

Mobilität für Morgen - Leitfaden für nachhaltige Verkehrspolitik im Bund, in der Stadt und im ländlichen Raum

Die Verkehrspolitik steht bereits heute vor Herausforderungen, die die gesellschaftliche Debatte über die Zukunft der Mobilität prägen. Wachsendes Verkehrsaufkommen auf der einen und der Abbau und die Verteuerung von Verkehrsleistungen auf der anderen Seite prägen das Bild der Mobilität. Besonders der Straßengüterverkehr und die Logistikbranche wachsen mit zweistelligen Raten pro Jahr, mit ihnen nehmen Straßenbeanspruchung und negative Umweltfolgen zu. Das Verkehrswegenetz in Deutschland muss in großen Teilen dringend saniert werden. Die Finanzmittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene reichen aber vielerorts nicht aus, den Bestand des Straßen- und Schienennetzes langfristig zu sichern.

Aus gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umbrüchen in Deutschland und darüber hinaus ergeben sich weitere Herausforderungen: Die demographischen Bedingungen ändern sich. Bis 2030 wird über ein Drittel der Bevölkerung in Deutschland 60 Jahre und älter sein. Mit einer älter werdenden Gesellschaft ändern sich auch die Erwartungen an die Mobilität und ihre Sicherstellung. Die Verkehrspolitik muss dazu Perspektiven entwickeln. Bevölkerungsrückgang und Wanderungsbewegungen stellen zudem die herkömmliche Aufgabenteilung zwischen öffentlichem Verkehr und Autoverkehr in Frage. In bestimmten Regionen zeichnen sich Probleme bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ab. Das erfordert tragfähige Konzepte, damit Mobilität überall gewährleistet bleibt.

Knapper werdende Ölreserven und eine weltweit steigende Nachfrage werden außerdem in absehbarer Zeit zu weiter steigenden Preisen für Kraftstoffe führen. Das verteuert Mobilität. Deshalb ist es so wichtig, mehr Unabhängigkeit vom Erdöl zu erlangen und die Umsetzung neuer Energiestrategien im Verkehr voranzutreiben, auch um unsere Umwelt zu schonen.

Mobilität ist aber kein Privileg für wenige, sondern ein Grundbedürfnis für alle. Verkehr und Mobilität sozialverträglich zu ermöglichen ist vor allem eine staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge und darf deshalb in ihren Kernbereichen nicht den Mechanismen des Marktes unterworfen werden. Die gesellschaftliche Teilhabe an Mobilität findet insbesondere Ausdruck in den Bereichen Beruf, Freizeit, Wirtschaft und Bildung.

Unsere Leitformeln für eine öffentliche Verkehrspolitik lauten daher:

- **Wir bekennen uns zum Grundrecht auf Mobilität für alle**
- **Wir wollen den Wandel vom Individual- zum öffentlichen Verkehr**
- **Wir wollen den Klimawandel gestalten und positiv beeinflussen**
- **Wir sehen das Beschäftigungs- und Wirtschaftspotential des ÖPNV**

Daraus ergeben sich zusammengefasst die folgenden Handlungsfelder, welche es sowohl auf Bundesebene wie auch auf kommunaler Ebene in den städtisch und ländlich geprägten Regionen umzusetzen gilt:

- **die Schaffung angemessener Mobilitätsvoraussetzungen für alle,**
- **eine auf Verkehrsvermeidung angelegte Siedlungs-, Raum- und Verkehrspolitik,**
- **die Instandhaltung und Optimierung des vorhandenen Straßen- und Schienennetzes,**
- **ein bedarfsorientierter Ausbau des ÖPNV-Angebots,**
- **eine Verbesserung für den nicht motorisierten Verkehr,**
- **die Reduzierung von umweltschädlichen Auswirkungen,**
- **die nachhaltige Verkehrslenkung,**
- **die Erhöhung der Verkehrssicherheit,**

- **die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen,**
- **eine stärkere Transparenz.**

Teil I – Der Bund

Beschluss 1: „Bahnreform statt Bahnprivatisierung!“

Wir lehnen eine (Teil-) Privatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Die Bahn hat eine herausragende Bedeutung. Sie muss in öffentlichem Eigentum bleiben!

