



Verkehrs- und Mobilitätswende für den Klimaschutz

1 1. Einleitung

2

3 Die Klimakrise ist in aller Munde und gilt als "bekanntes", aber nicht gelöstes
4 Problem. Der Sommer 2018 war außergewöhnlich warm und trocken und weiterhin
5 wird mit der Trockenheit gekämpft - Landwirt*innen, Förster*innen und
6 Binnenschiffer*innen sind nur ein paar der Gruppen, die den Klimawandel deutlich
7 bemerken. [1]

8 Die internationale Gemeinschaft hat sich völkerrechtlich verbindlich zu dem Ziel
9 bekannt, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad und soweit möglich auf 1,5
10 Grad gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen. Die deutsche
11 Bundesregierung strebt demnach eine nahezu vollständige Dekarbonisierung aller
12 Sektoren bis 2050 an. Diesen Zielen folgten aber keine Taten: Deutschland verfehlt
13 sein Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 40% im Vergleich zu 1990 zu
14 reduzieren, deutlich. [Quelle?] Dabei gehen ein Fünftel der in Deutschland
15 ausgestoßenen CO₂-Emissionen auf das Konto des Verkehrs. Der Verkehrssektor hat
16 es zudem als einziger Sektor nicht geschafft, seine CO₂-Emissionen zu reduzieren.
17 Das zeigt: Klimaschutz geht nicht ohne Verkehrs- und Mobilitätswende.

18

19 Dieser Antrag ist als Vorschlag für die Umsetzung einer Verkehrs- und Mobilitätswende zu sehen. Mit
20 der Verkehrs- und Mobilitätswende müssen aber noch weitere Transformationen einhergehen,
21 damit gleichzeitig die Klimakrise bewältigt werden kann.

22

23 Grundlegende Forderungen:

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

32

33 2.Auto

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

4 Im Gegensatz dazu ist unser Ziel, die Stadt so umzubauen, dass die Bewohner*innen
5 auch ohne privaten PKW entspannt von A nach B kommen können und gleichzeitig
6 eine hohe Lebensqualität gewährleistet ist. Unsere Hauptforderung für einen Umbau
7 der Stadt ist deswegen, die Flächen massiv umzuverteilen: Mehr Wege für ÖPNV,
8 Rad- und Fußverkehr, aber auch mehr Flächen für öffentliche Begegnungsräume wie
9 Parks, Spielplätze und Fußgängerzonen! Weniger Fläche für Privatautos und
10 angemessene Preise für öffentliche Parkplätze.

11 Erklärung: Der Straßenverkehr macht 18% der Gesamtemissionen von Deutschland
12 aus und dessen Emissionen sind im Vergleich zu 1995 sogar um 0,5% gestiegen [2, 3].
13 Dabei hat der Straßenverkehr einen maßgeblichen Anteil daran, dass unsere Luft mit
14 Schadstoffen belastet ist (Grenzwerte für Stickoxide in 35 deutschen Städten werden
15 weiterhin überschritten [4]; zu hohe Feinstaubbelastung [5]). Autos sorgen zudem
16 für eine erhöhte Lärmbelastung in Städten, Grenzwerte werden hier regelmäßig
17 überschritten [6]. Zudem werden jährlich über 390.000 Menschen im
18 Straßenverkehr verletzt und über 3.000 getötet [7]. Durch immer schnellere,
19 leistungsstärkere, schwerere und stärker motorisierte Autos wird sich dieser Trend
20 sicherlich nicht ändern. Außerdem werden durch immer mehr SUVs auf unsere
21 Straßen absurde Forderungen nach breiteren Straßen laut - und das, obwohl die
22 Verkehrswege schon jetzt für 40% des gesamten Flächenverbrauchs in Deutschland
23 verantwortlich sind! Der Platzbedarf für PKW ist dabei im Vergleich zu anderen
24 Verkehrsmitteln signifikant höher [8], [9]. Hierdurch geht wertvolle Fläche für
25 Wälder und Äcker, aber auch für Spielplätze, Parks und Wohnraum verloren. Alle
26 diese Probleme haben nicht nur Folgen für Umwelt, Gesundheit, Wohlbefinden und
27 Lebensqualität, sondern verursachen auch enorme finanzielle Kosten, die von der
28 Allgemeinheit getragen werden müssen [10, 11], obwohl ein Großteil der Schäden
29 durch private PKW verursacht werden. In größeren Städten werden Privatautos
30 zudem selten täglich benötigt. Sie stehen durchschnittlich 23h pro Tag nur herum.
31 Zudem ist ein fahrender Pkw durchschnittlich mit nur 1,42 Personen besetzt, bei
32 Arbeitswegen fällt der Besetzungsgrad mit 1,2 Personen pro Pkw sogar noch
33 wesentlich geringer aus [12]. Dabei bieten gerade Arbeitswege, welche täglich durch
34 die gleiche oder ähnliche Strecke gekennzeichnet sind, eine große Chance,
35 gemeinschaftlich zurückgelegt zu werden und damit Emissionen und vor allem Stau
36 durch Pendler*innenverkehr einzusparen. Zwar werben auch viele Ride- und
37 Carsharing-Anbieter damit, Wegstrecken von Einzelpersonen, die sonst individuell
38 gefahren wären, zu kombinieren und somit einen Beitrag zu Umwelt zu leisten.
39 Tatsächlich führt der vermehrte Einsatz von solchen kommerziellen Sharing-
40 Angeboten jedoch aktuell dazu, dass das Verkehrsaufkommen steigt, da hierdurch in
41 erster Linie Strecken ersetzt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder dem
42 ÖPNV zurückgelegt werden [13]. Der Großteil der Anbieter verfolgt kommerzielle
43 Interessen und bedient daher vor allem Ballungszentren, in denen bereits
44 ausreichend Alternativen zum eigenen Auto bestehen; nicht jedoch die Regionen, in
45 denen Strecken zu lang sind, um sie mit dem Rad zurückzulegen bzw. der ÖPNV
46 schlecht ausgebaut ist.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36

