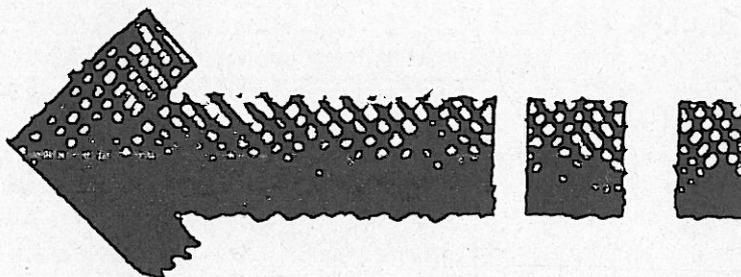


BDKJ-DIÖZESANVERSAMMLUNG II/1992  
25. - 27. 09.1992  
WINDERG

Antrag 1:  
Antragsteller: BDKJ Diözesanvorstand



Die BDKJ-Diözesanversammlung möge beschließen:

## KRITERIEN FÜR EINE MITWELT- UND MENSCHENGERECHTE VERKEHRSPOLITIK IN OSTBAYERN

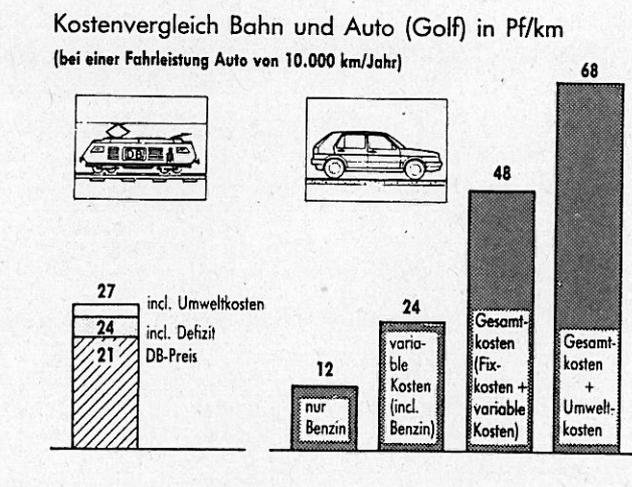
### 0. Hintergrund: Warum eine BDKJ-Stellungnahme zum Thema Verkehr?

Der Themenbereich Ökologie ist seit langem ein Schwerpunkt bei den Mitgliedsverbänden des BDKJ. Gerade weil es hier um die Lebensgrundlagen der jungen und der zukünftigen Generationen geht, wollen viele Jugendliche nicht tatenlos zusehen, wie ihre Zukunft durch kurzsichtige politische Entscheidungen gefährdet wird. Ein zentraler Bereich der Umweltpolitik ist derzeit der Bereich Verkehr. Hier sind Jugendliche nicht nur im Bezug auf Umweltschäden langfristig betroffen, auch das Angebot - oder in unserem Raum gerade Nicht-Angebot - von öffentlichen Verkehrsmitteln prägt ihr Leben ganz entscheidend mit.

## 1. Ausgangslage: Eine verfahrene Situation

### 1.1. *Fahren auf Pump? - individuelle und volkswirtschaftliche Kosten einzelner Verkehrsmittel*

Wenn es darum geht, Kostenvergleiche zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln anzustellen, fallen oft die volkswirtschaftlichen Kosten unter den Tisch. Das Auto erscheint für den/die Einzelne/n das kostengünstigste Verkehrsmittel zu sein, da meist nur die Spritkosten veranschlagt werden. Bezieht man jedoch neben Abschreibung und Reparaturaufwand auch Unfallschäden und Luftverschmutzung in die Rechnung mit ein, so ergibt sich ein anderes Bild:



(variable Kosten: Sprit, Reparaturen, Reifen-/Bremsenverschleiß, Wartung, Wertminderung durch Verschleiß  
 Fixkosten: Garagenmiete, Wertminderung durch Alterung, Kfz-Steuer, Versicherung  
 Umweltkosten: Luftverschmutzung, Landschaftsverbrauch, Lärm, Unfallfolgen)

