

Antrag an den Landesparteitag DIE LINKE. Baden-Württemberg

Antragsteller: DIE LINKE. Stuttgart Kreisparteitag vom 18.05.2017

Antrag: Verkehrspolitisches Manifest als Kampagne bis zur Kommunalwahl 2019

Die Fakten sind sattsam bekannt. Das „Mobilitätsmodell“ des Privat- oder Firmen-PKW, also des motorisierten Individualverkehrs, ist ein sehr relevanter Beitrag zu Luftverschmutzung, Verlärmung, Zersiedelung, Bodenversiegelung, zum Energie- und Ressourcenverbrauch, und weiteren Umweltschäden. Zudem binden die Infrastrukturkosten zum Bau und Erhalt von Straßen, Tunneln, Verkehrsleittechnik, Parkhäusern u.v.m. große Summen für ein höchst ineffizientes Verkehrsmittel.

„Freiwillig“ gibt es keinen nennenswerten Mentalitätswechsel, trotz des Wissens um die Folgen für Gesundheit und Umwelt. Auch Kampagnen zur Sensibilisierung bleiben wirkungslos. Dies zeigt nicht zuletzt der andauernde „Feinstaubalarm“ in Stuttgart, mit maximal 2-3% reduziertem PKW-Verkehr – ein Wert, der nahe an der statistischen Unschärfe liegt.

Ohne eine deutliche Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gibt es keine Reduzierung bei Lärm, Luftschadstoffen, Flächenversiegelung, Verkehrsopfern und allen anderen negativen Begleiteffekten.

Wir sagen klar und deutlich:

1. Der MIV muß begrenzt und reduziert werden. Zu den notwendigen Maßnahmen gehören u.a.:

- Fahrverbote zur Einhaltung der gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte
- Planung und Umsetzung MIV-freier Quartiere
- Zurückdrängen des MIV aus bestehenden Quartieren durch Zufahrtsbeschränkungen
- Entwicklung stadtverträglicher Logistikmodelle
- Belastung des MIV mit den realen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Kosten
- Keine sinnlose Verschwendung von Steuermitteln durch „dem Stau hinterherbauen“, sondern umsteuern auf zukunftsfähige Mobilität.

2. Der Wechsel der Antriebsart ist keine Lösung. Elektromobilität ist kaum weniger schädlich als Verbrennungsmotoren:

- Die Energieversorgung bei massenhafter Elektromobilität ist völlig ungesichert. Die erneuerbaren Energien lagen 2014 bei nur 26 % am Strommix
- Auspuffgase sind nur ein kleiner Teil der Luftschadstoffproblematik. 50% des Feinstaubes entsteht durch Komponentenabrieb, z.B. der Bremsen
- Die Batterietechnologie ist extrem ressourcenintensiv und erzeugt hochgiftige Abfälle, deren Entsorgung völlig ungeklärt ist
- Der ökologische Rucksack eines vollelektrischen PKW ist riesig und benötigt hunderttausende Kilometer Fahrleistung, bis er annähernd gleich ist zur einem Auto mit Verbrennungsmotor
- Die Autoindustrie muss eine tragfähige Konversionsstrategie entwickeln und durchsetzen, um zukunftsfähige und nutzbringende Industrieprodukte an den Markt zu bringen.

3. Der ÖPNV muß ausgebaut und attraktiver werden:

- Der ÖPNV muss Kern eines vernetzten Gesamtangebotes des Umweltverbundes mit Car-Sharing, Fahrradverleih, evtl. Taxi und anderen Mobilitätsangeboten sein, das sämtliche Mobilitätsbedürfnisse befriedigt
- Der ÖPNV benötigt im Verkehr immer und überall konsequenten Vorrang vor dem MIV – durch echte Vorrangschaltungen sowie privilegierte Trassen für Bahn **und** Bus
- Der ÖPNV muss für alle Bevölkerungsschichten bezahlbar sein – mittel- bzw. langfristig durch fahrscheinlosen Gebrauch, kurzfristig durch allgemeine Fahrpreissenkungen, Vereinfachungen im Tarif und flächendeckende Sozialtickets
- Der ÖPNV in Ballungsräumen muss weiter ausgebaut werden – durch Taktverdichtungen, Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten und neue Strecken. In schnellen Tangentialverbindungen liegen in Ballungsräumen große Potentiale
- Der ÖPNV im ländlichen Raum muss ebenfalls angebotsorientiert ausgebaut werden – sowohl durch klassische, attraktiv getaktete Linien als auch durch flexible, nachfrageorientierte Modelle.

