



BUVKO 2011 Ergebnisse

18. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

21 Anforderungen für die Verkehrswende im 21. Jahrhundert

Das Trierer Manifest

Deutschlands Verkehrspolitik in globaler Verantwortung

Deutschland ist ein führender Autoexporteur und hat als Wirtschaftsmacht für viele Länder Vorbildfunktion. Längst gibt es jedoch in Deutschland innovative Konzepte und technische Entwicklungen, die eine nachhaltige Mobilität - auch international - voranbringen könnten.

Deshalb muss Deutschland in besonderem Maße Verantwortung für die Verkehrswende zu einer nachhaltigen Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik übernehmen und dem Umweltverbund höchste Priorität im Verkehrsbereich einräumen. Wir alle tragen aber auch Verantwortung dafür, dass die Menschen sich in diesem Land wohl fühlen, gesund und beweglich bis ins hohe Alter bleiben und die Mobilität des Einen nicht zu Lasten von Anderen geht.

Stadt- und Raumplanung setzen eine sozialverträgliche Verkehrsabwicklung voraus.

Straßen, Plätze und öffentliche Flächen mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr und guter Aufenthaltsqualität verbessern die sozialen Bezüge des Zusammenlebens. Sie fördern die Kommunikation und Integration. Sie vermindern das Auseinanderleben der Generationen und Vereinzelung. Dabei ist der Wunsch nach angstfreien Räumen geschlechts- und altersübergreifend. Eine Stadt der kurzen Wege führt zur Identifizierung der Bür-

gerinnen und Bürger mit ihr und ist eine wesentliche Grundlage für ein demokratisches Gemeinwesen.

Klimaschutz und Peak-Oil im Verkehrssektor müssen zu öffentlichen Themen werden.

Es darf nicht weiter ignoriert werden, dass der Verkehr mit knapp einem Viertel am CO₂-Ausstoß in Deutschland beteiligt ist und die Bundesregierung sich verpflichtet hat, diesen Ausstoß um 40 % bis zum Jahr 2020 zu reduzieren. In Kampagnen muss darüber hinaus die Verschwendung der knappen Rohstoffe insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) problematisiert werden.

Gesundheits- und Verkehrspolitik abstimmen und vernetzen.

Der Gesundheitszustand der Bevölkerung und die damit verbundenen Kostenexplosion im Gesundheitsbereich hängen in einem erheblichen Maße von der Verkehrsmittelwahl ab:

Die weitestgehend vom MIV verursachten Krankheitsursachen (Luftverschmutzung, Lärmbeeinträchtigungen, Stress, Unfälle) erfordern eine aktive Verkehrspolitik zur Unterstützung einer Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes.

Aktive Mobilität (active travel) vermindert das Risiko z.B. für Erkrankungen der Herzkranzgefäße (Todesursache Nr. 1 in Europa), Diabetes, Fettleibigkeit, Bluthoch-

druck, Osteoporose, Gelenk- und Rückenfunktionsstörungen, Darmkrebs, Stress- und Angstzuständen. Gehen und Radfahren wirken mit, Gesundheit, Beweglichkeit und Mobilität in jedem Lebensalter zu erhalten.

Insbesondere das Gehen im Alltag und in der Freizeit muss eine stärkere Rolle in Therapie und Rehabilitation einnehmen (z.B. 10.000-Schritte pro Tag).

Das Trierer Manifest

Die „Charta von Athen“ legte vor knapp 80 Jahren die stadtplanerischen Grundlagen für die weltweite Auto- und Staugesellschaft. Das Trierer Manifest begründet die notwendigen Strategien und Maßnahmen einer Verkehrswende im Landverkehr, mit Schwerpunkt auf den Personenverkehr. Ein Entwurf des Manifestes wurde im Vorfeld des 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO) durch ein Team der Veranstalter entwickelt. Dieser Entwurf wurde zum Abschluss des BUVKO dem Plenum vorgetragen und stand anschließend einen Monat im Internet zur Kommentierung bereit. Dieses Angebot wurde stark genutzt, die Verbesserungsvorschläge wurden nach Möglichkeit berücksichtigt.

Unter www.buvko.de › Ergebnisse finden Sie das Manifest, das Sie dort auch unterzeichnen und kommentieren können.

Keine Verkehrsunfälle („Vision Zero“) muss das Leitbild der Verkehrspolitik sein.

Dafür ist die nationale, regionale und örtliche Verkehrssicherheitsarbeit breiter aufzustellen:

Verkehrssicherheitsarbeit muss sich in erster Priorität auf die Verbesserung der Verkehrsregelung (z.B. geringere MIV-Geschwindigkeit) und der Infrastruktur (Sicherheitsaudits auch im Straßenbestand, Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Programme zur Schaffung von Querungsanlagen, sichere Wegenetze, etc.) im Sinne der Fußgänger und Radfahrer konzentrieren.

