

# Bitte wenden! Für eine moderne Verkehrsinfrastruktur

---

Verkehr ist notwendig.

Verkehr muss sicher sein.

Verkehr muss nachhaltig sein.

Verkehr soll Spaß machen.

Grundsätzlich gilt dabei:

1. Massenverkehr ist dem Individualverkehr vorzuziehen.
2. Der beste Verkehr ist der Vermiedene.
3. Alle VerkehrsteilnehmerInnen sind untereinander im Straßenverkehr gleichgestellt.

Verkehrsmittel sind: Flugzeug, Schiff, Bahn, Lastkraftwagen, gängige Mittel der Fortbewegung im ÖPNV (Bus, Straßenbahn, Zug), Personenkraftwagen, FahrradnutzerIn und FußgängerIn und andere.

Zum besseren Verständnis ist der Antrag in zwei Hauptteile gegliedert, nämlich einen ökologischen und einen partizipierenden bzw. sozialen, in denen die verschiedensten Ausprägungen der Verkehrsinfrastruktur in Kapiteln behandelt wird. Abschließend wird näher auf die Region Unterfranken eingegangen werden.

Moderne Verkehrsinfrastruktur = Umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur

Nachhaltiger Verkehr

Nachhaltiger Verkehr muss die Komponenten Ökonomie, Ökologie und Soziale Sicherheit sinnvoll verknüpfen. So bietet die Fixierung auf motorisierten Individualverkehr für den Nutzer durch den hohen Ausbaugrad und Vernetzung im Allgemeinen einen hohen Komfort, zeitliche und räumliche Flexibilität sowie hohe Geschwindigkeit. Allerdings hat gerade dieser Verkehr auf die Umwelt einen sehr negativen Einfluss, wozu nicht nur Schadstoffausstoß oder Bodenversiegelungen durch weiteren Ausbau von Straßenverkehrsnetzen gehören, sondern

auch massiver Ressourcenverbrauch beispielsweise in der Produktion von Fahrzeugen und dem Unterhalt der Netze, aber auch bei der Lärmbelastung.

An einen nachhaltigen Verkehr muss der Anspruch gestellt werden, die ökologische Belastung möglichst so zu minimieren, dass die Kapazitäten der Natur nicht überschritten werden. Dies gilt insbesondere für den Austausch und die Erneuerungsprozesse der natürlichen Umwelt.

Der Ressourcenverbrauch sollte minimiert werden, wobei dies nicht nur für den Bereich der schrumpfenden Erdölvorkommen als Hauptrohstoff für die Treibstoffe gilt, sondern auch im Bereich der Produktion der Fahrzeuge und finanziellen Einsätzen zum Unterhalt der Verkehrsnetze. Es kann nicht sein, dass zwar Geld für Neubauten, aber praktisch nichts mehr für den Unterhalt des bestehenden Netze vorhanden ist.

Von besonderer Wichtigkeit muss eine uneingeschränkte Teilhabe auch von in ihrer Mobilität eingeschränkten und älteren Menschen am gesellschaftlichen Leben sein; dies muss ein nachhaltiger Verkehr gewährleisten und darf auch finanziell benachteiligte Menschen nicht ausgrenzen.

## Elektromobilität

Es klingt so toll: Man setzt sich morgens ins Auto, fährt zur Arbeit, und steckt abends einfach den Stecker in die Steckdose, damit am nächsten Morgen wieder gefahren werden kann. Kein banger Blick mehr auf die Anzeige der Tankstelle. Und auch technisch ist Elektromobilität längst marktreif.

Doch viele KundInnen schrecken aufgrund der geringen Reichweite einer "Tankfüllung" zurück, denn diese liegt nur selten über 100 km. Bezieht man allerdings die durchschnittliche Strecke, die einE deutscheR AutofahrerIn am Tag zurücklegt, in seine/ihre Überlegung mit ein, so reichen 100 km vollkommen. Der teuerste (und auch schwerste) Teil eines Elektroautomobils ist nach wie vor der Akku.

Hier ist es vonnöten, dass die Politik mehr Engagement zeigt: Elektroautos müssen gefördert werden, da umweltfreundlicher und nachhaltiger ein Auto nicht bewegt werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass der Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Daher fordern wir eine Subventionierung des Erwerbs von Elektroautos.

## Alternative Kraftstoffe und Antriebe

Nicht nur Elektromobilität stellt eine alternative Antriebsform dar. Neben dieser gibt es noch viele weitere Möglichkeiten, sich mittels alternativer Kraftstoffe und Antrieben zu bewegen, die allesamt noch nicht voll entwickelt und damit auch im Sinn der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes zu verbessern sind:

- Biodiesel und E10 sind allgemein bekannt, jedoch sind dies Kraftstoffe der 1. und 2. Generation und stehen im Konflikt mit der Nahrungsmittelproduktion.
- Die Technologie BTL, welche jegliche Art von Biomasse zu hochwertigem Treibstoff verwandeln kann, ist marktreif, jedoch fehlen noch Großanlagen.
- Die Brennstoffzelle scheitert an der mangelnden Verfügbarkeit von Wasserstoff, welcher nur mit Hilfe von Elektrolyse gewonnen werden kann; einem energieintensivem Verfahren, welches ohne die Nutzung von erneuerbaren Energien nicht mit der Nachhaltigkeit vereinbar ist.

