

Ulrich Steinmeyer
Stadtratsmitglied in Verden
Neue Ökologische Linke
Am Oser 5
27283 Verden
info@ulrichsteinmeyer.de
0179-4727893

Antrag für eine sozial-ökologische Verkehrspolitik

Vorwort

Die Stadtplanung und die Mobilitätsplanung wird in den nächsten 20 Jahren erhebliche Veränderungen erleben, wenn Stadtpolitik nachhaltigen ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen gerecht werden will, um die Städte als lebenswerte Orte für die Zukunft zu gestalten.

Durch steigende Energiepreise, die Vermeidung von CO₂ und die Alterung der Gesellschaft werden sich die Anforderungen an Verkehrssysteme und die Planung von städtischen Quartieren verändern, um den Mobilitätsbedarf zu vermindern und das soziale Wohl und die städtische Lebensweise aufrechtzuerhalten.

Ökologisch verträglichen Fortbewegungsarten sollte der Vorrang eingeräumt und den Verbund dieser Verkehrsarten in den Mittelpunkt der Planungsarbeiten gestellt werden. Um ein Schritt in diese Richtung zu gehen, möge der Stadtrat folgenden Antrag aus 4 Teilanträgen beschließen:

- 1) Förderung des Radverkehrs**
- 2) Einführung eines Sozialtickets**
- 3) Anschaffungszuschüsse für neue Fahrräder, Fahrradanhänger, Elektro-Fahrräder und Elektroroller.**
- 4) Aktive Beteiligung an den Vorhaben der Modellregion für Elektromobilität Bremen-Oldenburg**

1)Radverkehrsförderung in Verden:

A) Folgende Ziele sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden:

- Gewährleistung einer radverkehrsfreundlichen Gesamtsituation im Verkehrsgeschehen vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage
- Stärkung attraktiver Haupttrouten für den Alltagsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des gesamtstädtischen Radroutennetzes (teils bauliche, teils verkehrsorganisatorische Maßnahmen)
- Bereitstellung ausreichender Infrastruktur für das Fahrradparken
- Integration der Belange des Radverkehrs in alle relevanten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Planungen und Projekte
- Sinnvolle Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verknüpfung von Stadt und Umland (insbesondere im Bereich des Freizeitverkehrs)
- Verbesserung der Information (Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Internet etc.)
- Ausbau des Dialogs mit den Nutzer(inne)n

B) Innovation

Radverkehrsförderung in Verden mit dem Anspruch einer „Fahrradstadt“ bedarf aber vor allem neuer innovativer Ansätze, um weitere Potenziale zu erschließen und bestehende Defizite abzubauen. Dazu gehören u. a. folgende Themen:

- Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad fördern
- Radverkehrsbelange bei der „Innenstadtumgestaltung“ berücksichtigen, eine Querung der Innenstadt mit dem Fahrrad ermöglichen.
 - Neue Konzeption für das Fahrradparkhaus, welches meist halbleer steht.
 - Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV
 - Neue planerische Ideen wie das „Doppel-Zebra“ umsetzen
 - Problemstellen beseitigen.
 - Verankerung im städtebauliches Leitbild
 - Radverkehrsförderung im regionalen Kontext einarbeiten.

C) Durchführung:

Die Verwaltung wird beauftragt, alle dafür notwendigen Planungsleistungen zu erbringen unter Einbindung gesellschaftlicher Organisationen wie ADFC, Nabu, Kaufmannschaft, VCD, Gewerkschaften, Sozialverbände und Schulen. Für den Haushalt 2010 werden Mittel in Höhe von 100.000€ für Maßnahmen vorgesehen, die sich aus den Planungen ergeben.

2) Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV

1. Der Stadtrat Verden spricht sich für die Einführung eines Sozialtickets für den ÖPNV zum frühestmöglichen Zeitpunkt, aber spätestens zum 30.6.2010 in Verden aus. Im Haushalt werden dafür 20.000€ für 2010 eingeplant.
2. Das Sozialticket (Monats- und Einzel-Ticket) soll für LeistungsbezieherInnen des Arbeitslosengeldes II, des Sozialgeldes, der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit, der wirtschaftlichen Jugendhilfe und nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie für Menschen mit geringem Einkommen gelten.
3. Verwaltung und VBN werden aufgefordert, entsprechende Konzepte bis zum 1.4.2010 zu entwickeln und dem Rat der Stadt Verden zur Entscheidung vorlegen.
 - a) Dabei sind Modellrechnungen für ein Sozialticket aufzustellen. Sie sollen, unter Ausschöpfung aller Synergien, Einsparpotentiale und aller öffentlichen Zuschussmöglichkeiten, mehrere Varianten vergleichen, abgestuft zwischen der Kostenneutralität für die örtlichen Verkehrsträger bis zur vollen Kostenübernahme durch den städtischen Haushalt. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Anzahl der NutzerInnen des ÖPNV durch das Sozialticket steigt und damit auch die Einnahmen für den Verkehrsträger.
 - b) Die Konzepte sollen so ausgerichtet sein, dass der o.g. Kreis von Anspruchsberechtigten diskriminierungsfrei in einem möglichst einfachen Verfahren, ein Sozialticket erwerben kann, das sich an dem im Regelsatz für Hartz IV vorgesehenen Betrags für Verkehr orientiert.
 - c) Parallel zu den Konzepten soll die Verwaltung Vorstellungen für eine Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer rechtzeitigen und offensiven Information der Anspruchsberechtigten entwickeln.
4. Zur Begleitung der Erarbeitung und der Einführung eines Sozialtickets wird eine Steuerungsgruppe eingerichtet, der Vertreter/innen der Verwaltung, Parteien im Stadtrat und von Initiativen sowie des Verkehrsunternehmens angehören.
5. Der Rat beauftragt die Verwaltung und seine Vertreter im Aufsichtsrat der VBN Verkehrsgesellschaft die Einführung eines Sozialtarifs für die Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umzusetzen.

Begründung

Mobilität ist ein Grundrecht, welches bestmöglich seitens der Stadt Verden und seines Nahverkehrsanbieters, für alle Einwohner Verdens umgesetzt werden soll.

Innerhalb Verdens sind über 3100 Personen, unmittelbar von Hartz IV betroffen.

Innerhalb des „Warenkorbes“ für die Höhe der Leistungen nach SGB II (ALG II) bzw. nach SGB XII (Sozialgeld) ist zur Zeit (Stand 6/09) ein Anteil für Mobilitätsbedürfnisse in Höhe von 19,20 Euro für Erwachsene, 15,36 Euro für Jugendliche und 11,52 Euro für Kinder vorgesehen. Davon müssen ALGII- und Sozialgeldbeziehende nicht nur Fahrkarten für Bus und Bahn für die Arbeitssuche, Reparaturen für das Fahrrad und gegebenenfalls den Pkw bezahlen. Diese Mittel sollen laut SGB II auch ausreichend sein, um den Betroffenen „in vertretbarem Umfang (...) eine Teilnahme am kulturellen Leben“ (§ 20 Abs. 1 SGB II und § 27 Abs. 1 SGB XII) zu ermöglichen.

Dieser Betrag ist bei weitem nicht ausreichend, um zu den geltenden Tarifen regelmäßig den ÖPNV in Verden in Anspruch nehmen zu können, geschweige denn, um darüber hinaus gehende Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Der Paritätische Wohlfahrtsverband hat in seiner Analyse der Regelsatzberechnung 2006 nach den gesetzlich festgelegten Bestimmungen einen Betrag von 41,70 Euro für die Abteilung 7 – Verkehr – errechnet. Die nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2003 ermittelten tatsächlichen Ausgaben der durch die Regelsatzverordnung festgelegten Referenzgruppe liegen bei etwa 66 Euro. Mobilität ein entscheidender Faktor, um sozialer Isolation und Ausgrenzung entgegen zu wirken. Sie ist zugleich auch Voraussetzung für die Rückkehr in den Arbeitsmarkt. Deshalb sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit alle ihr Recht auf Mobilität wahrnehmen können.

