aus.

Zugleich gilt es, die Mobilität zukunftsfähig zu gestalten. Denn jeder einzelne von uns, aber auch die Gesellschaft als Ganzes, ist auf Mobilität angewiesen: für Produktion, Handel und Konsum genauso wie zur sozialen Teilhabe oder dem Zugang zur Arbeitswelt.

Die Akteursinitiative ‚Klima schützen & Mobilität gestalten‘ skizziert mit diesem 10-Punkte-Papier, in welchen Bereichen vordringlich umfassende Veränderungen notwendig sind. Sie fokussiert sich insbesondere auf Fragen der lokalen und regionalen Mobilität, der Verkehrsmittelwahl und der Kombination von Verkehrsmitteln. Damit will die Akteursinitiative nicht nur einen Handlungsrahmen für die Landespolitik aufzeigen, sondern gleichfalls einen Beitrag zur Debatte um den Verkehr der Zukunft in NRW leisten.

1. Wir brauchen klare, zielgerichtete Debatten und überprüfbare Ergebnisse

Als bevölkerungsreichstem Bundesland mit zahlreichen Ballungsgebieten und lokalen sowie regionalen Verkehrsbewegungen kommt NRW eine Schlüsselrolle bei der notwendigen Transformation des Verkehrssektors zu. Der Wandel zu einer klimaneutralen, sozial und ökologisch gerechten Mobilität, die die Bedürfnisse von Menschen und Wirtschaft im Blick behält, muss endlich als Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden. Dafür braucht es einen breit getragenen (Ziel-)Konsens über einen „Verkehr der Zukunft“ mit klar benannten und messbaren Zielen und Zwischenschritten. Darauf sind alle Maßnahmen auszurichten.

Unterschiedliche Kontexte benötigen dabei unterschiedliche und bedarfsgerechte Lösungsansätze. Diese sind danach zu bewerten, ob sie die konkreten Probleme vor Ort lösen und der Zielerreichung dienen. In einer abgestimmten Strategie müssen steuernde Maßnahmen und ein attraktives Alternativangebot abgewogen und miteinander verknüpft werden („Push“ und „Pull“). Alle Maßnahmen müssen einen Klima-Check bestehen. Dieser stellt sicher, dass die Maßnahmen dem Klimaschutz dienen und ist Voraussetzung dafür, dass entsprechende Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

2. Wir müssen Mobilität klimafreundlich gestalten – orientiert an den Bedürfnissen der Menschen

Nach Jahrzehnten der autozentrierten Verkehrsplanung gilt es, ein neues Planungsverständnis zu schaffen und Mobilitätsverhalten sowie -bedürfnisse der Menschen, ob als Privatpersonen, Arbeitnehmer*innen oder Handel- und Gewerbetreibende, in den Fokus zu rücken. Sie wollen situativ auf Mobilitätsangebote zugreifen und diese kombinieren können. Menschen sind auf vielfältige Weise unterwegs und lassen sich nicht pauschal in Nutzergruppen (PKW, ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr etc.) einteilen.

Wir wollen Verkehr vermeiden, ohne Mobilität wesentlich einzuschränken. Dafür braucht es eine umfassende Betrachtung, beginnend bei den Ursachen von Verkehr – etwa räumliche Verteilung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung. Dazu gehört es auch, die Chancen der Digitalisierung effizienter zu nutzen, insbesondere um Verkehrsgeschehen zu optimieren und zu vermeiden, z. B. durch intelligente Verkehrslenkungssysteme zur Stauvermeidung, vermehrtes Home-Office, digitale Abwicklung von Behördengängen, E-Learning oder Digital-Health Lösungen.

Wo Verkehr notwendig ist, brauchen Menschen die Möglichkeit, klimaneutrale Verkehrsmittel wählen zu können. Klimafreundliche Mobilitätsformen wie Fuß- und Radverkehr, SPNV & ÖPNV sowie Sharing-Angebote

Kontakt

KlimaDiskurs.NRW e. V | Höherweg 200 | 40233 Düsseldorf | T: 0211 828 054 96 | info@klimadiskurs-nrw.de
Sebastian Krieger | T: 0211 97 62 15 79 | sebastian.krieger@klimadiskurs-nrw.de

müssen eine dem Privatauto in Sachen Komfortabilität, Zeitaufwand und Kosten gleichwertige Form der Fortbewegung sein – auch fürs Berufspendeln und Wege zwischen Städten und Umland.

Auch die Gestaltung von Wirtschaftsverkehren ist den Bedürfnissen der Gesellschaft und Anforderungen des Klimaschutzes anzupassen: Pflegedienste und Handwerk etwa müssen weiter und besser ihre Kund*innen erreichen, Handel und Produktionsbetriebe beliefert und Lieferungen an Privatpersonen zugestellt werden können. Dazu sind Konzepte minimaler Klimabelastung umzusetzen und die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft bei der Beurteilung und Bewertung von Maßnahmen zu berücksichtigen.

