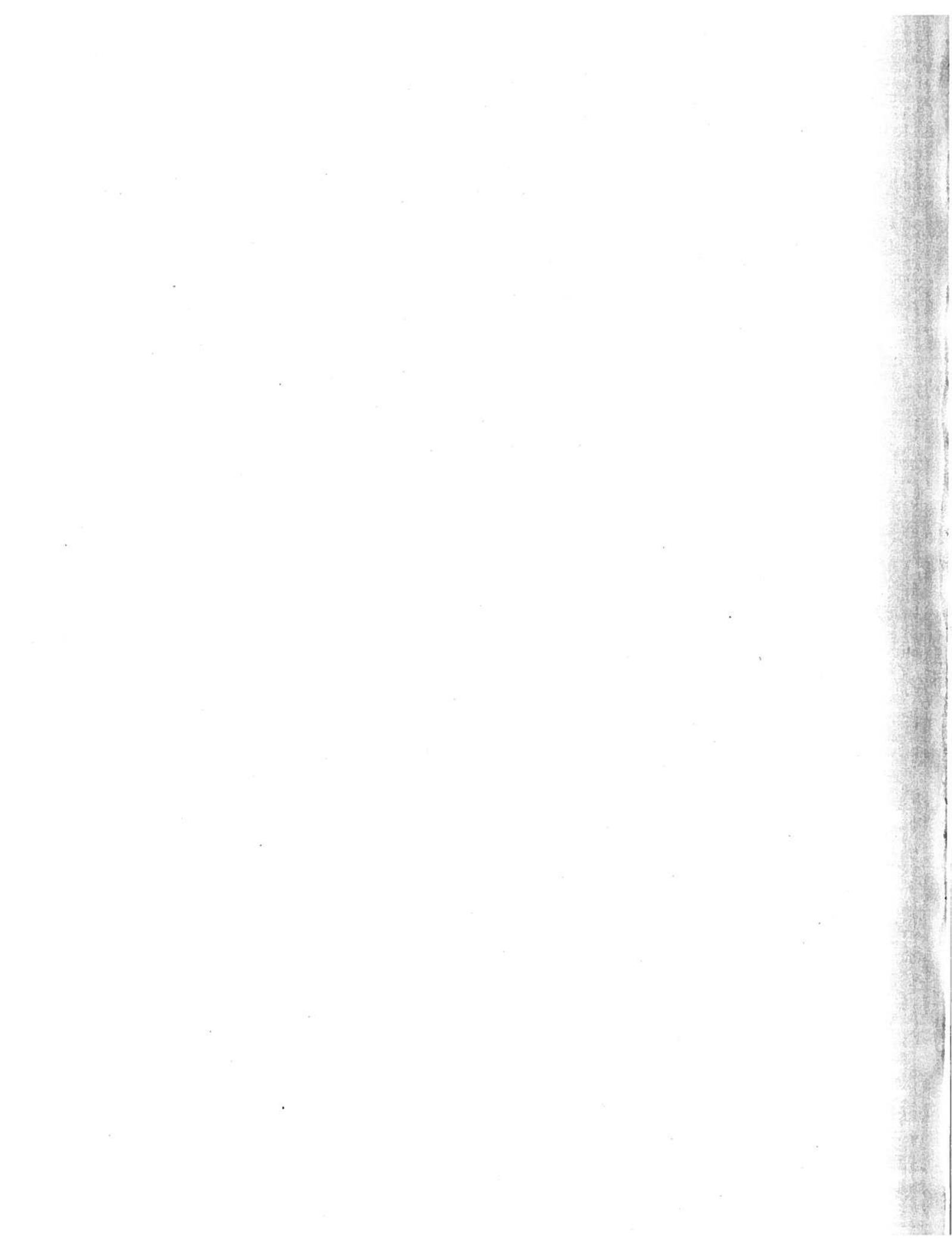




Verkehrspolitisches Grundsatzprogramm

Erarbeitet vom BUND-Arbeitskreis Verkehr

Federführung: Helmut Steininger
Peter Gehrman



I N H A L T

1.	Die Rolle des Verkehrs in der Umweltpolitik	2
2.	Grundzüge einer umweltgerechten Verkehrspolitik	5
3.	Fernverkehr	
	a) Ziele	6
	b) Forderungen	8
4.	Nahverkehr	
	a) Ziele	10
	b) Forderungen	12
5.	Investitions- und Ordnungspolitik	
	a) Die Investitionen des Bundes	15
	b) Ordnungspolitik	16
6.	Flankierende Maßnahmen	17
	Anlage	19
	Quellenangaben	20

1. Die Rolle des Verkehrs in der Umweltpolitik

Verkehr ist in unserem dichtbesiedelten und hochindustrialisierten Land zu einem der bedeutendsten Themen der Umweltdiskussion geworden. Sowohl durch das stark anwachsende Verkehrsvolumen als auch durch die Art und Weise seiner Bewältigung sind eine Vielzahl von Problemen entstanden, die Natur- und Umweltschutz direkt betreffen.