- **Die DB AG mit ihren Bestandteilen Schienenpersonenverkehr und Eisenbahninfrastruktur müssen zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes verbleiben, um sowohl die politische Gestaltungsmöglichkeit und die demokratische Verantwortlichkeit des Staates wie auch einen breiten, flächendeckenden schienengebundenen Personennah- und -fernverkehr als deren Kernaufgabe vollumfänglich sicherzustellen.**
- **Statt teurer Großprojekte oder dem Rückbau von Gleisanlagen muss in sinnvollen Netzausbau und moderne Leitsysteme investiert werden. Derzeit nicht genutzte Schieneninfrastruktur muss erhalten bleiben, statt sie zu entwidmen. Nebenstrecken können als Zulaufstrecken im Güterverkehr dienen.**
- **Die DB AG schafft ein transparentes, attraktives und mit anderen Verkehrsangeboten verknüpftes Preissystem bis in die Fläche hinein und beendet zudem ihre Politik der Streckenstilllegungen und Bahnhofsschließungen.**
- **Andere Anbieter von Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr dürfen nicht diskriminiert werden, weshalb die Nutzung der Schieneninfrastruktur durch die Bundesnetzagentur geregelt werden sollte.**
- **Die DB AG hat ein langfristiges Finanzierungskonzept zur Veranschaulichung der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung und finanziellen Belastung für den Bund zu erstellen. Eine moderne Bahn in öffentlichem Eigentum muss dabei finanziell deutlich besser ausgestattet werden als bisher. Der Verkauf von Anteilen an bahnfremden Tochterunternehmen soll zur Konsolidierung der DB AG beitragen, die daraus erzielten Erlöse sind zum Verschuldungsabbau und der Sicherstellung der obig genannten Ziele zu verwenden.**

Beschluss 2: „Gute Mobilität“

Zu unserem Verständnis von sozialer Mobilität gehört auch die soziale Ausgestaltung der Verkehrsberufe.

- **Anspruchsvolle moderne Verkehrsdienstleistungen vertragen sich nicht mit Dumping-Löhnen und mangelhaften sozialen Standards.**
- **Die Modelle einer so genannten öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP/PPP = „Private Public Partnership“) zur Verkehrswegefinanzierung sind im Lichte bisheriger Erkenntnisse kritisch zu sehen und in Hinblick auf den Charakter einer öffentlich garantierten Mobilitätsgarantie abzulehnen.**
- **An der öffentlichen Verantwortung für Verkehrswege ist unabdingbar festzuhalten, es sei denn der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dient vorwiegend privaten Einzelinteressen. Hier ist eine Mitfinanzierung auch durch diese Nutznießer geboten.**

Beschluss 3: „Optimierung des ÖPNV“

- **Wir fordern ein flächendeckendes Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – auch in den ländlichen Strukturen und unter Nutzung von bedarfsorientierten ÖPNV-Systemen.**
- **ÖPNV-Angebote müssen dabei kundenfreundlicher gestaltet werden durch preiswerte, günstige, übersichtliche und miteinander vertaktete Tarife.**
- **Um die Wettbewerbsposition des ÖPNV zu verbessern, sollte für ÖPNV-Tickets durchgängig der ermäßigte Mehrwertsteuersatz gelten.**

Beschluss 4: „Umweltschonende Verkehrswegegestaltung“

Verkehrsinfrastruktur in Form von Straße, Schiene und Wasserstraße sollte der Allgemeinheit grundsätzlich durch die öffentliche Hand zur Verfügung gestellt werden. Beim Verkehrswegebau kommt dem Schutz von Natur und Landschaft ein hoher Stellenwert zu. Eine besondere Bedeutung hat der Schutz von Naturräumen. Die Flächenzerschneidung durch Verkehrswege zählt zu den Hauptursachen für den starken Rückgang der Arten- und Lebensraumvielfalt in Deutschland. Wir brauchen eine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit flächensparenden und möglichst landschaftsschonenden räumlichen Nutzungen.

- **Die Sanierung und Modernisierung der vorhandenen Verkehrswege muss Vorrang vor dem Bau neuer Verkehrswege haben.**
- **Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur im Kfz-Verkehr sollten sich auf Lückenschlüsse und Ortsumgehungen überlasteter Gebiete beschränken, die Instandhaltung und Optimierung des Bestandes sollen Vorrang erhalten vor Neubauvorhaben im Straßenverkehr.**
- **Im Straßen- und Schienennetz sind die Lärmbelastungen entlang der Hauptverkehrsstraßen und -trassen flächendeckend zu erfassen und wo erforderlich müssen Investitionen in die Verbesserung der Lärmsituation durch modernes Schienen- und Zugmaterial wie auch bauliche Maßnahmen entlang der Strecken getätigt werden.**

Beschluss 5: „Technische Optimierung des Verkehrs“

Langfristiges Ziel staatlichen Handelns muss es sein, Belästigungen durch Lärm- und Abgasemissionen auf ein Mindestmaß zu beschränken, so dass hiervon niemand mehr negativ betroffen ist.