Überwachung und Ahndung von Verkehrsvergehen (Bußgeldkatalog, Verschuldensvermutungshaftung, etc.) müssen sich verstärkt auf das Verhalten gegenüber den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern konzentrieren (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren). Gefährdungen (z.B. durch verstellte Sichtbeziehungen) und Behinderungen (z.B. durch auf ihren Flächen abgestellte Fahrzeuge) sind keine Bagatell-Vergehen.

Bei den personenbezogenen Maßnahmen muss die Ansprache der Hauptunfall-Verursacher (MIV) im Mittelpunkt stehen. Für alle Verkehrsteilnehmergruppen gilt es, den Erhalt der Gesundheit und der Beweglichkeit zu unterstützen und ggf. auch einzufordern, z.B. durch ärztliche Mobilitätsberatung.

Anreize für die Nutzung des Umweltverbunds im Alltags- und Freizeitverkehr müssen zur vierten Säule der Verkehrssicherheitsarbeit werden.

Verträgliche Geschwindigkeiten sind die zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen.

Aus Gründen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und Lärminderung, der Energieeinsparung, der Verbesserung der Verkehrs-

sicherheit, der Reduzierung der Verkehrsflächen, sowie der Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung sind Geschwindigkeitsbarrieren für Fußgänger und Radfahrer abzubauen, der ÖPNV angemessen zu beschleunigen und die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr durch klare



Tempolimits mit konsequenter Überwachung zu reduzieren.

Die Fußverkehrsgeschwindigkeit lässt sich durch Barrierefreiheit und Vorrang z.B. an Kreuzungen und Einmündungen etwa verdoppeln (von ca. 2 auf ca. 4 km/h).

Im unteren Geschwindigkeitssegment zwischen der Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30 müssen den Kommunen ausdifferenzierte Regelungen mit Fußverkehrs-Vorrang (Verkehrsberuhigter Bereich mit 5-10 km/h und Kinderspiel, Begnugszone mit 20 km/h) und ohne Vorrang für den Fußverkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 10-20 km/h) ermöglicht werden. Daher brauchen Tachos eine Spreizung im unteren Geschwindigkeitsbereich für die korrekte Anzeige dieser Niveaus.

Tempo 30 muss endlich Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften werden, mit Ausnahmeregelungen bis zu 50 km/h für z.B. anbaufreie Straßen mit geringem Fuß- und Radverkehr. Damit wäre die Tempo-30-Zeichen-Regelung in Städten entbehrlich, ein Zonen-Tempolimit würde auf den „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ eingeschränkt und die „Begnugszone“ nach

Schweizer Vorbild mit dem französischen Verkehrszeichen muss auch in Deutschland eingeführt werden.

Beschleunigungsmaßnahmen beim ÖPNV sollen sich auch an einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau in der Stadt orientieren und dürfen nicht zu Lasten seiner Erreichbarkeit durch die Kunden (Fußgänger- und RadfahrerInnen) gehen.

Auf Außerortsstraßen muss Tempo 80 als zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden, mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an unübersichtlichen Streckenabschnitten.

Tempo 100 muss auch auf deutschen Autobahnen umgesetzt werden, um Staus, Unfälle und Emissionen zu minimieren.

Verkehrsberuhigung systematisch und flächenhaft umsetzen.

Eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums schafft mehr Aufenthalts- und Wohnqualität, mehr Begegnung und weniger Konfrontation. Für eine offensive Nutzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dürfen keine engen Grenzen festgelegt werden:

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bietet mit dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ ein hervorragendes Instrument, das nicht weiter durch bürokratische Grenzen eingeschränkt werden darf, sondern offensiv genutzt werden muss. Seine Anwendung sollte auch in Straßen mit stärkerem Kraftfahrzeugverkehr, langen Strecken und in Netzen sowie mit einem reduzierten Aufwand bei der Straßenumgestaltung ermöglicht werden.

Die Ansätze der Verkehrsphilosophie „Shared Space“ sollten im Rahmen der Straßenraumgestaltung einbezogen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die geltende deutsche StVO

keine Nachteile für Fuß- und Radverkehr und insbesondere Sehbehinderte entstehen.

Stadtgrün (Greening Germany) muss Asphalt und Beton so weit wie möglich ersetzen.

Deutschlandweit sind Straßen-, Parkplatz-, Orts- und Gebäudebegrünungs-Programme umzusetzen. So werden Straßen und Städte wieder schöner, grüner, sicherer, ökologisch leistungsfähiger und dadurch lebenswerter.

Nachhaltig mobile Menschen in allen ihren Lebensbereichen unterstützen.

„Autofrei Leben“ ist kein Minderheiten-Wunsch, sondern Alltag für einen sehr großen Anteil der privaten Haushalte.