Die Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre ist durch die einseitige Bevorzugung des Verkehrswegs Straße und des Verkehrsmittels PKW sowie durch die ebenso starke Vernachlässigung des Verkehrsmittels Schiene geprägt. So wurden seit 1960 über 200 Mrd DM in das Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland investiert, in das konkurrierende Schienennetz dagegen nur rund 17 Mrd DM (1). Mit diesen gewaltigen Aufwendungen wurde einerseits eine Verdreifachung des Autobahnnetzes auf heute 8 000 km und ein Neubau von über 30 000 km Bundes-, Landes- (bzw. Staats-) und Kreisstraßen erreicht und mit 486 500 km Länge das dichteste und bestausgebaute Straßennetz in Europa geschaffen (2). Andererseits hat diese gewaltige Straßenbauwelle, begleitet von einer immer heftiger werdenden Stilllegungswelle beim Schienennetz (siehe Anlage) zu sozialen Belastungen und Umweltbelastungen enormen Ausmaßes geführt. Sie sollen hier anhand von Zahlen aus dem Jahr 1980 schlaglichtartig dargestellt werden:

- 1980 starben rund 13 000 Menschen im Straßenverkehr, in den letzten 10 Jahren zusammen über 173 000, in den letzten 25 Jahren über 400 000. Fast jeder 50. Bundesbürger wird im Straßenverkehr getötet, mehr als die Hälfte werden im Laufe ihres Lebens mindestens einmal im Straßenverkehr verletzt (3).

- Die vom Straßenverkehr verursachten Unfallkosten beziffert die Bundesanstalt für das Straßenwesen für 1980 auf rund 38 Mrd DM.
- Die Bleibelastung von Grünland in einem Streifen von beiderseits 100 bis 200 m von Fernstraßen wächst, sie überschreitet heute bereits die für die Verwendung als Futtermittel geltenden EG-Grenzwerte um das 5- bis 10-fache (4). Die Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs betragen knapp 45 Prozent der gesamten Stickoxidbelastung in der Bundesrepublik Deutschland. Der Straßenverkehr gehört damit zu den Mitverursachern des Waldsterbens (5).
- 1980 wurden vom KFZ-Verkehr 8 Mio t Kohlenmonoxid, 280 000 t Kohlenwasserstoffe, 520 000 t Stickoxide, 100 000 t Schwefeldioxide und 216 000 t schwermetallhaltige Stäube erzeugt (6). In Innenstädten sind 99 % des Kohlenmonoxidgehalts der Luft vom Straßenverkehr verursacht (7).
- 1980 fielen 2 Mio Autowracks und 370 000 t Altreifen an. Von den über 500 000 t Altöl aus Fahrzeugmotoren gerieten mindestens 2 % (10 000 t) unkontrolliert in die Gewässer (8).
- 40 % der Bundesbürger fühlen sich durch Lärm belästigt, Hauptverursacher ist der motorisierte Straßenverkehr (9).
- 1 Mio t Streusalz pro Jahr haben schwere Schäden an der Vegetation bis zu 40 m beiderseits aller Straßen und Grundwasservergiftungen verursacht (10). Jährlich sterben durch Streusalzeinwirkungen ca. 30 000 Straßenbäume.
- Ein Kilometer Bundesautobahn benötigt 80 000 bis 100 000 m² Grundfläche, etwa soviel wie 1 000 Wohnungen. Die

- Die durch das vorhandene, dichte Straßennetz geschaffene Zerschneidung und Verkammerung der Landschaft hat dazu geführt, daß auch in ländlichen Gebieten kaum noch unzerschnittene Flächen von mehr als 5 km Durchmesser vorhanden sind. Viele Tierarten sind in ihrer natürlichen Ausbreitung gehindert, zahlreichen Populationen droht heute bereits die Gefahr der Inzucht (12).

- 22,4 % des Endenergieverbrauchs und 42,5 % des Mineralölverbrauchs in der Bundesrepublik Deutschland gehen zu Lasten des Straßenverkehrs. Der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtenergieverbrauch im Verkehr ist gemessen an seiner Verkehrsleistung unangemessen hoch (siehe Anlage).

- Die einseitige Förderung des Straßenverkehrs hat zu einem Abbau des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln als wesentlichem Element der öffentlichen Daseinsvorsorge geführt. Von dieser Entwicklung sind insbesondere diejenigen betroffen, die von der Benutzung des Verkehrsmittels PKW ausgeschlossen sind, weil sie aus Alters- oder Gesundheitsgründen keinen Führerschein besitzen dürfen oder sich die teure Beförderungsart PKW nicht leisten können oder wollen. Dieser Personenkreis, die Mehrheit der Bevölkerung, ist von der freien Wahl des Verkehrsmittels ausgeschlossen und in seiner Mobilität eingeschränkt. Hinzu kommt, daß gerade der vom Straßenverkehr am meisten belästigte Teil der Bevölkerung, die Bewohner der Innenstädte, nur unterdurchschnittlich motorisiert ist. Doch auch für den PKW-Besitzer gibt es häufig mangels Angebots keine freie Wahl des Verkehrsmittels: Aus der freien Wahl wird die Nötigung, den PKW zu benutzen.

