

Antragstext:

## Verkehrspolitisches Manifest

Die Fakten sind sattsam bekannt. Das „Mobilitätsmodell“ eigener PKW ist ein relevanter Beitrag zu Luftverschmutzung, Bodenversiegelung und weiterer Umweltschädigung. „Freiwillig“ gibt es keinen nennenswerten Mentalitätswechsel. Dies zeigt jeder Tag Feinstaubalarm in Stuttgart mit maximal 3-6% „Reduzierung“ des PKW-Verkehrs – ein Wert, der noch nahe an statistischer Unschärfe liegt. Ohne eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gibt es keine Reduzierung bei Lärm, Feinstaub, Flächenversiegelung und Verkehrsopfern. Wir sagen klar und deutlich:

### 1. Der ÖPNV muss ausgebaut und attraktiver werden

- Der ÖPNV muss Kern eines vernetzten Gesamtangebotes des Umweltverbundes mit Car-Sharing, Fahrradverleih, evtl. Taxi und anderen Mobilitätsangeboten sein, das sämtliche Mobilitätsbedürfnisse befriedigt
- Der ÖPNV benötigt im Verkehr immer und überall konsequenter Vorrang vor dem MIV – durch echte Vorrangsschaltungen sowie privilegierte Trassen für Bahn und Bus
- Der ÖPNV muss für alle Bevölkerungsschichten bezahlbar sein – mittel- bzw. langfristig durch fahrscheinlosen Gebrauch, kurzfristig durch allgemeine Fahrpreissenkungen, Vereinfachungen im Tarif und flächendeckende Sozialtickets
- Der ÖPNV in Ballungsräumen muss weiter ausgebaut werden – durch Taktverdichtungen, Erhöhung der Fahrzeugkapazität und neue Strecken. In schnellen Tangentialverbindungen liegen in Ballungsräumen noch große Potentiale

- Der ÖPNV im ländlichen Raum muss ebenfalls angebotsorientiert ausgebaut werden – sowohl durch klassische, attraktiv getaktete Linien als auch flexible, nachfrageorientierte Modelle

## 2. Zukunftsfähige Mobilität ist Aufgabe der öffentlichen Hand

- Mobilität insgesamt ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge
- Die öffentliche Planung und Durchführung von Mobilitätsangeboten muss immer Vorrang haben vor „eigenwirtschaftlichen“ Profitinteressen privater Verkehrskonzerne
- Die öffentliche Mobilität benötigt verlässliche Finanzierungsinstrumente – zB durch Nahverkehrsabgabe
- Neu- bzw. Wiedererrichtung von öffentlichen Betrieben muss durch entsprechende Finanzhilfen auch für kleinere Städte und Gemeinden grundsätzlich ermöglicht werden
- Die Aufgabenträger für Mobilität benötigen klare Mindeststandards für Qualität und Arbeitsbedingungen

## 3. Kommunale Planung muss immer verkehrsvermeidend sein

- Die verkehrsvermeidende Sicherung der Nahversorgung in Gemeinden und Quartieren muss eine kommunale Pflichtaufgabe sein
- Die Trennung von Arbeit und Wohnen muss zur Vermeidung von Pendlerwegen reduziert werden

- Qualitätsvolle höhere Wohndichte ist notwendig für effektive, ressourcenschonende Mobilitätsangebote.
- Die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs muss intensiviert werden. Die Umwidmung von Straßenfläche ist dazu ein geeignete Ansatz

#### 4. Güterverkehr gehört auf die Schiene

- Der DB AG müssen klare Ziele für den Güterverkehr vorgegeben werden
- Industriegleise und Güterverkehrsstellen dürfen nicht mehr weiter reduziert, sondern sollen wieder ausgebaut werden
- Die Zulassung von sog. „Gigalinern“ läuft den oben genannten Zielen zuwider.