Der Zwang zur Autonutzung muss auf allen Ebenen abgebaut werden, durch eine für alle erreichbare Nahversorgung (Einkauf, Kultur- und Sportangebote, Ärzte, etc.), aber auch durch den Ausbau von Serviceleistungen für alle Haushalte (von der Einkaufshilfe bis zum Sperrmüll).



Besonders zu unterstützen sind kleinteilige und kreative Projekte, die den Umweltverbund als eindeutig günstigere Verkehrsmittelwahl verdeutlichen, indem sie die Alltagsmobilität erleichtern (z.B. städtische Fuß- oder Radwegenetze) oder den Freizeitverkehr stärker an den Umweltverbund binden (z.B. Wandern mit Bus und Bahn).

Erforderlich sind Kampagnen, die die Verbindung zwischen Lebenslust und der Alltagsbewe-

gung darstellen und die Geh- und Radfahrkultur hervorheben. Darüber hinaus sollten Wettbewerbe für fußgängerfreundliche Projekte von Kommunen, Institutionen und Verbände ausgeschrieben werden.

Fuß- und Radverkehr haben einiges gemeinsam, aber dennoch unterschiedliche Anforderungen.

Während in der Schweiz der Fuß- und Radverkehr eine der drei Säulen der nationalen Verkehrsstrategie darstellt („Langsamverkehr“), hat sich Deutschland zum Ziel gesetzt, lediglich den Radverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel neben dem MIV und dem öffentlichen anzuerkennen und dementsprechend in die regionale und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung zu integrieren (Nationaler Radverkehrsplan NRVP, Kap.1, Pkt.6). Obwohl der Fußverkehrsanteil am Modal Split deutlich über dem des Radverkehrs liegt, wurde er bisher kaum wahrgenommen.

Notwendig ist eine verkehrspolitische Aussage in Form einer nationalen Fußverkehrs-Strategie bzw. eines Leitbildes Fußverkehr und eine sachgerechte Verankerung des Fußverkehrs in den verkehrspolitischen Leitlinien der Länder und in integrierten Verkehrsplänen der Kommunen mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen und entsprechenden Haushaltsmitteln.

Bei der Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans muss der Schwerpunkt verstärkt auf den Umstieg vom MIV auf das Fahrrad gesetzt werden, eine Verschiebung zwischen den Teilen des Umweltverbundes bringt keine Verkehrswende. In diesem Sinne dürfen nur Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs mit Steuermitteln finanziert werden, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

Darüber hinaus müssen endlich in den Verwaltungen professionelle Zuständigkeiten und Mitentscheidungs-Kompetenzen für alle kommunalen Strukturmaßnahmen aus der Sicht des Umweltverbundes verankert werden. Dafür muss die Politik entsprechende Haushaltstitel vorsehen.

Die in den aktuellen Regelwerken eingeschränkte gemeinsame Nutzung von Wegen durch Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist bei der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans und durch gleichzeitige Maßnahmen zur Förderung des Fußwegenetzes umzusetzen.

Mehr in „mobilogisch!“

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de.

Fußverkehr muss wie die anderen Verkehrsarten im Netz gedacht werden.

Für den Fußverkehr sind aufgrund der häufig im Alltagsverkehr kleinen Bewegungsradien ein sehr engmaschiges Netz von Wegen und eine zielgruppenorientierte Infrastruktur (z.B. Sitzgelegenheiten, Toiletten, etc.) erforderlich. Ziel einer verkehrssicheren und komfortablen Netzgestaltung für den Fußverkehr muss es sein,

- an möglichst allen Knotenpunkten und Einmündungen Vorrangregelungen für den Fußverkehr umzusetzen (durchgezogene Gehwege, Fußgängerüberwege, verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen),
- zwischen den Knotenpunkten und Einmündungen in einer möglichst dichten Folge für Fußgänger Schutzmaßnahmen zum Queren der Fahrstreifen vorzusehen (Gehwegnasen, Mittelinseln, Mittelstreifen, etc.)

- und wenn mit den vorangestellten Maßnahmen keine ausreichende Sicherheit zu erreichen ist, an Übergängen fußverkehrsgerechte und möglichst konfliktfreie Lichtsignalanlagen einzurichten.

Fußgänger benötigen im Längsverkehr insbesondere in bebauten Gebieten Schutzbereiche. Gehwege sind in allen Straßen notwendig, in denen Fußgänger nicht eindeutig Vorrang haben. Gehwege müssen zumindest das Nebeneinandergehen von zwei Personen ermöglichen. Für Gehwege ist auch in städtischer Randlage und in Dörfern die Reinigungs- und Winterdienstpflicht verbindlich zu regeln. An Kreuzungen und Einmündungen sind grundsätzlich abgesenkte Bordhöhen für Rollstuhlfahrer und Rillenplatten für Sehbehinderte vorzusehen.



