

Dr. Karl-Georg Schroll

ZUVIEL AUTOVERKEHR IN UND UM AURICH

ALTERNATIVEN ZUR BESTEHENDEN VERKEHRSPOLITIK

VORTRAG AURICULUM E.V.

Aurich 05. 10. 2017

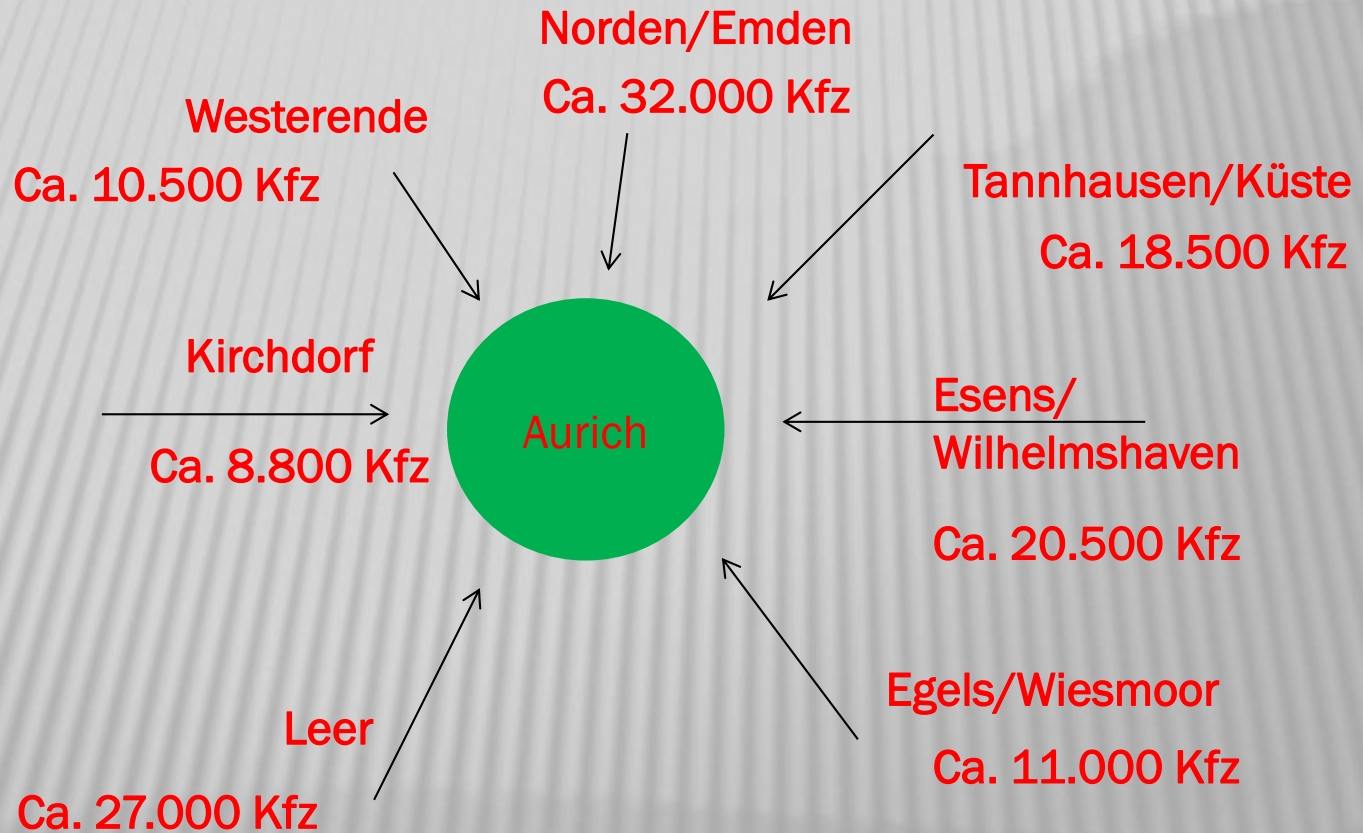
VORTRAGSÜBERSICHT

- ✖ Bestandsaufnahme – ein Überblick
- ✖ Chancen einer B 210 neu – Eine Hochrechnung
- ✖ Das Auto – immer noch das Lieblingskind der Politik
- ✖ Der ÖPNV – immer noch ein Stiefkind der Politik
- ✖ Zwischenfazit
- ✖ Finanzierungsmodell für den ÖPNV: eine *Mobi-Flät*
- ✖ Änderung des rechtlichen Rahmens
- ✖ Alternative Verkehrspolitik für Aurich
 - + Alternative I: Schienenpersonennahverkehr als überregionale Lösung
 - + Alternative II: Binnenerschließung durch ein attraktives ÖPNV-System
 - + Alternative III: Verknüpfung regionales/städtisches Radwegesystem
- ✖ Notwendig: ein neues Leitbild Mobilität
- ✖ Zusammenfassung

STATUS QUO

- ✖ Die Zentralität Aurichs zieht viel Verkehr –
überwiegend Autoverkehr (mIV) an
- ✖ Der mIV gliedert sich in Binnenverkehr (ca. 40
%), in Quell-Ziel-Verkehr (ca. 50 %) und
Durchgangsverkehr (ca. 10 %)

AURICH – IM HERZEN OSTFRIESLANDS



B 210 NEU – NUR EIN VERSPRECHEN ?

