

Entwurf

# Verkehrspapier der Duisburger Jusos



1. Einleitung
2. Vision
3. Entwicklung der Verkehrsträger konkret
  - 3.1. Luft
    - 3.1.1. Flughäfen
    - 3.1.2. Flugverkehr
  - 3.2. Wasser
    - 3.2.1. Hochsee / Binnenhäfen
    - 3.2.2. Schifffahrt
  - 3.3. Schiene
    - 3.3.1. Bahnhöfe
    - 3.3.2. Hochgeschwindigkeitsverkehr
    - 3.3.3. Regionalverkehr
    - 3.3.4. Nahverkehr
    - 3.3.5. Güterverkehr
  - 3.4. Straße
    - 3.4.1. Straßen und Geschwindigkeiten
    - 3.4.2. PKW-Verkehr
    - 3.4.3. Güterverkehr
    - 3.4.4. Radverkehr
    - 3.4.5. Fußgängerverkehr
4. Handlungsansätze /Vorschläge für Duisburg

## Einleitung

Mobilität ist eine der höchsten Errungenschaften und ein Freiheitsrecht für jeden Menschen. Dieses muss und soll weiterhin erhalten und gefördert werden. Jedoch kann diese Mobilität heute nur noch schwer aufrecht erhalten werden.

Der tägliche Verkehr versinkt im Stau. Dabei wird leicht vergessen, dass „man nicht im Stau steht, sondern selbst ein Teil des Staus ist“. Trotzdem ist und bleibt der motorisierte Individualverkehr wichtigstes Verkehrsmittel in einer industrialisierten Gesellschaft.

Die Bahnen und der öffentliche Verkehr sind häufig überfordert. Die Hauptachsen sind überlastet und die Nebenstrecken aufgrund ihrer Unterauslastung häufig unwirtschaftlich.

Der Verkehrssektor hat mit 28 % den zweitgrößten Anteil am Energieverbrauch<sup>1</sup> und trägt damit bedeutend zum Treibhauseffekt bei. Diese Problematik muss ebenso bedacht werden, wie die Vernetzung aller Verkehrsträger wenn man den Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität erreichen will.

Fußgänger und Radfahrer werden häufig vergessen, wenn es um die Bewältigung von Verkehr geht, obwohl der größte Anteil täglicher Wege unter 3 km liegt, eine Entfernung für die das Rad das optimale Verkehrsmittel ist.

Ziel zukünftiger Verkehrspolitik soll es sein, die Kosten des Verkehrs gerechter zu verteilen, die Mobilität weiterhin sicher- oder wieder herzustellen, den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden und Verkehr damit sicherer zu machen. Als langfristiges Ziel bleibt die Null-Emission beim Verkehr anzustreben und damit ein umweltgerechtes Fortbewegen zu ermöglichen.

Wichtig ist, dass Verkehr nicht als Selbstzweck verstanden wird, sondern dem Menschen dienen muss. Darum darf nicht nur über Geschwindigkeiten und Preise gesprochen werden, sondern auch über Erreichbarkeit und die Vision von „kurzen Wegen“.

Auf in ein neues mobiles Zeitalter - gehen wir los.

---

<sup>1</sup> vgl. S. 8, Abbildung 1

## **Vision:**

Die Vision beschreibt, wie wir Jusos uns in der Zukunft die Mobilität und das Verkehrsgeschehen vorstellen:

Als Sozialdemokraten und Jungsozialisten ist es uns wichtig am Anfang festzustellen, dass auch zukünftig Mobilität kein Privileg für Reiche sein kann und darf.

Trotzdem muss der Verkehr die wahren Kosten widerspiegeln. Die externen Kosten des Verkehrs sind daher mit aufzubringen.

Verkehr wird die Umwelt zukünftig nicht mehr belasten. Fahrzeuge mit Null-Emission sind entwickelt worden und benutzen Treibstoff, der durch erneuerbare Energien gewonnen wurde. Damit sinken gleichzeitig die externen Kosten.

Neue Verkehrstechnologie, sowie die Vermeidung und Verlagerung von motorisiertem Verkehr führt dazu, dass Verkehrslärm unbedeutend geworden ist.

Jeder kommt schnell und bequem an sein Ziel, durch ein hochgradig effizientes Verkehrsnetz. Dieses beinhaltet eine optimale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Dies gilt sowohl für den Personenverkehr wie für den Güterverkehr. Auch die verkehrsbezogene Informationen stehen der Bevölkerung in vielfältiger Form zur Verfügung, so dass jeder das für ihn beste Verkehrsmittel so wählen kann, dass er - wie oben erwähnt - schnell und bequem an sein Ziel kommt.

Die Sicherheit ist ein wesentlicher Faktor in der zukünftigen Verkehrsabwicklung. Dazu gehört sowohl die Sicherheit der einzelnen Fahrzeuge, sowie die ordnungsrechtlichen Regelungen und der Zustand aller Verkehrswege. Aber auch Aufklärung und Überwachung des Verkehrs erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Alle Verkehrsträger stehen in einem fairen Wettbewerb untereinander, das heißt es gibt grundsätzlich keine gesetzlichen Beschränkungen für einzelne Verkehrsträger.

Der zukünftige „modal split“ (Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsträger) hat sich deutlich hin zum Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Verkehr) verändert.

Die Stadt Duisburg ist durch vielfältige Anstrengungen zu einer fahrradfreundlichen Stadt geworden

Durch „kurze Wege“ wird viel Verkehr vermieden, der heute vorhanden ist. Dazu ist eine Stärkung der Nebenzentren erforderlich sowie neue Ansätze in der Stadtentwicklung.

Durch weitere Flexibilisierung der Arbeitszeiten können die morgendlichen und nachmittägigen Spitzenstunden im Verkehr sowohl auf den Straßen als auch in den Bahnen weiter entzerrt werden, was zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur führt.

Kurz gesagt, wird der Verkehr zukünftig sicherer, bequemer, effizienter und in jedem Fall umweltschonender sein.

### 3 Entwicklung der Verkehrsträger konkret

Die folgenden Kapiteln beschreiben konkret bezogen auf alle Verkehrsträger, wie sich die Duisburger Jusos deren Ausgestaltung in Zukunft vorstellen. Zum Teil haben wir versucht durch Zitate und Abbildungen eine qualifizierte Beschreibung der heutigen Situation darzustellen, um Entwicklungen zu erläutern und unsere Argumentationen zu stützen. Für vertiefende Informationen verweisen wir an dieser Stelle auf das Literaturverzeichnis, in dem alle zitierten Quellen aufgenommen wurden.

Generell fordern wir für den Verkehr im internationalen Bereich verstärkt Abkommen zu entwickeln, die die Sicherheit und die Sicherheitsstandards bei allen Verkehrsträgern auf ein höheres Niveau hebt. Insbesondere gilt dies für den Luft- und Schifffahrtsbereich, bei denen es bislang möglich ist, unter den Flaggen anderer Länder mit niedrigeren Standards den Betrieb durch zu führen.