4. Zukunftsfähige Mobilität ist Aufgabe der öffentlichen Hand:

- Mobilität insgesamt ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge
- Die öffentliche Planung und Durchführung von Mobilitätsangeboten muss immer Vorrang vor „eigenwirtschaftlichen“ Profitinteressen privater Verkehrsunternehmen haben
- Die öffentliche Mobilität benötigt verlässliche Finanzierungsinstrumente – z.B. durch Nahverkehrsabgabe und/oder Citymaut
- Die Neu- bzw. Wiedererrichtung von öffentlichen Betrieben muss durch entsprechende Finanzhilfen auch für kleinere Städte und Gemeinden grundsätzlich ermöglicht werden
- Die Aufgabenträger für Mobilität benötigen klare Mindeststandards für Qualität und Arbeitsbedingungen.

5. Kommunale Planung muss immer verkehrsvermeidend sein:

- Die verkehrsvermeidende Sicherung der Nahversorgung in Gemeinden und Quartieren muss eine kommunale Pflichtaufgabe sein
- Die Trennung von Arbeit und Wohnen muss zur Vermeidung von Pendlerverkehr reduziert werden. Wir wollen Städte der kurzen Wege.
- Qualitätsvolle höhere Wohndichte ist notwendig für effektive, ressourcenschonende Mobilitätsangebote. Das reine Wohngebiet mit Einfamilienhäusern ist Teil des Verkehrsproblems
- Die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs muss intensiviert werden. Die Umwidmung von Straßenfläche ist dazu der geeignete Ansatz.

6. Güterverkehr gehört auf die Schiene:

- Der DB AG müssen klare Ziele für den Güterverkehr vorgegeben werden
- Industriegleise und Güterverkehrsstellen dürfen nicht mehr weiter reduziert, sondern müssen wieder ausgebaut werden
- Gewerbe- und Industriegebiete sind planerisch an den Schienengüterverkehr anzubinden
- Fahr- und Durchfahrtsverbote für LKWs müssen kontrolliert und durchgesetzt werden
- Die LKW-Maut muss drastisch erhöht werden, um den Güterverkehr mit seinen realen Kosten zu belasten
- Die Zulassung von sogenannten „Gigalintern“ läuft den oben genannten Zielen zuwider.

7. Der Weiterbau von Stuttgart 21 läuft den oben genannten Zielen fundamental zuwider:

-
- Mit einem Tiefbahnhof mit halbiertem Gleiszahl wird die Stadt der Möglichkeit einer schienenbasierten Güterverkehrsversorgung dauerhaft beraubt.
 - S 21 verlagert mit seinem ca. 30 %-igen Kapazitätsabbau Verkehr von der Schiene auf die Straße und verschärft die aktuellen Probleme,
 - Beeinträchtigt das Schienennetz von ÖPNV und Regionalverkehr verkehrlich, z.B. durch den geplanten Mischverkehr auf der Filderstrasse oder die Stilllegung des Gäubahnanschlusses an den Stuttgarter HBF,
 - S21 behindert den Ausbau des Schienennetzes finanziell: für den viel sinnvolleren S-Bahn-Ringschluss um Stuttgart herum fehlen nach Aussage des LMV die Mittel wegen Stuttgart 21. Gleiches gilt für den inzwischen – auch von S21-Befürworterseite – für erforderlich anerkannten Ausbau der Zulaufstrecken nach Bad Cannstatt und Feuerbach/Zuffenhausen zur Entmischung von Fern-, Regionalverkehr und S-Bahn
 - Ein integraler Taktfahrplan, das Nonplusultra des Schienenverkehrsausbaus in der Fläche nach Schweizer Vorbild, wird durch Stuttgart 21 im Südwesten nicht mehr machbar sein
 - Mit Umstieg 21 hat die Bürgerbewegung gegen S21 ein realisierbares Konzept auf der Basis der bisher geschaffenen Fakten vorgelegt, das oben genannten Zielen entspricht.

Umweltverträgliche Verkehrspolitik ist immer auch Sozialpolitik, da gerade die Armen nicht vor dem Verkehr aufs Land bzw. ins „Grüne“ flüchten können. Einkommens- und vermögensarme Menschen, insbesondere in den Ballungsräumen, sind der Gesundheitsgefährdung durch MIV in der Regel schutzlos ausgeliefert.

All dies erfordert Initiativen und Maßnahmen auf allen politischen Ebenen. Lasst es uns anpacken - von der kleinsten Kommune bis zum Bund.