

Thema: Mobilität

Mobilität für alle - vernetzt, emissionsarm, barrierefrei, unentgeltlich.

Der Verkehrssektor macht rund 20 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland aus. Er hat bislang nichts zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beigetragen. Statt weniger gibt es immer mehr Autos auf den Straßen. Die Kapitaleigner:innen der Autoindustrie sind eine mächtige Lobby und möchten die Verkehrswende zu einer reinen Antriebswende ummodellieren, daran richtet sich die Verkehrspolitik bisher aus.

Statt Wachstum beim motorisierten Individualverkehr brauchen wir eine sozial-ökologische Mobilitätswende, die alle Menschen mitnimmt und unser Klima schützt. Die Linke will Mobilität für alle - vernetzt, emissionsarm, barrierefrei, unentgeltlich.

Wir müssen den öffentlichen Raum vom Auto zurück erobern: für den Fußverkehr und mehr Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen, für den Radverkehr, für Bus und Straßenbahn. Wir setzen auf Verkehrsvermeidung, kurze Wege und klimafreundliche Verkehrsmittel.

Verkehrsplanung muss dazu vom Kopf auf die Füße gestellt werden, ausgehend von den schwächsten Verkehrsteilnehmenden: von Zufußgehenden, Kindern, Menschen mit Behinderung, aufsteigend zu Radfahrenden, zu ÖPNV und Motorisiertem Individualverkehr (MIV).

Schienengebundener ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende

Rückgrat der Verkehrswende muss der kollektive öffentliche Verkehr auf der Schiene sein. Die Linke versteht sich als Partei der Schiene. Wir streiten für einen massiven Ausbau des Schienennetzes, im Nahverkehr ebenso wie im Regional- und Fernverkehr, in der Stadt und auf dem Land.

Alle Menschen haben ein Recht auf Mobilität und Teilhabe, dies gehört für uns zur Daseinsfürsorge, die öffentlich organisiert werden muss.

Wir wollen den Nahverkehr vollständig in öffentliche Hand behalten bzw. zurückführen. Verkehrsbetriebe sollten demokratisch verwaltet und mitbestimmt werden seitens der Beschäftigten und ihren Gewerkschaften sowie seitens der Nutzer:innen.

Im ländlichen Raum muss die Anbindung an den ÖPNV massiv ausgebaut werden.

Wir fordern:

- den Auf- und Ausbau des Schienennetzes. Dabei bevorzugen wir den oberirdischen Bau, der aus finanziellen und ökologischen Gründen Tunnel-Lösungen vorzuziehen ist.
- den (Wieder-)Aufbau von elektrifizierten Straßenbahnnetzen in den Städten, die vielerorts seit 1945 auch auf Druck der Autoindustrie durch Busse ersetzt wurden oder gänzlich entfallen sind. In 26 Kommunen in Frankreich ist dies in den letzten 15 Jahren mit großem Erfolg geschehen.
- die Reaktivierung von Schienenbus-Systemen in ländlichen Regionen
- Bus- und Bahnspuren sowie Ampelanlagen, die auf den ÖPNV abgestimmt sind.
- Taktverdichtung statt längerer Züge
- Mehr Fahrpersonal durch gute Arbeit, deutliche Erhöhung der Entgelte und Verbesserung der Arbeitsbedingungen.

Personalmangel führt zu vielen Beeinträchtigungen im Bahnverkehr wie im ÖPNV. Die Linke steht ohne Wenn und Aber solidarisch an der Seite der Beschäftigten im Nahverkehr. Wir

unterstützen vorbehaltlos ihre Gewerkschaften ihre Arbeitskämpfe und fordern zugleich angemessen bezahlte Tariflöhne für alle Beschäftigten im Verkehrsbereich. Wir begrüßen, befördern und unterstützen die Zusammenarbeit der Gewerkschaften mit der Klimaschutzbewegung.

Wir fordern klimaneutrale Fahrzeuge, die nicht mehr mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. In Oberleitungs- und Batteriebussen nach dem Solinger Modell mit kleinen Akkus, die sich an den Hauptstrecken an der Oberleitung aufladen und auf den Nebenstrecken ohne Oberleitung im Akkubetrieb fahren, sehen wir den Antrieb der Zukunft. Besonders sinnvoll ist dies für Städte, in denen es bereits Oberleitungen von Straßenbahnen gibt.