#### 3.1. Luft

Der Flugverkehr ist verantwortlich für einen erheblichen Teil an klimaschädlichen Abgasen. Durch den Ausstoß dieser Emissionen in großer Höhe verstärkt sich deren Wirkung um ein vielfaches.

In einer globalisierten Welt, mit internationalem Tourismus und Wirtschaftsverkehr lässt sich der Luftverkehr nicht mehr wegdenken. Es ist allerdings notwendig den Flugverkehr umweltschonender zu betreiben. Dort wo der Flugverkehr in Konkurrenz zur Bahn auftritt ist er restriktiv zu behandeln, um diese Verkehre auf die Schiene zu bringen.

„Derzeit ist Flugturbinentreibstoff (Kerosin) für den gewerblichen Flugverkehr aufgrund der EU-Richtlinie 92/81/EWG steuerbefreit. Oft wird behauptet, dass dies schon im Chicagoer Abkommen von 1944 der ICAO-Mitgliedstaaten so festgelegt sei, was nicht richtig ist. Aber schon 1951 wurden vom Rat der ICAO Empfehlungen verabschiedet, Kerosin nicht zu besteuern. Dies haben die Mitgliedstaaten der ICAO durch bilaterale Luftverkehrsabkommen völkerrechtlich verbindlich umgesetzt.“<sup>2</sup>

Die Jusos setzen sich für eine Änderung dieser Verträge und Richtlinien und damit der derzeitigen Steuerbefreiung ein. Eine Initiative auf europäischer Ebene halten wir für den richtigen Weg, um dieses Ziel zu erreichen.

Die Norweger haben am 1.1.1999 eine Kerosinsteuer von 0,06 DM/ Liter eingeführt. Auf Druck der Fluggesellschaften wurde dieser zwar wieder zurück genommen, besteht aber für Inlandsflüge weiterhin<sup>3</sup>.

Die Schweiz (seit dem 1.9.1997) und Schweden (seit dem 1.1.1998) haben eine emissionsbezogene Landegebühr eingeführt. Überdurchschnittlich emittierende Flugzeuge zahlen dort eine überdurchschnittliche Landegebühr.<sup>4</sup> Diese Beispiele zeigen, dass es in anderen Ländern möglich ist, durch fiskalische Mittel den Kerosinverbrauch bzw. Emissionsausstoß zu beeinflussen.

Den Einsatz von Sky-Marshalls halten wir für eine vorläufige Sicherheitsmaßnahme. Die Verhinderung von Anschlägen und Entführungen muss bereits am Boden erfolgen. Wir halten es aber für notwendig, das Cockpit stärker vom Passagierbereich abzuschotten und eine verstärkte Trennwand einzubauen, wie dieses in israelischen Maschinen üblich ist.

---

<sup>2</sup> Gorißen, N., 1999

<sup>3</sup> Gorißen, N., 2000

<sup>4</sup> Gorißen, N., 2000

### 3.1.1 Flughäfen

Flughäfen sind die Knotenpunkte des Luftverkehrs. Mit steigendem Luftverkehrsaufkommen sind auch die Flughäfen immer weiter gewachsen. In Frankfurt am Main startet heute alle 60 Sekunden ein Flugzeug. Die JUSOS halten den weiteren Ausbau der Flughäfen nur unter einer Koordinierung durch das Bundesverkehrsministerium für tragbar. Durch Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehr auf die Bahn entsteht zudem genügend Spielraum, Flugkapazitäten für andere Verbindungen zu erweitern.

Die Sicherheit an den deutschen und europäischen Flughäfen muss konstant auf einem hohen Niveau gehalten werden. Zusätzliche Sicherheitskosten sollten dabei von den Flugreisenden getragen werden.

### 3.1.2 Flugverkehr

Generell sollte mehr Flugverkehr auf die Bahn verlagert werden. Gerade in Europa entsteht ein sehr dichtes Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, das mit der Osterweiterung zukünftig auch nach Osten stark ausgebaut wird. Innerhalb von sechs Stunden kommt man auch heute schon aus NRW mit dem TGV durch Frankreich bis ans Mittelmeer.

## **3.2 Wasser**

### 3.2.1 Hochsee/Binnenhäfen

Häfen sind heute nicht mehr nur Warenumschnlagplätze. Sie sind zu hochmodernen Logistikstandorten geworden, die eine Verknüpfung zwischen Schifffahrt, Bahn und Lkw darstellen. Auf den großen Hafentflächen findet zusätzlich ein beträchtlicher Teil der Lagerhaltung vieler Im- und Exportgesellschaften oder international tätigen Firmen statt. Ebenso findet hier im zollfreien Bereich ein beträchtlicher Teil vom Handelsaufkommen statt.

Die JUSOS fordern die deutschen Häfen in ihren Funktionen weiterhin zu stärken und die optimale Verknüpfungen aller Verkehrsträger sicherzustellen.

### 3.2.2 Schifffahrt

Viele Tankerunglücke haben auf hoher See wie in Binnengewässern stattgefunden. Die Ursachen sind vielfältig. Das internationale Recht lässt es zu, dass Schiffe unter der Flagge anderer Nationen mit geringeren Beschränkungen und Richtlinien fahren können. Wir halten es für notwendig Tankschiffe nur noch in doppelwandiger Bauweise zuzulassen. Schiffen die diesem Stand nicht entsprechen sollte dann die Begleitung durch ein Lotsenschiff auferlegt werden. Wir halten dieses für eine Forderung, die für alle europäischen Hoheitsgewässer gelten sollte. Darüber hinaus soll auf Grundlage öffentlich-rechtlicher Verträge ein Verbot für die Nutzung Küstennaher Wasserwege vor Küstenschutzgebieten über die national beeinflussbare 3 Seemeilen-Zone hinaus festgeschrieben werden. Dies soll insbesondere für die unfallträchtigen Gebiete vor dem Nationalpark „Wattenmeer“ Anwendung finden.

Es ist sicherzustellen, dass eine Versicherungsdeckung für Tankerunglücke in ausreichender Größenordnung besteht.

Die Idee, Schiffe mit einem Fahrtenschreiber, vergleichbar den Black-Boxen aus dem Flugverkehr auszustatten halten wir für sehr zukunftsweisend. Schiffsunglücke könnten mit Hilfe der aufgezeichneten Gespräche, Echolot- und Radarmessungen im nachhinein besser aufgeklärt werden.

Mit dem Bau von Off-Shore-Windanlagen<sup>5</sup> auf Hoher See, entstehen neue Unfallgefahren für die Seeschifffahrt. Eine klare Begrenzung von Gebieten in denen die Aufstellung solcher Energiegewinnungsanlagen erlaubt sind - die wir generell begrüßen - muss sichergestellt sein. Die Schifffahrtsbehörden und der Gesetzgeber hat Richtlinien zu erarbeiten, die Sicherheitsmaßnahmen umfassen und z.B. eine eindeutige Leuchtmarkierung vorschreiben.

