

BN POSITION



BESSERE MOBILITÄT

FÜR DIE MENSCHEN, FÜR DIE UMWELT, FÜR BAYERN



PRÄAMBEL

Aufbauend auf die BUND-Verkehrspositionen und frühere Veröffentlichungen des BN gibt sich der BUND Naturschutz in Bayern e. V. dieses neue Positionspapier „Bessere Mobilität für Bayern“.

Ein zukunftsfähiges Bayern ist ohne Verkehrswende nicht möglich.

Aus sozialen, ökologischen und ökonomischen Gründen ist es erforderlich, Verkehr einzusparen, zu verlagern und zu optimieren.

Immer mehr Menschen leiden unter den Folgen des Verkehrs. Straßen in unseren Städten und Dörfern müssen wieder zum Lebensraum für die Bevölkerung werden.

Die einseitige Schwerpunktsetzung der Politik auf den Straßenverkehr schränkt vor allem im ländlichen Raum ältere Mitbürger, Menschen mit Behinderung, Kinder und Jugendliche sowie Personen mit geringem Einkommen in ihrer Mobilität ein.

Eine Verkehrswende ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende. Ressourcenschonung und Klimaschutz sind zu stärken.

Flächenverbrauch und -versiegelung sind einzuschränken.

Bayern gehört zu den durch Straßen am besten erschlossenen Ländern der Welt.

Schon seit langem bringt zusätzlicher Straßenbau keinen Nutzen mehr. Er trägt nicht mehr zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Verbesserung der Wertschöpfung in den Regionen bei, anders als zum Beispiel Investitionen in das Bildungswesen.

Die Erhaltung und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur ist kaum noch finanzierbar. Jede neue Straße vergrößert die Hypothek für die nächste Generation.

Mittlerweile sind nicht mehr die Straßen das knappe Gut, sondern die Lebensqualität auf den Straßen und Plätzen in Städten und Gemeinden sowie naturnahe, lärmarme und unzerschnittene Landschaften.

U. a. BN-Position zum Straßenbau vom 13.4.1991; Verkehrspolitische Resolution der BN Delegiertenversammlung zum Verkehr vom 28.4.2001 „Bayern braucht eine zukunftsfähige Verkehrspolitik für Mensch und Natur“

INHALT

	Präambel	2
1	Warum beschäftigt sich der BUND Naturschutz als größter bayerischer Natur- und Umweltschutzverband mit Verkehrspolitik?	5
2	Anforderungen an eine umweltfreundliche Verkehrspolitik	6
2.1	Personenverkehr	8
2.2	Güterverkehr	9
3	Reduzierung des Straßenverkehrs	10
3.1	Verkehrsfinanzierung/ Förderrichtlinien	11
3.2	Planung/ rechtliche Vorgaben	11
3.3	Organisatorische Veränderungen – Mobilitätsämter statt Straßenbauämter	12
4	Mehr Radverkehr für Stadt und Land	13
4.1	Radkultur in der Stadt und auf dem Land fördern	13
4.2	Finanzierung von Rad- und Fußwegen	13
5	Mehr Verkehr auf Bus und Bahn	14
5.1	Planung	14
5.2	Infrastruktur	15
5.3	Betrieb	15
5.4	Finanzierung	15
6	Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene	16
6.1	Planung	17
6.2	Infrastruktur	17
6.3	Finanzierung	17
7	Neue Siedlungspolitik als wichtiger Baustein einer Verkehrswende	18
8	Luftverkehr	19
9	Binnenschifffahrt	20
	Resümee	22



1. WARUM BESCHÄFTIGT SICH DER BUND NATURSCHUTZ MIT VERKEHRSPOLITIK?

ARTENSTERBEN

Der Straßenverkehr ist neben den Bewirtschaftungsmethoden in Land- und Forstwirtschaft und der Siedlungstätigkeit Hauptursache des Artensterbens, das gegenwärtig trotz Naturschutzgesetzen und Natura 2000-Gebietsausweisungen um das Zehn- bis Hundertfache über der natürlichen Rate liegt. Durch den Straßenneubau wird vielen Tier- und Pflanzenarten der Lebensraum entzogen, Milliarden von Tieren werden jährlich im Straßenverkehr getötet, und die Emissionen schädigen die Tier- und Pflanzenwelt enorm.

VERSIEGELUNG

Gesunder Boden ist die Grundlage allen Lebens. In Bayern werden im Durchschnitt der letzten Jahre circa 18 Hektar Freifläche pro Tag durch Siedlungsbau und Verkehr verbraucht. Pro Minute eine Fläche, auf der beispielsweise das Korn für circa 1900 Semmeln oder die Braugerste für 500 Liter Bier wächst. Dabei bildet sich der wertvolle Boden nur in Jahrtausenden, und wir Menschen können ihn nicht erschaffen.

ZERSCHNEIDUNG – BARRIEREN IN DER LANDSCHAFT

Straßen sind Barrieren für Menschen und Tiere. Vor allem kleine Tiere wie Käfer, Spinnen, Amphibien oder Reptilien können die immer breiteren Straßen nicht queren. Lärm am Tag und Licht in der Nacht stören den natürlichen Lebensrhythmus des Fressens, des Fortpflanzens oder des Schlafens der Tiere. Auch für Pflanzensamen, die die Tiere über das Anlegen von Nahrungsvorräten, über die Pfoten oder das Fell verbreiten, sind Straßen Hindernisse. Populationen vereinzeln, werden schwächer und sterben gegebenenfalls sogar ganz aus.

LANDSCHAFTSBILD

Eine unzerstörte Landschaft findet man heute bevorzugt in Tourismusprospekten und in der Automobilwerbung. Dort stehen die neuesten Automodelle auf Almwiesen oder sind auf kleinen Nebensträsschen unterwegs. Eine pervertierte Darstellung, in der die Täter ihr Opfer auch noch als Kulisse missbrauchen. Der BN fordert, auch dem Landschaftsbild einen hohen Rang einzuräumen. Denn unser Leben wird nicht nur von Lärm und Giftstoffen beeinträchtigt, auch der Verlust von Landschaft und Natürlichkeit kann krank machen.