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

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

[3] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/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/siedlungs-verkehrsflaeche#textpart-1>

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

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

[11] https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_DE.pdf

[12] Mobilität in Deutschland 2008

1 [13] FAZ (2019): Warum Fahrdienste wie über den Stadtverkehr nicht entlasten
2 [https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-fahrdienste-wie-uber-den-
stadtverkehr-nicht-entlasten-15987296.html](https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-fahrdienste-wie-uber-den-
3 stadtverkehr-nicht-entlasten-15987296.html)

4

5 [http://www.mobilitaet-in-
deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf](http://www.mobilitaet-in-
6 deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf)

7

8 Forderungen:

9

10 Um Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide endlich einzuhalten, müssen alle neu
11 zugelassenen Benziner einen Partikelfilter und alle Dieselfahrzeuge ein SCR-System,
12 das die im Motor entstehenden Stickoxide neutralisiert, aufweisen. Der
13 Treibstoffverbrauch und der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen darf nicht länger
14 durch Tricks bei Steuerung und Messung schöngerechnet werden, sondern muss für
15 die Nutzer*innen transparent sein. Zudem müssen bestehende Grenzwerte für
16 Schadstoffe und NOx eingehalten werden. Auf lange Sicht muss der
17 Verbrennungsmotor aus dem PKW verschwinden und durch effizientere und
18 emissionsfreie Antriebstechnologien, wie Elektromotor und Brennstoffzelle ersetzt
19 werden. Deshalb fordern wir ein Verbot für Verbrennungsmotoren in neu
20 zugelassenen PKWs ab 2030.

21 Um die Anzahl der Unfallopfer und den Energieverbrauch im Straßenverkehr zu
22 reduzieren, fordern wir ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, 80km/h auf
23 Landstraßen und 30km/h in Städten.

24 Um die Treibhausgase im Verkehrssektor zu reduzieren, fordern wir die sofortige
25 Streichung des Dienstwagenprivilegs für Autos mit Verbrennungsmotor und die
26 Aufhebung der Dieselsubventionen sowie eine stärkere Besteuerung von Wagen mit
27 großen Motorleistungen. Gleichzeitig müssen den Menschen gute und bezahlbare
28 Alternativen angeboten werden, um ihren Bedarf an Mobilität zu decken. Deshalb
29 sollte das zusätzlich eingenommene Geld in den Ausbau von Bahn-, ÖPNV- und
30 Radinfrastruktur fließen und Jobickets, sowie (Dienst-)Fahrräder sollten
31 subventioniert werden, sodass diese Art der Mobilität durch geringe Kosten attraktiv
32 wird. Auch sollen Batterie-elektrische Kleinwagen, mit Leistungen bis 130PS und
33 Reichweiten bis 350km verstärkt subventioniert und die Ladeinfrastruktur schneller
34 ausgebaut werden. [SM: bei dem Punkt zur Ladeinfrastruktur sollten wir nochmal
35 überlegen, wer die bereitstellt - aus meiner Sicht sollte hier nicht nur die öffentliche
36 Hand in der Pflicht sein, sondern auch Autohersteller*innen] Auch müssen die
37 Anmelde- und Bezahlvorgänge an den Stationen vereinheitlicht werden und einfach
38 und transparent ablaufen. Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften sollten
39 von Gemeinden stärker beworben und subventioniert werden, sodass die Auslastung
40 von PKWs steigt. Auch Modellprojekte wie das Abholmodell der „blauen Bank“, bei
41 der sich potenzielle Mitfahrende an festen Sammelpunkten einfinden, um von
42 Autofahrer*innen mitgenommen zu werden, sollten unterstützt werden und als
43 "best practice"-Beispiele Verbreitung finden.

1 Neue Ideen im Mobilitätsbereich, die dem Ansatz folgen, Mobilität als Dienstleistung
2 zu verstehen ("Mobility as a service/ MaaS") besitzen ein großes Potenzial, eine neue
3 Mobilitätskultur in die Wege zu leiten. Gleichzeitig dürfen sie jedoch aus Sicht der
4 BUNDjugend nicht als Allheilmittel verstanden werden. Vielmehr muss individuell
5 geprüft werden, ob die neuen Innovationen wirklich zu nachhaltigen Veränderung
6 führen. Somit sind Städte und Kommunen gefragt, ein politisches Monitoring
7 durchzuführen und ggf. Regulierungen vorzunehmen. Ride-Sharing und Carsharing
8 sollten vor allem in Randbezirken und ländlichen Gebieten mit einem gering
9 ausgebauten ÖPNV eingesetzt und subventioniert werden. Dafür muss eine
10 kommunale, nicht gewinnorientierte Sharing-Infrastruktur, die Mobilität für alle
11 ermöglicht, in ländlichen Gebieten aufgebaut werden.