- ✗ Aktuelle Kosten: 114,2 Mill. Euro für einen Neubau im vordringlichen Bedarf (BVWP, S. 116)
- ✗ Gesamtvolumen des BVWP 2030: 264,5 Mrd. Euro – für Neubau 94,7 Mrd. Euro
- ✗ Für Straßenprojekte 55,4 % = 52,46 Mrd. Euro
- ✗ Im großräumlichen Bereich 75 % = 39,345 Mrd. Euro
- ✗ Im regionalen Bereich 25 % = 13,115 Mrd. Euro
- ✗ Verteilt auf 16 BL: jährlich < als 1.000 Mill. Euro
- ✗ 114,2 Mill. Euro > 10 %
- ✗ NI hat für den vordringlichen Bedarf Investitionen in Höhe von 2.071 Mill. Euro beantragt
- ✗ Im KN-Ranking steht die B 210 neu im unteren Drittel
- ✗ Umwelt und Naturschutzbewertung wird mit „hoch“ angegeben

VERKEHRSMENGENKARTE NIEDERSACHSEN 2000



AUTOVERKEHR PROFITIERT VON VERSTECKTEN KOSTEN

- ✗ Kosten des Autoverkehrs werden in kommunalen Haushalten weder genau erfasst noch zugeordnet – versteckt zwischen den Haushaltstiteln
- ✗ Deutsche Städte geben jährlich ca. 15 Milliarden Euro für Autoverkehr aus
- ✗ Erhebliche Diskrepanz zwischen Einnahmen und Ausgaben für den Autoverkehr. Kostendeckungsgrad durchschnittlich 29 %.
- ✗ Ungedeckte Kosten von 100 Euro bis 150 Euro/a pro Einwohner
- ✗ Kosten des ÖPNV werden im Haushalt gesondert geführt; dadurch erscheint dieser schnell defizitär – und lädt zu Mittelkürzungen ein
- ✗ Forderung: Transparenz hinsichtlich versteckter Kosten für den Autoverkehr und Vergleichbarkeit der Ausgaben Autoverkehr u. ÖPNV

ÖPNV – EINE AUFGABE DER DASEINSVORSORGE

- ✖ **Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz: § 2 Grundsätze und Ziele**
- ✖ (1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- ✖ (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- ✖ (3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen ...

VERSÄUMNISSE DER POLITIK UND IHRER VERTRETER

- ✗ Es gibt sie also, die gesetzlichen Regelungen zum ÖPNV
- ✗ Was macht die Politik? Abtauchen und wegdrücken, z.B.
 - + Die Folgen des demografischen Wandels zu spät erkannt
 - + BBR-Studie von 2000 warnte vor dem Rückgang des Schülerverkehrs um 50 % bis 2015
- ✗ Dagegen sind Ausreden sehr beliebt
 - + ÖPNV zu teuer
 - + Die Bürger wollen das nicht
 - + Hier fahren alle Auto
- ✗ Einziges Zugeständnis: ÖPNV als „freiwillige kommunale Aufgabe“

ZWISCHENFAZIT

- ✗ Die mIV-Belastung in und um Aurich ist sehr hoch
- ✗ Eine B 210 neu ist nur ein vages Versprechen, aber keine Lösung
- ✗ Der Bürger wird durch versteckte mIV-Kosten jährlich zusätzlich bis zu 150 € belastet.
- ✗ Der Kostendeckungsgrad des mIV beträgt durchschnittlich ca. 29 %
- ✗ Der Kostendeckungsgrad des ÖPNV liegt zwischen 50 % und 75 %.
- ✗ Eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung geht den Politikern völlig ab, sonst müsste der ÖPNV viel mehr gefördert werden.

ÄNDERUNG DES GESETZLICHEN RAHMENS

- ✗ ÖPNV muss als gesetzlich verbindliche Aufgabe eingeführt werden
- ✗ Der ÖPNV muss ins Grundgesetz, analog Artikel 87 e, Abs. 4 GG:

Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird ein Bundesgesetz regeln.

- ✗ Ebenso ist eine gesetzlich verbindliche Finanzierung, z.B. über Umlagefinanzierung gesetzlich zu regeln

