

## **Für eine soziale und umweltverträgliche Mobilität**

Mobilität ist ein grundlegendes Bedürfnis in unserer Gesellschaft. Wer nicht mobil ist, kann nicht vollumfänglich am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Der Mensch hat in seiner Geschichte seine Mobilität nach dem Motto "immer weiter, immer schneller" weiterentwickelt. Nun sind wir an einem Punkt angelangt, an dem ein neuer Weg gefunden werden muss. Wie in anderen Bereichen z.B. der Energiegewinnung kann hier nur die Nachhaltigkeit die Überschrift sein.

Der motorisierte Individualverkehr ist Hauptverursacher globaler Umweltzerstörung

Der Individualverkehr auf der Straße ist heute Hauptträger der Mobilität, aber auch Hauptverursacher von Umweltproblemen. Klimaveränderungen, Wald- und Tiersterben, Krankheiten beim Menschen sind auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Dass das Wachstum auf der Straße nicht fortgesetzt werden kann ist unbestritten.

### **• Die bisherige Verkehrspolitik produziert soziale Ungleichheit**

Mit der Vernachlässigung der alternativen Verkehrsträger insbesondere des öffentlichen Verkehrs steht die mobile Gesellschaft ähnlich wie die Informationsgesellschaft vor einer Spaltung: in Autofahrer, die von der staatlich finanzierten Straßeninfrastruktur profitieren und in Nicht-Autofahrer, die mit einem schlechten Grundangebot an öffentlichem Verkehr zurecht kommen müssen. Diese sozial ungerechte Situation muß behoben werden, wenn wir zu einer nachhaltigen Mobilität kommen wollen.

### **• Kein Bau von Bundesfernstraßen mehr**

Dazu muss die Investitionstätigkeit auf der Straße zugunsten der Schiene und des ÖPNV auf ein Minimum zurückgefahren werden. Wir halten die Angleichung der Investitionsmittel im Bundesverkehrswegeplan nur für einen ersten Schritt. In den nächsten Jahren muß erheblich mehr Geld in Schienenprojekte als in Straßen investiert werden. Wir lehnen Neubauprojekte von Bundesfernstraßen grundsätzlich ab, denn sie verursachen in jedem Fall nur neuen Verkehr und Flächenverbrauch.

### **• Umbau des Straßenplanungsrechts in Städten und Gemeinden**

Straßen führen heute vielfach zu einer Minderung der Lebensqualität der Anwohner, weil sie lediglich aus der eingeschränkten Perspektive eines funktionierenden Autoverkehrs gebaut wurden. In Zukunft muß zuallererst die Verträglichkeit für den Menschlichen Lebensraum beim Umbau von Straßen in Städten und Gemeinden berücksichtigt werden, was natürlich eine hohe Umweltverträglichkeit mit einschließt. Dazu muß den betroffenen Bürgern ein umfangreiches Mitspracherecht bei der Planung eingeräumt werden. Verkehrsberuhigung ist oberstes Ziel.

### **• Verkehrsvermeidung durch intelligente Siedlungsstruktur**

Viel Verkehr entsteht heute dadurch, dass die Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Freizeit räumlich stark getrennt wurden. Flächennutzungspläne müssen in Zukunft den Verkehr berücksichtigen, der durch eine bestimmte Nutzung entsteht. Ziel ist es, die Wege zu reduzieren, die die Menschen für die Bewältigung ihres Alltags zurücklegen müssen. Die Innenstädte müssen sowohl als Wohn-, Arbeits-, und Einkaufsort attraktiv werden. Der Bau von Einkaufszentren auf der grünen Wiese wird von uns abgelehnt.

### **• Bahnreform II: Mehr Wettbewerb auf der Schiene**

Durch die Fehlkonstruktion der Bahnreform unter der alten Kohl-Regierung ist die Bahn in existentielle Nöte geraten. Sie ist nicht mehr in der Lage mehr Verkehr zu binden geschweige denn Verkehr von den anderen Verkehrsträgern Straße und Luft an sich zu ziehen. Die Bahn muß deshalb in einem gesellschaftlichen Konsens wettbewerbsfähig gemacht werden. Die Preise müssen sinken, und der Fahrplan muß verdichtet werden. Die Fahrzeuge müssen modern sein und pünktlich verkehren. Bahnhöfe müssen sauber und attraktiv werden. Dies alles muß flächendeckend sein.

