

VCD Position
zur Bundestagswahl 2013

Zeit für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik

Vorbemerkung

Das Wahljahr 2013 begann mit vielen Diskussionen um die Wirtschafts- und Sozialpolitik. Ernsthaft verkehrspolitische Auseinandersetzungen finden kaum statt. Aus dem Bundesverkehrsministerium kommen lediglich Vorschläge zur Pkw-Maut, für die es nicht einmal in der eigenen Regierung eine Mehrheit gibt, rüde Attacken gegen sogenannte Rüpelradler und Vorschläge zur Reform der Flensburger Verkehrssünderkartei, die von der Fachwelt in der Luft zerrissen werden. Zukunftsgerichtete Verkehrspolitik sieht anders aus.

Die laufende Legislaturperiode ist geprägt von Stillstand. Zentrale Fragestellungen, wie der Klimawandel, der demografische Wandel, die Infrastrukturinstandhaltungskrise oder die ungesicherte ÖPNV-Finanzierung wurden nicht angegangen. Im Bereich des Güterverkehrs gab es sogar massive Rückschritte.

Eine strategische Linie in der Verkehrspolitik konnte der ökologische Verkehrsclub VCD bei seiner kritischen Begleitung nicht erkennen. In der nun zu Ende gehenden Legislaturperiode wurden wiederholt Milliarden an Steuergeldern in den Neubau von überflüssigen und umweltschädlichen Verkehrsprojekten wie Autobahnen und unterirdischen Bahnhöfen gesteckt, statt das Geld in ein sozial- und umweltverträgliches Gesamtverkehrsnetz zu investieren.

Wirkliche Bewegung kam hingegen in die Energiepolitik. Die Katastrophe von Fukushima hat den endgültigen Ausstieg aus der Kernenergie eingeleitet. Die Energiewende wurde zu einem politischen Gemeinschaftsprojekt. Zwar stockt sie jetzt aufgrund massiver Widerstände verschiedener Interessengruppen, aber zunehmend wird deutlich, dass sie nur dann erfolgreich sein kann, wenn sie auch von einer Verkehrswende begleitet wird. Denn der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen des Verkehrsbereiches sinken im Gegensatz zu den anderen Sektoren nicht. Das heißt: Keine Energiewende ohne Verkehrswende!

In der kommenden Legislaturperiode sieht der VCD die Notwendigkeit, aber auch die große Chance für eine Neuausrichtung hin zu einer ökologischen Verkehrspolitik. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 wird verhandelt, und die Bundesregierung kann national wie international mehr Energieeffizienz und strengere Umweltauflagen durchsetzen. Deutschland ist mit seiner starken Industrie und der vergleichsweise guten Wirtschaftslage hier besonders gefragt. Das Land sollte in der Umwelt- und Verkehrspolitik Vorreiter statt Bremser sein.

Vor welchen Herausforderungen wir heute stehen:

Mobilität und damit der Verkehr sind von zentraler Bedeutung, und es muss sichergestellt sein, dass Mobilität für alle Menschen bezahlbar bleibt. Niemand darf vom sozialen Leben ausgeschlossen werden, weil er sich die Fahrt zur Arbeit, zum Arzt, zu kulturellen Veranstaltungen nicht mehr leisten kann. Dabei definiert sich Mobilität nicht allein durch die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels, sondern durch den unbehinderten Zugang und damit die Möglichkeit, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Emissionen von Treibhausgasen, von krankmachenden Abgasen und Lärm nachhaltig reduziert werden. Hier herrscht eine soziale Schieflage: Einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger, die beispielsweise überproportional häufig an den lauten Verkehrsstraßen wohnen, leiden viel mehr unter den schädlichen Emissionen des Verkehrs als die gutsituierte Bevölkerung.

Unser Ziel muss es sein, die Mobilität so zu gestalten, dass sie mit weniger Verkehr erfolgt. Die Wege zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit müssen wieder kürzer werden.

Die Städte und Gemeinden müssen lebenswerter und die Zerschneidung von Lebensräumen muss verringert werden. Wir brauchen die Stadt der kurzen Wege, wo die Verkehrspolitik sowie Raumplanung verkehrsträgerübergreifend denken und die Verkehrsmittel eng miteinander vernetzt werden. Bei der Gestaltung und Planung stehen die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt. Und durch aktive wie frühzeitige Beteiligung gestalten Bürger die Verkehrsplanung mit – in der Stadt sowie im ländlichen Raum.

