

Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?



LDK in Konstanz am 6.-7.10.2018

Gremium: Kreisverband Konstanz
Beschlussdatum: 11.07.2018
Tagesordnungspunkt: V Sonstige Anträge und Resolutionen

1 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus 2 Dieselgate und Neckartor?

3 **Ein Plädoyer für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs**

4 In über 70 städtischen Gebieten der Bundesrepublik werden die gültigen
5 Grenzwerte für NO₂ seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.
6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO₂ Belastung leidet die
7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO₂ sind Mensch und
8 Umwelt in städtischen Gebieten zusätzlich noch durch Feinstaub und andere
9 verkehrsbedingte Emissionen belastet.
10 Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der PKW-Dieselfahrzeuge nicht
11 annähernd die Grenzwerte für NO_x einhalten. Im Fall von VW kann man sogar von
12 Betrug und Konsumententäuschung sprechen. Jahrelang wurden Bürger in dem Glauben
13 belassen, dass die gekauften Fahrzeug abgasarm sind und den hohen Anforderungen
14 der Abgasnormen EURO5 und EURO6 entsprechen.

15 Diese beiden Sachverhalte erfordern ein sofortiges Umsteuern in der
16 Verkehrspolitik und mutige Schritte, um die Emissionen in Städten auf ein
17 erträgliches Maß zu reduzieren und Fahrverbote zu vermeiden. Daneben müssen
18 verkehrsbedingte CO₂ Emissionen aller Verkehrsträger drastisch reduziert werden,
19 will man das 2 Grad Klimaziel aus dem Paris Abkommen, überhaupt noch in
20 Sichtweite behalten. Trotz der intensiven Bemühungen der Landesregierung und
21 speziell hier Verkehrsminister Winfried Hermann, müssen wir alle unsere
22 Anstrengungen vervielfachen. Die Reduktion der Fahrzeugzahlen in den
23 Innenstädten, die Umstellung auf Elektromobilität und der Ausbau des
24 öffentlichen Nahverkehrs sind dabei wichtige Eckpfeiler eines modernen, grünen
25 Verkehrskonzeptes. Der Vorstoß der Bundesregierung einen kostenlosen Nahverkehr
26 zu erproben geht dabei in die richtige Richtung, ist aber durch die fehlende
27 finanzielle Unterstützung der Städte bei weitem nicht ausreichend.
28 Wir fordern Fraktion und Landesregierung, sowie den Bund auf, den ÖPNV durch ein
29 milliarden schweres „Umstiegsprogramm ÖPNV“ noch in dieser Legislaturperiode
30 substantiell zu verbessern und die Gemeinden und Kommunen finanziell so
31 auszustatten, dass diese einen nachhaltigen, emissionsarmen und attraktiven
32 ÖPNV einrichten können. Dabei verstehen wir unter ÖPNV nicht nur Bus und Bahn,
33 sondern eine Vielfalt an Transportangeboten, auch Bike-, Carsharing und Rufbus
34 Angebote gehören dazu. In den Genuss sollten insbesondere Gemeinden und Kreise
35 kommen die einen ÖPNV neu anbieten. Das Umstiegsprogramm ÖPNV soll es aber auch
36 bereits existierenden Trägern des ÖPNV erlauben, die regionale Abdeckung zu

37 erweitern, Takt und Fahrzeit zu verringern, Fahrpreise zu senken und auf
38 emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

39 Zur nachhaltigen Finanzierung des kommunalen ÖPNV fordern wir von Land und Bund,
40 Ihre finanzielle Unterstützung dauerhaft auszubauen. Des weiteren bitten wir
41 Landtagsfraktion und Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen für eine
42 zweckgebundene kommunale Abgabe, durch eine Klarstellung im
43 Kommunalabgabengesetz KAG zu schaffen, so dass Kommunen und deren
44 Verkehrsbetriebe Halbjahres- oder Jahrestickets zu stark verbilligten Preisen
45 anbieten können.

46 Damit würden Kommunen in die Lage versetzt ein attraktives Bürgerticket
47 einzuführen. Als Orientierung verweisen wir hier auf die im Land seit
48 Jahrzehnten erfolgreichen Studententicket Modelle, wie z.B. in Konstanz. Für
49 einen Semesterbeitragsanteil von weniger als 15 Euro im Halbjahr konnte hier ein
50 ein Ticketpreis von ca. 54 Euro je Halbjahr erreicht werden. Die Erweiterung zum
51 Bürgerticket, finanziert aus Parkraumbewirtschaftung, Zweckabgabe und
52 Ticketpreis erlaubt unserer Ansicht nach attraktive Preise von 50 Euro je Ticket
53 und Halbjahr und damit ein für breite Bevölkerungsschichten erschwingliches
54 Angebot.

55 Damit besonders belastete Städte eine City-Maut erheben können, bitten wir die
56 Landesregierung, die rechtlichen Voraussetzungen zu klären und den Bund auf zu
57 fordern, die bundesgesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere das
58 Bundesfernstrassengesetz anzupassen. Ziel ist es Emissionen zu senken und
59 Fahrverboten vorzubeugen. Die Einnahmen aus der City-Maut müssen in den Ausbau
60 des öffentlichen Nahverkehrs fließen mit dem Ziel einen dauerhaften Umstieg auf
61 ÖPNV Systeme zu erreichen.

62 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Europäischen Rat für ein
63 Investitionsprogramm zur Förderung des europaweiten Bahn- und Schienenverkehrs
64 einzusetzen. Insbesondere erwarten wir konkrete Maßnahmen, die den Frachtverkehr
65 nun endlich auf die Schiene bringen.

Begründung

Durch die Umsetzung der hier vorgeschlagenene Maßnahmen erwarten wir eine deutliche Erhöhung der Nutzerzahlen für den ÖPNV und dadurch die Senkung der verkehrsverursachten Schadstoffbelastungen und eine deutliche Reduktion des innerstädtischen Verkehrs. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa machen damit einen großen Schritt hinzu einem nachhaltigen Verkehrskonzept. Die verringerten Gesundheits- und Klimafolgekosten wiegen dabei die eingesetzten Mittel deutlich auf. Doch vor allem gewinnen wir im Interesse der Bürger eine lebenswerte Stadt und Umwelt zurück.