

Düsseldorf, den 22.6.2010

## **NRW soll vorankommen !**

### **Impulse des VCD zur Verkehrspolitik 2010**

Der Landesverband NRW des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) versteht sich als Lobby der umweltbewussten Verkehrsteilnehmer(innen) und möchte aus dieser Sicht Impulse für die Verkehrspolitik der neuen Landesregierung anmelden.

#### **Strategische Grundsätze**

Drei Grundsätze sollen die Interessen von Umwelt, Bürgern und Politik zusammenbringen.

1. Die Verkehrspolitik muss konsequent an Zielen ausgerichtet werden:

- an **Umweltzielen**, die gesetzlich oder politisch vorgegeben sind: Klimaschutz (mind. 40% weniger CO<sub>2</sub>), Luftreinhaltung (EU-Grenzwerte), Lärmschutz (EU-Recht), Naturschutz.
- an **sozialen Zielen**: Mobilität für alle, d.h. barrierefrei, nutzerfreundlich, bezahlbar.
- aber auch an **ökonomischen Notwendigkeiten**: Haushaltsdisziplin, effizienter Mitteleinsatz, Sicherung der Mobilität für die Wirtschaft.

Hierzu müssen alle Großprojekte kritisch und unabhängig auf Notwendigkeit und Zielbeitrag geprüft werden, aber ohne ein zu kompliziertes und fehleranfälliges formales Vorgehen wie bei der IGVP. Alle Maßnahmen sind einer Effizienz- und Wirksamkeitskontrolle zu unterziehen.

2. Verkehrspolitik braucht gute Vorbilder und gute Mobilitätsangebote, um von den Bürgern akzeptiert zu werden und damit nachhaltigen politischen Erfolg zu erzielen.

Dazu muss es einerseits „**Leuchtturmprojekte**“ geben, die anschaulich und beispielhaft innovative Verkehrskonzepte entwickeln und realisieren, und zum anderen **Flächen-Programme**, die im ganzen Land sichtbare Verbesserungen schnell umsetzen, trotz begrenzter Haushaltsmittel mit preiswerten einfachen Maßnahmen (z.B. sanierte Bahnhöfe, neue Fahrradrouten, bessere Mobilitätsinformationen). Negative Maßnahmen, d.h. Restriktionen und Verteuerungen für weniger verträglichen Verkehr sind flankierend einzusetzen.

E-Mobilität wird allerdings in den nächsten Jahren nur einen kleinen Beitrag zur Problemlösung leisten - außer im öffentlichen Verkehr und Radverkehr.

3. Inhaltlich geht es darum, den **Umweltverbund**, d.h. den Verkehr mit menschlicher Kraft (Zu Fuß, Fahrrad), Bahn und Bus sowie ergänzenden öffentlichen Autoverkehr (Taxi, Car Sharing, Kurierdienste,..) zu einem vollwertigen System zu machen, um die Abhängigkeit vom Auto und deren ökologischen, ökonomischen und verkehrlichen Probleme aufzulösen.

Parallel brauchen wir auch eine verträglichere Technik und Nutzungsprofile der

Kraftfahrzeuge. Im Güterverkehr ist ein verträglicher Logistikverbund zu entwickeln.

Den Rahmen hierfür soll vor Ort ein integriertes **Mobilitätsmanagement** schaffen, das die Arbeitsteilung der Verkehrsträger verträglich organisiert und Potentiale für neues Verkehrsverhalten erschließt. Information und Werbung sind dabei wichtige Schlüsselinstrumente.

Natürlich müssen für Stadt und Land differenzierte Strategien eingesetzt werden.

Der öffentliche Verkehr muss jedenfalls ausreichend Kapazitätsreserven vorhalten, um Umsteiger vom Auto überhaupt in größerem Maße aufnehmen zu können.