12 In Städten müssen die Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen und
13 Falschparken deutlich erhöht werden und sich am Einkommen der Fahrer bemessen,
14 wie es in anderen Ländern schon praktiziert wird. Um Städte für andere
15 Verkehrsmittel als das PKW attraktiver zu gestalten, fordern wir eine Citymaut für
16 Innenstädte und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die sich nach
17 Hubraumgröße oder Schadstoffausstoß der parkenden Fahrzeuge richtet. Das
18 hierdurch eingenommene Geld soll in bessere Radwege oder einen günstigeren
19 ÖPNV investiert werden. Fakt ist: Selbst wenn Autofahrer*innen einen eigenen PKW
20 mit Freiheit, Wohlstand und Unabhängigkeit verbinden, müssen sie für die realen
21 Kosten aufkommen!

22 Ziel muss es sein den PKW Verkehr in Städten deutlich zu reduzieren, sodass die
23 Bürger ein mehr an Lebensqualität in Form von sauberer Luft, weniger Lärm und
24 weniger Unfällen haben. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen können für Rad- und
25 Fußgängerwege verwendet werden oder zu Grünanlagen, Jugendtreffs und
26 Sportanlagen, also zu Orten des öffentlichen Lebens, umgebaut werden.

27

28 3. ÖPNV

29

30 -Probleme:

31 Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist in einem schlechten
32 Zustand: In Großstädten bestehen zwar insgesamt größere ÖPNV-Netze aus S-Bahn,
33 Tram/Straßenbahn und Bus - diese haben aber häufig mit Problemen zu kämpfen,
34 wenn es um Flächenverteilung (z.B. Busspuren) und Ausbau von Netzen geht [SM:
35 dieser Satz scheint mir sehr unkonkret. Entweder sollte man sagen, dass der ÖPNV
36 im Vergleich zum Auto viel weniger Platz hat oder dass die Netze zu klein sind. Oder
37 was ist hier die Aussage?]. Zudem wird der öffentliche Verkehr in der Großstadt so
38 stark genutzt, dass er häufig überlastet ist; die Schienennetze sind teilweise 100
39 Jahre alt, für ursprünglich viel geringere Fahrgastzahlen ausgelegt und nur vereinzelt
40 modernisiert [1],[2]. Zudem kommt die Anschaffung von Ersatz-Bahnen oder
41 elektrischen Bussen häufig nur schleppend voran.[3] Dies liegt neben längeren
42 Wartezeiten für neue Fahrzeuge daran, dass die Kommunen häufig nicht die nötigen
43 Mittel haben, um die nötigen Investitionen zu stemmen. [4]

1 Im ländlichen Raum ist die Taktung der Verbindung oft schlecht; verbunden mit den
2 hohen Preisen und der (für Neukunden) oft unübersichtlichen Tarifstruktur ist der
3 ÖPNV deshalb bisher keine wirkliche Alternative zum eigenen Auto [5]. Menschen,
4 die im ländlichen Raum wohnen, sind insofern gezwungen, einen Privat-PKW zu
5 besitzen. Doch statt den ÖPNV im ländlichen Raum weiter auszubauen und die
6 Taktung zu erhöhen, damit er eine Alternative darstellt, wird er Stück für Stück
7 zurückgebaut. Dabei ist die stärkere Nutzung des ÖPNV unerlässlich, wenn die
8 Klimaziele erreicht werden sollen, da er im Vergleich zum PKW durchschnittlich nur
9 halb so viel Treibhausgas und deutlich weniger Stickoxide ausstößt [6]

10

11 -Forderungen:

12 Um allen Menschen Mobilität zu ermöglichen, muss der ÖPNV massiv gefördert und
13 ausgebaut werden. Für diesen Ausbau müssen zunächst Gelder in mittlerer
14 zweistelliger Milliardenhöhe [1] von der Bundesregierung bereit gestellt werden, mit
15 denen sowohl das bestehende ÖPNV-Netz modernisiert als auch das ÖPNV-Netz
16 Stück für Stück vergrößert wird. Dafür muss ein Ausbauplan erstellt werden, welcher
17 kontinuierlich umgesetzt wird, aber gleichzeitig auf neue technologische
18 Erfordernisse und Möglichkeiten reagieren kann. Die Taktung von Bussen und
19 Bahnen muss erhöht werden, wobei die natürliche Grenze für die Verdichtung der
20 Takte zu berücksichtigen ist. Um sogenannte Pulkbildung und somit starke
21 Unregelmäßigkeiten möglichst zu vermeiden, sollen dem ÖPNV bestimmte
22 Vorrechte wie eigene Spuren oder eine prioritäre Ampelschaltung eingeräumt
23 werden. Autospuren können hierfür in Busspuren umgewandelt werden. Zudem
24 muss der ÖPNV durch leicht verständliche/übersichtliche und günstigere Preise das
25 zentrale Fortbewegungsmittel für alle Menschen werden. Kollektiver motorisierter
26 Verkehr ist in einem Großteil der Fälle nämlich deutlich effizienter als
27 Individualverkehr. Um Mobilität für alle, auch für mobilitätseingeschränkte
28 Personen, zu ermöglichen, muss der ÖPNV barrierefrei sein.