Erreichen wollen wir dies durch einen internen Wettbewerb auf der Schiene. Dieser soll angestoßen werden durch folgende Punkte:

- \* Steuerentlastung der Bahn: in Deutschland bezahlt die Bahn heute die höchsten Steuern.
- \* Herauslösen der Schieneninfrastruktur aus der DB AG
- \* staatliche Kontrolle der Trassenpreise und Trassenvergabe (Regulierungsbehörde)
- \* Modernisierung der Strecken
- \* Verpflichtung des Bundes zur Vorhaltung eines modernen flächendeckenden Fern-Schienennetzes analog den Bundesfernstraßen
- \* Verpflichtung der Länder zur Vorhaltung eines modernen flächendeckenden Nebenstreckennetzes analog des Straßennetzes
- \* Definition eines Versorgungsstandards mit Schienenverkehr (mindestens stündliche Verbindungen)

Uns ist bewußt, dass dies einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeutet. Die Finanzen sollen hauptsächlich durch die Übernahme der Verursacherkosten durch den Straßenverkehr und die Umschichtung von Mitteln vom Straßenbau auf die Schiene bereit gestellt werden.

### • **Verursacherprinzip: der Straßen- und Luftverkehr übernimmt seine Kosten**

Die Ökosteuer ist immer noch umstritten. Wir haben allerdings einen großen Erfolg errungen, wenn man bedenkt, dass die Autopartei SPD entgegen allen Forderungen weiter zur Ökosteuer steht. Die Höhe der Steuer ist allerdings noch nicht ausreichend, um den motorisierten Individualverkehr verursachergerecht zu besteuern und einen sinnvolleren Umgang mit dem Auto herbeizuführen. Deshalb muß die Ökosteuer auf Mineralkraftstoffe weiter erhöht werden. Das Aufkommen der Ökosteuer soll nicht ausschließlich zur Senkung der Lohnnebenkosten verwendet werden, ein angemessener Teil soll in die Förderung nachhaltiger ökologischer Projekte fließen.

Im Flugverkehr muß endlich, möglichst europaweit, die Kerosinsteuer eingeführt werden. Sie muß so hoch sein, dass sie sich auf Flugpreise niederschlägt. Es kann nicht sein, dass Fliegen billiger ist, als Bahnfahren.

Um den ausufernden Güterverkehr auf der Straße einzudämmen und auf die Schiene zu verlagern, unterstützen wir die Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer Schwerverkehrsabgabe. Der Betrag von 25 Pf kann aber nur der Einstieg sein, und sollte kontinuierlich erhöht werden, damit das Ziel von Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erreicht werden kann.

### • **Alternative Fortbewegung auf der Straße:**

Einstieg in den Ausstieg aus den herkömmlichen Antriebstechnologien.

Wir wollen das Auto keineswegs abschaffen oder verbieten. Es wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Verkehrsgeschehen spielen. Deshalb wollen wir es zukunftsfähig machen. Dazu sind neue Antriebstechnologien gefragt. In einem ersten Schritt ist der Flottenverbrauch an herkömmlichen fossilem Brennstoff drastisch zu reduzieren. Die Autoindustrie muss durch steuerliche Regulierung (Anreize) und eine neue forschungspolitische Ausrichtung zum Umstieg auf alternative Antriebstechnologien bewegt werden. Es wird nicht nur eine neue Antriebstechnologie geben, sondern möglicherweise wie bei den erneuerbaren Energien mehrere.

### • **Vorrang für den Nichtmotorisierten Individualverkehr**

Fahrradfahren ist sowohl Sport als auch Mobilität. Aber als Fahrradfahrer habe ich vielfach unter dem bevorzugten Autoverkehr zu leiden. Ich werde durch schnell fahrende Autos gefährdet, durch entsprechende Ampelschaltungen zu unnötigen Wartezeiten gezwungen, meine Gesundheit wird durch Abgase beeinträchtigt. Deshalb muß es einen massiven Ausbau von Fahrradwegen und –streifen geben. Die StVO muß noch fahrradfreundlicher werden: z.B. muß es möglich sein, dass Fahrradfahrer die auf einem Fahrradstreifen rechts abbiegen rote Ampeln ignorieren dürfen (grüner Pfeil nur für Radfahrer). Strafen für fahrradwiedriges Verhalten von Autofahrern müssen drastisch erhöht werden (z.B. muß es auch der kommunalen Parküberwachung möglich sein Strafzettel an Autos zu verteilen, die auf Radwegen und Gehsteigen parken). Städte und Gemeinden sollen einen Fahrradbericht vorlegen.

### • **Geschwindigkeit verringern**

Um die Opfer des Straßenverkehrs zu reduzieren und den Benzinverbrauch zu verringern, fordern wir ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen, wie in den anderen europäischen Ländern üblich.