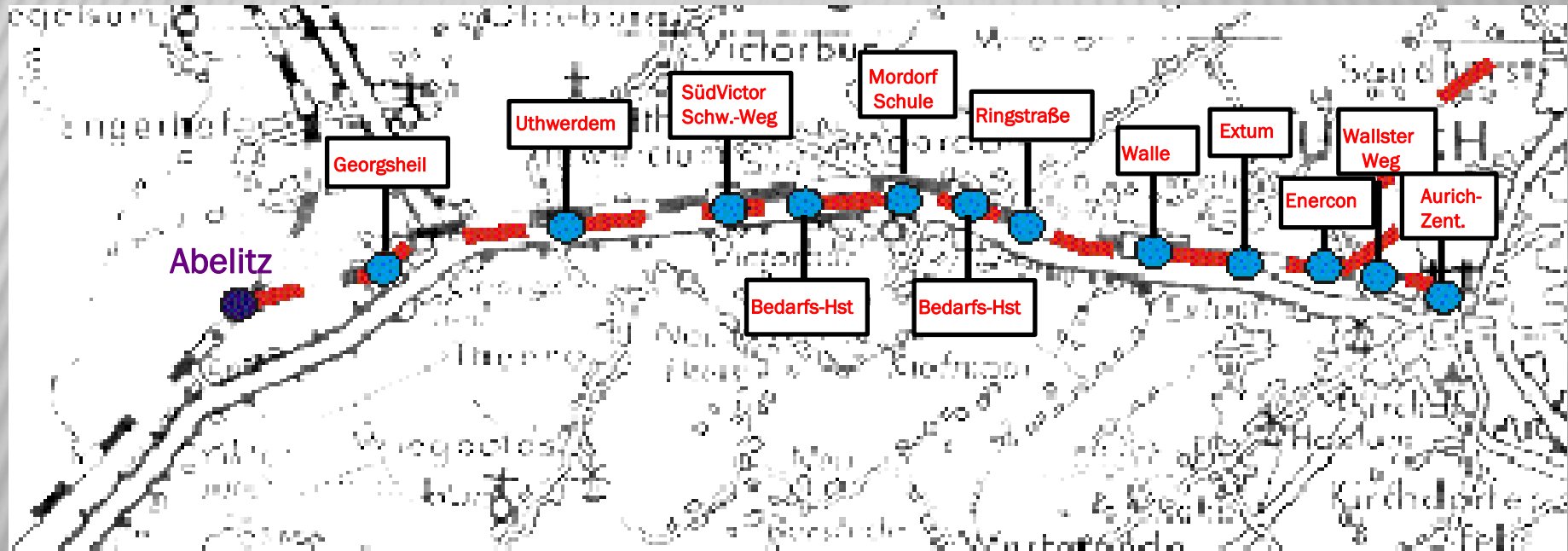
FINANZIERUNGSMODELL FÜR DEN ÖPNV: EINE *MOBI-FLÄT*

Beispiel Niedersachsen:

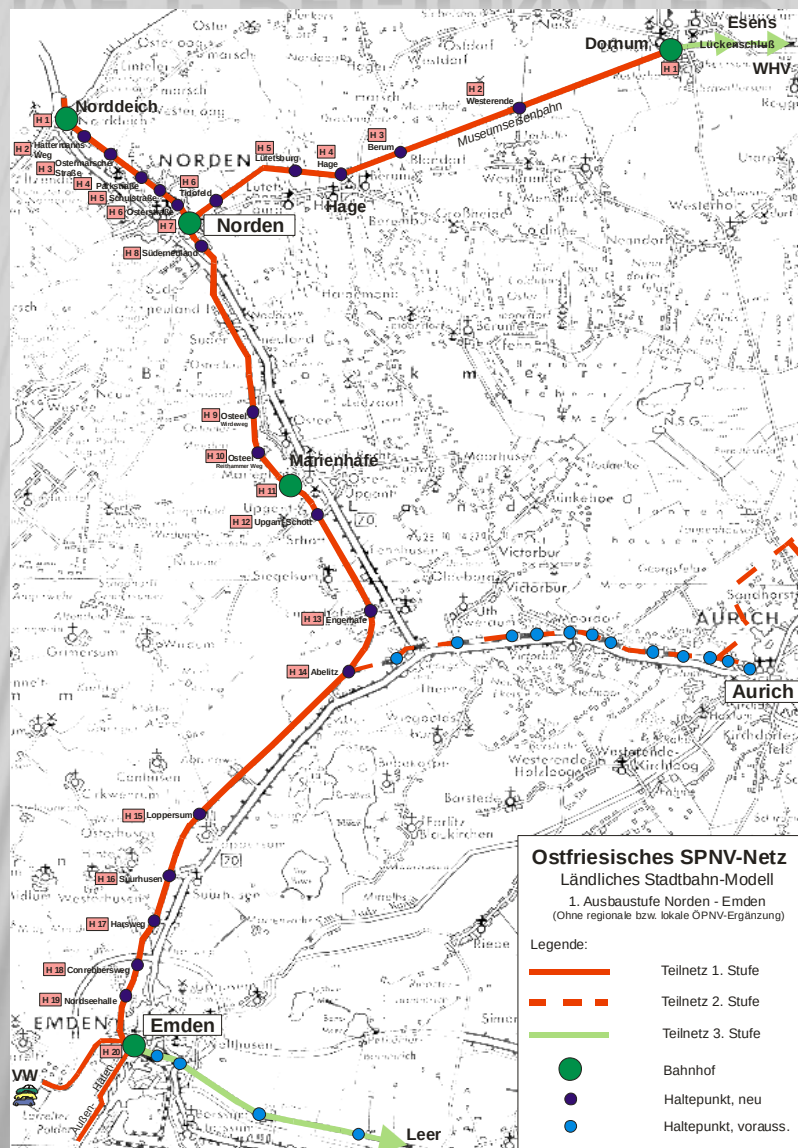
- ✗ Jede Bürgerin, jeder Bürger ab 18 Jahren wird daran beteiligt. Das entspricht etwa 80 % der Bevölkerung = 6,4 Mio. Einw.
- ✗ Wenn jede/r monatlich 20 Euro bezahlt, ergäbe das im Jahr 240 Euro. 20 Euro ist an den Hartz-IV-Satz für Mobilität angepasst.
- ✗ Somit stünden jährlich ca. 1.536 Millionen Euro/a zur Verfügung
- ✗ Hinzu kommen zusätzliche Mittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungs-Gesetz:
 - + Ca. 700 Mill. Reg.-Mittel und 74 Mill. aus dem Entflechtungsgesetz
- ✗ **Das sind deutlich über 2.300.000.000 Euro im Jahr**