Radverkehr gehört auf die Fahrbahnen

Radfahrer sind eine sehr heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Die chronische Gefährdung aller Radfahrer/innen kann jedoch durch eine konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung und flächenhafte Verkehrsberuhigung im gesamten Innerortsbereich abgebaut werden. Mit folgenden Maßnahmen sollte das Radfahren auf der Fahrbahn unterstützt werden:

Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen sollten ausreichend dimensionierte Radfahrstreifen markiert werden.

An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sollten Aufstellflächen vor den wartenden Kfz für den Radverkehr eingerichtet werden, um u.a. das direkte Linksabbiegen zu erleichtern.

Das Überholen von Radfahrer/innen durch Kfz muss rechtlich überholt werden. Der in der Rechtsprechung nötige Sicherheitsabstand zwischen beiden Fahrzeugen ist nur durch einen Fahrstreifenwechsel des Kfz sicherzustellen. Das sollte in der StVO klar formuliert werden.

Die Pflicht zur Benutzung (innerörtlicher) Radwege mit dem Zeichen 237 StVO sollte aufgehoben werden.

Dann wird es auch für unsichere Radfahrer/innen wieder möglich, auf der Fahrbahn statt auf den Gehwegen zu fahren.

Abstellanlagen für Fahrräder sollten in der Regel auf den Parkstreifen der Fahrbahnen eingerichtet werden. Sie sind nötig an wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs, insbesondere an Haltestellen des ÖV. Abstellanlagen dürfen nicht den Fußverkehr behindern.

Pedelecs, Fahrräder mit elektrischem Zusatzantrieb, machen das Fahren auch in Bergregionen und auf lange Distanzen sowie für größere Benutzerkreise attraktiv. Potenziale und Risiken wie das Umsteigen von Radfahrern/innen auf Pedelecs sollten wissenschaftlich untersucht werden.

Auch Bike-Sharing ist ein wichtiger Zukunftsmarkt. Wir begrüßen das Modellvorhaben zu innovativen Leihfahrradsystemen und betonen, dass Leihfahrradsysteme eng mit dem ÖPNV verknüpft werden sollen. Am besten ist es, wenn ÖPNV-Träger als Betreiber auftreten.

Wir sehen die Entwicklung städteübergreifender Systeme voraus und fordern die Verkehrspolitik auf, öffentliche Leihfahrräder samt ihrer Infrastruktur in die

Appell an alle Aktiven im Verkehrsbereich

Verkehrswende als Politikansatz auch kulturell vermitteln

Wir appellieren an Umwelt- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen und Verkehrswissenschaft; bei allen Aktivitäten die Notwendigkeit einer grundlegenden Verkehrswende zu betonen. Dies erfordert Mut in den Forderungen und Kreativität in den Konzepten, was ein Höchstmaß an Innovation mobilisieren kann. Verkehrswende hat auch eine kulturelle Dimension. Deswegen muss unsere Sprache allgemeinverständlich sein.

Historisches Bewusstsein und Zukunftsorientierung zeigen

In dem Verkehrswendeansatz steckt eine wichtige historische Dimension. Deswegen brauchen Bürgerinitiativen auch historisches Bewusstsein über die Erfahrungen der früheren Jahrzehnte, über deren Ideen und Konzepte. Doch Werte und Wertungen der Vergangenheit sind nutzlos, wenn sie nicht für die Gestaltung von Zukunft investiert werden. Es geht um neue Herausforderungen, neue Medien und Nachwuchs, der die Konzepte weiter entwickelt und umsetzt. Der Mehrgenerationenansatz ist in unserer Arbeit besonders wichtig.

Unabhängig und offen bleiben

Alle demokratischen politischen Lager sollten die Verkehrswende tragen. Deshalb müssen Umwelt- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Stadtteilgruppen etc. auch die Menschen aus allen gesellschaftlichen Schichten ansprechen und einbinden.

Kluge Köpfe gewinnen

Viele Fachleute in Wissenschaft, Planung, Politik und Medien haben im Laufe der Jahrzehnte von uns Anregungen, Motivation, Informationen etc. erhalten, weshalb sie dem Kampf für die Verkehrswende von ihren Kenntnissen und Ideen etwas zurückgeben sollten. Wir appellieren an die Wissenschaft, ihre Berührungspunkte abzubauen und sich offen und gesprächsbereit in den Diskurs zu begeben.

Partizipation von Anfang an

Wir müssen früher reagieren und besser die Planungs- und Entscheidungsprozesse durchschauen, damit wir nicht zu spät kommen. Deshalb dürfen wir mit Politikern und Planern nicht nur auf der Fachebene intensiv diskutieren, sondern müssen von ihnen auch ein Optimum an Transparenz sowie Mut zu einem evtl. nötigen Ausstieg einfordern.

