

Papier zur Diskussion: Aktueller Entwurf „Wahlprogramm BTW 2013“

### **Modul 01 - Präambel**

Eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs, des Bauens und der Stadtentwicklung hat angesichts der ökologischen, sozialen und ökonomischen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland einen hohen Stellenwert. Die Überwindung der Folgen des demographischen Wandels und der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung müssen durch eine integrierte, partizipative und transparente Zusammenarbeit aller Beteiligten erreicht werden. Zu einer nachhaltigen Entwicklung gehören die Bereitstellung eines klimafreundlichen Verkehrsangebotes, die Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes, die Reaktivierung von brachliegenden Flächen, der Erhalt von historisch bedeutsamer Bausubstanz und von städtischen und ländlichen Strukturen, die Vermeidung der Zersiedelungen von Landschaft und Natur und der Erhalt von zusammenhängenden Kulturlandschaften. Die intrakommunale und interkommunale sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist dabei in allen Bereichen der Planung zu intensivieren.

### **Modul 02 - "Bauen und Wohnen"**

Zur Würde des Menschen gehört auch würdevolles Wohnen, Wohnraum muss daher für jedermann bezahlbar sein. Gentrifikation ist durch integrierte, partizipative und transparente Planung, sowie stärkere Berücksichtigung sozialer Aspekte entgegenzuwirken. Die Entwicklung von Baukultur muss ein gemeinsames, öffentlich gefördertes Anliegen sein. Bei allen baulichen Maßnahmen soll auf die natürlichen Ressourcen, also Natur und Landschaft, besondere Rücksicht genommen werden. Eine Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden. Öffentliche Fördermittel sollen vorrangig in die Sanierung und die energetische Ertüchtigungen von Altbauten fließen. Alle öffentlichen und wirtschaftlich genutzten Bauten sind barrierefrei, kind- und altersgerecht zu errichten, Altbauten möglichst entsprechend zu modernisieren. Bauen ist auch Verantwortung, daher muss sichergestellt werden, dass bei allen Hoch- und Tiefbaumaßnahmen nur geeignete Fachkräfte und Unternehmen tätig werden können. Die Bauwirtschaft und ihre Auftraggeber sind stärker als bisher zu kontrollieren. Alle öffentlichen Aufträge und Vergaben sollen transparent und nachvollziehbar veröffentlicht werden und kontrollierbar sein. Die Bauaufsicht als Kontrollinstanz ist deutlich zu verstärken.

#### **Modul 02.01 Altersgerechtes Bauen und Wohnen**

Die Piratenpartei setzt sich für ein generationsübergreifendes Wohnen ein. Die Stadtentwicklung, der Wohnungsbau und die sozialen Infrastrukturen müssen als Reaktion auf den demographischen Wandel damit stärker den Bedürfnissen einer Gesellschaft mit steigender Lebenserwartung angepasst werden. Wir fordern und fördern den barrierefreien Umbau von Wohnraum sowie die Anpassung an die Bedürfnisse junger Familien und älterer Menschen. Bei Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, beispielsweise Krankenhäuser und Bahnhöfe, muss das Prinzip der Barrierearmut gelten.

#### **Modul 02.02 Sicherung eines bezahlbaren Wohnens**

In der Bundesrepublik Deutschland wird bezahlbarer Wohnraum immer knapper. Die Gründe dafür sind vielfältig: steigende Nachfrage nach größeren Wohnungen, anhaltender Trend zu Einpersonenhaushalten, geringere Einkommen, steigende Mieten in den Ballungsräumen und vor allem der Rückzug der öffentlichen Hand bei der Schaffung preiswerten Wohnraums. Einen sozialverträglichen Wohnungsbau wird es spätestens dann nicht mehr geben, wenn die Kompensationsmittel für Wohnraumförderung wegfallen. Bezahlbaren und vor allem alters- und familiengerechten Wohnraum wird dann nur in den Randlagen der Gemeinden angeboten werden können, während die teuren Innenstadtlagen einer besser verdienenden Zielgruppe angeboten werden. Dies führt zu einer nicht akzeptablen sozialen Differenzierung in unserer Gesellschaft.

Die Piratenpartei fordert daher eine dauerhafte Förderung eines gemeinnützigen Wohnungsbaus auf Bundes- und Länderebene. Dieser sichert nicht nur Wohnraum für finanziell schlechter gestellte Haushalte, er spart letztlich auch Sozialhilfegelder und wirkt dämpfend auf das allgemein ansteigende Mietzinsniveau. In diesem Zusammenhang soll auch der genossenschaftliche Wohnungsbau gefördert werden, der den Zweck hat, ihren Mitgliedern preiswerten Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Die öffentliche Hand muss im Rahmen transparenter Planung Rechenschaft darüber ablegen, welche Grundstücke sich im öffentlichen Besitz befinden und warum diese nicht für die Schaffung preiswerten Wohnraums zur Verfügung gestellt werden. Infrage kommende Grundstücke sollen dabei vorrangig für genossenschaftlichen und sozialen Wohnbau verwendet werden.