## Das Programm

Der VCD NRW sieht 12 wichtige Themen für die Landesverkehrspolitik:

### A) Bahn und Bus

#### 1. Finanzierung des Nahverkehrs sichern

Der Betrieb von Bahn und Bus inkl. notwendiger Angebotserweiterungen wie auch die Instandhaltung der Infrastruktur müssen ausreichend finanziert werden, wobei aber auf effizienten Mitteleinsatz zu achten ist (durch unabhängige Projektbewertung, Leistungsvergabe im Wettbewerb, kostensenkenden Abbau von Störungen auf den Strecken,..)

- Vollständige Finanzierung des Eisenbahnnahverkehrs aus Regionalisierungsmitteln;
- Mittel für flächendeckende Sanierung und Qualitätssteigerung der Strecken von Straßenbahn und Bus, die auch für arme Gemeinden nutzbar sind (vgl. 3.);
- Volle Erstattung der Kosten für verbilligte Schülertickets und Schwerbehindertenfreifahrt;
- Finanzierung eines landesweiten Sozialtickets sowie attraktiver Umwelttickets.

Es muss auch über neue Finanzierungsquellen nachgedacht werden, z.B. eine Nahverkehrs-Abgabe für indirekte Nutznießer (Grundeigentümer, Betriebe, Einkaufszentren..) oder Mittel aus Flugverkehrsabgaben (vgl. 11).

#### 2. Bahnprogramm NRW voranbringen

Die mit der DB vereinbarten Maßnahmen sind konsequent umzusetzen und auszubauen:

- Qualität des RE- und S-Bahnangebots garantieren (Pünktlichkeit, Platzangebot, Sicherheit) und Angebot dort gezielt erweitern, wo es Engpässe bzw. größere Potentiale gibt;
- Fahrgastorientierte und betreiberneutrale Weiterentwicklung des RRX-Konzepts, wichtige Einzelmaßnahmen daraus vorziehen, Finanzierung der zusätzlichen Leistungen sichern;
- Weitere Bahnhöfe und Bahnstrecken sanieren, mehr Lärmschutz;
- Neue Bahnstrecken im Personenverkehr, u.a.: Ratinger Westbahn, Verlängerung RegioBahn, Hertener Bahn; aber auch Ausbau von Bahngüterstrecken;
- Sicherung von zur Zeit nicht genutzten Bahntrassen für eine spätere Reaktivierung.

#### 3. Qualitätsoffensive Nahverkehr

Kleinteilige Investitionsprogramme sollen die Qualität der Strecken und Haltestellen von Bahn und Bus flächenhaft verbessern bzw. ältere Anlagen modernisieren, die Einhaltung von definierten Landes-Standards ist zu garantieren.

- Inhalte u.a.: Vorrang im Straßenraum, behindertengerechte Bahnsteige, Wetterschutz, Abfahrts- und Anschlussanzeigen an allen größeren Haltestellen, Streckensanierung u.a.m.
- Landesweite Qualitätstests und Anreizsysteme für Fahrgastfreundlichkeit ergänzen das.

#### 4. Spezielle Landesprojekte im Nahverkehr

Das Land hat im Nahverkehr einige übergreifende Aufgaben:

- Mehr Kooperation schaffen: betreiber- und verbundübergreifende Fahrplankoordination und Anschluss-Sicherung, Vereinheitlichung von Tarifen (weniger Tarifverbünde in NRW);
- NRW-Tarif verbessern: keine weitere Preissteigerung in den nächsten Jahren, vergünstigte Anschluss-TagesTickets für Inhaber von Verbundzeitkarten, freie Mitnahme schulpflichtiger Kindern, landesweite Monatstickets, Entwicklung zum echten Flächentarif;
- Landesweite Auskunft und Mobilitätsgarantie ausbauen: Pünktlichkeitsinformation und Taxi-bestellung für die Mobilitätsgarantie durch Zentrale(n), Garantie für die ganze Reisekette.

### B) Straßenverkehr

#### 5. Straßenbau neu ausrichten

- Für Straßenerhalt und Lärmschutz sind ausreichend Mittel vorzusehen, um das Straßennetz zu sichern wie auch die Gesundheit der Anwohner zu schützen.
- Ökologisch kritische (Bundes- und Landes-)Straßenplanungen sind zu stoppen.
- Neue Landesstraßen können nur noch im Ausnahmefall finanziert werden, das Geld wird für die Förderung umweltverträglicher Verkehrsarten benötigt.

