

Grüne Leitlinien für eine nachhaltige Verkehrspolitik

Bündnisgrüne Verkehrspolitik für Brandenburg hat zum Ziel, Klima und Umwelt zu schonen, den Menschen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen in den ländlichen und urbanen Räumen gleichermaßen attraktive und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen sowie die Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen.

1. Klimaschutz als Leitlinie im Verkehrssektor einführen

Der Klimawandel ist die größte ökologische Herausforderung weltweit und der Kfz-Verkehr trägt in besonderem Maße dazu bei. Der PKW und LKW-Verkehr ist für etwa 20 % des CO₂-Ausstoßes verantwortlich und dies in steigendem Maße. Dennoch ist der Verkehr bisher von verbindlichen CO₂-Reduktionen freigestellt. Dabei erzeugt er schon heute etwa 5 % mehr CO₂ als 1990 und hat damit um etwa 25 % zugenommen. Hält dieser Trend an, werden die erzielten Klimaschutzfortschritte in Industrie, Energiewirtschaft und Haushalten durch den Verkehr zunichte gemacht. Deshalb muss es uns gelingen, die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr bis 2020 um 30 % zu senken. Bis 2050 müssen sie sogar um 80 % unter dem Niveau von 1990 liegen. Dies kann nur gelingen, wenn wir Autoverkehr vermeiden, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlegen und technische Innovation für effizientere Fahrzeuge vorantreiben. Der öffentliche Nahverkehr muss als Rückgrat eines umweltverträglichen, vernetzten Mobilitätssystems weiter ausgebaut werden.

1.1 Autoverkehr vermeiden – intakte Umwelt erhalten

Neue Verkehrskonzepte erproben

Stadtentwicklung und Verkehrsplanung müssen dafür sorgen, dass der Straßenraum als Lebensraum zurück gewonnen wird. Dafür muss er für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sicherer werden und an Attraktivität gewinnen. Modellversuche wie „Shared Space“ (zu deutsch in etwa: „gemeinsam genutzter Raum“) nehmen diese Ziele in Angriff. Städte mit einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sind nach wissenschaftlichen Untersuchungen auch wirtschaftlich eher erfolgreich. Um dies zu erreichen muss eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 abseits der Hauptstraßen durchgesetzt werden. Fuß- und Radverkehr müssen mehr Raum erhalten. Die Fahrbahn für Autos wird entsprechend schmaler. Zusammenhängende Wegenetze mit sicheren Überquerungsmöglichkeiten sowie abgesenkte Bordsteinkanten fördern die Zugänglichkeit für z.B. RollstuhlfahrerInnen und Väter/Mütter mit

Kinderwagen. Schilder und Ampeln werden bewusst reduziert, stattdessen wird auf Rechts-vor-Links und Kreisverkehre gesetzt. Wo dies noch nicht möglich ist, sollen Ampelvorrangschaltungen für Fuß- und Radverkehr eingesetzt werden. Der Verkehrsfluss wird sich insgesamt trotzdem verstetigen. **Wir wollen Modellprojekte für „Shared Space“ nach Brandenburg holen.**

Unsinnige Straßenprojekte auf Landesebene stoppen

Schon 1999 waren Ost- und Westdeutschland im Verhältnis zur Bevölkerung gleichwertig mit Straßen ausgestattet. Ein generelles Straßeninfrastrukturdefizit ist in Brandenburg und seinen Regionen nicht mehr erkennbar. Das hat erst jüngst eine Studie der TU Berlin für die Uckermark festgestellt. Es müssen allenfalls noch lokal begrenzte Verkehrszunahmen aufgefangen werden. Das ist weitgehend ohne Straßenneubauten zu bewältigen. Hinzu kommt, dass viele Verkehrswege für Spitzenbelastungen ausgelegt wurden, die nicht mehr erreicht werden. In schrumpfenden Regionen muss das Straßennetz dem sinkenden Bedarf angepasst werden. Nicht mehr benötigte Straßen können anders genutzt oder rückgebaut werden. Die öffentliche Hand hat so mehr Spielraum, um die verbleibenden Straßen zu erhalten. Wir freuen uns, dass sich der Verkehrsminister von unsinnigen und hochgradig überdimensionierten Verkehrsprojekten wie der B 102 nach Premnitz gegen den Widerstand der CDU verabschieden will. Der aus den 90er Jahren stammende Landesstraßenbedarfsplan muss daher auf Basis dieser Kriterien dringend überarbeitet werden. Auch die Netzverknüpfung Potsdam muss jetzt endgültig vom Tisch. Wir fordern weiterhin eine Aufgabe des unsinnigen Projektes **A 14** von Magdeburg nach Schwerin durch die Prignitz sowie den Verzicht auf die **Nordumfahrung Falkensee**. Den Bau der **Oder-Lausitz-Trasse** und den geplanten Bau eines **Autoübergangs über die Oder durch die Ziltendorfer Niederung** lehnen wir ebenfalls ab. **Für die B 96 fordern wir für die Ortsumgehung Fürstenberg eine erneute Prüfung der Mittelvariante.**