Die Zeit zum Umdenken in der Verkehrspolitik ist also längst gekommen!

2. Grundzüge einer umweltgerechten Verkehrspolitik

Verkehrspolitik, die sich ihrer Verantwortung für die Erhaltung von Natur und Umwelt bewußt ist, muß sich die Verringerung der oben genannten Belastungen für Mensch und Natur zum Ziel setzen. Sie darf ihre Erfolge nicht mehr an einer jährlich wachsenden Verkehrsleistung und an einem jährlich wachsenden Verkehrsnetz messen.

Umweltgerechte Verkehrspolitik muß

- Bestandteil einer Regional- und Wirtschaftspolitik sein, die eine Reduzierung des Verkehrs durch Dezentralisierung und bessere Zuordnung von Funktionen ermöglicht,
- die vorhandenen Verkehrswege optimal ausnützen, anstatt Verkehrswege konkurrierend zueinander auszubauen,
- ihre Investitionen schwerpunktmäßig Bahn, Bus und Fahrrad zur Verfügung stellen und Subventionen der umweltfeindlichen Verkehrsmittel PKW, LKW, Binnenschifffahrt und Flugzeug einstellen,
- im übrigen gleiche Startbedingungen für alle Verkehrsträger und Verkehrswege schaffen.

Ziel einer umweltgerechten Verkehrspolitik muß es sein, kurzfristig eine Umverteilung der Verkehrsanteile weg von den umweltfeindlichen hin zu den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu erreichen, langfristig eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs anzustreben.

Umweltgerechte Verkehrspolitik muß insbesondere deutlich machen, daß Mobilität im Sinne der jederzeitigen Möglichkeit der Ortsveränderung dann ad absurdum geführt wird; wenn zur Befriedigung der Grundbedürfnisse Arbeiten, Bilden, Einkaufen und Erholen große Wege zwangsläufig zurück-

sowohl von Produktion als auch von Verbraucher- und Freizeitverhalten können zu einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei gleichbleibender Mobilität führen. Nur bei einer spürbaren Reduzierung des gesamten motorisierten Verkehrs sind Bahn und öffentlicher Nahverkehr in der Lage, PKW-, LKW- und Luftverkehr in nennenswertem Umfang zu ersetzen, ohne ihrerseits Natur und Landschaft durch umfangreiche Neubauten zusätzlich belasten zu müssen.

3. Fernverkehr

a) Ziele:

Im Personenfernverkehr soll die Eisenbahn wieder zum Hauptverkehrsträger werden. In puncto Sicherheit, Zuverlässigkeit, Energiebedarf, Flächeninanspruchnahme und Umweltbeeinträchtigung (Lärm, Abgase etc.) ist sie im Fern- und Regionalverkehr allen anderen Verkehrsmitteln überlegen.

Der Privat-PKW darf im Fernverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Er behält seine Bedeutung im Zubringerdienst aus der Fläche, in der Feinverteilung und (mit abnehmender Tendenz) im Ferienreiseverkehr. Im letztgenannten Sektor ist der kombinierte Verkehr ("Autoreisezug") eine Übergangsmöglichkeit, die Vorteile beider Verkehrsträger sinnvoll miteinander zu verknüpfen und langfristig Verkehr auf die Schiene zu ziehen.

Der motorisierte Straßenverkehr hat die von ihm verursachten Umweltschäden kostenmäßig voll zu tragen.

Der Flugverkehr ist im Entfernungsbereich bis ca. 700 km weder verkehrs- noch energiepolitisch sinnvoll. Der innerdeutsche Flugverkehr hat allenfalls auf der Linie Hamburg - München und (aus politischen Gründen) im Berlinverkehr Bedeutung, auf allen anderen Linien ist er einzu-

stellen. Der internationale Luftverkehr ist dezentral von allen bereits bestehenden Großflughäfen aus abzuwickeln, um die bestehenden Kapazitäten optimal auszunützen. Neu- und Erweiterungsbauten in München, Frankfurt, Stuttgart, Hamburg und Düsseldorf sind (auch unter dem Aspekt des ständig rückläufigen Verkehrsaufkommens im Luftverkehr) nicht erforderlich.

Im Güterfernverkehr muß der Bahntransport zur Regel werden. Bei Transportweiten ab ca. 300 km ist anzustreben, die Bahn zum alleinigen Verkehrsträger zu entwickeln. Für Flächen- und Energieverbrauch sowie die Emissionen und die Verkehrssicherheit gelten hier die gleichen Argumente wie im Personenfernverkehr.

Um den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist der kombinierte Verkehr (Containerverkehr, Wechselaufbauten) stärker als bisher zu fördern. Neuausweisungen von Industrieansiedlungsflächen dürfen nur dann erfolgen, wenn die Möglichkeit des Gleisanschlusses für alle Betriebe sichergestellt ist (Anlage eines Industriestammgleises). Um langfristig Güter auf die Schiene zu ziehen, ist als Übergangslösung der Huckepackverkehr ("rollende Landstraße") sinnvoll; zumindest solange, bis die übergroßen Kapazitäten des Straßengüterfernverkehrs abgebaut sind und die Bahn ihre Transportorganisation auf eine höhere Leistung eingestellt hat.

