

**AUF DEN PUNKT
GEBRACHT.**

19. Mai 2020
12.2020

Am 28. April sind Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Sie machen die Straßen für Fußgänger*innen und Radfahrende ein wenig sicherer, auch indem die Strafen für Regelverletzungen erhöht werden. Die Auto-Lobby schäumt: Michael Haberland, Chef des Auto-Clubs »Mobil in Deutschland«, startete eine Online-Petition und sammelte über 150 000 Unterschriften. Die Autofahrer-Parteien AfD und FDP beantragten, Änderungen wieder zu streichen. Schon am 14. Mai verkündete Verkehrsminister Scheuer (CSU), dass sie teilweise zurückgenommen werden sollen – noch bevor es dazu am nächsten Tag eine Diskussion im Bundestag gab. Der Druck vom rechts hat gereicht. Nicht sein erstes Versagen: Gegen alle Stimmen, dass sein Plan einer Pkw-Maut rechtswidrig sei, hat er daran festgehalten. Hat Hinterzimmer-Deals mit den vorgesehenen Betreibern gemacht, bevor die Maut auf Rechtssicherheit geprüft war. Das Gericht hat die Maut-Pläne kassiert. Die vorgesehenen Betreiber wollen ihr Geld trotzdem haben. Die Firmen Kapsch und CTS Eventim beziffern vor Weihnachten ihre Forderungen an den Bund auf 560 Millionen Euro. Für die Aufarbeitung des Maut-Skandals engagiert Scheuer Berater und zahlt mehr als 600 000 Euro. Sein neuer Plan: Flugtaxi und Drohnen will er mit 15 Millionen Steuergeldern fördern, während beim ÖPNV Milliarden fehlen.

Heiß umkämpft: Gelten Regeln für alle?

Die Straßenverkehrsordnung legt Regeln fest. Sie zementiert seit Jahrzehnten die Bevorzugung von Autofahrenden gegenüber allen anderen, die auf der Straße unterwegs sind. Die Konsequenz: Für »schwächere« Verkehrsteilnehmer sind die Straßen gefährlich. 2018 gab es 3 265 Verkehrstote. 1061 Menschen sind gestorben, weil Autofahrende zu schnell fuhren. Und während die Zahl der Verkehrstoten seit 20 Jahren sinkt, sind tödliche Unfälle von Radfahrenden gestiegen. 432 Radfahrer*innen wurden 2018 im Straßenverkehr getötet, 50 mehr als im Vorjahr. Wer im Alltag zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Rollator oder Kinderwagen unterwegs ist, kennt bedrohliche

Mobilität für alle? Nicht mit Scheuer.

Situationen. Die Novellierung der StVO bedeutet, dass ihnen das Leben etwas leichter gemacht wird: Autofahrende müssen etwa ein Bußgeld zahlen, wenn sie auf Radwegen parken. Wer innerorts mit 21 km/h über dem Tempolimit unterwegs ist, muss mit Fahrverbot rechnen. Strikte Regeln für Autofahrende sind aber vernünftig, um die Gesundheit aller zu schützen. Verkehrspolitik ist in den vergangenen Jahren zum heiß umkämpften Feld geworden. Die AfD macht Stimmung gegen eine »Öko-Diktatur«, wettet gegen das Dieselvebot, Tempolimits und andere Maßnahmen, die andere Verkehrsteilnehmer schützen sollen. Die Bundesregierung subventioniert Autokonzerne und die Lufthansa, eine Mobilitätswende geht sie nicht an. Sozial gerecht ist das nicht: Wer wenig Geld hat, besitzt seltener ein Auto als der Durchschnitt, wohnt aber häufiger an viel befahrenen Straßen. Wer sich nur eine kleine Wohnung leisten kann, ist stärker auf den öffentlichen Raum angewiesen. Wer den ÖPNV ohne Ticket nutzt, muss ggf. die Geldbuße als Haft verbüßen. Wir wollen nicht Radfahrende gegen Autofahrende ausspielen. Wichtig ist uns vielmehr, dass im öffentlichen Raum alle möglichst sicher unterwegs sein können. Und eine Verkehrspolitik, die die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellt anstatt die Interessen der Auto-Lobby.

LINKE Forderungen

DIE LINKE will, dass alle mobil sind und ihr Ziel erreichen.

■ **Platz für alle:** Gerade in Corona-Zeiten ist es wichtig, dass man Abstand halten kann. Das gilt auch für alle, die nicht mit dem Auto fahren. Deshalb muss der öffentliche Raum gerechter genutzt werden. Sichere Wege für Fuß und Rad, strikte Tempolimits in der Stadt und von 120 km/h auf Autobahnen oder der Abbau der Hürden für den Bau von Zebra- und geschützten Radstreifen sind ein Anfang und müssen ins Verkehrsrecht aufgenommen werden.

■ Investitionen in die Zukunft statt Subventionen für Autokonzerne:

Die steuerliche Subventionierung von hochpreisigen Dienstwagen muss

abgeschafft werden. Corona-Hilfen für die Automobilindustrie müssen an soziale und ökologische Kriterien geknüpft werden. Statt einer Abwrackprämie 2.0 für Geschäftsmodelle und Mobilität von gestern braucht es Staatshilfen für den Umbau der Produktion auf kollektive und klimafreundliche Mobilitätsformen. Bis 2030 dürfen keine Verbrennungsmotoren mehr produziert werden, dafür kleine, energieeffiziente Autos. Alternative Mobilitätsmodelle müssen ausgebaut werden, auch auf dem Land.

■ **ÖPNV kostenlos:** Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung (71 Prozent) wollen einen kostenfreien ÖPNV. Das ist nicht nur aus sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen sinnvoll, sondern auch in fünf Jahren schrittweise machbar und gerecht finanzierbar. Die Kapazitäten für die Produktion von Bussen und (S-/U-/Straßen-) Bahnen müssen steigen.

Ich möchte weitere Informationen

- Bitte schick mir weitere Informationen zum Thema.
 Ich will Mitglied der LINKEN werden!

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Die Angaben werden von der Partei DIE LINKE in ihrer Bundesgeschäftsstelle und den Gliederungen entsprechend den Bestimmungen der EU-Datenschutzgrundverordnung zum Zwecke des Nachweises der Mitgliedschaftsvoraussetzung, der Nachweisführung gemäß Parteiengesetz, der statistischen Auswertung und innerparteilichen Kommunikation verarbeitet. Weitere Hinweise zur Datenverarbeitung und Ihren Rechten unter www.die-linke.de/datenschutz

DIE LINKE Bundesgeschäftsstelle
Kleine Alexanderstraße 28, 10178 Berlin
Mehr Informationen unter:
www.die-linke.de, kontakt@die-linke.de

DIE LINKE.