#### **Modul 02.03 Transparenz bei der Vergabe von Bauprojekten**

Es ist notwendig alle Angebote, die auf eine öffentliche Ausschreibung eintreffen, in den wirtschaftlich relevanten Punkten zu veröffentlichen, um Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten. Die Anbieter wollen von der Öffentlichkeit beauftragt werden und es ist daher ein generelles Recht der Öffentlichkeit, die Angebote einsehen zu können. Nach der Angebotsphase sind die Entscheidungs- und Abwägungsprozesse für die Öffentlichkeit möglichst nachvollziehbar zu gestalten.

Papier zur Diskussion: Aktueller Entwurf „Wahlprogramm BTW 2013“

Ein Verzicht auf eine Ausschreibung ist so wenig akzeptabel wie eine anschließende politische Entscheidung gegen den Gewinner einer öffentlichen Ausschreibung. Derartige nachträgliche Einflüsse auf das Ausschreibungsverfahren führen zu Intransparenz und Lobbyismusvorwürfen. Zweifel an der fachlichen Qualifikation eines Bewerbers müssen frühzeitig angemeldet werden und bereits in die Bewertung des Angebots einfließen. Die Gründe für eine Nichtvergabe an einen Bieter sind offenzulegen. Im Vergabeverfahren ist trotzdem zu gewährleisten, dass bieterinterne Angaben im Angebot weiterhin dem Datenschutz unterliegen.

#### **Modul 02.04 Denkmalschutz**

Denkmalschutz und Denkmalpflege helfen, das materielle kulturelle Erbe zu bewahren, und geben damit den Menschen Orientierung und Halt. Denkmalschutz und Denkmalpflege sind derzeit kulturelle Angelegenheiten der einzelnen Länder mit sehr unterschiedlichen Landesgesetzen. Auf diese Weise können einerseits lokale Eigenarten und Bautraditionen besser erfasst und geschützt werden. In einer immer globaler agierenden Welt muss sich andererseits aber auch die Denkmalpflege auf Bundesebene und europäischer Ebene stärker vernetzen, fachlich austauschen und die geschützten Baudenkmäler einer breiten Öffentlichkeit bekannt machen können. Die Piratenpartei setzt sich daher für die Schaffung von bundeseinheitlichen Rahmenbedingungen für Denkmalschutz und Denkmalpflege ein. Die Piratenpartei setzt sich daher im Bereich des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege für folgende Punkte ein:

##### **Modul 02.04.01 Denkmalschutz und Denkmalpflege sind staatliche und damit öffentliche Aufgaben**

Die Piratenpartei setzt sich dafür ein, dass Denkmalschutz und Denkmalpflege als staatliche und damit öffentliche Aufgabe erhalten bleiben. Gleichzeitig bedeuten sie eine Verpflichtung der Denkmaleigentümer im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums. Dabei sollen die Möglichkeiten des Interessenausgleichs zu den allgemein anerkannten, gesetzlich geregelten Bestandteilen des sozialen und kulturellen Lebens beachtet werden. Nur der staatliche Schutz eines Denkmals (Denkmalschutz) schafft die Grundlage, dass alle Bereiche der Gesellschaft an der Erhaltung und Pflege mitwirken können (Denkmalpflege). Dabei ist es unerlässlich, dass Denkmalschutz ohne Ansehen der Person oder der Eigentumsrechte vollzogen wird.

Da Kulturdenkmale zumeist auch Wirtschaftsgüter sind, lässt sich eine denkmalgerechte Erhaltung kaum ohne Ausgleich zwischen wirtschaftlichen und kulturellen Belangen erreichen. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Kulturdenkmale in privater Hand ist zugleich ein Ausgleich zwischen dem grundgesetzlich garantierten Eigentumsrecht und dem öffentlichen Interesse herzustellen.

##### **Modul 02.04.02 Denkmalpflege bedeutet nachhaltiges Wirtschaften**

Die sorgfältige Erhaltung historischer Bausubstanz sollte grundsätzlich mit energieeffizienten Maßnahmen vereinbar sein. Sie wirkt so nachhaltiger als ein Abbruch und ein sich anschließender Neubau. Dabei ist Denkmalpflege auch Wirtschaftsförderung. Gerade kleine Handwerksbetriebe vor Ort und mittelständische Unternehmen profitieren von denkmalpflegerischen Maßnahmen. Zugleich können so traditionelle Handwerkstechniken bewahrt und überliefert werden.

##### **Modul 02.04.03 Denkmalschutz und Natur- und Landschaftsschutz**

Denkmalschutz und Natur- und Landschaftsschutz ergänzen sich und sollten kein Widerspruch sein. Von Menschenhand gestaltete und geformte Natur muss in der Erinnerung daran, dass der Mensch Teil der Natur ist, genauso bewahrt werden wie Bau- und Kunstdenkmale oder archäologische Denkmale (Bodendenkmale).

##### **Modul 02.04.04 Denkmalpflege muss Planungssicherheit schaffen**

Die Piratenpartei fordert, dass Kulturdenkmale auch künftig bei allen Planungen Berücksichtigung finden. Im Rahmen der Landes- und Bauleitplanungen sollen die Bau- und Kunstdenkmale rechtzeitig und vollständig öffentlich benannt werden, um für alle planenden Behörden, Bürger aber auch Investoren Rechtssicherheit zu bieten. Die staatliche Denkmalpflege ist daher weiterhin als „Träger öffentlicher Belange“ anzusehen. Zur Planungssicherheit gehört eine klare Benennung von materiellen und finanziellen Folgen für alle Beteiligten. Dies gilt auch für die Erforschung und Erhaltung von archäologischen Denkmalen.