## 6. Rahmenbedingungen für den Umweltverbund ausbauen

Im Straßenrecht sind unmotorisierter Verkehr, ÖPNV u. Gemeinschaftsautos zu fördern:

- Reservierte CarSharing-Plätze im öffentlichen Straßenraum;
- Gut zugängliche sichere Radabstellplätze im Straßenraum und an/in Bauten vorschreiben;
- Straßen- und Baurichtlinien stärker auf Fußgänger, Fahrrad und Bahn/Bus ausrichten.

## 7. Nahmobilität fördern – per Rad und zu Fuß

Das Fahrrad ist das effizienteste Verkehrsmittel und muss dementsprechend gefördert werden, einschl. der neuen E-Fahrräder (vgl. auch 6.).

- Internet-Routenplaner weiterentwickeln, Informationsmedien zu Rad u. Radtouristik fördern;
- Orts(teil)verbindende Radwege in hoher Qualität ausbauen bzw. fördern;
- Verknüpfung von Rad und ÖPNV fördern: Bike+Ride, Radmitnahme, Leihräder.
- Anreize, Beratung, Modellprojekte für fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte verstärken (über die AG der fahrrad- und künftig auch fußfreundlichen Städte)

Eine unabhängige Jury kann helfen, geeignete Modellkonzepte und -projekte auszuwählen.

## 8. Verkehrssicherheit verbessern

Integrierte lokale Strategien für mehr Verkehrssicherheit fördern:

- bauliche Anpassungen, Verkehrsüberwachung, Kommunikation,..
- Tempolimits: Empfehlung für Tempo 30 in Städten, Tempo 80 auf Landstraßen

## C) Mobilitätsmanagement

---

### 9. Umweltschutz im Verkehr stärken

- Verkehrliche Strategien sind ins Klimaschutzprogramm NRW aufzunehmen.
- Integrierte örtliche und regionale Umweltaktionspläne mit konkreten Minderungszielen und nachweislich wirksamen Maßnahmen sind aufzustellen, um Vorgaben der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes, des Klimaschutzes etc. gemeinsam zu erfüllen, v.a. durch Förderung verträglicher Verkehrsmittel, aber auch schärfere Restriktionen (Umweltzonen).
- Über den Erfolg der Programme und Pläne ist jährlich zu berichten.

### 10. Initiative Mobilitätsmanagement

Eine Landesinitiative Mobilitätsmanagement soll Modelle einer verkehrsmittelübergreifenden und nachhaltigen Verkehrsplanung und Verkehrsberatung entwickeln und fördern, für Kommunen, Stadt-Quartiere, Groß-Betriebe, Freizeiteinrichtungen etc. Informationsmedien (Online, Print, Beratung) sind dabei wichtige Elemente.

## D) Weitere Verkehrsträger

---

### 11. Luftverkehr

Luftverkehr hat starke negative Umweltwirkungen (Lärm, Klima), das Wachstum ist zu begrenzen und Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Flugzeugs sind abzubauen.

- Die Nachtruhe an den Flughafen ist konsequent einzuhalten (und in Köln auszuweiten);
- eine Subventionierung von Flugplätzen darf es nicht mehr geben;
- eine Klimaabgabe bzw. Flugticketsteuer für alle Abflüge und Ankünfte ist anzustreben (Bundratsinitiative). Das Geld kann dazu eingesetzt werden, steuerliche Wettbewerbsnachteile der Bahn zu kompensieren.

### 12. Güterverkehr

Der Gütertransport muss effizienter und verträglicher organisiert werden:

- Förderung verträglicher Fahrzeuge (Lkw, Schiff, Bahn-Güterwagen),
- Verträgliche Citylogistik, v.a. im Rahmen von Umweltzonen,
- Förderung logistischer Optimierung und des Bahngüterverkehrs.