

GRÜNE Prioritäten für die Verkehrsinfrastruktur

Wie wir mit einem neuen Bundesmobilitätsplan auch mit knappen Mitteln das Verkehrsnetz in Mecklenburg-Vorpommern weiterentwickeln

Die Vorarbeiten für die Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplanes ab 2015 haben begonnen. Wie immer geht es dabei viel um regionale Verteilungskämpfe und um das Prestige von einzelnen Funktionsträgern. Kriterien zur Entwicklung eines integrierten und nachhaltigen Verkehrsnetzes spielen hingegen kaum eine Rolle. Wo die Planung von Verkehrsinfrastruktur zu großen Teilen durch das Bedürfnis geleitet wird, Spaten zu stechen und Bändchen zu schneiden, ist wenig Raum für eine rationale Mobilitätspolitik. Angesichts dessen, dass gerade die besonders zweifelhaften Prestigeprojekte erhebliche Haushaltsmittel beanspruchen, halten wir diese Praxis für verantwortungslos.

Wir BÜNDNISGRÜNE wollen den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln. Dieser soll eine integrierte Planung der Verkehrsinfrastruktur anhand klarer Kriterien ermöglichen.

Unseren Kriterien liegen folgende allgemeine Ziele und Grundsätze zugrunde:

- Die Auswahl von Infrastrukturprojekten muss sich künftig stärker an Klima- und Naturschutzbelangen orientieren.
- Kosten für Unterhalt und Instandsetzung aller staatlichen Ebenen müssen von Anfang an in die Planung einbezogen werden. Dies schließt auch Folgekosten etwa für Brücken und Tunnel an anderen betroffenen Verkehrswegen ein, ebenso zusätzliche Umgehungsstraßen, für die durch veränderte Verkehrsströme in Folge eines Projektes der Bedarf erst geschaffen wird.
- Der Erhalt vorhandener Infrastruktur hat Vorrang gegenüber Neubauprojekten.
- In die Beurteilung von Infrastrukturvorhaben sind externalisierte Folgekosten für Klima, Hochwasserschutz, Erosionsschutz oder Gesundheitswesen mit einzubeziehen.
- Eine Erweiterung des Straßennetzes ist bei gleichbleibender und schrumpfender Bevölkerung nicht vertretbar.
- Infrastruktur darf nicht auf Pump zu Lasten nachfolgender Generationen finanziert werden. Die private Vorfinanzierung von Infrastrukturbauten ist insgesamt erheblich teurer als konventionelle Finanzierung und kann deswegen keine Option sein.
- Mobilität muss alle Verkehrsträger berücksichtigen, auch Rad fahrende und zu Fuß gehende

Daraus ergeben sich für uns folgende Kriterien und Prioritäten:

- Schienenprojekte haben generell Vorrang vor Fernstraßenprojekten, weil dieses System in den entscheidenden Fragen klare Vorteile besitzt. Die Priorität für die Schiene ist deshalb notwendig, weil die Finanzierung paralleler Systeme oft finanziell nicht darstellbar ist. Der Schienenverkehr hat gegenüber dem Straßenverkehr die bessere ökologische Bilanz. Das betrifft die Bereiche Klimaschutz, Flächenverbrauch, Emissionen und Lärmschutz. Der Schienenverkehr hat auch die bessere soziale Bilanz. Als Träger öffentlicher Verkehrsmittel ist er allen Menschen gleichermaßen zugänglich, während der Zugang zum Automobil

begrenzt ist.

- Erheblicher Nachholbedarf besteht in der Entwicklung und im Ausbau eines durchgehenden Radverkehrsnetzes. Die Priorität muss hier auf dem Alltagsverkehr liegen, der in den Urlaubsregionen mit den bestehenden touristischen Routen zu verknüpfen ist. Wichtig ist hier eine Neuordnung der Zuständigkeiten, um Kompetenzen und Ansprechpartner_innen klar benennen zu können.
- Richtlinien, die bei der Planung von Verkehrswegen überdimensionierte Varianten, wie etwa einen im ländlichen Raum meist nicht benötigten großen Ausbauquerschnitt von Straßen, begünstigen, sind so zu überarbeiten, dass sämtliche Anreize für eine ökologisch, sozial und finanziell unverantwortliche Infrastrukturplanung wegfallen. Entsprechend sind auch sämtliche Förderrichtlinien aller staatlichen Ebenen anzupassen.

Ein neuer Bundesmobilitätsplan muss in Mecklenburg-Vorpommern demnach Projekten Priorität einräumen, die substantielle Verbesserungen im Schienennetz und im Radverkehrsnetz ermöglichen.

Das Schienennetz im Land wollen wir mit folgenden Maßnahmen fit machen:

1. Die Ost-West-Verbindung Lübeck–Bad Kleinen–Bützow–Neubrandenburg–Pasewalk–Szczecin muss ausgebaut und deutlich beschleunigt werden. Das erfordert eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf durchgängig mindestens 120 km/h, eine Elektrifizierung und zusätzliche, an den Bedürfnissen eines optimierten Fahrplans ausgerichtete Kreuzungsstellen. Ein neuer Knotenbahnhof "Lalendorfer Kreuz" soll eine günstige Verknüpfung mit der Strecke Rostock–Berlin ermöglichen.
2. Bei den Umbaumaßnahmen am Bahnhof Neubrandenburg ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Fernverkehrshalt hier weiterhin uneingeschränkt möglich ist.
3. Mit einem Lückenschluss zwischen Rehna und Schönberg sollen endlich durchgehende Verbindungen zwischen Schwerin und Lübeck hergestellt werden.
4. Die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst muss vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Die beste Lösung hierfür ist eine durchgehende Schienenverbindung Rövershagen–Graal-Müritz–Prerow–Zingst–Barth–Velgast.
5. Entsprechend ist durch den Wiederaufbau der Bahnverbindung Ducherow–Świnoujście über die Karniner Brücke eine südliche Schienenanbindung nach Usedom zu schaffen. Hier steht neben dem Ziel der Verkehrsverlagerung auch der Charakter als grenzüberschreitendes deutsch-polnisches Projekt im Vordergrund.
6. Ausbau und Beschleunigung der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Waren und Ludwigslust, um damit in Zusammenspiel mit einem verbesserten Fahrplan eine deutliche Fahrtzeitverkürzung zu erreichen.
7. Die Fähren nach Skandinavien sind besser über die Schiene ans Hinterland anzubinden. Dazu gehört auch die Wiederbelebung der Trajekte auf den Verbindungen Berlin–Rostock–København und Berlin–Mukran–Malmö. So werden auch Alternativen zur Fehmarnbeltquerung geschaffen.

Für den Radverkehr wollen wir ein zusammenhängendes überregionales Netz entwickeln und fördern, und ihn so mit anderen Verkehrsträgern gleichstellen. Hierfür muss zunächst eine klare Zuschreibung der Kompetenz entwickelt werden. Bei der konkreten Netzgestaltung besteht erheblicher Nachholbedarf.

Insgesamt braucht der Radverkehr mehr Platz. Wir wollen daher unter anderem den Bau von Radschnellwegen fördern und durch einen bundesweiten Modellversuch schnell in dieses Projekt einsteigen. Ergänzend zu Radschnellwegen ist das Netz so in die Fläche weiterzuentwickeln, dass nicht mehr an sonst unbedeutenden Verwaltungsgrenzen plötzlich das Rad an einer Ackergrenze bremsen muss. Damit wollen wir Rad fahren komfortabler und attraktiver machen und dabei auch dem Trend zu Pedelecs und E-Bikes gerecht werden.