Bei der Entwicklung und Einführung von alternativen Kraftstoffen muss auf die gesamte CO<sub>2</sub>-Bilanz und insbesondere auf Vermeidung von Nutzungskonflikten geachtet werden, da Nachhaltigkeit und Umweltschutz wichtige Dinge sind, die, um die Welt nachkommenden Generationen in einem lebenswerten Zustand zu hinterlassen, unverzichtbar bleiben.

Dabei ist es wichtig, dass vielversprechende Ansätze der Privatwirtschaft nicht überlassen werden dürfen.

Auch scheitert die Umsetzung derzeit an der Information und Partizipation der Bevölkerung. Sie muss mehr Informationen über die alternativen Antriebe bekommen, sowie die Möglichkeit zu haben, sowohl an der Entwicklung der neuen Technologien als auch bei der Information darüber, auch teilhaben dürfen.

Wir fordern daher eine wesentliche Aufstockung des Forschungsetats für alternative Kraftstoffe und Antriebe und eine weitere Sensibilisierung der Bevölkerung für dieses Thema inklusive Aufklärung.

**Bahn**

Der Verkehrsträger Straße ist an seine Grenzen gelangt. Im 21. Jahrhundert muss auch verkehrs- und infrastrukturpolitisch eine radikale Wendung vollzogen werden. Der Flächenfraß mit Autobahnen durch Naturschutzgebiete oder Ortsumgehungen um jedes noch so kleine Dorf muss

ausgebremst werden. Auch die Endlichkeit fossiler Energien und das Ausbleiben von attraktiven Alternativen in Bezug auf Personenkraftwagen zwingt uns zum Umdenken in Sachen Mobilität. Wir wollen den Wechsel voranbringen in unserer politischen Arbeit und in der gesellschaftlichen Diskussion, und zwar mit dem Verkehrsträger Schiene.

Da aber der Verkehrsträger Schiene in seiner Flächentauglichkeit in den letzten Jahrzehnten enorm vernachlässigt wurde – zugunsten von Autobahnen und einzelnen Prestigeobjekten – bedarf es einer ganzen Menge Reformen, um fit für die Zukunft zu werden.

Das Schienennetz in Deutschland ist auf den wichtigsten Routen an den Grenzen der Belastbarkeit angelangt. Doch statt Strecken auszubauen oder zu modernisieren, wird das Geld zur Zeit lieber für einen unterirdischen Bahnhof in Baden-Württemberg und eine U-Bahn durch den Thüringer Wald verpulvert. Wenn die Europäische Kommission von „Transeuropäischen Netzen“ (TEN), wie z.B. Paris – Budapest – spricht, dann geht es dabei nicht darum, dass irgendwann mal Hochgeschwindigkeitszüge auf dieser Relation verkehren, sondern in erster Linie um den Güterverkehr.

Die Schieneninfrastruktur muss an den Bedürfnissen des Güterverkehrs ausgerichtet werden. Verbesserungen im Personenverkehr ergeben sich dann wie von selbst. Folgende Projekte haben für uns absoluten Vorrang:

- die Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover, als Hinterlandanbindung der dortigen Seehäfen
- Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim, zur Entlastung der Bestandsstrecke
- Ausbau der Rheintalbahn als wichtigste Verbindungsstrecke zwischen Nordsee und Mittelmeer
- Ausbau der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb
- Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel

Zudem fordern wir einen sofortigen Abbaustopp für alle Bahnstrecken in Deutschland. Alle noch existierenden, aber nicht mehr oder nur noch im Güterverkehr befahrenen Strecken sollen einer Machbarkeitsanalyse, wie und ob der Personenverkehr wieder aufgenommen werden kann, unterzogen werden.

Bahnhöfe und -haltepunkte sollen zu Mobilitätsdrehscheiben werden. Deshalb sollen alle Stationen bis 2030 vollständig barrierefrei und zu zentralen Umsteigepunkten zwischen ÖPNV und SPNV ausgebaut werden.

Der in Deutschland mittlerweile nahezu vollständig vorhandene Stundentakt hat dazu geführt, dass mittlerweile auch relativ abseits gelegene Stationen eine gute Anbindung haben. Jedoch findet gerade auf Nebenstrecken am späten Abend nur noch selten Zugverkehr statt. Das Konzept eines Linienbedarfsverkehrs scheint uns hier eine gute Lösung zu sein, damit man auch von einem kleinen Dorf aus abends mit Hilfe des ÖPNV ins Theater o. Ä. fahren kann.

