

A2NEU7 (Update) Verkehrs- und Mobilitätswende für den Klimaschutz

Antragsteller*in: Alexander Rix
Tagesordnungspunkt: 7.7.2 (Update) Verkehrs- und
Mobilitätswende für den Klimaschutz

Antragstext

1. Grundlegende Forderungen:

Die Bundjugend setzt sich dafür ein, die Mobilitätswende schnellstmöglich voranzutreiben. Für uns bedeutet dies, unsere Fortbewegung grundlegend zu einer postfossilen, damit klimaneutralen und ressourcensparenden Mobilität umzugestalten. Wir wollen Mobilität mit so wenig Verkehr wie möglich erreichen und uns dabei an den 3 V's des Verkehrs "vermeiden", "verlagern" und "verbessern" orientieren. Demnach geht es uns nicht alleine um eine Antriebswende, sondern um ein grundlegendes Umdenken, wie wir uns zukünftig von A nach B fortbewegen wollen.

2. Auto

Um Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide endlich einzuhalten, müssen alle neu zugelassenen Benziner einen Partikelfilter und alle Dieselfahrzeuge ein SCRSytem, das die im Motor entstehenden Stickoxide neutralisiert, aufweisen. Der Treibstoffverbrauch und der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen darf nicht länger durch Tricks bei Steuerung und Messung schöngerechnet werden, sondern muss für die Nutzer*innen transparent sein. Zudem müssen bestehende Grenzwerte für Schadstoffe und Stickoxide (NOx) eingehalten werden. Deshalb fordern wir, dass die bisherigen Messverfahren um Messungen der Schadstoffemissionen im Realverkehr (RDE) durch unabhängige Prüfinstitute ergänzt werden. Auf lange Sicht muss der Verbrennungsmotor aus dem PKW verschwinden und durch effizientere und emissionsfreie Antriebstechnologien, wie Elektromotor und Brennstoffzelle ersetzt werden. Deshalb fordern wir ein Verbot für Verbrennungsmotoren in neu zugelassenen PKWs ab 2030.

Um die Anzahl der Unfallopfer und den Energieverbrauch im Straßenverkehr zu reduzieren, fordern wir ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, 80km/h auf Landstraßen und 30km/h in Städten. Um die Treibhausgase im Verkehrssektor zu reduzieren, fordern wir die sofortige Streichung des Dienstwagenprivilegs für Autos mit Verbrennungsmotor und die Aufhebung der Dieselsubventionen sowie eine stärkere Besteuerung von Wagen mit großen Motorleistungen. Gleichzeitig müssen den Menschen gute und bezahlbare Alternativen angeboten werden, um ihren Bedarf an Mobilität zu decken. Deshalb sollte das zusätzlich eingenommene Geld in den Ausbau von Bahn-, ÖPNV- und Radinfrastruktur fließen und Jobtickets, sowie (Dienst-)Fahrräder, allerdings keine Elektrokleinstfahrzeuge, sollten

34 subventioniert werden, sodass diese Art der Mobilität durch geringe Kosten
35 attraktiv wird. Auch sollen Batterie-elektrische Kleinwagen, mit Leistungen bis
36 130PS und Reichweiten bis 350km verstärkt subventioniert und die
37 Ladeinfrastruktur schneller ausgebaut werden. Beim Ausbau der Ladesäulen sehen
38 wir nicht nur den Bund und die Länder in der Pflicht, sondern auch die
39 Automobilhersteller, die sich an den Kosten beteiligen sollen. Weiterhin sollen
40 alternative Antriebstechnologien gefördert und eine Neuwagenzulassungsgrenze
41 eingeführt werden.

42 Zudem muss im Thema E-Auto das Recycling der Akkus hinreichend betrachtet
43 werden. Hersteller wie BMW machen es z.B. vor und recyceln die verbrauchten
44 Akkus mit einer Ladekapazität von unter 70-80% in einem hauseigenen Speicher für
45 Solar- und Windenergie. Hierzu braucht es klare Konzepte wo welche Art von Akku
46 für welchen Zweck eingesetzt wird und einfache, transparente Zyklen der
47 Rückführung. [1a]

48 In dem im Jahr 2009 beschlossenen Batteriegesetz [2a] ist definiert, dass beim
49 Recycling 50% der Rohstoffe wiedergewonnen werden müssen. Da dies in den meisten
50 Fällen lediglich durch den Metall- und Plastikanteil in den Akkus erzielt werden
51 kann, ist diese Anforderung unzureichend. Daher fordern wir weitere
52 Unterstützungen für Forschungsprojekte, um dem zunehmenden Recycling- Bedarf
53 gerecht zu werden und bis zu 95% der Rohstoffe eines Akkus wiederzugewinnen.

54 Auch müssen die Anmelde- und Bezahlvorgänge an den Stationen vereinheitlicht
55 werden und einfach und transparent ablaufen. Mitfahrgelegenheiten und
56 Fahrgemeinschaften sollten von Gemeinden stärker beworben und subventioniert
57 werden, sodass die Auslastung von PKWs steigt. Auch Modellprojekte wie das
58 Abholmodell der „blauen Bank“, bei der sich potenzielle Mitfahrende an festen
59 Sammelpunkten einfinden, um von Autofahrer*innen mitgenommen zu werden, sollten
60 unterstützt werden und als "best practice"-Beispiele Verbreitung finden.