Für viele von Einkommensarmut betroffene Haushalte und Personen sind deutliche Einschränkungen ihrer innerstädtischen Mobilität verbunden. Da viele Betroffene jedoch auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, um am kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Leben der Stadt teilnehmen zu können, müssen seitens der Stadt Verden neue Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Dies ist aus Sicht des Antragstellers nur über einen Sondertarif bzw. ein so genanntes „Sozialticket“ möglich.

Ein solches Sozialticket sollte dabei folgenden Kriterien genügen:

- hohe Praktikabilität für NutzerInnen ohne Stigmatisierungseffekte
- kinderfreundliche Ausgestaltung
- möglichst wenig Bürokratie
- überschaubare zusätzliche Kosten für Verden
-

Die vorgeschlagene Einrichtung eines Sozialtickets wurde bereits in vielen Kommunen umgesetzt. Hier wird auf die Erfahrungen des Landkreises Harz verwiesen, in dem das Vorhaben kostenneutral für den Landkreis umgesetzt wurde. Im Landkreis Dahme-Spreewald wurde 2007 für 100.000 € das Sozialticket eingeführt und der Fahrpreis wurde dadurch auf 1/3 gesenkt.

3) Anschaffungszuschüsse für neue Fahrräder, Fahrradanhänger, Elektro-Fahrräder und Elektroroller.

Die Stadt Verden beschließt zu Förderung des Radverkehrs Zuschüsse für die Anschaffung von Fahrrädern, Fahrradanhänger, Elektro-Fahrräder oder Elektroroller zu vergeben.

Die Zuschüsse betragen:

- 100€ je Fahrrad
- 200€ je Fahrradanhänger
- 400€ je Elektrofahrrad oder Elektroroller

Dabei wird jede Anschaffung mit max. 25% des Anschaffungspreises bezuschußt.

Der Zuschuss gilt je Einwohner ab 8 Jahre. Kinder, die Hartz 4 bekommen, bekommen ihr Fahrrad bis max. 50% gefördert. Die Maßnahme wird auf 100.000€ Zuschuss begrenzt, wobei 50.000 für 2010 eingeplant werden und 50.000 für 2011. Max. 50% der Gelder dürfen für Fahrräder ausgegeben werden. Nach einem Jahr soll es eine Auswertung der Erfahrungen geben und eventuell eine Verlängerung des Programms.

Im Zusammenhang mit dem systematischen Ausbau des Fahrradwegenetzes soll das Programm einen Anreiz zur verstärkten Nutzung von ökologischen Zweirädern für den innerstädtischen Verkehr bieten. Die Verwaltung wird beauftragt, ein angemessenes Verfahren für die Umsetzung zu erarbeiten und dem Stadtrat bis spätestens zum 1.4.2010 vorzulegen, damit das Programm spätestens ab dem 1.7.2010 beginnen kann.

Begründung

Mobilität ist ein Grundrecht, welches bestmöglich seitens der Stadt Verden für alle Einwohner Verdens umgesetzt werden soll. Neben der Förderung der Nutzung des ÖPNV für von Einkommensarmut betroffene Haushalte und Personen zählt dazu die Einrichtung und Unterhaltung einer für Fahrradfahrer gut nutzbaren Infrastruktur. Außerdem führt eine verstärkte Nutzung von umweltfreundlichen Fahrrädern und Elektrorollern zu einer erheblichen Entlastung der Umwelt und der CO2 Emissionen.