Radverkehr fördern

Das Fahrrad ist in den Dörfern und Städten Brandenburgs für alle ohne Auto, insbesondere Frauen und Menschen mit geringem Einkommen das wichtigste Verkehrsmittel. Deshalb brauchen wir **sichere örtliche und überörtliche Radwegenetze**, eine kostenlose und **ausreichende Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in der Regionalbahn** wie in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern sowie ausreichende und sichere **P+R-Plätze für Fahrräder**. Zwar wurde unter Rot-Grün ein Nationaler Radverkehrsplan zur Förderung des Radverkehrs verabschiedet. Unter der großen Koalition stagnieren jedoch die Fördermittel, der Radverkehrsanteil ist nicht gestiegen. Umso wichtiger ist es, dass die von Bund und EU bereit gestellten Fördermittel vom Land vollständig abgerufen und kofinanziert werden. Bei der Verkehrsplanung und in der Abfolge von Ampelschaltungen wird häufig der öffentliche Personennahverkehr bevorzugt, an zweiter Stelle steht der Autoverkehr und an letzter Stelle kommen FußgängerInnen und häufig danach noch die RadfahrerInnen. Nach unserer Ansicht muss der ÖPNV an erster Stelle bleiben, aber **FußgängerInnen und RadfahrerInnen müssen in der Prioritätenliste an die zweite Stelle** vor die Bedürfnisse des Autoverkehrs rücken.

Verkehrs- und Raumplanung auf Klimaschutz ausrichten

Unnötiger Verkehr kann auch von vorneherein vermieden werden, wenn Raumplanung, Städtebau und Wirtschaftsförderung eng aufeinander abgestimmt und konsequent am Klimaschutz ausgerichtet werden. So muss die steuerliche und planerische Bevorzugung von Wohn- und Gewerbegebieten auf der grünen Wiese beendet werden. Stattdessen gilt es, integrierte Stadtstrukturen zu fördern, die Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung eng verzahnen und damit lange Wege und entsprechenden Verkehr überflüssig machen. Der vorliegende Entwurf des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg weist in die falsche Richtung. Es droht eine unkontrollierte Verdichtung des „Berliner Speckgürtels“. Grünzonen in

diesem Bereich droht die Überbauung. Das generiert weiteren Verkehr von Erholungssuchenden ins äußere Umland. **Wir fordern stattdessen einen Entwicklungsbonus für Gemeinden mit Schienenanbindung und ausreichende Bestandssicherung von Grünschnitten.** Mittel- und Grundzentren im äußeren Entwicklungsraum Brandenburgs werden zu Gunsten Zentraler Orte im Berliner Umland aufgegeben. Auf der anderen Seite soll allen Menschen in Brandenburg der Zugang zu Wissen, Bildung, Arbeit und Öffentlichen Einrichtungen gewährt werden. Das erfordert Mobilität. Aber der ländliche Raum Brandenburgs wird nicht ausreichend durch Schienenverkehr angebunden, so dass dies gewährleistet wäre. Diese Politik ist weder ökologisch noch sozial! Wir brauchen eine **Kategorie der „Landstädte“** unterhalb der Mittelzentren, welche die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum gewährleisten.

Flugverkehr stärker besteuern

Der Luftverkehr in Europa ist von Energiesteuern befreit und die Tickets für Auslandsflüge sind von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Wir fordern die Bundesregierung auf, mit möglichst vielen EU-Mitgliedstaaten bilaterale Vereinbarungen über die **Einführung einer Kerosinsteuer** zu treffen. Flugverkehr braucht zukünftig **klare Klimazieltvorgaben** und muss in den Emissionshandel einbezogen werden, wo seine **Verschmutzungsrechte ersteigert** werden müssen. Eine Erweiterung der Flugzeiten am Flughafen Schönefeld auf 5-24 Uhr, statt der bisher genehmigten 6-22 Uhr, lehnen wir ab.