Die Jusos sehen im Binnenverkehr ein großes Potential zur Abwicklung großer Güterströme. Die Schifffahrt kann besonders große Mengen sehr zuverlässig transportieren. Stau ist auf deutschen Gewässern nicht bekannt. Durch die modernen Umschlagsplätze werden die Liegezeiten auch besonders kurz gehalten, die bekannterweise einen entscheidenden Teil der Transportkosten verursachen. Auch wenn die Geschwindigkeit nicht mit dem Lkw oder der Bahn zu vergleichen ist, ist die Transportmenge und die Zuverlässigkeit sehr groß. Diese Stärken müssen in den Logistikketten besser verdeutlicht werden.

Beispielsweise wäre es sehr sinnvoll, wenn ein großer schwedischer Möbelkonzern seine Möbel per Schiff bis nach Duisburg transportieren würde, um diese dann von ihrem neuen Verteilzentrum auf dem Logport-Gelände weiter zu verteilen. Wir glauben, dass der Möbelkonzern diesen Vorteil bereits erkannt hat und dieses mit ein Grund für die Wahl Duisburgs als Standort für dieses Verteilzentrum gewesen ist.

### **3.3 Schiene**

Die Erfindung und der Bau der Eisenbahn war der Ursprung für die moderne Industriegesellschaft wie wir sie heute kennen. Seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts stagniert das Eisenbahnnetz und hat sogar wieder abgenommen. Dennoch sind die Bahnen heute hochmoderne Verkehrsmittel und Unternehmen, auch wenn vieles Alt aussieht. Viele Bahnhöfe sind vor mehr als Hundert Jahren gebaut worden. Man sieht es ihnen an. Viele Züge sind schon alt und lange im Einsatz. Aber die Entwicklung ist nicht stehen geblieben, so dass heute moderne, komfortable und funktionsgerechte Züge die alten ersetzen können. Die Bahn bleibt auch heute noch eins der wichtigsten Verkehrsmittel. Das soll auch weiterhin so bleiben.

#### **3.3.1 Bahnhöfe und Schienennetz**

Die Bahnreform 1994 war der Beginn der Liberalisierung der Deutschen Bahnen. Der Wettbewerb ist dennoch nicht so groß wie erwartet oder erhofft. Als Grund hierfür sehen die Jusos es an, dass das Schienennetz im Eigentum der Deutschen Bahn AG ist und diese somit über eine Monopolstellung verfügt.

Die Jusos fordern daher, das Schienennetz aus dem DB-Konzern auszugliedern und eine eigenständige Gesellschaft mit dem Betrieb und Pflege des Schienennetzes zu beauftragen. Das Eisenbahnbundesamt soll zu einer Eisenbahnregulierungsbehörde, vergleichbar mit der Regulierungsbehörde für den Telekommunikationsmarkt umgebaut werden und die Zuständigkeit für die Regulierung der Vergabe von Trassennutzungen bekommen. Der Staat kommt für Unterhaltung und Bau von Eisenbahntrassen auf, wie er es auch für Bundesstraßen und Bundesautobahnen tut.

Der Bau von privaten Eisenbahntrassen soll, bei Durchführung entsprechender rechtlicher Planfeststellungsverfahren zulässig sein.

Viele Bahnhöfe sind schon mehrere Jahrzehnte, zum Teil bis über hundert Jahre, alt. Bahnhöfe sollen aber zu modernen Reise- und Verkehrszentren werden. Barrierefreiheit sowie Ausstattung mit Aufzügen und Fahrtreppen ist notwendig, um allen Verkehrsteilnehmern ein sicheres und zügiges Vorankommen zu bieten. Eine gute Ausschilderung, sowie Informationsanzeigen bieten auch seltenen Bahnkunden gute

---

<sup>5</sup> Windräder auf offener See

Orientierung. Notrufsäulen und der Einsatz von Sicherheitspersonal erhöht die Sicherheit und hilft Vandalismusschäden vorzubeugen und Straftaten zu verhindern.

Die Jusos halten den Einsatz der Bahnhofsmissionen für einen wichtigen sozialen Einsatz im Bahnhof und dessen Umfeld. Aus wirtschaftlichen Interessen der DB sollen diese nicht verdrängt werden dürfen und weiterhin einen Platz in den Bahnhöfen behalten können.

### **3.3.2 Fernverkehr**

### **3.3.3 Regionalverkehr**

#### **Metrorapid**

Die Anbindung des Metrorapids an den Duisburger Hauptbahnhof ist ein wichtiges Verkehrsprojekt für die Stadt und die Region Niederrhein. Die bauliche Ausführung des neuen Bahnsteigs, direkt vor den heutigen Gleisen 1 und 2 ist für die Nutzer ideal. Ein Ausgang zum Metrorapid wird vom Bahnhofstunnel gebaut, ein zweiter direkt zur Verknüpfungshalle am Harry-Eppstein-Platz. Die Züge der DB halten ca. 200 m entfernt vom Ausgang der Verknüpfungshalle. Der Metrorapid dagegen genau zwischen diesen beiden Ausgängen und hält damit wesentlich günstiger. Dieser Bauvorschlag macht damit das Umsteigen in Busse und Stadtbahnen noch bequemer und schneller.

Mit dem Bau des Metrorapids erhoffen sich die Jusos über die positive Wirkung für den Regionalverkehr hinaus auch neue Impulse für die Innenstadtentwicklung wie für das Casino und das ins stocken geratene Multi-Casa-Projekt.

Der Bau der Steuerungs- und Leitzentrale, sowie die Instandhaltungsanlagen in Duisburg sind darüber hinaus wichtige (Verkehrs-)Wirtschaftliche Aspekte für Duisburg. Der Metrorapid, die Technik und Steuerung wird zukünftig Interessenten und internationalen Investoren in Duisburg präsentiert werden.

### **3.3.4 Nahverkehr**

Die Einführung des Schokotickets im VRR wird von den Jusos begrüßt. Damit ist eine lange Forderung für ein billiges SchülerInnen-ticket Wirklichkeit geworden. Die Jusos erwarten gleichzeitig eine Einsparung für die kommunalen Haushalte, da es für die Kommunen günstiger wird, dieses Schokoticket für die berechtigten Schüler zu bezahlen, als die bisherige Regelung der Schulfahrtenbezuschung.

Eine verstärkte Kooperation aller Verkehrsbetriebe im VRR (in den einzelnen Verkehrsverbänden) ist anzustreben. Zu diesem Zweck sind die Verkehrsverbände gegründet worden und nicht ausschließlich für ein gemeinsames Tarifnetz. Eine gemeinsame Werbung sowie gemeinsamer Einkauf müssen selbstverständlich werden. In Zukunft sollte über eine komplette Zusammenlegung aller einzelner Verkehrsbetriebe nachgedacht werden, damit könnten besonders in der Instandhaltung und der Verwaltung der Verkehrsbetriebe Mittel eingespart werden.