ALTERNATIVE I: REGIONALER SPNV - 1

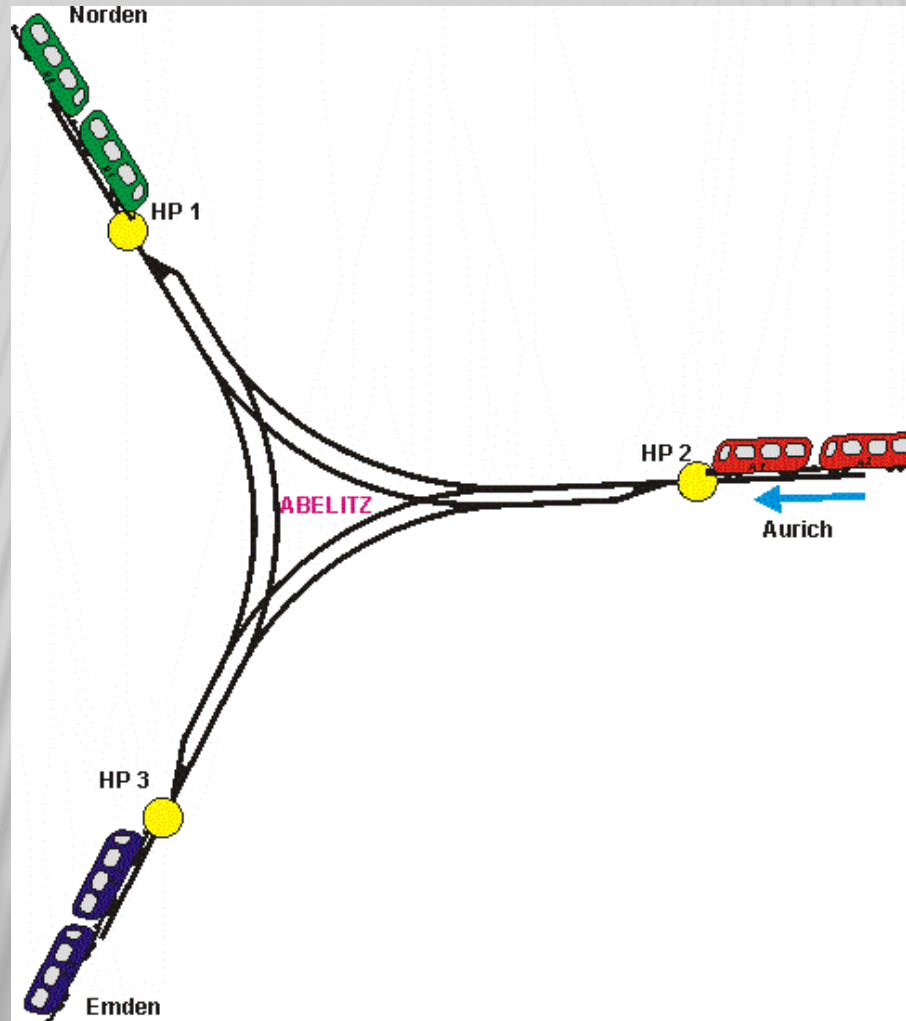
Nicht nur Fernanbindung, sondern überwiegend Naherschließung