Naturverträglicher Wasserstraßenbau

Schiffe müssen sich den Flüssen anpassen und nicht umgekehrt! Wir fordern einen **Verzicht auf die Ausbaupläne** an der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HoFriWa), an der Mittleren Havel und am Teltowkanal (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 (VDE 17)). Einen Ausbau der Oder sowie den weiteren Ausbau des Oder-Havel-Kanals lehnen wir ebenfalls ab. Die Berliner SPD hat mittlerweile im Gegensatz zu den Brandenburger GenossInnen erkannt, dass ein Ausstieg aus dem VDE 17 überfällig ist. Statt immer mehr Seen für die motorbetriebene Freizeitschiffahrt auszubauen, soll verstärkt in naturnahe **Infrastruktur für Kanu- und Paddeltourismus** investiert werden. Es muss mehr Routen geben, die zu Gunsten des Naturerlebnisses von PaddlerInnen und KanutInnen für Motorboote gesperrt sind. Seen ohne Anbindung an das überörtliche Kanalnetz sind für die motorbetriebene Freizeitschiffahrt zu sperren. Die Ausbaupläne der Wasserinitiative Nordbrandenburg (WIN) lehnen wir ab.

Alleen als Kultur- und Naturerbe erhalten

Im Land Brandenburg gibt es noch rund 12.000 km Alleen als Straßenbegleitgrün. Sie sind ein landschaftsprägendes, kulturhistorisches Erbe und leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Aber ihre Länge schrumpft zusehends. Das Konzept der Landesregierung zum Schutz von Alleen (Komplettrodung und Neuanpflanzung) überzeugt nicht. Ohne gesetzliche Regelungen bestehen keine Garantien für die geplanten Neupflanzungen. Durch die natürliche Alterung sowie die Schädigungen durch den Einsatz von Tausalz und unsachgemäße Schnittarbeiten droht ein Verlust von tausenden Kilometern Alleen. Wir fordern weiterhin einen **Alleenfonds**, aus dem eine zweckgebundene Finanzierung von Nach- und Neupflanzungen erfolgen soll. Ersatz für gefällte Bäume ist nach wie vor immer vom Baulastträger zu leisten. **Der Einsatz von Tausalz ist massiv einzuschränken.**

Leben im ländlichen Raum halten - Regionale Kreisläufe fördern

Im ländlichen Raum bedeutet Verkehrsvermeidung, bewährte Strukturen zu erhalten oder wiederherzustellen, wie z.B. **kleinere Schulen** mit engerem Einzugsbereich. Auch neue Formen der Daseinsvorsorge wie **Gesundheitszentren mit regelmäßigen fachärztlichen Sprechstunden, soziale Treffpunkte mit Internetanschluss und anderen Angeboten** und Internetangebote wie E-Government ersparen Wege. In der Güterproduktion helfen die gezielte Wirtschaftsförderung

von regionaler Produktion und Vermarktung sowie möglichst vollständige Fertigungsprozesse und Dienstleistung an einem Ort, Verkehr zu verringern. **Für all diese Lösungsansätze muss die Landesregierung Hilfestellung zur Verfügung stellen.** Die VerbraucherInnen können ihren Einfluss geltend machen, indem sie bei der Auswahl von Lebensmitteln und Konsumgütern saisonale und regionale Produkte bevorzugen. Da wo Infrastruktur fehlt, soll diese mit Hilfe von z.B. Bibliotheksbussen oder fahrbaren Verkaufsständen regionaler HändlerInnen an die Orte gefahren werden, die für die Menschen im ländlichen Raum am besten zugänglich sind.

1.2 Verkehr effizienter gestalten

Mehr Forschung an Fahrzeugen der Zukunft

Das Automobil der Zukunft muss weniger Energie verbrauchen. Dafür muss es leichter werden und der Antrieb mit einem wesentlich höheren Wirkungsgrad arbeiten. Die Antriebsenergie muss regenerativ und damit klimaneutral erzeugt werden. Es soll leise fahren und die Umwelt kaum noch mit Schadstoffen belasten. Die Entwicklung alternativer Antriebe wie der Hybridtechnik, Elektroantrieben und der Brennstoffzelle muss verstärkt gefördert werden..

CO₂-Ausstoß bei Fahrzeugen gesetzlich begrenzen

Bislang wird die deutsche Automobilindustrie ihrer Verantwortung nicht gerecht. Sie hält ihre eigene Selbstverpflichtung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Neuwagen (auf 140 g CO₂/km bis 2008) nicht ein und bekämpft verbindliche Regelungen. Künftig müssen **verbindliche Verbrauchsobergrenzen nach dem „Top-Runner-Prinzip“** dafür sorgen, dass der durchschnittliche Ausstoß von Neufahrzeugen bis 2012 auf 120 g CO₂/km sinkt. Das entspricht etwa einem Verbrauch von 5 Litern Benzin oder 4,5 Liter Diesel auf 100 km. Weitere Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Straßenverkehr sind unter anderem die **Ausweitung der LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sowie deren schrittweise Ausdehnung auf Bundesstraßen** und ein **generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen von 120 km/h für PKW und von 100 km/h für Kleintransporter. Auf Landstraßen fordern wir Tempo 80.** Im öffentlichen Beschaffungswesen sind **verbindliche Vorgaben für klimaverträglichere Fahrzeuge** erforderlich, Dienstwagen dürfen **nur noch bis zu einer bestimmten Emissionsobergrenze steuerlich abzugsfähig** sein.

