

1 DIE LINKE. Mecklenburg-Vorpommern
2 1. Tagung des 2. Landesparteitages
3 24./25. Oktober 2009, Seehotel Sternberg

4

5

6 **Beschluss**

7

8

9 **Mobilität sozial und umweltgerecht gestalten**

10

11 Verkehrspolitische Forderungen der LINKEN Mecklenburg-Vorpommern

12

13

14 **1. Kapitalismus bestimmt auch den Verkehr**

15

16 Profit ist die Maxime der herrschenden Wirtschaftsordnung, des Kapitalismus.
17 Auf der einen Seite der Erde gibt es billige Arbeitskräfte, auf der anderen Seite hohe
18 Kaufkraft. Um daraus Gewinn zu schlagen, werden Güter um die gesamte Erde verschifft,
19 gefahren und geflogen. Um höheren Profit zu machen, braucht es eine schnellere
20 Kapitalverwertung, also auch schnellere Verkehrswege. Damit wird überhaupt die
21 Voraussetzung für die Globalisierung in ihrem heutigen Umfang und ihrer heutigen Form
22 geschaffen, wobei die ökologischen und ökonomischen Folgen oft die armen Länder tragen
23 müssen.

24 Es ist also zu erkennen, dass der kapitalistisch bedingte Wachstumsfetischismus einer der
25 wichtigsten Gründe für die globale Verkehrsinflation ist.

26

27 Ähnlich ist es im Personenverkehr: Die tägliche Reisezeit und die Anzahl der täglichen Wege
28 sind seit Urzeiten in etwa konstant, allerdings ist die Länge der Wege rasant gestiegen.
29 Daraus lässt sich auch ableiten, dass neugebaute, schnellere Verkehrswege nicht den
30 Verkehr entlasten, sondern zusätzlichen Verkehr hervorbringen.

31

32 Aufgrund des erwarteten Rückgangs der Bevölkerungszahl in Mecklenburg-Vorpommern gibt
33 es zwar die Hoffnung, dass sich der (Auto-)Verkehr zumindest hier etwas reduziert. Jedoch ist
34 es so, dass die Menschen in den oft zersiedelten Gebieten sehr weite Strecken fahren
35 müssen, um an die rarer gewordenen Ziele zu kommen. Die Forderung der Wirtschaft nach
36 mehr Mobilität unterstützt dabei wiederum die Verkehrszunahme.

37

38 Hinzu kommt die fehlende Kostengerechtigkeit. Denn vor allem die externen Kosten
39 (Infrastruktur, Unfälle, Lärm, Klima, Natur, Gesundheit) der umweltschädlichen
40 Verkehrsträger, wie Straßen- und Flugverkehr, werden zum Großteil von der gesamten
41 Gesellschaft und nicht von deren Nutzern getragen. Zudem hat der Schienenverkehr
42 bedeutende steuerliche Nachteile gegenüber dem Luftverkehr.

43 Auf der anderen Seite hat insbesondere in Deutschland das Auto eine hohe Symbolkraft und
44 die Lobby aus Automobilherstellern, Ölkonzernen und Straßenbauunternehmen eine sehr
45 starke Stellung.

46

47 Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenverkehr sind im Gegensatz oft nicht attraktiv
48 genug, um eine wirksame Verkehrsverlagerung und bezahlbare Mobilität für jeden und jede zu
49 ermöglichen. Trotz der Regionalisierung im Schienenpersonennahverkehr, mit

50 Positivbeispielen wie der Usedomer Bäderbahn, gab es in Mecklenburg-Vorpommern
51 Streckenstilllegungen und Angebotseinschränkungen.

52

53 Es ist also festzustellen, dass wir insgesamt zu viel unnötigen Verkehr auf der Welt haben,
54 während es an anderen Stellen zu wenig Mobilität für Menschen ohne eigenes Auto gibt.
55 Außerdem ist der Verkehr derzeit meist zu umweltschädlich und darüber hinaus oft auch
56 unsozial.

57 Der Verkehrssektor trägt damit in wesentlichem Maße zum Klimawandel, zur
58 Ressourcenausbeutung und zu (globaler) sozialer Ungerechtigkeit bei.