- **Wir fordern im Straßenverkehr den verpflichtenden Einsatz lärmarter Reifen und bei zukünftigen investiven Maßnahmen die sukzessive Umstellung auf lärmschonende Fahrbahnbeläge.**
- **Im Eisenbahn- und insbesondere Güterverkehr sind Waggons mit einem leiseren Rad-Bremse-System („Flüsterbremse“) auszurüsten – dies gilt vor allem für internationalen Güterverkehr durch Deutschland.**
- **Die öffentliche Hand sollte durch die Auferlegung von Mindeststandards dazu verpflichtet werden, bei der Beschaffung bzw. Ausschreibung, aber auch der eigenen Nutzung von Verkehrsleistungen, gewisse Umwelt- und Qualitätsstandards (z.B. gültige Euronormen) einzuhalten bzw. zu garantieren und fördern.**
- **Alternative und umweltschonendere Antriebssysteme wie Erdgas sind ebenso steuerlich zu fördern wie die Entwicklung alternativer Antriebe wie der Hybridtechnik, Elektroantrieben und der Brennstoffzelle.**
- **Ein wirklicher Klimaschutzeffekt durch die Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen als Treibstoff wird nur erzielt, wenn sowohl das**

Anbauverfahren als auch der Umwandlungsprozess nachhaltig sind und es weder national noch international zu klimaschädlichen Beeinflussungen kommt, was durch ein Zertifizierungssystem garantiert werden kann.

Beschluss 6: „Wandel im Güterverkehr“

Der Straßengüterverkehr nimmt rapide zu, denn Transportleistungen auf der Straße sind meist günstiger als Lagerkapazitäten am Standort und Deutschland ist standortbedingt ein Transitland des Güterverkehrs. Dies erfordert ein Umdenken und eine sukzessive Verlagerung auf andere Verkehrsträger, da ansonsten die Allgemeinheit den Preis als Folge von Straßenbelastungen, Staus, Unfällen, Abgas- und Lärmemissionen zahlt.

- **Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger wie Schiene oder auch Wasser ist durch entsprechende steuerliche Anreize zu forcieren.**
- **Wer das Straßennetz aus wirtschaftlichen Gründen nutzt, ist flächendeckend gemäß der LKW-Maut an deren Erhalt finanziell zu beteiligen.**
- **Bei der Nutzung alternativer Verkehrsträger sind moderne Verkehrsmittel unter Wahrung von Mindeststandards beim Umwelt- und Emissionsschutz einzusetzen.**
- **Die immensen bürokratischen und technischen Friktionen beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr innerhalb der EU sind zu beseitigen.**

Beschluss 7: „Verkehrssicherheit – „Vision Zero“

Wir setzen uns dafür ein, durch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die zu einer verbesserten Unfallverhütung und Risikominimierung führen, die Zahl der Verkehrstoten weiter – im Idealfall bis auf den Nullpunkt („Vision Zero“) - zu senken.

- **Da die Grundlagen für Verkehrsverhalten bereits im Kinder- und Jugendalter gelegt werden, sollte eine nachhaltige Mobilitätserziehung zukünftig die klassische Verkehrssicherheitserziehung von Kindern und Jugendlichen ergänzen.**
- **Außerdem fordern wir eine umfassende Reform des Fahrschulwesens mit dem Ziel, die Qualität der Ausbildung auf hohem Niveau zu sichern und auszubauen.**
- **Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Schadstoff- und Lärmreduzierung fordern wir eine bundesweite Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h und Landstraßen von 80 km/h sowie die Ergreifung geeigneter Maßnahmen zur Einhaltung der 50 km/h-Begrenzung auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Bei besonders hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sollte flächendeckend Tempo 30 zur Anwendung kommen.**
- **Alkohol am Steuer darf nicht länger auch in nur noch so geringen Mengen geduldet werden: wir fordern 0,0 Promille!**
- **Die bestehenden Bußgelder und Strafenkataloge sind mit Ausnahme von Bagatelldelikten im Straßenverkehr weiter zu verschärfen.**
- **Bei der Planung und baulichen Gestaltung der Straßeninfrastruktur sind die jeweils neuesten Erkenntnisse der Verkehrsunfallforschung einzubeziehen. Die öffentlichen Träger der Verkehrssicherungspflicht sind aufgefordert, bei Verkehrsstraßen und -trassen Bestandsaufnahmen und Sicherheitsanalysen regelmäßig und lückenlos durchzuführen.**
- **Innovationen auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit Fahrzeugen dienen der Reduzierung von Unfällen und Unfallfolgen und**

sind als lebensrettende Bestandteile der Sicherheitstechnik in allen Fahrzeugklassen anzubieten bzw. einzusetzen.