### Schiffsverkehr

Im Hinblick auf den innerdeutschen Gütertransport muss die Binnenschifffahrt gestärkt werden. Mit einem Schiff können Güter nicht nur kostengünstiger, sondern auch mit einem geringeren Treibstoffverbrauch pro Gewichtseinheit transportiert werden. Ein Binnenschiff kann eine Vielzahl an Lastkraftwagen bzw. deren Verkehrswege ersetzen und ist dadurch ökologisch und ökonomisch Sinnvoller.

Allerdings muss der Antrieb deutlich umweltfreundlicher gestaltet werden. Eine Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe könnte auf Grund der Größe der Motoren leichter vonstatten gehen als bei anderen Verkehrsmitteln. Möglich wäre hier ein Wasserstoffantrieb.

In Zusammenspiel mit der Eisenbahn können hier neue Ansätze für einen nachhaltigeren Güterverkehr gefunden werden.

Wir fordern eine Stärkung der Binnenschifffahrt und eine Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Antriebstechniken von Schiffen im allgemeinen.

### Fahrrad

Die Fahrradindustrie in Europa ist im Boom. Mit dem Rad unterwegs zu sein ist modern, effektiv und ökologisch zugleich. Der Absatz im Radsegment ist expansiv angestiegen, inzwischen ist für jede Altersklasse das passende Modell vorhanden. E-Bikes und andere Radtypen werden immer interessanter.

Mehr FahrradfahrerInnen schonen die Umwelt, bringen aber gleichzeitig neue Herausforderungen mit sich. Gerade Unterfranken, als tourismusstarke Region, muss somit auf den Wandel der Zeit reagieren und sich den neuen Aufgaben stellen. Radtourismus ist ein großer

wirtschaftlicher Faktor, der in der Zukunft weiter zunehmen wird. Ein ökologischer Ausbau der Radwege ist hierfür unumgänglich.

Dazu muss nicht jeder Weg geteert werden, gut gesicherte und geschotterte Wege sind kostengünstiger und umweltfreundlicher. Diese Wege müssen in Radkarten auffindbar sein und gut ausgeschildert werden. Die Schilder müssen gut erkennbar und auch für ausländische Gäste verständlich sein. Die Region kann von einer guten Vermarktung des Radtourismus stark profitieren und sollte daher auch genügend Mittel und Gelder für den Ausbau bereitstellen. Außerdem ist neben dem Ausbau des Radwegenetzes auch die Instandhaltung und Pflege aller bisherigen Radwege im gesamten Jahr notwendig.

Auch im Bereich der Radsicherheit muss eine Reaktion auf den aktuellen Markt erfolgen. E-Bikes sind mit bis zu 50 km/h eine neue Herausforderung, auf die dringend reagiert werden muss. Eine Helmpflicht für RadfahrerInnen von Elektrovehikeln ab 25 km/h ist hierfür absolut sinnvoll, da bereits MofafahrerInnen mit 25 km/h ebenfalls, laut Straßenverkehrsordnung, einer Helmpflicht obliegen und genauso wie RadfahrerInnen VerkehrsteilnehmerInnen sind. Außerdem muss für alle RadfahrerInnen die Verkehrsführung auf Radwegen, Straßen und in Kombinationen von Beidem (Radweg durch Parkplätze, unübersichtliche Kreuzungen, etc.) klar erkenntlich sein. Gegebenenfalls müssen an unübersichtlichen Straßenstellen Verkehrsschilder und auch Spiegel zur Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen eingesetzt werden, um Unfälle und damit Verletzte zu verhindern.

#### Park & Ride Parkplätze

Zunehmend leiden Städte, als Beispiel muss Würzburg genannt werden, unter der Belastung einer verfehlten Verkehrspolitik mit starker und einseitiger Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Einige Städte orientieren sich dabei immer noch am eindeutig gescheiterten und nicht mehr zeitgemäßen Stadtentwicklungskonzept der autogerechten Stadt. Dies muss sich ändern.

Um eine Verbesserung der Lebensqualität in Städten zu erreichen, ist eine stärkere Verzahnung von ÖPNV und MIV dringend notwendig. Alle nicht unbedingt notwendigen Fahrten in die Innenstädte sollten zu diesem Zweck auch durch den ÖPNV gewährleistet werden. Um die Städte aber nicht vom Umland abzuschneiden, müssen die Städte weiterhin mit dem Auto erreichbar sein. Durch Schaffung von bedarfsdeckenden Park&Ride (P&R) - Parkplätzen und eine zeit- und ortsnahe Anbindung an den innerstädtischen ÖPNV muss eine gute Verbindung

zwischen Innenstadt und Umland geschaffen werden, ohne dass Innenstädte durch einen überhandnehmenden Personalkraftwagenverkehrs massiv geschädigt werden. Dies hat auch eine finanzielle Komponente. Durch ein in die Außenbereiche einer Stadt gelagerten Parkplätze können in den Innenstädten, wo ständig Platz fehlt, die Parkplätze deutlich reduziert werden bzw. entfallen und der dort teurere Boden anderen Nutzungen mit höherer Wertschöpfung zugeführt werden.