29 Gleichzeitig sollten ÖPNV-Angebote noch stärker mit alternativen
30 Mobilitätsdienstleistungen wie Leihfahrrädern, Car- und Ride-Sharing, Rufbussen
31 und Sammeltaxis verknüpft werden. Dies ist besonders relevant für Randgebiete:
32 Hier müssen flexible Zubringer zu U-/S-Bahn-Stationen (z. B. Rufbusse mit fixem Ziel)
33 eingesetzt werden. Auch Expressverbindungen von Randbezirken in die City stellen
34 eine gute Möglichkeit dar. Bürgerinitiativen und -beteiligungen sollten hier verstärkt
35 beachtet werden, um die Wünsche und tatsächlichen Bedarfe der Menschen zu
36 berücksichtigen.

37 Um zusätzlich die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern, sind sichere, gut strukturierte
38 und saubere Bahnhöfe essentiell. Dies kann bspw. in Form von sich automatisch
39 öffnenden und schließenden Schutzwänden vor den Gleisen, einer guten
40 Beschilderung, kurzen und überschneidungsfreien Fußwegen und Markierungen für
41 einen effizienten Fahrgastein- und ausstieg erreicht werden. Um eine Vernetzung
42 der verschiedenen Regionen und somit ein vereinfachtes Reisen zu ermöglichen,
43 sollten die Buchungsportale der verschiedenen Verkehrsverbunde zu einem
44 übergeordnetem Portal zusammengefasst sowie einheitliche und einfach zu
45 bedienende Fahrkartenautomaten für den Nah- und Fernverkehr eingerichtet

1 werden. Auch die Tarifstruktur sollte vereinheitlicht und vereinfacht werden, sodass
2 sich auch Neukund*innen und Tourist*innen gut mit der Ticketbuchung
3 zurechtfinden.

4 Für einen (energie-)effizienteren Betrieb sollten automatisierte (RS:das könnte
5 natürlich aus Arbeitsplatz-Perspektive eher kritisch sein) U-Bahnen eingesetzt
6 werden, die zudem eine dichtere Taktung und rund-um-die-Uhr Fahrten
7 ermöglichen, ohne die Fahrer*innen zu belasten. Busse sollten auf elektrische
8 Antriebe umgestellt werden. Aufgrund der geringen Erfahrungswerte beim Betrieb
9 von E-Bussen sollten Fördergelder für die Anschaffung und für Forschungsprojekte
10 bereitgestellt werden.

11

12 [1] <https://www.welt.de/politik/deutschland/article148002075/Der-oeffentliche-Nahverkehr-steht-vor-dem-Kollaps.html>

14 [2] <https://www.spiegel.de/spiegel/oeffentlicher-nahverkehr-was-deutschland-von-zuerich-lernen-kann-a-1196582.html>

16 [3] <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-sparkurs-101.html>

17 [4] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oePNV-in-deutschland/>

19 [5] <https://taz.de/Zukunft-von-Bus--und-Bahnverkehr/!5374795/>

20 [6] <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich>

22

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

25

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

28

29 4. Fahrrad

30

31 - Probleme:

32 Fahrradfahren ist in vielen deutschen Städten nicht sicher und attraktiv genug.
33 Fahrradwege sind nicht vorhanden, schlecht ausgebaut oder werden durch parkende
34 Autos blockiert. Fahrradwege auf der Straße werden oft zugeparkt und
35 Fahrradfahrer müssen sich in den fließenden Verkehr an Autos einreihen. Viele
36 Autofahrer halten beim Überholen einen zu geringen Abstand ein. Ein weitere
37 Gefahr sind Dooring-Unfälle, bei denen Fahrradfahrer*innen durch das Öffnen der
38 Autorüren durch Autofahrer*innen verletzt werden. Beleuchtung und Breite der
39 Radwege sind zudem oft nicht ausreichend und Radwege werden im Winter häufig
40 nicht oder zu spät von Schnee und Eis geräumt. [1] Bisher sind im Verhältnis zu
41 wenige Flächen in der Stadt dem Fahrrad gewidmet.

1 In ländlichen Gebieten gibt es an vielen Land- und Bundesstraßen keine Radwege,
2 weshalb Fahrradfahrer*innen gezwungen sind, auf der Straße zu fahren oder einen
3 großen Umweg in Kauf zu nehmen.[2]

4 Insgesamt wird in Deutschland viel zu wenig Geld in die Radinfrastruktur gesteckt;
5 auf Bundesebene sind es nur 0,5% des Haushalts für Verkehrsinfrastruktur. [3]