Beschluss 8: „Intelligente Verkehrssteuern“

Steuern im Verkehrssystem dürfen nicht nur als Einnahmequelle für den Staat gesehen werden, sondern sind auch ein Steuerungsinstrument für die Verkehrsentwicklung und -steuerung.

- **Deshalb ist eine umfassende Verkehrssteuerreform zu entwickeln, die das Nebeneinander von Kfz-, Mineralöl- und Ökosteuern intelligent verknüpft, ggf. auch vereinfacht.**
- **Dieses Steuerkonzept ist verkehrsträgerübergreifend zu entwickeln und darf nicht an nationalen Grenzen enden.**
- **Der Luftverkehr in Europa ist von Energiesteuern befreit und die Tickets für Auslandsflüge sind von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Wir fordern die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer sowie die Einbeziehung in den Emissionshandel, wo Verschmutzungsrechte ersteigert und somit auch effizient gesteuert werden können.**
- **Steuerliche Anreize für schadstoff- und verbrauchsarme Fahrzeugtechnik und Treibstoffqualität sind beizubehalten und konsequent fortzuschreiben.**
- **Künftig müssen verbindliche Verbrauchsobergrenzen nach dem „Top-Runner-Prinzip“ dafür sorgen, dass der durchschnittliche Ausstoß von Neufahrzeugen sinkt.**
- **Nationale und europäische Subventionspolitik ist auf verkehrserzeugende und -steuernde Wirkung hin zu überprüfen, integrierte Stadtstrukturen zu fördern, die Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung eng verzahnen und damit lange Wege und entsprechenden Verkehr überflüssig machen.**

Beschluss 9: „Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs“

Eine zukunftsweisende Verkehrsordnung darf schon lange nicht mehr nur auf Autofahrer ausgerichtet sein. Der beschriebene und sich noch weiter verschärfende Wandel macht es erforderlich, auch Gruppen wie Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Behinderte, Senioren etc. noch stärker in die verkehrsbauliche Planung des gemeinsam genutzten Raumes miteinzubeziehen.

- **Wir fordern ein fußgänger- und fahrradfreundliches Klima unter Einbeziehung derer Bedürfnisse in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung sowie der Gestaltung von Rechtsvorschriften.**
- **Die aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die Radverkehrsförderung zur Verfügung stehenden Mittel sind auszuweiten.**
- **Der „Nationale Radverkehrsplan 2002-2012“ ist umzusetzen und zeitnah fortzuentwickeln.**
- **Ein vergleichbarer nationaler Fußgängerplan soll ergänzend hierzu erarbeitet und ebenfalls zeitnah umgesetzt werden.**

Beschluss 10: „Quantifizierbare Umweltziele“

Nachhaltige Mobilität lässt sich nur durch eine Vielzahl von Maßnahmen auf unterschiedlichsten Ebenen erreichen. Zur Messbarkeit dieser Ziele sind bei folgenden Kennzahlen spürbare Entlastungen zu erzielen:

- **Reduktion der verkehrsbedingten Emission von Klimagasen (Kohlendioxidemissionen), Luftschadstoffen (Stickstoffdioxide, Kohlenwasserstoffe) und kanzerogenen Stoffen (Dieselruß, Benzol),**
- **Reduktion der verkehrsbedingten Emission von Verkehrslärm (Straße, Bahn, Luft),**
- **Reduktion der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme für Verkehrsflächen,**
- **Reduktion der Verkehrstopfer.**

Teil II – Die Stadt und der ländliche Raum

Beschluss 11: „Gleichberechtigter Verkehr“

Eine zukunftsweisende regionale und innerstädtische Verkehrsordnung darf schon lange nicht mehr nur auf Autofahrer ausgerichtet sein. Der beschriebene und sich noch weiter verschärfende Wandel macht es erforderlich, auch Gruppen wie Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Behinderte, Senioren etc. noch stärker in die verkehrsbauliche Planung des gemeinsam genutzten Raumes miteinzubeziehen.

