

VCD Landesverband NRW e.V.  
Grupellostr. 3  
40210 Düsseldorf  
www.vcd-nrw.de

Düsseldorf, den 29. Januar 2016

An das  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin  
Zu Händen Herrn Stefan Bauernfeind und Herrn Frank Hönerbach  
Per Email an [nachhaltigkeitsdialog@bpa.bund.de](mailto:nachhaltigkeitsdialog@bpa.bund.de), [stefan.bauernfeind@bk.bund.de](mailto:stefan.bauernfeind@bk.bund.de) und  
[Frank.Hoenerbach@bmub.bund.de](mailto:Frank.Hoenerbach@bmub.bund.de)

Gemeinsame Stellungnahme plus ergänzende Erläuterungen als Fachbeitrag zur Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland zu dem Themenbereich Mobilität, Verkehr und nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung der Verbände:

Verkehrsclub Deutschland e. V. VCD Landesverband NRW,  
PRO BAHN NRW e.V.,  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW,  
BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW,  
Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.,  
Auto Club Europa e.V. ACE,  
Naturschutzbund NABU NRW und der  
Landesjugendring NRW  
Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V.  
Regionalbewegung Landesverband NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,  
eine Verbände-Arbeitsgruppe aus NRW hat eine gemeinsame Stellungnahme und einen ergänzenden Fachbeitrag zum „Entwurf einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen“ zu dem Handlungsfeld Mobilität / Verkehr und zu Teilaspekten im Schwerpunktfeld „Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung“ erstellt.

Die mittlerweile weiter gewachsene Verbände AG hat sich mit mehreren Teilnehmern (plus Infotisch mit Materialien und der NRW Stellungnahme) an der regionalen Dialogkonferenz am 19. Januar 2016 in Bonn beteiligt. Diese Stellungnahme, mit dem ergänzenden Fachbeitrag, möchte die Wortbeiträge bei der Dialogkonferenz vertiefen und die inhaltlichen Lücken der Konferenz in dem Themenbereich ergänzen.

**Die zehn Verbände VCD, BUND, PRO BAHN, ADFC, ruhrmobil-E, ACE, NABU, Landesjugendring, Fachverband Fußverkehr und die Regionalbewegung** machen sich seit vielen Jahren für eine umwelt- und klimaverträgliche sowie sichere und gesunde als auch sozialverträgliche und wirtschaftlich sinnvolle Mobilität stark. Die Menschen in den Verbänden engagieren sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik: Ein nach ökologischen Kriterien sinnvolles Miteinander der

verschiedenen Verkehrsmittel, weniger umweltschädigende Autos, ein ausgereifteres Bus- und Bahnangebot, Bike- und Car-Sharing Angebote, die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, digital unterstützte Verknüpfungsmöglichkeiten, ... und vieles mehr. Mobilität ist nachhaltig, wenn die Nutzung von Verkehrsmitteln 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 sowie bestehende Kapazitäten (von Verkehrswegen und Fahrzeugen) optimal genutzt als auch die spezifischen Umweltbelastungen und der Ressourcenverbrauch von Fahrzeugen deutlich verringert werden.

**Nahmobilität:** Die Gestaltung von Verkehr und Mobilität beeinflusst maßgeblich die Lebensqualität in Städten und auf dem Land. Darüber hinaus sind – angesichts gesundheitsschädigenden Stickoxiden und Feinstaub, weiter steigendem Energie- und Ressourcenverbrauch des Verkehrs, Klimawandel, begrenzter kommunaler Ressourcen und finanzieller Mittel - die meisten Mobilitätsstile bereits heute nicht mehr tragfähig. Insbesondere für die Gesundheit und das Wohlergehen der heutigen und der zukünftigen Generationen junger Menschen ist ein Umdenken notwendig.