Kooperation für integrative Ansätze

Wir appellieren an die Umwelt- und Verkehrsverbände und Bürgerinitiativen, sich in Zukunft noch mehr für intensive Kooperationen zu öffnen. Eine Kooperationschance sind die BUVKOs als Plattform für Alle. Sie bieten integrative Ansätze, weil sie quer über alle Verkehrsarten, -themen und Verbandsinteressen arbeiten. Kooperationen sind auch wichtig mit den diversen Fachverbänden und mit Verbänden in anderen gesellschaftlichen Bereichen. Ihr Gewicht ist hilfreich für alle wichtigen verkehrspolitischen Fragen.

ÖPNV-Förderung zu übernehmen und einheitliche Standards für die Logistik zu definieren.

Fuß- und Radmobilität in der Freizeit sind praktizierter Umweltschutz.

Der Umbau von Wanderwegen in Fahrradrouten oder die Bündelung zu gemeinsamen „Korridoren“ sind keine Beiträge zur Förderung des Umweltverbundes im Freizeitbereich. Gewandert wird gern auf weichen Belägen, Rad gefahren auf festerem Untergrund. Auch werden an die Wegführung sehr unterschiedliche Anforderungen gestellt. Deshalb benötigen beide Verkehrsarten eigene attraktive Wegenetze, die in möglichst engen Abständen mit dem Netz der öffentlichen Verkehrsmittel verknüpft werden müssen. Wer in der Freizeit ohne eigenes Auto auskommt, kann das auch in den Alltag übertragen.

Öffentlicher Personen-nahverkehr (ÖPNV) muss flächendeckend angeboten werden, wenn er genutzt werden soll.

Viele Beispiele zeigen, dass nur eine angebotsorientierte ÖPNV-Politik zum Ziel führt.

Es muss gesetzlich gesichert werden, dass jedes Wohn- und Gewerbegebiet an den ÖPNV mit kurzen, komfortablen Zugangswegen angeschlossen ist, wobei die herausragende Rolle des Fuß- und Radverkehrs im Vor- und Nachtransport (Go & Ride, Bike & Ride) stärker beachtet werden muss. Besonders wichtig ist die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen. Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs darf nicht zu Lasten der Kunden gehen.

Bestehende Straßenbahnnetze sind auszubauen und weitere in Mittel- und Kleinstädten einzuführen. Die kostenintensiven und autoorientierten Standards

für Straßen- und Stadtbahnen nach dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) müssen neu gestaltet werden.

Darüber hinaus sind S-Bahnen für Groß- und Mittelstädte eine ideale Lösung.

Die Bereitstellung von Jobtickets muss zur Pflicht der Arbeitgeber werden.

Elektromobilität mit Tram, O-Bus und elektrifizierten Bahnnetzen ist zu fördern.

Öffentlicher Verkehr ist bei fairer Kostenanrechnung wirtschaftlicher als der Autoverkehr. Deshalb darf es keinen Rückzug geben.

Bussysteme sind im ganzen Land erforderlich.

Die Zweiteilung Deutschlands in urbane Räume mit ÖPNV-Priorität und einen ländlichen Raum mit Autopriorität ist fatal. Auch in Kleinstädten und Dörfern ist ein differenzierter und attraktiver ÖPNV möglich.

Für die Nahmobilität entscheidend sind die feinerschließenden ÖPNV-Systeme, deshalb müssen überall Orts-, Stadt- und Quartiersbussysteme aufgebaut werden.

Für die überörtliche Mobilität sind Regio- und Schnellbusnetze sowie der Schienenverkehr entscheidend, die zum Regelbestandteil der Nahverkehrspläne gehören müssen. Regionale Busnetze sind kreisgrenzenübergreifend mit den lokalen Systemen zu verknüpfen. Sie können in ländlichen Regionen kombinierten Personen- und Gütertransport leisten.

Die räumlich und zeitlich stark schwankende Nachfrage im ländlichen Raum muss flexibel durch Rufbusse, AST, Zugtaxi, etc. über Mobilitätszentralen bedient werden. Hierfür müssen die gesetzlichen Grundlagen optimiert und eine eigene Finanzierung

gesichert werden. Flexible Angebote müssen Regelbestandteil in den Nahverkehrsgesetzen werden und gehören ins Pflichtprogramm der Nahverkehrspläne.

Bahnen müssen die tragende Säule im Fernverkehr werden.

Statt einer Hochgeschwindigkeitsfixierung auf wenigen Trassen muss ein regional orientierter Netzausbau mit kleinteiligen Projekten umgesetzt werden:

Erforderlich sind der Ausbau neuer S-Bahn-, Regionalbahn- und InterRegio-Systeme, die systematische Modernisierung auch der mittleren und kleinen Bahnhöfe sowie die Einrichtung neuer Haltepunkte.

