

Die Verkehrswende ist unabdingbar!

Im Folgenden lesen Sie die Abschlussresolution, die am 2. April 2023 auf dem 24. BUVKO von den Teilnehmenden beschlossen wurde.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

sehr geehrter Herr Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sehr ... (Bundeskabinett, Fraktionsvorsitzende, Ausschussvorsitzende, etc.)

uns, verkehrspolitisch orientierte, demokratisch gesinnte Bürger:innen im Ehrenamt oder beruflich aktive, bedrängen derzeit insbesondere folgende existentielle Problemfelder:

- die globale Erderwärmung, der nicht gestoppte Ressourcenabbau und Flächenverbrauch, sowie die weitere Zerstörung der Biodiversität, an denen insbesondere der Verkehrssektor einen unverminderten oder sogar ansteigenden Anteil hat
- der über Jahrzehnte vernachlässigte und durch den Krieg in Europa deutlich forcierte Mangel an regenerativ erzeugter Energie, verbunden mit einer ausufernden Energieverschwendung, insbesondere im motorisierten Straßen- und im Flugverkehr
- die horrenden Corona- und Militärausgaben in Zusammenhang mit einer nicht durchgeführten Kürzung im Straßen- und Luftverkehr, die zukünftige Generationen enorm belasten werden.

Wir würdigen die zahlreichen ernsthaften Bemühungen der Bundesregierung zur Eindämmung der derzeitigen Krisen. Wir müssen aber auch feststellen, dass konkrete Zielsetzungen, insbesondere im Verkehrssektor, bisher nicht angegangen werden, selbst wenn sie in Ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt wurden. Die aktuelle Situation zeigt darüber hinaus, dass die Koalitionsvereinbarung von November 2021 an einigen Stellen nicht weit genug geht, um die drohenden Schäden von unserem Land abzuwenden. Es sind wirksame Mittelverlagerungen zugunsten der Aufgaben notwendig, die einer sozial und ökologisch nachhaltigen und fairen Gesellschaftsentwicklung dienen.

Wir fordern die Bundesregierung daher auf:

1. ein zukunftsorientiertes Mobilitätsgesetz zu erarbeiten, das einen deutlichen Schwerpunkt auf den Umweltverbund (Bahn, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und innerhalb dessen insbesondere auf die aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) setzt und die andere Verkehrsarten, die über Jahrzehnte einseitig bevorzugt wurden, nicht mehr begünstigt.
2. eine grundsätzliche Reform des Bundesverkehrswegeplans einzuleiten, bei der alle Großprojekte, auch bei der Bahn, einer Überprüfung unterzogen werden und über ein erweitertes Gemeindefinanzierungsgesetz im Verkehrssektor eine deutliche Verlagerung von Mitteln auf zielführende und gerade auch kleinteilige Maßnahmen erfolgt.
3. die Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung mit einer deutlicheren Berücksichtigung des Fußverkehrs, einer flächendeckenden Regelung von Tempo 30 innerorts, lediglich mit begründeten Ausnahmeregelungen, einer Ausweitung der verkehrsrechtlichen Anordnungen bei der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen, sowie mehr Entscheidungsfreiheit für die Kommunen bei der Erprobung von umwelt- und klimagerechten, sowie verkehrssicheren Lösungen.
4. die Flächenversiegelung im Verkehrsbereich mit dem Ziel der Klimaanpassung zu stoppen und durch Rückbau schrittweise umzukehren.