Für diese sichere und sozial gerechte Mobilität, die die Umwelt schont, brauchen wir einen zuverlässigen öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Bahn, Wege, auf denen es Spaß macht, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren, und Autos, die energieeffizient und leise sind. Und wir brauchen die Freiheit, ohne Auto leben zu können. Der Gütertransport muss künftig so energiesparend und sicher wie möglich sein – also viel öfter als heute mit der Bahn oder dem Schiff erfolgen.

Diese Vision ist nicht in einer Legislaturperiode zu verwirklichen. Aber in den kommenden Jahren können und müssen Richtungsentscheidungen getroffen werden, für die Verkehrswende und damit eine andere, zukunftsfähige Verkehrspolitik. Als einziger Umwelt- und Verbraucherverband hat der VCD alle Verkehrsträger im Blick.

Im Folgenden stellt der VCD Lösungswege vor, wie im Laufe der nächsten Legislaturperiode eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik verwirklicht werden kann, die auch künftigen Generationen ein lebenswertes Leben ermöglicht.

Die VCD-Themen und -Forderungen zur Bundestagswahl 2013 im Überblick:

1. Bundesmobilitätsplan statt Bundesverkehrswegeplan

Die zentrale Frage der Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts ist: Wie kann zukünftig eine bezahlbare Mobilität für alle Menschen mit weniger schädlichem Verkehr sichergestellt werden? In der kommenden Legislaturperiode besteht die seltene Chance zum Umsteuern. Nach Ablauf des letzten Bundesverkehrswegeplanes, der 12 Jahre lang galt, bietet sich jetzt endlich die Gelegenheit, einen neuen Plan, einen zukunftsfähigen Bundesmobilitätsplan zu entwickeln und zu verabschieden.

Der aktuell vorliegende erste Entwurf bleibt allerdings in der Tradition vorrangig infrastrukturorientierter Verkehrspolitik – mit dem Fokus auf weiter steigende Verkehrsleistungen. Er gibt damit keine Antworten auf die zentralen Herausforderungen wie die Begrenztheit finanzieller Ressourcen, den demografischen Wandel sowie die Notwendigkeit des Klimaschutzes – bei gleichzeitig höherer Lebensqualität.

Wenn Mobilität Bewegungsfreiheit für alle bedeutet, dann wird ein Plan benötigt, der verkehrsträgerübergreifend angelegt ist, der Intermodalität stärker beachtet. Es müssen endlich Modelle und Methoden zugelassen werden, die eine Netzbetrachtung ermöglichen. An die Stelle unkoordinierter Einzel- und Großprojekte muss eine integrierte Gesamtplanung treten, die alle Verkehrsträger einbezieht, klare Prioritäten setzt und an einer realistischen Umsetzung orientiert ist.

Der VCD fordert:

- Straßeninstandhaltung vor Straßenneubau
- Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit dem Ziel eines verlässlichen Deutschland-Takts, d. h. eines verständlichen, einfach strukturierten Fahrplans
- Schiffsverkehr, der sich an den Fluss anpasst
- Verkehrsträgerübergreifende Konzepte, die Schnittstellen beachten
- Berücksichtigung des demografischen Wandels

2. Klimaschutz

2.1 Ambitionierte Verbrauchs- und CO₂-Grenzwerte

Mitten im Bundestagswahlkampf werden in Brüssel die zukünftigen CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verhandelt. Deutschland ist als größter Automobilstandort bei den Verhandlungen im EU-Rat außerordentlich wichtig. Die Bundesregierung hat die einmalige Chance, den Ruf als Vorreiter im Klimaschutz zurückzugewinnen, wenn sie sich vom Einfluss der Autoindustrie löst.

Die angestrebte Energiewende kann nur mit einer Verkehrswende funktionieren, die den Energieverbrauch aller Fahrzeuge deutlich reduziert. Ambitionierte Verbrauchs- und CO₂-Grenzwerte senken die Tankkosten für Autofahrer und stärken durch geringere Ölimporte die Volkswirtschaft. Die deutsche Autoindustrie bleibt international nur konkurrenzfähig, wenn sie energieeffiziente Pkw baut. Dafür braucht die Industrie anspruchsvolle und verlässliche Vorgaben.