Maßstab für die Investitionen muss ein integraler Taktfahrplan (Deutschland-Takt) sein, der durch optimale Verknüpfung in den Knotenbahnhöfen eine hohe Reisegeschwindigkeit im Gesamtnetz erlaubt.

Auszubauen sind insbesondere die situationsgerechten Fahrgastinformationen. Ziel sollten überschaubare Abos für den Nah- und Fernverkehr, z.B. BahnCard 100 für Alle mit City-Plus-Funktion für die Nahverkehrssysteme sein.

Die Güterbahn muss auch im Nah- und Regionalbereich leistungsfähig gemacht werden, indem Industrie- und Gewerbegebiete an das Schienennetz angeschlossen werden. Auch kleine Groß-, Mittel- und Kleinstädte eignen sich als logistische Netzknoten.

Autos sind den veränderten Rahmenbedingungen und Kundenwünschen anzupassen.

Sie sind in Groß- und Mittelstädten nur noch scheinbar das Verkehrsmittel Nummer 1 (z.B. Berlin 2008: 31 % aller Wege inklusive Mitfahrer, nur die Hälfte aller Haushalte verfügen über ein

Kfz). In Kleinstädten und Dörfern besteht aufgrund verfehlter Verkehrspolitik häufig ein Zwang zur Autonutzung.

Durch öffentliche Autos als Bestandteil des Umweltverbundes kann die Zahl der ohnehin die meiste Zeit stehenden Fahrzeuge stark reduziert werden.

Die Wirtschaft muss das kostensparende Car-Sharing intensiver nutzen, ÖV-Unternehmen müssen es als Mobilitätsdienstleistung integrieren. Car-Sharing und Car-Pooling müssen für Ballungsräume sowie für den Einsatz im ländlichen Raum weiterentwickelt werden. Car-Sharing-Stationen sollten wie Taxisstände Privilegien beim Parken erhalten. Car-Sharing-Konzepte, die keine Verbindung mit dem Umweltverbund anstreben, sind kritisch zu betrachten. Die Pkw-zentrierte Mobilität wird hier nicht verändert.



Auch die neuen, öffentlichen Autos müssen effizienter werden, also kleiner, leichter und gedrosselt in Geschwindigkeit und Beschleunigungsvermögen.

Elektroautos und Agrotreibstoffe wechseln zwar die Energiequelle, an den anderen Auswirkungen der Motorisierung aber wenig oder nichts. Sie weisen einen geringen Wirkungsgrad auf, erfordern zusätzliche Stromproduktion sowie die Herstellung und Entsorgung großer Batterien. Agrotreibstoffe beanspruchen knappe landwirtschaftliche Flächen in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion.

Deutschland sollte weltweit seine Erfahrungen aus der Massenmo-

torisierung vermitteln und in der Entwicklungszusammenarbeit mit anderen Staaten den Einsatz von Steuermitteln an eine nachhaltige Personen- und Güterbeförderung binden.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in ganz Deutschland überdimensionierte Flächenangebote.

Es muss Schluss gemacht werden mit dem Neu- und Ausbau klassifizierter Straßen und Ortsumfahrungen:

Einzuleiten ist ein ökologisch sinnvoller Rückbau überdimensionierter Straßennetze mit deutlich reduzierten Geschwindigkeitsstandards, verringerten Parkraumangeboten und stadtverträglichen Ortsdurchfahrten.

Benötigt werden Aufenthalts- und Mobilitätsräume für Menschen. Städtebau- und Raumordnungspolitik muss eine weitere Zersiedelung stoppen und Priorität für integrierte Standorte, das Einhalten hoher Minstdichten und die kleinteilige Nutzungsmischung bevorzugen.

Großflächige Monostrukturen mit geringer Nutzungsdichte dürfen nicht mehr genehmigt werden. Künftige Bauinvestitionen müssen auf Standorte mit guter ÖV-Erreichbarkeit konzentriert werden.

Straßengesetze und Bauordnungen müssen auf die Förderung des Umweltverbundes als Leitziel umgestellt werden.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) muss entrümpelt werden und zumindest eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel beinhalten. Dabei sind die „sonstigen Verkehrsmittel“ (Roller, Skates, Segways, Dreiräder etc.) gesondert und nicht als „Fußgänger“ zu betrachten. Das Gehwegparken ist grundsätzlich zu verbieten und muss konsequent geahndet werden. Überzogene Standards

für die Zahl und Breite von Fahrstreifen für den MIV sind in den Regelwerken abzubauen.