Der LKW ist im Güterfernverkehr im wesentlichen als Zubringer zur Bahn und in der Feinverteilung einzusetzen. Da alle Güter, die auf LKW's verladen werden können, auch in Containern transportierbar sind, wird der Vorteil des LKW's (direkter Transport vom Versender zum Empfänger) bei verstärkter Containerisierung auch auf der Schiene erreicht.

Schiffstransport von Massen- und Schwergütern soll auch weiterhin nur auf den bereits bestehenden Wasserstraßen

b) Forderungen:

Luftverkehr: Die Mineralölsteuerbefreiung des innerdeutschen Luftverkehrs (mit Ausnahme des Berlinverkehrs) ist abzuschaffen. Für dann wegen mangelnder Rentabilität entfallende Fluglinien sind ggf. Zugverbindungen zusätzlich anzubieten.

Der internationale und interkontinentale Flugverkehr ist vermehrt von den nicht ausgelasteten Großflughäfen aus abzuwickeln. Dabei ist vornehmlich der Flughafen Köln/Bonn zu berücksichtigen.

Straße: Weitere Straßenbaumaßnahmen dürfen nicht zu einer neuerlichen Attraktivitätssteigerung des Verkehrssystems Straße führen. Der Ausbau des Fernstraßennetzes ist als abgeschlossen zu betrachten.

Alle Möglichkeiten der Verkehrsentslastung von Ortsdurchfahrten (Auffächerung des Verkehrs, Verlagerung auf ÖPNV, Verlagerung von Schwertransporten auf die Bahn) haben Vorrang vor dem Bau von Ortsumgehungen.

Der Rückbau bzw. die Rekultivierung von nicht mehr benötigten Straßen ist durchzuführen. Der Aufgabenbereich der Straßenbauämter ist in diesem Sinne zu erweitern.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzuführen, auf Autobahnen von 100 km/h.

Der Straßengüterfernverkehr ist entsprechend seiner Wegekosten steuermäßig zu belasten. Eine Erhöhung der Achslasten im Straßengüterfernverkehr darf wegen der damit verbundenen, von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten (die Belastung und Zerstörung der Straßen steigt mit der 4. Potenz der Achslast) nicht vorgenommen werden.

Die Einhaltung der gesetzlich und tariflich festgesetzten Arbeitszeiten im Straßengüterfernverkehr muß gewähr-

leistet werden.

Fern- und Regionalverkehr mit Bussen darf dort nicht durchgeführt werden, wo ein paralleles Angebot auf der Schiene besteht.

Eisenbahn: Das Eisenbahnnetz darf nicht weiter schrumpfen. Der Schienenverkehr in der Fläche ist zu verbessern. Als Mindestforderung muß die attraktive Anbindung jedes Mittelzentrums an das Schienennetz erhoben werden. Der im weiträumigen Fernverkehr bereits bewährte Stundentaktfahrplan ist auf das gesamte Streckennetz der DB auszuweiten und durch ein flächendeckendes Busnetz zu ergänzen. Die Reaktivierung bereits stillgelegter Linien ist zu prüfen. Durch Inbetriebnahme kleinerer Einheiten ist auch auf schwach frequentierten Strecken ein kostengünstiger Betrieb zu ermöglichen. Bereits stillgelegte Strecken sind sicherzustellen, eine anderweitige Nutzung der Trassen darf nicht erfolgen.

Um den Anteil der Bahn im Ferienseeverkehr zu erhöhen, ist in stärkerem Maße als bisher der direkte Transport von Reisegruppen vom Ausgangs- zum Zielort in Form von Transportketten (mit Umsteigen) oder Kurswagen (ohne Umsteigen) anzubieten.

Die notwendige Beseitigung von Engpässen im Schienennetz sollte möglichst durch Verkehrsverlagerungen auf parallele Linien und durch Anlage zusätzlicher Gleise erfolgen (Bündelung von Verkehrswegen). Streckenneubauten durch bisher unbelastete Landschaften ohne Erschließungsfunktion für die durchfahrene Region sind zu vermeiden.

Die Ausbaugeschwindigkeit der Bahn muß sich auch den landschaftlichen Gegebenheiten anpassen. Bei Neubauten sind auch Abschnitte mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten zuzulassen, wenn dadurch Landschaftsschäden vermieden werden.

Die Wegekosten des Schienenverkehrs sind in der gleichen Weise vom Bundeshaushalt zu übernehmen, wie es für Straßen und Wasserwege üblich ist.

Die gemeinwirtschaftlichen und sozialen Leistungen der DB müssen vom Auftraggeber Staat bezahlt werden.

Die Bundesländer und Gebietskörperschaften müssen die Möglichkeit erhalten und nutzen, von der DB nicht mehr betriebene Strecken in eigener Regie weiterzubetreiben.

Der Güterverkehr auf der Schiene ist neu zu organisieren, damit ein möglichst direkter Transport ohne Umwege durchgeführt werden kann. Dabei ist insbesondere das Knotenpunktsystem flexibler zu handhaben.