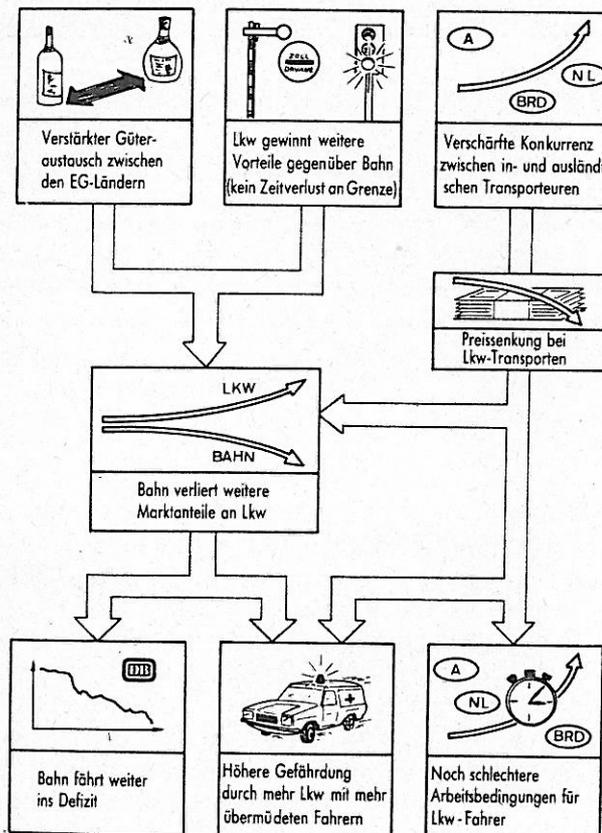
### 1.2. *Lebensstandard vom LKW frei Haus? - Gütertransporte*

Wie oben gezeigt, tragen PKW- und LKW-BenutzerInnen nicht alle von ihnen verursachten Kosten. Nur so ist es <sup>möglich</sup>, daß der überwiegende Teil der Gütertransporte auf der Straße abgewickelt wird; teilweise geht dies bis zur "Just-in-time" - Produktion, wo keine Lagerhaltung mehr betrieben wird. Ähnlich wie die Kostenstrukturen sind auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf den Straßenverkehr ausgerichtet: Straßenbau wurde und wird als Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung betrachtet und deshalb entsprechend gefördert (vgl.

bayer. Regionalentwicklungsprogramm: die sogenannten Entwicklungsachsen sind identisch mit den Autobahnen). Durch die indirekte Subvention des Gütertransports auf der Straße (indem nicht alle Kosten - z.B. Waldschäden durch die Luftverschmutzung - zugerechnet werden) ist es erst <sup>möglich</sup>, Produktions- und Absatzorte so weit zu trennen. Müßten die tatsächlich verursachten Kosten (z.B. für Milchprodukttransporte von Deutschland nach Italien) auf den Endverbraucherpreis umgelegt werden, wäre diese Produkte nicht mehr konkurrenzfähig, selbst wenn sie in der Herstellung kostengünstiger sind.

### Binnenmarkt 1992: noch mehr Brummis!

Der Gemeinsame Markt wird zu noch mehr Güterverkehr auf der Straße führen



Erhöht sich mit zunehmenden Handelsverflechtungen das Verkehrsaufkommen, wird dem mit Straßenneubau begegnet; bisher sind kaum Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung in Angriff genommen worden.