3. Die klimafreundliche Mobilitätswende ist eine sozialverträgliche

Alle Menschen sind auf Mobilität angewiesen, daher muss klimaneutrale Mobilität für alle zugänglich sein. Ziel zukunftsfähiger Verkehrspolitik im Land muss es sein, überall und zu jeder Zeit ein klima- und umweltverträgliches, barrierefreies, zuverlässiges, bedarfsgerechtes sowie bezahlbares Mobilitätsangebot zu garantieren, etwa durch flächendeckend kostengünstige Angebote für den ÖPNV, Sharing-Optionen oder Sozialtickets. Vision Zero im Straßenverkehr soll als Ziel verankert werden.

Einkommensschwache Haushalte profitieren mehrfach davon: Durch das Mehr an Mobilitätsmöglichkeiten einerseits und durch die Reduktion negativer Effekte wie Lärm und Abgasbelastung, denen sie derzeit überproportional ausgesetzt sind. Auch Menschen auf dem Land profitieren, wenn ihnen attraktive Alternativen zum privaten PKW zur Verfügung stehen. Gestärkt wird zudem die heranwachsende Generation, die in besonderem Maße auf den ÖPNV angewiesen ist. Eine solche Mobilitätswende schafft auch Synergien in anderen Bereichen, etwa durch gesteigerte Lebens- und Aufenthaltsqualität urbaner Räume.

4. Wir brauchen gut ausgestattete Kommunen mit den richtigen Befugnissen

Kommunen brauchen mehr Flexibilität und Befugnisse in der Gestaltung des Verkehrsraums. Städte, Kreise und Gemeinden spielen eine Schlüsselrolle, wenn es darum geht, zusammen mit kommunalen Akteuren attraktive und nachhaltige Mobilitätsangebote zu schaffen. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind Interdisziplinarität, frühe Partizipation und politisches Marketing erforderlich. Kommunen müssen mit ausreichend Personal- und Finanzressourcen sowie Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen ausgestattet werden. Sie müssen mehr Gestaltungskompetenzen haben und zum Beispiel Tempo 30 anordnen können, wenn es sinnvoll ist.

Wichtig sind darüber hinaus diesbezüglich schlanke, unbürokratische Vorgaben sowie eine schnelle und umfangreiche Digitalisierung der Verwaltungen, um die Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Die Kommunalpolitik muss eindeutige Zielvorgaben schaffen und bei Zielen wie Umsetzung Mut zeigen. Kommunales Mobilitätsmanagement hat sodann die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung zu koordinieren und auf diese verkehrspolitischen Ziele hin auszurichten.

Das Land muss die kommunale Ebene in ihrer Bestrebung zu klimaneutralem Verkehr unterstützen. Förderungen sollten unbürokratisch beantragt und flexibel eingesetzt werden können. Einheitliche, digitale Anträge und ganzheitlich übergreifend geplante Projekte würden es erlauben, vorhandene Ressourcen effizienter einzusetzen.

5. Wir brauchen klimagerechte Stadt- und Entwicklungsplanung

Es braucht ein Umdenken in der Stadt- und Entwicklungsplanung, die jahrzehntelang für den privaten PKW optimiert wurde – mit den bekannten Effekten der räumlichen Zergliederung von Städten und Dörfern sowie längeren Wegstrecken zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit. Wo Autoverkehr attraktiv gemacht wird, schafft er Verkehrswachstum und neue Verkehre. Daher gilt es, stattdessen die Alternativen zu stärken und die Erreichbarkeit von urbanen Zentren durch die Stärkung multimodaler Angebote zu gewährleisten. Auch der Erhalt und die Erweiterung städtischer Grünflächen ist aus Gründen der Klimawandelanpassung und für die Lebensqualität der Menschen vor Ort von zentraler Bedeutung.

Kontakt

KlimaDiskurs.NRW e. V | Höherweg 200 | 40233 Düsseldorf | T: 0211 828 054 96 | info@klimadiskurs-nrw.de
Sebastian Krieger | T: 0211 97 62 15 79 | sebastian.krieger@klimadiskurs-nrw.de

Siedlungsentwicklung und Flächennutzung müssen so beeinflusst werden, dass sie nicht Verkehre erzeugen, sondern durch die gezielte planerische Handhabung von Flächen eine geringere implizite Verkehrsnachfrage erzeugen. Die koordinierte und konzentrierte Stadt- und Dorfontwicklung schafft multimodale Angebote und eine gesicherte Nahversorgung mit einem erschlossenen ÖPNV – auch in ländlichen Siedlungsgebieten. Auch im kreisangehörigen Raum sollen Leben, Arbeiten, Bildung und Freizeit räumlich so eng verzahnt werden, dass Verkehre möglichst minimiert werden. Arbeitsplätze und Unternehmensstandorte müssen zukünftig auch außerhalb der Großstädte im Lebens- und Wohnumfeld der Menschen entwickelt werden. Auf diese Weise können BürgerInnen ihr Mobilitätsverhalten klimafreundlich gestalten.

