

Wahlprüfsteine Automobilclub von Deutschland

Frage 1

Welche Idee und Konzepte enthält Ihr Wahlprogramm, mit denen die Arbeitsplätze in der Brandenburger Automobilindustrie gesichert und zukunftsfest gemacht werden können? Welche Änderungen der Rahmenbedingungen fordern sie dafür vom Bund ein? Welche Änderung muss nach Ihrer Einschätzung eine Landesregierung umsetzen?

Das Wahlprogramm der Partei DIE LINKE enthält klare Aussagen zur Wirtschaftspolitik: In Brandenburg finden kleine Unternehmen, Freiberufler*innen, ein breiter Mittelstand und internationale Konzerne gleichermaßen gute Rahmenbedingungen vor. Innovatives Handwerk und produzierendes Gewerbe, ein umfangreicher Branchenmix und eine deutschlandweit einmalig dichte Forschungs- und Wissenschaftslandschaft ergeben in enger Kooperation ein starkes Fundament für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs. Die Klein- und Mittelständischen Unternehmen (KMU) sind das Rückgrat der Brandenburgischen Wirtschaft. 88,5 Prozent aller Unternehmen haben weniger als 10 Beschäftigte. Auch die Unternehmen im Bereich der Industrie sind zum großen Teil klein- und mittelständisch geprägt. Die industriepolitische Herausforderung besteht darin, die industrielle Basis weiter zu entwickeln und das Land moderner, ökologisch orientierter und internationaler zu profilieren. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für industrielle Produktion und Wertschöpfung in Brandenburg sind wichtige Elemente einer aktiven Industriepolitik – ebenso wie eine noch stärkere nachhaltig und ökologisch ausgerichtete industrielle Erzeugung. Neben der Unterstützung von öffentlichen Unternehmen, der Förderung von KMU und Handwerk stellt eine sektorenübergreifende Industrie- und Technologiepolitik in Verbindung mit den Hoch- und Fachschulen sowie den Forschungseinrichtungen ein wichtiges Element unserer Wirtschaftspolitik dar. Im Sinne einer nachhaltigen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung geht es um den Um- und Ausbau bestehender Industrie- und Technologiestrukturen sowie die Entwicklung und Ansiedlung zukunftsfähiger Industrie- und Technologiefelder. Vorhaben wie Breitbandausbau, Digitalisierung, Ausbau des ÖPNV und Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher Technologien müssen engagiert umgesetzt werden.

Frage 2

Wie wollen Sie die Zukunft des automatisierten/autonomen Fahrens in Brandenburg gestalten? Welche eigenen Landesprogramme wollen Sie dazu auflegen und welche konkreten Projekte sollen innerhalb der Legislaturperiode umgesetzt werden? Planen Sie dabei mit dem Nachbarland Polen oder anderen europäische Partner zusammenzuarbeiten?

Die ersten Projekte zum Autonomen Fahren sind mit Unterstützung der Landesregierung bereits in Gang gesetzt worden. Die LINKE sieht die Notwendigkeit stärkerer Unterstützung von Seiten des Bundes im Verbund mit den Fahrzeugherstellern.

Frage 3

Welche Maßnahmen wollen Sie einleiten, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsträger innerhalb Brandenburgs zu fördern und diese auf die Verkehrsströme der Zukunft abzustimmen?

Auf Bundesebene ist eine Verkehrswende notwendig - das würde dieser Zielstellung eine wichtige Grundlage geben. Dazu gehört die Abschaffung der Privilegien des Flugverkehrs und mindestens die Gleichberechtigung des Schienenausbaus gegenüber dem Straßenausbau im Bundesverkehrswegeplan.

Die Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg zielt auf die Verbesserung des Modal Split ab. Diese Handlungsfelder gilt es umzusetzen.

Die Mobilitätsstrategie setzt konkrete Ziele. Dazu gehört ein einheitlicher Takt im Nahverkehr auf der Schiene. Weiteres Ziel ist, den Öffentlichen Personennahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Anteil der umweltfreundlichen Fortbewegung am Gesamtverkehr soll bis 2030 auf mehr als 50 Prozent angehoben werden.

Im Vordergrund steht der Ausbau des Schienenverkehrs als nachhaltige Methode zur Verbesserung des ÖPNV, als Beitrag zum Klimawandel und zum Gesundheitsschutz.

