

## Stadt, Land, Luft

### Der VCD NRW zur Luftreinhaltung – Eine Skizze

#### Was hilft nicht?

Wenn Politik und Behörden jahrelang nichts tun, um die Umweltgesetze zur Luftqualität einzuhalten, sind sie dafür verantwortlich, wenn es jetzt auf Druck von Gerichten hektisch und anstrengend werden muss.

Die von Politikern verkündete Ablehnung von Fahrverboten ist nur Lippenbekenntnis, wenn sie sich weigern, von der Autoindustrie wirksame Abgasminderung zu verlangen, die staatliche Bevorzugung von Dieselautos und überdimensionierten Dienstwagen zu beenden, überfüllte Bahnstrecken auszubauen oder marktgerechte Parkgebühren zu verlangen.

Software-Updates bringen keine ausreichende Abgasreduzierung bei Diesel-Fahrzeugen, wie unabhängige Untersuchungen gezeigt haben, Hardware-Nachrüstungen dauern im Privatsektor lange, der Umstieg auf E-Autos noch viel länger.

Die Nachrüstung von Dieseln und kommunalen Nutzfahrzeugen ist sinnvoll, aber auch nur ein kleiner Beitrag. E-Busse sind noch keine wirtschaftliche Alternative, zumal ein Euro6-Bus bereits absolut weniger NO<sub>2</sub> je Kilometer (nicht nur je Person!) ausstößt als ein Euro6-Pkw.

Auch ein Infrastruktur-Ausbau wirkt fast nur langfristig und kann ungehemmtes Verkehrswachstum nicht auffangen. Und Trend-Themen wie Multimodalität, Park+Ride, E-Autos und Sharing treffen derzeit eher Randbereiche als den Kern des Problems.

#### Was hilft?

Vielleicht lassen sich Gerichte und EU auf **Stufenkonzepte** ein, wenn deren Wirksamkeit nachgewiesen wird und mit ernsthaften Maßnahmen umgehend begonnen wird. Schnelle Wirkungen vor dem Ende der Wahlperiode sind ja auch für die Politik wichtig.

Konsens sollte sein, dass es darauf ankommt, die vorhandene Infrastruktur intelligent zu nutzen, auf verträgliche Verkehrsmittel umzusteigen und Verkehr zu reduzieren, also eine **Verkehrswende** einzuleiten, und das flächenhaft. Das hilft nicht nur der Luft, sondern auch dem Klima und einer lebenswerten Stadt und ist für eine CO<sub>2</sub>-freie Zukunft unabdingbar.

Emissionsarme sparsame Benzin- und Dieselautos haben darin durchaus ihren Platz, **E-Mobilität** ist aktuell nur in Form von elektrischen Bahnen (die heute schon in Deutschland eine E-Mobilität wie 4 Mio. E-Autos erbringen) und Zweirädern (Pedelecs, Roller) von Bedeutung. Offen ist, ob die heutige Batterietechnik mittelfristig überhaupt die beste Lösung für E-Fahrzeuge ist.

Wir brauchen sowohl **Push**- als auch **Pull**-Elemente, also sowohl zielgerichtete Verkehrslenkung („push“) als auch attraktive Alternativ-Angebote („Pull“). Fahrbeschränkungen ohne gute Alternativen finden wenig Akzeptanz und schaden der Stadt, Alternativangebote ohne parallele verkehrliche Steuerung und finanzielle Anreize zum Umsteigen haben zu geringe Wirkungen. Ordnungsmaßnahmen wirken schnell und direkt, marktwirtschaftliche Anreize schaffen Flexibilität und Dynamik. Nur beides zusammen wirkt nachhaltig.

**Verkehrspolitik** muss Umweltgesetze in die Planung integrieren, **Umweltpolitik** muss andererseits verkehrliche Bedürfnisse ausreichend berücksichtigen, beide müssen miteinander statt wie bisher häufig in Gremien und Behörden nebeneinander her oder sogar gegeneinander arbeiten.