### 1.3. *Schlafdörfer und Arbeitsstädte? - Die Trennung von Wohnen und Arbeiten*

Mobilitätsbedürfnisse sind z. T. auch "gemacht" - auf dem Land gibt es immer weniger Arbeitsplätze, insbesondere keine für höher qualifizierte ArbeitnehmerInnen. Die gibt es dann in den Städten, wo aber - bezahlbare - Wohnungen fehlen. Hier fehlt eine Verkehrspolitik im Gesamtzusammenhang der Stärkung der Regionen, um zuallererst Verkehrsvermeidung zu ermöglichen. Darüberhinaus wird das verbleibende Verkehrsaufkommen nicht durch einen verbesserten ÖPNV bedient. Der Individualverkehr stellt keine Lösung dar, da er immer öfter zusammenbricht und die entstehenden Staus die eigentlich gewünschte Mobilität verhindern.

### 1.4 *Freizeit: pervertierte Mobilität?*

Das Autofahren dient nicht nur dem Zweck, sich von einem Ort zum anderen fortzubewegen, sondern ist auch zur Freizeitbeschäftigung an sich geworden.

Zielloses "Ins-Blaue-Fahren", Discotheken- und Kneipenbesuche nach dem Motto: "je weiter weg, desto schicker", das Konkurrieren um die weitesten Flugstrecken beim möglichst häufigen (Kurz-)-Urlaub - diese Modetrends sind nach wie vor sehr aktuell.

Die häufig beschriebene gesellschaftliche Individualisierung ist auch beim Thema Verkehr zu finden: am wichtigsten ist die Absicherung der eigenen Mobilität (am besten mit dem Auto), kaum jemand befaßt sich mit der Aufgabe, insgesamt die Effektivität der eingesetzten Verkehrsmittel zu erhöhen.

## 2. Ziele

Grundsätzlich ist dem Wunsch nach Mobilität Rechnung zu tragen. Allerdings darf Mobilität nicht als absoluter Wert verstanden werden, sondern muß immer in Bezug zum Menschen gesehen werden; Mobilitätsbedürfnisse sind eben z. T. auch "gemacht" (s. Punkt 1).

Grundsätzlich muß gelten, daß der notwendige Verkehr so gering umweltbelastend wie möglich organisiert werden muß, da alle Umweltbelastungen letztlich wieder auf den Menschen zurückfallen. Zuallererst müssen die Bemühungen in Richtung Verkehrsvermeidung gehen. Darüberhinaus müssen die vorhandenen Verkehrsträger besser ausgelastet und somit effizienter sein. Der Individualverkehr als unvermeidbarer Restverkehr muß so einen deutlich geringeren Anteil bekommen.

Alle verkehrspolitischen Maßnahmen sind auch auf ihre Sozialverträglichkeit hin zu prüfen (z.B. kann eine Umgehungsstraße aus dieser Sicht notwendig sein, auch wenn durch den Straßenneubau weitere Bodenfläche versiegelt wird).

### 3. Forderungen

#### 3.1. *Bundes- und landesweite Rahmenbedingungen*

- Vernetzte Systeme/integrative Verkehrskonzepte:  
Einzelne Verkehrsmittel und deren Fahrpläne müssen (auch international) aufeinander abgestimmt sein, so daß der Individualverkehr nicht mehr in diesem Ausmaß notwendig ist.
- Priorität der Bahn:  
Nach Möglichkeit soll erst über den Bedarf von weiteren Strassen verhandelt werden, wenn eine Bahnstrecke eingerichtet/ausgebaut worden ist. Dieses Prinzip muß gerade im Bundesverkehrswegeplan Anwendung finden.  
Das Schienennetz der Bundesbahn muß durch den Staat (analog zum Straßenbau) finanziert werden; grundsätzlich muß das Schienennetz vorrangig vor dem Straßenbau finanziell gefördert werden.  
Die Fahrpreistarife bei der Bahn müssen übersichtlich sein.
- Kostenangleichung nach dem Verursacherprinzip:  
Die tatsächlich (volkswirtschaftlich) verursachten Kosten sind auf die Auto- und LKW-Benutzung zuzurechnen (z.B. durch erhöhte Mineralölsteuer, von gefahrenen Kilometern abhängige Kfz-Steuer). Das dann erhöhte Steueraufkommen muß (als Abgabe) zweckgebunden für die Förderung des ÖPNV verwendet werden. Das Kerosin für den Flugverkehr ist mindestens so hoch wie der Dieseltreibstoff für öffentliche Verkehrsmittel zu besteuern. Der Autoverkehr muß schrittweise verteuert und der ÖPNV im Gegenzug schrittweise verbessert werden, um die BewohnerInnen strukturschwacher Gebiete nicht unverhältnismäßig zu benachteiligen.
- Das in Bayern geplante ÖPNV-Gesetz ist schnellstens zu verabschieden und muß die Kommunen mit den entsprechenden finanziellen Mitteln ausstatten.
- Bildungs- und Informationspolitik ist voranzutreiben, insbesondere die Bewußtseinsbildung in Schulen.
- Die Entwicklung von neuen Verkehrsmitteln (z. B. mit Zug kombinierbare Autos, Solarautos, etc.) und effizienterer Technik (z.B. Autos mit stark reduziertem Spritverbrauch) ist zu fördern und voranzutreiben.