Wir fordern deshalb eine deutliche Ausweitung von P&R - Parkplätzen, sowie eine Verbesserung der ÖPNV - Anbindung solcher Plätze mit der Innenstadt. Als weitere Maßnahme muss der Parkraum in der Innenstadt so finanziell unattraktiv gestaltet werden, dass ein Parken in der Innenstadt aus finanzieller Sicht nicht mehr einen möglichen Zeitgewinn aufwiegt. Als erste Maßnahme, um das Parken an der Oberfläche und den damit verbundenen Parkplatzsuchverkehr zu minimieren, muss das oberirdische Parken deutlich höhere Preise aufweisen als das Parken in Parkhäusern und Tiefgaragen. Bei ausreichenden P&R - Parkplätzen am Stadtrand können dann Parkhäuser und Tiefgaragen der innerstädtischen Wohnbevölkerung vorbehalten bleiben, indem nur noch diese das Parkrecht in den bestehenden Objekten erhält. Die Auslastung der Personalkraftwagen können mit P&R-Parkplätzen in Verbindung mit Fahrgemeinschaften deutlich verbessert werden. Eine Person pro Automobil bei der Fahrt zur Arbeit muss eine absolute Ausnahme werden.

Aus diesem Grund fordern wir die Ausweisung der P&R - Möglichkeiten im Außenbereichen von Städten. Mindestens 80% aller NichtanwohnerInnenstellplätze einer Stadt müssen als P&R - Parkplätze ausgewiesen sein.

Zusätzlich fordern wir Jusos einen Ausbau und, soweit noch nicht vorhanden, eine Einführung von Carsharing-Angeboten. Gerade für größere Einkäufe ist das Fahrrad oft unpraktikabel. Wir sehen Carsharing daher als geeignetes Mittel den Bürgern den Verzicht auf einen eigenen PKW zu ermöglichen.

Als geeignetes Beispiel von der Integration von P&R - Parkplätzen in einer Stadt wäre das oberfränkische Bamberg zu nennen. In dieser gibt es zwei P&R - Parkplätze in entgegengesetzter Richtung am Stadtrand gelagert, in der man sehr günstig parken und auch im 10-Minuten-Takt mit dem ÖPNV in das Zentrum der Stadt Bamberg gelangt. Die dortigen Stadtwerke bieten ein Monats- bzw. Jahresabonnement zu verbilligten Preisen für die Nutzung der P&R - Möglichkeiten. Besonders erwähnenswert bei diesem Modell ist das kostenfreie Parken für Studierende der Universität Bamberg nach Registrierung ihres KFZ-Kennzeichens.

## Gigaliner

Seit sechs Jahren werden sogenannte Gigaliner kontrovers diskutiert. Mit Gigalinern sind dabei überlange Lastkraftwagen gemeint, die die derzeitigen Maße von 18,75m Länge und 40t Gewicht überschreiten. Der neue Grenzwert soll jedoch laut HerstellerInnen und Großspeditionen bei 25,25m Länge und 60t Gewicht liegen.

Diese Änderung bedeutet für SpediteurInnen die Einsparung von Fahrten, Personal und Treibstoff. Für den Straßenverkehr stellen Gigaliner jedoch insbesondere auf Landstraßen eine Verkehrsbehinderung dar, da etliche Bundesstraßen durchaus durch enge Dörfer führen und so schon für herkömmliche Lastkraftwagen ein Hindernis darstellen. Zudem würden durch die sinkenden Kosten weiter Verkehr von der Schiene zurück auf die Straße verlagert werden. Dieser Punkt ist auch ausschlaggebend, dass wir uns strikt gegen Gigaliner stellen, da für uns das Verkehrsmittel Schiene das optimale Gütertransportmittel ist und bleibt.

## Lärmschutz

Zur Erhöhung der Akzeptanz von bestimmten Verkehrsmitteln gehört auch ein Konzept zur Reduzierung von Lärm, der nachweislich die Gesundheit beeinträchtigt. Dies gilt insbesondere auch für den Eisenbahnbetrieb. Erforderlich sind hier neben indirekten Lärmschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände oder finanzieller Unterstützung von Lärmdämmungsmaßnahmen an Gebäuden, auch direkte Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Dazu zählen insbesondere Rollgeräusche und Lärm verursacht durch die Aerodynamik im Hochgeschwindigkeitsverkehr durch die elektrischen Abnehmer, die die reinen Antriebsgeräusche übertönen. Die Technik diese Lärmquellen zu reduzieren ist bereits vorhanden, jedoch finanziell sehr aufwendig, um flächendeckend eingeführt zu werden.