61 Neue Ideen im Mobilitätsbereich, die dem Ansatz folgen, Mobilität als
62 Dienstleistung zu verstehen ("Mobility as a service/ MaaS") besitzen ein großes
63 Potenzial, eine neue Mobilitätskultur in die Wege zu leiten. Gleichzeitig dürfen
64 sie jedoch aus Sicht der BUNDjugend nicht als Allheilmittel verstanden werden.
65 Vielmehr muss individuell geprüft werden, ob die Innovationen wirklich zu
66 nachhaltigen Veränderungen führen. Somit sind Städte und Kommunen gefragt, ein
67 politisches Monitoring durchzuführen und ggf. Regulierungen vorzunehmen. Ride-
68 Sharing und Carsharing sollten vor allem in Randbezirken und ländlichen Gebieten
69 mit einem gering ausgebauten ÖPNV eingesetzt und subventioniert werden. Dafür
70 muss eine kommunale, nicht gewinnorientierte Sharing-Infrastruktur, die
71 Mobilität für alle ermöglicht, in ländlichen Gebieten aufgebaut werden.

72 Die Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparken müssen
73 deutlich erhöht werden und sich am Einkommen der Fahrer*innen bemessen, wie es
74 in anderen Ländern schon praktiziert wird. Um Städte für andere Verkehrsmittel
75 als das PKW attraktiver zu gestalten, fordern wir eine Citymaut und eine
76 flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet, die sich nach
77 Hubraumgröße oder Schadstoffausstoß der parkenden Fahrzeuge richtet. Das
78 hierdurch eingenommene Geld soll in bessere Radwege oder einen günstigeren ÖPNV
79 investiert werden. Fakt ist: Selbst wenn Autofahrer*innen einen eigenen PKW mit
80 Freiheit, Wohlstand und Unabhängigkeit verbinden, müssen sie für die realen
81 Kosten aufkommen!

82 Gleichzeitig wird durch die Mobilitätswende, sowie autonomes Fahren und die
83 Digitalisierung gerade in der Automobilindustrie ein großer Wandel stattfinden.
84 Damit dieser sozialverträglich für die Arbeitnehmer*innen geschieht, müssen
85 sowohl die Automobilist*innen, als auch der Staat ein langfristiges Maßnahmen-
86 und Subventionierungspaket auf den Weg geben, damit Facharbeiter*innen
87 qualifiziert und umgeschult werden und damit Zuliefererbetriebe nicht durch den
88 Wandel in die Insolvenz gedrängt werden.

89 Hier fordern wir von der Bundesregierung einen langfristigen Fahrplan, wie der
90 bisherige Verkehr schrittweise zu einem Nachhaltigen umgebaut wird, damit die
91 Unternehmen Planungssicherheit besitzen. Von den Unternehmen fordern wir, dass
92 sie aktiv in die für den Wandel nötigen Technologien investieren und nicht mit
93 Kündigungen und Stellenstreichungen reagieren. Von den Gewerkschaften fordern
94 wir, dass sie sich miteinbringen und nicht die Mobilitätswende aus Angst vor
95 einem Wandel des Arbeitsmarktes blockieren.

96 Ziel muss es sein den PKW Verkehr in Städten deutlich zu reduzieren, sodass die
97 Bürger*innen ein mehr an Lebensqualität in Form von sauberer Luft, weniger Lärm
98 und weniger Unfällen haben. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen können für Rad-
99 und Fußgänger*innenwege verwendet werden oder zu Grünanlagen, Jugendtreffs und
100 Sportanlagen, also zu Orten des öffentlichen Lebens, umgebaut werden.
101 Langfristig müssen komplett autofreie Innenstädte angestrebt werden.

102 3. ÖPNV

103 Um allen Menschen Mobilität zu ermöglichen, muss der ÖPNV massiv gefördert und
104 ausgebaut werden. Für diesen Ausbau müssen zunächst Gelder in mittlerer
105 zweistelliger Milliardenhöhe [1] von der Bundesregierung bereit gestellt werden,
106 mit denen sowohl das bestehende ÖPNV-Netz modernisiert als auch das ÖPNV-Netz
107 Stück für Stück vergrößert wird. Dafür muss ein Ausbauplan erstellt werden,
108 welcher kontinuierlich umgesetzt wird, aber gleichzeitig auf neue technologische
109 Erfordernisse und Möglichkeiten reagieren kann. Die Taktung von Bussen und
110 Bahnen muss erhöht werden, wobei die natürliche Grenze für die Verdichtung der
111 Takte zu berücksichtigen ist. Um sogenannte Pulkbildung und somit starke
112 Unregelmäßigkeiten möglichst zu vermeiden, sollen dem ÖPNV bestimmte Vorrechte
113 wie eigene Spuren oder eine prioritäre Ampelschaltung eingeräumt werden.
114 Autospuren können hierfür in Busspuren umgewandelt werden. Zudem muss der ÖPNV
115 durch leicht verständliche/übersichtliche und günstigere Preise, sowie
116 kostenlose Tickets für Bedarfsgruppen das zentrale Fortbewegungsmittel für alle
117 Menschen werden. Kollektiver motorisierter Verkehr ist in einem Großteil der
118 Fälle nämlich deutlich effizienter als Individualverkehr. Um Mobilität für alle,
119 auch für mobilitätseingeschränkte Personen, zu ermöglichen, muss der ÖPNV
120 barrierefrei sein.