Sparsam dimensionierte, verkehrsberuhigte Hauptverkehrsstraßen müssen zum Normalfall lokaler Straßenplanung werden. Auch Außerortsstraßen brauchen reduzierte Standards, dafür entstehen dort Optionen für eigene Geh- und Radwege. Das Baurecht ist so abzuändern, dass autofreies, kompaktes, Nutzungsdurchmischtes Bauen die Regel zum Wohle der Nahmobilität wird. Anstatt alle Bauherren über kommunale Stellplatzsatzungen zu maximaler Parkraumvorsorge zu zwingen, sollen sie zur Mitfinanzierung von ÖPNV-Investitionen in die Pflicht genommen werden.

Verkehrsstatistiken müssen eine Debatte über Prioritätensetzungen ermöglichen.

Statistiken, insbesondere darauf aufbauende Prognosen (z.B. MIV, Ölpreis-Entwicklung) müssen so transparent sein, dass sie hinterfragt werden können.

Entscheidungsgrundlage für Strukturmaßnahmen sollte das Verkehrsaufkommen und für die Berechnung von Verkehrsemissionen der Verkehrsaufwand sein. Bei der Verkehrsmittelwahl ist grundsätzlich das Etappenprinzip zu verwenden, d.h. alle Formen der Verkehrsmittelkombination sind gesondert auszuweisen, z.B. Gehen oder Radeln zu einem anderen Verkehrsmittel.

Das Erfassen der Fahrzeugnutzung muss beim Auto (privat, Car-Sharing, Taxi) und auch beim Fahrrad (privat, Leihfahrrad, Pedelecs) differenziert werden.

Für jede Verkehrsart und jede Netzebene sind die Kosten für Verkehrsinvestitionen, Unterhalt und Betrieb durch Bund, Länder und Kommunen getrennt zu erfassen.

Verkehrsinvestitionen müssen verlagert und können sogar verringert werden.

Das für die Stärkung des Umweltverbundes notwendige Geld ist durch Umverteilung der Investitionsmittel zu beschaffen - weg vom Autosystem und von überregionalen Großprojekten, hin zum Umweltverbund auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene. Folgende Grundsätze sind dabei zu beachten:

Die Kosten für Ausbau und Erhalt der Fuß- und Radinfrastruktur sind wesentlich geringer als die bisherigen für Straßen. Lediglich beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs entstehen nennenswerte Kosten, doch sind auch hier sparsam dimensionierte Ausbaustandards auf allen Ebenen anzuwenden.

Bei den Investitionen für den Umweltverbund geht es immer um die Gesamtqualität der Netze, um ihren Systemcharakter und ihr optimales Zusammenwirken. Punktuelle Ansätze mit übertriebenem Perfektionismus helfen wenig.

Teure Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen sind dagegen nicht akzeptabel. Die Investitionskosten „explodieren“ häufig und die Betriebskosten werden „übersehen“. Letztlich fehlt das Geld im Netz an zahlreichen anderen Stellen. Deshalb muss die vorrangige Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsprojekten durch die EU, den Bund und die Länder beendet werden.

Instandhaltung, Kontrolle und Sicherheitsauditierung vorhandener Verkehrswege müssen vor allen Neu- und Ausbauplänen stehen. In den Haushaltsplanungen müssen die tatsächlichen Kosten für die Erhaltungsmaßnahmen in vollem Umfang ausgewiesen werden.

Vorrangig ist ein Gesamtkonzept für die Bereitstellung von Mitteln für durch den Klimawandel be-

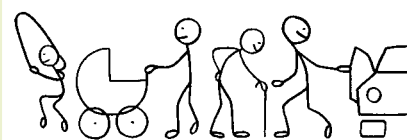
dingte Anpassungsmaßnahmen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (andere Straßenbeläge, Sicherung/Neubau von Brücken, Umbau von Hafenanlagen, Hochwasserschutz, Ausweitung der Winterdienste etc.).

Mobilität ist unerlässlich, um die eigene Existenz zu sichern, am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilnehmen oder um sich integrieren zu können. Daher müssen die Tarife für umweltverträgliche Mobilität für alle zahlbar sein. Sonderregelungen zur regionalen Mobilitätssicherung von Menschen mit geringem Einkommen sind nötig.

In zahlreichen Bereichen ist eine direkte Schadens-Kompensation

Spenden Sie für den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr.



Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie unter www.fuss-ev.de › Projekte.

Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamt Betrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung.

Kontonummern: UMKEHR e.V. 033 197 81 02, FUSS e.V. 022 626 51 06, Postbank Berlin BLZ 100 100 10

einzuführen, d.h. wenn Verkehrserzeugung nicht zu umgehen ist, muss der motorisierte Verkehr an anderer Stelle reduziert werden; wenn eine weitere Bodenversiegelung als unabwendbar angesehen wird, muss im gleichen Verkehrsraum eine Entsiegelung finanziert werden.

Die Verkehrswende ist finanzierbar!

