

Materialien zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Düsseldorf

OECD: Report on Phase 1 of the Project on Environmentally Sustainable Transport, 1996

"Ein nachhaltiges Verkehrssystem befriedigt die Bedürfnisse nach sozialen Kontakten und Kommunikation und ermöglicht den Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, ohne die Gesundheit von Menschen zu gefährden oder das Ökosystem zu bedrohen. Der Verbrauch erneuerbarer Ressourcen darf nicht höher sein als deren Regenerierungsrate. Die nicht erneuerbaren Ressourcen dürfen nicht schneller verbraucht werden, als erneuerbare Quellen zur Substitution neu erschlossen werden können."

Bundeskanzlerin Angela Merkel zu "20 Jahre Bundesumweltministerium" am 6.6. 2006 in Berlin

... Ich glaube aber, dass wir hier mit unseren technischen Fähigkeiten eine moralische Verantwortung haben, Wege für die Zukunft aufzuzeigen, die im Übrigen auch weltweit als Exportschlager eingesetzt werden können, dass wir also Trendsetter sein müssen. Damit können wir dann auch den CO₂-Verbrauch in anderen Bereichen der Welt verringern. Natürlich wird auch die Glaubwürdigkeit unseres Redens über nachhaltige Entwicklung an den Taten gemessen, die wir im eigenen Lande unter zum Teil schwierigen Bedingungen durchsetzen. ...

Aus der Stellungnahme des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU): Feinstaub durch Straßenverkehr – Bundespolitischer Handlungsbedarf, Juni 2005 (S. 7/8)

Die in regionaler Verantwortung liegenden Minderungsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§§ 45 ff.) bzw. der EU-Luftqualitätsrichtlinien durch die Luftreinhalte- und Aktionspläne quellenübergreifend zu koordinieren. Dieser Planung obliegt es insbesondere, die verschiedenen möglichen Maßnahmen so zu gestalten und abzustimmen, dass sie sich zu einem insgesamt wirksamen, effizienten, aber auch – im Hinblick auf Eingriffs- und Verlagerungswirkungen – vertretbaren Aktionsbündel zusammenfügen. Dabei kommt der kommunalen Verkehrsplanung eine zentrale Bedeutung zu (s. Abschn. 8). Durch eine optimierte Verkehrslenkung können auch flächenübergreifend erhebliche Entlastungen erreicht werden, jedoch nur auf der Basis einer integrierten Gesamtverkehrsplanung. Dies verdeutlichen auch die inzwischen vorliegenden, sich vielfach durch beachtliche Detaillierung auszeichnenden Luftreinhaltepläne der Länder und Regionen.

22. Bundes-Immissions-Schutz-Verordnung (22. BimSchV)

§11 (8): Die zuständigen Behörden benennen die Gebiete und Ballungsräume, in denen die Immissions-Grenzwerte eingehalten oder unterschritten werden. Die zuständigen Behörden bemühen sich, dass in diesen Gebieten und Ballungsräumen die bestmögliche Luftqualität im Einklang mit der Strategie einer dauerhaften und umweltgerechten Entwicklung unterhalb der Immissionsgrenzwerte erhalten bleibt und berücksichtigen dies bei allen relevanten Planungen.

26.9.2006 - Entschließung des Europäischen Parlaments zur thematischen Strategie für die städtische Umwelt (2006/2061(INI)) (Auszug)

Das Europäische Parlament,

7. betont, dass die Kommission, in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden, alle Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern ermutigen sollte, einen Plan für nachhaltiges Stadtmanagement und einen Plan für nachhaltigen städtischen Verkehr aufzustellen;

20. unterstützt den Gedanken von Plänen für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr als ein Instrument zur Verbesserung der städtischen Umwelt, betont jedoch die Notwendigkeit, dieses Instrument flexibel einzusetzen, um den spezifischen Bedürfnissen der einzelnen Mitgliedstaaten und ihrer städtischen Gebiete sowie auch der Regionen mit spezifischen Benachteiligungen ausreichend Rechnung zu tragen;

21. betont, dass die Pläne für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr konkrete und quantifizierbare Ziele enthalten sollten, die auf einer Erfolgsanzeige dargestellt und überwacht werden können, was die Verbreitung bewährter Praxis bei den Mitgliedstaaten fördern würde; verweist darauf, dass die Pläne für einen nachhaltigen städtischen Nahverkehr flexibel genug sein sollten, um neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen;

