

Antrag J 5 – BeKo 2004

Verkehrspolitische Agenda:

Wir fordern eine weitreichende Änderung der Verkehrspolitik in den folgenden Punkten:

1. Straße:

a) Autobahnen:

- Wir fordern eine konsequente Umsetzung des Anti-Stau-Programms und der hochprioritärer Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003).
- Wir fordern ein Überholverbot für Lkw auf hochbelasteten und staugefährdeten 2-spurigen Autobahnabschnitten.
- Wir fordern ein Tempolimit nur an Gefahrenpunkten. Statt eines generellen Tempolimits sollte mehr auf Telematikanlagen zurückgegriffen werden.
- Wir fordern die Trennung zwischen Regional- und Fernverkehr statt vierspurigem Ausbau nach dem Utrechter Modell.
- Wir fordern Standspurfreigaben auf hochbelasteten und staugefährdeten zweispurigen Autobahnabschnitten.

b) Übriges Straßennetz:

- Wir fordern die vermehrte Einrichtung von Kreisverkehren. Diese sollten allerdings vernünftig dimensioniert und mit Erdhügel gebaut sein.
- Wir fordern eine generelle Straßenbenutzungsgebühr für Lkw über 7,5 Tonnen.
- Wir fordern ein vermehrtes Transitverbot für Lkw über 7,5 Tonnen für bestimmte Bundesstraßen.
- Wir fordern, in Haushaltsansätzen für den Straßenbau den Schwerpunkt auf Erhalt statt auf überflüssige Neubauprojekte zu legen.

c) Maut:

- Wir lehnen eine Pkw-Maut ab.
-

2. Schiene / ÖPNV:

a) Deutsche Bahn:

- Wir fordern die Reverstaatlichung des Streckennetzes der Deutschen Bahn

b) ÖPNV:

- Wir fordern in allen deutschen Verkehrsverbänden und im Nahverkehr der Deutschen Bahn AG ein Schülerticket, ähnlich dem Semesterticket für Studenten.
- Wir fordern Rufbusse statt Linienbusse, um ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum anzubieten.
- Wir fordern ein flächendeckendes Nachtangebot in allen Verkehrsverbänden.
- Wir fordern die Prüfung von kostenlosem Busverkehr, wie er in Hasselt (Ostbelgien) durchgeführt wird.
- Wir setzen uns nachdrücklich für den Bau der Westspange Frankfurt und der Ostspange Wiesbaden im S-Bahn-Netz des RMV ein.

c) Güterverkehr:

- Wir fordern einen "Gütertakt" zwischen großen Güterverkehrszentren ähnlich dem Personenverkehrstakt.

3. Wasserstraßen:

- Wir fordern eine weitere Verlagerung von Güterverkehr auf die Binnenschifffahrt.
- Wir fordern schärfere Kontrollen in Form eines See-TÜVs von Binnen- und Seeschiffen, um Schiffe stillzulegen, die nicht mehr verkehrssicher sind.
- Wir fordern die strengere Überwachung der europäischen Seehandelswege, um illegale Verklappung und Verschmutzung zu verhindern.

4. Luftverkehr:

- Wir fordern innerdeutsche Flüge und innereuropäische Flüge unter 500 km einzuschränken.
- Wir fordern die Besteuerung von Flugbenzin.
- Wir fordern verstärkte Flughafenkooperationen

Begründung:

Viele Straßen- und Autobahnabschnitte sind den heutigen Verkehrsmassen nicht mehr gewachsen. Daher sollte das Anti-Stau-Programm des Bundesverkehrsministeriums und die hochprioritären Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan zügig umgesetzt werden. Als Sofortmaßnahmen können hochbelastete und staugefährdete zweispurige Autobahnabschnitten mit einem Überholverbot für Lkw ausgestattet werden. Statt eines generelles Tempolimits sollte mehr auf Telematikanlagen zurückgegriffen werden; diese können den Verkehrsstrom besser leiten, regeln und warnen als statische Schilder.

Die Trennung zwischen Regional- und Fernverkehr statt 4-spurigem Ausbau sollte nach dem Utrechter Modell (Anlage 1) ausgeführt werden, da Verflechtungsverkehre und häufige Spurwechsel die Kapazität senken und die Unfallgefahr erhöhen.

Durch Standspurfreigaben auf hochbelasteten und staugefährdeten Autobahnabschnitten kann kurzfristig eine weitere Fahrspur geschaffen werden.

Kreisverkehre sind gefahrenärmer als Ampeln und verbessern den Verkehrsfluß. Eine vernünftige Dimensionierung muß die Durchfahrt eines 40-Tonnners ermöglichen, da sonst der Verkehr gefährdet wird. Des weiteren sollten sie ohne Erdhügel gebaut sein, damit die Sichtverhältnisse nicht eingeschränkt werden.