Auf Grund der gesundheitlichen Fürsorgepflicht gegenüber seinen BürgerInnen und den Besitzverhältnissen der Deutschen Bahn muss die öffentliche Hand diese Lärmschutzmaßnahmen noch stärker fördern. Die direkte Reduzierung des Verkehrslärms muss dabei eine deutlich höhere Priorität besitzen als Maßnahmen zum indirekten Lärmschutz wie zum Beispiel Lärmschutzwände. Diese können durch ihre sehr beträchtlichen Höhen negativ auf das Stadtbild wirken und sind im Vergleich zu direkten Maßnahmen nicht nur aufwendiger, sondern in der Regel auch deutlich kostenintensiver.

Dies gilt in ähnlichen Maße auch für den Lärmschutz beim MIV. Allerdings muss hier das Hauptaugenmerk auf der Verringerung des Verkehrs liegen, insbesondere wenn die Bahn und



der Personenkraftwagen beim Verhältnis von Lärmerzeugung und transportierten Personen bzw. Gütern verglichen werden.

Neben diesen Verkehrsmitteln ist insbesondere das Flugzeug in jüngere Zeit hinsichtlich der Lärmbelastung in die Schlagzeilen geraten. Hauptsächlich beim Starten und Landen ist dieses Verkehrsmittel eine massive Lärmbelästigung, vor allen auch nachts. Hier ist es ebenfalls Aufgabe der öffentlichen Hand eine Lösung für alle Beteiligten zu finden.

### Feinstaub und Öko-Zonen

Im Jahre 2008 wurden in Berlin bundesweit Testbereiche für Öko-Zonen eingeführt, die sowohl die Feinstaubrate als auch den CO<sub>2</sub> Ausstoß senken sollen. Der Ansatz, die Feinstaubrate und den CO<sub>2</sub> Ausstoß zu senken, ist sehr lobenswert, denn schon heute macht der steigende Feinstaub vielen Städten bei ungünstigen Wetterlagen zu schaffen.

Jedoch sind viele Mängel anzuzeigen: Um die Öko-Zonen zu verwirklichen, wurde damals die sogenannte Umweltplakette eingeführt, die in drei Farbstufen gegliedert ist: grün steht dabei für zugelassene Fahrzeuge, gelb und rot für grenzwertige Fahrzeuge, die den Feinstaub und den CO<sub>2</sub> Ausstoß verschlimmern würde. Verwarnt und letztendlich "aussortiert" sollten Autos, die noch gelbe und rote Plaketten trugen, mittels Bußgeldbescheinigungen. Dies ist jedoch sehr oft nicht geschehen und es blieb bei vielen bei Ermahnung und Tadel, obwohl die Umsetzung einer solchen Regelung eine strikte Durchführung erfordert. Daraus lässt sich folgern, dass laut unabhängigen Quellen ([www.umwelt-plakette.de](http://www.umwelt-plakette.de)) trotz der Einführung dieser Öko-Zonen und Plaketten kaum an CO<sub>2</sub> und Feinstaub eingespart. Aus diesem Grund fordern wir eine klare und strikte Durchsetzung dieser Regelung von Öko-Zonen, um den Feinstaub und den CO<sub>2</sub> Ausstoß zu senken.

Moderne Verkehrsinfrastruktur =

Verkehrsinfrastruktur der Partizipation und Gleichstellung

### Änderung des Modalsplits

Als Modal Split wird die Verteilung des Transportaufkommens auf einzelne Verkehrsmittel bzw. die Wahl der Verkehrsmittel zum Personentransport bezeichnet. 2008 wurden 43 % aller Verkehrswege als MiV-FahrerInnen und weitere 15 % als MiV-MitfahrerInnen abgewickelt.

Auf den ÖPNV entfielen mit 9% aller Wege genausoviel wie auf das Fahrrad. 24 % aller Verkehrswege wurden mit dem meist vergessenen Verkehrsmittel, den Füßen, zurückgelegt (Verkehr in Zahlen 2008). Ziel muss es sein, den Anteil des MiV zurückzudrängen und dabei ökologisch und ökonomisch sinnvollere Verkehrsmittel zu stärken. Besonders in Städten sollten möglichst viele Wege nicht mit dem Auto zurückgelegt werden. Um dies zu ermöglichen müssen einerseits der ÖPNV gestärkt werden, andererseits auch bei der Stadtentwicklung und Stadtplanung die Erreichbarkeit von Einrichtungen mit dem Rad und zu Fuss berücksichtigt und verbessert werden.

### Verkehrssicherheit

Zur Gleichstellung aller Menschen gehört auch die Gewährleistung von Verkehrssicherheit für alle Menschen bei der Fortbewegung in unserer Gesellschaft. Doch noch viel zu oft wird aus unterschiedlichen Gründen das eigene Leben aufs Spiel gesetzt, sei es aktiv oder passiv.

Obgleich es in den vergangenen Jahren in Bayern immer wieder zu schweren Unfällen (teilweise auch mit Todesfällen) kam, die auf ein allgemein riskantes Verhalten der Verantwortlichen zurückzuführen sind, weil frühe Anzeichen von Risiko nicht beachtet wurden, ist die Verkehrssicherheit in vielen Bereichen der Infrastruktur nach wie vor nicht gegeben.