- **Wir fordern Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten und an neuralgischen Punkten mit hohem Publikumsverkehr, zunächst durch gestalterische und/oder kleinere bauliche Maßnahmen (z.B. durch Fahrbahnverengung, natürliche/künstliche Hindernisse, Kreisverkehr) und Tempobeschränkungen und nur wo nicht anders möglich und landschaftsschonend verträglich durch Umgehungen und Tangenten.**
- **Mittel- bis langfristig sind überregional aufeinander abgestimmte und flächendeckende Fuß- und Radwegenetze, sowohl für Einheimische wie auch Touristen, zu planen und umzusetzen.**
- **Die Ausweisung von zusätzlichen „Park&Ride“-Parkplätzen für PKW sowie Abstell- und Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern an ÖPNV-Haltestellen und in öffentlichen Verkehren sind bedarfsgerecht auszubauen.**
- **Bei der Straßenraumgestaltung sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs - auch unter Beachtung einer gestalterischen Qualität - zu berücksichtigen. Den Bedürfnissen von behinderten Personen, älteren Personen und Kindern ist besonders Rechnung zu tragen.**
- **In den Stadtteilzentren haben Verkehrsstraßen neben einer Verbindungsfunktion auch erhebliche Aufenthaltsfunktion. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sind dort die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer z.B. durch sichere Querungen oder nutzbare Aufenthaltsflächen zu befriedigen. Verkehrsregelungen und Ampeln sind bewusst radfahrer- und fußgängerfreundlich auszugestalten. Den Bedürfnissen von behinderten Personen, älteren Personen und Kindern ist besonders Rechnung zu tragen.**
- **Dem Fußverkehr sollen sichere, gut ausgeleuchtete, sozial kontrollierte, konfliktarme, baulich intakte und kurze Wegeverbindungen angeboten werden. Schwerpunkt ist die Erhaltung und Pflege des vorhandenen Wegenetzes.**
- **Die zunehmende Bedeutung neuer umweltfreundlicher Verkehrsmittel (z.B. Inliner-, Skateboard- oder Minirollerverkehr) soll ebenfalls Berücksichtigung finden.**
- **Das Radwegenetz soll den Radfahrern sichere, direkte, baulich intakte und durchgehende Verbindungen bieten. Dabei gilt es die Bedürfnisse im Alltags- bzw. Berufsverkehr und dem Freizeitverkehr zu betrachten.**

- **Die Möglichkeiten geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen („Fahrradnovelle“) sind unter Beachtung insbesondere der Verkehrssicherheit zur Herstellung von Radverkehrsangeboten zu nutzen. So können Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung geöffnet werden. Dadurch sind auch parallele Radwegführungen entlang von Hauptverkehrsstraßen und im Zuge von Nebenstraßen sinnvoll.**

Beschluss 12: „Regionale Mobilität durch attraktive Verkehrsnetze“

Auch die Menschen in ländlichen Gebieten, welche nicht an der Bahnlinie oder an hauptsächlich von Großbussen genutzten Hauptverkehrsrouten liegen, besitzen ein Recht auf Mobilität als wesentliche Voraussetzung zur Entfaltung ihrer Lebensqualität – vor allem in jungen Jahren, wo aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht auf PKW oder Taxi ausgewichen werden kann. Somit reduziert sich die freie Entfaltung in dem Maß der Abgelegenheit des Wohnortes. Ein lokales, flächendeckendes Beförderungssystem durchbricht diese Situation. Daher müssen gerade in ländlichen, weniger frequentierten Gebieten, flexible, aber auch unter dem Gesichtspunkt der Haushaltslage tragbare und wirtschaftliche öffentliche Beförderungsmöglichkeiten angeboten werden, ggf. auch in Kooperation mit Nachbarkommunen. Ein dichtes Verkehrsnetz erhöht die Attraktivität des ÖPNV und es erschließen sich somit zwangsläufig auch neue potentielle Kundenkreise. Es müssen daher alle Möglichkeiten einer Erweiterung und Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsnetzes ausgeschöpft und dieses stärker den Bedürfnissen seiner Nutzer angepasst werden. So sollen vorhandene räumliche und zeitliche „Lücken“ geschlossen und neue Kundenkreis erschlossen werden. Der Aspekt öffentlicher Mobilität wird zukünftig die Entscheidungsfindung über den Wohnort einer Familie oder eines jungen Menschen, gerade in Hinblick auf die immer stärker werdende Anbindung an Ballungsgebiete wie bspw. das Rhein-Main-Gebiet, entscheidend mit beeinflussen. Die Kommunen müssen ein funktionierendes ÖPNV-System als Standortvorteil erkennen und auch entsprechend nutzen.