LUFTSCHADSTOFFE

Verkehr emittiert neben dem „Klimagas“ CO₂ und Stickoxiden weitere giftige Emissionen: Kohlenmonoxid, Benzol, Aldehyde, Ammoniak, Aromatische Kohlenwasserstoffe, Formaldehyde, Zyanide, Methylbromid, Phenole, Anilin, Dieselruß, Feinstaub, Dioxine, Furane, Asbeststaub usw. Besonders gefährlich sind diese für alte und kranke Mitbürger sowie für Kinder (Auspuffhöhe!).

LÄRM- UND LICHEMISSIONEN

Verkehrslärm verursacht ab 65 – 75 Dezibel Erkrankungen wie Bluthochdruck, Arteriosklerose, erhöhtes Infarktisiko, Abgeschlagenheit, Nervosität und Schwächung des Immunsystems. Die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) schützen nicht!

Für Tiere gibt es keine Grenzwerte. Eine Veröffentlichung des Bundesumweltministeriums aus dem Jahr 2010 zeigt aber, wie sehr Straßen z.B. Vogellebensräume stören. Auswirkungen von Lichtemissionen auf die Umwelt werden bis heute nicht berücksichtigt.

VERBRAUCH NICHT ERNEUER- BARER RESSOURCEN

Etwas 30% des Energieverbrauchs gehen zu Lasten des Verkehrs. Dazu wird fast ausschließlich der knappe und nicht erneuerbare Energieträger Öl genutzt. Dieser ist zu wertvoll, um nur verbrannt zu werden. Zudem ist die Gewinnung, die Verarbeitung und Nutzung mit hohen ökologischen Auswirkungen verbunden. Dies gilt für die Ressource Öl genauso wie für alle anderen stofflichen Ressourcen, die bei der Kraftfahrzeugherstellung anfallen.

DIE SUMME MACHT DIE WIRKUNG

Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sollen bei großen Straßenbauvorhaben die Umweltzerstörung abfedern. Aber auch die vielen „kleinen“ Ortsumfahrungen, Siedlungsstraßen, Parkplätze und geteerten Feldwege führen in der Summe zu enormer Zerstörung. Eine riesige Hypothek für kommende Generationen, die unsere „Luxusstraßen und -brücken“ instand halten müssen.

UMWELTFREUNDLICHERE MOBILITÄTS- POLITIK IN BAYERN UND IM BUND

Der BUND Naturschutz in Bayern e. V. setzt sich daher für eine umweltfreundlichere Mobilitätspolitik in Bayern und auf Bundesebene ein. Die Anforderungen an eine umweltfreundliche Mobilitätspolitik in Bayern finden Sie in diesem Positionspapier, die Anforderungen an eine umweltfreundliche Mobilitätspolitik auf Bundesebene finden Sie in den Grundsatzpositionen unseres Bundesverbandes BUND unter:

→ www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/



2. ANFORDERUNGEN AN EINE UMWELT-FREUNDLICHE VERKEHRSPOLITIK

Bayern braucht ein verkehrsträgerübergreifendes und umweltorientiertes Gesamtverkehrskonzept. Zentrale Ziele sind Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und eine umweltverträgliche und sichere Abwicklung des Verkehrs. Der BUND Naturschutz (BN) fordert die Bayerische Staatsregierung auf, messbare und kontrollierbare Vermeidungs- und Verlagerungsziele zu definieren.

ALLE VERKEHRSPOLITISCHEN MASSNAHMEN SIND AUF FOLGENDE ZIELE AUSZURICHTEN:

- Die Lebensqualität in Stadt und Land muss verbessert werden.
- Die Treibhausgase müssen bis 2030 um 40%, bis 2050 um 95% gegenüber 1990 reduziert werden, um die vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen .
- Die Luftqualität muss deutlich verbessert werden. Dadurch verringert sich in den Städten die Konzentration von Feinstaub und Stickoxiden, im ländlichen Raum der hohe Schadstoffeintrag.
- Der Verkehrslärm muss halbiert werden.
- Der Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsflächen muss gestoppt werden.
- Der Verbrauch von Bodenschätzen und Energie muss verringert werden.
- Die Unterhaltslast für die Verkehrsinfrastruktur darf nicht noch weiter gesteigert werden.
- Die Ziele der Biodiversitätsstrategie der bayerischen Staatsregierung müssen erreicht werden, unter anderem ein Stopp des Rückgangs der 2008 noch vorhandenen Vielfalt wildlebender Arten bis 2020 oder eine Verbesserung der Gefährdungssituation um wenigstens eine Stufe für mehr als 50% der gefährdeten Arten der Roten Liste bis 2020.

Daraus ergeben sich die unter den Punkten 2.1 und 2.2 dargestellten BN-Verkehrsszenarien, die sich deutlich von den Szenarien der bayerischen Staatsregierung unterscheiden.

Während die Szenarien der bayerischen Staatsregierung auf einem bloßen „Weiter so“ basieren, gründen die Szenarien des BUND Naturschutz auf dem Satz:

„Die Zukunft ist das Ergebnis politischen Handelns in der Gegenwart.“

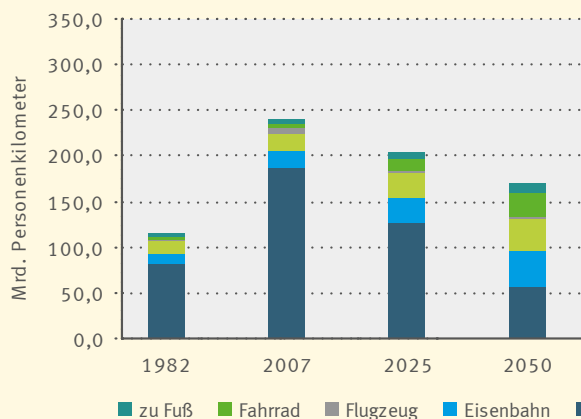
.....
Siehe BUND, WWF, Germanwatch, NABU, VCD 2014: Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland
Bayerische Staatsregierung 2014: Natur Vielfalt Bayern, Biodiversitätsprogramm Bayern 2030