Wasserwege: Der Neu- und Ausbau von Wasserwegen ist wegen des damit verbundenen enorm hohen Flächenverbrauchs, der Zerstörung von Biotopen und der unerwünschten verkehrspolitischen Nebenwirkungen (zusätzliche Verluste für die DB) einzustellen. Dies gilt insbesondere für den Rhein-Main-Donau-Kanal und den begleitenden Ausbau des Mains und der Donau.

Die Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt ist abzuschaffen. Investitionen haben sich auf die Erhaltung der bestehenden Anlagen zu beschränken.

4. Nahverkehr

a) Ziele:

Im Nahverkehr sollen kleine Entfernungen (unter 2 km) grundsätzlich wieder sicher und angenehm zu Fuß zurückgelegt werden können. Darüber hinaus ist das Fahrrad nicht nur das billigste, umweltfreundlichste und flächensparendste, sondern im Bereich bis 5 km Fahrtweite auch das schnellste Verkehrsmittel. Deshalb kommt ihm in diesem

Entfernungsbereich zumindest bei den Fahrtzwecken, bei denen es nicht auf großen Transportraum ankommt, auch die Hauptrolle zu. Auch im größeren Entfernungsbereich des Nahverkehrs ist anzustreben, dem Fahrrad wieder Bedeutung als Verkehrsträger sowohl im Berufs- und Einkaufs-, als auch im Freizeitverkehr zuzuweisen.

Zweiter Hauptverkehrsträger im Nahbereich sind die öffentlichen Verkehrsmittel. Dabei ist für die Fläche und in städtischen Randbereichen als Zubringer zu Schienenverkehrsmitteln der Bus sinnvoll (evtl. mit Gasbetrieb). Bei geringer Siedlungsdichte, wenn Linienverkehr mit Großfahrzeugen nicht mehr vertretbar erscheint, können Kleinfahrzeuge, die nach Bedarf verkehren (Rufbusse, Sammeltaxis) eingesetzt werden.

Im Umland von Großstädten und im ländlichen Raum müssen Eisenbahnlinien, die von ihrer Linienführung her geeignet sind (Siedlungsnähe), wieder mit ihrer vollen Kapazität in den öffentlichen Nahverkehr einbezogen und ggf. durch Buslinien (Zubringer) ergänzt werden. Dabei ist der vereinfachte Triebwagenverkehr (Einmannbetrieb) sinnvoll, weil er die günstigste Flächen- und Energienutzung im motorisierten Nahverkehr darstellt.

Schienengebundene, städtische Nahverkehrsmittel (U- und S-Bahn) sollen dort die Hauptlast des Verkehrs übernehmen, wo die Siedlungsdichte eine ihrer Kapazität entsprechende Auslastung ermöglicht. Darüber hinaus ist die Straßenbahn im städtischen Bereich vorzuziehen. Sie greift aufgrund ihrer problemloseren Trassierbarkeit am wenigsten in das Stadtbild ein und hat keine der U-Bahn vergleichbaren Auswirkungen auf die Stadtstruktur.

Der PKW ist nur als öffentliches Verkehrsmittel (Taxi) zu fördern. Dabei ist insbesondere der Einsatz von Kleinbussen (Sammeltaxis) zu begünstigen. Die Rolle des Privat-

mit Ausbau dieses Netzes seinen Verkehrsanteil im Nahverkehr stetig reduzieren. Lediglich bei der Feinverteilung in sehr dünn besiedelten Gebieten und im Geschäftsverkehr (Lieferverkehr) wird er seine Bedeutung weiterhin behalten müssen. Dabei sollte nicht mehr die Einzelnutzung, sondern die gemeinschaftliche Nutzung des PKW's (ein Fahrzeug - mehrere Besitzer und Nutzer) im Vordergrund stehen.

Im Güternahverkehr sollte die Bahn dort, wo sie vorhanden ist, wieder verstärkt genutzt werden. Dennoch wird der Güternahverkehr die Domäne der Straße bleiben, da ein vollkommen flächendeckendes Schienennetz weder wirtschaftlich noch bahnbetrieblich sinnvoll ist. Eine wesentliche Aufgabe des Straßengüterverkehrs muß die Zubringerfunktion zur Bahn werden.

b) Forderungen:

Öffentliche Verkehrsmittel: Als platzsparendstes, billigstes und umweltfreundlichstes Verkehrsmittel für größere Distanzen im städtischen Nahverkehr sind Straßenbahnen zu erhalten und zu fördern. Die Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb wird ebenso abgelehnt wie deren Ersatz durch U-Bahnen. Ergänzungen von Straßenbahnnetzen durch U-Bahn-Linien sind nur dort sinnvoll, wo die Kapazität des Straßenbahnnetzes nicht mehr ausreicht. Platz für Straßenbahnen ist auf Kosten der Flächen für den PKW-Verkehr zu schaffen.