**Alle Ebenen** vom Bund bis zur Kommune müssen ihren Teil beitragen.

Vorhandene verkehrliche und finanzielle Vorteile für unverträgliche Verkehrsmittel müssen abgebaut werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu reduzieren, **Alternativen** müssen in ihren

Kernqualitäten und Kapazitäten wesentlich gestärkt werden. Dabei kommt es aus Zeitgründen darauf an, auf vorhandenen Strukturen aufzubauen und **Verbesserungs-Programme** mit wirkungsvollen und ineinandergreifenden kleineren Maßnahmen zu planen, sowie Verhaltensänderungen über **Kommunikation und Anreize** anzustoßen. Es geht weniger um Scheckbuch-Diplomatie mit einmaligen Investitions-Fonds und langfristigen Groß-Bauprojekten, sondern um nachhaltige Rahmensetzungen und wirksame Finanzstrukturen.

### Was können schnell und stark wirkende Elemente sein?

**Bund und Länder** müssen den notwendigen Rahmen setzen und Instrumente bereitstellen, das müssen die regionalen Behörden einfordern:

- Steuerrecht: generelle Steuerfreiheit für JobTicket-Zuschüsse, im Gegenzug steuerliche Anrechnung von kostenlosen Firmen-Parkplätzen als geldwerter Vorteil, pauschale Dienstwagenbesteuerung nur noch für Basismodelle und mit realer Abrechnung des Verbrauchs, Anpassung der Dieselsteuer,
- Park-Management: marktgerechte Mindestgebühren für öffentliche Parkplätze im Straßenraum und Leistungs- statt nur Verwaltungsgebühren für Bewohnerparken (jeweils nach Emissionen gestaffelt), viel höhere Bußgelder für Schwarzparken („Knöllchen“), Zulassung von Großparkzonen (s.u.) für Innenstädte, Mindestanzahl vorgeben für bequem erreichbare und gesicherte Fahrrad-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (und bei Bauten)
- Diesel-Problem: Einführen der blauen Plakette als Steuerungsoption und konsequente Stilllegung nicht nachgerüsteter Fahrzeuge,, verbindliche voll wirksame Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen (Software und Hardware, auf Kosten der Hersteller), mehr Beteiligung der Autoindustrie an den Kosten der durch sie verursachten Maßnahmen zur Luftreinhaltung.
- Förderung des öffentlichen Verkehrs: Halbierung der Bahn-Trassenpreise zur Erleichterung von Mehrverkehr, Zuschüsse zur notwendigen Angebotsausweitung im ÖPNV mit merklichem Bonus für die Einhaltung von Qualitäts-Standards (Garantieangebot, Zuverlässigkeit) und für hohe Abo-Zahlen (evtl. Abo-Zuschuss in den Luft-Problemstädten, Grundfinanzierung des ÖPNV über eine bundesweite „Nahverkehrsumlage“), volle Förderung der Nachrüstung u. Elektrifizierung von Bahn und Bus, neue flexible öffentliche Bedarfsverkehre rechtlich sichern
- Fachliche Unterstützung bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen, in der Bauleitplanung Pflicht zu einem integrierten Mobilitäts-Management für größere gewerbliche und Wohn-Standorte, es geht um intelligente nachhaltige Mobilität statt pauschaler (und teurer) Stellplatzpflicht

Die **Länder und Regionen** (Verbünde, Planungsregionen) müssen regionale Konzepte und konkrete Förder-Programme erstellen:

- Zeitnahes Erstellen der Luftreinhaltepläne mit Wirkungsanalyse und Sofortprogramm, inkl. der Option von Fahrbeschränkungen, Ermittlung und Sicherstellung der für ein Umstiegs-Szenario notwendigen zusätzlichen ÖPNV-Kapazitäten, intensiver Bürgerbeteiligung
- Verbesserung der Qualität, insbes. der Zuverlässigkeit (Störungsvorbeugung, Baustellen-Management etc., vgl. unten ) und Kapazität für regionale Bahnen und ergänzende Schnellbusse, mit entsprechender Mittelausstattung der Aufgabenträger
- Landesweite Garantieangebote (Mindestbedienung) und echte Mobilitätsgarantie im ÖPNV (direkte Taxibestellung durch ÖPNV bei Verspätung/Ausfall statt nachträglicher Erstattung)