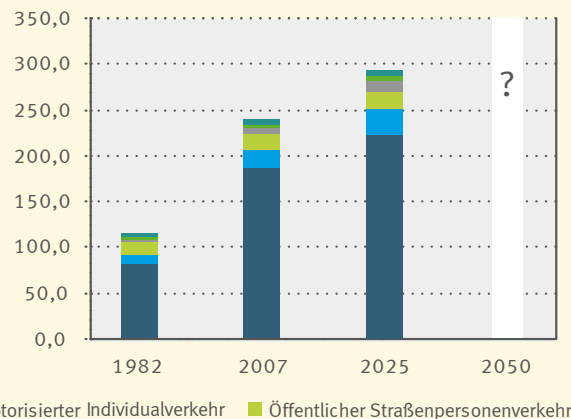
SZENARIO DES BN VERSUS PROGNOSE DER BAYERISCHEN STAATSREGIERUNG

2.1 PERSONENVERKEHR

**BN-Vision Personenverkehr
(Verkehrsleistung in Bayern)**



**Prognose Staatsregierung Personenverkehr
(Verkehrsleistung in Bayern)**

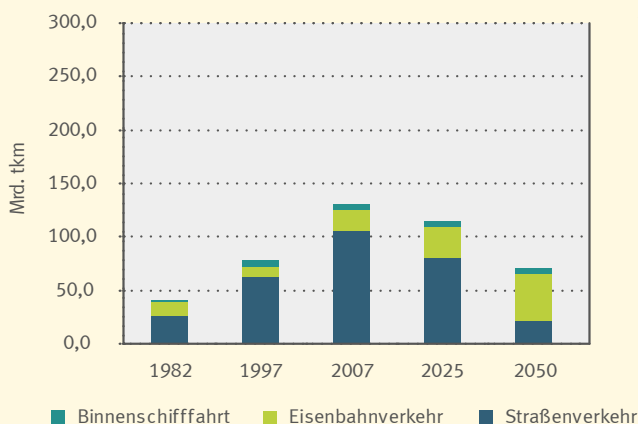


DEM BN-SZENARIO HINTERLEGTE THESEN BIS 2050:

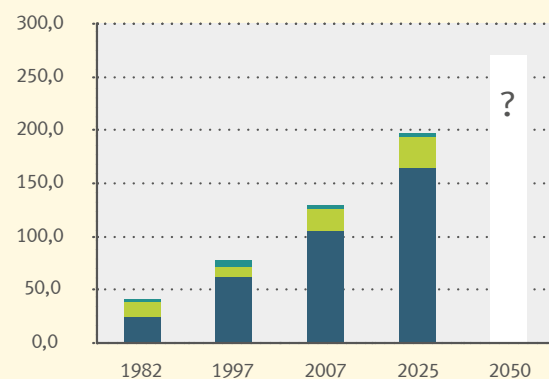
- Die Mobilitätskosten/Energiepreise/Kosten für Instandhaltung steigen so an, dass der motorisierte Individualverkehr abnimmt und eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger stattfindet. Der Motorisierungsgrad nimmt wieder ab.
- Daraus folgt eine Verringerung des Gesamtverkehrs um 15% bis 2025 und um 30% bis 2050.
- Siedlungsstrukturen der kurzen Wege werden attraktiver und die lokale Kreislaufwirtschaft nimmt zu. Die Infrastruktur wird entsprechend angepasst.
- Der Flugverkehr wird durch die Einbeziehung externer Kosten und die Abschaffung staatlicher Zuschüsse massiv reduziert.
- Der Fahrradverkehr wird auf kurzen Strecken das dominante Verkehrsmittel. Die Infrastruktur in den Städten und auf dem Land wird entsprechend angepasst.
- Durch einen entsprechenden Infrastrukturausbau und ein attraktives Tarifmodell des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird dessen Verkehrsleistung erheblich gesteigert. Der Fußverkehr wird durch eine konsequente Stadtplanung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege deutlich erhöht werden.

2.2 GÜTERVERKEHR

BN-Vision Güterverkehr
(Transportleistung in Bayern)



Prognose Staatsregierung Güterverkehr
(Transportleistung in Bayern)



DEM BN-SZENARIO HINTERLEGTE THESEN BIS 2050:

- Alternative Antriebssysteme zum Verbrennungsmotor stehen für den schweren Straßengüterfernverkehr kaum zur Verfügung. Die effizienteste und technisch ausgereifteste Form der E-Mobilität ist der Bahnverkehr. Dessen Kapazitäten werden auf den Hauptachsen deutlich ausgebaut.
- Bis 2050 wird bis auf wenige Spezialtransporte praktisch nur noch Güternahverkehr auf der Straße betrieben. Der Güterfernverkehr wird zu 80% auf die Schiene und, soweit umweltverträglich, auf das Binnenschiff verlagert.
- Durch die Ressourcenverknappung werden weite Transporte deutlich teurer. Außerdem reduziert sich durch die Stärkung der regionalen Kreislaufwirtschaft der Güterverkehr bis 2050 um rund 40% und damit auf den Stand von 1997.



3. REDUZIERUNG DES STRASSENVERKEHRS

Bayern ist mit Straßen voll erschlossen. Über 140000 km Straßen, davon 2500 km Autobahnen, 6500 km Bundesstraßen, 14000km Staatsstraßen, 18800 km Kreisstraßen und in etwa 100000 km Gemeindestraßen, kann jeder Ort in Bayern gut erreicht werden. Im Gegensatz dazu herrscht ein erschreckender Mangel an unzerschnittenen Räumen. Bayern verfügt nur noch über 86 große unzerschnittene verkehrsarme Räume (größer als 100 km²). Diese sind wichtig für den Erhalt der biologischen Vielfalt und die Erholungsqualität der Landschaft.

