

GRÜNE Kreistagsfraktion zum Mobilitätskonzept OBK:

Zu kurz gesprungen!

15. MB – 20.06.2025

Der Kreistag hat am 12. Juni das Integrierte Mobilitätskonzept für den Oberbergischen Kreis (Mobikon) beschlossen. Die Kreistagsmehrheit nahm dabei ihren eigenen Änderungsantrag zur Einbeziehung des Taxigewerbes in die vorrangigen Maßnahmen an, lehnte jedoch den grünen Antrag auf regelmäßige Evaluierung der durchgeführten Maßnahmen ab.

Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die CDU hat bekommen, was die Verwaltung beim ausführenden Planungsbüro bestellt hat: ein Mobilitätskonzept für die kommenden zehn Jahre, das den Autoverkehr ins Zentrum der Überlegungen stellt, keine großen Veränderungen verlangt – und nicht zu viel kostet. Kreisdirektor Grootens hatte es bereits auf der Auftaktveranstaltung angekündigt: *Oberberg kann nicht auf das Auto verzichten*. Mit dieser Plattitüde beschreibt er den Status quo – und entlarvt zugleich die fehlenden Ambitionen der politischen Mehrheit. Mit dieser Agenda wird der Kreis weder den Klimazielen noch der dringend erforderlichen Verkehrswende gerecht.

Als priorisierte Maßnahmen für 2025 wurde die ohnehin im Kreishaushalt mit ca. 18 Mio. € veranschlagte Erhaltung und Erneuerung der Kreisstraßen beschlossen, ebenso wie die „Optimierung Logistik und Schwerverkehr“ für die oberbergische Wirtschaft. So wichtig die Sicherstellung des PKW- und Güterverkehrs ist: **Das können nicht die Prioritäten eines Mobilitätskonzepts für 2035 sein!** Mit großer Zustimmung hingegen sehen wir den Beschluss eines Zukunftskonzepts für *monti*, da die Fortführung dieses bürger- und klimafreundlichen On-Demand-Verkehrs ansonsten in Frage stünde. Auch hilfreich und für uns selbstverständlich ist der geplante regelmäßige Austausch mit den Kommunen und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Dort sollte sich die Kreisverwaltung inspirieren lassen – von ambitionierteren Konzepten und Angebotsplanungen anderer Kreise und Kommunen!

Uns ist bewusst, dass im ländlichen Raum für viele Bürgerinnen und Bürger das Auto unverzichtbar erscheint. Doch die Analysen des Mobikon zeigen gerade bei kurzen Wegstrecken große ungenutzte Potenziale: Selbst auf Distanzen zwischen 1 und 2,5 km wird zu 57 % das Auto genutzt. Bei Wegen unter 25 km – also fast 90 % der gesamten Mobilität – bleibt der ÖPNV-Anteil unter 10 %, der Radverkehr erreicht nicht einmal 2 %. Dabei sind knapp die Hälfte aller Wege kürzer als 5 km – hier wäre deutlich mehr möglich. Wie sehr sich die Menschen eine fahrradfreundliche Infrastruktur für Oberberg wünschen, belegen die aktuellen Zahlen aus dem Fahrradklima-Test des ADFC sehr anschaulich.

Wer angesichts dieser Zahlen weiter stur auf das Auto setzt, verpasst die Zukunft:

Wir laufen Gefahr, den Anschluss an die Mobilitätsentwicklungen der Metropolregionen zu verlieren – während Köln, Bonn oder das Ruhrgebiet längst auf ÖPNV-Taktung, Umstiegsangebote und intelligente Verkehrsvernetzung setzen, droht Oberberg als „*Rheinischer Himalaya*“ (Konrad Beikircher) und autozentriertes Auslaufmodell zurückzubleiben.

Der Auto-Mythos ist über 100 Jahre alt – es wird höchste Zeit für die Mobilität der Zukunft:

Was als vermeintlich pragmatische Haltung verkauft wird, verhindert eine konkrete Entlastung und mutige Zukunftsplanung. Inaktivität lässt die Folgekosten immer weiter anwachsen und erhöht zugleich das Risiko struktureller Mobilitätsarmut vieler Menschen. Verfehlte Klimaziele, gesundheitliche Zusatzbelastungen durch Lärm, Abgase und Bewegungsmangel sowie steigende soziale Folgekosten treffen vor allem die Schwächeren unserer Gesellschaft. Die Kosten für eine

fossile Mobilität werden zukünftig immer weiter steigen, nicht nur für Einzelne, sondern zunehmend auch für den Kreis selbst. *„Diese (Straßenbau)Projekte dienen vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsdichte und größer werdender Fahrzeuge der Verbesserung der Sicherheit und Nutzbarkeit der Straßen.“* (Zitat aus dem aktuellen Doppelhaushalt des OBK)

Dabei sind die Vorteile einer zukunftsfähigen Verkehrswende längst bekannt:

Neben den Verbesserungen für Umwelt und Klima sind auch die finanziellen Vorteile für alle enorm: Nach den Berechnungen unseres Arbeitskreises Mobilität und Verkehr verursacht der PKW-Verkehr im Kreis jährlich rund 300 Millionen Euro an Klima-, Umwelt- und Unfallfolgekosten. Davon entfallen allein 149 Millionen Euro auf Klimaschäden. Hinzu kommen geschätzte 375 Millionen Euro an privat getragenen Betriebskosten. In Oberberg besitzt jeder Haushalt durchschnittlich 1,5 PKW – mit jährlichen Gesamtkosten von über 15.000 Euro. Eine Verlagerung von Fahrten auf Bus oder Rad schont also nicht nur das Klima, sondern entlastet spürbar auch die Geldbeutel der Bürgerinnen und Bürger.

Auch wenn die Vorlage ein erster richtiger Schritt ist, bleibt sie angesichts der Herausforderungen deutlich hinter dem Notwendigen zurück. Unsere Forderung, in den kommenden zehn Jahren regelmäßig die Fortschritte zu überprüfen, sollte heute eine Selbstverständlichkeit sein. Dass die Kreistagsmehrheit sogar eine solche Überprüfung abgelehnt hat, zeigt – wie schon beim Kreishausprojekt – ein bedenkenloses Vertrauen in den Landrat und seine Verwaltung.

Es wird also darauf ankommen, wer nach dem 14. September diese Aufgabe übernimmt.

Die Fraktionspressestelle