59

60

61 **2. Vermeiden – Verlagern – Verbessern**

62

63 Wir wollen eine nachhaltige Mobilität, die sich an den wirklichen Bedürfnissen der Menschen
64 orientiert und die nicht nur für die Wirtschaftslobby existiert. Diese Mobilität darf die Umwelt
65 nicht zerstören und sie darf, auch im Sinne eines weltweiten Friedens, nicht zur
66 Ressourcenausbeutung beitragen.

67

68 Die Probleme sind so drängend, dass wir auf die Überwindung des Kapitalismus nicht warten
69 können. Wir müssen sofort Maßnahmen im Sinne einer sozial- und umweltgerechten Mobilität
70 ergreifen.

71 Unser Credo lautet dabei: Vermeiden – Verlagern – Verbessern.

72

73 **Verkehrsvermeidung bei gleichbleibend hoher Mobilität** ist die effizienteste
74 Maßnahme. Belastungen des Verkehrs wie Lärm, Umweltverschmutzung und
75 Energieverbrauch treten dabei von vornherein in geringerem Maße auf. In diesem Sinne
76 befürworten wir Städte der kurzen Wege, die nicht auf die Ansiedlung des Einzelhandels auf
77 der grünen Wiese setzen und wir befürworten die Stärkung von regionalen
78 Wirtschaftskreisläufen statt einer Förderung, die überregionales Wirtschaften stimuliert. Es
79 müssen daher verkehrsreduzierende Wohn-, Produktions- und Arbeitsformen forciert werden.
80 Vorhaben, auch aus anderen Politikbereichen, sollten daher darauf geprüft werden, inwieweit
81 sie verkehrserzeugende Effekte beinhalten. Abgesehen von seinen an sich schon negativen
82 Umweltauswirkungen wird zum Beispiel das Kohlekraftwerk Lubmin enorm viel Verkehr
83 verursachen, da die Kohle aus Südafrika oder Australien kommen wird.

84 Ein anderes Beispiel ist die Pendlerpauschale. Zwar begrüßen wir die Wiedereinführung ab
85 dem 1. Kilometer. Langfristig sollte sie allerdings grundgesetzkonform in eine Pendlerzulage
86 umgewandelt werden, die vor allem Menschen mit geringeren Einkommen nutzt, was die
87 jetzige Pendlerpauschale nicht schafft. So ist vom Prinzip der steuerlichen Absetzbarkeit
88 abzurücken und stattdessen eine Zulage zu zahlen, die mit steigendem Einkommen
89 sukzessive sinkt. Dies würde zur Verkehrsvermeidung beitragen. Dort, wo ein gutes ÖPNV-
90 Angebot besteht, muss die Zulage einen finanziellen Anreiz schaffen, diesen zu nutzen statt
91 dem Auto.

92

93 Durch **Verkehrsverlagerung** können auf einfache Weise viele Transporte mittels
94 umweltschädlicher Verkehrsträger vermieden werden und stattdessen von Verkehrsmitteln
95 übernommen werden, die weniger Belastungen verursachen.

96 Daher sagen wir: Güter gehören auf die umweltfreundlichere und sichere Schiene statt auf
97 den LKW. Wir wollen, dass mehr Menschen die Bahn und den Öffentlichen
98 Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen statt Flugzeug und PKW.

99

100 Mittels der **Verbesserung** von vielen Dingen im Verkehrsbereich können diese beiden Ziele
101 sowie mehr Umweltschutz erreicht werden. Das System des öffentlichen Personenverkehrs
102 muss benutzerfreundlicher werden, die Emissionen von Antrieben müssen extrem verringert
103 und die Energieeffizienz im Allgemeinen gesteigert werden. Darüber hinaus ist verstärkt auf
104 regenerative Energien wie Sonne, Wasser und Wind zu setzen. Energiepflanzen sind kein
105 Patentrezept, da deren Nutzung zu steigenden Lebensmittelpreisen und
106 Nahrungsmittelknappheit führt.
107 Des Weiteren muss die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessert werden, damit
108 Teilstrecken mit umweltfreundlicheren Verkehrsträgern bewältigt werden können. Es ist also
109 ein breiter Instrumentenmix von Nöten, zu dem auch technische Innovationen zählen.
110 Damit kann die ökologische Verkehrswende auch einen großen Beitrag zur Schaffung von
111 Arbeitsplätzen leisten.

