

Verkehrspolitische Grundsätze des BUND BW

für weniger MIV und mehr Umweltverbund

Vorbemerkung / Hintergrund

Mit der Entwicklung der motorisierten Transportmittel in den letzten 200 Jahren gingen uralte Menschheitsträume in Erfüllung: vom Fliegen, vom Reisen, von unabhängiger individueller Mobilität. Doch der Traum von ständiger Beschleunigung, von ewigem und unbekümmerten "Höher – Schneller - Weiter" ist schon länger an seine Grenzen gestoßen, hat seine Unschuld verloren und ist endgültig ausgeträumt. Wir müssen uns endlich der Kehrseite dieses Wachstumsmodells, der Realität mit Klimawandel, Peak Oil, Flächenverbrauch, Lärm und Abgasen stellen. Wir brauchen ein neues Modell für die für Mensch und Wirtschaft notwendige Mobilität. Wir brauchen die Mobilitätswende hin zu einer neuen Mobilitätskultur!

Die Zunahme des Verkehrs ist kein Naturgesetz. Sie ist von Menschen gemacht und kann und muss daher auch von Menschen gestoppt bzw. rückgängig gemacht werden. Wie bei der Energiewende beruht die Mobilitätswende auf drei Säulen: Verkehrsvermeidung (Suffizienz), Verkehrsverlagerung (Effizienz) und neue Verkehrssysteme und technische Lösungen (maßgeblich auf Basis erneuerbarer Energien).

Neue systematische und technische Lösungen

Für neue Verkehrssysteme und Lösungen wie E-Mobile, Car-Sharing oder die bessere Verknüpfung verschiedenster Verkehrsträger gibt es zwar zahlreiche Ansätze. Die massenhafte Verbreitung in relevantem, wirksamem Ausmaß scheidet jedoch an der mangelnden Unterstützung durch einen adäquaten, Veränderung fördernden politischen Rahmen. Deshalb brauchen wir die richtigen ordnungs- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen. In diesem Rahmen können und sollen dann die Akteure eine nachhaltige Mobilitäts- und Stadtkultur gestalten.

Effizientere Mobilität

Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) steckt fest, wie die Zahlen zur Nutzung der Verkehrsträger jedes Jahr aufs Neue zeigen: Der ÖV kann seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen mit Mühe und Not bestenfalls halten. Der Umweltverbund darf in Zukunft nicht mehr als "Lückenbüßer", als Entlastung für die Straße, betrachtet werden, sondern er muss als primäres Verkehrsmittel behandelt und vorrangig unterstützt werden.

Die neue Mobilitätskultur – so weit und schnell wie notwendig ist genug

Am schlechtesten ist es um die Verkehrsvermeidung bestellt: Sie scheint nicht nur für die meisten Entscheidungsträger und Akteure ein Fremdwort zu sein, für viele ist sie sogar ein Tabu. Dabei kommt der Suffizienz bei der Mobilitätswende ähnlich wie dem Energiesparen bei der Energiewende entscheidende Bedeutung zu: Ohne die Reduzierung der Kilometerleistung, d.h. der Verkehrsmenge, kann die Mobilitätswende nicht gelingen – d.h. ohne kürzere Wege, ohne Verlagerung der einen oder anderen Autofahrt, letztendlich ohne Verlangsamung und eine „slow“-Mobilitätskultur wird es nicht gehen.

Die Zukunft ist gestaltbar und die Mobilitätswende machbar

Die Mobilitätswende ist keine Utopie, sondern machbar! Weniger und bessere Autos“ (klimaneutral produziert und angetrieben), Car-Sharing auch auf dem Dorf, ein besserer ÖPNV und eine Infrastruktur im Nahbereich, die fast alles bietet und die neue Mobilitätskultur fördert. Auch die Mobilitätswende ist eher dezentral (mit Beteiligung der Bürger/innen) und erneuerbar. Effizienz (Sprit sparende Fahrweise, sparsame Fahrzeuge etc.) ist zu koppeln mit Suffizienz (Wiederentdeckung der Nähe etc.).

Solche Erfahrungen müssen die Menschen selbst machen können, um sie zu schätzen. Die Mobilitätswende braucht "push- + pull"-Faktoren: Sowohl Ordnungs- und Finanzpolitik, die die tatsächlichen Kosten der Verkehrsträger berücksichtigt, als auch best-practice-Beispiele und Angebote, die es den Menschen erleichtern, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen und sich zu „verlangsamen“. Die folgenden Forderungen und Empfehlungen enthalten beides.

Entschleunigung (Push)

- Grundsätzlich innerorts Tempo 30
- Generelles Tempolimit auf Autobahnen
- Verkehrsberuhigung, Straßenrückbau
- Kommunen bei Straßenrückbau (finanziell) unterstützen
- qualitativer Umbau des Straßensystems: keine Neu- und Ausbauten mehr, nur noch Erhalt und Umstrukturierung
- Umwidmung von Straßenraum für den ruhenden und fahrenden MIV zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, des Bus- und Straßenbahnverkehrs, Grünflächen, Wohnbau- und Gewerbeflächen, etc.

Förderung Umweltverbund (Pull)

- Nachhaltige Mobilität, insbesondere auch im ländlichen Raum, fördern
- Städte/Dörfer der kurzen Wege fördern
- Ausbau und Förderung von Güterverkehrszentren (Schiene)
- Bewusstseinsbildung pro Mobilitätswende; Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement unterstützen
- Umweltverbund (Bahnen und Busse, Fahrrad, zu Fuß) ausbauen, vernetzen und bevorzugen

Ordnungs- und Finanzpolitik

- City-Maut zur Finanzierung nachhaltiger Mobilität
- Ermächtigung für die Träger des ÖPNV / Kommunen, eine Nahverkehrsabgabe zu erheben (Drittnutzerfinanzierung ÖPNV)
- LKW-Maut ausweiten
- Dienstwagenprivileg abschaffen, stattdessen steuerliche Bevorzugung von Job-Tickets
- GVFG langfristig sichern, Regionalisierungsmittel erhöhen
- Bewirtschaftung und Verteuerung des Parkraumes, nicht nur in den Innenstädten, sondern auch in Außenbereich, z.B. in Naherholungsgebieten
- Bauleitplanung "entmotorisieren": autoarme und autofreie Quartiere realisieren