6 Dies alles führt dazu, dass zu wenige Menschen bereit sind, auf das Fahrrad
7 umzusteigen. Dabei hat das Radfahren einige positive Effekte: So sind
8 Fahrradfahrer*innen in der Stadt häufig schneller unterwegs. Gleichzeitig wird der
9 Ausstoß an Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen minimiert. Der Radverkehr
10 verursacht zudem deutlich weniger Lärm und benötigt weniger Platz. Zusätzlich ist
11 Fahrradfahren aufgrund der sportlichen Betätigung gesund; die Gesundheitskosten
12 sinken somit nicht nur für die Radfahrer*innen persönlich, sondern auch für die
13 Gesellschaft. [4]

14

15 - Forderungen:

16 Wer wissen möchte, wie fahrradfreundliche Städte aussehen, sollte sich Beispiele
17 wie Amsterdam, Kopenhagen oder Münster anschauen. 62% der alltäglichen
18 Verkehrsteilnehmer*innen in Kopenhagen fahren mit dem Fahrrad. Eine Umfrage
19 ergab, dass sie es nicht etwa tun, weil sie umweltbewusst sind, sondern einfach, weil
20 es praktisch ist. [5] Dies zeigt, dass Kommunen und Städte durch konkrete Anreize
21 und den Umbau der Infrastruktur dafür sorgen können, dass mehr Menschen
22 Fahrrad fahren.

23 Daher fordern wir den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, damit das Fahrrad für alle zu
24 einem attraktiven Verkehrsmittel wird. Der Radwegbestand muss - vor allem in den
25 Städten - massiv ausgebaut werden, ohne die Straßen zu erweitern. Dafür müssen
26 Autospuren zu Fahrradspuren umgewidmet werden. Es müssen Maßnahmen
27 ergriffen werden, um die Sicherheit für die Radfahrer*innen zu erhöhen, z. B. indem
28 Autos und Lieferverkehr durch Poller daran gehindert werden, auf den
29 Fahrradwegen zu parken (sogenannte "protected bikelanes" [5]). Hochfrequentierte
30 Routen sollen zu mehrspurigen Schnellstrecken erweitert werden. Gerade im
31 Innenstadtbereich, bei kurzer Distanz zu einzelnen Ampeln, ist die Umsetzung
32 realistischer und einfacher. So hat die TU München einen Test auf einer Strecke von
33 einen Kilometer durchgeführt. Der Linienbusverkehr wurde weiterhin priorisiert, die
34 Radler waren 8,7 bis 19 Prozent schneller[6]. [SM: ich würde den Teil hier streichen,
35 wenn eher als Fußnote zum Weiterlesen] Eine bessere Pflege der Wege, z.B. mit
36 einem Winterdienst, ist unabdingbar. Außerdem muss es mehr sichere und
37 überdachte Abstellmöglichkeiten sowie eine einfachere, nicht zu teure
38 Mitnahmemöglichkeit in der Bahn geben. Das Dienstwagenprivileg sollte abgeschafft
39 und stattdessen steuerliche Anreize für Dienstfahrräder gesetzt werden.

40 Um das Fahrradfahren auf dem Land attraktiver zu machen, sollten gut ausgebaute
41 Radwege neben allen Landstraßen verlaufen. Radwege sollen dabei nicht nur für den
42 Tourismus, sondern verstärkt für Pendler*innen geplant werden. Auch sollten E-
43 Bikes verstärkt subventioniert werden und überdachte Ladestationen für diese in
44 Gewerbegebieten aufgebaut werden. Eine Sharing-Radinfrastruktur sollte von den
45 kommunalen Betrieben bereitgestellt werden.

1

2

3 [1] [https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/das-fahrrad-im-](https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/das-fahrrad-im-jahr-2017-probleme-und-loesung)
4 [jahr-2017-probleme-und-loesung](https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/das-fahrrad-im-jahr-2017-probleme-und-loesung)

5 [2] <https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/radverkehr-in-zahlen.pdf>

6 [3] [https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrraeder-deutsche-staedte-](https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrraeder-deutsche-staedte-investieren-laut-greenpeace-wenig-in-sicheren-radverkehr-a-1225249.html)
7 [investieren-laut-greenpeace-wenig-in-sicheren-radverkehr-a-1225249.html](https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrraeder-deutsche-staedte-investieren-laut-greenpeace-wenig-in-sicheren-radverkehr-a-1225249.html)

8 [4] [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1)
9 [mobilitaet/radverkehr#textpart-1](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1)

10 [5] [https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-](https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-uddannelse)
11 [uddannelse](https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-uddannelse)

12 [6] [https://www.sueddeutsche.de/muenchen/radverkehr-radfahrer-gruenen-welle-](https://www.sueddeutsche.de/muenchen/radverkehr-radfahrer-gruenen-welle-radwege-1.4101018)
13 [radwege-1.4101018](https://www.sueddeutsche.de/muenchen/radverkehr-radfahrer-gruenen-welle-radwege-1.4101018)

14

15 AE: Mehr Quellen besonders bei den Problemen wäre gut

16

17 5. Fuß

18

19 - Probleme:

20 Der Fußverkehr wird größtenteils gar nicht als Verkehr anerkannt und seine Relevanz
21 unterschätzt. Dies liegt daran, dass in unserer Gesellschaft das Ziel vorherrscht,
22 möglichst schnell von A nach B zu kommen. Gleichzeitig sind Wohn-, Arbeits- und
23 Einkaufsorte weit voneinander getrennt, dies bezeichnet man als entmischte
24 Stadtstrukturen [1]. Durch die immer längeren Strecken werden vermehrt Wege mit
25 dem Auto zurückgelegt und die Stadtstruktur immer weiter an das Auto angepasst.
26 So dienen Straßen vor allem dafür, Autos ein schnelles Fortkommen zu ermöglichen.
27 Nicht auf Fußgänger*innen abgestimmte Ampelphasen machen das zu Fuß gehen
28 unattraktiv und erschweren besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte
29 Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr. Schmale Fußwege in schlechtem
30 Zustand oder fehlende Überquerungshilfen an Straßen führen zudem zu mangelnder
31 Sicherheit für Fußgänger*innen. Auch Hindernisse wie auf dem Gehweg parkende
32 Autos oder Fahrräder stören das zu Fuß gehen. Verkehrsberuhigte Zonen oder gar
33 Spielstraßen, auf denen gefahrlos gelaufen und der der öffentliche Raum von allen
34 genutzt werden kann, sind selten. Zudem hat der Fußverkehr eine kleine Lobby: Bei
35 der Verteilung von Raum oder dem Umbau von Infrastruktur wird häufiger über
36 neue Fahrrad- als über neue Fußwege oder verkehrsberuhigte Bereiche gesprochen
37 [2]

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

40

41 - Forderungen:

1 Das stadtplanerische Leitbild einer Stadt der kurzen Wege würde insgesamt zu
2 weniger Verkehr führen. Es gibt bereits Modellzonen in einigen Städten, die zeigen,
3 wie eine fuß- und bewohner*innenfreundliche Straßenführung aussehen könnte.
4 Deshalb fordern wir, dass bei zukünftigen Planungen oder Umgestaltungen von
5 Wohnquartieren die Bedürfnisse von Fußgänger*innen vorrangig zu berücksichtigen
6 sind. Leitbild hierfür sollte die Stadt der kurzen Wege sein: Es sollten keine reinen
7 Wohnquartiere oder Einkaufszentren auf der grünen Wiesen genehmigt werden.
8 Fußwege müssen kontinuierlich geräumt und instand gehalten werden. Gegen
9 Parken auf Fußwegen muss konsequent vorgegangen werden. Autospuren sollten
10 für verkehrsberuhigte Zonen, in denen Begegnungsräume mit Bänken & Natur
11 geschaffen werden, umgewidmet werden. Ziel muss sein, sicheren Fußverkehr zu
12 ermöglichen. Dadurch sind positive Effekte für die Attraktivität der Stadt, das
13 Individuum und das soziale Miteinander zu erwarten.

14

15 [1] Linder, Wolf, Ulrich Maurer, Hubert Resch und Dieter Grässle. 1975.
16 Erzwungene Mobilität. Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und
17 Verkehrspolitik. Köln: Europäische Verlagsanstalt. S. 39

18

19 [2] Bracher, Tilman. 2016. Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. In:
20 Oliver Schwedes (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer
21 Fachmedien, 265-291.

22

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

25

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

27

28 6. Bahn

29

30 - Probleme:

31 Das Verkehrsaufkommen in Deutschland steigt seit Jahren, wodurch der CO2-
32 Ausstoß im Verkehrsbereich trotz zahlreicher technischer Neuerungen auf einem
33 höheren Niveau liegt als vor 20 Jahren [1]. Dabei ließe sich der Treibhausgasausstoß
34 schon alleine dadurch deutlich reduzieren, dass Verkehrsteilnehmer*innen im
35 Fernverkehr statt dem PKW oder dem Flugzeug die Bahn nutzen. So ist beim
36 Bahnfernverkehr der Treibhausgasausstoß pro Personenkilometer schon beim
37 derzeitigen Energiemix um 63% geringer als beim Auto und um 82% geringer als
38 beim Flugzeug [2]. Trotzdem wird die Bahn bei Fahrten in den Urlaub von unter 10%
39 der Reisenden genutzt [3].

40 Es gibt verschiedene Gründe dafür, dass mehr Menschen Auto fahren oder fliegen
41 als Bahnfahren. Personen, die bereits einen Privat-PKW besitzen, haben häufig den
42 Eindruck, dass sie mit diesem günstiger von A nach B kommen. Dies trifft teilweise

1 zu; zumindest, wenn Anschaffungs- und Instandhaltungskosten nicht berücksichtigt
2 werden. Im Vergleich zu den günstigen Spritpreisen wirken die Bahnpreise deutlich
3 teurer. Gleiches gilt beim Vergleich von Billigflügen und Bahntickets. Bahntickets
4 sind aktuell mit 19% MwSt belegt - im Gegensatz zu den Subventionen für Diesel und
5 Flüge. Gerade bei kurzfristigen Fahrten sind die Tickets dann teurer als die Autofahrt
6 (privat oder in einer MFG) oder der Fernbus.