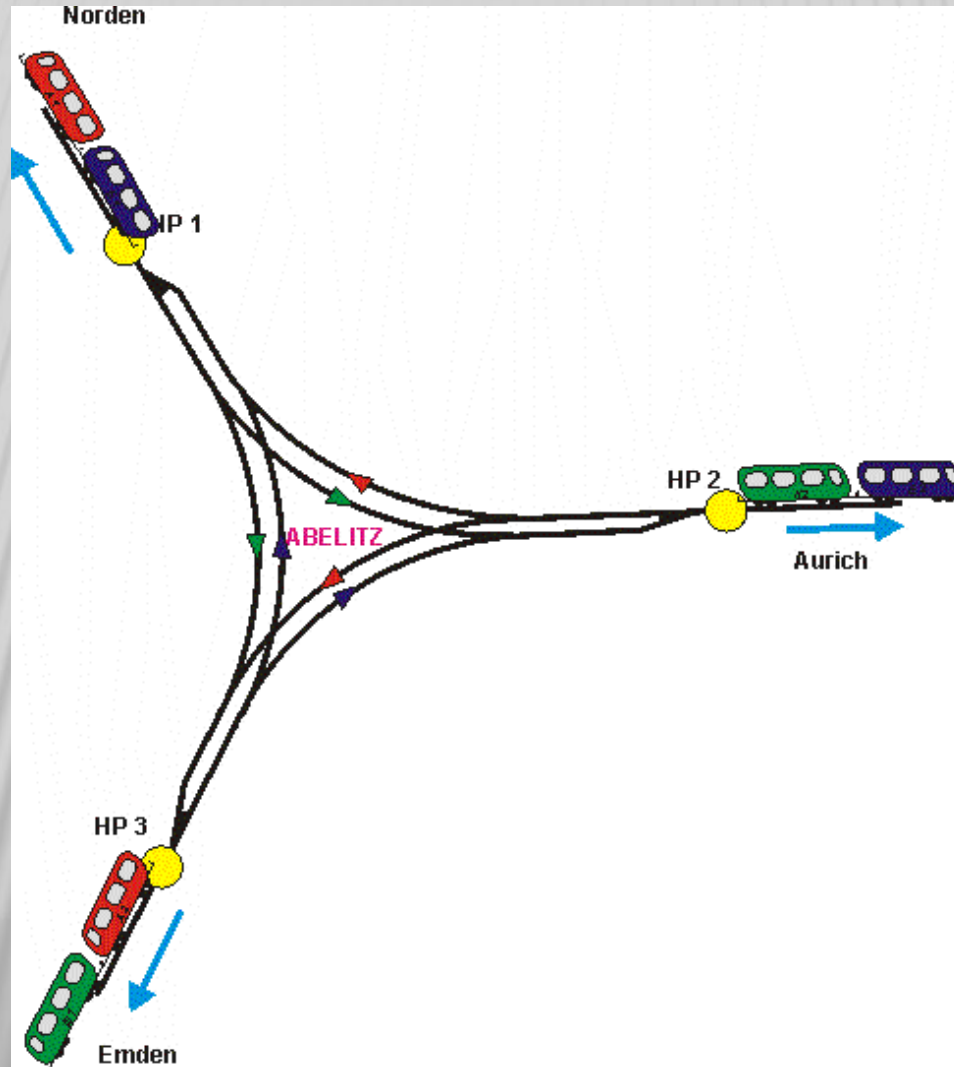
ALTERNATIVE I: REGIONALER SPNV - 2



ALTERNATIVE I: REGIONALER SPNV - 3



ALTERNATIVE I: REGIONALER SPNV - 4

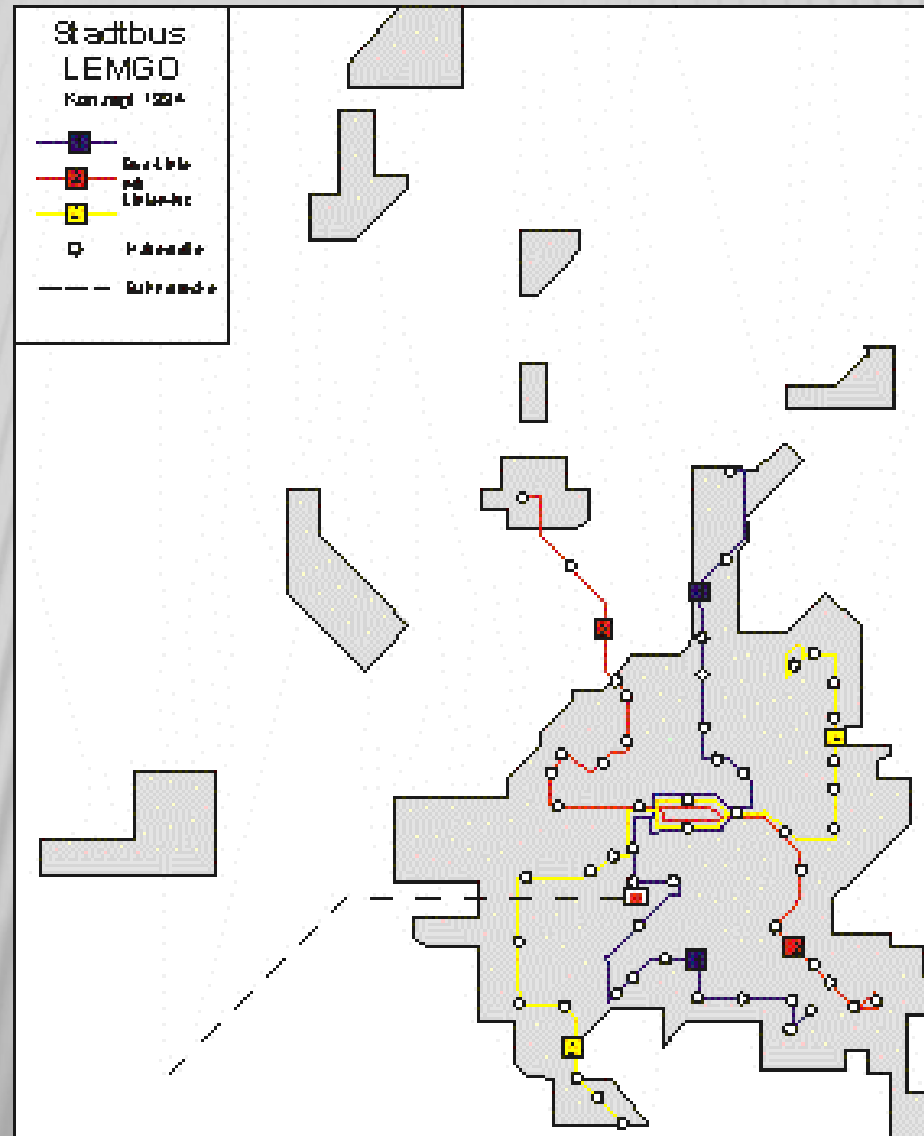


ALTERNATIVE II: STÄDTISCHES ÖPNV-SYSTEM - 1

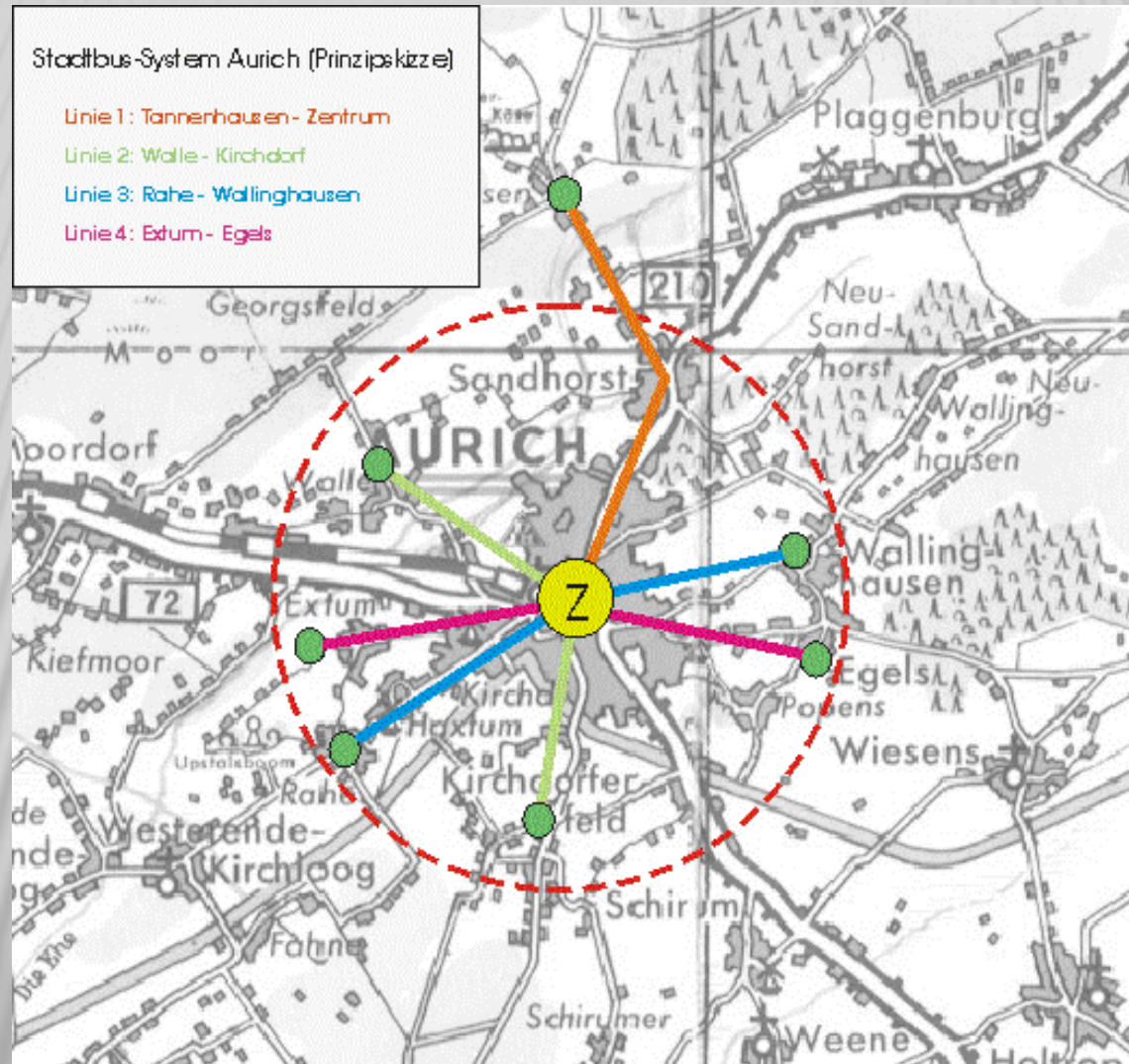
Übersichtstableau Stadtbusse in Klein- und Mittelstädte (Auswahl)

Ort	Dornbirn (A)	Frauenfeld (Ch)	Lemgo	Bad Hersfeld
Einwohner	41.500	21.000	42.500	33.200
Linienanzahl	4	7	6	8
Takt in min	30 (15)	15	30/15	30/60
Haltest-Abstand	300 m	270 m	300 m	300 m
Betriebszeiten				
- mo-fr	05.35 - 20.03	06.00 - 23.30	05.30 - 19.30	05.50 - 20.40
- sa	05.35 - 18.03	06.00 - 20.20	06.30 - 16.30	07.30 - 17.30
- so	kein Angb.	06.50 - 20.20	kein Angb.	13.00 - 17.30