Der öffentliche Nahverkehr ist als Teil der Daseinsvorsorge zu betrachten. Daher sind seine nicht durch Einnahmen gedeckten Kosten aus den Haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden vollständig zu bezahlen, genauso wie alle nicht durch KFZ- und Mineralölsteuern gedeckten Straßenunterhaltungskosten aus dem allgemeinen Steueraufkommen bestritten werden.

Fußgänger- und Radverkehr: Die Breiten städtischer Ver-

kehrsstraßen sind so zu reduzieren, daß mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden kann. Auf keinen Fall darf die Anlage von Radwegen dazu führen, daß die Straße für den PKW-Verkehr freigeräumt wird oder daß der ohnehin meist knappe Raum für Fußgänger noch weiter eingeengt wird.

Die Anlagen für den Fußgängerverkehr haben die Belange von Behinderten stärker zu berücksichtigen, beispielsweise durch abgesenkte Bordsteinkanten, Rampen statt Treppen und Fußgängerampeln mit akustischen Zusatzsignalen.

Dem Radverkehr muß die Möglichkeit geschaffen werden, größere innerstädtische Strecken abseits der Hauptverkehrsstraßen zurücklegen zu können.

Dem Radverkehr muß die für eine stärkere Verbreitung erforderliche Infrastruktur bereitgestellt werden. Dazu gehören neben Radwegen auch gesicherte Abstellanlagen und deutliche Beschilderungen.

Radverkehr ist in Einbahnstraßen auch gegen die Fahrtrichtung einzurichten. Einbahnstraßen werden i. d. R. nur zur Parkraumgewinnung oder zur Verkehrsberuhigung (Verhinderung von Schleichverkehr) geschaffen. Beide Gründe rechtfertigen nicht die Behinderung des zu fördernden Radverkehrs.

Die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn ist durch Schaffung von gesicherten Abstellanlagen und Fahrradverleihen an allen Bahnhöfen zu fördern. Bei allen Schienenverkehrsmitteln ist die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen.

PKW-Verkehr: In Innenstädten darf kein zusätzlicher Parkraum mehr geschaffen werden. Für den gesamten öffentlichen Parkraum in Innenstädten sind für das Abstellen von KFZ mindestens ...

besserung des ÖPNV schrittweise zu verringern. Die freierwerdenden Flächen sind zur Wohnumfeldverbesserung zu verwenden,

Anlagen für die kombinierte Nutzung von PKW und öffentlichen Nahverkehrsmitteln (Park and Ride) sind zu fördern.

Verkehrsberuhigung: Verkehrsberuhigung ist ein bedeutender Beitrag zur Verbesserung der Wohnverhältnisse in den Städten und damit langfristig zur Verminderung von Pendlerverkehr.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen dürfen sich nicht auf die Verdrängung von Verkehr aus Wohnstraßen auf wenige Hauptstraßen (die dann noch gefährlicher werden) beschränken. Sie müssen vielmehr eine Reduzierung des gesamten motorisierten Verkehrs überhaupt zum Ziel haben. In diesem Sinne sind alle hier genannten Forderungen Bestandteil einer anzustrebenden prinzipiellen Verkehrsberuhigung.

Jede von Gemeinden durchgeführte Verkehrsberuhigungsmaßnahme darf sich nicht auf bauliche Aktivitäten beschränken. Sie muß durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und durch eine permanente Verbesserung des ÖPNV begleitet werden.

In allen Wohnstraßen ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen und durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen.

Fahrgemeinschaften und Nutzergemeinschaften sind verstärkt zu fördern.

5. Investitions- und Ordnungspolitik

a) Die Investitionen des Bundes:

Die Forderung des BUND nach schwerpunktmäßigem Ausbau der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bahn, Rad und der öffentlichen Nahverkehrsmittel steht im krassem Gegensatz zu der von allen Bundesregierungen bisher verfolgten Investitionspolitik. Im Bundesverkehrswegeplan '80 stellen die von 1981 bis 1990 im Fernstraßenbau vorgesehenen Mittel in Höhe von 53,1 Mrd DM mit ca. 44 % immer noch den weitaus größten Anteil der gesamten Verkehrsinvestition des Bundes dar (Stand Ende 1982). Wird der Forderung des BUND entsprochen, den Fernstraßenbau in Zukunft auf Unterhaltungsarbeiten am bestehenden Netz zu beschränken, so werden hier ca. 30 Mrd DM frei, die zugunsten der Schiene umgeschichtet werden können.

Die Investitionen in die ebenfalls erheblich umweltbelastenden Verkehrsträger Luftfahrt und Binnenschifffahrt in Höhe von 7,1 Mrd DM bis 1990 können ebenfalls zugunsten der Schiene und des öffentlichen Nahverkehrs eingespart werden.

Die auf diese Weise der Eisenbahn zufließenden Mittel dürfen nicht nur in das Hauptstreckennetz der DB fließen, sie müssen auch für das lange vernachlässigte Zweigstreckennetz sowie für den Fahrzeugpark verwendet werden.