Arbeit, medizinische Versorgung, Bildung, Pflege sozialer Kontakte, Kultur, Einkaufen und touristische Aktivitäten – die Befriedigung dieser Bedürfnisse bedarf neuer Mobilitätskonzepte, die auch die Ziele zur Reduzierung und Vermeidung von Schadstoff- und Lärmemissionen einbeziehen müssen. Dazu braucht es in der Stadtplanung endlich einen Paradigmenwechsel; weg von den autogerechten Planungsansätzen hin zu einer gesundheits- sowie bewegungsfördernden als auch fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadtgestaltung. Zu Fuß gehen und Fahrradfahren sind zentrale Elemente einer nachhaltigen kostengünstigen Mobilität und sichern zudem soziale Teilhabe. Aktive Mobilität fördert die Gesundheit und verursacht keinen Lärm sowie Schadstoffe. Sie ist notwendig für attraktive öffentliche Räume und lebenswerte Städte und Gemeinden. Dies gilt auch analog für strukturschwache ländliche Regionen mit oftmals schlechten öffentlichen Nahverkehrsangeboten und mit einem sehr hohen PKW-Verkehrs-Anteil. Auch hier sind der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und des Nahverkehrs, über den Schülerverkehr hinaus und zu erschwinglichen Preisen, dringend notwendig. Der Ausbau von Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel, die Entwicklung kleinstädtischer Mobilitätsstationen (Fahrradverleih-Systeme / Carsharing-Angebote / Mitfahrtreffpunkte / Bahn / Regionalbus) und die Förderung regionaler Mitfahr- und Nahversorgungsdienste erleichtern den Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel bzw. helfen Verkehr zu verlagern und zu vermeiden.

**Die Schadstoffbelastung in den Ballungsräumen** ist auch durch die vermehrte Benutzung von „sauberen Dieselfahrzeugen“ nicht zurückgegangen - wie wir heute wissen durch deren überhöhte Schadstoffwerte und laut neusten Berichten vermutlich sogar mit Wissen der Politik auf mehreren Ebenen, bis hin zur EU-Kommission (5) . Laut dem Tüv Nord hat die Bundesregierung „... den Prüfern auf Drängen der Automobilindustrie untersagt, die Motorensoftware zu untersuchen“ (7). Hier ist **akuter Handlungsbedarf** und Maßnahmen zur Luftreinhaltung gemäß den Anforderungen der RL 2008/50/EG sind erforderlich. **Die Qualität der Maßnahmen darf ausschließlich an den gesundheitlichen Folgen für die Menschen gemessen werden und nicht an den wirtschaftlichen oder finanziellen Auswirkungen.** Der stellvertretende Bürgermeister von London sagte dazu (6): “The VW scandal has focused attention on a problem we hardly knew about, and it has raised to the top the public policy of failure of dieselization across the European Union, and the UK too, combined with the spectacular failure of the Euro engine standards,” he said. “[The scandal] has focused our minds on the fact that we need to accelerate the way out of diesel.”

2014 ist der Energieverbrauch im Verkehr in Deutschland weiter angestiegen - verantwortlich für diese Entwicklung sind sowohl der Individual- als auch der Güterverkehr auf der Straße. Beide Sektoren verzeichnen eine Zunahme der Gesamtfahrleistung auf die höchsten Werte in der Geschichte der Bundesrepublik, welche nicht durch Effizienzfortschritte kompensiert werden konnte. Hierbei spielen auch Rebound-Effekte eine entscheidende Rolle.

Die Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ schreibt aktuell in Ihrer Stellungnahme zum Bericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2014 (1): „Für den Verkehrssektor stellt sich die Situation mit Blick auf die Erreichung des Ziels einer Verbrauchssenkung um 10 % bis 2020 gegenüber 2005 als besonders problematisch dar. Um dieses Ziel noch zu erreichen, müsste der Energieverbrauch im Vergleich zu 2014 jedes Jahr um 2 % gemindert werden, während es im Mittel der Jahre von 2005 bis 2014 sogar eine leichte Steigerung um 0,2 % gab.“

Die **CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr** sind seit 1990 um 0,6 Prozent angestiegen – die Industrie, zum Vergleich, verringerte ihre Emissionen zwischen 1990 und 2014 um ein Drittel. Einzelne Bundesländer haben beim neuen Bundesverkehrswegeplan sich Gutachten zur eigenen Verkehrsprognose mit der Vorgabe, dass die Klimaschutzziele einzuhalten sind, in Auftrag gegeben – dies dürfte jedoch auch für ganz Deutschland sinnvoll sein. Die Prognose-Rechnung wurde für ganz Deutschland durchgeführt und bisher nur für einzelne Bundesländer ausgewertet.

Deutschland hat sich in den letzten Jahrzehnten immer weiter zum „**Autoland**“ entwickelt, mit überlasteten Straßen und Strukturen (z.B. Geschäfte mit großen Parkplätzen an Bundesstraßen oder in der Nähe von Autobahnen), die sich immer mehr an diese Autowelt anpassen und die Nahversorgung ohne PKW erschweren.