- **Der Zubringerverkehr an die Hauptachsen der Bus- und Bahnlinien im ländlichen Raum ist bedarfsorientiert zu vertakten und ggf. überregional aufeinander abgestimmt auszubauen, ggf. auch durch Einrichtung von zusätzlichen (Sonder-)haltestellen und -fahrten – zeitlich wie regional – und unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger.**
- **Der Fuhrpark der öffentlichen Verkehre ist stetig zu modernisieren, um hohes Platzangebot und hohen Fahrkomfort für Nutzer und Anlieger zu erreichen. Dabei sind die besonderen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf eine barrierefreie Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Niederflertechnik, Sondernutzungsflächen etc.).**
- **Die Infrastruktur der ÖPNV-Verkehre, also Haltestellen mitsamt deren Umfeld, sollen hinsichtlich Funktionalität (z.B. Überdachungs- bzw. Unterstellmöglichkeiten und Gestaltung („z.B. Sauberkeit, Optik) optimiert und zudem barrierefrei ausgebaut werden. Dabei sind auch Sicherheitsaspekte zu beachten.**
- **Die Kommunikationspolitik des ÖPNV ist durch die Wiederinbetriebnahme von Servicestellen zu verbessern. Als Ersatz für wegfallende Servicestellen sind an allen ÖPNV-Haltestellen verpflichtend Notruf- und Informationsstellen einzurichten.**
- **Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit sind die Vorteile öffentlicher und somit vor allem auch umweltfreundlicher Verkehrsmittel hervorzuheben.**

Beschluss 13: „Effizientes Tarifsysteem“

Alle Bemühungen für einen attraktiveren ÖPNV werden konterkariert, wenn sich dessen Anwendung im Vergleich zur PKW-Nutzung für seine Nutzer nicht auch finanziell bemerkbar macht. Das Tarifsysteem des ÖPNV muss daher zunehmend flexibler, gerechter und preiswerter den jeweiligen Nutzergruppen angepasst und gestaltet werden.

- **Eine Abkehr vom sogenannten „Waben-System“ hin zu einer auf kürzeren Strecken einheitlichen und preislich attraktiven Kilometerpauschale sorgt für mehr Gerechtigkeit im Preissystem und schafft auch wieder vermehrt Anreize für Gelegenheitsnutzer, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen.**
- **Die vielerorten bereits bestehende Förderung im Schülerverkehr muss beibehalten und weiter ausgebaut werden zu einem gänzlich kostenlosen Schüler-, Auszubildenden- und Sozialticket.**
- **Das Preisgefüge ist, soweit im Einflussbereich der Kommune möglich, nutzerfreundlicher auszugestalten, wobei günstige Tarifangebote für einzelne Zielgruppen (z.B. Dauernutzer, Pendler, Rentner, Familien mit Kindern, Auszubildende etc.) oder Angebote für spezielle Freizeitangebote (z.B. für Konzerte, Theaterbesucher unter Mitkostenübernahme durch Veranstalter) die Attraktivität weiter erhöhen sollen.**
- **Für bedeutsame Einrichtungen des öffentlichen Lebens und verkehrsintensiven Großveranstaltungen sind spezielle ÖPNV-Angebote einzurichten, wobei die Finanzierung über Kombiticket-Vereinbarungen unter entsprechender Mitfinanzierung der Veranstalter sicherzustellen ist.**
- **In Zusammenarbeit mit großen Arbeitgebern der Region sollen die Möglichkeiten zur Förderung von Fahrgemeinschaften im Hinblick auf eine Reduzierung der Kfz-Fahrten ausgeschöpft werden.**
- **Durch eine gebündelte Mobilitätsberatung mit integriertem Beschwerdemanagement sollen Kunden des Personen- und Güterverkehrs unkompliziert Zugriff auf alle für ihre Mobilitätsbedürfnisse nötigen Informationen aus einer Quelle unter Nutzung neuester Informationstechnologien (z.B. Internet, Verkehrstelematik, GPS, Navigationssysteme, etc.) erhalten.**

Beschluss 14: „Verkehrsvermeidung durch integrierte Raum-, Siedlungs- und Verkehrspolitik“

Im heutigen Zeitalter, geprägt von zunehmender Flexibilisierung beim Zurücklegen von Entfernungen zum Arbeitsplatz, der Schule oder der Universität, gewinnt der ÖPNV auch unter ökologisch nachhaltigen Gesichtspunkten stetig an Bedeutung. Das Vorhandensein eines effektiven Beförderungssystems wird daher für die Zukunft ländlicher Regionen und dabei vor allem für die jüngere Generation, für die ein Auto entweder finanziell nicht erschwinglich oder von Alters wegen noch keine nutzbare Alternative darstellt, mit von zentraler Bedeutung sein. Daher gilt es Verkehrspolitik grundlegend zu verändern und neu zu gestalten, hin zu einem bedarfsorientierten Beförderungssystem für alle Bevölkerungsgruppen, welches den strukturellen Begebenheiten als auch den Bedürfnissen seiner Nutzer, aber auch der Umgebung Rechnung trägt.