Biokraftstoffe – ein Zwischenschritt hin zu neuen Technologien

Ein wirklicher Klimaschutzeffekt durch die Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen als Treibstoff wird nur erzielt, wenn sowohl das **Anbauverfahren als auch der Umwandlungsprozess nachhaltig** sind. Das heißt, dass sie sowohl wirtschaftlich sein als auch sich in einen ökologisch-sozialen Rahmen fügen müssen. Weder national noch international darf es zu klimaschädigenden Landnutzungsänderungen wie Grünlandumbruch oder Regenwaldzerstörung kommen. Zu einer ökologischen Erzeugung gehört die Vermeidung von Monokulturen sowie einem starken Pestizid- und Herbizideinsatz. Genauso wenig dürfen Biokraftstoffe aus gentechnisch veränderten Pflanzen erzeugt werden. Potenziell schützenswerte Gebiete sind ebenso zu sichern wie die globale Nahrungsmittelversorgung. Da wir einen möglichst hohen Anteil erneuerbarer Energien wollen, hat für uns die Grundlasterzeugung, u.a. durch Biogas, ebenfalls Vorrang. Wir treten für die unmittelbare Verhängung eines **Importstopps von Palmöl auf EU-Ebene** ein. Sofern das auf europäischer Ebene nicht erreichbar ist, soll Deutschland im Verbund mit anderen dazu bereiten EU-Staaten dazu eine eigene Initiative ergreifen. Die Verhängung eines Importstopps ist ein wichtiges Druckmittel, um die Regierungen der exportierenden Länder zur Mitarbeit am Zertifizierungssystem zu bewegen.

1.3 Verkehr verlagern

Kürzungen in ÖPNV und SPNV zurücknehmen

Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs steht im Zentrum einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Mit den Mittelkürzungen der großen Koalition für den regionalen Schienenverkehr droht das Ende dieser positiven Entwicklung. Das Land Brandenburg hat dieser Kürzung im Bundesrat seine Zustimmung erteilt, um einen erhöhten Anteil an den Einnahmen durch die Mehrwertsteuer zu erhalten. **Wir fordern eine lückenlose Rücknahme der Streckenstreichungen beim Schienenverkehr und der Kürzungen für den Öffentlichen Personennahverkehr in Brandenburg.**

Mehr Güterverkehr auf die Schiene

Eine neue Güterverkehrsprognose geht von einer Verdoppelung der Transportleistung in Deutschland bis zur Mitte des Jahrhunderts aus mit zweistelligen jährlichen Steigerungsraten beim Containerverkehr. Wenn man bedenkt, dass der Straßengüterverkehr 2006 rund 16 Millionen Tonnen mehr CO₂ gegenüber 1990 ausgestoßen hat, wird deutlich, vor welcher gewaltigen Herausforderung wir stehen.

95 Prozent des Straßengüterverkehrs und nahezu 100 Prozent der Güterschifffahrt und der Luftfracht basieren auf der Verbrennung von Erdöl. Nur der elektrifizierte Schienengüterverkehr kann auf einen breiten Energiemix zurückgreifen, der in den kommenden Jahrzehnten immer mehr auf erneuerbare Energien umgestellt wird. **"Weg vom Öl"** ist daher sowohl aus Gründen des Klimaschutzes, der Versorgungssicherheit als auch wegen des stark steigenden Ölpreises eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die Transportwirtschaft. Potenziale zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in Berlin und Brandenburg sehen wir u.a. im Bereich der Landwirtschaft (biogene Rohstoffe) sowie bei der Entsorgungslogistik (Müll, Bauschutt; Schrott etc.), Baustofflogistik, Holz und Containerlogistik. Um eine (Wieder-)Anbindung des ländlichen Raumes zu erreichen, sind **neue moderne Güterterminals** zu schaffen. Diese verkehrsgünstig gelegenen Güterterminals zeichnen sich durch moderne und großzügig bemessene Lager- und Logistikflächen aus. Weiterhin stehen dort entsprechende Betriebsmittel zur Verfügung, die einen schnellen Umschlag vom LKW auf die Schiene und umgekehrt ermöglichen. Ein gutes Beispiel, wie so etwas funktioniert, bildet Falkenhagen in der Prignitz, wo Region, Gewerbe, Güterbahn, Infrastrukturbetreiber und LKW-Logistik sinnvoll an der Lösung der Transportprobleme arbeiten. Aber auch hier kann der Anteil der Schiene noch gesteigert werden. Dort wo es sinnvoll ist und entsprechende Mengen transportiert werden müssen, muss der **Bau von Anschlussgleisen** unterstützt werden. In der Landesplanung ist darauf hinzuwirken, dass **transportintensive Gewerbe- und Industriebetriebe einen guten Anschluss an die Schieneninfrastruktur** haben. Durch den Rückbau im Rahmen von Streckenmodernisierung der Deutschen Bahn werden bisher potentielle GüterkundInnen wie das Asphaltwerk Pritzerbe vom direkten Zugang zur Schiene abgekoppelt.