Die Finanzhilfen des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau sollten schwerpunktmäßig der Erhaltung und dem Ausbau von flächendeckenden Nahverkehrsnetzen sowie Radverkehrsanlagen gewidmet werden. Diese Investitionsmittel dürfen nicht nur den ohnehin finanziell bevorzugten Ballungsräumen zufließen. Weder der weitere Ausbau der teuren U-Bahn noch der Bau städtischer Schnellstraßen sind Maßnahmen einer umweltgerechten Verkehrspolitik.

wahrnehmen, die vom Bund für kommunalen Straßenbau, zur Verfügung gestellten Gelder zugunsten des ÖPNV umzuschichten.

Mittelkürzungen im Verkehrsetat dürfen auf keinen Fall zu Lasten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene oder des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs gehen.

b) Ordnungspolitik:

Der Grundsatz der "freien Wahl des Verkehrsmittels" ist in der Vergangenheit durch die Investitions- und Ordnungspolitik des Staates, die den Straßen- und Binnenschiffverkehrsverkehr einseitig gefördert hat, unterlaufen worden. Der BUND hält diesen Grundsatz dann für verfehlt, wenn seine Interpretation zu konkurrierender, staatlicher Förderung von Verkehrsmitteln ohne Rücksicht auf deren Umweltschädlichkeit führt. Der BUND fordert daher

- die Beendigung der Mineralölsteuerbefreiung von Binnenschiffahrt und Luftverkehr. Die dabei erzielbaren jährlichen Einsparungen betragen ca. 800 Mio DM (13) und liegen damit über den bei Stilllegung von 33 % des DB-Netzes zu erwartenden Einsparungen von 750 Mio DM (14). Sie führen weiterhin zu einer Erhöhung der Einnahmen der DB von 200 bis 250 Mio DM pro Jahr (13);
- Beschränkung des Werkfernverkehrs auf den Entfernungsbereich bis zu 300 km und des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs auf bis zu 700 km (Erhöhung der Einnahmen der DB um über 200 Mio DM) (14);
- Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für den Transitverkehr;
- Erhöhung der steuerlichen Belastung des Straßengüterverkehrs entsprechend seiner tatsächlich verursachten Wegekosten;

- Ausgleich des durch Wettbewerbsverzerrungen entstandenen Wegekostendefizits der DB (1981 3,2 Mrd DM, (15)) durch den Bund, wie dies bei anderen Verkehrsträgern selbstverständlich ist;
- volle Übernahme der durch Sozialtarife entstehende Defizite im Schienenpersonennahverkehr (1981 zusätzlich zu dem Wegekostendefizit 800 Mio DM, (15));
- Umlage sämtlicher Steuern und Abgaben für PKW's als verbrauchsbezogene Kosten auf die Mineralölsteuer;
- Abschaffung der Kilometerpauschale zugunsten einer reinen Entfernungspauschale, die unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel angerechnet wird. Dabei sollen PKW-Kosten nur dann abzugsfähig sein, wenn öffentliche Verkehrsmittel nicht vorhanden oder zumutbar sind.

Die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen für die Bahn läßt die in der Vergangenheit üblichen, häufigen Preiserhöhungen in Zukunft nicht mehr notwendig werden. Preissenkungen als Mittel der Attraktivitätssteigerung sind zu prüfen.

6. Flankierende Maßnahmen

Raumordnung: In der Raumordnungspolitik und der Siedlungspolitik ist die Dezentralisierung von Funktionen anzustreben, so daß ein Großteil der täglichen Wege ohne Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln erfolgen kann.

Verkehrserziehung: In der Verkehrserziehung muß davon ausgegangen werden, daß nicht die Eigenschaften des motorisierten Straßenverkehrs, sondern die Eigenschaften des Menschen die Maßstäbe zu setzen haben. Verkehrserziehung muß sich vor allem an die Verkehrsteilnehmer wenden, von denen die Gefährdung ausgeht (Fahren mit PKW) ...

Kraftfahrzeugtechnik: Die heute für den deutschen Markt produzierten Kraftfahrzeuge entsprechen hinsichtlich der von ihnen ausgehenden Umweltbelastungen nicht dem Stand der Technik. So läßt sich der von den KFZ ausgehende Lärm um 50 %, der Abgasausstoß gar um 90 % reduzieren (16).

Es wird daher gefordert, daß die Einhaltung dieser technisch möglichen reduzierten Werte schnellstens vollzogen wird.

Neuzugelassene Kraftfahrzeuge sind spätestens ab dem 01.01.85 mit Abgaskatalysatoren auszustatten. Das erforderliche bleifreie Benzin ist ab sofort flächendeckend zur Verfügung zu stellen.

Eine Zulassung neuer Fahrzeuge darf nur dann erfolgen, wenn deren Emissionen die technisch erreichbaren Mindestwerte nicht übersteigen.

Die Abgas- und Lärmemissionen der Kraftfahrzeuge sind hoch zu besteuern.

Zur leichteren Überwachung von zulässigen Geschwindigkeiten sind Überwachungsinstrumente (Restwegeschreiber) gesetzlich einzuführen.