##### **Modul 02.04.05 Denkmalpflegerisches Handeln muss nachvollziehbar sein**

Die Piratenpartei setzt sich dafür ein, dass denkmalpflegerisches Handeln nachvollziehbar ist, dass vorhandenes Wissen in den Denkmalbehörden über die Kulturdenkmale aller Epochen – über gedruckte Publikationen hinaus – öffentlich zugänglich gemacht werden muss. Es soll allgemein verständlich sein, warum und in welchem Umfang ein Kulturdenkmal geschützt ist. Die Bewahrung von und die Erinnerung an Kulturdenkmale soll so gestaltet sein, dass nachfolgende Generationen das Wissen unserer Zeit besser verstehen und einordnen können.

### **Modul 03 - "Verkehr und Infrastruktur"**

Mobilität ist in der heutigen Gesellschaft ein wesentliches Merkmal für Lebensqualität und Entwicklungschancen der Bevölkerung. Die Infrastruktur einer gesicherten Versorgung mit Energie und Gütern gehört zu einer zivilisierten Gesellschaft. Kennzeichen einer entwickelten Wirtschaftsordnung ist auch der sparsame Umgang mit Rohstoffen, die Wiederverwertung von Ressourcen und der verantwortungsvolle und sparsame Umgang mit finanziellen Mitteln.

Wir erkennen die unterschiedlichen Bedingungen der Infrastruktur und erstreben Wettbewerb, wo er die Bildung von Monopolen und Oligopolen verhindert. Wir setzen uns dafür ein, bestehende Monopole aufzulösen und plädieren für eine Infrastruktur in staatlicher Trägerschaft, wenn Wettbewerb aus strukturellen Gründen nicht möglich ist. Für dieses Ziel sind differenzierte Lösungen und das Überwinden festgefahrener Denkschemata nötig. Örtliche und überörtliche Versorgungsinfrastruktur müssen sich den Veränderungen durch die Bevölkerungsentwicklung anpassen können. Verkehrsbeziehungen sind möglichst zu bündeln. Dabei haben in der Planung Verkehrsmittel Vorrang, die ökonomisch und ökologisch langfristig die beste Bilanz vorweisen können.

#### **Modul 03.01 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**

Der öffentliche Nahverkehr stellt einen wichtigen Pfeiler der öffentlichen Grundversorgung und Infrastruktur dar. Neben seiner Funktion zur Sicherung der Mobilität in Städten und auf dem Land, erhöht er massiv die Lebensqualität in den Städten und die Attraktivität von Orten auf dem Land. Eine möglichst gute, flächige und dezentrale Verbindung von Regionen zu den jeweils lokalen Zentren ist daher ein Anliegen der Piratenpartei. Der demographische Wandel stellt alle Infrastrukturen vor neue Herausforderungen. Das gilt auch für den öffentlichen Nahverkehr: Hier sind insbesondere neue Wege für ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in gering besiedelten Regionen und schrumpfenden Stadtvierteln zu finden.

##### **Modul 03.01.01 Qualitative und Quantitative Verbesserung des Angebotes**

Die Angebote des ÖPNV können durch vielfältige Maßnahmen attraktiver gestaltet werden und so die Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern. Die Piratenpartei fordert daher ein engmaschigeres Netz der Verkehrslinien sowie eine häufigere Bedienung der Linien. Verbesserte Verbindungen aus dem Umland der Städte in die Stadtzentren gehören ebenfalls dazu; beispielsweise lassen sich regionale Eisenbahnverbindungen in das Straßenbahnnetz einbinden. Gesicherte Umsteigeverbindungen an zentralen Plätzen und Vorrangschaltungen für den Öffentlichen Personennahverkehr an Signalanlagen sind zu verwirklichen.

Zur Attraktivitätssteigerung trägt außerdem ein besserer Service (zum Beispiel Verpflegungsangebote, WLAN, lokale Informationen) auf den schienengebundenen Umland-Strecken bei, weiterhin eine Überprüfung und Anpassung der Haltepunkte und die bauliche Form dieser Haltepunkte. Eine barrierefreie Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist anzustreben. Dazu gehört es auch, dass schwere Gepäckstücke, Einkaufswagen oder Fahrräder ohne Mehrkosten transportiert werden. Bis zur Einführung des angestrebten Nulltarifs erhöht ein einfach und übersichtlich gestaltetes Tarifsystem die Nutzungschancen. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, Einzelfahrscheine für einen bestimmten Zeitraum unabhängig von der Fahrtrichtung zu nutzen. Die Weitergabe von Informationen von Störungen sollte so umgesetzt werden, dass diese den Interessenten auf den Medien erreichen, die er auch sonst nutzt. Beispiele wären hier die Veröffentlichung von Störungen per online Medien (zum Beispiel Twitter oder über RSS-Feeds). Außerdem können weiterführende Hinweise an den Haltestellen auf internetbasierte aktuelle Störungsmeldungen verweisen.