Der VCD fordert:

- Ambitionierte CO₂- und Verbrauchsgrenzwerte für 2020 und ebenso für einen Langfristwert für 2025 einsetzen
- Die deutsche Politik muss konsequent Klimaschutz und Verbraucherschutz vor Profitinteressen der Hersteller stellen
- Einführung von CO₂-Grenzwerten auch für Lkw und Busse

2.2 Mit Tempolimit für Verkehrssicherheit und Klimaschutz

Deutschland ist weltweit das einzige Industrieland ohne Tempolimit auf der Autobahn. Ein Tempolimit von 120 km/h würde so viel Sprit einsparen, wie alle Busse in Deutschland verbrauchen. Der Umwelt blieben mehr als drei Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr erspart, und das ohne Investitionen.

Ein Tempolimit rettet Menschenleben und vermindert deutlich die Zahl schwerer Unfälle. Eine niedrigere, gleichmäßige Geschwindigkeit ist in unserer alternden Gesellschaft zeitgemäß, viele ältere Menschen sind durch das hohe Tempo auf Autobahnen überfordert.

Der VCD fordert:

- Tempolimit von 120 km/h auf der Autobahn
- Tempolimit von 90 km/h auf Landstraßen

- Mehr zielgerichtete Geschwindigkeitskontrollen

3. Lenkung durch ökologische Anreize, Subventionen abbauen und ökologische Steuerreform weiterentwickeln

Die Grundlagen für die Besteuerung von Fahrzeugen und Kraftstoffen, für die Subventionierung von Dienstwagen und für die Fahrten zur Arbeit wurden zu einer Zeit festgelegt, als der Klimawandel und seine Folgen noch nicht bekannt waren und als es galt, vor allem die industrielle Entwicklung zu fördern. Sie sind heute nicht mehr zeitgemäß.

Alle diese steuerpolitischen Instrumente müssen auf den Prüfstand gestellt und mit den politischen Zielen der Gegenwart – wie Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit, Nachhaltigkeit und damit auch Zukunftsfähigkeit für kommende Generationen – abgeglichen werden. Alle Verkehrsträger müssen so besteuert werden, dass sie ihre externen Kosten tragen.

Der VCD fordert:

- Dienstwagenbesteuerung an ökologische Kriterien knüpfen
- Pendlerpauschale stufenweise abschaffen
- Kfz-Steuer zu einer echten Klimasteuer machen
- Kerosin besteuern
- Ökologische Steuerreform weiterentwickeln
- Keine Pkw-Maut (keine Vignette)

4. Verkehr sozial- und umweltverträglich gestalten

4.1. Mehr Verkehr auf die Schiene – aber weniger Lärm durch Schienenverkehr

Alle politischen Parteien bekennen sich zu dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Trotz Bahnreform und Milliardeninvestitionen in die Schieneninfrastruktur ist aber der Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split immer noch gering. Im Güterverkehr liegt er gleichbleibend bei 17 Prozent, im Personenverkehr sogar unter 10 Prozent. Für den Güterverkehr droht außerdem der Bahnlärm zur Wachstumsbremse zu werden.

Die Politik muss jetzt ein verbindliches, zukunftsfähiges Konzept für den Schienenverkehr entwickeln sowie Mindeststandards und wirksame Kontrollmechanismen festlegen. Ziel ist die optimale Erschließung des Landes mit einem integralen Taktfahrplan,

was heißt, dass die Angebote von Bahnen und Bussen bundesweit miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden, so dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Dabei ist auch der Schienengüterverkehr zu berücksichtigen. Die im kommenden Bundesverkehrswegeplan oder im Schienenausbaugesetz aufgeführten Projekte müssen verlässlich finanziert sein und zeitnah umgesetzt werden.

Der Bahnlärm ist mit allen zur Verfügung stehenden technischen Mitteln vorrangig an der Quelle seines Entstehens zu reduzieren.