Notwendige politische Maßnahmen für eine erfolgreiche Verkehrswende:

3.1 VERKEHRSFINANZIERUNG/FÖRDERRICHTLINIEN

- Es muss Schluss damit sein, dass Straßen unnötig breit gebaut werden, um Zuschüsse zu erhalten. Die Förderung von Aus- und Neubauten darf nicht an Mindeststandards gebunden sein, sondern nur noch bedarfsgerecht erfolgen.
- Zuschüsse dürfen in der Regel nur für reine Erhaltungs- oder Rückbaumaßnahmen gewährt werden. Bezuschusst werden Rad- und Fußwege, sofern sie flächenschonend und ökologisch verträglich gestaltet werden.
- Öffentliche Verkehrshaushaltsmittel sind im Verhältnis von 75% für Fußwege, Radwege, Bus- und Schieneninfrastruktur sowie zu 25% für die Straßeninfrastruktur umzuschichten.
- Das „Kommunale Sonderbaulastprogramm“ ist ersatzlos zu streichen.
- Der BUND Naturschutz lehnt Public Private Partnership (PPP) für Verkehrsprojekte ab. PPP ist nichts anderes als eine versteckte Kreditaufnahme und kommt den Steuerzahler teurer zu stehen, als eine herkömmliche Kreditaufnahme und erzeugt wegen erhöhter Bautätigkeit heute zusätzliche finanzielle Lasten für zukünftige Generationen.

Quelle: Landesamt für Umwelt

3.2 PLANUNG/ RECHTLICHE VORGABEN

- Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung mit offener Bedarfs- und Alternativprüfung ist für einen fairen, ergebnisoffenen Planungsprozess erforderlich.
- Die grundsätzliche Notwendigkeit eines Projektes darf nicht schon durch einen Ausbauplan (Staatsstraßenausbauplan/ Bundesverkehrswegeplan) rechtlich verbindlich vorgegeben werden.
- Für jedes Projekt sind mögliche Alternativen und Nullvarianten zwingend zu prüfen. Dazu gehören insbesondere auch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Bürger und Nichtregierungsorganisationen müssen die Möglichkeit der rechtlichen Überprüfung erhalten.
- Die sogenannte „Leichtigkeit des Verkehrs“ darf nicht mehr vorrangiges Ziel der Verkehrsplanung sein. Sie steht eindeutig im Widerspruch zu Gemeinwohlbelangen wie Lebensqualität, Sicherheit, Lärmreduzierung und Verringerung der Luftverschmutzung. Sie ist zudem der Verursacher für das Ausbluten von Dörfern und Kleinstädten. Die autogerechte Stadt hat sich als Irrweg erwiesen. Nun darf dieser Fehler nicht mit der Maxime des autogerechten Landes wiederholt werden.
- Straßenneubau verhindert die Gleichwertigkeit der Regionen durch weitere Zentralisierung bei Handel und Gewerbe. Kleinstädte und Dörfer verlieren ihre Infrastruktur und werden zu Schlafstätten. Je besser die dezentralen Versorgungsstrukturen sind, umso geringer ist der Bedarf an individueller Mobilität und an neuen oder verkehrsertüchtigten Straßen.

- Ersatzbauten sind nur nach dem aktuellen Bedarf auszuführen. Überdimensionierte Straßeninfrastruktur ist rückzubauen.
- Straßen sind nicht auf Kapazitätsspitzen und extreme Witterungsereignisse wie zum Beispiel Hochwasser auszubauen.
- Kurvenradien, Straßenbreiten und Höhen-gestaltung haben sich der Landschaft anzu-passen. Die Richtlinien für die Anlage von Straßen sind nach Umwelt- und Flächen-schutzaspekten zu überarbeiten.
- Straßenbegleitende Bäume dürfen dem Verkehr nicht geopfert werden. Geschwin-digkeitsbegrenzungen und Leitplanken sind geeignete Maßnahmen, die notwendige Ver-kehrssicherheit zu gewährleisten.
- Kommunen müssen mehr Instrumente der Verkehrslenkung und -beruhigung zum Schutz von Mensch und Umwelt bekommen. Insbesondere muss ihnen erlaubt werden, selbst Ausweich- und Abkürzungsverkehre zu verbieten und Verstöße gegebenenfalls selbst zu ahnden.
- Kommunen müssen das Recht bekommen, innerörtlich auf sämtlichen Straßen Verkehrs-beruhigungen durch Geschwindigkeits- und/ oder Gewichtsbeschränkungen zu erlassen beziehungsweise entsprechende bauliche Maßnahmen durchzuführen.
- Busspuren für den öffentlichen Personennah-verkehr (ÖPNV) sind zu Lasten mehrspuriger Straßen zu fördern.
- Parkplätze in den Orts- und Stadtkernen sind zu Gunsten des Öffentlichen Nahverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs zu reduzieren.
- Es ist ein Tempolimit von 120 km/h auf Auto-bahnen, von 80 km/h auf Landstraßen und von 30 km/h in geschlossenen Ortschaften einzuführen.

3.3 ORGANISATORISCHE VERÄNDERUNGEN – MOBILITÄTSÄMTER STATT STRASSENBAUÄMTER

Die Mobilität ist in Zukunft durch regionale Mobilitätsämter zu gewährleisten, die einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen. Diese sind verantwortlich für den regionalen Schienen-, Straßen-Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr mit dem Ziel, Verkehr zu vermeiden und zu verlagern. Weiterhin sollen die Mobilitätsämter die Einführung von „niedriger“ angeordneten Verkehrsmitteln wie Bürgerbus oder Anruf-Sammel-Taxi unterstützen sowie das Car-Sharing fördern. Sie forcieren weiterhin die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene.



4. MEHR RADVERKEHR FÜR STADT UND LAND

4.1 RADKULTUR IN DER STADT UND AUF DEM LAND FÖRDERN

Bei der Hälfte aller Autofahrten im Siedlungsbereich liegt die Streckenlänge unter 6 Kilometern. Diese Fahrten können in vielen Fällen auf das Rad oder die Schuhsohle verlagert werden. Moderne Räder sind hervorragende Verkehrsmittel, die in Hinblick auf Fahrtkosten, (Park-) Platzbedarf, Lärm, Feinstaub- und CO₂-Ausstoß sehr gut abschneiden und zusätzlich einen positiven Effekt auf die Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer

- Das Radwegenetz ist innerorts und außerorts für den Alltagsverkehr zu ertüchtigen und bedarfsorientiert zu erweitern.
- Für den schnellen Radverkehr sind eigene Fahrradtrassen mit nur wenigen Kreuzungen zu realisieren. Dabei sollen zum Flächenschutz bestehende Straßenflächen soweit möglich umgenutzt werden.
- Dem Radverkehr ist zu Lasten des fließenden und ruhenden Autoverkehrs mehr Raum zu geben.