##### **Modul 03.01.02 Einführung eines Nulltarifes im ÖPNV**

Die Piratenpartei ist davon überzeugt, dass ein fahrscheinfreier ÖPNV nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Wirtschaft langfristig einen Gewinn darstellt. Diese Maßnahme ermöglicht mehrere Ziele zugleich zu erreichen: Die Städte als zusammenhängender Lebensraum werden aufgewertet, da in Ballungsräumen eine stärkere Nachfrage zu einem attraktiveren Angebot führen wird. Ebenfalls steigert der Öffentliche Personennahverkehr zum Nulltarif die Anziehungskraft unserer Städte auf auswärtige Besucher. Davon profitieren Staat und Wirtschaft gleichermaßen. In ländlichen Gebieten wird eine verstärkte Nutzung des ÖPNV dazu führen, dass vormals schwach frequentierte Strecken wieder sinnvoll bedient werden können. Auch die einkommensschwachen Verkehrsteilnehmer werden durch diese Maßnahme finanziell deutlich entlastet. Außerdem entfallen Kosten für Fahrkartenverkauf und -kontrolle. Freiwerdende Mitarbeiter der Fahrkartenkontrolle werden überwiegend zur Verbesserung des Services eingesetzt. Wie das Vorbild der belgischen Stadt Hasselt zeigt, sind solche Projekte in der Praxis realisierbar.

Die Piratenpartei fordert eine Analyse der Machbarkeit eines fahrscheinfreien ÖPNVs. Wir setzen uns dafür ein, zunächst ein oder mehrere Pilotprojekte umzusetzen, die wissenschaftlich begleitet werden sollen. Gut geeignet sind hierzu kleine-

Papier zur Diskussion: Aktueller Entwurf „Wahlprogramm BTW 2013“

re oder mittelgroße Städte, deren ÖPNV-Systeme aufgrund ihrer Insellage nicht mit anderen Großstädten vernetzt sind. Im Erfolgsfall soll der Modellversuch schrittweise bundesweit ausgedehnt werden. Der Öffentliche Nahverkehr zum Nulltarif mit hohen qualitativen und quantitativen Standards wird auf Dauer die Mobilität eines jeden Bürgers erhöhen und in Zukunft einen hohen Stellenwert in der Schaffung eines umweltfreundlichen sowie ressourcenschonenden Verkehrsangebotes einnehmen.

### **Modul 03.02 Planung und Vergabe der Verkehrsleistungen im ÖPNV**

Da der ÖPNV ein wesentlicher und wichtiger Bestandteil der Mobilität in der Bundesrepublik Deutschland ist, wird dieser von der öffentlichen Hand finanziell gestützt. Diese Unterstützung muss zielgerichtet und transparent für den ÖPNV eingesetzt werden. Die Piratenpartei fordert deshalb, die Vergabekriterien wie folgt anzupassen:

#### **Modul 03.02.01 Kreative Lösungen für die Verkehrsnetze**

Vor der Ausschreibung zur Vergabe von Verkehrsleistungen ist ein Planungs- und Gestaltungswettbewerb auszuloben, der die Verkehrsleistungen optimiert und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger in einem Verkehrsgebiet verbessert. Dabei ist ausdrücklich dazu zu ermutigen, neue Ansätze und Ideen für die Erschließung von Quartieren zu finden, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens mit den traditionellen Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs nur schlecht erschlossen werden können; hier ist beispielsweise Raum zu schaffen für Bürgerbus-Initiativen und für die Integration des Taxi-Gewerbes in ein bedarfsgeregeltes Angebot etwa von Rufbus-Linien. Kriterien für die Bewertung der eingereichten Vorschläge können beispielsweise die Direktheit der Verbindungen oder Maßnahmen zur Anschlusssicherung an Umsteigepunkten sein.

Voraussetzung für einen solchen Wettbewerb ist eine transparente Dokumentation des bestehenden Verkehrsangebots, der stationären Einrichtungen des ÖPNV und der realen Verkehrsströme aller Verkehrsträger einschließlich des Individualverkehrs. Dazu gehört auch die Bestandsaufnahme der bereits im ÖPNV tätigen Unternehmen und ihrer Angebote, um die Vorgaben für den Planungs- und Gestaltungswettbewerb daraus ableiten zu können.

In den Gestaltungswettbewerb können weiterhin der Ausbau und die Ausgestaltung der Haltestellen mit einbezogen werden, da diese einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs haben. Eventuelle bauliche Veränderungen obliegen weiterhin der öffentlichen Hand oder dem Eigentümer der Infrastruktur, wie beispielsweise beim Bahnnetz.

#### **Modul 03.02.02 Wettbewerb der Verkehrsbetreiber**

Für den Betrieb des ÖPNV fordert die Piratenpartei einen funktionierenden Wettbewerb unter den Verkehrsbetreibern. Um dies sicherzustellen, sind die Verkehrsleistungen entsprechend den Ergebnissen der Gestaltungswettbewerbe auszuschreiben und den Ergebnissen der Ausschreibung folgend zu vergeben. Um die Monopol- und Oligopolstellung der dominierenden Verkehrsbetreiber zu verringern, ist bei vergleichbarem Angebot der Verkehrsbetreiber mit dem geringeren Marktanteil zu bevorzugen.