Zudem setzen wir auf Wasserstoff-/Brennstoffzellentechnologie, wie sie in Bussen in Köln und Wuppertal eingesetzt wird. Diese Alternative ermöglicht hohe Reichweiten und ist vor allem im ländlichen und bergigen Bereich sinnvoll. Hier ist über die kommunalen Spitzenverbände auf eine Verbesserung der Förderrichtlinien für alternative Antriebe hinzuwirken, um die Förderquoten für andere Antriebsarten auf die Höhe der Förderquote für Elektromobilität zu erhöhen.

Im ländlichen Raum, in Stadtrandlagen und in Nebenzeiten wollen wir die Einführung von „On-Demand-Angeboten“ als Ergänzung zum Linienverkehr. Insbesondere im Zuge der zunehmenden Digitalisierung können so auch dünn besiedelte Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden.

Mobilität muss erschwinglich für alle sein. Das Deutschlandticket war ein wichtiger Schritt hin zur Verbilligung und zur Abschaffung des Tarifschungels. Unser Ziel ist ein steuerfinanzierter, kostenloser ÖPNV. Als Übergangsschritte dahin fordern wir:

- ein 9-Euro-Sozialticket als Deutschlandticket, zumindest aber in den Kommunen
- freie Fahrt für Schüler*innen, Auszubildende und Studierende
- statt Erhöhung schrittweises Absenken des Preises für das D-Ticket und im Gebiet der Verkehrsverbünde gleiche Mitnahme-Möglichkeiten wie für Abo-Kunden.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausbauen

Da ein Großteil der Pendler*innen aus dem Umland der Städte kommt, wollen wir das Umland mit Stadtbahnlinien, mehr Park/Bike&Ride-Plätzen sowie einem verstärkten Angebot an Schnellbussen an den Knotenpunkten besser an den Nahverkehr anbinden.

Wo immer es möglich ist, sollten Stadtbahnlinien verlängert werden und auch das Umland mit erschließen, nach dem Vorbild des „Karlsruher Modells“.

Für zentral halten wir die Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken. Für NRW sind das 60 Strecken nach wie vor als Bahntrassen gewidmet, mit denen 30 Mittelzentren wieder Bahnanschluss bekommen können. Das wäre ein Quantensprung für klimafreundlichen Pendelverkehr.

Fußgänger:innen

Fußgänger:innen sind die Verkehrsteilnehmer:innen, welche am häufigsten bei der Verkehrsplanung vergessen werden – und zugleich die schwächsten. Dabei ist Fußverkehr die elementare, gesündeste, preiswerteste und klimafreundlichste Art der Fortbewegung. Sie ermöglicht Begegnungen, Gespräche und Verweilen im öffentlichen Raum – eine wesentliche Qualität öffentlichen Lebens.

Fußverkehr ist in hohem Maße divers: Alle Altersgruppen einschließlich mobilitätseingeschränkter und blinder Menschen mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten bestimmen gutes Leben im öffentlichen Raum.

Daher fordern wir:

- Lebenswerte Gestaltung von Plätzen und Straßen durch Bäume, Brunnen beschattete Bänke und Spielmöglichkeiten, die zum Flanieren, Spielen oder einfach zum Aufenthalt einladen, nachdem Vorbild der Supberblocs in Barcelona
- Innenstädte konsequent autofrei gestalten, Neubaugebiete autoarm planen
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einigen wenigen Straßen.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Kommune.
- Gehwegbreiten von mindestens 2,50 Meter an allen Straßen.
- Eigene Stellen für Fußverkehrsbeauftragte in den Kommunen mit den Aufgaben:
 - Durchführung von Fußverkehrschecks in Vierteln
 - Prüfung der Stadtentwicklungs-, Verkehrs- und Freiraumplanungen hinsichtlich der Belange des Fußverkehrs
 - Prüfung der Barrierefreiheit für alle Fußgänger*innen, insbesondere auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Sehbehinderungen, Kinderwagen
 - Konzeption und Entwicklung einer gesamtstädtischen Fußverkehrsstrategie, von kommunalen Fußverkehrsnetzen; Evaluation, Umsetzungskontrolle und Weiterentwicklung

