

Zukunftsfähige Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert

Verkehrspolitische Grundsatzposition des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

*beschlossen von der Bundesdelegiertenversammlung des BUND
am 26. November 2000 in Berlin*

Die heutige Verkehrspolitik steckt in der Sackgasse

Der Verkehr ist eines der zentralen Handlungsfelder der Nachhaltigkeits- und Klimaschutzpolitik. Der Verkehr wird mit elf Prozent Zuwachs bei den Treibhausgasen zur Hauptklimagefahr. Eine zukunftsfähige Politik ist ohne eine Verkehrswende nicht möglich.

Anzeichen für alarmierende globale, regionale und lokale, vom Verkehr mitverursachte, Schäden sind z.B. Klimaveränderungen, Waldschäden, Zerstörung und Zerschneidung wertvoller Natur- und Lebensräume, Gesundheitsgefährdungen und Verkehrstote, der Verlust von Urbanität sowie Lebensqualität im Wohnumfeld und in Erholungsräumen. Nicht zuletzt werden für den Verkehr große Mengen Material und Energie verbraucht. Die Wirtschaftsforschungsinstitute Infrac und IWW beziffern die externen Kosten des Verkehrs in Deutschland auf 260 Mrd. DM pro Jahr bzw. rund 8 Prozent des Bruttoinlandsproduktes. Ursachen für die ökologischen und sozialen Probleme ist das überproportionale Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs, während umweltverträgliche Verkehrsmittel Anteile verlieren.

Entgegen der verbreiteten Meinung trägt das Verkehrswachstum nicht zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Verbesserung der Wertschöpfung der Regionen bei. Grundlegende Innovationen im Sinne von umfassenden Mobilitätsdienstleistungen stehen noch aus. Weiterhin fehlt der Zugang zu einer angemessenen und sozial gerechteren Mobilität, die allen Menschen endlich eine Option der freien Teilhabe ermöglicht.

Die automobilen Gesellschaft steht sich selbst im Weg. Mit dem jahrzehntelangen Credo "schneller, weiter, höher" ist die Verkehrspolitik in der Sackgasse gelandet. Unser Lebens- und Mobilitätsstil ist nicht global übertragbar.

Verkehrspolitik als offensive Zukunftsgestaltung

Ziel des BUND ist es, dass der Verkehr umweltverträglicher, gesünder, wirtschaftlicher und sozialer wird. Wir wollen ein zukunftsfähiges Verkehrssystem, welches die Mobilität von allen Menschen sowie von Gütern umweltverträglich und flächendeckend gewährleistet.

Dazu brauchen wir ein Bündnis aller ökologisch aufgeschlossenen Kräfte in der Gesellschaft.

Mit einer innovativen und arbeitsplatzfördernden Verkehrs-, Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik können wir ein Mobilitätssystem entwickeln, bei der der motorisierte Individualverkehr nicht mehr dominiert, sondern entsprechend seiner spezifischen Stärken eine ergänzende Funktion aufweist.

Grundlage für eine Neuorientierung ist es, den Verkehr nicht mehr als Selbstzweck, sondern als Mobilitätsdienstleistung zu begreifen. Statt Autobesitz mit hohen privaten und öffentlichen Kosten ist z.B. Car-Sharing in Verbindung mit deutlich verbessertem öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr und der Möglichkeit zu Fuß zu gehen eine Mobilitätsalternative der Zukunft.

Tab. 1: Nachhaltigkeitsziele für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik

Umwelt	Soziales	Wirtschaft
Klimaschutz	Effektive Lärminderung, Schutz körperliche Unversehrtheit	Beitrag Schaffung Arbeitsplätze
Flächenschutz, Schutz Natur, Landschaft, Naherholung	Verbesserung Sicherheit	Verbesserung der regionalen (Netto-) Wertschöpfung
Minderung Ressourcenverbrauch	Mehr soziale Gerechtigkeit ("Mobilität für alle")	Gesamtwirtschaftlich effizientes Verkehrssystem
Schadstoffminderung	Menschengerechte Siedlungen	Finanzielle Nachhaltigkeit

Die Anwendung aller folgenden Strategien ist für eine zukunftsfähige Mobilität unverzichtbar:

Verkehrseinsparung – auch im Bestand – bedeutet eine Entkopplung der wirtschaftlichen Entwicklung und Verkehrsgeschehen. Gespart wird Verkehrsaufwand, die Mobilität bleibt erhalten. Durch eine konsistente Verkehrs-, Raumordnungs- und Wirtschaftspolitik muß der Trend zu immer größeren Entfernungen bei der Bewegung von Menschen und Gütern gebrochen werden: durch die "Stadt der kurzen Wege" zwischen Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsort, attraktive Wohn- und Lebensumfelder, die Vermeidung unsinniger Transporte quer durch Europa, die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe etc.