#### **Modul 03.02.03 Transparenz der Vergabe von Verkehrsleistungen**

Um Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten, ist es notwendig alle Angebote, die auf eine Ausschreibung eintreffen, zu veröffentlichen. Die Anbieter wollen von der Öffentlichkeit beauftragt werden und es ist daher ein generelles Recht der Öffentlichkeit, die Angebote einsehen zu können. Nach der Angebotsphase sind die Entscheidungs- und Abwägungsprozesse für die Öffentlichkeit möglichst transparent zu gestalten.

Ein Verzicht auf eine Ausschreibung ist so wenig akzeptabel wie eine anschließende politische Entscheidung gegen den Gewinner der Ausschreibung. Derartige nachträgliche Einflüsse auf das Ausschreibungsverfahren führen zu Intransparenz und Lobbyismuskritik. Zweifel an der fachlichen Qualifikation eines Bewerbers müssen frühzeitig angemeldet werden und bereits in die Bewertung des Angebots einfließen.

#### **Modul 03.03 Güterverkehr auf der Schiene**

In den zurückliegenden Jahren hat sich die einseitig betriebswirtschaftlich ausgerichtete Unternehmensleitung der Deutschen Bahn AG verheerend auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt. Die Reduzierung der vorgehaltenen Infrastruktur und die einseitige Bevorzugung des Personenverkehrs führen dazu, dass bei Anhalten dieser Tendenz der schienengebundene Güterverkehr nur noch aus dem Transport großer Volumina und Tonnagen bestehen wird. Güterzugunglücke zeigen zudem, dass die mangelhafte Wartung auch des rollenden Materials Fahrgäste, Personal sowie die übrigen Verkehrsleistungen gefährdet. Die Piratenpartei fordert daher, dem schienengebundenen Güterverkehr eine starke Rolle innerhalb des Verkehrsaufkommens zu geben. Im Einzelnen bedeutet das:

### **Modul 03.03.01 Transversalstrecken**

Die Bundesrepublik Deutschland ist mit ihrer zentralen Lage Transitland für den Gütertransport in der Ost-West-Richtung von den Häfen Amsterdam und Rotterdam bis nach Mittel- und Osteuropa wie auch in der Nord-Süd-Richtung von Skandinavien und den Nordseehäfen ins Rhein-Main-Gebiet, in die Schweiz und nach Frankreich. Dem muss mit geeigneten Schienenstrecken Rechnung getragen werden. Für den Gütertransversalverkehr bieten sich elektrifizierte Strecken an, die durch geringbesiedelte Gebiete führen und am besten mit anderen Verkehrssystemen gebündelt sind. Die Streckenführung und die Ausstattung ist so zu wählen, dass der Verkehr die lokale Bevölkerung möglichst wenig beeinträchtigt und Gefahrguttransporte möglichst weit von besiedelten Gebieten entfernt hält. Eine Elektrifizierung scheint in Hinblick auf die knappe Ressource Öl und den wesentlich höheren Wirkungsgrad in der Energienutzung langfristig sinnvoll. Die Zweigleisigkeit sollte möglichst durchgängig gegeben sein, da sonst unnötig Zeit mit dem Warten auf Gegenzüge vertan wird. Wo dies nicht möglich ist, sollte eine Vielzahl an Kreuzungsmöglichkeiten den Verkehr flüssig halten. Der Streckenausbau und die ebenfalls die Strecke benutzenden anderen Züge sollten für den Transitverkehr eine gleichmäßige Fahrweise mit einer optimierten Transportgeschwindigkeit von zum Beispiel 120 km/h ermöglichen. Dabei sind Strecken des Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs und des Gütertransversalverkehrs zu entflechten.

### **Modul 03.03.02 Güterverkehr in die Regionen**

Für die Feinverteilung des schienengebundenen Güterverkehrs ist es erforderlich, auf den Regionalstrecken der Eisenbahn Fahrplantrassen für den Güterverkehr im längerfristigen Bedarfsfall auf jeden Fall zu schaffen. Die Begründung, dass Verkehre außerhalb der Streckendienstzeiten liegen würden oder mit dem Regionalverkehr kollidieren, darf unserer Ansicht nach nicht für eine Ablehnung von Verkehrsangeboten reichen. Die Reduzierung der Strecken auf ein betriebswirtschaftliches Minimum hat die Politik der vergangenen Jahre zu verantworten. Deshalb hat der Infrastrukturbetreiber im Bedarfsfall in gleicher Schnelligkeit auch neue Möglichkeiten zu schaffen, die Verkehre doch abzuwickeln. Die Wiederherstellung von Schieneninfrastruktur liegt in der Baulast des Infrastruktur-Trägers. Dem Verkehrsbetreiber dürfen nur die Trassenbenutzungspreise abverlangt werden.