- Es sind Radverkehrspläne als Bestandteil integrierter Verkehrskonzepte zu erstellen.
- Rad- und Fußwege müssen wie alle Straßen und Wege in ganz Bayern sorgfältig geplant, gebaut und unterhalten werden.
- Die E-Bike-Mobilität ist zu fördern, auch für den Güternahverkehr.
- Die Anzahl von Fahrrad-Transportplätzen in Bahn und Bus ist bedarfsgemäß zu erhöhen.
- Es sind mehr und besser gesicherte Abstellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen und stark frequentierten Bus-Haltestellen zu schaffen. An besonders frequentierten Bahnhöfen ist die Errichtung und der Betrieb sogenannter Radstationen zu fördern. Dort können Fahrräder sicher abgestellt, repariert und ausgeliehen werden.

4.2 FINANZIERUNG VON RAD- UND FUSSWEGEN

Eine ausreichende Förderung von Rad- und Fußwegen ist sicherzustellen. Die Radwegförderung muss auch außerhalb des 50-Meter Korridors von Straßen möglich sein.



5. MEHR VERKEHR AUF BUS UND BAHN

Ein gut funktionierender öffentlicher Personenverkehr (ÖV) ist zwingend notwendig. Er fördert und sichert die gemäß Art. 3 Abs.2 der bayerischen Verfassung zugesicherten gleichwertigen Lebensbedingungen in Stadt und Land. Elektromobilität ist beim Bahnverkehr bereits bewährt und kann durch den Einsatz von regenerativen Energien weitgehend klimaneutral realisiert werden. Deshalb ist schnellstmöglich die Elektrifizierung von allen bayerischen Bahnstrecken umzusetzen. Bei weniger genutzten Strecken können moderne Akkufahrzeuge eine Alternative sein.

5.1 PLANUNG

- Für die Verkehre in den Kommunen, Kreisen sowie dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind derzeit jeweils unterschiedliche Institutionen zuständig. Dadurch ergeben sich immer wieder Koordinationsprobleme an den Schnittstellen.
- Durch Mobilitätsämter (siehe Punkt 3.3) können gebiets- und verkehrsträgerübergreifende öffentliche Personenverkehre (ÖV) eingerichtet werden.
- Die Bürger sind frühzeitig und weitgehend in die in Nahverkehrsplanung und -durchführung einzubinden.

5.2 INFRASTRUKTUR

- Die S-Bahnnetze und Gleisknoten müssen bedarfsorientiert ausgebaut werden.
- Die bedarfsgerechte Reaktivierung und der Ausbau von Regionalbahnstrecken ist zu forcieren. Unter anderem sind Elektrifizierungen, zweigleisige Ausbauten, Stadt-Umland-Bahn-Projekte sowie der Einsatz von Hybridfahrzeugen erforderlich.
- Beim Aus- und Neubau ist möglichst auf bestehende und ehemalige Trassen zurückzugreifen, um zusätzlichen Flächenverbrauch und Zerschneidungen zu vermeiden.
- Es sind zusätzliche Gleise und Weichen zur Entflechtung von Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie dem Güterverkehr erforderlich.
- Die Neuerschließung stark angewachsener oder neu entstandener Siedlungsschwerpunkte mit dem ÖV ist sicher zu stellen.
- Für die feingliedrige Erschließung des ländlichen Raumes sind massive Verbesserungen erforderlich. Diese sind durch die Kombination aus dem Ausbau der verkehrstarken schienengebundenen Achsen und der flexiblen Ergänzung mit zum Beispiel Rufbussen, Anrufsammeltaxen in der Fläche zu erreichen.
- Die verschiedenen Verkehrsträger Bahn, Bus, Fahrrad, E-Bike, Taxi und andere sind in Mobilitätsdrehscheiben zu vernetzen und aufeinander abzustimmen.

5.3 BETRIEB

- Es ist ein bayernweiter Verkehrsverbund für den öffentlichen Verkehr mit einer einheitlichen Fahrkarte für die gesamte Reisedistanz erforderlich.
- Der Bayerntakt ist weiter zu verfolgen und für den Fernverkehr mit den anderen Bundesländern in einen nachfragegerechten Einklang zu bringen.

- Es ist erforderlich, dass auch die Menschen auf dem Land ohne eigenes Kfz zuverlässig und mit zumutbarem Zeitaufwand ihren Arbeitsplatz erreichen und Besorgungen des täglichen Lebens mit dem ÖPNV sicherstellen können.
- Die Verbindungen sind entsprechend den heutigen flexiblen Arbeitszeiten in den frühen Morgen und späten Abend auszuweiten.
- (E-)Fahrrad-Verleih und Car-Sharing sind in das Tarifsysteem des öffentlichen Verkehrs beziehungsweise der Tarifverbände zu integrieren.

5.4 FINANZIERUNG

- Die im Straßenbau eingesparten Mittel sind für den Ausbau, den Erhalt und den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen.
- Durch die Einführung von attraktiven Tarifsystemen kann die Nutzung des ÖV deutlich gesteigert werden. Die Reduzierung der jeweiligen Fahrtkosten wird hierbei durch die Steigerung der Fahrgastzahlen und der Vermeidung von externen Kosten (Feinstaub, Klimagase, Lärm, usw.) ausgeglichen.
- Anreize für innovative Bausteine von Tarif- und Nahverkehrskonzepten wie Job-Tickets, Berufspendlerverkehre, Ruf- und Bürgerbusse sowie touristische Verkehre sind zu setzen.
- Ausschreibungen zur Vergabe von ÖPNV-Leistungen an den wirtschaftlichsten Bieter sind sinnvoll und notwendig, dürfen aber nicht zu Lohndumping und Abbau von Sozialstandards führen. Hierbei muss aber mehr auf die Bedürfnisse der Fahrgäste geachtet werden. Ein ausreichendes Fahrten- und Platzangebot ist erforderlich.