Auch das **ÖV**-System ist trotz Verbesserungen und Ausbaus etwa im regionalen Schienenverkehr während der Hauptverkehrszeiten durch steigende Fahrgastzahlen, die dem allgemein steigenden Verkehrsaufkommen entsprechen, deutlich überlastet. Weiter wachsende Fahrgastzahlen zur Erreichung der Klimaschutzziele sind ohne Leistungsausweitungen und eine größer bemessene Infrastruktur nicht erreichbar. Gerade für junge Menschen ist ein bezahlbares und barrierefreies ÖV System zur Gewährleistung gleicher Bildungschancen und für die Freizeit, gerade auch im ländlichen Raum, besonders wichtig.

Beim **Güterverkehr** muss der Trend zur Verlagerung von der Schiene auf die Straße unterbrochen und umgekehrt werden. Zur Reduzierung des Verkehrsaufwands und der zunehmenden Lieferentfernungen müssen Steuerungsmechanismen zur Umlage und Berücksichtigung der Gesundheits- und Umweltkosten entwickelt werden. Ziel muss u.a. sein, den stetig wachsende Anteil an Lebensmitteln, die per Lkw, Schiff oder Flugzeug über zunehmende Strecken mit steigenden Umwelt- und Klimabelastungen transportiert werden deutlich zu verringern und die Regionalisierung der Lebensmittelvermarktung in Verbindung von Dienst- und Handwerksleistungen und regionaler Selbstversorgungsstrukturen deutlich zu stärken.

Zudem beeinträchtigt der **Verkehrslärm** die Lebensqualität und die Gesundheit - die zurzeit gültigen Gesetze müssen dringend modernisiert werden. Die Bundesregierung sollte daher die Gesetzesinitiativen mehrerer Bundesländer im Bundesrat unterstützen, die realen Lärmemissionen sollten denen von der WHO geforderten Lärmwerten zum Gesundheitsschutz entsprechen.

Beim **Luftverkehr** steht eine Reformierung des Emissionshandels an - mit dem Ziel alle Flüge einzubeziehen und die Wirkung aller Treibhausgaskomponenten, auch in Bezug auf die Flughöhe, zu

berücksichtigen. Zudem ist eine steuerliche Gleichbehandlung von Flugbenzin/Kerosin der gewerblichen Luftfahrt (wie in Norwegen und bei unseren Nachbarn den Niederlanden) im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern notwendig sowie der Abbau der Subventionierung von Flughäfen als auch eine Verminderung der Belastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen.

**Für das steigende Verkehrsaufkommen** gibt es strukturelle Ursachen, so nehmen seit vielen Jahren die Pendlerzahlen zu und dokumentieren die weiter zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten. Hinzu kommt der wachsende Anteil Verkehr der dadurch entsteht, dass sich die Strukturen bereits an die PKW-Nutzung angepasst haben.

Verstärkte Förderung von Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Substanzerhalt vor Neubau im Straßenbau konnten dem zum Teil entgegen wirken, aber noch keine allgemeine Trendwende erreichen. Ähnliches gilt für neue Trends wie Sharing-Angebote und Digitalisierung, die Entwicklung alternativer Antriebsarten, intelligentere PKW und eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel. Genau diese Trendwende sollte jedoch in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie weiter verfolgt werden.

**Eine deutsche Nachhaltigkeitsstrategie** sollte die Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität beschreiben sowie analysieren als auch quantifizierte und terminierte Ziele benennen. Zusätzlich sollten sinnvolle Indikatoren entwickelt werden, anhand derer eine Zielerreichung nachvollzogen und gesteuert werden kann.

Insgesamt wären **einheitliche Indikatoren auf Landes und Bundesebene**, mit der Möglichkeit sinnvoller regionaler und kommunaler Ergänzungen, sinnvoll. Dazu möchten wir auf das Indikatorenset des Umweltbundesamtes verweisen, welche in der Studie "Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie" (2) veröffentlicht wurde sowie auf die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zum Handlungsfeld Mobilität veröffentlichten Strategien und Indikatoren zur nachhaltigen Stadtentwicklung (3) als auch auf den neuen „IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities“ (4) der Europäischen Kommission. Denkbare zusätzliche Indikatoren könnten der Modal Split und die Pendlerzahlen/-Entfernungen sein. Im Rahmen des Klimaschutzplans NRW wurden für Ballungsräume bereits Ziele für den Modal Split definiert (4x25 %), die auch für die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie übernommen und als Orientierungshilfe für Länder und Kommunen gelten könnte.

