



Beschluss der 32.Landesmitgliederversammlung(LMV) in Würzburg vom 19.- 21.April 2013

Mobilität braucht einen Perspektivwechsel

Mobilität ist eine der wichtigsten Grundlage für die Teilhabe aller Menschen an der Gesellschaft. Durch den technischen Fortschritt ist es immer leichter möglich die Gesellschaft näher zusammenwachsen zu lassen. Für uns braucht es dazu keine bayerische Identitätspolitik, sondern in erster Linie verkehrspolitische Konzepte die Menschen in den Randgebieten des Freistaats möglichst genauso gute Partizipationsmöglichkeiten bieten wie den in städtischen Zentren lebenden Menschen.

Doch die aktuellen Diskussionen in den Medien zeigen immer wieder wie weit der Freistaat davon entfernt ist eine Verkehrspolitik für alle zu machen. Derzeit konzentriert sich beispielsweise die Deutsche Bahn vor allem auf zeit- und geldintensive Großprojekte, mit denen sich Aufsichtsratsmitglieder immer wieder profilieren wollen. Die Instandhaltung des übrigen Netzes und die bessere Vernetzung kleinerer Bahnhöfe hat aufgrund nicht vorhandener Prestigeträchtigkeit keine Priorität. Mobilität muss sich jedoch an den Bedürfnissen der einzelnen Menschen vor Ort und nicht an wenig tiefgreifendem Größenwahn orientieren.

Die Bedürfnisse der einzelnen Menschen ernst zu nehmen heißt für die GRÜNEN JUGEND Bayern endlich das Wort Peripherie zu einem Fremdwort zu machen, Investitionen in die Infrastruktur nicht nur in den Räumen zu tätigen, in denen es sich wirtschaftlich lohnt und Mobilität nicht als Luxusgut, sondern endgültig als grundlegende Teilhabebedingung für soziales Leben zu manifestieren. Wir fordern insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene eine Mobilität der Bedürfnisse und nicht der Wirtschaftlichkeit, und bekräftigen unsere Forderungen zu einer besseren Anbindung für Kinder und Jugendliche vom Landesjugendkongress 2012 in Wunsiedel.

Für uns gehört dazu, keine getrennten Konzepte für Stadt und Land zu entwickeln, sondern endlich einen großen Fokus auf die Vernetzung beider Konzepte und die jeweiligen Knotenpunkte zu legen. Es müssen alle Räume erschlossen werden, und der Abnahme von Infrastruktur auf Grund von Entfernung zu wirtschaftlich bedeutenden Zentren muss entgegengewirkt werden. Eine Lösung findet sich hier nicht in der Idee voll auf ein Verkehrsmittel zu setzen, sondern in der intelligenten Verknüpfung der vielen vorhandenen Möglichkeiten der Fortbewegung. Das nächste große Thema bei der Frage nach den Bedingungen von Mobilität ist natürlich auch der Energieverbrauch und der CO2 Ausstoß. In Bayern macht der Verkehr in beiden Punkten ein Drittel davon aus. Unsere Vorstellung von einem hinreichenden Verkehrskonzept bringt ein hohes Maß an flächendeckender Mobilität und nachhaltiger Umweltfreundlichkeit in Einklang. Im folgenden möchten wir unsere Grundbausteine eines solchen Konzeptes darstellen.

Die Bahn im Regionalverkehr

In den letzten Jahrzehnten ist die Deutsche Bahn AG in erster Linie dadurch bekannt geworden, dass vor allem beim Streckenausbau und der Instandhaltung in ländlichen Gebieten Stillstand herrscht. Hier fordern wir ein Umdenken hin zur stärkeren Vernetzung kleinerer Bahnhöfe und zum

Beschluss der 32. Landesmitgliederversammlung der GRÜNEN JUGEND Bayern in Würzburg (April 2013)

(Bildquelle: pedestrianrex – Lizenz: CC BY-SA 2.0 – Bildlink: <https://secure.flickr.com/photos/pedestrianrex/2420997341/>)



Ausbau und der Elektrifizierung von Strecken auch in entlegene Gebiete. Auch Strecken, die sich nicht auf den ersten Blick und unter wirtschaftlichen Aspekten rentieren, dürfen nicht vernachlässigt werden, wenn sie für die Menschen vor Ort sinnvoll sind.