Dabei gilt es, eine Gesamtbetrachtung durchzuführen:

Wieviel Geld wird für die Förderung des KFZ-Verkehrs ausgegeben? Und wem nutzt diese Förderung? Viele ältere Menschen und von Einkommensarmut betroffene Haushalte und Personen können sich nur schwer oder gar kein Auto leisten. Auch gibt es Verdener, die lieber Alternativen nutzen wollen. Diese Verdener sind auf bezahlbare und attraktive Alternativen angewiesen. Bei der Betrachtung des Haushaltes wird deutlich, dass im Haushaltsansatz für 2010 und 2011 von über 7 mill. € Gesamtvolumen für den Bau von Verkehrseinrichtungen erkennbar nur ganze 6% nämlich 370.000€ (davon 240.000€ für den Radweg neben der Eisenbahnbrücke und 130.000 für Bushaltestellen) eingeplant sind, während allein für die Schaffung von Parkplätzen über 820.000€ und für die Schaffung von neuen Kreiseln und den Aus- und Umbau von Straßen über 4 mill. € eingeplant sind. Zwar werden bei den meisten Straßen inzwischen Radwege dazu geplant, doch werden die Gelder einzig auf Grund des Autoverkehrs ausgegeben. Im Landkreis Verden wurden im Rahmen der „Abwrackprämie“ etwa 3.750.000€ innerhalb eines Jahres für die Förderung des Autoverkehrs ausgegeben. Das ist ein deutliches Ungleichgewicht, welches durch die vorgeschlagenen Maßnahmen (170.000€ für 2010) zu einem kleinen Teil ausgeglichen werden kann. Das kann ein Beginn auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Verkehrskonzept sein, welches die Stadt zu einem lebenswerten Raum für alle Gesellschaftsschichten gestaltet und den Anforderungen an einen ökologischen Umgang mit den Naturressourcen gerecht wird.

4) Aktive Beteiligung an den Vorhaben der Modellregion für Elektromobilität Bremen-Oldenburg

Ziel der Modellregion Bremen-Oldenburg ist es, nachhaltig neue Verkehrskonzepte zu generieren, die die intelligente Einbindung von Elektrofahrzeugen und deren Anbindung an bestehende Mobilitätsangebote für emissionsfreien Innenstadtverkehr und Pendlerverkehr ermöglichen.

Dafür wird ein Personal Mobility Center (PMC) geschaffen, das die nachhaltige Einführung von Elektromobilität in der Modellregion sicherstellt. In der vom PMC koordinierten Fahrzeugflotte kommen Elektrofahrzeuge vom E-Fahrrad bis hin zum viersitzigen Pendlerfahrzeug zum Einsatz. Das Ganze wird federführend vom Fraunhofer Institut geleitet und begleitet.

Verden ist Teil dieser Modellregion und die Verwaltung wird beauftragt, Kontakt mit dem PCM aufzunehmen. Um die Elektromobilität zu fördern, wird die Verwaltung beauftragt, alle möglichen Interessenten und Akteure an der Kooperation mit dem PCM zu beteiligen und eine Arbeitsgruppe zum Thema zu gründen, welches die Kooperation gestaltet. Ohne die Verwendung von regenerativem Strom oder zumindest aus Erdgas-BHKWs gewonnenem Strom macht die Nutzung von Elektroautos wenig Sinn. Daher sind besonders solche Akteure wie die Stadtwerke oder das Netzwerk für Nachhaltiges Bauen an dem Vorhaben zu beteiligen, die sich mit der Förderung regenerativen Energien beschäftigen. Außerdem wäre es sinnvoll, Autohändler solcher Marken zu beteiligen, die in naher Zukunft Elektroautos auf den Markt bringen wollen, um bessere Vermarktungsmöglichkeiten in Verden zu schaffen. Im Rahmen dieser aktiven Kooperation wird u.a. die unter Punkt 3 genannte Förderung von Elektrorollern und Elektrofahrrädern eingebracht. Außerdem sollen durch die Arbeitsgruppe Standorte für Ladestationen lokalisiert werden und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema betrieben werden.