

## **Dresdner Erklärung zur Verkehrswende**

15.9.2021

1. Übergeordnetes Ziel allen Handelns im Verkehr ist die Sicherung von Mobilität: für alle heute hier lebenden Menschen, aber auch für die Menschen in anderen Ländern und für die Menschen in zukünftigen Generationen. Mobilität bedeutet: Menschen müssen die Ortsveränderungen angemessen, sicher und barrierefrei zurücklegen können, die für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse notwendig sind: sie müssen zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf, zum Arzt, zur Apotheke, zu Freunden/Verwandten und zu Freizeitzielen usw. kommen können, eine gute Erreichbarkeit muss gewährleistet sein.
2. Aus Sicht der Gesellschaft ist hier vor Allem die Befriedigung dieser Grundbedürfnisse (essen, trinken, wohnen, arbeiten, lernen, kommunizieren, erholen, sich bewegen) relevant, und diese sind für alle Regionen und alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Welche Mobilitätsbedürfnisse welcher Personengruppe als „angemessen abgedeckt“ oder „nicht angemessen abgedeckt“ einzuordnen sind, muss gesellschaftlich ausgehandelt werden. Technik und Wissenschaft stellen dafür Daten, Verfahren und Lösungsoptionen bereit.
3. Ist damit das Ziel des Handelns klar, dann sind diese politisch als „angemessen“ definierten Mobilitätsbedürfnisse mit minimalem Verkehrsaufwand abzudecken: dies ist das Unterziel. Minimaler Verkehr bedeutet: möglichst geringe private und gesellschaftliche Kosten; dies umfasst ökologische Kosten, Zeit, finanzielle und natürliche Ressourcen, Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Unfälle, Flächeninanspruchnahme, Klimagasemissionen, Abfälle usw. Viele dieser Kosten und Schäden werden derzeit auf andere Menschen, andere Länder, andere Generationen verlagert (externe Kosten).
4. Heute erfordert der gesicherte Stand des Wissens insbesondere eine „wirklich klimaneutrale“ Gestaltung des Verkehrs und die Verknüpfung mit der Energiewende. De facto müssen Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und Schiffsverkehr so gestaltet sein, dass sie ohne Erdöl, ohne Benzin, ohne Diesel, ohne Kerosin und andere fossile Treibstoffe auskommen und dass dabei die Tragfähigkeit aller Ökosysteme erhalten bleibt.
5. In der Vergangenheit verfolgten Verkehrsplanung und Verkehrspolitik oft das Ziel eines „immer leichteren und flüssigeren“, also attraktiveren motorisierten Verkehrs. Auch deshalb stiegen die Verkehrsleistungen so stark an. Welche Ziele die Menschen damit erreichen konnten (und wie der Verkehr Lage und Art dieser Ziele beeinflusste)

wurde kaum betrachtet. Dieser Wechsel von der Verkehrsattraktivierung zur Mobilitätssicherung stellt den Kern der „Weg-vom-Verkehr-Hin-zur-Mobilitäts-Wende“ dar.

6. Der heutige Verkehr erfüllt diese (und andere) Bedingungen nicht, er ist damit auch insgesamt nicht mit „Nachhaltiger Entwicklung“ vereinbar. Deshalb muss und wird sich Verkehr verändern. Auf diesem Veränderungspfad sind konsequent fördernde und hemmende Maßnahmen (Push&Pull), vorab definierte Erfolgsindikatoren und eine Erfolgskontrolle notwendig.
7. Eine faire, effiziente, klimaneutrale, sichere, saubere, menschenfreundliche Verkehrswelt erfordert zwingend die Einbeziehung externer Effekte in die Bepreisung der Verkehrssysteme. Nur kontinuierliche Schritte zur Kostenwahrheit können die zielführenden Innovationen, Verhaltensänderungen, Nutzungsänderungen und Rahmenveränderungen ermöglichen, werden die privaten und gesellschaftlichen Kosten reduzieren und sozial gerecht verteilen. Die weitgehende Externalisierung vieler Kosten auf andere Menschen, andere Länder und andere Generationen muss enden.
8. Die heutigen Regelungen, Pfadabhängigkeiten, Kontexte und Institutionsnetzwerke verhindern Schritte in dieser Richtung. Strategisch sind dafür vor allem die Prinzipien Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung einzusetzen, in enger Integration mit Raumplanung, Wirtschaftspolitik, Sozialpolitik, Gesundheitspolitik, Finanzpolitik usw. Dabei sind Nähe, Dichte, Nutzungsmischung und Resilienz strategische Ziele. Hohe Lebensqualität, lebendige Städte und Dörfer sind das Ergebnis.
9. Alle Schritte auf diesem Weg sind mit den Betroffenen gemeinsam zu entwickeln, zu diskutieren und umzusetzen. Zur Versachlichung sind dafür drei Arten von Datengrundlagen notwendig und aufzubereiten:
  - Wo und wie können die Menschen Mobilitätsbedürfnisse abdecken?
  - Wo und wie haben sich die Menschen tatsächlich fortbewegt?
  - Wie bewerten die Betroffenen die Situation, wo sehen sie Defizite?
10. Bei allen Planungen, Bewertungen und Entscheidungen sind nicht nur die Interessen der heutigen Verkehrsnutzerinnen und Verkehrsnutzer, sondern auch die Interessen davon betroffener „anderer Menschen“, „anderer Räume“ und „anderer Generationen“ einzubeziehen. Alle Lösungen müssen insbesondere weltweit übertragbar sein: Sie müssen auch dann die Tragfähigkeitsgrenzen beachten, wenn sich alle Menschen der Erde zu allen Zeiten genau so verhalten würden wie die hier und heute den Verkehr nutzenden Menschen.