

Anhänge:

Antworten an die BI Havixbeck\_Die Linke\_Klaus Stegemann.odt 28,5 KB

Foto\_Klaus Stegemann.jpg 2,2 MB

## 1. Ökologische Verkehrswende im ländlichen Raum – Analyse und Vorschläge der LINKEN

Zentrales Ziel des Sozialstaates ist die Angleichung der Lebenschancen und der Schutz der Schwächeren: Das Sozialstaatsprinzip verpflichtet den Gesetzgeber, die sozialen Verhältnisse immer wieder neu zu regeln. Sozialpolitik greift in viele Lebensbereiche ein, um Lebensrisiken wie Alter, Krankheit, Unfall, Pflegebedürftigkeit, Arbeitslosigkeit abzufedern. Aber auch Bildung, Wohnungsbau, Kommunikation und Transportwesen unterliegen dem Sozialstaatsprinzip des Grundgesetzes. Leistungen müssen so vorgehalten werden, dass sie für alle zugänglich und erschwinglich sind. Das widerspricht fundamental privaten Profitinteressen: Schulen, Krankenhäuser, Post und ÖPNV KÖNNEN nicht nach dem Profitprinzip funktionieren – sie wären entweder zu teuer (siehe USA) oder schlecht ausgebaut.

Gerade der jüngste Bericht des Weltklimarates fordert eine rasche ökologische Verkehrswende mit einer radikalen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das ist im ländlichen Raum nicht einfach: neue Eisenbahnlinien brauchen Jahre und sind schwierig durchzusetzen, große Busse mit wenigen Fahrgästen sind wenig sinnvoll – also doch Vorfahrt für den MIV auf dem Land?

Nein! Und hier hilft die Digitalisierung der Technik bei der Wahl (denn entwickelt sind sie schon) von alternativen Transportmitteln.

Die bestehenden Eisenbahnverbindungen stellen das Skelett für den ÖPNV im ländlichen Raum dar. Hier ist der Taktverkehr zu erhalten und auszubauen. Haltepunkte sollten barrierefrei gestaltet werden. Die Fahrpreise werden mittelfristig abgesenkt und langfristig entfallen. Zwischen Haltepunkten und Ortszentren ist ein Pendelverkehr einzurichten – auf abgestimmte Fahrpläne muss geachtet werden, um Umsteigezeiten kurz zu halten.

Zwischen Städten und Ortsteilen haben sich kleine Busse (12 – 20 Plätze mit sparsamem Antrieb) bewährt. Die LINKE fordert hier gerade an Wochenenden einen ausreichenden Nachtbusverkehr, um für junge Leute eine Alternative zum MIV – mit vielen Unfällen nach Suchtmittelkonsum – zu werden. In einer Reihe kleinerer Orte ist die Einbindung von Mietwagen und Taxis (z. B. Anruf-Sammeltaxis) bereits erprobt. Diese Praxis sollte deutlich stärker klimapolitisch beworben werden. Taxis stellen auch die Variante für Notfälle auf dem Land dar; Sie könnten auch in die Lieferung von größeren Einkäufen einbezogen werden.

Innerorts ist (firmengebundenen wie nachbarschaftliches) Carsharing eine sinnvolle Alternative, bedenkt man, dass auch auf dem Land Autos mehr als 22 Stunden am Tag nicht bewegt werden und die durchschnittliche Fahrtstrecke selten über 15 km täglich liegt. Zudem befördert ein PKW selten mehr als eine Person – es ist also eine ressourcenverschwendende Transportform, die gerade öffentliche Flächen als Park- und Abstellraum wie selbstverständlich verschlingt und versiegelt. Eine Sonderform des ÖPNV sind die sog. Mitfahrbänke, die in anderen Kreisen besser ausgestattet sind als im Kreis Coesfeld. Hier hängen an den Wartestellen klappbare Schilder mit dem gewünschten Fahrtziel, was die Mitnahmebereitschaft von Autofahrern erhöht.

Innerorts können autonom fahrende Kleinbusse mit 8 – 12 Sitzen in einem Rundkurs wichtige Orte anfahren (Bahnhof, Busbahnhof, Krankenhaus und Ärzte, Einkauf und Kultureinrichtungen). Die Stadt Soest betreibt ein solches System – im Kreis Coesfeld käme das nicht nur für Dülmen, Coesfeld, Havixbeck in Frage.