### **Modul 03.03.03 Bündelung von Güter-Transitverkehr auf der Schiene**

Durch geeignete Angebote im europäischen Verbund muss der Transitverkehr auf der Schiene attraktiver werden als ein Transitverkehr per Lkw. Lkw-Verkehr benötigt übermäßig viel Platz, verursacht höhere Ausbau- und Wartungskosten und verstopft die Autobahnen und in den vorgeschriebenen Ruhezeiten der Fahrer Parkplätze. Lkw-Verkehr ist auf Erdöl angewiesen, während für die Bahn auch andere Primärenergieträger möglich sind. Angesichts geopolitisch umkämpfter Vorräte an diesem Rohstoff bietet der Lkw-Verkehr keine Verlässlichkeit im Hinblick auf Preis und Zukunftsfähigkeit.

### **Modul 03.03.04 Weiterverwertung von Anlagevermögen**

Die DB AG und ihre Tochterunternehmen werden vom Eigentümer verpflichtet, Fahrzeuge, die nicht mehr benötigt werden, die aber noch den Bestimmungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung entsprechen, nicht mehr zu verschrotten, sondern zu angemessenen Preisen den interessierten Unternehmen anzubieten.

### **Modul 03.04 ÖPNV in grenz- und länderüberschreitenden Regionen**

Die Verkehrsbedürfnisse in den Einzugsgebieten regionaler Zentren machen nicht an Länder- oder Staatsgrenzen halt. Für die Sicherstellung der länderübergreifenden Verkehrsverbindungen sind geeignete Kooperationsmodelle und Förderungsinstrumente zu entwickeln. Die Regionalplanung soll dabei die Einzugsgebiete eher großzügig definieren und anhand der tatsächlichen Verkehrsbeziehungen und ihrer Entwicklungspotentiale abgrenzen. Bürokratische Hemmnisse und länderegoistische Vorbehalte sind abzubauen. Insbesondere sind auch staatenübergreifende Maßnahmen zu fördern, wenn in grenznahen Gebieten die Erreichbarkeit eines regionalen Zentrums zu sichern ist. Dafür sind auch neue Instrumente der Förderung zu entwickeln. Gemeinsame Verkehrsverbünde, abgestimmte Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, und der Ausbau der angebotenen Verbindungen sollen im Vordergrund stehen. In einem zusammenwachsenden Europa ist kein Platz mehr für kleinstaatliche Provinzialität und ein Schielen auf einen kurzfristigen, scheinbaren Vorteil, wenn Verkehrsverbindungen von einem gerade jenseits der Landesgrenze gelegenen Zentrum auf ein weiter entferntes Zentrum innerhalb der eigenen Landesgrenzen gerichtet werden sollen. So führt eine länder- oder staatenübergreifende Kooperation auch zu einer besseren wirtschaftlichen Entwicklung im weniger urbanen Einzugsbereich, wenn Bürger aus dem regionalen Zentrum sich hier ansiedeln und auch ihren Konsumbedürfnissen hier nachgehen. Gute Verkehrsverbindungen zu einer nahegelegenen Stadt machen auch die kulturellen Angebote dieses Zentrums für das Umland attraktiver.

### **Modul 04 - "Stadtplanung und Regionalplanung"**

Alle Planungen der öffentlichen Hand dienen einer gerechten Abwägung öffentlicher und privater Interessen im Zusammenleben der Menschen. Planung ist unverzichtbar und darf nicht zugunsten einseitiger Interessen eingeschränkt oder aufgegeben werden. Planung soll immer ein ausgewogenes Mit- und Nebeneinander von Bedürfnissen des Wohnens, des

Papier zur Diskussion: Aktueller Entwurf „Wahlprogramm BTW 2013“

Arbeitens, der Wirtschaft, des Verkehrs, der Infrastruktur, der Kommunikation, der Bildung, des Sports und Kultur sowie der Freizeitgestaltung regeln. Auf allen Entscheidungsebenen (Bund, Land, Kommunen) soll die jeweils betroffene Bevölkerung in offenen Verfahren rechtzeitig und umfassend beteiligt und informiert werden. Ihre Bedürfnisse sollen entsprechend berücksichtigt werden. Unkomplizierte und effektive Verfahren zur Bürgerbeteiligung müssen dabei entwickelt und konsequent ausgebaut werden. Alle für die Planung relevanten Informationen und Grundlagen sind öffentlich zugänglich zu machen und zu erläutern.

#### **Modul 04.01 Verfahren zur Bürgerbeteiligung**

Der Begriff der "Bürgerbeteiligung" bezeichnet die Partizipation der Bürgerschaft an politischen und planerischen Entscheidungen. Dabei werden grundsätzlich zwei Arten von Teilnahmeverfahren unterschieden: Zum einen die gesetzlich vorgeschriebenen, also formellen, Teilnahmeverfahren und zum anderen die freiwillige, die informelle, Bürgerbeteiligung. Durch die Beteiligung der Bürger soll Jedermann die Möglichkeit gegeben werden, seine Interessen im Planungsverfahren zu wahren. Eine möglichst frühzeitige Bürgerbeteiligung erhöht hierbei die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen. Im Planungsprozess sollen verschiedene Verfahren zur Bürgerbeteiligung angewendet werden.