Der VCD fordert:

- Ein zukunftsfähiges Schienenverkehrskonzept mit integralem Taktfahrplan
- Ausbau der Infrastruktur auf der Grundlage des Taktfahrplans
- Verlässliche Finanzierung für Erhalt, Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur
- Unterbindung der Gewinnabführung der Netzsparte der Deutschen Bahn AG an die Holding, solange Netz und Betrieb noch unter einem Dach sind. Stattdessen Reinvestierung der Gewinne aus der Infrastruktur zurück in die Infrastruktur
- Langfristige Überführung der Bahninfrastruktur in die öffentliche Hand
- Wirkungsvollen Lärmschutz durch größere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise
- Aufbau von Lärm-Monitoring-Stellen

4.2. Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sichern und ausbauen

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Personennahverkehr ist Voraussetzung für die Erreichung übergeordneter Verkehrs- und Umweltziele. Zudem ist der ÖPNV für viele Bürgerinnen und Bürger elementarer Bestandteil ihrer Mobilität. Er dient der verkehrlichen Grundversorgung und steigert gut ausgebaut gleichzeitig die Lebensqualität in Städten, unter anderem durch die Schaffung von Raum. In den letzten Jahren konnten sowohl Verkehrsleistung wie auch Verkehrsaufkommen des ÖPNV gesteigert werden. Gleichzeitig verliert in Gebieten mit guter ÖPNV-Versorgung der motorisierte Individualverkehr (MIV) an Bedeutung.

Diese positive Entwicklung braucht politische Unterstützung, insbesondere bei der Sicherung der Finanzierung.

Der VCD fordert:

- Vereinbarung eines ganzheitlichen Finanzierungskonzeptes zwischen Bund und Ländern für eine langfristige Sicherung des ÖPNV in Bezug auf Investitionen, Erhalt und Betrieb
- Erhöhung der jährlichen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel – von derzeit 1,5 auf mindestens vier Prozent
- Festschreibung der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz bis 2019 in voller Höhe
- Festhalten an der Zweckbindung der Entflechtungsmittel für den Verkehr; dabei mindestens 50 Prozent für den öffentlichen Personennahverkehr

4.3. Güterverkehr vermeiden, verlagern, umweltverträglich abwickeln

Eine Rückwärtsentwicklung vollzog die amtierende Bundesregierung im Bereich Güterverkehr. Der 2008 beschlossene Masterplan Güterverkehr und Logistik enthielt als eine wichtige Zielsetzung »die Vermeidung unnötiger Verkehre und die Erhöhung der Lebensqualität durch Klima-, Umwelt- und Lärmschutz«. Davon verabschiedete sich die schwarzgelbe Bundesregierung jedoch mit ihrer Neuausrichtung des Masterplans. Seitdem liegt der Fokus fast ausschließlich auf der Stärkung des Logistikstandorts Deutschland und auf der Reduzierung von Belastungen für die Wirtschaft. 2011 wurde ein bundesweiter Feldversuch mit Gigalinern gestartet, die für 2011 beschlossene Mauterhöhung für Euro-3-Fahrzeuge zurückgenommen und das System der geschlossenen Finanzierungsabläufe eingeführt.

Die neue Bundesregierung muss wieder vorwärtsgerichtet denken und agieren, es gilt nicht nur, einen Stillstand aufzuarbeiten, sondern die Fehler aus den letzten Jahren zu korrigieren.

Der VCD fordert:

- Anlastung von externen Kosten für alle Verkehrsträger
- Lkw-Maut weiterentwickeln – Erhöhung auf durchschnittlich 0,45 Euro/km, stärkere Spreizung und Ausweitung auf alle Fahrzeuge mit über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht
- Einnahmen aus der Lkw-Maut auch für den Ausbau von Schiene und Binnenschifffahrt zur Verfügung stellen
- Keine Gigaliner auf deutschen Straßen, Feldversuch mit Lang-Lkw stoppen

- Gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur – Netzausbau statt Prestigeprojekte