Keine „Monstertrucks“ in Mitteleuropa

Die Einführung von 60-Tonnern („Monstertrucks“) lehnen wir entschieden ab. Sie wären ein ökologischer Irrweg. Das vermeintliche Umweltargument, aus drei 40-Tonnern würden zwei „Monstertrucks“ mit niedrigerem Verbrauch, erweist sich bei genauerer Betrachtung als höchst zwiespältig. Denn die durchschnittliche Auslastung herkömmlicher LKW liegt nur bei rund 60 Prozent des Ladegewichts und rund 80 Prozent des Ladevolumens. Größere LKW würden also vor allem auch mehr Luft transportieren. Eine einfache aber wirkungsvolle Maßnahme zur Begrenzung des Spritverbrauchs von LKW liegt in einer Drosselung der Motoren, so dass tatsächlich nur die vorgeschriebenen maximalen 80 Stundenkilometer anstatt der tatsächlichen Geschwindigkeit von 85 bis 88 km/h auf Autobahnen gefahren werden. Damit lassen sich 5-6

% des Sprits einsparen, ohne dass es zu großen Produktivitätseinbußen kommt.
„Monstertrucks“ machen vielleicht in der Wüste Australiens Sinn, aber nicht in Mitteleuropa.

DB-Streckennetz in öffentlicher Hand belassen

Wenn die von uns abgelehnte Privatisierung der Deutschen Bahn AG nicht verhindert werden kann, muss zumindest das Bahnnetz im öffentlichen Eigentum verbleiben. Eine Privatisierung würde sich insbesondere für dünn besiedelte Räume nachteilig auswirken. Die DB Netz AG hat kein Interesse an Strecken, mit denen sich kein Gewinn erwirtschaften lässt, erst recht nicht, wenn private Investoren beteiligt werden. **Daher wollen wir erreichen, dass das Schienennetz aus dem DB-Konzern herausgelöst und in eine bundeseigene Schieneninfrastrukturgesellschaft übertragen wird.** Regionale Netze sollen mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder gehen, die diese in eigener Regie oder durch AufgabenträgerInnen betreiben können. Die Schieneninfrastruktur, die über Jahrzehnte von der/dem SteuerzahlerIn finanziert wurde und ein geschätztes Anlagevermögen von mindestens 130 Mrd. Euro beträgt, muss dauerhaft im öffentlichen Besitz bleiben.

Schieneninfrastruktur sinnvoll ausbauen, statt in Großprojekte investieren

Beim Bau des Bahnhofs am Großflughafen Schönefeld werden möglicherweise 100 Mio. Euro Steuergelder zu viel gezahlt, da Bund, Brandenburg und Berlin einen Festpreis akzeptierten. Sollte sich dies bestätigen, wäre es ein Skandal. Dieser Umstand muss schleunigst aufgeklärt werden. Statt teurer Großprojekte oder dem Rückbau von Gleisanlagen muss in sinnvollen Netzausbau, z.B. Erhöhung der Kapazitäten durch Kreuzungs- und Ausweichmöglichkeiten oder moderne Leitsysteme investiert werden. Derzeit nicht genutzte Schieneninfrastruktur muss erhalten bleiben, statt sie zu entwidmen. Nebenstrecken können als Zulaufstrecken im Güterverkehr dienen. Um den wachsenden Transitverkehr in Richtung Polen und Tschechien zu bewältigen, sind die Kapazitäten der Strecken zu erhöhen und neue Grenzübergänge für den Güterverkehr auf der Schiene herzustellen.