22. betrachtet die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger und Technologien als Schlüsselfaktor für eine sauberere städtische Umwelt; verweist in dieser Hinsicht insbesondere auf die Nutzung von Biokraftstoffen, Hybridfahrzeugtechnologien und Fahrrädern sowie Lastkraftwagen und Bussen, die dem EU-Standard "besonders umweltfreundliches Fahrzeug" (EEV)(8) entsprechen; erklärt deshalb, dass es mit großem Interesse den Vorschlag der Kommission zur Einführung von saubereren Fahrzeugen für den öffentlichen Nahverkehr analysieren wird, und schlägt vor, den örtlichen Einrichtungen für Energieeffizienz einen besonderen Tätigkeitsbereich für den städtischen Nahverkehr zuzuweisen;
23. spricht sich für den Ausbau des mit nachhaltigen Energiequellen betriebenen öffentlichen Verkehrs sowie für mehr Ausgewogenheit zwischen Individual- und Kollektivverkehr im städtischen Gebiet aus;
24. betont die Notwendigkeit, die verstärkte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und von Massenverkehrsmitteln in städtischen Gebieten zu fördern; hält darüber hinaus die Anpassung der Dienstleistungen des städtischen Nahverkehrs sowohl an die Erfordernisse der Raumordnung (Altstädte, Umland, Anbindung von Flughäfen, Bahnhöfen, Industriegebieten, Gewerbegebieten usw.) als auch an die Bedürfnisse der Bevölkerung und die demografischen Veränderungen (ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen usw.) für erforderlich;
25. ersucht die Mitgliedstaaten, sich in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden um eine Verlagerung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens, gemessen in Passagierkilometern, in einem Umfang von mindestens 5 % auf nachhaltige Verkehrsarten, wie öffentlicher Verkehr und Radfahren, im Zeitraum 2002-2012 zu bemühen;
26. betont, dass der Zugang zur Mobilität für alle (auch jene, die kein eigenes Auto besitzen) ein sozialer Faktor ist, dem Rechnung getragen werden muss;
27. fordert in Anbetracht dessen, dass die Zugänglichkeit für eine nachhaltige Entwicklung von zentraler Bedeutung ist und dieses Anliegen durch eine integrierte Städtepolitik in Angriff genommen werden muss, die EU-Organe auf, den Austausch bewährter Praxis zwischen kommunalen und nationalen Behörden zu fördern, und fordert die Kommission auf, die Anwendung der bereits bestehenden europäischen Rechtsvorschriften zur Förderung der Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen, und insbesondere der Bestimmungen für spezielle Verfahren der Gemeinschaft zur Auftragsvergabe, die ausdrücklich eine angemessene Planung für alle Benutzer vorsehen, zu überwachen;
28. ist der Auffassung, dass die Pläne für nachhaltigen Städtischen Verkehr auch die Instrumente umfassen sollten, die die lokalen Behörden einsetzen wollen, um:
 - nichtmotorisierte Fortbewegungsarten wie Radfahren und Gehen durch den Aufbau eines umfassenden Radwegenetzes und die Gewährleistung sicherer Wege und Kreuzungen für Fußgänger zu fördern;
 - den öffentlichen Verkehr und den Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zu fördern und Informationen über bestehende exemplarische Maßnahmen wie die Einführung integrierter Tarif- und Fahrkartensysteme und die Schaffung von Park-and-Ride-Systemen zu verbreiten;
29. weist die Mitgliedstaaten auf ihre Aufgabe hin, bei der Gestaltung von Städten Rücksicht auf die empfindlichsten Verkehrsteilnehmer zu nehmen, etwa durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Einrichtung autofreier Zonen in Stadtzentren oder Wohngebieten, um die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren, wie dies im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik vorgesehen ist;
30. schlägt die Schaffung von städtischen Logistikplänen vor, um den Güterverkehr in den Städten zu reduzieren und zu verbessern, wobei insbesondere die innerstädtische Feindistribution von Gütern koordiniert werden sollte;
31. erinnert daran, dass die Luftverschmutzung eine der Hauptursachen von Gesundheitsproblemen in der EU ist; weist daher mit Nachdruck darauf hin, dass Städte mit hoher Luftverschmutzung die Schaffung von Niedrigemissionsgebieten in Erwägung ziehen sollten;
32. spricht sich dafür aus, Emissionen an der Quelle zu bekämpfen und auf innovative Maßnahmen zur Lösung der Umweltprobleme in den Städten zu setzen; betont, dass Studien ergeben haben, dass fließender Lastverkehr bis zu 38 % weniger Feinstaubemissionen verursacht als stockender Lastverkehr, und dass deshalb innovative Maßnahmen erwogen werden müssen, um den Verkehrsfluss zu fördern;
33. dringt auf bessere Koordinierung zwischen lokalen Gebietskörperschaften, um ein gewisses Maß an Kohärenz sicherzustellen; weist darauf hin, dass schlechte Abstimmung zwischen lokalen Gebietskörperschaften zu höheren Lieferkosten, mehr Verkehr und somit mehr Umweltverschmutzung führt;

26.9.2006 – Europäisches Parlament überarbeitet Feinstaubrichtlinie: Ehrgeizigere Ziele, größere Flexibilität (Auszug aus der Pressemeldung des EP, Hervorhebungen durch mich)