121 Gleichzeitig sollten ÖPNV-Angebote noch stärker mit alternativen
122 Mobilitätsdienstleistungen wie Leihfahrrädern, Car- und Ride-Sharing, Rufbussen
123 und Sammeltaxis verknüpft werden und dabei die Wartezeiten optimieren. Dies ist
124 besonders relevant für Randgebiete: Hier müssen flexible Zubringer zu U-/S-Bahn-
125 Stationen (z. B. Rufbusse mit fixem Ziel) eingesetzt werden. Auch
126 Expressverbindungen von Randbezirken in die City stellen eine gute Möglichkeit
127 dar. Bürgerinitiativen und -beteiligungen sollten hier verstärkt beachtet
128 werden, um die Wünsche und tatsächlichen Bedarfe der Menschen zu
129 berücksichtigen.

130 Um zusätzlich die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern, sind sichere, gut
131 strukturierte und saubere Bahnhöfe essentiell. Dies kann bspw. in Form von sich
132 automatisch öffnenden und schließenden Schutzwänden vor den Gleisen, einer guten
133 Beschilderung, kurzen und überschneidungsfreien Fußwegen und Markierungen für
134 einen effizienten Fahrgastein- und ausstieg erreicht werden. Um eine Vernetzung
135 der verschiedenen Regionen und somit ein vereinfachtes Reisen zu ermöglichen,
136 sollten die Buchungsportale der verschiedenen Verkehrsverbunde zu einem
137 übergeordnetem Portal zusammengefasst sowie einheitliche und einfach zu
138 bedienende Fahrkartenautomaten für den Nah- und Fernverkehr eingerichtet werden.
139 Auch die Tarifstruktur sollte vereinheitlicht und vereinfacht werden, sodass
140 sich auch Neukund*innen und Tourist*innen gut mit der Ticketbuchung
141 zurechtfinden.

142 Für einen (energie-)effizienteren Betrieb sollten automatisierte U-Bahnen
143 eingesetzt werden, die zudem eine dichtere Taktung und rund-um-die-Uhr Fahrten
144 ermöglichen, ohne die Fahrer*innen zu belasten. Busse sollten auf elektrische
145 Antriebe umgestellt werden. Aufgrund der geringen Erfahrungswerte beim Betrieb
146 von E-Bussen sollten Fördergelder für die Anschaffung und für Forschungsprojekte
147 bereitgestellt werden.

148 4. Fahrrad

149 Wer wissen möchte, wie fahrradfreundliche Städte aussehen, sollte sich Beispiele
150 wie Amsterdam, Kopenhagen oder Münster anschauen. 62% der alltäglichen
151 Verkehrsteilnehmer*innen in Kopenhagen fahren mit dem Fahrrad. Eine Umfrage
152 ergab, dass sie es nicht etwa tun, weil sie umweltbewusst sind, sondern einfach,
153 weil es praktisch ist. [24] Dies zeigt, dass Kommunen und Städte durch konkrete
154 Anreize und den Umbau der Infrastruktur dafür sorgen können, dass mehr Menschen
155 Fahrrad fahren.

156 Daher fordern wir den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, damit das Fahrrad für
157 alle zu einem attraktiven Verkehrsmittel wird. Der Radwegbestand muss – vor
158 allem in den Städten - massiv ausgebaut werden, ohne die Straßen zu erweitern.
159 Dafür müssen Autospuren zu Fahrradspuren umgewidmet werden. Es müssen Maßnahmen
160 ergriffen werden, um die Sicherheit für die Radfahrer*innen zu erhöhen, z. B.
161 indem Autos und Lieferverkehr durch Poller daran gehindert werden, auf den
162 Fahrradwegen zu parken (sogenannte "protected bikelanes" [24]).

163 Hochfrequentierte Routen sollen zu mehrspurigen Schnellstrecken erweitert
164 werden. Eine bessere Pflege der Wege, z.B. mit einem Winterdienst, ist
165 unabdingbar. Außerdem muss es mehr sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten
166 geben. Desweiteren soll eine einfachere, nicht zu teure Mitnahmemöglichkeit in
167 Bahn, Tram, Bus sowie Schienenersatzverkehr langfristig gewährleistet werden.
168 Bei diesem Angebot wird selbstverständlich darauf geachtet, dass Kund*innen zu
169 Fuß immer Vorrang haben und die Fahrradmitnahme allein durch evtl. sinnvolle
170 Sperrzeiten und Platzmangel beschränkt ist.

171 Neben dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur braucht es auch ein kommunales, gut
172 durchdachtes Leihradsystem. Dieses sollte größtenteils stationsbasiert und durch
173 ein günstiges Jahresabo für alle nutzbar sein. Das Dienstwagenprivileg sollte
174 abgeschafft und stattdessen (steuerliche) Anreize für Dienstfahrräder oder
175 Jahresabos für Leihradsysteme gesetztgesetzt werden.