Radverkehr

Das Fahrrad – egal ob mit oder ohne elektrische Verstärkung – ist im Rahmen einer sozial-ökologischen Mobilitätswende eine zentrale Säule. Das Radfahren ist eine eigenständige Mobilitätsform und wichtiges Bindeglied zu den anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zum öffentlichen Personennahverkehr. Radfahren ist gesund, emissionsarm und erzeugt kaum Lärm bei geringerem Platzbedarf an öffentlichem Raum.

Eine optimale Infrastruktur macht das Radfahren attraktiver und sicherer, bringt mehr Menschen aus dem Auto aufs Rad. Unser Ziel ist es, Fahrradrouten für den Alltag zu schaffen, damit so viele Wege wie möglich problemlos per Rad erledigt werden können, nach dem Vorbild des „Kopenhagener Modells“. Durch hochentwickelte Fahrradtechnik sowie die Nutzung elektrischer Antriebe sind heute wesentlich längere Wege und höhere Lasten möglich.

Daher fordern wir

- Die Sanierung vorhandener Radwege, damit sie gut befahrbar, eindeutig gekennzeichnet und von allen Verkehrsteilnehmer:innen bei allen Sichtverhältnissen eindeutig erkennbar sind. Radwege müssen sauber, verkehrssicher, gut beleuchtet, im Winter von Schnee geräumt sein und dürfen nicht fremdgenutzt werden. An größeren Straßen ist eine bauliche Abgrenzung vom restlichen Straßenverkehr nötig. einladen, nachdem Vorbild der Supberblocs in Barcelona
- Den Ausbau von Radwegenetzen, Fahrradstraßen und Radschnellwege, die miteinander über Knotenpunkte verbunden werden. Der Straßenraum dafür soll nicht von Bürgersteigen, sondern von Autospuren genommen werden.
- Eigene Ampeln und eigene Ampelphasen, nach Beispiel der „Oberhausener Radwelle“. So genannte „Fußtritte“ erleichtern das sichere Stehen mit dem Rad an Haltepunkten wie roten Ampeln oder Stoppschildern und verbessern den Verkehrsfluss.

- 128 - Öffentliche Verleihsysteme von Rädern, die durch die kommunalen Verkehrsbetriebe
129 angeboten werden und eine Kombination von ÖPNV-Tarifen mit Leihradangeboten
130 ermöglichen.
- 131 - Mehr Fahrradparkhäuser und Radstationen an den Bahnhaltstellen, mehr
132 Mobilitätsstationen, auch am Stadtrand, an denen Räder sowie Leihräder kostenfrei
133 abgestellt werden können.

134 **Autoverkehr**

135 Die sozial-ökologische Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn wir den motorisierten
136 Individualverkehr stark begrenzen. Denn in Zeiten der Klimakrise gerät diese Form der
137 Fortbewegung an ihre Grenzen, auch mit E-Autos. Die autogerechte Stadt ist ein Konzept von
138 vorgestern.

139 Wir fordern innerorts 30 Stundenkilometer als Regelgeschwindigkeit. Höhere
140 Geschwindigkeiten müssen ausdrücklich angeordnet werden (beispielsweise auf großen Ein-
141 und Ausfallstraßen einer Stadt). Eine Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h
142 reduziert die Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallfolgen Lärm- und Abgasemissionen drastisch
143 und ist ein vernünftiger Schritt hin zu mehr Sicherheit für alle am Verkehr beteiligten Personen.

144 Viele Straßen und Brücken sind sanierungsbedürftig. Darauf sollten die Finanzmittel in diesem
145 Sektor konzentriert werden. Den Aus- und Neubau von Straßen für den Autoverkehr lehnen wir
146 ab. Zudem sollten alle Projekte, welche einen zusätzlichen Autoverkehr durch die Städte zur
147 Folge haben können, mit Blick auf die sozial-ökologische Verkehrswende hinterfragt werden.