Die Stellungnahme wurde von mehreren Akteuren entwickelt und durch den VCD erstellt und mit PROBAHN NRW, dem ADFC NRW, dem BUND NRW, dem Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V., dem ACE, dem NABU NRW, dem Landesjugendring NRW, dem Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. und dem Landesverband Regionalbewegung NRW abgestimmt. Die Verbände haben sich der Stellungnahme angeschlossen und haben zudem gemeinsam den ergänzenden Fachbeitrag der Stellungnahme als weitere Dialogbasis erstellt.

Mit freundlichen Grüßen  
Rolf Mecke

Mitglied des VCD Landesvorstand NRW

## **Ansprechpartner:**

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. LV NRW  
Rolf Mecke (Email: [rolf.mecke@vcd-nrw.de](mailto:rolf.mecke@vcd-nrw.de))

PRO BAHN NRW e.V.  
Frank Michalzik (Email: [michalzik@probahn-nrw.de](mailto:michalzik@probahn-nrw.de))

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW (ADFC NRW)  
Thomas Semmelmann (Email: [t.semmelmann@adfc-nrw.de](mailto:t.semmelmann@adfc-nrw.de))

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW  
Notburga Henke (Email: [notburga.henke@bund.net](mailto:notburga.henke@bund.net))

Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.  
Ernesto Ruge ([ernesto.ruge@ruhrmobil-E.de](mailto:ernesto.ruge@ruhrmobil-E.de))

Auto Club Europa e.V. ACE  
Tolga Kaya ([tolga.kaya@ace-online.de](mailto:tolga.kaya@ace-online.de)); Matthias Knobloch ([matthias.knobloch@ace-online.de](mailto:matthias.knobloch@ace-online.de))

Naturschutzbund NABU NRW  
Josef Tumbrinck ([j.tumbrinck@nabu-nrw.de](mailto:j.tumbrinck@nabu-nrw.de))

Landesjugendring NRW  
Kathrin Prassel ([prassel@ljr-nrw.de](mailto:prassel@ljr-nrw.de))

Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V.  
Stefan Lieb ([stefan.lieb@fuss-ev.de](mailto:stefan.lieb@fuss-ev.de))

Landesverband Regionalbewegung NRW  
Brigitte Hilcher ([hilcher@regionalbewegung.de](mailto:hilcher@regionalbewegung.de))

## **Quellen:**

(1) Expertenkommission zum Monitoring-Prozess „Energie der Zukunft“ - Stellungnahme zum Bericht der Bundesregierung für das Berichtsjahr 2014:  
<https://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/M-O/monitoringbericht-energie-der-zukunft-stellungnahme-2014,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>

(2) Studie Umweltbundesamtes: Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie:  
[http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte\\_12\\_2015\\_entwicklung\\_von\\_indikatoren\\_im\\_bereich\\_mobilitaet.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_12_2015_entwicklung_von_indikatoren_im_bereich_mobilitaet.pdf)

(3) Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Nachhaltige Stadtentwicklung: Strategien, Indikatoren - Handlungsfeld Mobilität  
[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Projekte/Archiv/StrategienIndikatoren/06\\_Handlungsfeld\\_Mobilitaet.html](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Projekte/Archiv/StrategienIndikatoren/06_Handlungsfeld_Mobilitaet.html)

(4) IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities  
[http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators\\_for\\_sustainable\\_cities\\_IR12\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf)

(5) VW-Skandal: EU-Kommission seit 2012 über illegale Software-Manipulationen informiert  
<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-skandal-eu-kommission-seit-2012-ueber-illegale-software-manipulationen-informiert/12637604.html>

(6) Deputy Mayor of London: Diesel NOT the Right Thing for Cities  
<http://www.citiesofthefuture.eu/deputy-mayor-of-london-diesel-not-the-right-thing-for-cities/>

(7) Handelsblatt: „Der TÜV Nord hat wegen der Volkswagen-Abgasaffäre die Bundesregierung kritisiert. Sie habe den Prüfern auf Drängen der Automobilindustrie untersagt, die Motorensoftware zu untersuchen.“  
<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/volkswagen-und-dieselgate-dobrindt-sauer-auf-den-tuev/12625752.html?social=twitter>