## **3.4 Straße**

Auf Straßen bewegen wir uns alle ständig fort. Straßen sind aber nicht nur Verkehrswege sondern Teil des öffentlichen Raumes. Straßen müssen zum einen funktionsgerecht sein, trotzdem aber auch Aufenthaltsqualität bieten und daher entsprechend gestaltet werden. Der Straßenraum darf daher nicht nur vom Autoverkehr dominiert werden, sondern muss den anderen Verkehrsträgern - gerade auch den Fußgängern - Raum geben.

### 3.4.1 Straßeninfrastruktur und Geschwindigkeiten

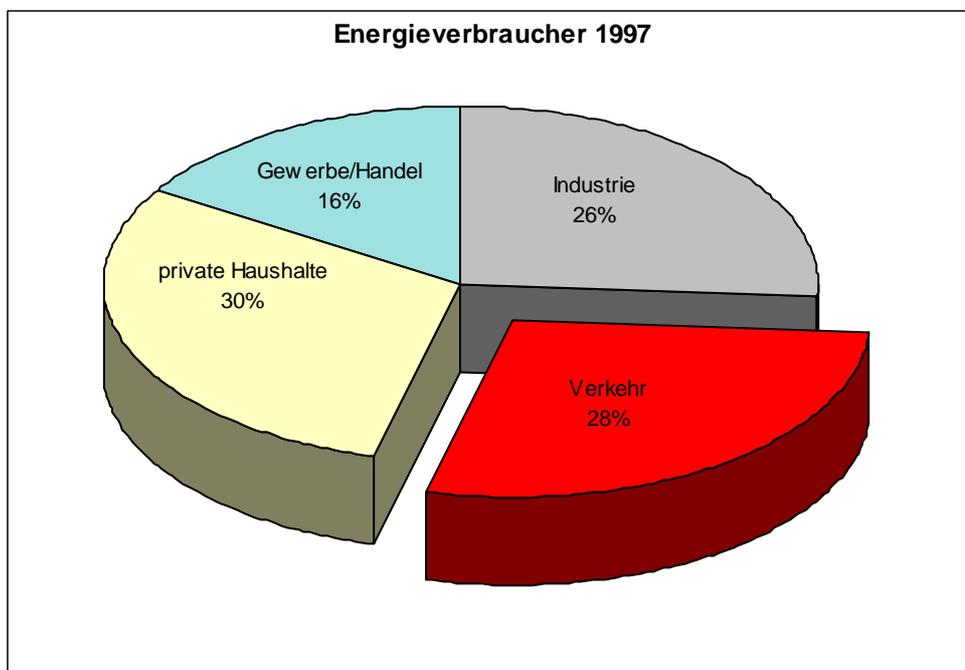
Generell soll ein Tempolimit auf Autobahnen eingeführt werden. In geschlossenen Ortschaften (Wohnbereich) soll Tempo 30 die Regel sein, auf Hauptverkehrswegen weiterhin Tempo 50 gelten. (vgl. Juso Energiepapier S.9)

In den vergangenen Jahren gab es mehrere schwere Unfälle in Straßentunneln. Häufige Ursache war ein Zusammenstoß mit dem Gegenverkehr. Durch fehlende Fluchtmöglichkeiten und die spezifischen Verhältnisse sind dabei vielfach Menschen tragisch ums Leben gekommen. Aus Sicherheitsgründen fordern wir daher, alle Tunnel (ab einer gewissen Länge, z.B. 300 m) mit zwei Fahrrohren auszustatten. Für Neubauten sollte dieses europaweit vorgeschrieben sein. Bei bestehenden Tunneln soll eine zweite Tunnelröhre innerhalb der nächsten 15 Jahre fertig gestellt werden bzw. ähnlich sichere Vorkehrungen getroffen werden. Lastkraftwagen mit Gefahrgut sollten Tunnel (ab 300 m) generell nicht mehr befahren dürfen. Dies ist durch ein Verkehrszeichen zu kennzeichnen.

Die Jusos Duisburg halten es auch weiterhin für sinnvoll, Lichtsignalanlagen (Ampeln) in den Nachtstunden abzuschalten. Spritersparnis entsteht durch Vermeidung von Wartezeiten an roten Ampeln, bei ansonsten leeren Straßen. Durch vermiedene Anfahrtsgeräusche wird auch der nächtliche Verkehrslärm gesenkt. In mehreren deutschen Städten gibt es dazu schon lange Zeit positive Erfahrungen.

### 3.4.2 PKW-Verkehr

Die heutigen Fahrzeuge des motorisierten Verkehrs basieren alle auf dem Prinzip des Verbrennungsmotors als Antriebselement. Das Schaubild 1 zeigt, wie der Verkehrssektor heute zum Verbrauch der fossilen Energie beiträgt und damit einen großen Teil des treibhausrelevanten CO<sub>2</sub> produziert.



Quelle: BMU 1999

Um diese Situation mittelfristig zu ändern sehen wir in der Entwicklung der Brennstoffzelle und ihrem Einsatz im Mobilen Bereich ein großes Zukunftspotential. Der Treibstoff (in Form von Wasserstoff) kann durch regenerative Energie erzeugt werden und verursacht lediglich Wasserdampf als Emission bei der Energiefreisetzung.

Die ausschließliche Versorgung von Fahrzeugen mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff ist das Ziel der Vision vom Null-Emissions-Fahrzeug.

Die Einführung neuer Technologien ist immer mit großen Hürden verbunden. Als Strategie könnten zuerst Busse des Nahverkehrs ausgerüstet werden. Da diese Fahrzeuge immer zu Ihrem Ausgangspunkt (Busdepot) zurückkehren, kann eine Betankung hier erfolgen. Wenn sich ein entsprechend großes Tankstellennetz ausgebreitet hat sollten auch andere Fahrzeuge mit hoher Fahrleistung wie z.B. Taxen oder LKW die neue Technologie nutzen.

In Kalifornien müssen ab 1998 2% aller neu zugelassenen Fahrzeuge „Null-Emissions-Fahrzeug“ sein. Innerhalb von fünf Jahren, also bis 2003, steigt diese Verpflichtung auf 10%<sup>6</sup>. Daher haben schon heute alle großen Autobauer in der Entwicklung solcher Fahrzeuge große Fortschritte vorzuweisen.