Statt laufend Regionalbahnhöfe und finanziell unwirtschaftliche Strecken still zu legen, muss die Bahn sich darum bemühen, den Bürger*innen ein interessanteres Angebot zu machen, um diese zu einem Umsteigen auf die Bahn zu bewegen. Die Bahn muss sich in diesem Punkt ihrer gesellschaftlichen Bedeutung bewusst werden.

Das Kölner Verwaltungsgericht hat erst kürzlich festgestellt, dass die Bahn dazu verpflichtet ist, Fahrgastinformation auch an noch so abgelegenen Regionalbahnhöfen anzubieten. Diesen Schritt halten wir für überfällig. Wir fordern außerdem eine flächendeckende Instandhaltung und Modernisierung regionaler Strecken.

Zur Modernisierung gehört auch Elektrifizierung. Auch in Bayern gibt es noch zahlreiche Strecken, die nicht elektrifiziert sind. Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert, die Strecken München- Lindau, Bayreuth-Hof, sowie weitere Lücken im Schienennetz schnellstmöglich zu elektrifizieren und mittelfristig alle anderen Verbindungsstrecken, bei denen das noch nicht der Fall ist.

Das Auto – Inbegriff des Individualverkehrs auf dem Land

Eine autofreie Gesellschaft ist jedoch noch nicht realistisch. Gerade in strukturschwachen Gebieten kann der Individualverkehr nur schwer in Frage gestellt werden. Umso wichtiger ist es, den Autoverkehr in den Städten weiter zurückzudrängen. In erster Linie stehen für uns hier die Menschen, die aus dem Umland in die Städte fahren im Vordergrund. In keiner bayerischen Stadt lohnt es sich für Autofahrer*innen am Stadtrand auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Auto fahren ist eine Flatrate. Wenn die Menschen sich bereits ein Auto angeschafft haben und die Versicherung bezahlen, sind die Benzin- und Parkkosten oftmals günstiger als die öffentlichen Verkehrsmittel. Gerade deshalb braucht es attraktive Angebote im ÖPNV sowie flächendeckend rund um Städte Park&Ride Angebote. Eine Maut für Autos nach bekannten Vorbildern wie z.B. Österreich lehnen wir ab, da es sich nur um eine weitere Flatrate für Autofahrer*innen handelt, die es attraktiv macht noch mehr Strecken mit dem Auto zurückzulegen und nicht unserer Vorstellung einer sozial verträglichen Negativsubvention entspricht.

Um aber auch in den Gebieten um die Städte eine attraktive Alternative zur CO2 intensiven Individualmobilität anbieten zu können, sollte kurzfristig auf Elektromobilität gesetzt werden. Diese ist für uns nicht die vielbeschworene Lösung für die Stadt, sondern vorerst eine kurzfristige Lösung für das Land. In stadtnahen Gebieten, die keine Schnellbahnanbindung haben ist das Elektroauto auf absehbare Zeit als CO2-arme Alternative zu fördern. Damit verbunden müssen aber natürlich auch gerade an den Park&Ride-Stationen genügend Auflademöglichkeiten angeboten werden.

Anbindung an Mobilitätsknotenpunkte

Damit das Auto aber nur auf den Strecken eingesetzt wird, bei denen es keine wirtschaftliche

Beschluss der 32. Landesmitgliederversammlung der GRÜNEN JUGEND Bayern in Würzburg (April 2013)

(Bildquelle: pedestrianrex – Lizenz: CC BY-SA 2.0 – Bildlink: <https://secure.flickr.com/photos/pedestrianrex/2420997341/>)



Alternative gibt, müssen Mobilitätsknotenpunkte so gestaltet sein, dass das Umsteigen attraktiv wird.

