



POSTIONSPAPIER

---

# Verkehrspolitisches Positionspapier

---

1 Mobilität ist für viele Menschen ein existentieller Bestandteil ihres Lebens, sowohl im beruflichen als auch im priva-  
2 ten Bereich. Der Verkehr zu Land, in der Luft und zu Wasser nimmt fortwährend zu – und damit auch die klima-  
3 schädlichen Treibhausgase und gesundheitsgefährdenden Emissionen, die dabei entstehen.

4 Die NAJU setzt sich daher für eine ökologisch und sozial nachhaltige Verkehrswende ein. Diese ist im Hinblick auf  
5 eine lebenswerte Zukunft enorm wichtig. Die Mobilität der Zukunft muss allen Menschen nutzen, ohne dabei das  
6 Klima, die Artenvielfalt und die Gesundheit der Bevölkerung zu schädigen.

7

## 8 **Daher fordern wir:**

- 9 1. eine Förderung von klimafreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, die möglichst günstig oder kostenlos  
10 genutzt werden können,
- 11 2. eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr und eine Abschaffung jener Subventionen, die diesen  
12 fördern,
- 13 3. eine nachhaltige Verkehrsplanung, die Natur nicht zerschneidet und bereits versiegelte Flächen bevorzugt  
14 nutzt,
- 15 4. einen Ausbau des Schienenverkehrs, sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr,
- 16 5. eine umweltfreundliche Schiffsverkehrspolitik, bei der vorhandene Strukturen vernetzt und genutzt  
17 werden,
- 18 6. eine wirksame Besteuerung des Flugverkehrs und den Abbau von Subventionen, um den Flugverkehr  
19 drastisch einzuschränken,

- 20 7. eine Reduzierung des Güterverkehrs durch einen Ausbau des regionalen Handels und eine Verlagerung des  
21 Transports von der Straße auf die Schiene und das Wasser,
- 22 8. eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots in ländlichen Regionen,
- 23 9. einen Ausbau des lokalen und überregionalen Fahrradwegenetzes und eine Förderung des Fahrrads als  
24 Transportmittel,
- 25 10. eine Förderung von emissionsarmen und ressourcenschonenden Antriebstechnologien und deren  
26 Erforschung.

27

28 **Zur Begründung:**

29

- 30 1. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird durch eine Reihe von Parametern bestimmt, u.a. hohe  
31 Taktichte, zuverlässige Anschlüsse, angemessene moderne Fahrzeuge, Sauberkeit, Sicherheit, Service  
32 und angemessene Fahrpreise. Wir fordern Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft auf, schneller und  
33 entschiedener in diesen Bereich zu investieren, neue Finanzierungsmodelle zu testen und öffentlichen  
34 Verkehr als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu begreifen.
- 35 2. Der heutige motorisierte Individualverkehr vergeudet endliche Ressourcen. Verbrennungsmotoren  
36 verbrauchen im großen Stil Mineralöl und fossile Energieträger und schädigen dadurch das Klima durch  
37 den Ausstoß von Treibhausgasen. Mehr als 1.900 Staus verpesten täglich unsere Luft. Der motorisierte  
38 Individualverkehr raubt uns den Platz in unseren Städten, denn mehr als 90% der Zeit stehen Autos still.  
39 Unfälle mit Autos und LKW gefährden gerade Jugendliche und Kinder. Daher fordern wir eine Abkehr vom  
40 fehlgeleiteten Trend zum Auto der vergangenen Jahrzehnte. Die ökologische und sozial nachhaltige  
41 Verkehrswende muss beschleunigt werden. Unsere Fortbewegung muss ökologisch und sozial gerecht  
42 werden. Eine Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs muss abgeschafft werden.
- 43 3. Die Flächenversiegelung schreitet ungebremst voran, Straßen werden leichtfertig durch wertvolle  
44 Naturräume gebaut. Zudem verschleißern unsere Straßen, weil es an Finanzmitteln für die Instandhaltung  
45 mangelt. Wir fordern eine konsequente Befolgung des Prinzips „Erhaltung statt Neubau“ und die  
46 konsequente Umlenkung von Mitteln aus dem Straßenbau in den Bahn- und Schiffsverkehr, sowie das  
47 Fahrradwegenetz.
- 48 4. Schienengebundene Verkehrsmittel stellen die klimafreundlichste verfügbare motorisierte Transportweise  
49 zu Lande dar. Ihr Anteil an der Transportleistung ist jedoch rückläufig, nicht zuletzt, weil durch  
50 marktverzerrende oder fehlende Regulierung ihre Konkurrenz im Straßen- und Luftverkehr subventioniert  
51 wird. Die Deutsche Bahn, weiterhin in öffentlichem Besitz, muss zusammen mit der Politik  
52 zukunftsweisend vorausgehen und ökologische und sozial gerechte Mobilität für alle ermöglichen. Dazu  
53 gehört auch die konsequente Nutzung von Ökostrom.
- 54 5. Der Schiffsverkehr muss seine Umweltbilanz grundlegend verbessern. Eine bloße Erfüllung der  
55 gesetzlichen Mindestnormen hinsichtlich der Emissionen von Schwefel, Stickstoffoxiden und Kohlendioxid