Das Europäische Parlament hat sich heute für ehrgeizigere Jahresgrenzwerte für Feinstaub ausgesprochen, plädierte zugleich jedoch für größere Flexibilität bei der Erreichung der Zielvorgaben. Für Feinstaub (PM 10) legt das Parlament einen Grenzwert von 33 µg/m³ fest, der ab 1. Januar 2010 eingehalten werden muss. Die EU-Kommission hatte einen

Wert von 40 µg/m³ festgelegt. Der deutsche FDP-Abgeordnete Holger KRAHMER, Berichterstatter des EP, betrachtet den Kommissionsvorschlag als "wenig ambitioniert", da in den meisten Städten dieser Wert bereits heute erreicht werde.

- Grenzwerte dürfen an bis zu 55 Tagen überschritten werden

Der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ darf nicht öfter als 35-mal im Kalenderjahr überschritten werden. Allerdings könne dieser Wert, so die Abgeordneten, "aufgrund standortspezifischer Ausbreitungsbedingungen, ungünstiger meteorologischer oder geografischer Bedingungen oder signifikanter grenzüberschreitender Beiträge" oftmals nicht erreicht werden. In bestimmten Gebieten und Ballungsräumen gebe es trotz der Anwendung geeigneter Verschmutzungsbekämpfungsmaßnahmen "ernsthafte Probleme" hinsichtlich der Einhaltung. Die Mitgliedstaaten können daher die Anzahl der Tage, an denen der Grenzwert überschritten werden darf, auf bis zu 55 Tage erhöhen.

- Fristverlängerung um vier plus zwei Jahre möglich

Können in einem bestimmten Gebiet oder Ballungsraum die Grenzwerte für Stickstoffdioxid oder Benzol, PM10 oder der Zielwert für PM2,5 (Mikropartikel) nicht innerhalb der festgelegten Fristen eingehalten werden, können diese Fristen um vier Jahre verlängert werden. Allerdings muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass "alle geeigneten Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene getroffen wurden, um die Fristen einzuhalten". Darüber hinaus ist ein Luftqualitätsplan zu erstellen, aus dem hervorgeht, welche Maßnahmen getroffen werden, um die Grenzwerte innerhalb der neuen Frist einzuhalten. Geht aus diesem Luftqualitätsplan hervor, dass die Grenzwerte für ein bestimmtes Gebiet oder einen bestimmten Ballungsraum nicht eingehalten werden können, können die Mitgliedstaaten die Fristen für die Einhaltung der Grenzwerte für PM10 und PM2,5 oder die Erreichung des Zielwerts für PM2,5 um höchstens weitere zwei Jahre verlängern.

Das Parlament betont allerdings, dass die Mitgliedstaaten, die bislang noch keine ausreichenden Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung ergriffen haben, nicht berechtigt sind, Ausnahmeregelung in Anspruch zu nehmen. Die Kommission wird daher aufgefordert, die Anträge auf Ausnahmen sorgfältig zu prüfen und dabei zu berücksichtigen, dass die Ausnahmefristen "Maximalfristen" sind.

Jeden Sommer 40 Grad (Bericht in RP-Online am 26.09.06)

Düsseldorf (RP). Im Februar 2007 werden 500 Forscher den Vereinten Nationen einen gemeinsamen Bericht zur Veränderung des Klimas vorlegen. Was bisher bekannt wurde, zeigt: Unser Leben wird sich verändern.

Rajendra K. Pachauri wird häufig gefragt, ob er das Jahr 2050 noch erleben möchte. Der Mann aus Indien erledigt eine der wichtigsten Aufgaben der Menschheit. Sagt er jedenfalls, und die meisten Experten stimmen ihm zu. Pachauri sammelt alle Informationen, die die Wissenschaft derzeit über das sich ändernde Klima besitzt - und die Prognosen darüber, wie sich das Durchschnittswetter bis zum Jahr 2050 und bis 2100 ändern wird. Im Februar soll der Klimaforscher den vierten Bericht des Internationalen Komitees zum Klimawandel (IPCC) vorlegen, dessen Vorsitzender er ist. Das Fazit kommt nicht überraschend: Der Klimawandel ist im vollen Gange - und vielleicht nicht mehr aufzuhalten

Derzeit durchläuft der IPCC-Bericht eine neue Abstimmungsrunde mit Regierungen und internationalen Forschungseinrichtungen. Diese Phase wird begleitet von täglich neuen Details, was Forscher weltweit vorhersagen. Für Deutschland heißt es: 2050 klettern die Temperaturen im Schnitt sieben Wochen lang im Sommer täglich über 25 Grad, an mehr als einem Dutzend Tage sogar über 30 Grad, selbst mehrere Tage mit 40 Grad und mehr sind keine Seltenheit, vor allem in Ostdeutschland aber auch im Westen.