Anschluss an den Fernverkehr

So ist unter anderem der Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr von großer Bedeutung für eine moderne Mobilität. Die Fahrt zum Fernbahnhof muss unkompliziert und einfach sein. Viele Regionalbahnhöfe zeigen bereits, wie so etwas funktionieren kann. Die Bahn ist vor allem deshalb eine überlegene Form der Mobilität, weil sie bei Benutzung von Ökostrom sowohl kurze als auch lange Distanzen auch vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit attraktiv zurücklegen kann. Deshalb fordern wir, dass die Bahn innerhalb der nächsten zehn Jahre komplett auf Ökostrom umsteigt. Hierbei ist darauf zu achten, dass Strom aus Pumpspeicherkraftwerken auch ursprünglich über erneuerbare Energieträger gewonnen wurde. Um diese nachhaltige Fortbewegung auch auf längeren Strecken attraktiv zu machen, fordern wir zudem eine bessere Anbindung des Schienenfernverkehrs an Mobilitätsknotenpunkte wie beispielsweise Flughäfen.

Doch auch steuerlich muss der Nachhaltigkeit Rechnung getragen werden. Um das Bahnfahren preislich attraktiver zu gestalten, fordern wir deshalb, den reduzierten Umsatzsteuersatz, der derzeit bei Bahnfahrten unter 50km anfällt, auf alle Bahnstrecken auszuweiten.

Anschluss an ÖPNV

Am wichtigsten ist aber der Verkehr auf kurzen Strecken und die Anbindung zum ÖPNV. Die wichtigsten Knotenpunkte sind hier natürlich Bahnhöfe und Park&Ride Stationen mit ausreichend Parkraum auch für Fahrräder. Doch obwohl es bereits Angebote dieser Art gibt, wird es von einem geringen Teil der Bevölkerung genutzt. Oftmals sind die Angebote des ÖPNV zu unattraktiv.

Die GRÜNE JUGEND Bayern bekräftigt ihre Forderungen, die auf dem Landesjugendkongress in Wunsiedel 2012 beschlossen wurden: Ein kostenloses ÖPNV für Kinder und Jugendliche, Schulwegfreiheit über die 10. Klasse hinaus, sowie die Einführung eines bayernweiten Semestertickets. Aber nicht nur bei jungen Menschen muss der ÖPNV ein attraktives Angebot schaffen. Auch und gerade für Anschlussfahrer*innen müssen Tarife geschaffen werden, wie beispielsweise in der Stadt Wien, wo ein Jahresticket 365 kostet. Mittelfristig fordern wir die Einführung eines ticketlosen ÖPNV.

Radverkehr in der Stadt – Autofreie Innenstädte

Unsere Städte und deren Strukturen sind nach wie vor geprägt von individuellen, fossil basierten Fortbewegungsmöglichkeiten. So gehört der größte Flächenanteil zwischen den Wohnflächen immer noch den Autofahrer*innen. Mehrspurige Straßen, oft ohne Fahrradwege dominieren das Stadtbild. Hinzu kommen Fußgänger*innenzonen, die für das Rad leider oft Hindernisse darstellen und zu denen meist keine fahrradfreundlichen Alternativrouten existieren. Die GRÜNE JUGEND Bayern möchte den Radverkehr als eine wesentliche Säule in der Verkehrs-, aber auch Gesellschaftspolitik etablieren.

Beschluss der 32. Landesmitgliederversammlung der GRÜNEN JUGEND Bayern in Würzburg (April 2013)

(Bildquelle: pedestrianrex – Lizenz: CC BY-SA 2.0 – Bildlink: <https://secure.flickr.com/photos/pedestrianrex/2420997341/>)



Ein Vorzeigekonzept dafür liefert die Stadt Kopenhagen, die nicht nur im innerstädtischen Verkehr stark auf Fahrradförderung setzt, indem sie zum Beispiel eine Grüne Welle für Radfahrer*innen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h eingeführt hat, sondern auch mit den umliegenden Kommunen gemeinsam an einem Radschnellwegnetz arbeitet, um auch Pendler*innen aus dem Umland in das städtische Verkehrskonzept mit einzubinden.

Beweggründe für die Verantwortlichen, auch mit größerem finanziellen Aufwand die Radinfrastruktur auszubauen, waren aber nicht allein Umweltfaktoren, oder Kosteneinsparungen bei Reparatur und Neubau von Straßen, sondern nicht geringfügige Einsparungen im Gesundheitswesen. Eine Studie von Wiener Verkehrsforscher*innen spricht von 85 Cent die ein zurückgelegter Kilometer einer Person mit dem Fahrrad anstatt mit dem Auto an Einsparungen bei Folgekosten in der Behandlung von zum Beispiel Herz-Kreislaufkrankungen einspart.