Unnötiger Verkehr kann auch von vorneherein vermieden werden, wenn eine Raum-, Siedlungs- und Verkehrspolitik eng aufeinander abgestimmt und von vorneherein auf die Vermeidung von Verkehr angelegt ist. Eine günstige Siedlungs- und Strukturentwicklung soll dazu beitragen, einen Verkehrszuwachs zu minimieren und weiteren Kfz-Verkehr zu

vermeiden. Nicht zu vermeidende zusätzliche Verkehrsbedürfnisse sollen soweit wie möglich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden.

- **Von Wirtschafts- und Verkehrsaktivitäten sind meist mehrere Kommunen betroffen. Wichtig ist daher ein gemeinsames Vorgehen bei überörtlichen Verkehrsplanungen unter Berücksichtigung des jeweiligen Umlandes. Notwendig sind dazu aus unserer Sicht regional aufeinander abgestimmte „Mobilitätspläne“, die ein Rahmenkonzept zur (Neu)Ausrichtung des Verkehrs unter Einbeziehung aller Verkehrsträger darstellen. Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen sind entsprechend vorausschauend und weniger transportintensiv unter Einbeziehung weiter Teile der Bevölkerung zu gestalten, Verkehrswege verstärkt vom Individualverkehr zu lösen und der ÖPNV zu fördern.**
- **Dabei müssen auch demographische und räumliche Entwicklung berücksichtigt werden.**
- **Die Bürgerinnen und Bürger sollen bei anstehenden verkehrsplanerisch relevanten Vorhaben ebenso wie betroffene Institutionen oder Interessensvertretungen wie z.B. große Unternehmen, Initiativen, Verbände und Vereine angemessen beteiligt werden.**
- **Bei Vorhaben der Bauleitplanung bzw. Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, dass bestehende verkehrliche Infrastrukturen sinnvoll genutzt und Investitionen in neue Verkehrsanlagen auf ein Mindestmaß beschränkt werden können.**
- **Zur Vermeidung von zusätzlichen Autofahrten und weiten Wegen sind Einrichtungen der Grundversorgung möglichst in integrierten Lagen der Stadtteile bzw. der Wohnquartiere anzustreben.**
- **Die äußere und innere Erreichbarkeit von Ballungszentren und Siedlungsschwerpunkten mit allen Verkehrsmitteln soll zur Sicherung des Standortes bzw. zur Erhöhung der innerörtlichen Attraktivität gewährleistet bleiben.**
- **Bei dem außerhalb des Siedlungsschwerpunkts angesiedelten Gewerbe ist Wert auf eine gute Erreichbarkeit zu legen. Um zusätzliche verkehrliche Belastungen in benachbarten Wohn- oder Erholungsgebieten zu vermeiden, ist eine gute Erschließung über das Hauptstraßennetz sicherzustellen. Anbindungen mit dem ÖPNV sollen die Erreichbarkeit auch für nicht motorisierte Personen gewährleisten.**
- **Wohngebiete sowie Industrie- und Gewerbegebiete sind so zu planen, dass bei der Erschließung eine gute Erreichbarkeit und akzeptable Bedienungsqualität mit vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben ist. Die Erschließung für den Kfz-Verkehr ist mit möglichst geringem Flächenverbrauch über bestehende Hauptverkehrsstraßennetze zu organisieren.**
- **Auf den Hauptverkehrsstraßen als Hauptachsen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist durch eine intelligente Verkehrsführung und zur Vermeidung von umweltbelastenden Verkehrsstockungen ein stetiger Verkehrsfluss anzustreben.**
- **Der Neubau von Straßen ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Deshalb sollen Ortsrandstraßen bzw. Netzergänzungen nur dort realisiert werden, wo unter vertretbaren Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt eine hohe verkehrliche Entlastungswirkung und eine erhebliche Erschließungsfunktion erreicht werden kann.**
- **Verlagerungen von Kfz-Verkehren in Wohnquartiere und andere sensible Bereiche (z.B. Freizeit- oder Naherholungsbereiche) sollen vermieden werden.**