Die technischen Überwachungsämter müssen die Fahrzeugüberprüfungen nicht nur nach technischen, sondern auch nach Umweltkriterien (Abgas- und Lärminderung) vornehmen. Deshalb sind halbjährig gesetzlich vorgeschriebene Lärm- und Abgastests vorzunehmen.

Motorsport: Jegliche Motor"sport"veranstaltungen zu Lande, zu Wasser oder in der Luft sind wegen der damit verbundenen Energieverschwendung, der Lärmbelästigung und der Umweltverschmutzung nicht erwünscht. Sie sind keine Sportveranstaltungen im eigentlichen Sinne einer körperlichen Betätigung und leisten keinerlei Beitrag zu einem umweltfreundlicheren Verkehrsverhalten. An Sonn- und Feiertagen sind sie grundsätzlich nicht durchzuführen.

Anlage:

Entwicklung der Längen des Straßen- und Schienennetzes
seit 1960

Jahr	Länge des Straßennetzes einschl. Gemeindestraßen (davon BAB + Bundesstr.)	Länge des Schienennetzes im Personen- verkehr
1960	368 700 km (27 651 km)	28 300 km
1965	401 600 km (33 104 km)	27 400 km
1970	432 400 km (36 310 km)	25 600 km
1975	462 200 km (38 348 km)	24 200 km
1980	479 500 km (39 592 km)	23 200 km
1982	486 500 km (40 184 km)	21 600 km

(Aus: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Ver-
kehr in Zahlen 1982; sowie 6000-km-Stillegungspro-
gramm der DB)

Energieverbrauch und Verkehrsleistung bei Straße, Schiene
und Luftverkehr 1981

Verkehrsmittel	Verkehrsanteil im		Anteil am Gesamt- energieverbrauch im Verkehr
	Personen Verkehr	Güter Verkehr	
PKW/LKW	77,5 %	49,4 %	86,5 %
Schiene	7,0 %	25,2 %	4,5 %
Flugzeug	1,9 %	---	6,8 %

(Aus: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Ver-
kehr in Zahlen 1982)

Quellenangaben

- (1) Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW),
Verkehr in Zahlen 1982, S. 32/33 und DB
- (2) DIW, Verkehr in Zahlen 1982, S. 110
- (3) Burkhardt, Die gesellschaftlichen Kosten des
Autoverkehrs, Freiburg 1980, S. 47
- (4) U. Wasner/R. Wolff-Straub, Ökologische Auswirkungen
des Straßenbaus auf die Lebensgemeinschaft des
Waldes, in: Mitteilungen der Landesanstalt für
Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung
Nordrhein-Westfalen, Heft 1/1981
- (5) nach Umweltbundesamt in dpa-Umweltfragen 18/1982
- (6) Burkhardt, Die gesellschaftlichen Kosten ...,
S. 53 und Arbeitsgemeinschaft der Verbraucher in:
dpa-Umweltfragen 18/1982
- (7) E. A. Marburger, Die ökonomische Beurteilung der
städtischen Umweltbelastung durch Automobilabgase
Institut für Verkehrswissenschaft Köln 1974
- (8) Burkhardt, S. 63/64
- (9) Burkhardt, S. 66
- (10) siehe (4)
- (11) J. Kandler, Grundzüge einer Gesamtverkehrsplanung
unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes,
München 1982
- (12) Ellenberg/Müller-Stottele, Ökologie und Straße,
Bonn 1981
- (13) Ernst Haar, Der gemeinwirtschaftliche Auftrag der
DB, in: Zeitschrift für öffentliche und gemein-
wirtschaftliche Unternehmen 2/1982
- (14) siehe (13)
- (15) Geschäftsbericht 1981 der Deutschen Bundesbahn
- (16) laut einer Untersuchung der Porsche AG im Auftrag
des Umweltbundesamtes

Oktober 1983

In der Reihe "BUND-positionen" sind bisher erschienen:

- Nr. 1: Positionspapier zur finanziellen Lage der Deutschen Bundesbahn und zur zukünftigen Verkehrspolitik im Bereich Schienenverkehr
- Nr. 2: Pflanzenschutzrecht. Forderungen des BUND an eine Neufassung
- Nr. 3: Verkehrspolitisches Grundsatzprogramm
- Nr. 4: Stellungnahme des BUND zu der Regierungserklärung "Unsere Verantwortung für die Umwelt" von Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann
- Nr. 5: Bodenschutzprogramm
- Nr. 6: Chemikalien in Lebensmitteln und Verbraucherschutz
- Nr. 7: Wasserprogramm
- Nr. 8: Zur Lage der Landwirtschaft (Agrarpolitisches Grundsatzprogramm)

In seiner Reihe "BUND-positionen" bezieht der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. Stellung zu wichtigen umweltpolitischen Themen und Ereignissen.

Die formulierten Aussagen geben den momentanen Stand der Diskussion innerhalb des Verbandes wieder. Die "BUND-positionen" stellen keinen Absolutheitsanspruch. Sie sollen zur laufenden Diskussion Beiträge liefern. Nach entsprechendem Zeitablauf und Vorliegen neuerer Erkenntnisse werden sie fortgeschrieben.

Die "BUND-positionen" sind zu beziehen über:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)