Jahrhundertsommer wird Alltag

Das, was wir heute Jahrhundertsommer nennen, wird in 50 Jahren zum Alltag. Der Kampf gegen die Hitze wird zur täglichen Herausforderung, denn auch nachts kühlt es kaum ab.

Bei uns im Westen Deutschlands regnet es dann zwar seltener, aber übers Jahr gesehen nicht weniger: Heftige Gewitter sind an der Tagesordnung, die Kanalisation wird das Wasser nicht fassen können. Überschwemmungen. Im Süden und Nordosten Deutschlands wird aber ein Drittel weniger Regen fallen als im Mittel zwischen 1960 und 1990.

Weltweit steigt der Meeresspiegel, allerdings mit etwa 40 Zentimetern bis 2100 weniger als bisher befürchtet. Gleichzeitig bilden sich mehr Wüsten, selbst in Südeuropa wird das Trinkwasser knapp werden.

Mit der Industrialisierung draufgelegt

Der IPCC-Vorsitzende Pachauri mag so konkrete Szenarien nicht kommentieren. Ganz der Vermittler mahnt er zur Sachlichkeit - aber auch zum Handeln. „Die Politik verlangt unsere Ratschläge“, beschrieb er im Interview mit unserer Zeitung seine Rolle. Wenn es um konkrete Auswirkungen geht, mag er sich nicht festlegen, um nicht in den Geruch der Parteilichkeit zu kommen. Er verweist dann auf die verschiedenen Szenarien, die den Klimamodellen zugrunde liegen. Das gerade beschriebene Bild ergibt sich, wenn die Forscher von einer moderaten Steigerung der Kohlendioxid-Konzentration in der Atmosphäre ausgehen (in Zahlen: zwischen 500 und 800 ppm). Aus Messungen im Eis des Südpols weiß man inzwischen, dass die CO₂-Konzentration in den vergangenen 100.000 Jahren niemals über 360 ppm gestiegen ist. Den Rest haben die Menschen mit der Industrialisierung obendrauf gelegt - und tun es weiter jeden Tag. Selbst wenn ab morgen alle Abgase sauber wären, würde der Prozess noch Jahrzehnte anhalten.

Die Forscher berechnen daraus einen durchschnittlichen Temperaturanstieg auf der Erde zwischen 2,5 und 5,8 Grad. Das läge damit im Bereich ihrer Prognose des letzten IPCC-Berichts im Jahr 2001. Genauer vorhersehen können sie das nicht, weil das Klima ein komplexer Vorgang und noch längst nicht verstanden ist. Zudem ist trotz tausender Wetterstationen rund um den Globus das Datennetz noch nicht so dicht, wie es sein sollte.

Überraschungen

So erleben selbst Klimaforscher noch Überraschungen. Etwa, dass das ewige Eis der Arktis schneller schmilzt, als sie es erwartet haben. Oder die veränderte Vegetation in den Regenwäldern am Amazonas, wo die Natur mit häufiger auftretenden Trockenperioden ihre Probleme hat.

Was nun fehlt, ist eine Grenze: Gibt es einen Wert, den die Menschheit noch verkraftet? Wer darf überhaupt so etwas festlegen? Was muss man genau tun, um diesen gefährlichen Grenzwert nicht zu überschreiten?

Und schließlich: Ist der Klimawandel noch aufzuhalten? Die Pessimisten unter den Forschern glauben, dass der Prozess sich selbst katalysiert, also seine Geschwindigkeit stetig wächst. Etwa weil Permafrost-Boden taut, der Golfstrom versiegt oder das Eis der Polarkappen vollständig schmilzt und damit weniger Sonnenlicht reflektiert wird. In diesen Fragen wird der neue IPCC-Bericht trotz aller Sachlichkeit politisch werden müssen.

„Das Zeitfenster, in dem wir etwas unternehmen können, wird immer kleiner“, sagt Hans Joachim Schellnhuber, der das Potsdamer Institut für Klimaforschung aufbaute. „Vielleicht haben wir noch höchstens 15 Jahre Zeit, um die Auswirkungen des Klimawandels einzugrenzen.“ Damit meint Schellnhuber schon drastische Einschnitte in heutige Lebensgewohnheiten: weltweit mindestens 60 Prozent weniger Kohlendioxid-Ausstoß als in den 90er Jahren. Das Problem ist so massiv, dass Deutschland es längst nicht mehr allein lösen kann. Umweltminister Sigmar Gabriel forderte mit seiner französischen Kollegin Nelly Olin, Europa müsse seine Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 30 Prozent senken. Der Klimawandel sei „schon heute deutlich spürbar“. Wie Großbritannien sehe auch Deutschland die Energiepolitik als einen der Schwerpunkt seiner EU-Präsidentschaft.