#### 3.2. *Maßnahmen vor Ort*

- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel:
  - abgestimmte Fahrpläne, wenig Wartezeiten
  - flexible Nahverkehrskonzepte unter Berücksichtigung des Bedarfs vor allem im ländlichen Raum (Anrufbus, Sammeltaxis, etc.)
  - Öffnung von Werkslinien, Schulbussen, etc.

- **Priorität des ÖPNV:**
  - Die Kundenfreundlichkeit der Infrastruktur muß stimmen: übersichtliche und sichere Haltestellen, Taktfahrpläne, kein Tarifwarr, verständliche und leicht erreichbare Information, Zielgruppenorientierung, etc.
  - Die Kommunen müssen bei der Preisgestaltung aktiv werden und durch Zuschüsse die öffentlichen Verkehrsmittel, gerade im Nahverkehr, wesentlich billiger machen (vgl. Landkreis Straubing-Bogen). Dies ist u.a. im obengenannten bayerischen ÖPNV-Gesetz festzuschreiben.
  - professionelles Marketing, Werbekonzepte
  - Die Gestaltung der Linienführung, der Takthäufigkeit, etc. muß sich am tatsächlichen Bedarf orientieren. Entsprechende Untersuchungen über Verkehrsströme müssen Grundlage der Planungen sein.
  
- **Innovationen:**

Eine entsprechende Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur muß aufgebaut werden.

Gemeinschaftsautos ("Car-Sharing"); Mitfahrzentralen müssen auch auf dem Land gefördert werden, das Auto soll lediglich Zubringerfunktion zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben.
  
- **Ortsgestaltung, Strukturplanung:**

Verkehrsinfrastruktur mitberücksichtigen (Neubaugebiete, Verkehrsberuhigung)

*nicht mehr Beschlußtext!*

#### Mögliche Aktivitäten der Jugendverbände

- Bei Veranstaltungseinladungen muß gezielt auf öffentliche Verkehrsmittel hingewiesen werden, Anfangs- und Schlußzeiten sollen darauf abgestimmt sein.
- Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln könnten bei der Fahrtkostenabrechnung (symbolisch) honoriert werden (z.B. Fahrkarte ersetzen + 1 Pfennig pro gefahrenen Kilometer).
- Gruppen vor Ort können bei der Kommune Verbesserungen bei Busfahrplänen o.ä. anregen (vorher am besten eine Ortsbefragung dazu starten).
- Werbekampagnen für Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im Ort können gestartet werden (Plakatwände, Stände, Infoveranstaltungen, etc.).
- Jugendgruppen können örtliche Mitfahrzentrale anregen, wenn's geht auch an ausgewählten Tagen - modellhaft - durchführen (z.B. zum Sonntagsgottesdienst).
- Verbände sollen verstärkt über alternative Verkehrsverbände informieren (VCD, ADFC)