Kurzfristig ist hierbei durch schon jetzt laufende Maßnahmen eine Qualitätsverbesserung in Sicht. Mittel und langfristig müssen die Projekte des i2030 geplant und umgesetzt werden.

Darüber hinaus wird zu prüfen ein, welche Strecken reaktiviert werden können und welche Bahnanschlüsse für Unternehmen wieder in Funktion gesetzt werden können. Wir wollen:
-den massiven Ausbau von Parken und Reisen-Parkplätzen (P+R) an den Bahnhöfen fördern und so dazu beitragen, dass umsteigewillige Kfz-Nutzer*innen ihr Auto auch stehen lassen können.

-eine Verbesserung der Taktung, Linienführung und Vernetzung von Bus und Bahn.

-Mobilität für alle und das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger in einem Mobilitätsgesetz regeln.

-die Attraktivität des Mobilitätstickets steigern und auf Berlin ausweiten.

Die Sanierung und der Ausbau von Landstraßen soll weitergeführt und der Substanzverlust möglichst aufgehoben werden. Der Bau von Ortsumgehungsstraßen soll in Zusammenarbeit mit den Kommunen fortgeführt werden.

Frage 4

Mit welchen konkreten Projekten planen Sie das Angebot des ÖPNV innerhalb des ländlichen Raums sowie die Anbindung an die Ballungsräume zu verbessern?

DIE LINKE hat bereits in dieser Wahlperiode nicht nur das Projekt i2030 befürwortet, sondern in gleichem Maße darauf gedrängt, dass die Verhandlungs- und Planungsprozesse zügig vorankommen sowie die finanziellen Zuschüsse im Landeshaushalt abgesichert werden. Obwohl der Streckenausbau Sache des Bundes und der Bahn ist, ist Brandenburg gemeinsam mit Berlin in Verantwortung getreten. Dabei wollen wir weiter für zielgerichtete Abstimmungsprozesse und Beschleunigung in Abläufen sorgen.

Für DIE LINKE ist der Ausbau des ÖPNV eine der Hauptzielstellungen für die kommenden Jahre. Dafür sollen die Landesmittel erhöht werden, um die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV besser bei der Herstellung von Barrierefreiheit und dem Kauf moderner Fahrzeuge zu unterstützen.

Autonomes Fahren soll getestet und möglichst eingeführt werden.

Frage 5

Welche Maßnahmen werden Sie den Fuhrpark der Landes- und Regierungsfahrzeuge umweltfreundlicher zu gestalten?

Die Bereits in Angriff genommene Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge (Hybrid) muss zügig fortgesetzt und Mittel dafür erhöht eingeplant werden.

Frage 6

Wie wollen Sie die Klimaziele erreichen, ohne die freie und individuelle Mobilität zu beschränken?

Insgesamt wollen wir den Umweltverbund stärken. Das ist nur möglich durch einen attraktiven ÖPNV, der qualitativ, tariflich und zuverlässig dem wachsenden Bedarf und den veränderten Lebensumständen der Menschen entspricht.

Freie Mobilität im Stau auf Straßen und Autobahnen führt sicher auch zu Beschränkungen, deshalb ist ein Umsteuern in der Bundesverkehrsstrategie notwendig.

Frage 7

Welche Maßnahmen schlagen Sie vor, um Fahrverbote in Brandenburg zu verhindern?

Die beste Maßnahme ist, dass Hersteller schadstoffarme Fahrzeuge produzieren. Zugleich ist es notwendig, dass die Autoindustrie zur Kasse gebeten wird und Fahrzeuge, die nicht der Norm entsprechen, umrüstet bzw. die Käufer entschädigt.

Kommunen haben die Möglichkeit, über Verkehrsleitsysteme zur Schadstoffverringern und damit zum Gesundheitsschutz beizutragen. Das ist aber nicht der Kern des Problems. Letztlich geht es grundsätzlich um die Ursachenbekämpfung. Sie besteht in erster Linie im Einsatz nachhaltiger Technologien in der Fahrzeugindustrie und dem Einsatz umweltfreundlicher Energien.