Zentral im ländlichen Raum mit seinen kurzen Wegen ist der Umstieg vom MIV auf Fahrrad und Fußgänger: Dazu muss Radfahren sicher, komfortabel und schneller werden, um die Vorteile des Fahrrads gegenüber den Autos auszuspielen.

In der Verwaltungspraxis hat auf dem Land der „fließende Verkehr“ fast Verfassungsrang. Und hier muss man dem MIV Raum wegnehmen, damit Fußgänger und Radfahrer bessere Bedingungen vorfinden. Hierzu gehört auch der Rückbau von Barrieren, Sanierung von Radwegen, Absenkungen von Bordsteinen, Vorrangregelungen an Ampeln und Kreisverkehren – und mehr (überdachte) Stellplätze für Radfahrer. Das Wegweisesystem für Radfahrer muss nach dem Vorbild der Niederlande systematischer gestaltet werden.

**2.** Die zu regelnden Straßenausbaubeiträge sollten völlig aus Steuermitteln finanziert werden. Da diese aber in die Zuständigkeit des Landtags fallen bin ich als BT-Kandidat der falsche Ansprechpartner. Nichts desto trotz ist die derzeitige Handhabung der Landesregierung (50% Zuschuss, mögliche Kredite durch die öffentliche Hand) unzulänglich. Die Härte der Fälle wird zwar gemindert, werden aber weiterhin fortbestehen.

**3.** Die bisherige Praxis der Investorenmodelle subventioniert i.d.R. bereits Vermögende und vertieft damit die soziale Spaltung. Meines Erachtens sollten sich hier das Land und die Kommunen wieder stärker engagieren. 'Privat vor Staat' kann im Zusammenhang mit Grundbedürfnissen wie dem Wohnen kein sinnvolles Motto sein. Sozialstaatliche Aufgaben dürfen nicht allein dem Markt überantwortet werden. Der öffentliche soziale Wohnungsbau muss deutlichst forciert werden um Mietwucher Paroli zu bieten.

**4.** Die coronabedingten Ausgaben werden aus Steuermitteln finanziert. Grundsätzlich ist das kein Fehler. Wenn man sich allerdings bestehende und die angekündigten Steuermodelle anschaut, wird der wesentliche Teil bei den Werkstätigen abgeladen während Vermögende z.B. mit einer pauschalen Kapitalertragssteuer von 25% geschont bleiben. [siehe auch: Mit Steuern Umsteuern]

**5.** Eine zunächst hohe und kontinuierlich sinkende negative CO<sub>2</sub>-Steuer, die letztendlich die steigenden Energiekosten abfedert, wäre ein erster Schritt. Belohnt wird, wer wenig Energie verbraucht. Globales Ziel ist die zulässige Emission von **1 t CO<sub>2</sub>eq pro Person / Jahr**. Da Mieter allerdings keinen Einfluss auf die Ausgestaltung der Heizung nehmen können sind Vermieter in der Pflicht die überdurchschnittlichen Emissionen zu finanzieren oder aber durch eine Investition in ihr Eigentum, ihre Heizungsanlage, zu vermeiden. Gleiches gilt für Pendler, die z.T. unzählige Kilometer auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen. Hier sollte die Pendlerpauschale für sämtliche Transportmittel identisch sein. Wer für 20 Kilometer mit dem Fahrrad den gleichen Betrag wie ein Autofahrer erhält ist für einen Umstieg deutlich motivierter. Über den Landesentwicklungsplan sollte ein Bezug zwischen Wohn- und Arbeitsstätte hergestellt werden.

„Jeder Energieversorger wird dazu verpflichtet, einen Sockeltarif für Strom einzuführen. Dieses Tarifmodell ist durch zweierlei gekennzeichnet: Erstens erhält jeder Privathaushalt ein kostenloses, an der Haushaltsgröße orientiertes Grundkontingent an Strom (300 kWh Strom zuzüglich kostenloser 200 kWh pro Person, die im Haushalt lebt). Der über diesen Gratis-Sockel hinausgehende Stromverbrauch wird, zweitens, teurer als heute, weil die Kosten des Grundkontingents hierhin umgelegt werden.“

Zuguterletzt: Die unberechtigten Privilegien der Industrie zu Lasten der Privathaushalte müssen beendet werden.

**6.** JA.

**7.** Ich befürworte Tempolimits auf Autobahnen (130 km/h), Landstraßen (80 km/h) und innerörtlich 30 km/h.