##### **Modul 04.01.01 Einsatz partizipativer Methoden und Verfahren**

Auf Bundesebene wird die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung im Baugesetzbuch geregelt. Sie wird unterteilt in eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der zumeist Informationsveranstaltungen zur Bürgerinformation stattfinden, und eine öffentliche Auslegung, die meist im kommunalen Planungsamt erfolgt. Die planenden Kommunen entscheiden hierbei selbst, in welcher Form diese frühzeitige Beteiligung durchgeführt wird.

Die Piratenpartei möchte die Gemeinden und Städte dazu ermutigen und sie dabei unterstützen, weitergehende Informations- und Teilnahmeformen in der Planung anzuwenden. Zu Beginn eines Planungsprozesses sollte die Erhebung von Interessen und Bedürfnissen der Bevölkerung stehen, beispielsweise durch Befragungen, Bürgerausstellungen oder Demokratiewerkstätten. Auf diese Ergebnisse aufbauend, sollten die ersten Planungen durchgeführt werden, welche im Anschluss transparent an die Bevölkerung kommuniziert wird. Hierbei bieten sich Kommunikationsmittel wie Aushänge, Wurfsendungen, Ausstellungen, Bürgerversammlungen und Ortsbegehungen an. Im weiteren Verlauf soll die Öffentlichkeit aktiv in den Planungsprozess einbezogen werden. Die Piratenpartei fordert und fördert die aktive Erprobung derartiger partizipativer Methoden und Verfahren, da sich dadurch die Akzeptanz der geplanten Maßnahmen erhöht und die Bevölkerung stärker eingebunden wird.

##### **Modul 04.01.02 Einsatz neuer Informations- und Kommunikationsmedien**

Die Piratenpartei fordert und fördert die verstärkte Nutzung neuer Kommunikationsmedien zur Information und Beteiligung der Bevölkerung. Für die vereinfachte und beschleunigte Durchführung von Teilnahmeverfahren kann das Internet eingesetzt werden, der Begriff der "E-Partizipation" umfasst dabei alle internetgestützten Verfahren. Wie bei den klassischen Teilnahmeverfahren ist auch bei der E-Partizipation zwischen den formellen und informellen Verfahren zu unterscheiden. Bei formellen Teilnahmeverfahren ergeben sich durch die internetgestützten Verfahren zahlreiche Vorteile, beispielsweise die Kosteneinsparung und die Beschleunigung des Verfahrens. Außerdem wird somit den veränderten Kommunikationsgewohnheiten der Bevölkerung Rechnung getragen und es ergibt sich die Möglichkeit, dass sich eine größere Anzahl an Teilnehmern an einem Verfahren beteiligt. Bei den informellen Verfahren bietet die E-Partizipation die Möglichkeit der Unterstützung der Meinungsbildung. Einsatzbereiche für die E-Partizipation sind Diskussionen zu Bauvorhaben auf der Website einer Kommune, Diskussionen über den Haushalt einer Kommune, Befragungen zu Planungsvorhaben oder die formellen Teilnahmeverfahren in Planungsprozessen.

Als Kommunikationsmedien können beispielsweise Webseiten, Newsletter, elektronische Fragebögen, Online-Umfragen, Chats, Foren, Blogs, Wikis oder Videokonferenzen dienen. Die Piratenpartei fordert und fördert den aktiven Einsatz derartiger neuer Informations- und Kommunikationsmedien, da dadurch die Bevölkerung stärker eingebunden wird und eine transparentere Darstellung des Planungsprozesses ermöglicht wird.

##### **Modul 04.01.03 Einsatz interaktiver Karten und Pinnwände**

Bei vielen Themen in der Kommunalpolitik kann das Wissen der einzelnen Bürger um lokale Gegebenheiten nicht genutzt werden, weil entsprechende Kommunikationskanäle fehlen. In ihrem unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld kennen sich die Einwohner am besten aus. Sie kennen die Straßen, die für Fußgänger oder Fahrradfahrer gefährlich, die Parks oder Spielplätze, die überfüllt oder schlecht ausgestattet sind oder unter Vandalismus leiden. Sie wissen, wo es zu wenige Einkaufsmöglichkeiten gibt oder die Mietpreise überproportional ansteigen.

Damit die Politik und die Verwaltungen darauf reagieren können, sind sie auf solche Informationen angewiesen. Doch die Hürde des direkten Ansprechens ist zum einen sehr hoch, zum anderen fühlt man oft nicht ernst genommen, insbesondere,

Papier zur Diskussion: Aktueller Entwurf „Wahlprogramm BTW 2013“

wenn man das Gefühl hat, dass sich nichts ändert. Karten und Pinnwände, die sowohl im öffentlichen Raum wie auch im Internet vorhanden sein sollten, sind ein Hilfsmittel, um die direkte Demokratie und die Transparenz der Verwaltung zu stärken. Jeder sollte die Möglichkeit haben, sowohl online als auch offline, seine Meinung und sein Wissen zu einem ortsspezifischen Thema beizutragen. Außerdem können sich so andere Bürger leicht einen Überblick über die aktuellen Meinungen zu Themen verschaffen und zustimmen oder eine Gegenmeinung einbringen. Dieser Prozess ist im Baugesetzbuch ausdrücklich vorgesehen und bei vielen formalen Planungsprozessen auch vorgeschrieben. Neue Strukturen für die Teilhabe auf möglichst kleiner Ebene sind notwendig, um einen fairen Austausch der Interessen zu ermöglichen und zu einem gerechten Ergebnis für alle Beteiligten zu kommen. Erste Ansätze sind teilweise bereits über das Quartiermanagement, über Bürgerhaushalte oder über Stadtpaziergänge umgesetzt. Solche Prozesse müssen auch finanziell gefördert werden, denn sie tragen zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.