Beschluss 15: „Ruhender Verkehr“

Der ruhende Verkehr wird als Stellschraube zur Verkehrsbeeinflussung angesehen. Denn die Nutzung des Kfz ist neben der Qualität alternativer Angebote auch in starkem Maße abhängig von Quantität und Qualität der Parkmöglichkeiten an Quelle bzw. Ziel. Handlungsfelder ergeben sich diesbezüglich deshalb im Bereich der Wohnquartiere, in der Nähe der Arbeitsplätze sowie der Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum:

- **Die Zahl der privaten und öffentlichen Stellplätze soll bedarfsgerecht ermittelt werden, wobei sowohl eine übermäßige als auch eine zu geringe Parkstandszahl zu vermeiden ist.**
- **Bei der Herstellung der öffentlichen und privaten Stellplätze ist den Aspekten der Stadt- und Umweltverträglichkeit Rechnung zu tragen. Bei ebenerdigen Stellplätzen ist auf einen geringen Versiegelungsgrad mit entsprechenden Begrünungsmaßnahmen unter Berücksichtigung von Aufenthalts- und Stadtqualität zu achten.**
- **Die öffentlichen Parkmöglichkeiten sollen dort, wo Konflikte zwischen Kurz- und Dauerparkern auftreten bzw. zu erwarten sind, flexibel bewirtschaftet werden (z.B. Brötchentaste, Dauerparkerrabatt etc.). Dies trifft in der Regel für die Innenstadt und die Stadtteilzentren zu. Die Öffnungszeiten der Parkhäuser und das Zeitfenster der Parkraumbewirtschaftung sind dabei den Nutzerbedürfnissen anzupassen.**
- **Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung ist die Frage von Parkgebühren und deren Höhe oder die kostenfreie Parkdauerbegrenzung (Parkscheibenregelung) in Abhängigkeit von der Qualität und Lage des Parkplatzes zu bestimmen.**
- **Durch ein bevorrechtigtes Bewohnerparken in ausgewählten, hauptsächlich innerstädtischen Bereichen soll die Wohnnutzung in diesen Bereichen gefördert werden.**
- **Für parkplatzsuchende Autofahrer sollen entsprechende Informationen in Form eines Parkleitsystems angeboten werden, um Parksuchverkehr zu reduzieren und Parkplatzzufahrten auf günstigste Wege zu kanalisieren.**

Legende: „Bedarfsorientierte Verkehre“

- *Anruflinienbus, Rufbus, Anruflinientaxi (ALT):
Diese Fahrzeuge fahren nur auf festgelegten Linien nach Bestellung und bedienen meist auch nur die Haltestellen, für die ein Bedienungswunsch vorliegt.*
- *Anrufsammeltaxi (AST):
Bei diesem System gibt es zwar ein festes Haltestellennetz, der Fahrtweg und die Fahrtzeit von Haltestelle zu Haltestelle ist jedoch beliebig und den jeweiligen Wünschen der Fahrgäste angepasst.*
- *Bedarfsgesteuertes Anruf-Bus-System:
Im bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb verkehrt der Anruf-Bus kreuz und quer von Haus zu Haus oder Haltestelle zu Haltestelle. Das Konzept folgt im Unterschied zum AST der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplanbindung und mit Fahrtenbündelung möglichst so individuell wie mit dem Privat-PKW zu befördern.*
- *Bürgerbus:
Unter Bürgerbus versteht man eine Buslinie, die sich in der Regel auf eine private Initiative gründet und bei der die FahrerInnen ehrenamtlich oder gegen eine Aufwandsentschädigung fahren. Bürgerbusvereine zielen normalerweise darauf ab, Angebotslücken in den Fahrplänen des ÖPNV in zu schließen und werden im Idealfall bezuschusst.*

- *Tramp-Bus:*
Bei einem Tramp-Bus ist auf Anforderung der beförderten Personen ein Aus- und Einstieg außerhalb von Haltestellen oder zwischen den Haltestellen möglich.

- *Regionalbahn mit Haltewunsch-Signal:*
Ermöglicht den Halt eines Zuges auf Fahrgastwunsch, was sowohl im Zug als auch vom Bahnsteig aus funktioniert. Da in solchen Gebieten wenig bis gar keine Fahrgäste zu- oder aussteigen, kann Fahrzeit und damit Kosten gespart werden. Dies ermöglicht auch den Bau zusätzlicher mobiler Haltepunkte z.B. an Bahnübergängen, die bei zu geringem Bedarf auch an anderer Stelle wieder aufgebaut werden können.