Frage 8

Welche Position haben Sie zu einem generellen Tempolimit auf Brandenburger Autobahnen?

DIE LINKE vertritt ein Tempolimit von 130 km/h auf allen Autobahnen.

Frage 9

Welchen Stellenwert hat für Ihre Partei der Schutz des Kulturguts „Klassisches Fahrzeug“?

Mit welchen Regelungen wollen Sie diese ggf. schützen? Werden Sie Oldtimer-Fahrerenden von eventuellen Fahrverboten ausnehmen?

Das Kulturgut Oldtimer unterliegt bereits besonderen bevorzugten Bedingungen. Das soll auch so bleiben.

Sollten Fahrverbote auf bestimmten Strecken ausgesprochen werden - was sich bislang nicht andeutet - gelten Verbote für alle Fahrzeuge mit entsprechendem Schadstoffausstoß.

Frage 10

Welchen Verkehrsprojekten räumt Ihre Partei die obersten Prioritäten ein, um Städte und Gemeinden in den kommenden fünf Jahren wirksam von Durchgangsverkehr zu entlasten und die überregionale Mobilität zu fördern?

Das Programm des Landes zum Bau von Ortsumgehungsstraßen wird weitergeführt.

Das Projekt i2030 wird mittel- und langfristig ebenfalls zur Entlastung beitragen.

Darüber hinaus soll der Ausbau und die Sanierung der Landesstraßen fortgesetzt werden.

Frage 11:

Radfahrende zählen zweifelsfrei zu den schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern, fallen aber zugleich in vielen Fällen durch rücksichtsloses Verhalten und bewusstes Ignorieren von Verkehrsregeln und Beschilderungen auf. Daraus erwachsen immer wieder

Gefahrensituationen für die Radfahrende selber, wie auch für andere Verkehrsteilnehmer. Besteht aus Ihrer Sicht angesichts der zunehmenden Zahl Radfahrender Handlungsbedarf im

Sinne der Verkehrssicherheit? Welche konkreten Ideen und Maßnahmen liefert Ihre Partei, um das zu ändern? Wie stehen Sie zu der Idee, eine Kennzeichenpflicht für Radfahrende einzuführen, um der Polizei die Ahndung von Verkehrsverstößen durch Radfahrende zu

erleichtern?

Das Land hat für Brandenburg eine Fahrradstrategie 2030 und ein Verkehrssicherheitsprogramm erarbeitet. Darin sind eine Reihe von Handlungsfeldern aufgeführt. Diese Konzepte gilt es konsequent umzusetzen. Wesentlich ist die Schaffung von mehr und von sicheren Radwegen, um den Schutz der Radfahrenden zu gewährleisten. Dazu gehören:

- o Mobilitätserziehung auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramm 2024
- o Unterstützung der Arbeit des Forums und Netzwerkes Verkehrssicherheit
- o Durchführen von Radverkehrsprojekten im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit
- o Identifikation sicherheitsrelevanter Gefahrenpotenziale
- o Analyse und Bewertung von Unfallhäufungsstellen mit Radfahrereteiligung gemäß Erlasslage
- o besondere Berücksichtigung der Auswirkungen neuer Verkehrsmittel durch unterschiedliche Nutzergruppen.

Eine Kennzeichnungspflicht für Radfahrende sehen wir nicht vor.

Frage 12:

Die neu zugelassenen E-Scooter sind in aller Munde. Auf dem Markt tummelt sich eine wachsende Zahl von Anbietern, die diese Elektrokleinstfahrzeuge vermieten. Eine Studie der Unternehmensberatung McKinsey hat nun eine durchschnittliche Lebensdauer von 29 Tagen ermittelt. Sind E-Scooter vor diesem Hintergrund tatsächlich in der Lage einen sinnvollen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten?

E- Scooter können zur Mobilitätswende beitragen. Dabei muss die Gesellschaft einen besseren Umgang mit dem neuen Fahrzeug lernen. Die erst begonnenen Abläufe und Vorgänge im Verkehrsgeschehen müssen weiter analysiert werden, etwa ob und in welchem Maße es zu Effekten weg vom Auto hin zum E-Scooter gibt. Fakt ist, dass E-Scooter in ihrer Konstruktion auch Nachhaltigkeitskriterien unterliegen müssen.