- 56 genügt nicht. Wir fordern die Bundesregierung und alle verantwortlichen Schifffahrtsunternehmer auf, sich  
57 für eine Verschärfung der Regeln einzusetzen und mit gutem Beispiel voranzugehen.
- 58 6. Der Luftverkehr betreibt Preisdumping zulasten unserer Umwelt und nachfolgender Generationen.  
59 Billigflieger generieren massenhaft zusätzlichen klimaschädlichen Verkehr, verführen Konsument\*innen zu  
60 Spontantrips quer über den Kontinent und hebeln dafür Sozialstandards aus und verschwenden regionale  
61 Fördermittel. Die bisherigen Versuche, das Fliegen umweltverträglicher zu gestalten, sind gescheitert. Wir  
62 fordern die Bundesregierung und ihre internationalen Partner dazu auf, diese Marktverzerrung durch eine  
63 CO<sub>2</sub>-basierte Luftverkehrssteuer zu beenden und die Mehrwertsteuer auch für Flugtickets zu erheben.
- 64 7. In unserer vernetzten Welt werden Güter pausenlos um den Globus transportiert, dabei können regionale  
65 Produkte häufig dieselben Ansprüche an Qualität und Quantität erfüllen. Daher fordern wir eine Stärkung  
66 des regionalen Handels, anstelle einer Subventionierung langer Transportwege. Um die Straßen zu  
67 entlasten ist eine Verlagerung des Güterverkehrs auf Schienen und Wasserwege notwendig. Dort lassen  
68 sich Güter mit geringerem Energieaufwand bewegen. Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, hier durch  
69 eine Besteuerung lenkend einzugreifen und Transporte auf dem Wasser und der Schiene stärker zu  
70 fördern.
- 71 8. Um die Abhängigkeit vom Auto auch in ländlichen Regionen zu senken, bedarf es eines umfassenden  
72 Angebots an öffentlichem Verkehr, auch abends und am Wochenende. Nur bei verlässlichen Angeboten  
73 werden sich mehr Bürger\*innen dazu entscheiden, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Das Beispiel der  
74 Mobilitätsgarantie Baden-Württembergs veranschaulicht diesen Gedanken und soll bundesweit umgesetzt  
75 werden.
- 76 9. Das Fahrrad ermöglicht durch geschickte Kraftübertragung den größten Aktionsradius des Menschen allein  
77 aus Muskelkraft. Ein Großteil der innerstädtischen Transporte könnte auf diese Weise abgedeckt werden.  
78 Dazu bedarf es einer angepassten Infrastruktur. Wir fordern alle Entscheidungsträger\*innen dazu auf,  
79 hierzu beizutragen und im Kleinen (z.B. Fahrradabstellplätze, Lastenräder, Dienstfahrräder) wie im Großen  
80 (Radschnellwege, Brücken über vielbefahrene Straßen, steuerliche Förderung des Fahrradkaufs statt  
81 Autokaufs) den Umbau zu einer fahrradfreundlichen Gesellschaft voranzutreiben.
- 82 10. Antriebstechnologien, die auf endlichen Rohstoffen basieren, sind nicht zukunftsfähig. Endliche Rohstoffe  
83 sind nahe ihrer Erschöpfungsgrenze, daher müssen innovative Antriebstechnologien entwickelt und  
84 eingesetzt werden, die alle ökologischen und sozialen Aspekte berücksichtigen. Dafür bedarf es  
85 ausreichender Forschungsinvestitionen. Die Wissenschaft soll angeregt werden, neue Ansätze zu  
86 erforschen und weiterzuentwickeln, sowie vollkommen neue Technologien hervorzubringen.

87

88 Beschlossen auf der Bundesdelegiertenversammlung der NAJU am 1. Oktober 2017 in Berlin.

89

90 Die Nummerierung der einzelnen Punkte bedeutet keine Priorisierung. Wir verweisen auf die anderen Positionspa-  
91 piere der NAJU und auf die Positionen des Naturschutzbundes (NABU).