Uns ist es wichtig, dass keine unnötigen Risiken, die auf Kosten eines Menschenlebens gehen könnten, eingegangen werden, und setzt sich daher für die Überprüfung, Einhaltung und ggf. Verbesserung bereits gegebener Sicherheitsstandards.

Dazu müssen und sollen die entsprechenden finanziellen Mitteln in ausreichender Höhe bereitgestellt werden.

Konkret fordern wir folgendes:

- Die Anpassung von Fahrrouten des ÖPNV an extreme Wetterbedingungen und Jahreszeiten: Auch wenn es wünschenswert wäre, dass jede Haltestelle zu allen Jahreszeiten angefahren werden kann, entspricht dies nicht der Realität. Tatsache ist, dass es zum Beispiel im Winter zu glatten Straßen kommt, und ein tatsächliches Risiko beim Befahren darstellen können. Solche Extremsituationen gilt es zu Überprüfen und einen Alternativplan ggf. zu erstellen, bevor diese Situation eintritt und möglicherweise Menschenleben riskiert werden.
- Ausreichend Sitzplätze in allem Formen des ÖPNV: in gewissen Stoßzeiten, sei es in der Adventszeit, aber auch beispielsweise im Schulverkehr, ist in vielen Möglichkeiten des

ÖPNV eine Überfüllung festzustellen, die sehr wohl auch die Sicherheit der Befördernden gefährdet. Eine Anpassung in Ressourcen muss also, wenn bekannt ist, dass es "eng" werden könnte, vorgenommen werden!

- Sichere Haltestellen: Zu oft mussten in den vergangenen Jahren Menschen ihr Leben lassen, die an Haltestellen auf ihre Verkehrsbeförderung warteten. Grund dafür sind unter anderem auch immer die Haltestellen selbst, die unzureichend verkehrstechnisch gesichert worden waren. Das spiegelt sich vor allem in zu schmalen Haltestellen, wo ein eventuelles Ausweichen im Extremfall nicht möglich ist, und niedrigen Bordsteinkanten, die eine extreme Konfrontation mit einer Haltestelle bzw. den dort wartenden Personen durch Kraftfahrfortbewegungsmitteln erst möglich machen, wider. Diese Missstände gilt es zu beheben, um die Nutzung von Bussen und anderen Möglichkeiten des ÖPNV nicht zum Risiko zu machen!

- Mehr Parkplätze für LastkraftwagenführerInnen und deren Fahrzeuge zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeit: Nach wie vor gibt es zu wenig Parkplätze für LastkraftwagenführerInnen in ihrer Arbeitszeit. Die Folge davon ist, dass diese quasi dazu gezwungen werden, beispielsweise innerhalb Ortschaften an riskanten Stellen oder auch direkt an Einfahrten von Parkplätzen zu parken. Die Verkehrssicherheit beim Überholen oder Ausweichen vermindert sich dadurch drastisch. Eine Aufhebung der Ruhezeit ist aber ebenso bezüglich der Verkehrssicherheit mehr als nur bedenklich. Der einzige Ausweg ist daher der Ausbau vom Angebot der Parkmöglichkeiten für jenes Klientel.

#### ÖPNV vs. Nachtleben - Angleichung des ÖPNV an das Nachtleben

Es trifft insbesondere junge BürgerInnen, die in ländlichen Gebieten wohnen. Es soll in die Disco gehen, doch der letzte Bus nach Hause fährt um 22 Uhr. Umsteigen auf das Auto ist aufgrund des Alters bzw. des beabsichtigten Alkoholkonsums nicht möglich, und das Taxi ist zu teuer. Nachtbusse wurden von der NVG aus ökonomischen Gründen abgelehnt oder wieder eingestellt.

Um die Partizipation und Gleichstellung aller BürgerInnen zu fördern und zu garantieren, muss ein an das Nachtleben angeglichenes ÖPNV-Angebot entstehen, welches allen BürgerInnen - und dort schließen wir auch die älteren, schon etwas immobileren BürgerInnen mit ein - den Zugang zur nächstgelegenen Stadt gewährleistet. Aufgrund unserer Forderung nach einem

dichter angelegtem ÖPNV-Angebot schlagen wir vor, den Fahrplan auf ein durchgehendes Angebot von einem Transfer zwischen Stadt und Land umzustellen.

Möglich in diesem Zusammenhang wären Rufbusse oder das sogenannte Servicetaxi. Ein Rufbus steht ganz regulär im Fahrplan, fährt jedoch nur die Haltestellen ab, an denen sich vorher NutzerInnen angemeldet haben. Dies spart den NutzerInnen Fahrzeit und der NVG Geld.

Ein Servicetaxi ist ein ganz normales Taxi, welches jedoch für BesitzerInnen einer Zeitfahrkarte um den Preis einer einfachen Busfahrt billiger ist. Diese Ansätze werden bereits von einzelnen NVG aufgegriffen und haben sich etabliert. Wir fordern diese Ansätze flächendeckend.