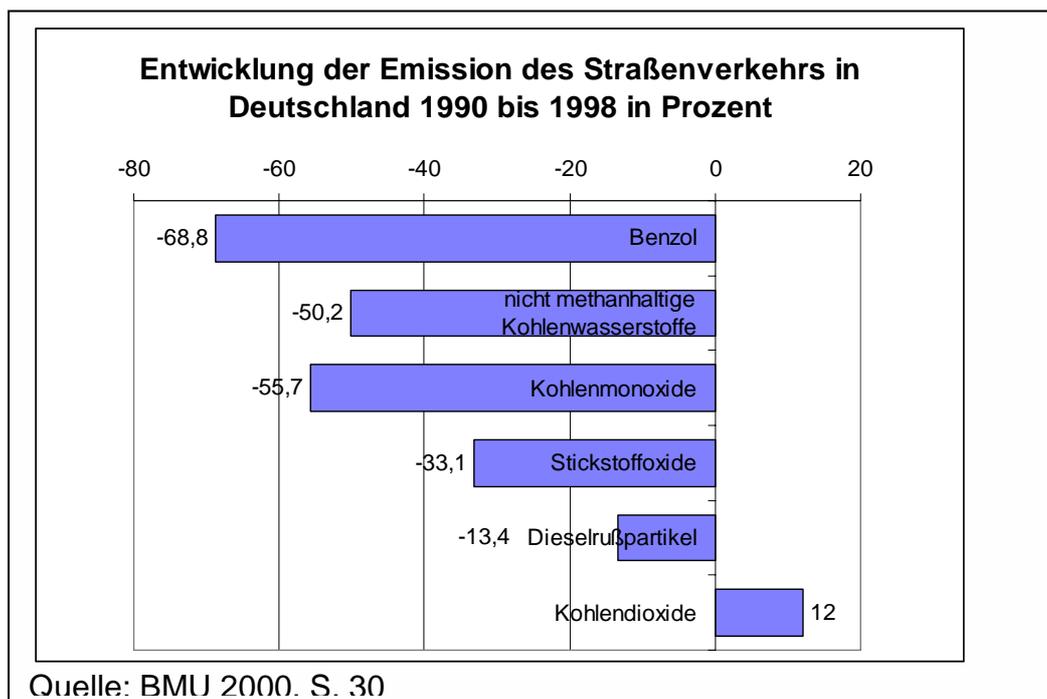
Der erste Trend liegt allerdings darin, sogenannte „Hypercars“ zu entwickeln. Hypercars zeichnen sich durch besondere Leichtigkeit aus, durch die Verwendung moderner Verbundwerkstoffe anstatt schweren Stahlkarosserien. Fahrzeuge mit einem Verbrauch von 1,2 l/100 km sind heute längst technisch entwickelt. Es kommt jetzt darauf an, diese am Markt durchzusetzen.

Deutsche Automobiltechnik sollte sowohl bei solchen neuen Fahrzeugtypen wie auch dem Einsatz der Wasserstoff-/und Brennstoffzellentechnologie eine führende Rolle einnehmen. Daher fordern wir eine ähnliche Regelung, wie in Kalifornien.

Als schnell umsetzbare Maßnahme sehen wir die verpflichtende Einführung von Katalysatoren für Motorräder und Roller als wichtige Maßnahme um die Umweltbelastung aus dem motorisierten Verkehr weiterhin zu senken.

Das die Einführung von Schadstoffgrenzwerten in der EU deutliche Erfolge in der Reduzierung der Emissionen gebracht haben verdeutlicht die Abbildung 2

Ein



<sup>6</sup> von Weizsäcker 1997, S. 37f

festhalten und stufenweise Verschärfung dieser Normen ist auch weiterhin notwendig. Wichtig wird es zukünftig aber sein, diese Normen auch international durchzusetzen und unseren technischen Fortschritt auch in den Verkehrsmärkten von Schwellen- und Entwicklungsländern durchzusetzen. Durch den stark wachsenden Verkehr weltweit ist es weiterhin notwendig, schnell zu umweltfreundlicheren Verkehrskonzepten zu kommen. Der oben beschriebene Weg der Null-Emissions-Fahrzeuge ist nur ein Teil dieser Bemühungen.

Die Jusos halten an der Öko-Steuer fest. Die zu erwartenden Mehreinnahmen sollten in die Erforschung und Neuentwicklung zukunftsweisender Technologien und Energieträger fließen, sowie in Energieeinsparprojekte und ÖPNV-Ausbau und Umweltschutz. Entgegen den vielfältigen Protesten über zu hohen Spritpreis ist der reale Preis für Kraftstoff seit 1960 gesunken. „So musste ein Arbeiter 1960 noch 13 Minuten arbeiten, um den Gegenwert von einem Liter Benzin zu verdienen, heute reichen 4 Minuten.“<sup>7</sup>

Aktuell findet eine Diskussion statt, 17-jährigen bereits das Autofahren zu erlauben, wenn ein erfahrener Autofahrer als Beifahrer im Auto sitzt. Solche Autos müssten dann wie in Frankreich oder Österreich mit einem L gekennzeichnet werden. In Finnland läuft dieses Modell schon seit einigen Jahren und hat deutlich zur Unfallreduzierung bei Jugendlichen beigetragen. Finnland hat jedoch eine ganz andere Verkehrssituation als Deutschland. Die Jusos lehnen den Vorschlag nicht generell ab, sondern befürworten einen zeitlich und räumliche begrenzten Modellversuch mit begleitender Verkehrsuntersuchung. Sollten sich ähnliche positive Entwicklungen zeigen, spricht aus Sicht der Jusos nichts gegen eine flächendeckende Einführung dieses Vorschlags.

Die Jusos halten es für eine sinnvolle Maßnahme mit zunehmendem Alter in kürzer werdenden Abständen regelmäßige Seh- und Reaktionstest für Führerscheinbesitzer einzuführen. Wie bei Fahrschülern ist dann im Führerschein einzutragen, ob ein Fahrer eine Brille beim Fahren eines Autos aufzusetzen hat. Des Weiteren ist ein regelmäßiger (alle 3 Jahre) Erste-Hilfe-Kurs zu absolvieren.

Die Jusos Duisburg unterstützen die Forderung der Kinderkommission des Deutschen Bundestages zum Verbot von Frontbügeln - oder auch Kuhfänger genannt - an jeglichen motorisierten Fahrzeugen. Die Kinderkommission bemüht sich um ein EU weites Verbot und schließt einen nationalen Alleingang in dieser Frage nicht aus. Die Jusos fordern daher die Bundesregierung auf dem Antrag der Kinderkommission anzuschließen.

### 3.4.3 Güterverkehr

Der Güterverkehr wird international wie national weiter stark steigen. Dies bedeutet große Herausforderungen, um diese logistische Aufgabe erfüllen zu können.

Einige Prognosen für Nordrhein-Westfalen zeigen, welche Steigerungen wir im Güterverkehr zu erwarten haben.

