

Initiativantrag des Bundesvorstands, 4.11.2024

VCD-Resolution

Antragssteller*innen Bundesvorstand: Kerstin Haarmann, Matthias Kurzeck, Martin Tönnies, Monika Zimmermann, Sylvia Lier, Thomas J. Mager

Die BDV beschließt die vorgelegte Resolution.

VCD-Resolution

Bröckelnde Infrastruktur: Brücken, Radwege und Schienennetze nicht dem Verfall überlassen!

Angesichts des zunehmenden Verfalls unserer Verkehrswege fordert die Bundesdelegiertenversammlung des ökologischen Verkehrsclubs VCD die Bundesregierung und den Bundestag auf, den Sanierungsstau aufzulösen. Vorrang müssen jetzt Investitionen in den Erhalt unserer Infrastruktur sowie der Ausbau der Schiene haben.

Das Chaos um die Rahmedetalbrücke bei Lüdenscheid, der Einsturz der Carolabrücke in Dresden und das Desaster: Totalausfall Stellwerk Oberstdorf zeigen, wie gefährlich es ist, an den falschen Stellen zu sparen. Auch auf der Schiene führen Sanierungsstau, aufgegebene Regionalstrecken und stillgelegte Gleise zu unhaltbaren Zuständen. Pendler*innen und Reisende leiden ebenso wie die Wirtschaft unter Verspätungen und Zugausfällen. In weite Ferne rücken die Ziele der Bundesregierung, den Personenverkehr der Bahn bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu steigern.

Jahrzehntelang haben Bundesregierungen jedweder Couleur den Erhalt unserer Verkehrswege sträflich vernachlässigt. Erhalt und Sanierung müssen endlich einen gesetzlich verankerten Vorrang bekommen, ebenso wie Investitionen in ein besseres Schienennetz.

Daher fordert die VCD-Bundesdelegiertenversammlung 2024:

A. Straße:

1. Der **Erhalt des Bestandsnetzes muss Priorität haben**. Sämtliche Mittel für den Straßenneu- und -ausbau sind zu stoppen – sie müssen uneingeschränkt in den Erhalt von Straßen und Brücken fließen. Was dann noch übrig bleibt, wird dringend für den Ausbau der Schiene sowie für ein besseres Radwegenetz benötigt. Bis 2030 müssen alle besonders kritischen Brücken saniert sein. Aufgabe der Autobahn GmbH sollte Sanierung statt Neubau sein. Außerdem verhindert ein Stopp des Fernstraßenbaus, dass künftige Unterhaltungskosten in die Höhe schießen.
2. **Tempolimit statt Autobahnausbau**: Niedrigere Geschwindigkeiten erhöhen nicht nur die Verkehrssicherheit und entlasten das Klima, sie machen den Verkehr auch gleichmäßiger und damit flüssiger. Staus und Engpässe werden vermindert. Entsprechend können flächendeckende oder örtliche Tempolimits zusätzliche Fahrspuren unnötig machen.
3. **Kommunale Infrastruktur sichern**: Bund und Länder müssen den Kommunen mit Finanzmitteln, Personal und Organisationskraft helfen, ihre maroden Brücken bis spätestens 2030 zu sichern.

4. Wir brauchen ein **lückenloses Radwegenetz** inner- und außerorts, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Dazu gehören auch Radschnellwege und Radvorrangrouten. An Bahnhöfen und zentralen ÖPNV-Knotenpunkten müssen diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gebaut werden.

B. Schiene:

5. **Gesamtsystem Bahn stärken:** Mittel für die Schiene dürfen nicht auf wenige Großprojekte konzentriert werden; Sie müssen in den Deutschlandtakt, in die Digitalisierung (ETCS) und die umfassende, nachhaltige Sanierung der Schieneninfrastruktur inklusive Stellwerke fließen.
6. **Güter auf die Bahn:** Das Lippenbekenntnis muss Wirklichkeit werden! Wir brauchen unverzüglich Maßnahmen, die den Güterverkehr auf die Schiene bringen. Dafür muss die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr ausgebaut werden. Lkw-Transportmöglichkeiten auf der Bahn müssen bestehen bleiben, Gleisanschlüsse zu Firmen und Fabriken müssen neu entstehen und durch bürokratiearme Förderprogramme laut Gleisanschlusscharta unterstützt werden.
7. Das **System der Trassenpreise grundlegend reformieren:** Damit die Bahn konkurrenzfähig zum Straßenverkehr bleibt, muss die Berechnung der Trassenpreise (Schienenmaut) vom Vollkosten- auf das Grenzkostenprinzip umgestellt werden. So werden nur noch die Kosten berechnet, die durch eine Zugfahrt direkt entstehen.

C. Instrumente:

8. Ein **Finanzierungsfonds für die Bundesverkehrswege:** Um Investitionen langfristig abzusichern und vom jährlichen Verteilungskampf in den Haushaltsverhandlungen abzukoppeln, ist umgehend ein überjähriger Finanzierungsfonds nach Schweizer Vorbild einzurichten. Neben Haushaltsmitteln soll sich der Fonds aus den Mauteinnahmen speisen.
9. **Neue Grundprinzipien für die deutsche Mobilitätsplanung:** Der künftige Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan 2040 muss nachhaltige Mobilität fördern. Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die „Vision Zero“ (null Verkehrstote) müssen maßgeblich werden, um den Verkehr strategisch und integriert zu planen, zu finanzieren und zu organisieren. Der Entwurf des VCD für ein Bundesmobilitätsgesetz soll hierfür die Blaupause liefern.
10. Die **Einführung der kaufmännischen Buchhaltung (Doppik) in Bundes- und Landeshaushalte** ist erforderlich. Sie würde u.a. den jährlichen Wertverlust unserer Verkehrswege transparent machen. Politik, Regierung und Öffentlichkeit werden dadurch kontinuierlich gezwungen, sich mit dem Thema zu beschäftigen und etwaiges Nicht-Handeln zu rechtfertigen. Bei dieser schrittweisen bzw. mittelfristigen Umstellung sollen die wertvollen Erfahrungen der Kommunen berücksichtigt werden, die bereits auf kaufmännische Buchführung umgestellt haben. Durch ein verpflichtendes Monitoring der Infrastruktur soll frühzeitig erkennbar werden, an welcher Stelle kleinere Sanierungsmaßnahmen vorbeugend in den Haushalten berücksichtigt werden müssen, um einem großen Sanierungsstau vorzubeugen.

Der VCD wird seine Forderungen auch in den Bundestagswahlkampf 2025 einbringen. Zudem wird er prüfen, ob und wie Bürgerinnen und Bürger ihr Recht auf eine sichere und verlässliche Verkehrsinfrastruktur einklagen können.