6. VERLAGERUNG VON GÜTERVERKEHR AUF DIE SCHIENE



Da der Schienengüterverkehr auf Grund seiner physikalischen Eigenschaften bezüglich Energieeffizienz, CO₂-Emission und Flächenverbrauch unschlagbar ist, fordert der BUND Naturschutz die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Es müssen bundesweite Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr bevorzugen. Güter sollen perspektivisch nicht weiter als 100 Kilometer auf der Straße transportiert werden. Durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, die Herstellung langlebiger Produkte und ressourcenschonende Produktionsverfahren muss das Güterverkehrsaufkommen deutlich reduziert werden.

6.1 PLANUNG

- Analog dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss auch bei der Planung der Verlagerung von Gütern im Regional- und innerdeutschen Verkehr auf die Schiene der Freistaat in die Pflicht genommen werden. Die bayerische Staatsregierung muss offensiv dafür sorgen, dass Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.
- Bahnflächen dürfen nicht mehr entwidmet werden. Sie sind für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, wie zum Beispiel Umschlagterminals oder die Reaktivierung von Bahnverkehr zu sichern.
- Den Einsatz von Gigaliner in Bayern lehnt der BN ab. Gigaliner verlagern Verkehr von der umweltfreundlicheren Schiene auf die Straße, verursachen immense Kosten im Bereich der Straßeninfrastruktur und erhöhen das Sicherheitsrisiko.

6.2 INFRASTRUKTUR

- Synergien bei Reaktivierungen von Bahnstrecken im SPNV sind zu nutzen.
- Alle transportintensiven Gewerbebetriebe an Bahnlinien sollen, falls noch nicht vorhanden, einen Gleisanschluss erhalten. Die bayerische Staatsregierung muss darauf hinwirken, dass dieses Ziel erreicht wird.
- Verlademöglichkeiten an bestehenden Bahnhöfen sind einzurichten.
- Güterverteilzentren und transportintensive Gewerbebetriebe sind an bestehende Bahnstrecken zu verlagern, um die weitere Zersiedelung der Landschaft durch neue Gewerbegebiete an den Autobahnen zu stoppen. Die Raumordnung und die Bauleitplanung sind entsprechend anzupassen.

6.3 FINANZIERUNG

- Durch Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene wird die Belastung von Straßen reduziert. Damit werden die Unterhaltskosten und die Kosten für Ersatzinvestitionen sowie die Notwendigkeit von Neubauten zum Kapazitätsausbau des Straßennetzes gemindert. Die so eingesparten Mittel sind für Verbesserungen der Schieneninfrastruktur einzusetzen.
- Eine auch externe Kosten deckende Lkw-Maut auf allen Straßen ist – analog der Schienen-nutzungsgebühr – einzuführen.
- Da Schieneninfrastruktur gegenüber der Straßeninfrastruktur wesentlich langlebiger ist, lassen sich auf längere Sicht die Unterhaltskosten reduzieren oder bei gleichem Mitteleinsatz ihr Zustand wesentlich verbessern.

7. NEUE SIEDLUNGSPOLITIK ALS WICHTIGER BAUSTEIN EINER VERKEHRSWENDE

Flächenverbrauch und Verkehrswachstum sind zwei Seiten einer Medaille. Will man beides begrenzen, ist eine Neuausrichtung der Siedlungsentwicklung notwendig. Zukünftige Siedlungsentwicklung muss der Straßenverkehrsvermeidung dienen und nach dem Leitbild der „Kommune der kurzen Wege“ ausgerichtet sein.

- „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ muss im Landesentwicklungsprogramm als verpflichtendes Ziel verankert werden.
- Nutzungsgemischte Quartiere mit kurzen Wegen sind zu entwickeln. Shared Space-Regelungen ermöglichen einen gleichberechtigten Umgang der verschiedenen Verkehrsträger. Autofreies Wohnen ist zu erleichtern.
- Im Regionalplan ist neben der maximalen Siedlungsdichte auch die Minstdichte vorzugeben, um im Wohnbereich Flächenverbrauch und weite Wege zu verhindern.
- Das Anbindegebot für Siedlungs- und Gewerbegebiete ist strikt umzusetzen, Ausnahmeregelungen sind zu streichen. Eine fußläufige Erreichbarkeit und ein für die jeweilige Siedlungsstruktur guter Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist zu gewährleisten.
- Gewerbegebiete an Autobahnabfahrten oder auf der Grünen Wiese dürfen nicht mehr genehmigt werden.
- Neue Einzelhandelsflächen am Ortsrand oder auf der Grünen Wiese dürfen nicht mehr genehmigungsfähig sein.
- Die Funktionstrennung in der Flächennutzungsplanung in zum Beispiel reine Wohngebiete und reine Gewerbegebiete ist nur bei besonders emissionsintensiven Betrieben sinnvoll.
- Neue Wohngebiete dürfen nur in Ortsteilen mit guter Infrastruktur ausgewiesen werden, so dass zum Beispiel Kindergärten, Schulen und Lebensmitteleinkaufsmöglichkeiten auch ohne Auto erreichbar sind.
- Stellplatzverordnungen sind abzuschaffen. Damit wird der ÖV sowie der Fuß- und Radverkehr attraktiver, Verkehrsflächen werden eingespart und der Wohnraum wird günstiger.





8. LUFTVERKEHR

Fliegen ist die energieintensivste Art der Mobilität. In kürzester Zeit große Distanzen zu überwinden, geht nur bei großem Energieeinsatz. Die dabei entstehenden Emissionen führen zu erheblichen Klimaschäden, Lärmbelastungen und Schadstoffemissionen. Der Landverbrauch von Flughäfen und die damit verbundenen Erschließungen sind enorm.