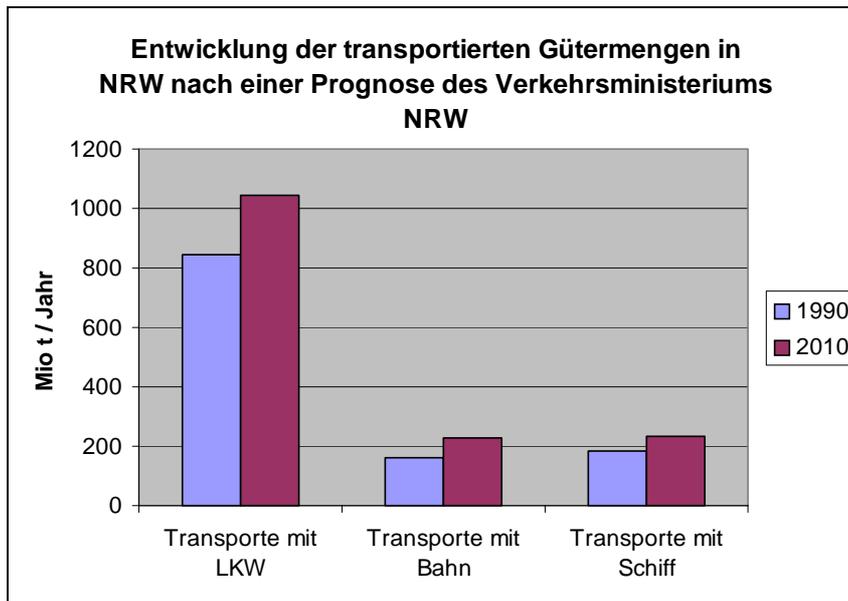
Abbildung 3 zeigt, wie sich die transportierten Gütermengen **in NRW bis zum Jahr 2010** entwickeln werden. Prozentual wächst die Bahn mit 40 % zwar am stärksten. Absolut nimmt der Güterverkehr auf den Straßen aber am stärksten zu. Insgesamt steigt besonders der Anteil von Lkw-Fahrten im Fernverkehr. (MSV 1994, S. 64)

Es ist notwendig, dass auch Lkw's deutlich umweltschonender werden als bisher. Zum Antrieb ist das gleiche zu sagen wie im Abschnitt Pkw-Verkehr. Die Jusos sind der Auffassung, dass sich die Brennstoffzelle als Antriebsform sogar erst durch die Anwendung im Lkw-Bereich durchsetzen wird.

---

<sup>7</sup> Fleischhauer/Hawranek/Schäfer 2000: Der Benzin-Bluff. in: Der Spiegel 23/2000 S.22-24

**Abbildung 3**



Quelle: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1994, S 64

Bis es soweit ist, sind die Abgasgrenzwerte weiterhin zu verschärfen und dies gilt auch für die Lärmemissionsgrenzwerte. Auch wenn die heutigen Lkws bedeutend leiser geworden sind als vor 30 Jahren, tragen die Lkws den größten Teil zum Straßenverkehrslärm bei.

Um dem Sicherheitsaspekt bei Lastkraftwagen gerecht zu werden, fordern die Jusos eine Veränderung bei der Bauweise von Lastkraftwagen und Sattelschlepperaufliegern. Durch die große Achshöhe besteht bei diesen Fahrzeugen heute ein großer Freiraum zwischen Laderaum und Fahrweg. An den Seiten werden diese „Lücken“ heute nur unzureichend mit Schutzgittern versehen, die bei Unfällen aber keinen Schutz bieten. Fahrzeugen die seitlich auf einen Lkw prallen, wird das Dach abgerissen und die Insassen haben kaum eine Chance so einen Unfall zu überleben.

Es gibt bereits technische Änderungen in der Konstruktion die solche Unfälle vermeiden können. Wir fordern eine europäische Vorschrift dieser Konstruktionsweise für Neufahrzeuge vorzuschreiben.

Gleichzeitig müssen an den Seiten zusätzliche Reflektoren angebracht werden, damit auch abgestellte Fahrzeuge im Dunkeln von allen Seiten besser wahrgenommen werden können.

In einem europäisch liberalisierten Warenverkehr ist es notwendig, dass es langfristig zu einer Anpassung der nationalen Besteuerung des Transportgewerbes kommt. Im Zuge einer solchen Anpassung werden sich auch die Mautgebühren angleichen. Denkbar wäre hier auch eine Mautstaffelung nach der Belastung von Strecken. Die Ausgestaltung der Mautgebühren ist nach der EU-Richtlinie 1999/62/EG so zu regeln, dass „die Höhe der durchschnittlichen Maut an den Wegekosten orientiert ist“<sup>8</sup>. Die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Gebühr im Jahr 2003 ist in jedem Fall der Richtige weg, um die Kosten verursachergerecht zu verteilen. Mit dem System der elektronischen Abbuchung der Gebühr für die gefahrenen Streckenabschnitte, haben wir eins der modernsten Mautsysteme weltweit erforscht und entwickelt. Diese moderne Verkehrstechnologie kann weltweit vermarktet werden. Im Gegenteil zur Magentschwebetechnik kann in

<sup>8</sup> vg. BVBW 2001 S.1ff

diesem Fall von Beginn an gezeigt werden, dass die Technik in Deutschland Anwendung findet und funktionstüchtig ist.

Da der Schwerlastverkehr nicht nur die Bundesautobahnen benutzt und die Einnahmen über der Deckungsgrenze für Pflege und Erhalt der Autobahnen liegen wird, fordern die Jusos, entgegen dem Gesetzesentwurf der Regierung, einen kommunalen Anteil an der LKW-Maut. Sämtliche Verkehrsbezogenen Einnahmen bekommen heute die Länder oder der Bund, ohne dass die Belastungen bedacht werden, die auch die Kommunen durch den Verkehr haben. Dies halten wir für falsch.

In den Rush-hour-Zeiten sollte ein Lkw-Überholverbot in den Ballungszentren eingerichtet werden. Auf allen zweispurigen Autobahnen sollte ein grundsätzliches Lkw-Überholverbot gelten.

Die Jusos halten an dem bestehenden Sonntagsfahrverbot für LKW fest. Gerade für Deutschland als Transitland würde eine Aufhebung dieses Verbotes eine starke zusätzliche Belastung darstellen. Das Fahrverbot für LKW trägt ebenfalls zur Sonntagsruhe bei, was immer noch als ein hohes Gut angesehen wird.

#### 3.4.4 Radverkehr

Um den Radverkehr als eines der effizientesten und nachhaltigsten<sup>9</sup> Verkehrsmittel weiter zu fördern, ist es notwendig, ein flächendeckendes Radwegesystem herzustellen. Grundsätzlich sollen künftig Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn) gebaut werden. Bei Neubau von Straßen wird die Straßenbreite so ausgelegt, dass die Regelbreiten für den Rad- und Kfz-Verkehr gesichert sind. Radwege, in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen sollen im gesamten innergemeindlichen Straßennetz vorhanden sein, in dem Tempo 50 als zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz Verkehr gilt. Tempo 30 Zonen machen den größten Teil des städtischen Straßennetzes aus. Hier sind in der Regel keine besonderen Maßnahmen und Radfahrmarkierungen notwendig.