Beförderung/a	3 Mill. Pers.	1,34 Mill. Pers.	1,9 Mill. Pers.	1,20 Mill. Pers.
Fahrpreis				
- E-Fahrschein	1,50 DM	1,65 SFr	2,50 DM	2,60 DM
- Z-Fahrschein	k.A.	ca. 25 SFr/m	ca. 42 DM/m	57,00 DM/m
Konzession	Stadt	Stadt	Stadt	Privat-Untern.
Betreiber	Privat-Untern.	Privat-Untern.	Privat-Untern.	Privat-Untern.
Zahl d. Busse	7 (2)	7 (2)	12 (2)	6
Kapazität (S+St)	70 Personen	70 Personen	66	60 Personen
Typ	Neoplan	Neoplan	Midi-Niederflur	MAN/Mercedes
Jahres-km	k.A.	k.A.	620.000	450.000 km
Aufwand/a	3,0 Mill. DM	4,5 Mill. SFr	3,4 Mill. DM	3,48 Mill. DM
Defizit/a	1,6 Mill. DM	1,4 Mill. SFr	1,1 Mill. DM	1,20 Mill. DM
Kostendeckgrad	47 %	69 %	68 %	65 %
Zuschuß/Einw.	32 DM/a	77 SFr/a	26,19 DM/a	36,14 DM/a
Zuschuß/Fahrt	0,43 DM	1,19 SFr	0,61 DM	1,00 DM