4.4. Autoverkehr sauberer, effizienter und leiser machen – Förderung der E-Mobilität nicht auf das E-Auto beschränken

58 Prozent der Wege werden derzeit mit dem Auto zurückgelegt. Doch das Verhältnis der Menschen zum privaten Autobesitz ändert sich. Die gemeinschaftliche Nutzung von Autos nimmt zu. Carsharing ermöglicht es vielen Menschen, auf ein teures Privatauto zu verzichten. Es ist Aufgabe der Politik, die Freiheit, ohne Auto leben zu können, zu erweitern und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Dennoch wird das Auto auch in nächster Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Daher muss der Autoverkehr sauberer werden. Schärfere Grenzwerte, zusammenhängende Umweltzonen und Temporeduzierungen sind geeignete Maßnahmen. Eine Lösung der zahlreichen Verkehrsprobleme wird nicht allein über das Elektroauto gelingen. Milliarden öffentlicher Gelder fließen zurzeit in die Förderung des Elektroautos, die schienengebundenen Verkehre werden dabei ebenso vernachlässigt wie das Elektrofahrrad. Hier ist ein Umdenken nötig.

Der VCD fordert:

- Schadstoffausstoß senken
- Elektroantriebe ausprobieren
- Elektromobilität braucht den Ausbau erneuerbarer Energie
- Technologie- und aufkommensneutrale Förderung für ausschließlich energieeffiziente Autos
- Verbrauchskennzeichnung für Autos verbessern
- Förderung des Carsharings vor allem durch Parkprivilegien – Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

4.5. Luftverkehr und seine Umweltfolgen verringern

4.5.1. Weiterentwicklung der Luftverkehrsteuer

Der Flugverkehr wird weiter wachsen und somit ein immer größeres Problem für Klima und Umwelt. Allein die Personenverkehrsleistung stieg zwischen 1990 und 2011 um etwa das Dreifache. Der Transport mit Gütern per Flugzeug hat sich im gleichen Zeitraum fast vervierfacht. Dennoch ist der Flugverkehr immer noch von der Mineralölsteuer sowie teilweise von der Mehrwertsteuer befreit. Die steuerliche Bevorzugung des außerordentlich umweltschädlichen

Verkehrsmittels bedeutet eine immense Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern. Sie muss beendet werden. Kurzstreckenflüge sollten zudem verstärkt auf die Bahn verlagert werden.

Der VCD fordert:

- Luftverkehrsteuer ausbauen
- Kerosin besteuern
- Wirksamkeit des Emissionshandels im Luftverkehr wiederherstellen
- EU-Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr aufheben
- Subventionierung aller Flughäfen stoppen

4.5.2. Reduzierung des Fluglärms

Fluglärm belastet viele Bürgerinnen und Bürger, obwohl einzelne Flugzeuge deutlich leiser geworden sind. Diese positive Entwicklung wird aber durch den rasanten Anstieg des Flugverkehrs insgesamt wieder zunichte gemacht. Das immer dichtere Netz von Flugplätzen und Flugrouten über Deutschland führt dazu, dass es kaum noch Gebiete gibt, die nicht von Fluglärm beeinträchtigt sind. Dabei beeinflusst der Fluglärm die Lebensqualität der Betroffenen stark. Lärm macht krank.

Der VCD fordert:

- Einheitliches Nachtflugverbot für ganz Deutschland von 22 bis 6 Uhr
- Starke Spreizung der Landegebühren nach Flugzeug-Lärmklasse

4.6. Rad- und Fußverkehr fördern

Unsere Verkehrsrealität ist immer noch weit von einer Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer entfernt.

Radfahren ist gesund, schont das Klima, ist leise und benötigt wenig Platz. Das Fahrrad ist das erfolgreichste Verkehrsmittel der letzten Jahre. Es hat bei der Fahrleistung den höchsten Zuwachs bei allen Verkehrsmitteln. In den meisten Städten und Gemeinden boomt der Fahrradverkehr, und dieser Tatsache wird bei der Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur immer noch zu wenig Rechnung getragen.

Fast alle Menschen sind zu Fuß unterwegs. Für die Qualität der Infrastruktur, z. B. der Gehwege, sind zwar die Kommunen und nicht der Bund zuständig, aber die Bundespolitik entscheidet mit der Straßenverkehrsordnung und ihren Finanzentschei-

dungen über die Qualität des Fußverkehrs in hohem Maße mit.