Doch Bayern ist nicht Kopenhagen. Im Freistaat werden derzeit nur knapp über 10% der Wege mit dem Fahrrad zurück gelegt. Davon sind ca. 90% Strecken unter 5 Kilometer lang. Auch 40% der mit dem PKW zurück gelegten Strecken sind nur unter 5 Kilometern weit, hier ließe sich ein großes Potential an Umwelteinsparungen ausschöpfen, indem man Menschen das Zurücklegen eben dieser Kurzstrecken mit dem Rad statt mit dem Auto erleichtert.

Das Bundesverkehrsministerium weist zurecht darauf hin, dass derzeit meist ein ideeller Ansporn vorhanden sein muss, um das Rad auch im Alltagsverkehr einzusetzen. Um also den Radverkehr als wichtigen Bestandteil unserer Verkehrsgesellschaft zu etablieren benötigt es einiger struktureller Umdenkmaßnahmen bei der Verkehrsplanung.

Für uns wird ein auf Autos ausgelegtes Verkehrsnetz durch ein paar Schilder nicht zu einer Fahrradfahrer*innen freundlichen Infrastruktur. Wir fordern, dass der Radverkehr in den Städten nicht hinter dem Autoverkehr steht, sondern Radverkehrswege zur Sicherheit aller am Verkehr beteiligten unabhängiger von den Autoverkehrswegen geplant werden. Außerdem fordern wir autofreie Innenstädte in den größeren Städten Bayerns und die damit mögliche Einführung von parallel zu Fußgängerzonen existierenden Fahrradstraßen.

Vernetzung zwischen Rad, Bahn und ÖPNV

Das Fahrrad eignet sich als Zubringer zu Bahn, Bussen und Co. Bei Strecken über 10 Kilometer und auch bei schlechten Wetterbedingungen wird aber selten alleine auf das Fahrrad als Verkehrsmittel gesetzt. Das Fahrrad kann in diesen Fällen aber zur Ergänzung des ÖPNV eingesetzt werden.

Dazu muss es aber geeignete, sichere Fahrradparkplätze und einfache Mitnahmemöglichkeiten geben. Derzeit blockiert aber immer wieder die Politik der Öffentlichen Verkehrsbetriebe die sinnvollen Einbindung von Radfahrer*innen an den ÖPNV. Die Deutsche Bahn lässt ihre Kund*innen auf dem Großteil der Strecken ein extra Fahrradticket lösen. Auch die meisten Busunternehmen verbieten die Mitnahme von Fahrrädern. Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert die Kommunen und den Freistaat auf, bei der Vergabe von Verkehrsprojekten die Unternehmer*innen bei diesen Aspekten in die Pflicht zu nehmen. Zusätzlich müssen die Versäumnisse aus der

Beschluss der 32. Landesmitgliederversammlung der GRÜNEN JUGEND Bayern in Würzburg (April 2013)

(Bildquelle: pedestrianrex – Lizenz: CC BY-SA 2.0 – Bildlink: <https://secure.flickr.com/photos/pedestrianrex/2420997341/>)



Vergangenheit nachgeholt werden, so dass in allen öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrradmitnahme barrierearm möglich ist.

Trotzdem ist es nicht das Ziel, dass jede*r ständig ihr*sein eigenes Fahrrad dabei hat, auch wenn das möglich sein sollte. Es braucht Konzepte für die Strecken vor und nach der Nutzung des ÖPNV. So müssen an jeder Haltestelle Fahrradparkplätze zur Verfügung stehen, an denen Radler*innen ihre Zweiräder bequem, vor Wiedereinflüssen geschützt und sicher abstellen können.

Für die Weiterfahrt zum Zielort sollte dann flächendeckend ein Radleihsystem zur Verfügung stehen, mit dem es bequem möglich ist zum Beispiel vom Bahnhof zu Arbeitsstelle zu kommen, ohne sich Sorgen über die Aufbewahrung des Fahrrads machen zu müssen.

Radverkehr und ein gutes Radwegenetz auf dem Land

Radverkehr wird von den Behörden heutzutage häufig als rein sportliche Betätigung und zum Vergnügen missverstanden. In strukturschwachen Gebieten werden Radwege für Fahrradtouren gestaltet was sich an den Netzen rund um Main und Donau zeigt. An Verbindungsstrecken hält man Fahrradwege aber oftmals für überflüssig. Gerade zwischen Gemeinden findet man oft ein so genanntes Radwegenetz, das mehr einem Flickenteppich aus Feldwegen gleicht.