ALTERNATIVE II: STÄDTISCHES ÖPNV-SYSTEM - 2



ALTERNATIVE II: STÄDTISCHES ÖPNV-SYSTEM - 3



ALTERNATIVE III: VERKNÜPFTES RADWEGESYSTEM - 1

✖ Bekannte Zustände für Radfahrer:



ALTERNATIVE III: VERKNÜPFTES RADWEGESYSTEM - 2

✗ Die Vielfalt der Fahrradtypen:

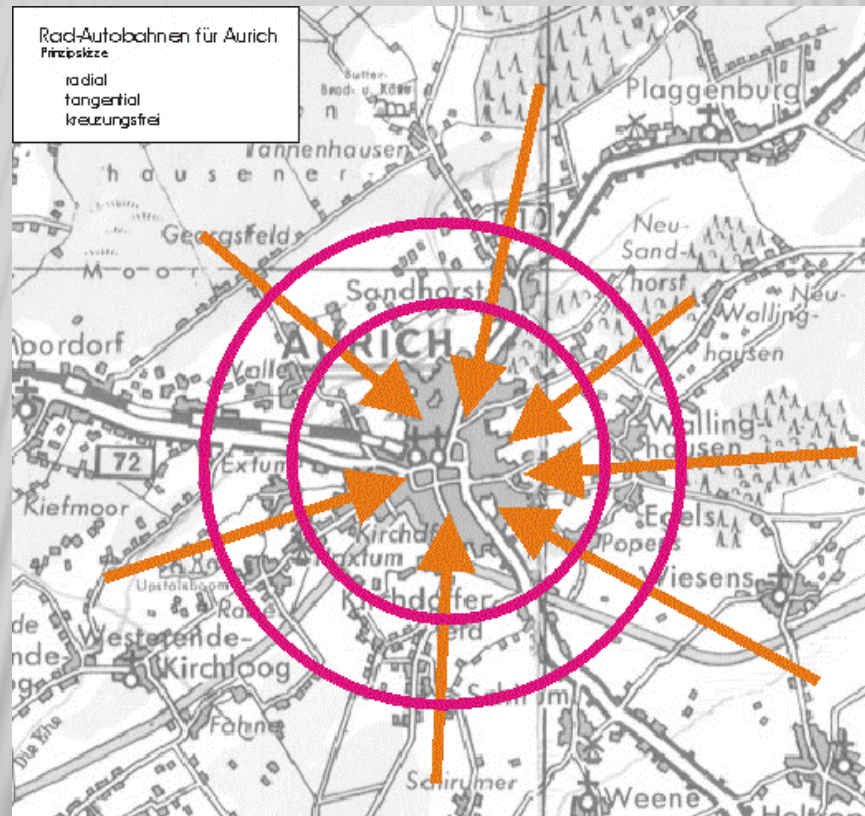
- + Rennrad
- + Mountainbike
- + Cityrad
- + Lastenrad
- + Tandem
- + Liegerad
- + Treckingrad
- + Kinderrad
- + und neuerdings die silberlockigen „Kampfradler“ auf dem eBike oder Pedelec

ALTERNATIVE III: VERKNÜPFTES RADWEGESYSTEM - 3

- ✗ Ein Radwegesystem muss diesen Typen genügen
- ✗ Am Beispiel Aurich und umzu sind die Radwege
 - + zu schmal
 - + Bodenbelag zu holperig, Schlaglöcher, langsam
 - + häufig durch Autofahrer gefährdet
- ✗ Benötigt werden Rad-Schnell-Straßen
 - + zum Überholen
 - + zum Transport von Waren und Güter (Lastenrad)
 - + für Freizeit mit Familie (Kindertransport)
 - + als schnelle, kreuzungsfreie und sichere Verbindung
 - + nicht entlang an CO₂ und Stickoxyd belasteten Bundesstraßen

ALTERNATIVE III: VERKNÜPFTES RADWEGESYSTEM - 4

- ✗ Für Aurich muss ein umfassender Radwege-Plan entwickelt werden.



- ✗ Radwegesystem ähnlich dem ÖPNV

EINE CHANCE? PRESSEMITTEILUNG VOM 01. 09. 2017

- ✗ Niedersachsen fördert den Bau von Radschnellwegen
Verkehrsminister Lies: „Für einen modernen Radverkehr“
- ✗ Um den Bau von Radschnellwegen zu beschleunigen, hat Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies ein ‚Sonderprogramm Radschnellwege‘ in Höhe von 12,35 Millionen Euro auf den Weg gebracht. Ab sofort können Kommunen Förderanträge bei den jeweils zuständigen regionalen Geschäftsbereichen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Hannover, Lüneburg, Oldenburg und Wolfenbüttel) stellen.

