

Bericht des LNV-Verkehrsreferenten Stefan Frey über Themen im 2. Halbjahr 2018

1. Gemeinsame Tagung LNV / Evangelischer Akademie Bad Boll am 14./15. September 2018: „Mobilität von morgen mutig gestalten – Kommunen auf dem Weg“

Die Tagung war recht gut besucht, etwa 80 Teilnehmende, überwiegend aus dem kommunalen Raum und einige Vertreter/innen von Bürgerinitiativen. Wir hatten sehr gute Referenten.

Von Heiner Monheim kam in seinem lebhaften Vortrag insbesondere der Hinweis, dass es in Deutschland rund 150 Millionen Pkw Stellplätze gibt. Eine irrsinnige Flächeninanspruchnahme, auch städtebaulich und vom Schutz des (Klein-)Klimas her kaum zu vertreten.

Der Nutzen des vielgepriesenen autonomen Fahrens für die Umwelt wird bezweifelt.

Rainer Kaufmann, früher Verbandsdirektor des Regionalverbands Schwarzwald-Baar-Heuberg berichtete vom Erfolg des Schienennahverkehrs (Ringzugs) in der dortigen Region. Alte Bahnstrecken wurden reaktiviert. Es gelang, die anfangs widerstrebenden Busunternehmer einzubinden. Deren Befürchtung, sie würden Streckenkilometer verlieren, hat sich nicht bewahrheitet, im Gegenteil. Ihr Angebot hat sich durch die zahlreichen neuen Bahnhaltepunkte und das von dort ausgehende „Spinnennetz“ von neuen Busverbindungen deutlich erweitert. Bei der politischen Wegbereitung für das Projekt war es vorteilhaft, dass die Ministerialbeamten in Stuttgart alle dachten, wenn das aus dem Bereich/Wahlkreisgebiet des Ministerpräsidenten Teufel kommt, dann ist der sicher dafür, also müssen wir auch dafür sein und Geld bereitstellen..

Verbandsdirektor a.D. Kaufmann empfahl, systematisch alte Bahnstrecken daraufhin abzuklopfen, was reaktivierbar sein könnte.

In weiteren Vorträgen, etwa von Bürgermeister Martin Kaufmann, früher Rudersberg, heute Oberbürgermeister in Leonberg und von Baubürgermeister Cord Soehlke, Tübingen, zeigte sich, wie viel an Maßnahmen schon das geltende Recht hergibt, wenn man es entschlossen anwendet. Ein Erfolgsfaktor bei der Durchsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist es, das örtliche Gewerbe und den Handel mit einzubinden. (Anmerkung: Nach einer Untersuchung aus Bayern sind über eine ganze Woche betrachtet Fußgänger und ÖV – Nutzer die mindestens ebenso guten wenn nicht besseren Kunden für den Handel. Die kaufen zwar nicht so viel auf einmal ein, wie die Autofahrer, dafür aber viel öfter und dies vor allem zum Nutzen des unter schwerem Konkurrenzdruck stehenden Fach- und Einzelhandels. Dieser wiederum sorgt für belebte, attraktive Innenstädte.

2. Folgeveranstaltung „Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum / Wege zu einer anderen Mobilität“ (Arbeitstitel) von Ev. Akademie Bad Boll / LNV / LUBW am 24./25. Mai 2019.

Die gute Resonanz auch für die bisherigen drei Veranstaltungen lässt es angeraten erscheinen, die Veranstaltungsreihe fortzusetzen. Die nächste Veranstaltung, wieder gemeinsam mit der Evangelischen Akademie in Bad Boll und dort vor Ort, soll am 24./25. Mai 2019 stattfinden (also unmittelbar vor der Kommunalwahl und Europawahl). Mit von der Partie als Mit-Organisator und (voraussichtlich) teilweiser

Finanzier ist die LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg. Die Mittel können voraussichtlich aus dem Projekt Renn Süd (regionale Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien) bereitgestellt werden.

Der bisherige Arbeitstitel der Veranstaltung lautet: "Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum". Er soll jedoch modifiziert werden und künftig lauten: "Wege zu einer anderen Mobilität". Zielgruppen: Vorrangig kleine und mittlere Kommunen und Städte, Zivilgesellschaftliche Akteure.

Aus meiner Sicht müssen dann in einer weiteren Veranstaltung auch Landespolitiker und die Bundespolitiker auftreten und in die Pflicht genommen werden. Denn diese müssen die Rahmenbedingungen schaffen, damit Kommunen wirklich wirkungsvoll den Verkehr eindämmen und die Siedlungsräume aufwerten können.

3. Nachhaltigkeitsstrategie, Arbeitsgruppe Nachhaltiger Konsum

Die beiden Sitzungen am 24. September und 12. Dezember (Federführung MLR) waren nur teilweise ergiebig. Die Vorgabe, nur Landesinitiativen diskutieren zu dürfen und keine Initiativen Richtung Bund (z.B. Bundesratsinitiativen) engt den Handlungsrahmen zu sehr ein. Mit Appellen lässt sich aber bei falschen Rahmenbedingungen nicht viel ausrichten (Beispiel: eine Woche Mallorca ist dank des billigen Flugs für weniger Geld zu haben als eine Woche Schwarzwald).