Verkehrsverlagerung zielt darauf, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und des straßengebundenen Güterverkehrs zu brechen. Dies kann nur mit einer attraktiven Mobilitätsalternative erreicht werden. Rückgrat dieses Angebotes ist die Schiene in enger Vernetzung mit allen weiteren Mobilitätsdienstleistern im Umweltverbund (ÖPNV-Unternehmen, Fahrradstationen, Mobilitätszentralen, Car-Sharing, Taxis, Logistikdienstleistern etc.). Der notwendige Ausbau des Umweltverbundes erfordert gezielte Modernisierungsinvestitionen in die Infrastruktur, Fahrzeuge sowie neue Kommunikations- und Informationstechniken.

Die **Optimierung der Verkehrsmittel** umfaßt eine Reduktion der spezifischen Umweltbelastungen von Autos, Schienenfahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen. Neben der Senkung der Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen sowie des Energieverbrauches muß der Verkehrslärm auf gesundheitsverträgliche Werte gesenkt werden. Bei der Optimierung der Antriebe müssen alle Innovationspotentiale genutzt werden, mit dem Ziel die jeweilige Ökobilanz des Verkehrsmittels effizient zu verbessern.

Offensive für eine neue Mobilitätskultur: Jede Maßnahme bleibt wirkungslos, wenn ein neues Mobilitätskonzept keine Akzeptanz findet. Wir müssen für eine neue Mobilitätskultur werben. Wir brauchen dringend eine Zivilisierung des Verkehrs.

Handlungsfelder der Verkehrspolitik

Neue Wege gehen: Infrastrukturplanung

Die Investitionspolitik von Bund, Ländern und Kommunen ist konsequent auf die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität auszurichten. Eine integrierte Raum- und Stadtplanung muß auf allen Ebenen, Verkehrsfolgen abschätzen und Verkehrserzeugung minimieren.

Integrierte Gesamtverkehrsplanung erfordert es, nicht alleine Infrastruktur zu planen, sondern Informations- und Kommunikationstechniken einzusetzen: **Wissen und Intelligenz statt Asphalt und Beton.**

Verkehr kann durch gezielte Anreize eingespart werden: intelligente Siedlungsplanung, Innenstadtentwicklungskonzepte, attraktive Gestaltung des Umweltverbundes oder neue, verkehrssparende Arbeitsplatzmodelle sind bessere Lösungen als weiterer Straßenbau ("least cost planning" nicht nur bei der Planung von Kraftwerken sondern auch im Verkehr). Die bisher vorwiegend sektorale Verkehrsplanung muß in ein Gesamtverkehrskonzept umgewandelt und in eine nachhaltige Raumordnungs- und Städtebaupolitik integriert werden.

Die knappen Finanzmittel sind auf die Sanierung, Modernisierung und Instandhaltung des Schienen-, Straßen- und ökologisch vertretbarer Teile des Wasserstraßennetzes zu konzentrieren. Die Finanzierung von Verkehrswegen, die vorwiegend dem Nah- und Regionalverkehr dienen, ist bei Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele und umfassender Beteiligung der Betroffenen zu regionalisieren.

Im Schienenverkehr sind erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden, die kurzfristig durch technische und organisatorische Maßnahmen realisiert werden können. Eine Zukunftsbahn muß die Fläche wieder zurückgewinnen und attraktiver Mobilitätsdienstleister werden. Dazu brauchen wir mehr Wettbewerb auf der Schiene sowie die Gemeinwohlverantwortung des Staates für das Netz. Qualitäts-, Sicherheits-, ökologische und soziale Standards sind von Bund und Ländern festzulegen.