- Die Kapazitäten der bayerischen Flughäfen dürfen nicht weiter ausgebaut und keine neuen Flughäfen errichtet werden. Dies gilt für den Flughafen München (geplante dritte Startbahn), wie auch den Allgäu Airport oder den Flughafen Coburg.
- Weder der Freistaat Bayern noch die bayerischen Landkreise, Städte und Gemeinden dürfen mit Steuergeldern die Flughafeninfrastruktur oder den Flughafenbetrieb subventionieren. Flughäfen und Flugbetrieb müssen sich inklusive der anfallenden externen Kosten selbst tragen.
- Innerdeutscher Flugverkehr und Flugverkehr ins angrenzende Ausland ist auf die Bahn zu verlagern. Die Kooperation mit der Bahn ist zu verstärken (zum Beispiel Airrail-Plus-System mit schlanker Gepäcklogistik).
- Die Nachtruhe zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens ist strikt einzuhalten.
- Zur effektiven Minderung gesundheitlicher Schäden durch Fluglärm ist eine Kombination strikter Nachtruhe, stark gespreizten Landeentgelten und Lärmobergrenzen nötig. Die gesundheitlichen Auswirkungen sind durch medizinische Studien an den großen Flughäfen zu untersuchen.
- Anwohner sind besser in die Planung und Änderung von Flugrouten einzubeziehen.



9. BINNENSCHIFFFAHRT

Die Binnenschifffahrt kann nur dann Bestandteil eines nachhaltigen Gütertransportsystems bleiben, wenn sie auch den ökologischen Anforderungen der Zukunft genügt.

- Für die Bundeswasserstraßen in Bayern (Main und Donau) muss vorrangig das Ziel des guten ökologischen Zustands und des guten ökologischen Potenzials nach der Wasserrahmenrichtlinie erreicht werden. Weitere Ausbaumaßnahmen, die die Funktionalität der Flüsse in ihrer Korrespondenz mit dem Umland einschränken oder negativ beeinflussen würden, sind in jedem Fall zu unterlassen.
- Die aktuellen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen im Donauabschnitt Straubing-Vilshofen mit flussregulierenden Einbauten (nach „Variante A“) sind so zu gestalten, dass die Funktionen des Flusses im Naturhaushalt verbessert werden (Fischlebensräume, Altwässer, Auen, Grundwasseraustausch: „Variante A+“).
- Mit dem Ziel „lebendige Flüsse“ müssen deshalb Flüsse und Auen in ihrer Funktion als natürlicher Lebens- und Retentionsraum wieder hergestellt werden. Die in der Vergangenheit verursachten ökologischen Schäden an Flüssen, die auch durch Ausbaumaßnahmen für die Binnenschifffahrt entstanden sind,

müssen durch Renaturierungsprogramme so weit wie möglich korrigiert werden.

- Die Binnenschifffahrt kann nur dann einen Anteil an einem klima- und umweltgerechten Verkehr haben, wenn sie sich an den Verhältnissen der Flüsse orientiert (so zum Beispiel den Flüssen entsprechende Schiffsgrößen, Berücksichtigung von Hoch- und Niedrigwasserperioden bei der Transportplanung). Weiter müssen in der Binnenflotte erhebliche Anstrengungen zur Vermeidung von Treibhausemissionen und Feinstaubbelastungen getroffen werden.
- Angesichts der knappen Mittel zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur muss grundsätzlich entschieden werden, welche Schifffahrtsstraßen unter volkswirtschaftlichen Anforderungen tatsächlich noch erhalten werden müssen. Statt eines überzogenen Ausbauprogramms für die Bundeswasserstraßen in Bayern ist ein ökologisches Rückbau- und Verbesserungsprogramm aufzulegen.
- Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat künftig die Ziele „lebendige Flüsse“ und „Erreichen der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie“ zur Grundlage ihrer Arbeit zu machen. Die Verwaltungsstruktur ist entsprechend diesen Anforderungen neu zu strukturieren.
- Nicht mehr für die Binnenschifffahrt benötigte Haushaltsmittel sind für die Optimierung des Schienenverkehrs umzuwidmen.
- Der Freizeit- und Tourismusbootsverkehr muss Ruhezeiten an bayerischen Flüssen und Seen respektieren.

RESÜMEE

Bei all diesen Konzepten und Forderungen dürfen wir eines nicht vergessen: Verkehr und Wirtschaft hängen eng zusammen. Deshalb werden wir eine wirkliche Änderung im Verkehrssektor erst erreichen, wenn wir unsere Art zu leben und zu arbeiten nicht mehr ausschließlich von der Wirtschaft bestimmen lassen, sondern uns auf die Bayerische Verfassung besinnen. Dort heißt es in Artikel 151: „Die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit dient dem Gemeinwohl.“ Unsere jetzige Wirtschaftsweise bricht die Verfassung jedoch täglich: Dem Konzept der Marktradikalen mit seinem „immer mehr und immer schneller“ muss sich alles unterordnen. Die Konkurrenzwirtschaft ist zum vorherrschenden Prinzip geworden.

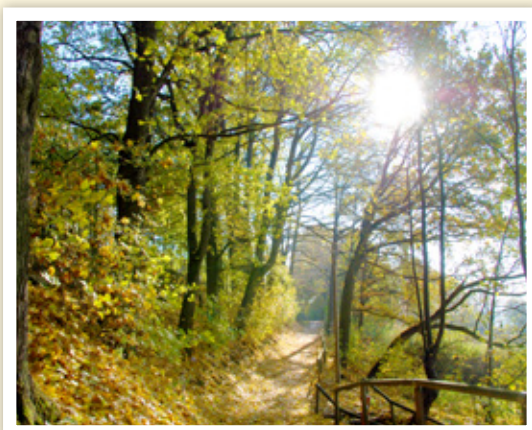
Das hat zur Folge, dass sich auch der Verkehr diesen Regeln unterwerfen muss. Ist das Gewerbegebiet in dem einen Ort erst mal mit einem Kreisel angebunden, können die Lkw im Nachbarort nicht 30 Sekunden an der Ausfahrt warten. Bekommt die eine Region eine Autobahn, gerät die andere mit 12 Minuten ins Hintertreffen. Und der Flughafen braucht eine dritte Startbahn, weil auf dem Konkurrenz-Airport zwischen 7 und 8 Uhr ein paar Slots mehr erfüllt werden können.