5. endlich die Erarbeitung einer nationalen Fußverkehrsstrategie auf den Weg zu bringen, um die notwendigen Maßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen in den Kommunen wie z.B. die Schaffung von Gehwegnetzen für den Alltags- und Freizeitverkehr, sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu fördern.
6. die Kommunen und Länder in einem noch stärkeren Maße finanziell und durch einen rechtlich angepassten Rahmen beim Ausbau einer flächendeckenden und attraktiven Infrastruktur für den Fahrradverkehr im Alltag und in der Freizeit zu unterstützen.
7. die Länder in die Lage zu versetzen, den Aufbau einer bereits über Jahre hinweg vernachlässigten öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum, durch eine flächenhafte Angebotsausweitung und eine Absicherung der Verkehrsverbunde umzusetzen, die über den verpflichtenden Schüler:innenverkehr deutlich hinaus gehen.
8. im Bundesverkehrswegeplan ein dichtes Netz überregionaler Bahnverbindungen und einen schnellen, dicht getakteten Regionalverkehr prioritär zu behandeln, die Elektrifizierung von Bahnstrecken zu beschleunigen, sowie den Deutschlandtakt und dessen klimagerechte Weiterentwicklung zu forcieren.
9. den Ausbau von Güterbahnstrecken und –anschlüssen zu beschleunigen, um damit eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen, sowie die Straßenbenutzungs-Maut für Lastkraftwagen auf Bundesstraßen deutlich zu erhöhen und auch auf kleinere Fahrzeuge auszudehnen, damit der Güterverkehr das Straßensystem der Bundesautobahnen benutzt, für den es ausgebaut wurde.
10. den Bau neuer Fernstraßen und den autobahnartigen Ausbau von Bundesstraßen zu beenden und frei werdenden Mittel, soweit notwendig, für den Erhalt und die nachhaltige Umgestaltung der bestehenden Straßen-Infrastruktur einzusetzen.
11. umgehend ein generelles Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen einzuführen, Geschwindigkeitsreduzierungen an gefährlichen Streckenabschnitten von Bundesstraßen leichter zu ermöglichen und auf Landes- und Kreisstraßen zu unterstützen.
12. im Flugverkehr die Kurzstreckenflüge und deren Förderung durch niedrige Gebühren und Steuern einzustellen, sowie Flughäfen ohne internationale Bedeutung nicht weiter mit öffentlichen Mitteln zu subventionieren.

Dieses Schreiben wurde von den Teilnehmenden des 24. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO) am 2. April 2023 in Lüneburg mit großer Mehrheit verabschiedet.

Wir bitten um eine zeitnahe schriftliche Stellungnahme, stehen für Rückfragen und konstruktive Gespräche gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Das BUVKO-Organisations-Team

Wir,

die Teilnehmenden am 24. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) in Lüneburg, als verkehrspolitisch orientierte, demokratisch gesinnte Bürger:innen im Ehrenamt oder beruflich aktive, sind der Auffassung, dass die derzeitigen großen Krisen nur durch die aktive Teilhabe der Gesellschaft überwunden werden können.

Deshalb setzen wir uns dafür ein,

1. dass durch unsere Lobbyarbeit, Beratung von Mitbürger:innen, Kontakte mit der Verwaltung und der Politik, aber auch durch Leserbriefe, Pressemitteilungen oder andere Öffentlichkeitsarbeit auf der kommunalen Ebene ein Umdenken beginnt.
2. den Anteil des motorisierten Individualverkehrs drastisch zu reduzieren, indem wir uns selbst und andere dazu motivieren, viel zu Fuß zu gehen, sowie Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, bei dem der Kauf des Deutschlandtickets, die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten oder die Abschaffung des Zweit- oder Erstwagens wesentliche konkrete Schritte darstellen können.
3. dass positive Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur deutlicher herausgestellt und im Zusammenhang mit bundesweiten oder gar europäischen Verpflichtungen dargestellt werden, um immer wieder auf diese und die größeren gesellschaftlichen Ziele hinzuweisen.
4. dass die Beteiligungsverfahren auf allen Ebenen transparenter werden und sich stärker an die gesamte Gesellschaft richten, unter gezielter Einbindung der jungen Generation, der Berufstätigen, der Zugewanderten, sowie marginalisierter Gruppen.
5. dass bei der Ertüchtigung der Infrastruktur des Umweltverbundes noch stärker über Stadt-, Amts-, Kreis- und Landesgrenzen hinaus gedacht wird und für die Belange von Berufs- und Freizeitpendler:innen ressourcen- und flächensparende Lösungen angeboten werden.
6. dass der Verkehrssektor als einer der wesentlichen Verursacher für Umwelt-, Klima-, Luft-, Lärm-, Flächen-, Ressourcen-, Sicherheits-, Sozial- und Gesundheits-Probleme erkannt und entsprechend bei Entscheidungen in allen diesen Bereichen berücksichtigt wird.
7. dass der Straßenraum gerecht verteilt wird und das gesellschaftliche Verständnis des Rechts auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum aufgebrochen wird.
8. dass innerhalb Deutschlands, aber auch in die angrenzenden Länder, Wege mit der Bahn, statt mit dem Flugzeug zurückgelegt werden.
9. dass Kurztrips mit dem Flugzeug zu weit entfernten Zielen auf der Welt oder der ebenso umweltschädliche Kreuzfahrttourismus öffentlich hinterfragt werden.
10. dass die umweltverträgliche Mobilität gesellschaftlich mehr wertgeschätzt wird.

Wir müssen nicht immer weitere Wege immer schneller zurücklegen und wir erwarten keine ständigen Steigerungen des Bruttosozialproduktes, sondern sind uns bewusst, dass ein endlicher Erdball kein unendliches materielles Wachstum zulässt.