### Barrierefreiheit

In der SPD wird in jüngerer Zeit über eine inklusive Gesellschaft gesprochen. Jedoch sind auch noch heute viele Menschen aufgrund Einschränkungen nicht in der Lage, sich frei im Verkehr bewegen zu können. Dies liegt zu einem gewissen Teil auch an nicht behindertengerechten Verkehrsanlagen. Wie ist es möglich, dass der Würzburger Hauptbahnhof als ICE-Haltepunkt nicht im Geringsten barrierefrei gestaltet ist? Wie gelangt z.B. einE RollstuhlfahrerIn vom Bahnsteig in die Empfangshalle? Das Gleiche gilt für Personen mit Kinderwagen, und das obgleich laut dem bayerischen Behindertengleichstellungsgesetz Art. 10 Absatz 2 ([http://by.juris.de/by/BehGleichG\\_BY\\_Art10.htm](http://by.juris.de/by/BehGleichG_BY_Art10.htm)), welches aus dem Jahre 2003 stammt, diese Mängel hätten beseitigt werden müssen.

Wenn wir auch nur ansatzweise eine integrierte oder inklusive Gesellschaft haben wollen, muss dieses Gesetz umgesetzt werden. Wir fordern eine schnellstmögliche Schaffung von Barrierefreiheit an sämtlichen öffentlichen Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Freistaat Bayern zu schaffen. Schaffen wir den Zustand der Ausgrenzung ab!

### Privatisierung von Autobahnen/der Bahn

Der Verkehr ist die verbindende Funktion der Daseinsgrundfunktionen. Diese muss für die gesamte Bevölkerung ohne Rücksicht auf finanzielle oder körperliche Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Ohne Zweifel ist die Organisation des Verkehrs eine ordinäre Aufgabe des Staates. Das gilt in hervorgehobenen Maße für die Verkehrsnetze. Auch ohne Rücksicht auf die soziale Aufgabe des Verkehrs verbietet sich aus den bereits getätigten Steuerausgaben für Straßen und Schienen hier eine Privatisierung. Private Unternehmen agieren

gezwungenermaßen nach finanziellen Gesichtspunkte, welche wie am Beispiel der Privatisierung der Bahn in GB, bei der auch das Netz privatisiert wurde, zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsbedingungen führen. In GB ging dabei der private Netzbetreiber nach einer Serie von Unfällen aufgrund von mangelhaften Instandsetzungsmaßnahmen und daraufhin eingeforderten Erneuerungsmaßnahmen pleite. Das Nachfolgeunternehmen ist nicht gewinnorientiert und wird von öffentlicher Hand finanziert. Auch die Vergabe des Eurotunnels an private Unternehmen ist gescheitert, denn der private Betreiber ging praktisch pleite. Der derzeitige Betreiber, die Eurostargroup, ist praktisch zu 100 % in Staatshand. Wie bereits die Zeitschrift "Die Zeit" vor einigen Jahren berichtete, sind insbesondere Autobahnabschnitte, die sich in privater Hand befinden eindeutig Unfallschwerpunkte (<http://www.zeit.de/2010/29/DOS-Autobahn>). Private Hand bedeutet hier, dass die Mautentnahmen bei den entsprechenden Firmen bleiben und diese Autobahnsanierungen übernehmen. In diesem Zusammenhang muss eine allgemeine Maut auf deutschen Straßen auch beleuchtet werden. Eine Privatisierung wäre dann noch lukrativer, ein Ausweichen auf andere Verkehrsmittel dementsprechend für die PrivatbetreiberInnen wenig lukrativ.

An diesen Beispielen ist erkennbar, dass die Infrastruktur bei Bahn und Straße in Staatshand bleiben muss. Wir fordern, dass der Betrieb von Autobahnen und Eisenbahn zwingend in Staatshand bleiben muss.

## Regionale Ansätze in Unterfranken

### Winterdienst

Der Winterdienst in Unterfranken muss weiterhin in öffentlicher Hand bleiben. Zum Winterdienst gehören neben Straßen aber auch Fuß- und Radwege, denn auch bei Schneefall und Glätte muss ein sicheres Verkehren zu Fuß oder mit Rad gewährleistet werden können. Hier sind aber auch regionale Rad- und Fußwege mit einem Winterdienst zu betreuen. Der Ansatz in Würzburg mit einem eigenen Winterradverkehrsroutenverzeichnis ist hierbei eine erste Maßnahme. Allerdings sollten sämtliche Fahrradwege und Hauptfahrradrouten, die nicht unbedingt mit benutzungspflichtigen Radwegen übereinstimmen, zumindest in Städten und größeren Ortschaften geräumt werden. Dafür sollen ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden.