Aus diesem „Rüstungswettlauf“ kommen wir nur heraus, wenn wir begreifen, dass langfristig Kooperation dem reinen Konkurrenzdenken überlegen ist. Wenn wir wieder nach der Qualität des Lebens fragen. Rausgehen aus diesem Hamsterrad und unser Leben entschleunigen. Wenn wir uns dem Konsumdiktat entziehen, nicht mehr „alles immer“ haben müssen. Wenn wir wieder langlebige, reparable Güter produzieren. Und wenn wir dies – wo immer es sinnvoll ist – in unserer Region herstellen und kaufen.

Der oft behauptete Zusammenhang, mehr Verkehr würde unserer Wirtschaft und unserem Leben nützen, ist nicht belegbar. Und deshalb dürfen wir in all unseren täglichen Kämpfen gegen immer größere Straßen und Flughäfen und Schnellbahntrassen nicht vergessen:

Eine wirkliche Verkehrswende erreichen wir erst, wenn wir das Dogma des ständigen Wachstums verlassen.

Das wird nicht einfach und es wird nicht von heute auf morgen gehen. Aber dieser Weg ist allemal besser, als Mensch und Natur dem immer härteren Diktat der Wirtschaft zu unterwerfen.



BN POSITION



IMPRESSUM

Herausgeber:

BUND für Umwelt und
Naturschutz in Bayern e.V.
Dr.-Johann-Maier-Straße 4
93049 Regensburg
Tel. 09 41/2 97 20 0
Fax 09 41/2 97 20 30
info@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Konzept und Redaktion:

Referat für Öffentlichkeitsarbeit,
Luise Frank

Text: Mitglieder des Landesarbeitskreises Verkehr
(Sprecher: Gernot Hartwig, Erwin Scheiner)

Gestaltung: JANDA+ROSCHER,
Die WerbeBotschafter

Druck und Verlag: Stolz Druck, Mitterfels

Bilder: fotolia.de (LVDESIGN, Jürgen Fälchle, connel
design, Heike Lestram, Sergiy Serdyuk, Pink Badger,
Wolfgang Jargstorff, benjaminolte, JFL Photography,
Thombal, kuwa), pixelio.de (Georg Marinschek, H.D.
Volz), Klaus Leidorf, iStockphoto.com (Hieber, olaser),
Tobias Erras

Ja, ich will mich für den Natur- und Umweltschutz einsetzen...

...und erkläre hiermit meinen Beitritt zum BUND Naturschutz in Bayern e.V.



Name	Vorname
Straße, Haus-Nr.	
PLZ/Wohnort	
Telefon	E-Mail
Beruf oder Schule, Verein, Firma	Geburtsdatum
Datum	Unterschrift (bei Minderjährigen die Erziehungsberechtigten)

Jahresbeitrag

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitgliedschaft ab € 48,00 | <input type="checkbox"/> Jugendliche, Studenten, Schüler, Lehrlinge, Teilnehmer am Bundesfreiwilligendienst und Vergleichbare (ermäßigt) ab € 22,00 |
| <input type="checkbox"/> Familien ab € 60,00 (mit Jugendlichen bis einschl. 21 Jahren) | <input type="checkbox"/> Schulen, Vereine, Firmen ab € 70,00 |
| <input type="checkbox"/> Personen mit geringem Einkommen ab € 22,00 (Selbsteinschätzung, auf Antrag) | <input type="checkbox"/> Ich unterstütze den BN freiwillig zusätzlich mit einem Betrag von jährlich |
| <input type="checkbox"/> Senioren-(Ehe-)Paare mit geringem Einkommen ab € 30,00 (Selbsteinschätzung, auf Antrag) | <input type="checkbox"/> 15,- <input type="checkbox"/> 30,- <input type="checkbox"/> 50,- <input type="checkbox"/> , - Euro |

Bei Familienmitgliedschaft bitte ausfüllen: (mit Jugendlichen bis einschl. 21 Jahren)

Name des Ehepartners	Geburtsdatum
Name des 1. Kindes	Geburtsdatum
Name des 2. Kindes	Geburtsdatum
Name des 3. Kindes	Geburtsdatum

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom BUND Naturschutz in Bayern e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Zahlungsdienstleister vereinbarten Bedingungen.

DE	IBAN (Ihre IBAN finden Sie auf Ihrem Kontoauszug, falls Sie diesen nicht zur Hand haben, bitte nachstehend Konto-Nr. und BLZ angeben)
Konto-Nr.	BLZ
Datum	Unterschrift

Geworben? Ja, von:

Name	Vorname
Straße, Haus-Nr.	
PLZ/Wohnort	
E-Mail	
Mitgliedsnummer	

- Ich möchte eine Werbeprämie. Infos unter www.bund-naturschutz.de/praemien und bei jeder BN-Kreisgruppe.
- Ich möchte keine Prämie, verwenden Sie den Betrag für den Naturschutz.

Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und nicht an Dritte weitergegeben. Die Mitgliedschaft ist ein freiwilliges Engagement. Informationen und Werbezwecke verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte findet nicht statt.

FÜR RÜCKFRAGEN

BUND Naturschutz in Bayern e.V., Landesfachgeschäftsstelle Nürnberg

Tel. 0911/8 18 78-25

richard.mergner@bund-naturschutz.de

 www.bund-naturschutz.de/themen/verkehr

Bitte abtrennen, ausfüllen und im Kuvert verschicken.

Ja, ich will Mitglied werden
im Bund Naturschutz. “

BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Zentrale Mitgliederverwaltung
Dr.-Johann-Maier-Straße 4
93049 Regensburg

HELFEN SIE HELFEN!

Je mehr Menschen Mitglied im BN sind, desto wirkungsvoller können wir uns für Natur und Umwelt einsetzen. Gemeinsam stellen wir uns schützend vor die Kleinode und Schätze unserer Tier- und Pflanzenwelt, vor bedrohte Lebensräume und Landschaften – bayernweit und direkt bei Ihnen vor Ort. Wir finanzieren unseren Einsatz nur mit Hilfe von Mitgliedern und Förderern.

Auch Sie können helfen:
Werden Sie Mitglied!