#### **Modul 04.02 Zugang zu Planunterlagen und relevanten Informationen**

Die Piratenpartei setzt sich für bürgerfreundliche Informations- und Beteiligungsprozesse in der Planung ein. Dazu ist es erforderlich, dass in einer frühen Planungsphase alle relevanten Informationen, Planunterlagen und Geobasisdaten frei zugänglich gemacht werden. Im Einzelnen bedeutet das:

##### **Modul 04.02.01 Freier Zugang zu Planunterlagen**

Um eine erfolgreiche Partizipation der Bürgerschaft an politischen und planerischen Entscheidungen zu ermöglichen ist es notwendig, alle für die Planung relevanten Informationen und Grundlagen öffentlich zugänglich zu machen und zu erläutern. Auf allen Entscheidungsebenen (Bund, Land, Kommunen) soll die jeweils betroffene Bevölkerung die Möglichkeit erhalten, Zugang zu den notwendigen Planunterlagen, ohne unnötige Barrieren, zu erhalten. Nur dadurch hat die Bevölkerung die Möglichkeit, ihre Wünsche, Bedürfnisse und Ängste frühzeitig in den Planungsprozess einzubringen.

Dieser freie Zugang zu Planunterlagen soll zum einen über den herkömmlichen analogen Weg, zum anderen aber auch über den neuartigen digitalen Weg ermöglicht werden. Dabei gilt es sicherzustellen, dass die relevanten Informationen zu bürgerfreundlichen Zeiten und an bürgerfreundlichen Orten zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollen die internetbasierten Darstellungs- und Informationsformen möglichst barrierearm gestaltet werden. Eine beschränkte Information über nur einen Kommunikationskanal ist zu verhindern.

##### **Modul 04.02.02 Freier Zugang zu Geobasisdaten**

Geobasisdaten sind die Grundlage für jede Planung in den Bereichen Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung. Die derzeitige Lizenzform hindert sowohl die Verwaltung selbst als auch Bürgerinitiativen und die freie Wirtschaft bei der Möglichkeit, Planungsprozesse zu bewerten und eigene Vorschläge auszuarbeiten. Auch in Wissenschaft und Forschung ist man immer mehr auf Geoinformationssysteme angewiesen, um genaue Analysen und Studien zu Themen wie Umwelt, Soziales oder Wirtschaft zu erstellen. Deswegen soll Software in freier Lizenzierung vorliegen, aber auch das Rohmaterial, das mit Steuermitteln erarbeitet wird, unter einer freien Lizenz zur Verfügung gestellt werden. Mit dieser Lizenzierungsform hat man in anderen Ländern wie den USA und Frankreich bereits gute Erfahrungen gemacht, so stellt beispielsweise die NASA Daten und Software gemeinfrei zur Verfügung. Der Aufbau einer freien Geodateninfrastruktur stellt eine wichtige Investition dar, um die Wirtschaft, die Wissenschaft, den Datenschutz und die Bürgerbeteiligung zu stärken.

#### **Modul 04.03 Stärkere Kooperation aller Ebenen**

Wir wollen fördern, dass die staatlichen Ebenen, also Bund, Land, Kommune, aber auch die Bürger, besser zusammenwirken, um allen Menschen in der Bundesrepublik Deutschland die Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben zu ermöglichen und Maßnahmen effektiver durchzuführen. Neben dieser intrakommunalen und interkommunalen Kooperation soll auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in allen Bereichen der Planung intensiviert werden. Diese verstärkte Kooperation ist, genauso wie gleichwertige Lebensverhältnisse, eine wichtige Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und die Beteiligung der Bürger.

#### **Modul 04.04 Gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen**

Die Piratenpartei setzt sich für die Erreichung des raumordnerischen Zieles der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilräumen Deutschlands ein. Wir wollen, dass alle Regionen, städtische wie ländliche, in ihren Stärken gefördert werden und bei der Bewältigung ihres Strukturwandels unterstützt werden. Die Funktionsfähigkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge soll auch zukünftig in den ländlichen und dünn besiedelten Räumen sichergestellt werden. Dazu gehören die Etablierung von Schulen, aber auch von sozialen und medizinischen Einrichtungen. Zur Überwindung der sozialen Unterschiede und zur Aufwertung der Städte wollen wir die Bund-Länder-Programme "Soziale Stadt", "Stadtumbau Ost" und "Stadtumbau West" weiterentwickeln, unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung ländlicher Gebiete. Die Teilhabe der ländlichen Regionen an der Infrastruktur (zum Beispiel Breitband und ÖPNV) ist zu fördern.