7 Zudem hat die Bahn immer wieder mit Verspätungen zu kämpfen. Grund hierfür ist
8 vor allem, dass das Bahnstrecken und Brücken an vielen Stellen marode sind. Es
9 wurde in den letzten Jahren viel zu wenig in eine Modernisierung des Bahnnetzes
10 sowie in neue Züge investiert. Diese führt dazu, dass Züge häufig veraltet sind und
11 Schnellzüge ihre maximale Geschwindigkeit nicht ausreizen können. [4] Auch teilen
12 sich Fern- und Nahverkehrszüge ein Schienennetz, sodass die Taktung der Züge
13 oftmals die Reisegeschwindigkeit beschränkt. [5]

14 Ein weiteres Problem ist, dass die Deutsche Bahn AG immer noch eine
15 Monopolstellung innehat und durch ihre Tochter auch für die Vergabe von Strecken
16 an andere Bahnunternehmen zuständig ist. Konkurrent*innen wie flixtrain
17 kritisieren, dass die Bahn unliebsame Konkurrenten kleinhält, indem sie ihnen
18 unprofitable Haltezeiten an Bahnhöfen zuteilt. [6] Dabei würde gerade die EU-
19 Reform des Binnenmarkts Schiene ab 2020 zu mehr Wettbewerb unter den
20 Bahnbetreibern führen, wodurch die Preise stark sinken und sich die Attraktivität der
21 Bahn stark erhöhen könnte. [6] Weitere Probleme wie Ausfälle von Klimaanlagen
22 schmälern nicht nur den Komfort, sondern führen auch zu Komplettausfällen von
23 Zügen. Viele Bahnreisende sind durch häufige Verspätungen und überfüllte Züge
24 genervt, sodass sie die Bahn nur in Ausnahmefällen nutzen.

25 Nicht zuletzt sind Buchung von Fahrten ins Ausland sehr kompliziert und
26 umständlich, da Kund*innen häufig über verschiedene Anbieter Tickets buchen
27 müssen. Beim Verpassen des Anschlusszuges droht dann sogar noch das Verfallen
28 des Tickets. [7]

29 Beispiele für pünktliche und attraktive Bahngesellschaften gibt es in Japan oder der
30 Schweiz; daran könnte sich Deutschland orientieren.

31

32

33 Forderungen:

34 Deshalb fordern wir, dass die deutsche Bundesregierung sich für einen attraktiven
35 und kostengünstigen Schienenverkehr nicht nur in Deutschland, sondern auch
36 darüber hinaus einsetzt.

37 Durch die kommende Privatisierung und Liberalisierung des Bahnwesens in Europa,
38 werden sich mehr Akteure am Bahnverkehr beteiligen, was zu einem erhöhten
39 Wettbewerb und zu günstigeren Verbindungen führen könnte. Die Regierung muss
40 dabei sicherstellen, dass die Deutsche Bahn ihre Marktmacht nicht missbraucht und
41 faire Konditionen für alle Anbieter herrschen. Gleichzeitig muss sichergestellt
42 werden, dass auch eigentlich unrentable Regionalstrecken weiter betrieben werden
43 und die Infrastruktur nicht verfällt. Deshalb sollte der Betrieb der Züge und die
44 Instandhaltung der Schieneninfrastruktur strikt getrennt werden. Eine Privatisierung

1 von Zugstrecken muss genau überprüft werden und sollte nur genehmigt werden,
2 wenn sich dadurch ein deutlicher Mehrwert für die Bürger ergibt. Der Ausbau, die
3 Modernisierung und der Unterhalt der Bahninfrastruktur muss zu 100% in der Hand
4 des Bundes liegen und darf nicht an gewinnorientierte Unternehmen abgegeben
5 werden. Der Bund muss deutlich höhere Investitionen in das Schienennetz und die
6 Bahnhöfe bereitstellen, damit die Zuggesellschaften schnelle und komfortable
7 Verbindungen anbieten können. Nur so kann die Bahn eine gute Alternative zum
8 Flugverkehr darstellen und deutlich komfortabler als der PKW werden. Dafür wird
9 ein Nachtzugnetz zwischen allen größeren Metropolen benötigt. Es müssen mehr
10 Schnellstrecken (aus)gebaut werden und die Anbindung an kleinere Bahnhöfe und
11 kleinere Orte mit Regionalbahnen, Car- und Ridesharing verbessert werden. Es
12 braucht ein europaweites einheitliches Ticket- und Buchungssystem, sodass die
13 Kund*innen ihre Fahrten quer durch Europa einfach buchen, bei Zugausfällen und
14 Verspätungen die Anschlusszüge problemlos nutzen und Entschädigungen ohne
15 bürokratischen Aufwand erhalten können. Die Bundesregierung muss sich dafür
16 stark machen, dass EU-weite Regularien abgebaut und vereinheitlicht werden sowie
17 die Infrastruktur (z.B. Schienenbreite) in allen EU-Staaten gleich aufgebaut ist, damit
18 Züge
19 ohne zusätzliche Kosten transnational fahren können.