- Gezielte Investitions-Sofortprogramme für schnelle Aufwertung aller (!) Bahnhöfe, ÖPNV-Beschleunigung, Abbau von Engpässen im Bahnnetz, Fahrradrouen und –stellplätze u.a.m.
- Regionale Optimierung des Lkw-Routing, regionale Portale mit konkreten Informationen zum nachhaltigen Verkehr (insbes. für Pendler)

Die **Städte** müssen die Push- und Pull-Maßnahmen vor Ort organisieren.

#### Kfz-Verkehr

- Verkehrslenkende Maßnahmen durch Routing, Ampelschaltungen, Parkleitsystem etc., notwendige Anpassung der Umweltzonen zur Einhaltung der Grenzwertevorbereiten
- Nachrüstung von kommunalen Diesel-Fahrzeugen und Bussen sowie Taxen und Gewerbeverkehr realisieren
- Parkraum-Management: alle Innenstadt-Parkplätze werden kostenpflichtig (Großzone mit Vorverkauf der Parktickets in Verkaufsstellen oder Online / per App außerhalb der Parkuhrbereiche), Reduzierung des Parksuchverkehrs durch reservierte Besucherbereiche, nach Emissionen gestaffelte marktgerechte Anhebung der Park-Preise (auch für Bewohner),

#### Radverkehr

- Sichere und zügige Fahrradachsen mit kleinen Maßnahmen schaffen (Fahrradstraßen, geschützte Fahrspuren an Straßen, fahrradgerechte Kreuzungen, Wegweisung etc.) Radverkehrsnetz allgemein verbessern,
- Jeden 10. Autoparkplatz in gesicherte Radstellplätze umwandeln, auch private Fahrradboxen/-häuschen im öffentlichen Raum organisatorisch und finanziell unterstützen,
- Förderung von E-Zweirädern (Pedelec, Roller) mit Ladestationen, Anpassung der Wege etc.

#### Öffentlicher Verkehr

- Zuverlässigkeit und Schnelligkeit bei Bahn und Bus mit kleineren Maßnahmen netzweit schnell verbessern: kundenfreundliches Baustellen-Management, flexible Ausweich-Strecken und Abbau von Engpässen, Reduzierung verkehrlicher und technischer Störungen, mehr Reserven gegen Ausfälle, Beschleunigungsprogramme (Ampelvorrang), zuverlässige Ist-Auskunft u.a.m.
- Mehr ÖPNV-Angebot mit transparenten Strukturen: hochwertige gut sichtbare Hauptlinien, zusätzliche Kapazitäten, neue Direktverbindungen, regionale Schnellbusse zur Ergänzung der Bahnen, mehr ergänzender Bedarfsverkehr (Taxi, Shuttle, Car- und Bike-Sharing..),
- Aufenthaltsqualität und Orientierung an Knotenpunkten und wichtigen Haltestellen schnell verbessern, dezentrale Mobilitätspunkte (P+R, B+R, Car/Bike-Sharing, e-laden)

#### Management

- Mobilitäts-Management: Pilotanwendungen bei Stadtverwaltung und Tochter-Gesellschaften, Landesbehörden und Schulen, aber auch entsprechende Vereinbarungen bei großen Bauprojekten: Parken für Beschäftigte nur mit (stark vergünstigtem) Job-Ticket, Servicepakete + Information, Verbesserung der Anbindung im Umweltverbund, nutzergerechte Radstellplätze, Sharing-Angebote u.a.m.
- Informations-Offensive: praktische Infos zum nachhaltigen Verkehr über Infoportal, App, sowie attraktive Info-Broschüren zur Verteilung an alle Haushalte und Betriebe
- Neue City-Logistik fördern: verträgliche Fahrzeuge, Klein-Verteilzentren und Nahverteilung, Routenoptimierung,