Für problematische Investitionen, die zu immer mehr Autoverkehr und Stau führen, gibt es viel Geld und gesicherte Finanzierungsgrundlagen. Sinnvolle Investitionen in eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dagegen scheitern oft an der fehlenden Finanzierungsgrundlage und Finanzausstattung. Die notwendige Reform der Verkehrsfinanzierung muss andere Prioritäten setzen:

Das neue Verkehrsfinanzierungsgesetz muss mit einem insgesamt reduzierten Gesamtvolumen folgende Ziele haben: Mehr Geld für Fuß- und Radverkehr, ÖV, Schnittstellen im Umweltverbund und Mobilitätszentralen, für Stadtbegrünung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit. Weniger Geld für den Autoverkehr und Straßen, kein Geld für neue Straßen, neuen Parkraum und Großprojekte. Die Mineralölbesteuerung muss nach dem Verursacherprinzip erfolgen. Um die Schäden adäquat kompensieren zu können, ist eine Steuerneuberechnung nötig. Da der Hauptschaden in den Städten und Gemeinden entsteht, muss dorthin der Hauptteil der Mineralölsteuer fließen, um damit z.B. die belasteten Hauptverkehrsstraßen zu entschärfen. Darüber hinaus sollten diejenigen Städte und Gemeinden, die ihren Autoverkehr am wirkungsvollsten mindern und so das Klima schützen, aus dem Mineralölsteuerpotenzial begünstigt werden. Über die Kraftfahrzeug-Steuer muss neben dem CO₂-Ausstoß

auch die Inanspruchnahme öffentlicher Fahr- und Parkflächen besteuert werden.

Es ist die gesetzliche Basis für eine Nahverkehrsabgabe zu schaffen, die von den Nutznießern einer ÖV-Anbindung wie Unternehmen, Institutionen und öffentlichen Einrichtungen erhoben wird, um die Qualität des ÖPNV auch in kleinen Gemeinden zu sichern und zu verbessern (z.B. in Frankreich: *versement transport*).

Deutschland darf sich nicht einer grundsätzlichen Maut-Diskussion nach dem Ökobonusprinzip zur Schadensregulierung auch für Pkw verschließen. Am intelligentesten ist das Singapore-Modell, in dem alle Kraftfahrzeuge mautpflichtig, die Tarife aber räumlich, zeitlich und nach Umweltaspekten des Fahrzeugtyps gestaffelt sind.

Reduziert werden muss die Bereitstellung von Mitteln für Forschung, Modellvorhaben und Maßnahmen, die der Stabilisierung eines nicht zukunftsfähigen Verkehrssystems dienen (Pkw-Leitsysteme, neue Energiequellen, etc.). Investitionen, die speziellen Wirtschaftsinteressen dienen, sind zu unterbinden. Darüber hinaus sind steuerliche Begünstigungen z.B. für Dienstwagen, für weite Fahrten, die teuersten und neuesten Fahrzeuge und den klimafeindlichsten Fahrstil abzubauen.

Bund, Länder und Kommunen haben Vorbildcharakter für die Verkehrswende

Führerscheinbesitz, Motorisierung, Fahrtenhäufigkeit und Distanz der Autofahrten gehen zurück. In einer Gesellschaft, in der die Menschen immer älter und weniger werden, wird weniger Auto gefahren. Und die neuen Jungen lieben iPods und Tablet-PCs mehr als Auto und Führerschein. Ihre Freizeit verbringen sie gern in Gruppen. Die

bewegungsarme, autoabhängige Lebensweise wird zum Auslaufmodell. Die Verkehrspolitik muss diese Trends zur Kenntnis nehmen. Parlamente und Verwaltungen auf allen Ebenen sollten sie nutzen und die Prioritäten dem demographischen Wandel und Wertewandel anpassen. Verkehrsvermeidung sollte zum obersten Prinzip werden.

Impressum

UMKEHR e.V., Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstr. 20, 13357 Berlin,
Fon 030-492.74.73,
Fax 030-492.79.72
www.fuss-ev.de,
info@fuss-ev.de
www.umkehr.de,
info@umkehr.de

Bildnachweis:

S.2: Thomas Schweizer;
S. 3: Ulla Harmuth; S. 4: Arndt Schwab; S. 6: UMKEHR e.V.

Texte:

Teilnehmer/innen des 18. BUVKO und weitere Interessierte. Endredaktion: Bernd Herzog-Schlagk, Stefan Lieb, Thomas J. Mager, Heiner Monheim

Layout:

neuWerk, Bremen;
Frank Biermann

Druck:

Druckerei Steinmeier

Förderung:

Wir danken der Stiftung ÖkoWiL (Ökologische Wirtschaftsformen und Lebensstile) von Hermann und Heide Huber für die finanzielle Förderung, die diese Veröffentlichung ermöglicht hat.

Wir danken der SRL für die gute Zusammenarbeit beim BUVKO und bei der Erarbeitung des Manifestes (www.srl.de).