112

113

114 **3. Den Umweltverbund stärken**

115

116 Zum so genannten Umweltverbund gehören mit Schienenverkehr, ÖPNV sowie Rad- und
117 Fußverkehr die umweltfreundlichsten Verkehrsträger, die relativ zur Verkehrsleistung die
118 geringsten externen Kosten verursachen.

119 Nur der Öffentliche Personenverkehr kann eine preisgünstige Mobilität für alle Menschen
120 bieten, also für SchülerInnen, Azubis, Studierende, ArbeiterInnen, Angestellte, Arbeitslose und
121 SeniorInnen. Gerade in Mecklenburg-Vorpommern sind mehr Busverbindungen notwendig,
122 um Mobilität in ländlichen Regionen zu sichern. Zudem ist es, wie durch Unfallzahlen belegt,
123 viel sicherer, wenn Menschen in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und wenn die
124 steigenden Güterströme per Schiene bewältigt werden.

125

126 Wir erheben daher folgende Forderungen:

- 127 – mehr Verbindungen (dichtere Taktfolgen, zusätzliche Fahrten am Abend und in der Nacht,
128 zusätzliche Linien)
- 129 – Sozialtickets einführen und gleichzeitig auf einen kostenlosen ÖPNV hinwirken
130 (Positivbeispiel Hasselt/Belgien)
- 131 – Einführung von Schülertickets, die nicht nur für den Schulweg, sondern gegen geringen
132 Aufpreis auch in der Freizeit genutzt werden können
- 133 – stärkerer Streckenausbau
- 134 – Verbesserung von Anschlussverbindungen, insbesondere zum Fernverkehr (Integraler
135 Taktfahrplan)
- 136 – ÖPNV-Leistungen nur mit hohen Sozial- und Umweltstandards ausschreiben und nur an
137 Unternehmen mit Tariftreue vergeben
- 138 – das Land mit Verkehrsverbunden erschließen für einfachere Ticketsysteme und besser
139 abgestimmte Fahrpläne
- 140 – deutliche Vereinfachung der Bahn-Tarife
- 141 – bessere Information der Reisenden
- 142 – verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger durch bessere Abstimmung zwischen Bus-
143 und Bahnverkehr, Bike&Ride- sowie Park&Ride-Plätze und Car-Sharing
- 144 – Unterstützung von Bürgerbusinitiativen zur Ergänzung des ÖPNV
- 145 – Mitsprache der Fahrgäste und Kundenrechte erhöhen
- 146 – die Tourismusregion Mecklenburg-Vorpommern sollte zum Urlaub in der Nähe anregen,
147 bei dem das Auto stehen bleiben kann
- 148 – Rad- und Fußwege ausbauen und attraktiver machen
- 149 – verantwortungsvolle Wahrnehmung des Alleenschutzes

- 150 – Finanzierung der Maßnahmen durch Umschichtung von Geldern zu Lasten des Straßen-
151 und Luftverkehrs, durch Anlastung der externen Kosten (z.B. LKW-Maut) und durch
152 Steuergerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern

153
154

155 **4. Schärfere Regeln für umweltschädlichen Verkehr**

156

157 Straßen- und Flugverkehr sind bekanntermaßen die umwelt- und gesundheitsschädlichsten
158 Verkehrsträger mit den höchsten externen Kosten je Verkehrsleistung. Straßenbau hat zudem
159 einen sehr hohen Flächenverbrauch und zerschneidet Naturräume. Auch der Hochseeverkehr,
160 der für das Küstenland Mecklenburg-Vorpommern sehr bedeutend ist, verursacht höhere
161 Emissionen als der Schienengüterverkehr.