20

21 [1] [https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-](https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#textpart-5)
22 [energieeffizienz-des-verkehrs#textpart-5](https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#textpart-5)

23

24 [2] [https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-](https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/)
25 [vergleich/](https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/)

26

27 [3] [https://de.statista.com/statistik/daten/studie/77349/umfrage/genutzte-](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/77349/umfrage/genutzte-verkehrsmittel-fuer-den-urlaub-1998-und-2008/)
28 [verkehrsmittel-fuer-den-urlaub-1998-und-2008/](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/77349/umfrage/genutzte-verkehrsmittel-fuer-den-urlaub-1998-und-2008/)

29

30 [4] <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-453.html>

31

32 [5] <https://orange.handelsblatt.com/artikel/52264>

33

34 [6] [https://www.manager-magazin.de/politik/europa/zugtickets-bald-billiger-eu-](https://www.manager-magazin.de/politik/europa/zugtickets-bald-billiger-eu-will-bahnverkehr-liberalisieren-a-1224036.html)
35 [will-bahnverkehr-liberalisieren-a-1224036.html](https://www.manager-magazin.de/politik/europa/zugtickets-bald-billiger-eu-will-bahnverkehr-liberalisieren-a-1224036.html)

36

37 [7] [https://www.handelsblatt.com/arts_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-](https://www.handelsblatt.com/arts_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2)
38 [bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-](https://www.handelsblatt.com/arts_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2)
39 [EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2](https://www.handelsblatt.com/arts_und_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-am-besten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2)

40

1 [8] <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/wegen-hitzewelle-bahn-muss-taeglich-zahlreiche-wagen-sperren/22630436.html>

3

4

5 7. Flugverkehr

6

7 - Problem:

8 Der Flugverkehr wächst rasant - allein in Deutschland sind die Passagierzahlen seit
9 1990 um weit mehr als das Doppelte gestiegen [1]. Allein zwischen den Jahren 2013
10 und 2018 haben sich die Kohlenstoffdioxid-Emissionen europäischer Flüge um über
11 25% erhöht [2]. Gerade in höheren Luftschichten führt der Ausstoß von
12 Wasserdampf, Co2 und Stickoxiden zu einer sehr hohen Treibhauswirkung. Trotzdem
13 ist Kerosin von der Energiesteuer ausgenommen. Gleichzeitig sind Flüge auf
14 internationaler Ebene von der Mehrwertsteuer befreit. Nach Berechnungen des
15 Umweltbundesamtes subventioniere der Staat die Luftfahrt damit jährlich mit fast
16 12 Milliarden Euro [3] - ein erhebliches Steuerprivileg. Die seit 2011 in Deutschland
17 gültige Luftverkehrssteuer ist wegen ihrer zu geringen Preissetzung ohne Effekt. Um
18 auf die Forschung "grüner" Treibstoffe zu hoffen, fehlt die Zeit. Gleichzeitig steht der
19 Flugverkehr inmitten der Klimagerechtigkeitsdebatte: 80-90% der Weltbevölkerung
20 hat bisher noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt [4]. Vielflieger*innen sind
21 hauptsächlich Menschen mit akademisch-bürgerlichen Hintergrund und mittlerem
22 bis hohem Einkommen - eine kleine Gruppe, die einen großen Klimaschaden
23 verursacht.

24

25 - Forderungen:

26 Angesichts der Klimaproblematik des Fliegens fordert die BUNDjugend,
27 Kurzstreckenflüge unter 500km innerhalb Europas abzuschaffen und Kerosin zu
28 besteuern. Die Mehrwertsteuer muss auch für internationale Flugtickets gelten. Wir
29 setzen uns dafür ein, alle Subventionen des Flugverkehrs zu streichen, die eine
30 Bahnfahrt teurer machen als einen Inlandsflug und die realen Umweltkosten des
31 Fliegens beispielsweise durch eine CO2-Abgabe auf Flugtickets einzupreisen. Die
32 durch die Luftfahrt eingenommenen Gelder sollten in die Kostenreduzierung von
33 Bahntickets investiert werden. Gleichzeitig ist es notwendig, ein integriertes und
34 länderübergreifendes Schienen- und Nachtzugnetz auszubauen, um lange Strecken
35 komfortabel buchen und zurücklegen zu können. So werden für Verbraucher*innen
36 Anreize geschaffen, um vom Flugzeug auf den Zug umzusteigen. Aus
37 Klimagerechtigkeitsperspektive fordern wir, Fliegen als Privileg, z. B. in der Schule, zu
38 diskutieren. Bezogen auf die Flüge, die nicht durch eine Landverbindung ersetzt
39 werden können, sprechen wir uns für eine Erforschung und Förderung alternativer
40 Antriebe, wie z.B. E-Fuels aus. Damit die Kompensationsmöglichkeit von CO2 bei
41 Flügen vereinfacht wird, fordern wir, dass die Websites von Klimakompensations-
42 Organisationen (wie z.B. atmosfair) mit den Buchungshomepages der
43 Fluggesellschaften verbunden werden.

44

1 [1] [https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-](https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg)
2 [emissionen-verantwortung-privileg](https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg)

3

4 [2] Transport & Environment:
5 [https://www.transportenvironment.org/press/ryanair-joins-club-](https://www.transportenvironment.org/press/ryanair-joins-club-europe%E2%80%99s-top-10-carbon-polluters)
6 [europe%E2%80%99s-top-10-carbon-polluters](https://www.transportenvironment.org/press/ryanair-joins-club-europe%E2%80%99s-top-10-carbon-polluters)

7

8 [3] Umweltbundesamt (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland
9 (Seite 73)

10

11 [3] [https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-](https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg)
12 [emissionen-verantwortung-privileg](https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg)

13

14 Quellen

15 Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland