

3.3 Innovationen und unternehmerische Initiativen im ÖPNV sind zu fördern, wenn sie dem Kunden oder dem Betrieb Nutzen bringen, z.B. Zweisystem-Fahrzeuge, moderne Fahrgast-Information, nachfragegesteuerte Angebote, Agentur-System für Bahnhöfe.

4. Das ÖPNV-Angebot muß finanziell gesichert werden.

4.1 Die Landesmittel müssen in vollem Umfang erhalten werden. Sie sind vor allem notwendig für eine der DB vergleichbare finanzielle Ausstattung der nichtbundeseigenen Bahnen, für die Finanzierung von Zusatzleistungen und für eine Komplementärfinanzierung zum GVFG, die den finanziellen Problemen der Kommunen Rechnung trägt.

4.2 Die Kommunen müssen zusätzliche Finanzquellen für den Nahverkehr erschließen können: Nahverkehrsabgaben, Parkraumbewirtschaftung, Erschließungsbeiträge..

4.3 Für große neue Stadtbahn-Projekte ist kein Geld da, erhöhte Zuschußsätze sind für den SPNV statt für die Stadtbahn zu gewähren.

5. Der ÖPNV braucht in der öffentlichen Verwaltung eine organisatorische Basis wie der Straßenbau.

5.1 Das Land braucht Landesverkehrsbehörden, die die Verantwortlichkeiten für den ÖPNV bündeln, Standards setzen und eine regionale Gesamtplanung entwickeln.

5.2 Die Aufgabenträger brauchen Nahverkehrsämter, die kreisangehörigen Gemeinden zumindest Nahverkehrsbeauftragte, um die Interessen des ÖPNV zu wahren. Eine optimierende Planung des ÖPNV (Fahrplan, Beschleunigungs-Maßnahmen, ..) braucht ausreichende Planungskapazitäten.

6. Die Fahrgäste und ihre Organisationen sind ein wichtiges konstruktives Element der Entwicklung des ÖPNV.

6.1 Fahrgastorganisationen sollten an Nahverkehrsplänen und Investitionsprogrammen als Träger öffentlicher Belange mitwirken, um kundengerechte und effiziente Lösungen zu finden.

6.2 Fahrgastbeiräte bei den Aufgabenträgern sollten dazu dienen, Anregungen und Kritik zu sammeln und die Kommunikation zwischen Auftraggebern und Nutzer(inne)n zu sichern. Für eine wirksame Arbeit brauchen sie Kompetenzen: Mitwirkungsrechte, Mitglieder in Zweckverbänden, Aufsichtsräten etc.

7. Nur eine integrierte Verkehrspolitik mit Vorrang für den Umweltverbund kann die Verkehrs- und Umweltprobleme lösen und dem ÖPNV eine echte Zukunftschance geben.

7.1 Das Straßennetz sollte analog zur Schiene auch nur noch soweit vom Bund finanziert werden, wie es tatsächlich dem Fernverkehr dient und dem Stand von 1993 entspricht.

7.2 Eine verkehrsmittelübergreifende Verkehrsverwaltung ist notwendig, um eine integrierte Planung zu erreichen und den ÖPNV der Straße gleichzustellen. Die Straßenbauverwaltung ist entsprechend umzuorganisieren. Der Ausbau von Fernstraßen parallel zu leistungsfähigen Schienenstrecken muß aufhören.

7.3 Der Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr, unmotorisiertem Verkehr (Zu Fuß, Fahrrad) und Ergänzungssystemen (Taxen, Gemeinschaftsautos, Kurierdienste,..) ist als lückenloses und hochwertiges Gesamtsystem auszubauen, das eine echte Alternative zum Privatauto werden kann.

7.4 Personen- und Güterverkehr gehören betrieblich und finanziell zusammen. Deshalb ist eine Förderung des Güterverkehrs (Modernisierung von Güterstrecken, Investitionen in Umschlaganlagen und Anschlußgleise, regionale Güterkonzepte mit Schienenvorrang) nötig, damit das Bahnnetz überleben kann.

7.5 Die Raum- und Verkehrsplanung muß sich an umwelt- und verkehrspolitischen Zielvorgaben sowie den Potentialen für den Umweltverbund orientieren, nicht am Verkehrs-"Bedarf". Sie muß dafür sorgen, daß unnötiger Verkehr eingespart wird, daß sich die Siedlungsstruktur ÖPNV-gerecht entwickelt und daß der Straßenverkehr begrenzt wird.