162

163 Wir erheben daher folgende Forderungen:

- 164 – weiterer Straßenneubau nur in begründeten Einzelfällen und unter Einhaltung hoher
165 Umweltstandards
- 166 – LKW-Maut je nach Emissionsklasse erhöhen, auf LKW ab 3,5 t ausweiten und die
167 Einnahmen ausschließlich für umweltfreundliche Verkehrsträger verwenden; um dem
168 Maut-Ausweichverkehr entgegenzutreten müssen wirksame Maßnahmen getroffen
169 werden
- 170 – Riesen-LKW, sogenannte Gigaliner, dürfen nicht ermöglicht werden; sämtliche
171 Testversuche auf öffentlichen Straßen sind sofort zu verbieten
- 172 – Kfz-Steuer sozialgerecht in eine CO₂-Steuer umwandeln
- 173 – Neuwagen mit mehr als 150 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer sollen nicht zugelassen
174 werden, der Flottendurchschnittsausstoß darf in einem ersten Schritt 120g/km nicht
175 übersteigen
- 176 – Tempo 130 auf Autobahnen (positive Einflüsse auf Sicherheit, Umwelt und
177 Fahrzeugkonstruktion)
- 178 – Alkoholverbot im Straßenverkehr
- 179 – die Dienstwagenbesteuerung muss umweltgerecht umgestaltet werden; dass heißt, mit
180 steigendem CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs, dürfen nur noch weniger oder gar keine der
181 Kosten von der Steuer abgesetzt werden
- 182 – stärkere Anreize für Autos und LKW mit geringen CO₂-Ausstoß oder alternativen
183 Antrieben, z.B. über die Kfz-Steuer, die Dienstwagenbesteuerung oder die Maut
- 184 – keine weitere Privatisierung von Straßen, Verstaatlichung von bereits privatisierten
185 Straßen
- 186 – Kerosinsteuer einführen sowie die Mehrwertsteuer auch bei grenzüberschreitenden
187 Flügen
- 188 – keine öffentliche Subventionierung von Fluggesellschaften, Flughäfen und Fluglinien
- 189 – auf Verringerung der Schiffsemissionen hinwirken durch Verwendung anderer Treibstoffe
190 und landseitiger Stromversorgung
- 191 – Sicherheit in der Hochseeschifffahrt erhöhen

192

193

194 **5. Deutsche Bahn und Personennahverkehr demokratisieren**

195

196 Oberstes Ziel sind Verkehrsbetriebe in öffentlicher Hand. Die Deutsche Bahn darf also nicht
197 privatisiert werden. Eine Privatisierung würde mit Angebotsausdünnungen im Fernverkehr
198 sowie mit schlechteren Bedingungen für Fahrgäste und MitarbeiterInnen einhergehen.

199 Außerdem wäre es eine Verschleuderung von Volksvermögen und die Politik würde einen
200 wesentlichen Einfluss auf die Verkehrspolitik abgeben.

201

202 Analog dazu sind auch Privatisierungen von kommunalen Verkehrsbetrieben abzulehnen,
203 solche, die bereits privatisiert wurden, sind zu rekommunalisieren. Nur durch öffentliches
204 Eigentum kann am wirksamsten zugunsten der Fahrgäste und MitarbeiterInnen gehandelt
205 werden.

206

207 Mittelfristig fordern wir Strukturen zu entwickeln, die es ermöglichen, die Fahrgäste und die
208 Angestellten im Wege der direkten Demokratie an den Entscheidungen der jeweiligen
209 Verkehrsbetriebe zu beteiligen.

210

211

212 **6. Aktiv werden!**

213

214 Wir möchten, dass sich unsere Ansichten zur Verkehrspolitik weit verbreiten. Das betrifft zum
215 einen andere Landesverbände, zum anderen die Fraktionen der LINKEN sowie
216 gesellschaftliche Gruppen außerhalb der Partei.

217 Der Landesvorstand wird somit aufgefordert, dieses Papier anderen Landesverbänden und
218 Fraktionen der LINKEN zuzuleiten. Zudem soll der Landesvorstand eine klimapolitische
219 Konferenz im Rahmen der Leitbilddiskussion im nächsten Jahr organisieren, wobei die Inhalte
220 dieses Papiers Einfluss finden sollen. Die Fraktion DIE LINKE im Landtag von Mecklenburg-
221 Vorpommern wird aufgefordert, parlamentarische Maßnahmen im Sinne dieses Papiers
222 vorzunehmen. So soll sie sich dafür einsetzen, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern bei
223 der Fahrzeugbeschaffung für die Landesverwaltung strikte Umweltstandards anlegt. Das
224 Gleiche soll auch für DIE LINKE selbst gelten.

225

226 Wir wollen ein Umdenken, nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern, bewirken. Wir müssen
227 jeden Einzelnen, insbesondere aber die Entscheider aus den Bereichen Politik und Wirtschaft,
228 von ihrer „Windschutzscheiben-Perspektive“ abbringen und zu einem ganzheitlichen Blick
229 bewegen.

230

Nur so kann Mobilität sozial und umweltgerecht gestaltet werden.