V-28

Mehr Mobilität mit weniger Individualverkehr

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

44. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
15. - 17. November 2019, Bielefeld

Antragsteller*in:	Erich Minderlein (Ortenau KV)
Tagesordnungspunkt:	V Verschiedenes

Antragstext

1. **Die Infrastruktur generiert den Verkehr.**
Die Politik soll Infrastrukturen bevorzugen und planen, die dem motorisierten Individualverkehr die geringste Priorität geben. Die Substitution des energetisch und logistisch ineffizienten Pkw Verkehrs durch Fusswege, Radfahrverkehr und ÖPNV ist durch Bundes-, Landes- und kommunale Infrastrukturplanung vorzubereiten.
Hierzu gehört auch eine dezentrale Organisation des öffentlichen Lebens in Form der
Behörden, der Kultur, Schulen, der Gesundheit und der Versorgung des täglichen Bedarfs.

2. **Reduktion des ubiquitären Parkens.**
Zur Zeit gilt die STVO Regel :
wo nichts ausgezeichnet ist, ist das Parken erlaubt.
Zukünftig wäre:
Wo nichts ausgezeichnet ist, ist das Parken verboten.

3. **Parkplätze stören eine gute Auslastung des mit öffentlichen Geldern finanzierten ÖPNV.**
Deshalb werden Parkplätze eine ÖPNV Abgabe leisten. Dieses wird Immobilienentwickler
dazu bringen, nur die notwendigsten Parkplätze innerhalb von Freimengen (z.B. 1 Parkplatz pro angefangene 1000m2 Verkaufsfläche) zu installieren und sich stattdessen
am ÖPNV zu beteiligen. Höhere Abgaben für größere Parkplätze.

4. **Profilbegrenzungen im motorisierten Massenverkehr**
Kleinere Fahrzeuge mit weniger Leistung und Gewicht sollen generell bevorzugt werden .

5. **Anschlusspflicht der getakteten Verkehreim ÖPNV**, wie das in der Schweiz schon Gesetz
ist. Deutschlandtakt einführen.

6. **Eine deutliche Erhöhung der Mittel für die Schiene. (In der Schweiz 378€/ Kopf (Stand
2017) für Schiene, in Deutschland nur 64€/Kopf.) Erhaltung und bessere Pflege des
aktuellen Bestands, Reaktivierung von stillgelegten Strecken und Ausbau**

des
Schienennetzes.

7. **Gründung einer "Stiftung des Bundesvermögens Verkehr" (BVV)** mit allen Autobahnen, Bundesstraßen, Brücken, Tunneln und Schienenwegen, Kosten deckend und gewinnfrei, zur Umsetzung der obengenannten Ziele, die frei vom politischen Tagesgeschäft ist. Dazu gehört eine Eingliederung der DB Netz in das BVV.

8. **Die Pünktlichkeitsbewertung im ÖP[FN]V .**
Da es eine wachsende Zahl von Verkehrs-Anbietern gibt und geben wird, erfolgt die Pünktlichkeitsbewertung in Zukunft durch das Eisenbahnbundesamt und passende Netzaufsichten nach identischen Kriterien, keine Selbstbegutachtung.

Begründung

Die BDK möge diese Zielsetzungen beschliessen und entsprechend in das Grundsatzprogramm aufnehmen.

Anwendungsprinzipien beim Verkehr: Jegliche Energieanwendung und der Verkehr haben unerwünschte Nebenwirkungen und Emissionen. Das Prinzip der Sparsamkeit ist daher immer anzuwenden. Ein neues Denken im Bereich Energie und Verkehr muss wirksam werden.

zu 1. Verkehrsvermeidung durch kurze Wege und lokale Versorgung muss ein Grundprinzip werden.

zu 2. Die öffentlichen Verkehrsflächen sollen wieder dem mobilen Verkehr aller Art und nicht dem ruhenden Verkehr (von Privatfahrzeugen) gewidmet werden. Dieses trägt zur Beschleunigung des Verkehrs und zur Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr bei.

zu 3. Dies ist eine langfristige Massnahme, welche eine Umstrukturierung der Wohn- und Versorgungsstruktur bewirkt. Mit dieser Massnahme kann ein neues und reichliches Angebot des ÖPNV finanziert werden, welches in einer Übergangszeit angeboten werden muss, um die Menschen zum Umsteig auf ÖPNV zu bewegen. Leistungsgerechte proportionale Bezahlung der Nutzung von Straßen und Parkplätzen erst in Verdichtungsräumen und später überall führt zu Vermeidungsverhalten der Verbraucher, aber dann auch zu Vermeidungsverhalten der Städteplaner. Ich würde bevorzugt große Parkplätze stärker besteuern als kleine Parkplätze, so dass sich das große Automobil (SUV) als Hindernis für sich selbst erweist. Auch die Vorbildfunktion des großen Automobils wird so diskreditiert.

zu 4. Die Verkehrsbelastung und der Flächenverbrauch in Ballungsräumen kann so reduziert werden.

zu 5. und 6. selbsterklärend

zu 7. Eine solche Stiftung hätte es leichter, im Rahmen des technischen Fortschritts und der volkswirtschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Notwendigkeiten auch Anpassungen und Umwandlungen in der Nutzung der Verkehrsflächen vorzunehmen. Die Stiftung ist frei von Gewinnerzielungszwecken , und muss kostendeckende Nutzungsgebühren erheben.

weitere Antragsteller*innen

Hermann Steppe (KV Ortenau); Karl-Heinz Trick (Ortenau KV); Enrico Wolfgang Schandl (Ortenau KV); Michael Wiese (KV Leverkusen); Benjamin Harter (Ortenau KV); Stefan Bieber (KV Heilbronn); Juliane Hauer (Ortenau KV); Andreas Bokeloh (KV Leverkusen); Sylvia Dorn (Ortenau KV); Stephan Hölzle (KV Ortenau); Eberhard Müller (KV Ortenau); Ulrich Dietl (Ortenau KV); Stephanie Suhr (KV Ortenau); Mario Hüttenhofer (KV Konstanz); Christoph Lienhard (KV München-Land); Jochen Detscher (Stuttgart KV); Karsten Kolb (KV Ortenau); Frithjof Rittberger (KV Tübingen); Stefan Mross (KV Ortenau)