Grenzüberschreitenden Verkehr mit Polen verbessern

Um den Kontakt zwischen den Menschen auf beiden Seiten der Grenze zu ermöglichen, fordern wir die Einrichtung weiterer Fährverbindungen über die Oder (vorzugsweise als antriebslose Gierfähren) und den Bau von Brücken über die Neiße für den Fuß- und Fahrradverkehr. Den Bau und die Öffnung weiterer Grenzübergänge für den LKW-Verkehr lehnen wir hingegen ab. Die Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr wird beauftragt, mit den polnischen Grünen ein Gesamtkonzept für den grenzüberschreitenden Verkehr zu entwickeln.

2. Mobilität für alle!

Einführung eines Sozialtickets

Mobilität muss bezahlbar bleiben. Da geringe Renten, Handicaps, geringes Einkommen und Arbeitslosigkeit nicht mobilitätseinschränkend wirken dürfen, treten wir für die landesweite Einführung eines Sozialtickets, das auch für SchülerInnen und StudentInnen gilt ein. Wir unterstützen die Volksinitiative zur Einführung eines Sozialtickets.

Kostenloser Schulverkehr

Wir setzen uns dafür ein, dass die Schulbeförderung kostenfrei wird. Wir unterstützen die Volksinitiative des Aktionsbündnisses für kostenfreie Schülerbeförderung (www.kein-busgeld.de).

Tramp-Haltestellen

Wir befürworten die Einführung von Tramp-Haltestellen. Sie werden an Ortsausgängen mittels eines entsprechenden Schildes angezeigt. Sie bestehen aus einem regengeschützten und gut beleuchteten Unterstand und sind mit einem Notruftelefon ausgestattet.

ÖPNV aus der Geschlechterperspektive

Mobilität wird immer noch aus der Sicht des männlichen Berufspendlers gedacht, obwohl mehr Frauen als Männer den ÖPNV nutzen. Die momentanen Lebensrealitäten von Frauen, die die meisten Versorgungswege und Begleitwege bewältigen müssen, werden nicht berücksichtigt. Es sind noch immer meist Frauen, die vor der Arbeit die Kinder in den Kindergarten etc bringen. Sie sollen nicht länger auf den Bus warten müssen als der männliche Pendler, der von den verstärkten Taktzeiten im Berufsverkehr profitiert oder einfach das eigene Auto nutzt. Der ÖPNV darf sich nicht auf eine schnelle Verbindung weniger Knotenpunkte reduzieren, sondern muss sich auf eine enge Vernetzung mit guten Taktzeiten auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten und sicheren Zugang konzentrieren. Auch Versorgungswege innerhalb von Wohngebieten müssen stärker berücksichtigt werden. Verkehrsmittel müssen auch mit dem Kinderwagen gut erreichbar sein. Fahrstühle und breitere Türen nützen nicht nur Vätern und Müttern, sondern auch Menschen mit Gepäck und Rollstühlen; ebenso wie eine verbesserte Sicherheit auch auf abgelegenen Bahnsteigen und mit Hilfe von beleuchteten Haltestellen nicht nur für Frauen wichtig ist. Eine Verbesserung der Radinfrastruktur kommt Frauen zu gute, die öfter als Männer zum Fahrrad greifen. Die Bedürfnisse von AnwohnerInnen müssen bei der Verkehrsplanung Priorität haben. Dazu ist es wichtig, dass die AnwohnerInnen und insbesondere Frauen, deren Bedürfnisse bisher ausgeblendet wurden, in die Planung einbezogen werden, wie das bereits in mehreren Städten praktiziert wird. Der Einbezug der Geschlechterperspektive muss Standard werden.

ÖPNV im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum verfügen fast alle Haushalte über mindestens ein Auto. Es wird aber auch dauerhaft Personengruppen geben, die kein Auto fahren werden, weil sie zu jung, zu krank, zu arm oder zu alt sind oder freiwillig ohne Auto leben möchten. Für diesen Personenkreis und um noch mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen, müssen attraktive öffentliche Verkehrsangebote bereitgehalten werden. Auch in schrumpfenden Regionen müssen die regionalen Schienennetze erhalten werden. Für touristisch attraktive Ziele im Land Brandenburg sind spezielle Zugangebote zu schaffen. Es zeigt sich, dass nur dort, wo eine Bahnanbindung existiert, auch die BesucherInnen und TouristInnen (ohne Auto) kommen. Deshalb sind auch bei effizienter Verwendung der Infrastrukturmittel und Regionalisierungsmittel Streckenreaktivierungen möglich. Das Regionalbahnprodukt (RB) muss an allen Bahnhöfen halten – auch in der Fläche des ländlichen Raumes. Die ÖPNV-Infrastruktur in dünn besiedelten Räumen erfordert eher geringe Investitionen, weil meistens mit Bussen gefahren wird. Die Betriebskosten stellen das größere Problem dar. Die verschiedenen Fördertöpfe für die Finanzierung des ÖPNV sind aber häufig auf Investitionen ausgerichtet. Daher wollen wir eine Bündelung und Neuordnung der Finanzierungsströme, die zu mehr Transparenz, Wettbewerb bei der Vergabe von Leistungen und Anreizsystemen für das Gewinnen neuer Fahrgäste führen. Dabei muss nicht notwendigerweise mehr Geld ausgegeben werden. Eine intelligente Umschichtung der Mittel würde häufig vollständig ausreichen.

Konkrete Lösungsansätze für einen flexibleren ÖPNV in dünn besiedelte Gebiete zur Personen und Güterbeförderung sind:

1. Anruflinienbus, Rufbus, Anruflinientaxi (ALT): Die Fahrzeuge fahren, wie (früher) der Linienbus auf festgelegten Linien. Diese Fahrzeuge fahren nur auf Bestellung und bedienen meist auch nur die Haltestellen, für die ein Bedienungswunsch vorliegt.

2. Anrufsammeltaxi (AST): Bei diesem System gibt es zwar ein festes Haltestellennetz, der Fahrtweg von Haltestelle zu Haltestelle ist jedoch beliebig und den jeweiligen Wünschen der Fahrgäste angepasst. Die Taxis können in den angefahrenen Orten an jeder Bushaltestelle halten, nicht jedoch an einer Wunschadresse.
3. Bedarfsgesteuertes Anruf-Bus-System: Im bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb verkehrt der Anruf-Bus kreuz und quer von Haus zu Haus oder Haltestelle zu Haltestelle. Das Konzept folgt im Unterschied zum AST der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplanbindung und mit Fahrtenbündelung so individuell wie mit dem Privat-PKW zu befördern.
4. Bürgerbus: Unter Bürgerbus versteht man eine Buslinie, die sich in der Regel auf eine private Initiative gründet und bei der die FahrerInnen ehrenamtlich oder gegen eine Aufwandsentschädigung fahren. Bürgerbusvereine zielen normalerweise darauf ab, Angebotslücken in den Fahrplänen des ÖPNV in zu schließen. In Brandenburg gibt es zwei Bürgerbusse in Gransee und dem Hohen Fläming. Allerdings handelt es sich beim ÖPNV um eine Aufgabe der Kommune, die nicht in stärkerem Maße von dieser auf die BürgerInnen umgeleitet werden sollte.
5. Tramp-Bus: Bei einem Tramp-Bus ist auf Anforderung der beförderten Personen ein Aus- und Einstieg außerhalb von Haltestellen oder zwischen den Haltestellen möglich. Alle hier dargestellten Bussysteme können prinzipiell als Velobus-Angebot verkehren, um die Flexibilität zu steigern und gleichzeitig Fahrräder transportieren zu können
6. Regionalbahn mit Haltewunsch-Signal: Eine Technik, die in schweizerischen Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte zum Alltag gehört. Sie ermöglicht den Halt eines Zuges auf Fahrgastwunsch, was sowohl im Zug als auch vom Bahnsteig aus funktioniert. Da in solchen Gebieten wenig bis gar keine Fahrgäste zu- oder aussteigen, kann Fahrzeit und damit Kosten gespart werden. Dies ermöglicht auch den Bau zusätzlicher mobiler Haltepunkte z.B. an Bahnübergängen, die bei zu geringem Bedarf auch an anderer Stelle wieder aufgebaut werden können.
7. PendlerInnen-Netz: Neben der Mitfahrzentrale, die eher für die Langstrecke gedacht ist und dem Car-Sharing, ist die Entwicklung eines so genanntes Pendlernetzes im Internet sinnvoll. Für einige Regionen (Nordrhein-Westfalen, Rhein-Main-Gebiet und Großraum Stuttgart) ist dies bereits erfolgreich eingeführt. Es dient der Bildung von regionalen Fahrgemeinschaften, für Wege zur Arbeit und in der Freizeit.