176 Um das Fahrradfahren auf dem Land attraktiver zu machen, sollten gut ausgebaute
177 Radwege neben allen Landstraßen verlaufen. Radwege sollen dabei nicht nur für
178 den Tourismus, sondern verstärkt für Pendler*innen geplant werden. Auch sollten
179 E-Bikes verstärkt subventioniert werden und dafür überdachte Ladestationen, die
180 bevorzugt Strom aus erneuerbaren Energiequellen beziehen, in Gewerbegebieten
181 aufgebaut werden. Eine Sharing-Radinfrastruktur sollte von den kommunalen
182 Betrieben bereitgestellt werden.

183 **5. Fuß**

184 Das stadtplanerische Leitbild einer Stadt der kurzen Wege würde insgesamt zu
185 weniger Verkehr führen. Es gibt bereits Modellzonen in einigen Städten, die
186 zeigen, wie eine fuß- und bewohner*innenfreundliche Straßenführung aussehen
187 könnte. Deshalb fordern wir, dass bei zukünftigen Planungen oder Umgestaltungen
188 von Wohnquartieren die Bedürfnisse von Fußgänger*innen vorrangig zu
189 berücksichtigen sind. Leitbild hierfür sollte die Stadt der kurzen Wege sein: Es
190 sollten keine reinen Wohnquartiere oder Einkaufszentren auf der grünen Wiese (in
191 bisher unbebautem und weit vom Stadtzentrum entfernten Gebiet) genehmigt werden.
192 Fußwege müssen kontinuierlich geräumt und instand, sowie barrierefrei, gehalten
193 werden. Gegen Parken auf Fußwegen muss konsequent vorgegangen werden. Autospuren
194 sollten für verkehrsberuhigte Zonen, in denen Begegnungsräume mit Bänken & Natur
195 geschaffen werden, umgewidmet werden. Ziel muss sein, sicheren Fußverkehr zu
196 ermöglichen. Dadurch sind positive Effekte für die Attraktivität der Stadt, das
197 Individuum und das soziale Miteinander zu erwarten.

198 **6. Bahn**

199 Wir fordern, dass sich die deutsche Bundesregierung für einen attraktiven und
200 kostengünstigen Schienenverkehr nicht nur in Deutschland, sondern auch darüber
201 hinaus einsetzt. Als alleiniger Anteilseigner muss die Bundesregierung die Bahn
202 als öffentliches und gemeinwohlorientiertes Unternehmen mit der Zielstellung
203 flächendeckenden, kostengünstigen, sicheren und zuverlässigen Verkehr für alle
204 Menschen ausrichten und ihren Erfolg daran und nicht an Gewinnmaximierung
205 messen.

206 Der Ausbau, die Modernisierung und der Unterhalt der Bahninfrastruktur muss zu
207 100% in der Hand des Bundes liegen und darf nicht an gewinnorientierte
208 Unternehmen abgegeben werden. Die Bahn sollte ihre Gelder zuerst in Deutschland
209 und nicht im Ausland investieren um ihren gemeinwohlorientierten Zielen gerecht
210 zu werden. Außerdem muss der Bund deutlich höhere Investitionen in das
211 Schienennetz und die Bahnhöfe bereitstellen, und den Menschen schnelle,
212 komfortable und zugleich kostengünstige Verbindungen anbieten zu können. Nur so
213 kann die Bahn eine gute Alternative zum Flugverkehr darstellen und deutlich
214 komfortabler als der PKW werden. Dafür wird ein Nachtzugnetz zwischen allen
215 größeren Metropolen benötigt. Es müssen mehr Schnellstrecken (aus)gebaut werden
216 und die Anbindung an kleinere Bahnhöfe und kleinere Orte mit Regionalbahnen,
217 Car- und Ridesharing verbessert werden. Es braucht ein europaweites
218 einheitliches Ticket- und Buchungssystem, sodass die Kund*innen ihre Fahrten
219 quer durch Europa einfach buchen, bei Zugausfällen und Verspätungen die
220 Anschlusszüge problemlos nutzen und Entschädigungen ohne bürokratischen Aufwand
221 erhalten können. Die Bundesregierung muss sich dafür stark machen, dass EU-weite
222 Regularien abgebaut und vereinheitlicht werden sowie die Infrastruktur (z.B.
223 Schienenbreite) in allen EU-Staaten gleich aufgebaut ist, damit Züge ohne

224 zusätzliche Kosten transnational fahren können.

225 Zusätzlich sollte ein einheitlicher barrierefreier Zugang zu Bahnhöfen und
226 Anschlüssen beachtet und ausgebaut werden. Schlussfolgerung: Die Bahn muss ihrer
227 gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden und ihren Erfolg nicht an Gewinn
228 messen. Dazu muss die Regierung ihre Zielsetzung anpassen und muss darüber
229 hinaus die Förderung des Zugverkehrs erhöhen.

230 7. Flugverkehr

231 Angesichts der Klimaproblematik des Fliegens fordert die BUNDjugend,
232 Kurzstreckenflüge unter 1000km Luftlinie innerhalb Europas abzuschaffen und
233 Kerosin genügend zu besteuern. Die Mehrwertsteuer muss auch für internationale
234 Flugtickets gelten. Wir setzen uns dafür ein, alle Subventionen des Flugverkehrs
235 zu streichen, die eine Bahnfahrt teurer machen als einen Inlandsflug und die
236 realen Umweltkosten des Fliegens beispielsweise durch eine CO2-Abgabe auf
237 Flugtickets einzupreisen. Die durch die Luftfahrt eingenommenen Gelder sollten
238 in die Kostenreduzierung von Bahntickets investiert werden. Gleichzeitig ist es
239 notwendig, ein integriertes und länderübergreifendes Schienen- und Nachtzugnetz
240 auszubauen, um lange Strecken komfortabel buchen und zurücklegen zu können. So
241 werden für Verbraucher*innen Anreize geschaffen, um vom Flugzeug auf den Zug
242 umzusteigen. Aus der Perspektive der Klimagerechtigkeit fordern wir, Fliegen als
243 Privileg, z. B. in der Schule, zu diskutieren. Bezogen auf die Flüge, die nicht
244 durch eine Landverbindung ersetzt werden können, sprechen wir uns für eine
245 Erforschung und Förderung alternativer Antriebe, wie z.B. E-Fuels aus.

Begründung

Begründung

1. Einleitung

Die Klimakrise ist in aller Munde und gilt als "bekanntes", aber nicht gelöstes Problem. Der Sommer 2018 war außergewöhnlich warm und trocken und weiterhin wird mit der Trockenheit gekämpft – Landwirt*innen, Förster*innen und Binnenschiffer*innen sind nur ein paar der Gruppen, die den Klimawandel deutlich

bemerken. [1]

Die internationale Gemeinschaft hat sich völkerrechtlich verbindlich zu dem Ziel bekannt, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad und soweit möglich auf 1,5 Grad gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen.

Die deutsche Bundesregierung strebt demnach eine nahezu vollständige Dekarbonisierung aller Sektoren bis 2050 an. Diesen Zielen folgten aber keine Taten: Deutschland verfehlt sein Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 40% im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, deutlich. Dabei gehen ein Fünftel der in Deutschland ausgestoßenen CO2-Emissionen auf das Konto des Verkehrs. Der Verkehrssektor hat es zudem als einziger Sektor nicht geschafft, seine CO2-Emissionen zu reduzieren. Das zeigt: Klimaschutz geht nicht ohne Verkehrswende.

Dieser Antrag ist als Vorschlag für die Umsetzung einer Verkehrswende zu sehen. Mit der Verkehrswende

müssen aber noch weitere Transformationen einhergehen, damit gleichzeitig die Klimakrise bewältigt werden kann.

Quellen Einleitung:

[1] <https://www.tagesschau.de/inland/treibhausgasemissionen-101.html>

2. Auto

Die Verkehrsinfrastruktur und -politik wird derzeit vom Auto dominiert. Dabei wird ein Verkehrsmittel bevorzugt, das klimaschädlich, laut, gesundheitsschädigend und ineffizient ist und darüber hinaus noch unglaublich viel Raum einnimmt.

Im Gegensatz dazu ist unser Ziel, die Stadt so umzubauen, dass die Bewohner*innen auch ohne privaten PKW entspannt von A nach B kommen können und gleichzeitig eine hohe Lebensqualität gewährleistet ist. Unsere Hauptforderung für einen Umbau der Stadt ist deswegen, die Flächen massiv umzuverteilen:

Mehr Wege für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, aber auch mehr Flächen für öffentliche Begegnungsräume wie Parks, Spielplätze und Fußgängerzonen! Weniger Fläche für Privatautos und angemessene Preise für öffentliche Parkplätze. Der Straßenverkehr macht 18% der Gesamtemissionen von Deutschland aus und dessen Emissionen sind im Vergleich zu 1995 sogar um 0,5% gestiegen [2, 3]. Dabei hat der Straßenverkehr einen maßgeblichen Anteil daran, dass unsere Luft mit Schadstoffen belastet ist (Grenzwerte für Stickoxide in 35 deutschen Städten werden weiterhin überschritten [4]; zu hohe Feinstaubbelastung [5]). Autos sorgen zudem für eine erhöhte Lärmbelastung in Städten, Grenzwerte werden hier regelmäßig überschritten [6]. Zudem werden jährlich über 390.000 Menschen im Straßenverkehr verletzt und über 3.000 getötet [7]. Durch immer schnellere, leistungsstärkere, schwerere und stärker motorisierte Autos wird sich dieser Trend sicherlich nicht ändern. Außerdem werden durch immer mehr SUVs auf unsere Straßen absurde Forderungen nach breiteren Straßen laut - und das, obwohl die Verkehrswege schon jetzt für 40% des gesamten

Flächenverbrauchs in Deutschland verantwortlich sind! Der Platzbedarf für PKW ist dabei im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln signifikant höher [8], [9]. Hierdurch geht wertvolle Fläche für Wälder und Äcker, aber auch für Spielplätze, Parks und Wohnraum verloren. Alle diese Probleme haben nicht nur Folgen für Umwelt, Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität, sondern verursachen auch enorme finanzielle Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen [10, 11], obwohl ein Großteil der Schäden durch private PKW verursacht werden. In größeren Städten werden Privatautos zudem selten täglich benötigt. Sie stehen durchschnittlich 23h pro Tag nur herum. Zudem ist ein fahrender Pkw durchschnittlich mit nur 1,42 Personen besetzt, bei Arbeitswegen fällt der Besetzungsgrad mit 1,2 Personen pro Pkw sogar noch wesentlich geringer aus [12]. Dabei bieten gerade Arbeitswege, welche täglich durch die gleiche oder ähnliche Strecke gekennzeichnet sind, eine große Chance, gemeinschaftlich zurückgelegt zu werden und damit Emissionen und vor allem Stau durch Pendler*innenverkehr einzusparen. Zwar werben auch viele Ride- und Carsharing-Anbieter damit, Wegstrecken von Einzelpersonen, die sonst individuell gefahren wären, zu kombinieren und somit einen Beitrag zu Umwelt zu leisten. Tatsächlich führt der vermehrte Einsatz von solchen kommerziellen Sharing-Angeboten jedoch aktuell dazu, dass das Verkehrsaufkommen steigt, da hierdurch in erster Linie Strecken ersetzt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück gelegt werden [13]. Der Großteil der Anbieter verfolgt kommerzielle Interessen und bedient daher vor allem Ballungszentren, in denen bereits ausreichend Alternativen zum eigenen Auto bestehen; nicht jedoch die Regionen, in denen Strecken zu lang sind, um sie mit dem Rad zurückzulegen bzw. der ÖPNV schlecht ausgebaut ist.

Quelle Auto Forderungstext:

[1a] <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/info/elektroauto-akku-recycling/>

[2a] <https://www.gesetze-im-internet.de/battg/BJNR158210009.html>

Quellen Auto:

[2] <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-2>

[3] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgasemissionen/emissionsquellen#textpart-2>

[4] <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-2018>

[5] <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter>

[6] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#textpart-1>

[7] <https://www.bussgeldkatalog.org/unfallstatistik/>

[8] <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungsverkehrsflaeche#textpart-1>

[9] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahnfußgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>

[10] <http://www.bpb.de/gesellschaft/umwelt/dossier-umwelt/61374/externe-kosten>

[11] https://www.greensefa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_car-s/The_true_costs_of_cars_DE.pdf

[12] Mobilität in Deutschland 2008

[13] FAZ (2019): Warum Fahrdienste wie über den Stadtverkehr nicht entlasten

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-fahrdienste-wie-uber-den-stadtverkehr-nichtentlasten-15987296.html>

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf

3. ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist in einem schlechten Zustand: In Großstädten bestehen zwar insgesamt größere ÖPNV-Netze aus S-Bahn, Tram/Straßenbahn und Bus – diese konkurrieren, allerdings häufig mit anderen Verkehrsmitteln um die begrenzte Fläche und werden bei Neubauprojekten oft benachteiligt. Außerdem wird der öffentliche Verkehr in der Großstadt so stark genutzt, dass er häufig überlastet ist; die Schienennetze sind teilweise 100 Jahre alt, für ursprünglich viel geringere Fahrgastzahlen ausgelegt und nur vereinzelt modernisiert [14],[15]. Zudem kommt die Anschaffung von Ersatz-

Bahnen oder elektrischen Bussen häufig nur schleppend voran.[16] Dies liegt neben längeren Wartezeiten für neue Fahrzeuge daran, dass die Kommunen häufig nicht die nötigen Mittel haben, um die nötigen Investitionen zu stemmen. [17]

Im ländlichen Raum ist die Taktung der Verbindung oft schlecht; verbunden mit den hohen Preisen und der (für Neukunden) oft unübersichtlichen Tarifstruktur ist der ÖPNV deshalb bisher keine wirkliche Alternative zum eigenen Auto [18]. Menschen, die im ländlichen Raum wohnen, sind insofern gezwungen, einen Privat-PKW zu besitzen. Doch statt den ÖPNV im ländlichen Raum weiter auszubauen und die Taktung zu erhöhen, damit er eine Alternative darstellt, wird er Stück für Stück zurückgebaut. Dabei ist die stärkere Nutzung des ÖPNV unerlässlich, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, da er im Vergleich zum PKW durchschnittlich nur halb so viel Treibhausgas und deutlich weniger Stickoxide ausstößt [19]

Quellen ÖPNV:

[14] <https://www.welt.de/politik/deutschland/article148002075/Der-oeffentliche-Nahverkehr-steht-vor-dem-Kollaps.html>

[15] <https://www.spiegel.de/spiegel/oeffentlicher-nahverkehr-was-deutschland-von-zuerich-lernen-kann-a-1196582.html>

[16] <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-sparkurs-101.html>

[17] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oePNV-in-deutschland/>

[18] <https://taz.de/Zukunft-von-Bus--und-Bahnverkehr!/5374795/>

[19] <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich>

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerungspotenzialalltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/201--9-02-20_texte_14-2019_mobilitaetskonzepte.pdf