6. Wir brauchen klimaverträglich und fair verteilte Verkehrsflächen

Die (Neu-)Verteilung und Gestaltung von Verkehrsraum muss sich an ihrer Klimaschutzwirkung orientieren. Attraktive Angebote fördern eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Dazu gehört der Ausbau der Infrastruktur für diese Angebote – ob Rad- und Fußwege, Sharingsysteme, ÖPNV oder Mobilstationen.

Damit dafür keine neuen Flächen versiegelt werden müssen, soll diese Infrastruktur durch die (Um-)Verteilung vorhandenen Verkehrsraums ausgebaut werden. Das Potenzial ist groß: Diese Verkehrsmittel können im Vergleich zum PKW-Verkehr in gleicher Zeit von viel mehr Menschen genutzt werden und eignen sich damit insbesondere für viel genutzte Wege oder in begrenzten Räumen. Für PKW-Parkraum kann stattdessen die Nutzung anderweitig vorhandener Flächen wie etwa privater Parkhäuser intelligent gestaltet werden, um wegfallende Flächen wo nötig zu kompensieren. Die Umsetzung sollte in den Städten, Kreisen und Gemeinden unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

7. Wir brauchen ein ziel- und fahrgastzentriertes Denken und Handeln im Öffentlichen Verkehr

Zum Erreichen der klima- und verkehrspolitischen Ziele muss der öffentliche Verkehr sowohl quantitativ als auch qualitativ verbessert werden. Das Angebot muss zielgerichtet erweitert werden (Fahrten, Personal, Platzangebot, Erreichbarkeit), das Verkehrsnetz muss dichter werden, gerade auch regional (Bahnstrecken, Schnellbusse).

Auf dem Land sollte das ÖPNV-Angebot durch zukunftsfähige On-Demand- und Ride-Sharing-Optionen ergänzt werden. Nur so wird der ÖPNV ernstzunehmende Alternative zum PKW. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Bahnen und Busse müssen konsequent bevorzugt und deutlich schneller werden, um die Reisezeiten konkurrenzfähig zu machen. Insbesondere für neue Fahrgäste ist die Nutzungsfreundlichkeit wichtig: transparentes ÖPNV-Gesamtsystem, verständliche und lückenlose Informationen, komfortable Stationen, bequemes Fahren.

8. Wir brauchen verbindliches Mobilitätsmanagement sowie verträgliche Logistik und Lieferverkehre

Mobilitätsmanagement nähert sich Problemlösung in den Bereichen Mobilität und Verkehr aus dem Blickwinkel der individuellen Faktoren, die das Mobilitätsverhalten (z. B. die Verkehrsmittelwahl) bzw. die Ursachen von Verkehr (z. B. räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Freizeit) prägen.

Die Fokussierung auf einzelne Zielgruppen bildet als operative Ebene den praktischen Kern des Mobilitätsmanagements. Hier setzen z. B. das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement an, das möglichst breit mit verbindlichen Nachhaltigkeitszielen umgesetzt werden soll. Durch Flottenmanagement in Betrieben, Anreize für klimafreundliche Mobilität von Beschäftigten und Parkraummanagement kann das Verhalten der jeweiligen Zielgruppen in Richtung klimafreundlicher Mobilität beeinflusst werden, Standortoptimierung und Zeitmanagement können Wege und Verkehrsspitzen reduzieren.

Die Erprobung neuer Logistik- und Lieferverkehre kann zur Entlastung von Straßen und öffentlichem Raum beitragen und sollte flexibler ermöglicht und finanziell unterstützt werden, um daraus umsetzungsfähige Konzepte als Allgemeinstandard abzuleiten. Verkehrsströme können etwa durch Öffnung eingeschränkter Lieferzeitfenster entzerrt und damit emissionsstarke Verkehrsspitzen vermieden werden.

Kontakt

KlimaDiskurs.NRW e. V | Höherweg 200 | 40233 Düsseldorf | T: 0211 828 054 96 | info@klimadiskurs-nrw.de
Sebastian Krieger | T: 0211 97 62 15 79 | sebastian.krieger@klimadiskurs-nrw.de

9. Klimagerechte Mobilität braucht einen passenden politischen Rahmen

Die Maßnahmen vor Ort brauchen einen politisch angemessenen Rahmen. Das nordrhein-westfälische Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz liefert wichtige Anhaltspunkte, muss aber durch eine ambitionierte Umsetzungsstrategie konkretisiert werden. Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene (StVO, StVG, ÖPNV-Gesetze, ÖPNV-Gesetze u. a.) sind im Sinne der Nachhaltigkeit weiter zu modernisieren.