Der VCD fordert:

- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden als wesentliche Voraussetzung für die Förderung des innerstädtischen Fuß- und Radverkehrs
- Mehr Bundesmittel für den Rad- und Fußverkehr
- Ausbau der Radinfrastruktur, Radschnellwege, zusammenhängendes Wegenetz
- Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr, zusammenhängendes Wegenetz
- Mehr Freiräume für Kommunen für verkehrslenkende Maßnahmen

5. Verkehrssicherheit erhöhen und Mobilitätserziehung ausweiten

Um die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr deutlich zu senken, reichen Maßnahmen mit Appellcharakter sowie eine technische Optimierung der Fahrzeuge allein nicht aus. Benötigt wird vielmehr ein klares Bekenntnis zur Verkehrssicherheit. Die Bundesregierung verschließt sich jedoch bisher einem Umdenken im Sinne von »Vision Zero«, dem umfassenden Ansatz, nicht den Menschen an den Verkehr anzupassen, sondern den Verkehr an die Bedürfnisse der Menschen. Denn nur, wenn der Verkehr so organisiert ist, dass er Fehler verzeiht, kann die Zahl schwerer Unfälle spürbar sinken.

Der Bereich der Mobilitätserziehung beschränkt sich immer noch weitestgehend auf das Lernen von Regeln, z. B. für die Fahrradprüfung in den Klassen 3 und 4. Aber: Wenn die Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden sollen, muss Bildung für eine nachhaltige Mobilität endlich auch in Kindergärten, Sekundarbereich, Berufsausbildung und in der Fahrausbildung verankert werden.

Der VCD fordert:

- Ein Ja zu »Vision Zero« als strategischen Ansatz der Verkehrspolitik
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden, um Sicherheit und Lebensqualität zu gewährleisten
- Null-Promille für Autofahrerinnen und Autofahrer
- Die Bundespolitik muss die zuständigen Bundesländer bei der Entwicklung und flächendeckenden

den Einführung einer nachhaltigen Mobilitätserziehung unterstützen

6. Gesundheit schützen – Lebensqualität steigern durch Lärmreduzierung und saubere Luft

Teure, exklusive Wohngegenden sind überwiegend frei von Verkehrslärm und hohen Abgaskonzentrationen. In den Innenstädten hingegen ist die Luftqualität oft noch schlecht. Die europäischen Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) werden in vielen deutschen Städten nicht eingehalten. Und die Auswirkungen von Straßenverkehrslärm werden weitestgehend ausgeblendet.

Insbesondere Dieselruß, der Teil des Feinstaubs ist, muss schnell reduziert werden, weil er krebserregend ist und klimaerwärmend wirkt. Abgasreinigungstechniken und Umweltzonen haben sich dafür als ein wirkungsvolles Instrument erwiesen. Darüber hinaus sind auch verhaltensändernde Maßnahmen notwendig, um insbesondere die Anteile des Rad- und Fußverkehrs zu erhöhen.

Gesundheit und Lebensqualität der Menschen muss Maßstab sein. Geräusche und Abgase müssen an der Quelle reduziert werden, Wohnsiedlungen so geplant werden, Verkehrsströme so gelenkt werden, dass überall in Wohngebieten die Luft sauber ist. Es muss Spaß machen, die Gesundheit durch Zufußgehen und Fahrradfahren zu fördern und erhalten zu können.

Der VCD fordert:

- Schadstoffausstoß und Lärm an der Quelle reduzieren
- Kein Diesel ohne Filter – auch bei Lkw, Bussen, Lokomotiven, Schiffen und Baumaschinen
- Umweltzonen – ausreichend groß und mit höchsten Standard
- Ambitionierte Lärmgrenzwerte für alle Verkehrsmittel
- Lärmabhängige Trassenpreise
- Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr morgens

Fazit des VCD

Es kann nur besser werden? Die Verkehrspolitik MUSS besser werden!

Der VCD wird sich als verkehrsträgerübergreifender Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherverband intensiv in den Wahlkampf einbringen und seine Forderungen sowie Fragen an die Parteien und an die Bewerber um Bundestagsmandate richten.

Der VCD setzt sich ein für:

- einen Bundesmobilitätsplan
- klimaschonenden, effizienten Verkehr
- ökologische Anreize durch gerechte Steuern
- sozial- und umweltverträgliche Mobilität
- Verkehrssicherheit durch »Vision Zero«
- Gesundheit und Lebensqualität durch weniger Lärm und bessere Luft

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10
mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen
Anja Smetanin • VCD-Pressesprecherin
Fon 030/280351-12 • Fax -10 • presse@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 05/2013