3. Verkehrssicherheit – „Vision Zero“

Brandenburg hat mit 262 Verkehrstoten 2006 bezogen auf die Bevölkerungszahl die zweithöchste Anzahl an Verkehrstoten bundesweit. Mittelfristig wollen wir die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um mindestens 70 Prozent senken. Das langfristige Ziel ist ein Mobilitätssystem, das keine Toten und Schwerverletzten fordert – Vision Zero eben. Im Jahr 2005 starben in Deutschland 5.361 Menschen bei Verkehrsunfällen, 76.952 wurden schwer verletzt. Im europäischen Vergleich lag Deutschland 2004 bei den Unfällen mit Personenschaden noch weit vor Ländern wie Spanien und Italien, wo man vermeintlich rasanter fährt. Mit wenigen Instrumenten ließen sich schon deutliche Verbesserungen erreichen. Tatsächlich verzichten wir weltweit als einzige Industrienation auf ein Tempolimit auf Autobahnen. Scharfe Kontrollen und Bußgelder halfen in Frankreich die Opferzahlen deutlich (20 Prozent) zu senken. In Schweden ist Vision Zero seit 1997 nationales Staatsziel. Auch Dänemark orientiert sich daran, dort sind die Unfallzahlen um das Vierfache niedriger als bei uns.

Ursachen

Zu schnelles Fahren ist in Deutschland Unfallursache Nr. 1. Gut die Hälfte der Unfälle mit nur einem beteiligten Fahrzeug geht darauf zurück.

Risikofaktor LKW: Im Jahr 2000 war an jedem fünften tödlichen Unfall ein LKW beteiligt. Testmessungen auf Landstraßen zeigen: Fast alle LKW fahren zu schnell. Auch ungesicherte Lasten und übermüdete FahrerInnen fallen bei Kontrollen immer wieder auf. Ein besonderes Risiko sind rasende Kleinlaster. Sie unterliegen nicht den Regeln des Güterverkehrs und sind überdurchschnittlich oft an Unfällen beteiligt.

Alkohol am Steuer: Allein 2004 kamen deshalb mehr als 700 Menschen im Straßenverkehr um, insgesamt war bei 22.548 Unfällen mit Personenschaden Alkohol im Spiel. Ein Viertel der Beteiligten waren Jugendliche. Viele nehmen Alkohol und andere Drogen als Gefahr einfach nicht ernst.

Unfallschwerpunkte: Wegen schlechter Planung oder schleppender Mängelbeseitigung aus Geldmangel sind manche Kreuzungen oder Radwege eine dauerhafte Gefahr.

Risikogruppen

AutofahrerInnen leben gefährlich: 60 Prozent der im Verkehr tödlich Verunglückten waren mit dem Auto unterwegs. Gegenüber dem Zufahren ist das Risiko eines Autounfalls mit Todesfolge 42-mal so hoch, die Verletzungsgefahr 95-mal.

Besonders gefährdet sind männlichen **jugendliche Auto- und Zweiradfahrer und ihre MitfahrerInnen zwischen 15 und 25 Jahren**. Ihr Risiko, tödlich oder schwer verletzt zu werden, ist etwa dreimal so hoch wie für andere. Oft tragen sie die Hauptschuld, weil sie sich überschätzen oder ihnen die Fahrpraxis fehlt. Einen traurigen Spitzenplatz nimmt Deutschland mit der europaweit höchsten Kinderunfallrate ein. Ein Drittel der verunfallten Kinder saß im Auto: ungesichert oder auf einem ungeeigneten Kindersitz. Mit einem guten Kindersitz könnten drei von vier dieser Kinder noch leben. FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden in der Verkehrsplanung oft benachteiligt. Kollidieren sie mit Autos, sind sie schon bei der heute geltenden Ortsgeschwindigkeit von 50 km/h chancenlos.

Maßnahmen

Als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schlagen wir deshalb vor:

- **Tempolimits:** 30 km/h in der Stadt (abseits von Hauptstraßen), 80 km/h auf Landstraßen und 120 km/h auf Autobahnen
- Lkw: **Überholverbot für Lkw ab 7,5 t** auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen und **Tempolimit 100 für Kleinlaster auf Autobahnen**
- **Alkoholverbot am Steuer:** 0,0 Promille und verstärkte Kontrollen
- **Strengere Kontrollen und Bußgelder:** bestehende Regelungen effizienter ausschöpfen, Bußgelder erhöhen, mit Aufklärungsarbeit begleiten
- **Verkehrserziehung verbessern:** angefangen im Kindergarten und fortgesetzt zur beständigen Auffrischung
- **RadfahrerInnen und FußgängerInnen höhere Priorität einräumen:** Pflicht zur Benutzung von Radwegen abschaffen, solange die Verkehrsführung RadfahrerInnen eher gefährdet, als dass sie sie schützt; Radwegenetz so gestalten, dass sicheres und flüssiges Fahren möglich ist; flächenhafte Modellversuche für „Shared Space“ auch in den Zentren der Großstädte.
- **Ein ÖPNV, der auch nachts fährt.**