4. Radverkehr

Fahrradfahren ist in vielen deutschen Städten nicht sicher und attraktiv genug. Fahrradwege sind nicht vorhanden, schlecht ausgebaut oder werden durch parkende Autos blockiert. Fahrradwege auf der Straße werden oft zugeparkt und Fahrradfahrer müssen sich in den fließenden Verkehr an Autos einreihen. Viele Autofahrer halten beim Überholen einen zu geringen Abstand ein. Ein weitere Gefahr sind Dooring-Unfälle, bei denen Fahrradfahrer*innen durch das Öffnen der Autorüren durch Autofahrer*innen verletzt werden. Beleuchtung und Breite der Radwege sind zudem oft nicht ausreichend und Radwege werden im Winter häufig nicht oder zu spät von Schnee und Eis geräumt. [20] Bisher sind im Verhältnis zu wenige Flächen in der Stadt dem Fahrrad gewidmet.

In ländlichen Gebieten gibt es an vielen Land- und Bundesstraßen keine Radwege, weshalb Fahrradfahrer*innen gezwungen sind, auf der Straße zu fahren oder einen großen Umweg in Kauf zu nehmen.[21]

Insgesamt wird in Deutschland viel zu wenig Geld in die Radinfrastruktur gesteckt; auf Bundesebene sind es nur 0,5% des Haushalts für Verkehrsinfrastruktur. [22]

Dies alles führt dazu, dass zu wenige Menschen bereit sind, auf das Fahrrad umzusteigen. Dabei hat das Radfahren einige positive Effekte: So sind Fahrradfahrer*innen in der Stadt häufig schneller unterwegs. Gleichzeitig wird der Ausstoß an Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen minimiert. Der Radverkehr verursacht zudem deutlich weniger Lärm und benötigt weniger Platz. Zusätzlich ist Fahrradfahren aufgrund der sportlichen Betätigung gesund; die Gesundheitskosten sinken somit nicht nur für die Radfahrer*innen persönlich, sondern auch für die Gesellschaft. [23]

Quellen Radverkehr:

[20] <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/das-fahrrad-im-jahr-2017-probleme-undloesung>

[21] <https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/radverkehr-in-zahlen.pdf>

[22] <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrraeder-deutsche-staedte-investieren-laut-greenpeacewenig-in-sicheren-radverkehr-a-1225249.html>

[23] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1>

[24] <https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-uddannelse>

5. Fußverkehr

Der Fußverkehr wird größtenteils gar nicht als Verkehr anerkannt und seine Relevanz unterschätzt. Dies liegt daran, dass in unserer Gesellschaft das Ziel vorherrscht, möglichst schnell von A nach B zu kommen.

Gleichzeitig sind Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorte weit voneinander getrennt, dies bezeichnet man als entmischte Stadtstrukturen [25]. Durch die immer längeren Strecken werden vermehrt Wege mit dem Auto zurückgelegt und die Stadtstruktur immer weiter an das Auto angepasst. So dienen Straßen vor allem dafür, Autos ein schnelles Fortkommen zu ermöglichen. Nicht auf Fußgänger*innen abgestimmte Ampelphasen machen das zu Fuß gehen unattraktiv und erschweren besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr. Schmale Fußwege in schlechtem Zustand oder fehlende Überquerungshilfen an Straßen führen zudem zu mangelnder Sicherheit für Fußgänger*innen. Auch Hindernisse wie auf dem Gehweg parkende Autos oder Fahrräder stören das zu Fuß gehen.

Verkehrsberuhigte Zonen oder gar Spielstraßen, auf denen gefahrlos gelaufen und der öffentliche Raum von allen genutzt werden kann, sind selten. Zudem hat der Fußverkehr eine kleine Lobby: Bei der Verteilung von Raum oder dem Umbau von Infrastruktur wird häufiger über neue Fahrrad- als über neue Fußwege oder verkehrsberuhigte Bereiche gesprochen [26]

Nicht zuletzt sind Fußgänger*innen regelmäßig hoher Lärm- und Feinstaubbelastung ausgesetzt.

Quellen Fußverkehr:

[25] Linder, Wolf, Ulrich Maurer, Hubert Resch und Dieter Grässle. 1975. Erzwungene Mobilität. Alternativen

zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Köln: Europäische Verlagsanstalt. S.39

[26] Bracher, Tilman. 2016. Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. In: Oliver Schwedes (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 265-291.

Fuß e. V. 2018a. Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Berlin: Fuß e. V.

Fuß e. V. 2018b. Verkehr auf die Füße bringen. <https://fuss-ev.de/>. 26.11.2018.

6. Bahnverkehr

Das Verkehrsaufkommen in Deutschland steigt seit Jahren, wodurch der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich trotz zahlreicher technischer Neuerungen auf einem höheren Niveau liegt als vor 20 Jahren [27]. Dabei ließe

sich der Treibhausgasausstoß schon alleine dadurch deutlich reduzieren, dass Verkehrsteilnehmer*innen im Fernverkehr statt dem PKW oder dem Flugzeug die Bahn nutzen. So ist beim Bahnfernverkehr der Treibhausgasausstoß pro Personenkilometer schon beim derzeitigen Energiemix um 63% geringer als beim Auto und um 82% geringer als beim Flugzeug [28]. Trotzdem wird die Bahn bei Fahrten in den Urlaub von unter 10% der Reisenden genutzt [29].