Wir befürworten eine Maut für Lkw über 7,5 Tonnen, allerdings auf allen Straßen, da höheres Gewicht eine stärkere Abnutzung der Straße hervorruft. Eine kilometerbezogene Pkw-Maut lehnen wir ab. Straßenerhaltung wird gerade in Zukunft immer wichtiger, da Straßen auf eine Lebensdauer von maximal 50 Jahren ausgelegt sind. Der zunehmende Güterverkehr verkürzt diese Lebensdauer rapide. Verschlissene Fahrbahnen mindern aber nicht nur den Komfort, sondern erhöhen den Fahrzeugverschleiß und gefährden sogar den Verkehr.

Dem rapiden Schienenabbau sollte nicht stattgegeben werden. Gerade aus der Fläche hat sich die DB immer weiter zurückgezogen. Trotz Neubaustrecken hat sich das Schienennetz im Vergleich zu 1914 halbiert (bezogen auf die Grenzen von 1990). Gemischte Neubaustrecken wie auf der NBS Hannover - Würzburg sind abzulehnen, da flachere Steigungen und Gefälle bei der Trassenführung für Güterzüge notwendig aber exorbitant teuer sind. Am Beispiel dieser Strecke zeigte sich, daß allein wegen Tunnelbegegnungsfahrten gemischter Betrieb nicht funktioniert.

Die Schienenwege müssen nachhaltig erhalten werden.

Ein Schülerticket soll Mobilität für die Schule und in der Freizeit für Junge Menschen bringen. Grundlage des Semestertickets ist, daß der Verkehrsanbieter zu einem

bestimmten Zeitpunkt mit festen Summen aus dem Verkauf der Semestertickets rechnen kann. Daher wäre es auch für die Verkehrsträger eine sinnvolle Erweiterung ihres Angebotes, ähnlich des Semestertickets für Studenten.

Rufbusse sind günstiger zu organisieren, da die Busse nur dann fahren müssen, wenn auch ein Fahrgastaufkommen vorhanden ist. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist in Ostholstein. Für den ländlichen Raum wäre dies die ideale Lösung, ÖPNV kostengünstig in der Fläche anzubieten. Fast jeder Ort könnte angebunden werden. ÖPNV sollte auch ein Nachtangebot in allen Verkehrsverbänden anbieten. Gerade für den wochenendlichen Freizeitverkehr, aber für auch Arbeitnehmer im Schichtdienst sollte auch öffentliche Mobilität angeboten werden.

Die Westspange Frankfurt und die Ostspange Wiesbaden im S-Bahn-Netz des RMVs sind für eine positive Entwicklung der Rhein-Main-Region unverzichtbar. Gerade das sternförmige S-Bahn-Netz mit dem Frankfurter Hauptbahnhof als Zentrum verursacht nicht selten Verkehrsengpässe und Staus.

Es muß mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Daher ist es sinnvoll, wirtschaftliche Anreize für Unternehmen zu geben, die über einen Schienenzugang verfügen, um diesen anstatt der Lkw zu nutzen. Ein Gütertakt könnte weiterhin die Attraktivität der Schiene steigern.

Die Binnenschifffahrt muß attraktiver gemacht werden. Sie ist leistungsfähiger als die Bahn und umweltfreundlicher als der Lkw. Gerade für sehr schwere Lasten hat sich die Binnenschifffahrt seit mehr als zwei Jahrhunderten bewährt.

Schiffe und Seewege müssen unter Berücksichtigung des Umweltschutzes verkehrssicherer gemacht werden. Eine konsequente europäische Regelung und deren Anwendung sollte illegale Verklappung und Verschmutzung verhindern.

Ökologisch bedenklich ist der innerdeutsche und innereuropäische Flugverkehr unter 500 km. Hier muß mehr auf Kooperation der Flughäfen und der DB gesetzt werden. Als Beispiel könnte eine Trennung nach Charter in Düsseldorf, Interkontinentaler Linienhub in Frankfurt und Fracht in Köln dienen. Per ICE sind diese Flughäfen im Einstundentakt verbunden.

Eine Besteuerung des Flugbenzins, welche die durch Kurzstreckenflüge entstehenden Umweltbelastungen widerspiegelt, ist dringend geboten. Ein positiver Nebeneffekt wäre, daß die Bahn als umweltfreundlicheres Verkehrsmittel den Kurzstreckenflügen gegenüber wieder konkurrenzfähig würde.

Großflughafenprojekte in Ostdeutschland sollten kritisch gesehen werden. Durch engere Kooperation zwischen Berlin, der DB und dem Flughafen Leipzig / Halle könnte auf den Neubau eines Großflughafens Schönefeld, der vom Gefahrenpotential und den her Lärmemissionen nicht tragbar ist, verzichtet werden. Rail & Fly (Einchecken am Bahnhof und Gepäcktransport bis ins Flugzeug) sollte weiter ausgebaut werden.