Mit dem vorhandenen Straßennetz ist Deutschland ausreichend erschlossen. Der BUND kann neuen Ortsentlastungsstraßen nur im Ausnahmefall zustimmen. Jeder Neubau erfordert eine Rückstufung, den Rückbau und die Verkehrsberuhigung der alten Ortsdurchfahrt.

Grundsätzlich lehnt der BUND Investitionen in den Bau von Wasserwegen, die mit Eingriffen in die natürliche Fließdynamik von Flüssen und Flußmündungen, der Zerstörung von natürlichen oder naturnahen Landschaften verbunden sind, ab. Soll die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger weiterentwickelt werden, müssen die Schiffe den Flußläufen, nicht die Flußläufe den Großschiffen angepaßt werden.

Preise im Verkehr müssen die ökologische und soziale Wahrheit sagen

Zentraler Handlungsansatz für eine ökologische Verkehrspolitik ist die Gestaltung der ökonomischen Anreize für die Verkehrsteilnehmer. Die Durchsetzung der Kostenwahrheit ist entscheidend verantwortlich für den Erfolg von Verkehrseinsparung, Verlagerung auf den Umweltverbund sowie Weiterentwicklung optimierter Fahrzeugtechnik und deren Marktdurchsetzung. Damit können die von der Gesellschaft zu tragenden externen Effekte deutlich gesenkt werden.

Auch wenn man bei den externen Kostenberechnungen über einzelne Kostenpositionen streiten kann und auch der Monetarisierung in einigen Bereich prinzipiell skeptisch gegenüber stehen kann (Natur- und Landschaft, Unfalldote), erkennt der BUND diese Kostenermittlung als eine geeignete Bewertungsgrundlage für die Untergrenze der externen Effekte an.

Der BUND fordert eine Gesamtstrategie zur schrittweisen und treffsicheren Anlastung der externen Kosten mit folgenden Instrumenten:

- flächendeckende, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Lkw
- schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer im Rahmen der ökologischen Steuerreform
- Neuorientierung und starke Spreizung der Kfz-Steuer orientiert am Emissionsverhalten der Fahrzeuge – unter Hinzunahme des Kriteriums Lärm
- die Kfz-Versicherungen müssen die gesamten Unfallfolgekosten erfassen
- Angleichung der Steuerbelastung für Schifffahrt und Flugverkehr an Schiene und Straße.

Menschen mit geringem Einkommen soll mit geeigneten sozialen Ausgleichsmaßnahmen die gleichberechtigte Teilnahme an einer umweltverträglichen Mobilität ermöglicht werden.

Die ökologisch kontraproduktiven Subventionen sind abzubauen. Umweltverträgliches Mobilitätsverhalten ist zu belohnen. Die Entfernungspauschale stellt den Umweltverbund mit dem Pkw gleich, fördert jedoch weiterhin die Zersiedelung der Landschaft und ist sozial ungerecht. Sie soll schrittweise abgebaut und letztlich abgeschafft werden.

Leitplanken für fairen Wettbewerb und mehr Verkehrssicherheit

Ökologische und soziale Fehlentwicklungen müssen zudem durch Ge- und Verbote wie Lenk- und Ruhezeiten von Lkw-Fahrern, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Sicherheits- und Lärmvorschriften verhindert werden. Als Voraussetzung einer Liberalisierung der Verkehrsmärkte eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf hohem ökologischem und sozialem Niveau durchgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr und den öffentlichen Personenverkehr.

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sollten Fußgänger und Fahrradfahrer nicht einschränken, sondern deren gefahrlose Teilnahme am Verkehr ermöglichen.

Der BUND fordert Tempolimits aus ökologischen und sicherheitstechnischen Gründen. Tempo 30 auf innerörtlichen Strecken als Regelgeschwindigkeit, Tempo 80 auf Landstraßen. Auf den Autobahnen muß Deutschland endlich wie alle anderen europäischen Ländern eine Geschwindigkeitsbeschränkung einführen. Der BUND strebt Tempo 100 an. Erst die Abkehr der Auslegung von Motoren auf Höchstgeschwindigkeit und maximale Beschleunigung erlaubt eine neue Mobilitätskultur sowie die Marktdurchsetzung von sparsamen Kraftfahrzeugen und Mobilitätskonzepten.