### Maßnahmen bzgl. Talavera/Leightons

Die Konversionsflächen auf dem Gelände der ehemaligen amerikanischen Kaserne bieten die einmalige Chance, auf einem großen Gebiet ein modernes und ökologisch Verkehrsprojekt und -konzept zu schaffen, bei der alle VerkehrsteilnehmerInnen gleich berücksichtigt werden, und Ausstrahlkraft weit über die Stadtgrenzen hinaus besitzen kann. Hierzu gehört die Schaffung eines Schnittpunktes verschiedener Verkehrsmittel.

Wir fordern daher den Bau großzügig angelegter P&Ride-Parkplätze in diesem Gebiet, um von dort aus mit dem ÖPNV in die Innenstadt gelangen und so Würzburg vom MIV entlasten zu können.

Der MIV muss gegenüber dem ÖPNV verlangsamt werden oder der ÖPNV deutlich bevorzugt, dass sich letztendlich eine MIV Fahrt in die Stadt nicht mehr lohnt. .

Flughafen in Giebelstadt bei Würzburg

Sowohl Frankfurt/Hahn und Memmingen, als auch Hof haben ihn, den Regionalflughafen. Entweder mit Zulieferflügen zum nächsten großen Flughafen, wie in Hof, oder als Verkehrsknoten für einen Billigflieger.

Unterfranken hat mit Giebelstadt bei Würzburg einen altehrwürdigen Flugplatz, der seit dem Zweiten Weltkrieg in Betrieb ist und vor einigen Jahren von den AmerikanerInnen an Bayern zurückgegeben wurde. Bisher wird er nur von privaten Kleinflugzeugen und Privatjets genutzt, und ist als Notlandeplatz ausgeschrieben. Jedoch könnte dieser auch zu einem Regionalflughafen ausgebaut werden, da sowohl Start- und Landebahn mit ausreichender Länge, als auch Hallen und Tankanlagen vorhanden sind.

Dennoch wäre eine erhebliche Investitionssumme vonnöten und der Flughafen hätte eine ungewisse Zukunft, zumal Frankfurt/Main mit dem ICE von Würzburg aus kaum mehr als 60 min entfernt ist. Auch Nürnberg und Stuttgart sind in kurzer Zeit zu erreichen, sodass ein unterfränkischer Flughafen kaum regionale Bedeutung erlangen würde. Des Weiteren ist das Verkehrsmittel Flugzeug, ökologisch gesehen, nicht zu befürworten oder gar zu subventionieren. Somit sollte jeglichen Plänen des Ausbaus mit Ablehnung entgegen getreten werden ohne den aktuellen Status als Verkehrslandeplatz infrage zu stellen.

Zebrastreifen und Ampelschaltungen in Würzburg

In Würzburg treten an einigen Kreuzungen durch unklare oder unzuweckmäßig eingestellte Ampelschaltungen verschiedene Probleme auf. Das kann sich darin äußern, dass es zu längeren und unnötigen Staus kommt. Andererseits werden bei anderen Ampel, die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen klar gegenüber den nicht motorisierten VerkehrsteilnehmernInnen bevorzugt. Ein Beispiel dafür wären die Ampelschaltungen in der Schweinfurter Straße am Hochhaus. Zudem sind einige Ampeln, obwohl davor und dahinter verpflichtende Radwege ausgelegt sind, nicht als Fahrradwegübergänge gekennzeichnet. Hier müsste man eigentlich hier absteigen und das Fahrrad schieben. Dies gilt auch für Zebrastreifen, die Radwege voneinander trennen wie zum Beispiel der verpflichtende Radweg Richtung Versbach bei Würzburg.

Wir fordern eine Überprüfung sämtlicher Ampelschaltungen und Zebrastreifen in Würzburg und auch im Gesamttraum Unterfranken auf ihre Zweckmäßigkeit. Eingestellte Eisenbahnlinien im Raum Schweinfurt

Bis Mitte der 1970er Jahre bestand eine Eisenbahnlinie zwischen Schweinfurt und Gemünden mit Umsteigemöglichkeit in Waigolshausen auf die Linie Schweinfurt - Würzburg. Seitdem wird diese Strecke nur noch für den Güterverkehr genutzt und Bahnhöfe wurden teilweise zurückgebaut oder sind verfallen. Seit einigen Jahren wünschen sich die an dieser Linie anliegenden Gemeinden eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr.

Desweiteren besteht eine intakte Eisenbahnlinie zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen, auch hier wird die Strecke nur noch vereinzelt für den Güterverkehr genutzt. Eine Nutzung dieser Strecke würde die Region Gerolzhofen/Kitzingen wieder an den Industriestandort Schweinfurt, mit Verbindungen nach Nürnberg, Würzburg und Erfurt, bringen

Deshalb fordern wir eine Überprüfung der Strecken auf Nutzbarkeit und Wirtschaftlichkeit. Sollten positive Ergebnisse vorliegen fordern wir Investitionen in die Erneuerung und Modernisierung bestehender Bahnhöfe und in das bestehende Schienennetz. Desweiteren sollten schnellstmöglich interessierte, private Bahnunternehmen aquiriert werden, die diese Linien als Zubringer, an die bestehenden Strecken der Deutschen Bahn anbinden.