

Inhaltsverzeichnis

Antragsbereich 17: Verkehrspolitik (V) 1

V-01

Antragsteller: Region Mittelrhein

Mit Bus und Bahn in die Zukunft! – für eine ökologische und soziale Mobilität im Rheinland

Empfehlung der Antragskommission:

..... 1

Antragsbereich 17: Verkehrspolitik (V)

1 V-01

2 **Antragsteller: Region Mittelrhein**

3

4 **Der Landesparteitag möge beschließen:**

5

6 **Mit Bus und Bahn in die Zukunft! – für eine ökologische**
 7 **und soziale Mobilität im Rheinland**

8

9 Um die Klimaziele zu erreichen, aber auch um die Ver-
 10 kehrsprobleme im Rheinland und allen anderen Regio-
 11 nen in den Griff zu bekommen, brauchen wir eine ande-
 12 re Mobilität in der Region. Dabei setzt die Grüne-Partei
 13 voll auf den Umstieg auf das Fahrrad und höhere Steu-
 14 ern und Gebühren für Kraftfahrzeuge und Treibstoff.

15

16 Aber nicht jede*r hat einen Job, eine Familie oder Wohn-
 17 ort, bei dem man auf Rad umsteigen kann oder Home-
 18 office machen kann. Beschäftigte in der Produktion, im
 19 Handwerk oder Einzelhandel können nicht von zu Hau-
 20 se arbeiten. Wer im Schichtdienst arbeitet, wer Kinder
 21 zur Kita oder zur Schule bringen muss, wer am Stadt-
 22 rand oder auf dem Land lebt, für den ist das Fahrrad
 23 nicht immer eine alternative, aber auch Bus und Bahn
 24 bieten für sie kein nutzbares Angebot. Zudem Für vie-
 25 le ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätsein-
 26 schränkungen weder das Fahrrad noch das Auto eine al-
 27 ternative.

28

29 Wir brauchen daher eine ökologische und soziale Ver-
 30 kehrswende. Für uns Sozialdemokrat*innen liegt der
 31 Schlüssel dazu im Ausbau des öffentlichen Personen-
 32 nahverkehrs. Wir wollen ein dichtes Streckennetz, zu-
 33 verlässige ausreichende Taktungen, moderne barriere-
 34 freie Fahrzeuge und Haltestellen und gleichzeitig be-
 35 zahlbare Tarife, aber auch optimale Verknüpfungspun-
 36 kte mit anderen Mobilitätsformen.

37

38 Dem Ausbau des ÖPNV sind aber derzeit finanzielle
 39 Grenzen gesetzt. Steigende Betriebskosten werden zur-
 40 zeit allein von Kommunen und den Fahrgästen getra-
 41 gen. Das führt zu steigenden Fahrpreisen. Die Verkehrs-
 42 wende ist aber nur sozial, wenn sie sich jeder leisten
 43 kann, wenn Mobilität nicht zum Luxusgut wird. Die
 44 Corona-Krise hat zudem gezeigt, wie labil das Finanzie-
 45 rungssystem des ÖPNV ist, wenn auch nur ein Teil der Ti-
 46 cketeinnahmen zurückgeht. Die Finanzierung des ÖPNV
 47 ist daher dringend reformbedürftig.

48

49 Die Sicherstellung der Mobilität unserer Bürger*innen
 50 ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe der Daseins-
 51 vorsorge, daher muss sie auch gesamtgesellschaftlich
 52 finanziert werden. Bund und Länder müssen die Kom-
 53 munen und ihre Verkehrsverbände in die Lage verset-
 54 zen, einen attraktiven ÖPNV anzubieten.

Empfehlung der Antragskommission:

55
56 Zwar stellen Bund und Land viele Investitionsmittel zur
57 Verfügung. Vielfach werden diese aber von Städten und
58 Gemeinden nicht oder nur zögerlich abgerufen, weil in
59 den Kommunalverwaltungen das Personal für die not-
60 wendigen Planungen fehlt, die Verfahren zu kompliziert
61 und Fristen zu kurz sind. Daher müssen Bund und Land
62 Investitionsmittel einfacher, langfristiger und unbüro-
63 kratischer zur Verfügung stellen. Der Bund muss zudem
64 das Planungsrecht im Verkehrswesen beschleunigen.
65
66 Das Land muss prüfen, welche Möglichkeiten es hat die
67 interkommunale Zusammenarbeit zu stärken, um ge-
68 meinsame Planungskapazitäten zu schaffen. Das wür-
69 de gerade kleinen Kommunen helfen, die meist nicht
70 über das notwendige Fachpersonal verfügen.
71
72 Für eine soziale Verkehrswende reichen Investitionsmit-
73 tel aber nicht aus: Bund und Länder müssen sich viel
74 stärker an den Betriebskosten beteiligen, damit bezahl-
75 bare Tarife möglich sind. In einem ersten Schritt müs-
76 sen bisherige Zuschüsse z.B. für die Schülerbeförderung
77 müssen pauschaliert und flexibilisiert werden, damit
78 auch andere Preisgestaltungen in den Verkehrsverbün-
79 den möglich werden. In einem zweiten Schritt müssen
80 Bund und Land durch höhere Zuweisungen aus Steu-
81 ermitteln einen größeren Anteil an den Betriebskosten
82 des ÖPNV in den Kommunen übernehmen.
83
84 Schließlich müssen wir auch diejenigen an den Kosten
85 zu beteiligen, die einen guten ÖPNV zwar nicht selbst
86 nutzen, aber davon profitieren. Gerade große Arbeitge-
87 ber haben einen Mehrwert, wenn ihre Arbeitnehmer
88 schnell, zuverlässig und sicher mit Bus und Bahn zum
89 Betrieb kommen. Sie müssen dann weder Parkplätze
90 noch Dienstwagen zur Verfügung stellen. Wir wollen
91 sie daher an den gesamtgesellschaftlichen Kosten der
92 sozialen-ökologischen Verkehrswende fair beteiligen.
93 Das ist z.B. über die Einführung einer Dienstgeberabga-
94 be wie in Wien möglich. Dazu müssen Bund und Land
95 endlich die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen.
96