Außerorts ist der Bau von baulich getrennten Radwegen fortzuführen. Im Gegensatz zum städtischen Bereich ist hier das Geschwindigkeitsniveau mit 70 bis 100 km/h zu hoch, um ungefährdet auf Landstraßen mit dem Rad zu fahren. Gleichzeitig ist in diesem Bereich auch genügend Fläche vorhanden, um breite Radwege neben den Fahrbahnen neu anzulegen. Diese Fläche sollte dann auch den Fußgängern offen stehen.

Ein konsequenter Lückenschluss im Radverkehrsnetz inner- und außerorts ist daher notwendig, um die oben formulierte Forderung umzusetzen.

Bei allen bestehenden Radwegen ist eine kontinuierliche zufriedenstellende Pflege ebenso erforderlich wie eine entsprechende Reinigung der Radwege. Nur so kann der Radwegestandard auch langfristig sichergestellt werden und der Fahrradanteil am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden.

Kurzfristig ist eine Überprüfung der Benutzungspflicht der Radwege angesagt. Die Benutzungspflicht soll nur dort bestehen bleiben, wo der Zustand dies sicher zulässt.

Die Errichtung des Veloroutennetzes<sup>10</sup> ist aus Sicht der Jusos ein richtiger Ansatz, um den Radverkehr weiter zu stärken. Durch eine gute flächendeckende Ausschilderung muss dieses nun der Bevölkerung bekannt gemacht und hohe Qualitätsstandards sichergestellt werden.

---

<sup>9</sup> Nachhaltigkeit beschreibt eine Wirtschaftsweise, die auf Regeneration anstelle von Verbrauch setzt. Nachfolgenden Generationen müssen gleiche Lebenschancen gegeben werden.

<sup>10</sup> Veloruten sind die Hauptrouten des Duisburger Radwegekonzeptes und entsprechen besonderen Kriterien

An Verknüpfungspunkten zum ÖPNV sollen verstärkt überdachte Fahrradabstellanlagen bzw. abschließbare Fahrradboxen eingerichtet werden. Sicherlich benötigen solche Abstellanlagen einiges an Fläche; jedoch verglichen mit dem Parkraum, der dem Motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt wird, ist dieser eher gering. Zu bedenken ist, dass durch die Nutzung von Fahrrädern der Einzugsbereich von Haltestellen um das drei bis fünf Fache vergrößert wird. Eine verstärkte Förderung von Bike and Ride kann mit solchen Maßnahmen erreicht werden.

Die Fahrradgriffe an Ampeln, wie sie an einer Ampelanlage an der Düsseldorfer Str. angebracht sind, ermöglichen es Radfahrern sich bequem bei roten Ampeln festzuhalten und machen ein Absteigen überflüssig. An Ampelmasten die zukünftig erneuert oder neu aufgestellt werden sollte an solchen Straßen mit hoher Fahrradfahrerfrequenz weitere dieser Fahrradgriffe angebracht werden. In anderen Städten können die Bürger solche Haltegriffe an Ampeln anbringen lassen, an denen sie z.B. täglich vorbeifahren und sich so einen Haltegriff wünschen, gegen Übernahme der Anschaffungskosten dieses Griffes. Vielleicht ist dieses auch ein Modell für Duisburg. Jeder könnte sozusagen seinen persönlichen Haltegriff sponsern und den Standort dafür bestimmen. Vielleicht ist dann irgendwann an jeder Ampel ein solcher Griff.

(hier wird noch ein Foto eingefügt)

### **3.4.5 Fußgängerverkehr**

Jeder von uns ist irgendwo auch mal Fußgänger. Die Jusos wollen dem Fußgängerverkehr wieder eine stärkere Rolle beim täglichen Verkehrsaufkommen zukommen lassen. Fußwege müssen daher über eine ausreichende Breite verfügen und sollten nicht als Restflächen rechts und links von den Fahrbahnen verstanden werden. Fußwege und Bürgersteige sollen nicht nur „kurze Wege“ sein, sondern müssen auch eine zügige Fortbewegung ermöglichen. Gemeint ist damit, dass solche Wege nicht mit Reklametafeln, Mülltonnen, parkenden Autos und anderen Behinderungen zugestellt werden und ein Fußweg zum Slalom oder Hindernislauf ausartet. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs spielt also auch für den Fußgängerverkehr eine wichtige Rolle.

Generell halten wir die Ausdehnung von Fußgängerbereichen in der Innenstadt und den Kernen der Nebenzentren für möglich.

Weit fortgeschritten ist bereits der Umbau vieler Fußwege mit abgesenkten Bordsteinen an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten. Dieses sind nicht nur Maßnahmen für Rollstuhlfahrer sondern in gleicher Weise für Eltern, die einen Kinderwagen schieben, oder die unter 8-jährigen Kinder, die auf dem Fußgängerweg mit dem Rad fahren müssen.

Dennoch gibt es weiterhin Handlungsbedarf. Eine Initiative der Bundesregierung für ein barrierefreies Deutschland zeigt in die richtige Richtung. Die Beseitigung von Barrieren darf also nicht nur in Flughäfen und Bahnhöfen passieren, sondern muss konsequent im gesamten öffentlichen Raum umgesetzt werden.

## 4. Handlungsansätze/Vorschläge für Duisburg

Wasserstofftankstelle in DU (Logport)

Wenn die Wasserstofftechnologie den Durchbruch schafft, dann muss Duisburg einer der ersten Standorte mit einer Wasserstofftankstelle werden. Dazu bietet sich LogPort als Standort an, da hier große Verkehrsmengen bewältigt werden sollen und neue Fahrzeuge hier eingesetzt werden könnten. Dies könnte auch im Hinblick auf die Ansiedlung von weiteren Firmen aus diesem Bereich interessant sein, (vgl. Juso Energiepapier, S. 11) und fügt sich im Rahmen der Brennstoffzellenentwicklung mit dem entsprechenden Institut in Duisburg zu einer Gesamtstrategie zusammen.

Wie schon in unseren Kommunalpolitischen Leitlinien und dem Energiepapier fordern wir die Stadt auf, Ampeln die nicht an Hauptverkehrsstraßen oder gefährlichen Kreuzungen gelegen sind, nachts abzuschalten. Damit wird Energie für die Ampeln selber eingespart. Außerdem und noch viel wichtiger wird Kraftstoff der Fahrzeuge eingespart, die nicht mehr an roten Ampeln nachts unnützlich, da ansonsten kaum Verkehr herrscht, warten müssen. Die positiven Erfahrungen aus den Städten, die diese Regelungen schon länger eingeführt haben, unterstützen unser Vorhaben. (vgl. Juso Energiepapier, S. 10) Wir begrüßen die Annahme des Juso-Parteitagsantrags bezüglich dieser Forderung im Jahr 2001. Die Prüfung dieses Vorhabens unter Einbeziehung der Erfahrungen aus den Nachbarstädten halten wir für einen notwendigen ersten Schritt. Sobald hierzu ausreichende -positive- Ergebnisse vorliegen, sollte mit einer zügigen Umsetzung in Duisburg begonnen werden.

Temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen halten wir in den Nachtstunden für nicht angemessen. Durch eine zusätzliche Beschilderung sollten diese Einschränkungen nachts aufgehoben werden. Der Weiterbau der U-Bahn Richtung Norden bis zum Landschaftspark ist im Verkehrsbedarfsplan des Landes aufgenommen worden. Einen Weiterbau darüber hinaus lehnen wir ab, da bis auf ein kurzes Stück zwischen den Haltestellen Amsterdamer Str. und Hamborn Rathaus bereits heute eine eigene Trasse für die Straßenbahn zur Verfügung steht. Die Stadtbahn kann oberirdisch hier genauso schnell fahren wie unterirdisch. Wir sehen allerdings noch Beschleunigungspotential im Bereich Walsum. Hier sind zwingende Maßnahmen erforderlich. Bei Straßenumbauten sollte versucht werden der Straßenbahn eine eigene Fahrtrasse zur Verfügung zu stellen, sowie eine bessere Beschleunigung durch Ampelvorrangschaltungen zu erreichen.

Generell sind der Norden und der Westen nur sehr schlecht an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Eine schnelle S-Bahnverbindung von Walsum über Hamborn/Neumühl und Meiderich zum Hauptbahnhof ist sicherlich eine große Vision. Dieses Ziel sollte man sich aber setzen, um Flächenpotentiale, die für eine solche Verbindung in Frage kommen rechtzeitig zu sichern und nicht mit anderen Bauvorhaben zu vernichten. In den 80er Jahren wurden auch noch S-Bahnanlagen im VRR unterirdisch angelegt (z.B. in Dortmund; Stuttgart baut auch heute noch unterirdische S-Bahnanlagen), um ein zusammenhängendes S-Bahnnetz zu entwickeln. Die Technik ist nicht stehengeblieben. Auch zukünftig sollten Anstrengungen unternommen werden, solche Projekte umzusetzen.

Der Westen ist qualitativ am schlechtesten an die Duisburger City angebunden. Im Schienengebundenen Verkehr könnte durch die Wiederbelebung der Strecke Kamp-Lintfort - Moers - Rheinhausen - Duisburg eine verstärkte Anbindung der westlichen Bahnhöfe (Tompert, Rumeln, Rheinhausen, Rheinhausen-Ost, Hochfeld-Süd) an die Duisburger Innenstadt erfolgen. Solange keine Anbindung des Westens durch einen neuen Schienengebundenen Verkehr erfolgt müssen die Buslinien die Qualität einer Schienenverbindung abdecken. Die Linie 909 erfüllt dieses mit einem Stundentakt in keiner Weise. Hier ist in der Hauptverkehrszeit mindestens ein 30 Minuten Takt einzurichten.

Die Linie 929 bietet als schnelle Verbindung eine gute Anbindung von Hochheide und Alt-Homborg an die Innenstadt. Der Halbstundentakt ist allerdings nicht mit dem Zehnminutentakt der U- und Straßenbahnen vergleichbar. Eine deutliche Taktverdichtung ist hier anzustreben.

Die Jusos Duisburg schlagen vor, den Bahnhof Rheinhausen-Ost in Duisburg-Logport umzubenennen.

Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in entgegengesetzter Richtung schließen sich die Jusos den Forderungen des ADFC Duisburg an. Auch die Jusos halten diese Maßnahme für eine einfache und preiswerte Möglichkeit den Radverkehr deutlich zu stärken. Tabelle 1 zeigt Einbahnstraßen, die wir zur Öffnung vorschlagen:

**Tabelle 1**

Stadtteil	Straße	Begründung/Bemerkung	Umsetzung
Aldenrade	Goethestraße	Schulweg, Tempo-30-Zone	
	Ludgerusstraße (Verlängerung)	Veloroute	
Neumühl	Barbarastraße	Weg zum Krankenhaus, Tempo-30-Zone	
	Am Inzerfeld		
Alt-Hamborn	Harnackstraße	Veloroute, Tempo-30-Zone, LSA ergänzen	
Mittelmeiderich	Baustraße	bessere Erschließung der Wohnstraßen, verkehrsberuhigter Bereich	
	Kirchstraße	Veloroute, Schulweg, Tempo-30-Zone	
Beeck	Bruckhauser Straße	Veloroute, Tempo-30-Zone	
	Andreas-Hofer-Straße	Veloroute, Tempo-30-Zone	
	Neanderstraße	Veloroute, Tempo-30-Zone	
Alt-Homborg	Gartenstraße	Weg zur Post, verkehrsberuhigter Bereich	
	Mühlenstraße	Weg aus Alt-Homborg Richtung Essenberg, Tempo-30-Zone	
Duissern	Falkstraße	Radtouristische Route, Schulweg, Tempo-30-Zone	Ist erfolgt
Dellviertel	Wallstraße	Veloroute, Tempo-30-Zone, LSA ergänzen	
	Dellplatz	Veloroute, Tempo-30-Zone	
	Grünstraße	Veloroute, Tempo-30-Zone	
Neudorf-Nord	Heinestraße	durchgehende Verbindung zwischen Grabenstraße und Gneisenaustraße, Tempo-30-Zone	
Wanheimerort	Fuchsstraße	bessere Erschließung der Wohnstraßen, Weg zur Stadtbibliothek, Tempo-30-Zone	
Friemersheim	Kaiserstraße	bessere Erreichbarkeit der Geschäfte, Weg zum Bahnhof	
Hochemmerich	Hochemmericher Straße	bessere Erschließung des Bereichs (z. Z. vier parallele Einbahnstraßen in gleicher Richtung), Tempo-30-Zone	
Bissingheim	Kurt-Heinze-Straße		
	Berglehne	bessere Erschließung der Wohnstraßen, Tempo-30-Zone	
Buchholz	Südstraße	Ruhiger Weg zum S-Bahnhof, alternativ zu Großenbaumer Allee und Lindenstraße, Tempo-30-Zone	

## Literaturverzeichnis:

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (1999): Erneuerbare Energien und Nachhaltige Entwicklung,
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2000): Aus Verantwortung für die Zukunft, Umweltpolitik als globale Herausforderung
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Verkehrsnachrichten 7-10/2001
- Fleischhauer/Hawranek/Schäfer (2000), Der Benzin-Bluff. in: Der Spiegel 23/2000, S. 22-24
- Gorißen, Norbert (1999), in: Wirtschaft und Umwelt 2/99 S. 10-12
- Gorißen, Norbert (2000), Flugtourismus weist die höchste Zuwachsrates aller Verkehrsträger auf, Frankfurter Rundschau 4. April 2000
- Jusos Duisburg (2000): Global denken - lokal handeln!, Positionspapier der Duisburger Jungsozialisten zur Energiepolitik
- Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (1994): Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen, Verkehrsanalyse 1990 Verkehrsprognose 2010
- von Weizsäcker, Ernst-Ulrich (1997): Faktor Vier, Doppelte Wohlstand - halbiertes Naturverbrauch