Wir fordern daher ein flächendeckendes Netz von Radschnellwegen für den Freistaat. Radschnellwege sind kreuzungsfreie und beleuchtete, 2-4 Meter breite Radwege, die ausschließlich dem Radverkehr dienen und eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h zulassen.

Wir verstehen Radschnellwege nicht als Anhängsel des derzeitigen Straßennetzes, sondern als eigenständige Wege mit der praktikabelsten und sichersten Streckenführung. Zusätzlich gehören dazu Stationen mit Schlauchautomaten, Luftpumpen, und Unterstellmöglichkeiten in einem realistischen Abstand.

Gerade auf kommunaler Ebene braucht es ein Umdenken. Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert, bei allen Straßenbaumaßnahmen den Radverkehr miteinzubeziehen und die Radverkehrswege zwischen einzelnen Gemeinden flächendeckend auszubauen.

Sicherheit im (Rad)verkehr

Der dritte bedeutende Faktor, um den Fahrradverkehr attraktiver zu gestalten ist die Sicherheit. Gerade bei diesem Punkt fällt die Staatsregierung immer wieder durch wirre Konzepte auf, die meist eher als Gegenmaßnahme zur Radverkehrsförderung wahrgenommen werden können. Die GRÜNE JUGEND Bayern ist der Auffassung, dass Verkehrssicherheit nicht nur durch einen Bußgeldkatalog hergestellt werden kann. Vielmehr muss der Bußgeldkatalog bei Verstößen, die keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, überarbeitet werden.

Zudem braucht es um den Radverkehr wirklich sicherer zu machen, klare Radwegkonzepte, wie sie schon angesprochen wurde, wenige Kollisionsmöglichkeiten zwischen Radverkehr und Stra-

Beschluss der 32. Landesmitgliederversammlung der GRÜNEN JUGEND Bayern in Würzburg (April 2013)

(Bildquelle: pedestrianrex – Lizenz: CC BY-SA 2.0 – Bildlink: <https://secure.flickr.com/photos/pedestrianrex/2420997341/>)



ßenverkehr, eindeutige Beschilderung und übersichtlich und breit gestaltete Radwege. Zusätzlich sollten die Radwege wenn möglich baulich komplett von den Straßen getrennt werden. So wie es auf der Autobahn nicht mehr möglich ist ein Vorfahrt-Achten Schild zu übersehen, sollte es bei Fahrradwegen nicht mehr möglich sein Kreuzungen oder Straßenmündungen zu übersehen.

Im Jahr 2009 waren von 4152 Verkehrstoten 462 Radfahrer*innen. Dieser erhebliche Teil könnte deutlich reduziert werden. Dabei helfen natürlich die genannten infrastrukturellen Maßnahmen, zusätzlich muss aber auch in der Schule immer wieder ein verantwortungsbewusster Umgang mit dem Fahrrad transportiert werden. Da ist der Fahrradunterricht in der dritten Klasse ein guter Ansatz, der aber mit Gefahrentraining und Hinweisen auf Selbstverantwortung und nicht nur auf Regelbeachtung erweitert werden muss. Mobilität heißt für uns Teilhabe

Mobilität ist für uns keine Frage von Prestige, sondern eine Frage der Teilhabe. Wir fordern eine Mobilitätspolitik für die Menschen ein. Das heißt für uns Bus, Bahn und Rad stärker in den Fokus der Verkehrsplanung zu stellen und es heißt auch Finanzmittel neu zu verteilen. Im Bereich der Mobilität gab es immer wieder Revolutionen und Zeitenwenden. Immer mehr Möglichkeiten von A nach B zu kommen haben sich ergeben und immer mehr Strecken sind dazugekommen. Wir wollen Mobilität aber nicht als Strecken verstehen, sondern als Netz. Für uns ist es elementar, dass an Mobilität alle teilhaben können, Barrieren abgebaut werden und unsere Fortbewegung nachhaltig erfolgt. In einem solchen Netz steht nichts mehr im Weg und niemand bleibt sitzen.