Es gibt verschiedene Gründe dafür, dass mehr Menschen Auto fahren oder fliegen als Bahnfahren. Personen, die bereits einen Privat-PKW besitzen, haben häufig den Eindruck, dass sie mit diesem günstiger von A nach B kommen. Dies trifft teilweise zu; zumindest, wenn Anschaffungs- und Instandhaltungskosten nicht berücksichtigt werden. Im Vergleich zu den günstigen Spritpreisen wirken die Bahnpreise deutlich teurer. Gleiches gilt beim Vergleich von Billigflügen und Bahntickets. Bahntickets sind aktuell mit 19% MwSt belegt - im Gegensatz zu den Subventionen für Diesel und Flüge. Gerade bei kurzfristigen Fahrten sind die Tickets dann teurer als die Autofahrt (privat oder in einer MFG) oder der Fernbus.

Zudem hat die Bahn immer wieder mit Verspätungen zu kämpfen. Grund hierfür ist vor allem, dass Bahnstrecken und Brücken an vielen Stellen marode sind. Durch die geplante Privatisierung bzw. den geplanten Börsengang der Bahn wurde diese seit 1994 als gewinnorientiertes Unternehmen geführt. Dies hatte zur Folge, dass Züge verkauft und Bahnstrecken stillgelegt wurden. Zusätzlich wurden Tochtergesellschaften gegründet, welche im Ausland Profite erwirtschaften sollen. Das Kerngeschäft geriet dadurch teilweise in den Hintergrund: Es wurde in den letzten Jahren viel zu wenig in eine Modernisierung des Bahnnetzes sowie in neue Züge investiert. Dies führt dazu, dass Züge häufig veraltet sind und Schnellzüge ihre maximale Geschwindigkeit nicht ausreizen können. Zudem sind zu wenige Züge vorhanden, sodass die bestehenden kaum gewartet werden können, da sie ständig auf der Strecke unterwegs sind. Statt sich auf eine grundlegende Modernisierung, die Reaktivierung von Strecken und den laufenden Betrieb zu fokussieren, wird ein Fokus auf unnötige und teure Prestigeprojekte wie Stuttgart21 oder die Münchener

Stammbahn gelegt. Die Bahn sollte sich auf ihr Kerngeschäft und nicht auf europäische oder internationale Subunternehmen konzentrieren.

Nicht zuletzt sind Buchung von Fahrten ins Ausland sehr kompliziert und umständlich, da Kund*innen häufig über verschiedene Anbieter Tickets buchen müssen. Beim Verpassen des Anschlusszuges droht dann sogar noch das Verfallen des Tickets. [30] Beispiele für pünktliche und attraktive Bahngesellschaften gibt es in

Japan oder der Schweiz; daran könnte sich Deutschland orientieren.

Quellen Bahnverkehr:

[27]<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-desverkehrs#textpart-5>

[28]<https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/>

[29]<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/77349/umfrage/genutzte-verkehrsmittel-fuer-denurlaub-1998-und-2008/>

[30]https://www.handelsblatt.com/arts_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-ambesten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2

7. Flugverkehr

Der Flugverkehr wächst rasant - allein in Deutschland sind die Passagierzahlen seit 1990 um weit mehr als das Doppelte gestiegen [31]. Allein zwischen den Jahren 2013 und 2018 haben sich die Kohlenstoffdioxid-Emissionen europäischer Flüge um über 25% erhöht [32]. Gerade in höheren Luftschichten führt der Ausstoß von Wasserdampf, Co₂ und Stickoxiden zu einer sehr hohen Treibhauswirkung. Trotzdem ist Kerosin von der Energiesteuer ausgenommen. Gleichzeitig sind Flüge auf internationaler Ebene von der Mehrwertsteuer befreit. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes subventioniere der Staat die Luftfahrt damit jährlich mit fast 12 Milliarden Euro [33] - ein erhebliches Steuerprivileg. Die seit 2011 in Deutschland gültige Luftverkehrssteuer ist wegen ihrer zu geringen Preissetzung ohne Effekt. Um auf die Forschung "grüner" Treibstoffe zu hoffen, fehlt die Zeit. Gleichzeitig steht der Flugverkehr inmitten der Klimagerechtigkeitsdebatte: 80-90% der Weltbevölkerung hat bisher noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt [34]. Vielflieger*innen sind hauptsächlich Menschen mit akademisch-bürgerlichen Hintergrund und mittlerem bis hohem Einkommen - eine kleine Gruppe, die einen großen Klimaschaden verursacht.

Quellen Flugverkehr:

[31]<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg>

[32]Transport & Environment:

<https://www.transportenvironment.org/press/ryanair-joins-clubeurope%E2%80%99s-top-10-carbon-polluters>

[33] Umweltbundesamt (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland (Seite 73)

[34]<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg>

Quellen allgemein:

Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland

Adressaten:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Bundesregierung
- Landesregierungen