Um die Mobilitätswende planen und umsetzen zu können, braucht es von Anfang an konkrete Umsetzungsstrategien, die Prozesse und Kompetenzen mitdenken, Bürokratie vermindern, Erfolgsparameter bestimmen und messen und so dafür sorgen, die Pläne schnell vom Papier auf die Straße zu bringen.

Wir brauchen dringend Fachpersonal für die Verkehrswende. Kommunen und öffentliche Betriebe, aber auch Bauwirtschaft oder Werkstätten brauchen personelle Ressourcen, um die Transformation umzusetzen. In Kommunen braucht es bspw. qualifizierte Stadt- und VerkehrsplanerInnen, der ÖPNV braucht Fachpersonal für den Betrieb. Das vorhandene Personal soll sich mehr auf die Stärkung des Umweltverbunds ausrichten.

Die Infrastrukturplanung ist an den Klimazielen des Landes auszurichten – bereitstehende Mittel sollen für den Unterhalt und die Sanierung bestehender Infrastruktur genutzt werden, die insbesondere klimafreundlichen Verkehrsmitteln zu Gute kommt.

10. Wir müssen den Verkehr der Zukunft finanzieren

Die Finanzierungsgrundlage des ÖPNV gehört überdacht und erweitert. Die nicht allein mit Blick auf den Klimawandel angestrebte Verkehrswende ist für die ÖPNV-Aufgabenträger auf kommunaler Ebene mit erheblichen Herausforderungen insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Finanzierungsgrundlagen verbunden. Die Finanzierung des Betriebs, der Sanierung und des Ausbaus des ÖPNV ist von Bund, Land und Kommunen gemeinsam zu sichern, wobei dem Bund im Blick auf gleichwertige Lebensverhältnisse eine stärkere Rolle zukommt. Als Gegenleistung muss der ÖPNV flächendeckend Angebote bereitstellen. Insgesamt ist die Finanzkraft der Kommunen zu stärken, damit die Umsetzung nicht aufgrund haushaltärischer Situationen vor Ort gefährdet ist.

Neben den bisherigen Säulen der ÖPNV-Finanzierung durch NutzerInnen (die durch Job- und kostenlose Azubitickets gestärkt werden kann) und öffentliche Hand sollte auch die Nutznießerfinanzierung als eine weitere Säule der Finanzierung stärker ausgebaut werden, etwa durch die Erhöhung von Parkgebühren sowie Kosten für Bewohnerparken und Verwendung der eingenommenen Mittel für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs oder die Kostenbeteiligung großer Einrichtungen mit entsprechendem Verkehrsaufkommen, wie bspw. großer Arbeitgeber oder touristischer Anbieter. Dabei sollten höhere Einnahmen durch Parkraumbewirtschaftung auch vor Ort für die Schaffung alternativer Angebote aufgewendet werden und der Ausbau dieser Angebote parallel und nicht verzögert stattfinden.

Welche Maßnahmen jeweils vor Ort in den Städten, Kreisen und Gemeinden zur Anwendung kommen, muss an Hand der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort geprüft und umgesetzt werden. Neben dem ÖPNV muss in die Erforschung, Entwicklung und Erprobung neuer, alternativer Mobilitätskonzepte investiert werden. Hier gilt es Hochschulen, innovative Startup-Unternehmen und Wettbewerbe zu fördern, um neue Chancen zu entdecken und nutzbar zu machen und die Mobilität der Zukunft so effizient, klima- und nutzerfreundlich wie möglich zu gestalten.

Das Land NRW sollte sich auch auf Bundesebene dafür einsetzen, umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor abzubauen, um auch so die notwendigen Finanzmittel für die Mobilitätswende zu generieren, aber auch falsche Anreize zu vermeiden.

Klimaschutz im Verkehrssektor bedarf gemeinschaftlicher Anstrengung. Die Akteursinitiative ‚Klima schützen & Mobilität gestalten‘ zeigt die Breite der Bereitschaft relevanter Akteure für die notwendige Transformation. Die Initiative freut sich auf den Austausch mit weiteren Stakeholdern und Politik zu den in diesem Papier dargestellten Themen und Bereichen.

Kontakt

KlimaDiskurs.NRW e. V | Höherweg 200 | 40233 Düsseldorf | T: 0211 828 054 96 | info@klimadiskurs-nrw.de
Sebastian Krieger | T: 0211 97 62 15 79 | sebastian.krieger@klimadiskurs-nrw.de