Ä1 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Matthias Altmann

Text

Von Zeile 12 bis 13 einfügen:
Alternativen gibt. Wir werden dafür sorgen, dass die Menschen in Zukunft sauber und umweltfreundlich fahren können, die Städte lebenswerter, grüner werden.

Von Zeile 37 bis 40:
Pünktlichkeit und aufeinander abgestimmte Anschlüsse in ganz Deutschland garantiert. Die Bereiche, welche außerhalb des Schienennetzes liegen, müssen mit Bussen zielgerichtet an dieses angebunden werden. Auch im ländlichen Raum braucht es gerantierte Mindestbedienstandards für den ÖPNV, ggef. unter Nutzung sogenannter alternativer Angebote wie Rufbusse und Linientaxis.
Ebenso gehören dazu sichere und schnelle Wege für Fahrradfahrer, leise Autos ohne Auspuff ~~und mit Fahrspaß~~ und die Stromtankstelle gleich um die Ecke. Unser Ziel sind nachhaltige Mobilität statt immer mehr Verkehr, saubere

Von Zeile 56 bis 58:
LKW ab 3,5 Tonnen und schrittweise das gesamte Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen in die LKW-Maut ~~einbeziehen.~~ einbeziehen, die Trassenpreise auf der Schiene hingegen massiv senken Das ist verursachergerecht, denn ein einziger LKW verschleißt Straßen und Brücken so stark wie 10.000 PKW.

Von Zeile 92 bis 96:
entstehen lässt. Das Bahnfahren soll billiger werden, dafür wollen wir die Trassengebühren senken.
~~Diese Reform muss das Netz von den Transportgesellschaften der DB AG sauber trennen und in neutrale staatliche Verantwortung überführen.~~ So schaffen wir die Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene. Auf dem

Von Zeile 159 bis 160 einfügen:
Regional- und Nahverkehrs – mit dem Deutschland-Takt. Dieser Taktfahrplan macht deutschlandweit alle Ziele nahtlos und verlässlich erreichbar. Die dafür nötigen Finanzierungsgrundlagen werden geschaffen, etwa indem Einnahmen aus einer verursachergerechten Kostenanlastung des motorisierten Individualverkehrs zielgenau in der Bereich der öffentlichen Mobilität umgeleitet werden - oder/und über eine verstärkte steuerliche Umverteilungspolitik entsprechende Spielräume geschaffen werden - zum Wohle der Gesamtgesellschaft.

Begründung

Es braucht eine noch konkretere, direktere und offensivere Positionierung. Und dazu gehört die Einsicht, dass auch auf Seite der Finanzierung zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Eine insgesamt notwendig deutlich stärkere steuerliche Umverteilungspolitik muss hierbei wirksam werden.

Über eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den Bahnen (was beileibe nicht nur den DB-Konzern betrifft) ist schon lange ausgiebig diskutiert worden. Diese ist zu verwerfen und der entsprechende Passus aus dem Antrag ersatzlos zu streichen, weil sie, wie internationale Beispiele zeigen, keinen positiven Effekt für die Ausweitung des Schienenverkehrs hat, sondern im Gegenteil weitere zusätzliche Schnittstellen geschaffen werden, welche zusaätzlichen Abstimmungs- und Bürokratiebedarf nach sich ziehen. Eine offensive und entschiedene staatliche Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur ist bereits erfolgt, zeigt deutlich Wirkung und sollte

noch ausgebaut werden. Eine Zerschlagung der DB ist auch deshalb abzulehnen, weil diese zwingend zu umfangreich negativen Konsequenzen für die Beschäftigten führen würde, etwa durch Wegfall des konzernweiten Arbeitsmarktes und Infragestellung tarifvertraglicher Standards.