ÄNDERUNGEN UND FORDERUNGEN

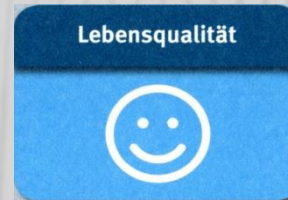
- ✗ Das Straßenverkehrsrecht muss grundlegend überarbeitet werden. Bisher hat immer noch die „Flüssigkeit des Autoverkehrs“ Vorrang.
- ✗ Neue Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraums: neben Verkehrsberuhigung und Busspuren,
 - + ein Radwege-Netz
 - + Breite und sichere Radwege
 - + Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Stationen
 - + Leihradssysteme – auch für Lastenräder
- ✗ Es werden Kommunale Radverkehrsbeauftragte benötigt
- ✗ Im **BVWPI** muss endlich der Radverkehr als wichtige Zukunftsgröße zur Kenntnis genommen werden
- ✗ Der **Nationale Radwegeplan 2020** ist 2012 verabschiedet worden. Er ist von 100 Mill. Euro auf 60 Mill. Euro gekürzt worden. So mickrig er ist, er sollte umgesetzt werden.

NOTWENDIG: EIN NEUES LEITBILD MOBILITÄT !

Die Treiber:



Das Ziel:



Der Plan:



Das Leitbild:

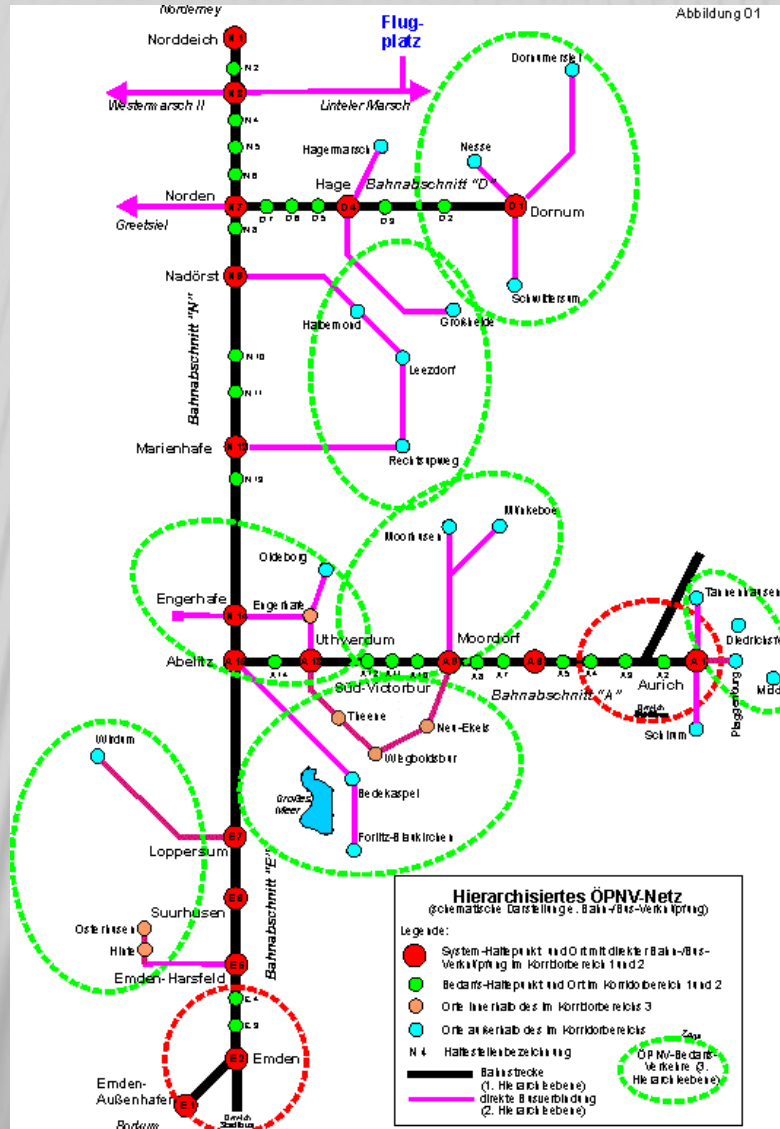


Der
Umweltverbund

BEISPIEL FÜR EIN INTEGRIERTES VERKEHRSSYSTEM ?



INTEGRIERTES VERKEHRSSYSTEM: ZUKUNFTSVISION



ZUSAMMENFASSUNG



- ❖ ÖPNV sichert die Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden
- ❖ Daher: ein neues Leitbild MOBILITÄT zugunsten des ÖPNV
- ❖ volkswirtschaftlicher Ansatz, um Kostenwahrheit im Verkehr und versteckte Subventionen für den Autoverkehr aufzuzeigen
- ❖ eine Umlagefinanzierung für einen „fahrscheinlosen ÖPNV“ ist rechtlich möglich
- ❖ Dazu Grundgesetzänderung analog dem Artikel 87 e, Abs. 4
- ❖ Das Geld für den ÖPNV liegt sozusagen auf der Straße

QUELLEN

- ✗ Kosten des Autoverkehrs:
 - + ICLEI-Studie, über Öko-Institut, Freiburg
- ✗ Umlagefinanzierung (Fahrscheinloser ÖPNV):
 - + Deutsches Institut für Urbanistik (DiFu), Berlin
 - + Rechtsanwalts-Sozietät Rödl&Partner, Nürnberg
- ✗ ÖPNV-Konzepte:
 - + Schroll, Karl-Georg: Marktchancen für den ÖPNV in der Fläche – demnächst im blattFuchs-Verlag
- ✗ Verkehrspolitik:
 - + Verkehrsclub Deutschland (VCD), Berlin
 - + Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC), Bremen



Vielen Dank für Ihre und Eure
Aufmerksamkeit