

## V4 Der Verkehr der Zukunft: Was lernen wir aus Dieselgate und Neckartor?

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 NO<sub>2</sub> seit Jahren überschritten. Darunter 15 Städte in BW, u.a.  
 6 Stuttgart, Freiburg, Tübingen. Unter der hohen NO<sub>2</sub> Belastung leidet die  
 7 Gesundheit von tausenden Menschen in diesen Städten. Neben NO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 milliardenschweres „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.