148 Kommunale Fahrzeugflotten sollen verkleinert und von Verbrennungsmotoren auf
149 klimafreundliche Antriebe umgerüstet werden. Pkw sollen durch Dienstfahrräder ersetzt
150 werden, wo dies möglich ist. Kommunale Fahrzeugflotten können auch in ein Carsharing-
151 Angebot eingebracht werden, um auch in kleineren Städten und Gemeinden ohne große
152 Anschaffungskosten Carsharing-Angebote aufzubauen.

153 Wir setzen uns ein für eine Reduzierung der in der Stellplatzsatzung vorgeschriebenen
154 Stellplätze insbesondere bei sozialem Wohnungsbau und in mit dem ÖPNV gut erreichbarer
155 Lage. Gerade Menschen mit wenig Einkommen verfügen oft über kein eigenes Auto. Hohe
156 Stellplatzanforderungen bei Neubauprojekten verteuern diese deutlich und stellen so ein
157 Hindernis für ausreichend bezahlbaren Wohnraum dar.

158 **Güter- und Lieferverkehr**

159 Güter sollen vorrangig auf der Schiene und auf den Wasserwegen transportiert werden. Dafür
160 müssen größere Gewerbegebiete wieder mit Gleisanschlüssen ausgestattet werden, finanziert
161 durch nach Größe gestaffelten Abgaben der ansässigen Betriebe. Neue, aufkommensstarke
162 Gewerbegebiete dürfen nur noch mit Gleisanschluss genehmigt werden.

163 Der Lieferverkehr in den Städten ist in den vergangenen Jahren geradezu explodiert. Vor allem
164 durch den Aufschwung des Online-Handels, doch auch durch Lieferdienstangebote von lokalen
165 Märkten sind Staus und verstopfte Straßen durch Liefer-Lkws zum gewohnten Bild geworden.
166 Im Sinne einer Mobilitätswende muss dieser Lieferverkehr umgedacht werden und Alternativen
167 zum Lkw-Chaos gefunden werden.

168 Wir fordern die Einrichtung von Micro-Hubs als innerstädtische Zwischenlager, eine
169 Auslieferung zum Kunden per Lastenfahrrad sowie weiteren ökologisch vertretbaren
170 Verkehrsmitteln.

171 Wir fordern, dass unsere Kommunen nach „bayrischem Vorbild“ alle wieder einen
172 zentrumsnahen lärmarmen Güterbahnhof bekommen. In Bayern haben die ersten Kommunen
173 die innerstädtischen Güterbahnhöfe der Deutschen Bahn AG abgekauft, um die ökologische wie
174 stauvermeidende Versorgung ihrer Stadt und ihrer ortsansässigen Betriebe bis ins Zentrum
175 weiterhin zu gewährleisten.

176 **Finanzierungsvorschläge**

177 Auf Bundesebene wollen wir die Finanzmittel umwidmen, weg vom Auto hin zum öffentlichen
178 Verkehr. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist überwiegend auf autozentrierte Projekte
179 ausgerichtet. Er hat ein Gesamtvolumen von 270 Milliarden Euro, davon 132 Milliarden für das
180 Auto. Selbst wenn man davon Sanierung und Unterhalt von Straßen abzieht, gibt es noch viel
181 Steuermilliarden, die zugunsten öffentlicher Verkehre umgeschichtet werden können und
182 müssen, zum Beispiel die 30 Milliarden Euro für 850 neuen Autobahnkilometer bis 2030.

183 Auch in den jährlichen Bundeshaushalten finden sich viele direkte und indirekte
184 Autosubventionen, die der Verkehrswende fehlen. Das Umweltbundesamt kam für das
185 Haushaltsjahr 2018 auf laufende Steuersubventionen für den Auto- und Flugverkehr von
186 insgesamt 30 Milliarden Euro.

187 Auf Landesebene wollen wir die Umwidmung von Finanzmitteln weg vom Straßenneubau und
188 der unsinnigen Subventionierung defizitärer Regionalflughäfen hin zum öffentlichen Verkehr:

189 Den Kommunen soll die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe von ortsansässigen Betrieben ab
190 einer bestimmten Größe zum Ausbau des ÖPNV rechtssicher ermöglicht werden.