(Anmerkung: Eine Abschaffung der 4,7 Milliarden € teuren Fehlsubvention durch die Mehrwertsteuerbefreiung auf Flüge würde hier sicher Positives bewirken. Das geht aber nur durch Änderung von Bundesrecht. Wer, wenn nicht eine grün-schwarze Landesregierung wäre besser geeignet, um eine solche Bundesratsinitiative zu starten.).

4. Baden-Württemberg Tarif

Gleich zweimal (am 25. September und am 22. November) wurde in Pressekonferenzen des VM der neue Baden – Württemberg – Tarif (ein durchgängiges Ticket) im öffentlichen Nahverkehr vorgestellt. Es wurde angekündigt, diesen in ein, zwei oder drei Jahren auch auf Zeitkarten zu erstrecken. Leider zieht sich das ziemlich hin.

5. Arbeitsgruppe Nachhaltige Mobilität beim Verkehrsministerium

Unter anderem wurde das Konzept für Radschnellwege präsentiert und kam insgesamt gut an. Eine Verkehrswende lässt sich ohne gute Fahrradinfrastruktur nicht erreichen.

Bemerkenswert war, dass von etlichen Vertreter/innen in der Arbeitsgruppe an den Nachweis positiver Umwelteffekte nicht nur der E-Mobilität, sondern auch des autonomen Fahrens keine allzu strengen Anforderungen gestellt werden. Das wird einfach so unterstellt beziehungsweise geglaubt. Umgekehrt aber werden Nutzeffekte von Geschwindigkeitsbeschränkungen bezweifelt. Da wird dann gleich der Emissionsrückgang in Bezug zur Emission ganz Deutschlands oder der ganzen Welt gesetzt, was den Nutzen gering erscheinen lässt und die Tatsache, dass der praktisch sofort erzielbar wäre, ausgeblendet.

6. Tagung Verkehrswende Süd im Gewerkschaftshaus in Stuttgart am 16. November 2018

Berichte von Herrn Ott, Kanton Zürich, über die beispielhaften Maßnahmen in der Schweiz zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs (Haltestellendichte, enge Takte, enges ÖV-Netz).

Bemerkenswert war Baubürgermeister a.D. Olbert (FDP) aus Karlsruhe, der erfreulich fortschrittlich einer vorausschauenden Fahrradpolitik das Wort redete. Er ist auch Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft

fahrradfreundlicher Kommunen. Den Namen muss man sich merken, wenn man fortschrittliche Persönlichkeiten aus dem bürgerlichen Lager für eine Veranstaltung gewinnen will.

In der Diskussionsrunde nahm auch OB Kuhn aus Stuttgart teil. Als er wieder den Hinweis brachte, der ÖV in Stuttgart sei an der Belastungsgrenze angelangt beziehungsweise diese sei überschritten, wies ich in der Diskussion darauf hin, dass es viele Stunden am Tag gebe, in denen der ÖV nur wenig bis mittel ausgelastet sei. Zu diesen Zeiten würden aber viele Leute auch deshalb mit dem Auto fahren, weil man da bei dem relativ mäßigen Verkehr und unserem guten Straßennetz dann hervorragend durchkomme und auch, weil der öffentliche Verkehr als teuer empfunden werde. Vorschlag: Man solle doch für diese Zeiten billigere Tarife, etwa den Kurzstreckentarif auch auf längeren Strecken zulassen. OB Kuhn schwenkte leider nur teilweise sofort um und erklärte, der ÖV sei viel besser als sein Ruf und habe natürlich auch Kapazitäten frei.

7. Schwerpunkte des Verkehrsministeriums am 26. November 2018

In einem Pressegespräch am 26. November legte Minister Herrmann die Schwerpunkte seiner Arbeit dar (Stärkung öffentlicher Verkehr, u.a. Verbesserung der Personalausstattung; Erhalt des Straßennetzes, erst in zweiter Linie Ausbau und in dritter Linie Neubau von Straßen.) Besondere Sorge mache der enorme Sanierungsbedarf für Brücken. Viele der Brücken seien 60-80 Jahre alt und nicht auf die die große Menge und die hohen Gewichte des heutigen Schwerlastverkehrs ausgelegt. (Anmerkung: Da sieht man mal wieder, wie der Straßengüterverkehr von der Allgemeinheit der Steuerzahler subventioniert wird.)

8. Flächenverbrauch

Am 28. November fand zwischen der Fraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN und zahlreichen Bürgerinitiativen ein Meinungsaustausch zum Thema Flächenverbrauch und Innenentwicklung statt. Ich wurde um ein einleitendes Fünf-Minuten Statement gebeten. Weitere Diskussionspunkte in der Veranstaltung waren u.a. die Unwilligkeit vieler Gemeinden zum Flächensparen, § 13 b BauGB, die neue LBO, die darin vorgesehene Aufweichung der Pflicht zur Schaffung von Fahrradstellplätzen, das Thema Vogelschlag an Bauten/Glasflächen.

Bemängelt wurde, dass die Landratsämter und die Bürgermeisterämter der Stadtkreise vom Land zwar mehr Geld für ihre Aufgaben im Umweltschutz erhalten, das Land aber nicht kontrolliere, ob die Mittel zweckentsprechend verwendet werden.

Stuttgart, 09./14.01.2019

Stefan Frey

Verkehrsreferent des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg