

Verkehrs- und Mobilitätswende für den Klimaschutz

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 soll als Grundlage für die Arbeit der BUNDjugend zum Thema Mobilität dienen. Die darin enthaltenen Forderungen sollen den einzelnen Landesverbänden als Orientierungshilfe für den Diskurs mit Politiker*innen, Journalist*innen und der Öffentlichkeit dienen. Insbesondere kann der Forderungskatalog beim BUNDjugend Projekt „Lebenswerte Stadt“ die Basis der Zukunftsvision bilden und in den parlamentarischen Abenden diskutiert werden.

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

Antragstext

0. Präambel:

Damit die Forderungen für alle Landesverbände sowie interessierten Besuchern zur Verfügung steht, beantragen wir, dass der Forderungskatalog (bei Bedarf in einer gekürzten Fassung) als Broschüre von der Bundesgeschäftsstelle der BUNDjugend gedruckt und für die Landesverbände bereitgestellt wird.

Da das Thema Mobilität einer breiteren Öffentlichkeit zugetragen werden sollte, beantragen wir, dass zusammen mit dem BAK Verkehr ein gemeinsamer Antrag für die BDV ausgearbeitet wird, wobei dieser Forderungskatalog als Grundlage dienen soll.

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 SCRS-System, 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 (NO_x) 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, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/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 (elektrische) (Dienst-)Fahrräder, allerdings keine Elektrokleinstfahrzeuge, sollten subventioniert werden, sodass diese Art der Mobilität durch geringe Kosten attraktiv wird. Auch sollen Batterie-elektrische Kleinwagen, mit Leistungen bis 130PS und Reichweiten bis 350 km verstärkt subventioniert und die Ladeinfrastruktur schneller ausgebaut werden. Beim Ausbau der Ladesäulen sehen wir nicht nur den Bund und die Länder in der Pflicht, sondern auch die Automobilhersteller, die sich an den Kosten beteiligen sollen. Weiterhin sollen alternative Antriebstechnologien gefördert und eine Neuwagenzulassungsgrenze eingeführt werden.

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

In dem im Jahr 2009 beschlossenen Batteriegesetz [2a] ist definiert, dass beim Recycling 50% der Rohstoffe wiedergewonnen werden müssen. Da dies in den meisten Fällen lediglich durch den Metall- und Plastikanteil in den Akkus erzielt werden kann, ist diese Anforderung unzureichend. Daher fordern wir weitere Unterstützungen für Forschungsprojekte, um dem zunehmenden Recycling- Bedarf gerecht zu werden und bis zu 95% der Rohstoffe eines Akkus wiederzugewinnen. Auch müssen die Anmelde- und Bezahlvorgänge an den Stationen vereinheitlicht werden und einfach und transparent ablaufen. Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften sollten von Gemeinden stärker beworben und subventioniert werden, sodass die Auslastung von PKWs steigt. Auch Modellprojekte wie das Abholmodell der „blauen Bank“, bei der sich potenzielle Mitfahrende an festen Sammelpunkten einfinden, um von Autofahrer*innen mitgenommen zu werden, sollten unterstützt werden und als "best practice"-Beispiele Verbreitung finden.

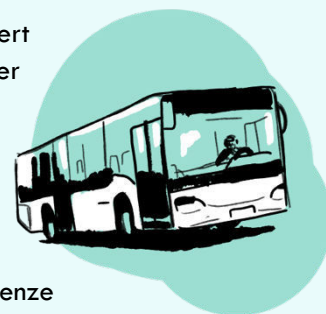
Neue Ideen im Mobilitätsbereich, die dem Ansatz folgen, Mobilität als Dienstleistung zu verstehen ("Mobility as a service/ MaaS") besitzen ein großes Potenzial, eine neue Mobilitätskultur in die Wege zu leiten. Gleichzeitig dürfen sie jedoch aus Sicht der BUNDjugend nicht als Allheilmittel verstanden werden. Vielmehr muss individuell geprüft werden, ob die Innovationen wirklich zu nachhaltigen Veränderungen führen. Somit sind Städte und Kommunen gefragt, ein politisches Monitoring durchzuführen und ggf. Regulierungen vorzunehmen. Ride- Sharing und Carsharing sollten vor allem in Randbezirken und ländlichen Gebieten mit einem gering ausgebauten ÖPNV eingesetzt und subventioniert werden. Dafür muss eine kommunale, nicht gewinnorientierte Sharing-Infrastruktur, die Mobilität für alle ermöglicht, in ländlichen Gebieten aufgebaut werden. In Städten müssen die Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen und Falschparken deutlich erhöht werden und sich am Einkommen der Fahrer*innen bemessen, wie es in anderen Ländern schon praktiziert wird. Um Städte für andere Verkehrsmittel als das PKW attraktiver zu gestalten, fordern wir eine Citymaut für Innenstädte und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die sich nach Hubraumgröße oder Schadstoffausstoß der parkenden Fahrzeuge richtet. Das hierdurch eingenommene Geld soll in bessere Rad- und Gehwege sowie einen günstigeren ÖPNV investiert werden. Fakt ist: Selbst wenn Autofahrer*innen einen eigenen PKW mit Freiheit, Wohlstand und Unabhängigkeit verbinden, müssen sie für die realen Kosten aufkommen!

Gleichzeitig wird durch die Mobilitätswende sowie autonomes Fahren und die Digitalisierung gerade in der Automobilindustrie ein großer Wandel stattfinden. Damit dieser sozialverträglich für die Arbeitnehmer*innen geschieht, müssen sowohl die Vertreter der Automobilindustrie, als auch der Staat ein langfristiges Maßnahmen- und Subventionierungspaket auf den Weg geben, damit Facharbeiter*innen qualifiziert und umgeschult werden und damit Zuliefererbetriebe nicht durch den Wandel in die Insolvenz gedrängt werden. Hier fordern wir von der Bundesregierung einen langfristigen Fahrplan, wie der bisherige Verkehr schrittweise zu einem Nachhaltigen umgebaut wird, damit die Unternehmen Planungssicherheit besitzen. Von den Unternehmen fordern wir, dass sie aktiv in die für den Wandel nötigen Technologien investieren und nicht mit Kündigungen und Stellenstreichungen reagieren. Von den Gewerkschaften fordern wir, dass sie sich miteinbringen und nicht die Mobilitätswende aus Angst vor einem Wandel des Arbeitsmarktes blockieren.

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

3. ÖPNV:

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



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

Um zusätzlich die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern, sind sichere, gut strukturierte und saubere Bahnhöfe essentiell. Dies kann bspw. in Form von sich automatisch öffnenden und schließenden Schutzwänden vor ausgewählten S - und U- Bahn-Gleisen, einer guten Beschilderung, kurzen und überschneidungsfreien Fußwegen und Markierungen für einen effizienten Fahrgastein- und ausstieg erreicht werden. Um eine Vernetzung der verschiedenen Regionen und somit ein vereinfachtes Reisen zu ermöglichen, sollten die Buchungsportale der verschiedenen Verkehrsverbünde zu einem übergeordnetem Portal zusammengefasst sowie einheitliche und einfach zu bedienende Fahrkartenautomaten für den Nah - und Fernverkehr eingerichtet werden. Auch die Tarifstruktur sollte vereinheitlicht und vereinfacht werden, sodass sich auch Neukund*innen und Tourist*innen gut mit der Ticketbuchung zurechtfinden. Dabei muss sichergestellt werden, dass anonymes Reisen möglich ist.

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

4. Radverkehr:

Für den Radverkehr fordern wir den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, damit das Fahrrad für alle zu einem attraktiven Verkehrsmittel wird. Der Radwegbestand muss massiv ausgebaut werden, ohne die Straßen zu erweitern. Dafür müssen Autospuren zu Fahrradspuren umgewidmet werden. Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit für die Radfahrer*innen zu erhöhen, z. B. indem Autos und Lieferverkehr durch Poller daran gehindert werden, auf den Fahrradwegen zu parken (sogenannte "protected bikelanes" [24]). Hoch frequentierte Routen sollen zu mehrspurigen Schnellstrecken erweitert werden. Eine bessere Pflege der Wege, z.B. mit einem Winterdienst, ist unabdingbar. Außerdem muss

es mehr sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten sowie eine einfachere, nicht zu teure Mitnahmemöglichkeit in der Bahn geben. Neben dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur braucht es auch ein kommunales, gut durchdachtes Leihradsystem. Dieses sollte größtenteils stationsbasiert und durch ein günstiges Jahresabo für alle nutzbar sein.

Das Dienstwagenprivileg sollte abgeschafft und stattdessen steuerliche Anreize für Dienstfahrräder oder Jahresabos für Leihradsysteme gesetzt werden. Um das Fahrradfahren auf dem Land attraktiver zu machen, sollten gut ausgebaute Radwege neben allen stark frequentierten Landstraßen verlaufen. Radwege sollen dabei nicht nur für den Tourismus, sondern verstärkt für Pendler*innen geplant werden. Auch sollten E -Bikes verstärkt subventioniert werden und dafür überdachte Ladestationen, die bevorzugt Strom aus erneuerbaren Energiequellen beziehen, in Gewerbegebieten aufgebaut werden. Ebenso wie bei den Akkus für E-Autos, gilt es hier eine Recycling-Quote von bis zu 95% zu erzielen und die Akkus in ihrer gesamten Lebenszeit zu nutzen. Eine Sharing - Radinfrastruktur sollte von den kommunalen Betrieben bereitgestellt werden.

5. Fußverkehr und barrierefreier Individualverkehr:

Das stadtplanerische Leitbild einer Stadt der kurzen Wege würde insgesamt zu weniger Verkehr führen. Es gibt bereits Modellzonen in einigen Städten, die zeigen, wie eine fuß- und bewohner*innenfreundliche Straßenführung aussehen könnte. Deshalb fordern wir, dass bei



zukünftigen Planungen oder Umgestaltungen von Wohnquartieren die Bedürfnisse von Fußgänger*innen vorrangig berücksichtigt werden.

Leitbild hierfür sollte die Stadt der kurzen Wege sein: Es sollten keine reinen Wohnquartiere oder Einkaufszentren auf der grünen Wiese (in bisher unbebautem und weit vom Stadtzentrum entfernten Gebiet) genehmigt werden. Fußwege müssen kontinuierlich geräumt und instand gehalten sowie barrierefrei gestaltet werden. Bei besonders breiten Straßen (>30 m) ist mehr Raum für Fußgänger zu schaffen, wenn die Planung dies zulässt. Gegen Parken auf Fußwegen muss konsequent vorgegangen werden. Autospuren sollten für verkehrsberuhigte Zonen, in denen Begegnungsräume mit Bänken & Natur geschaffen werden, umgewidmet werden. Ziel muss sein, sicheren Fußverkehr zu ermöglichen. Dadurch sind positive Effekte für die Attraktivität der Stadt, das Individuum und das soziale Miteinander zu erwarten.

6. Bahn:

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

Der Ausbau, die Modernisierung und der Unterhalt der Bahninfrastruktur muss zu 100% in der Hand des Bundes liegen und darf nicht an gewinnorientierte Unternehmen abgegeben werden. Die Bahn sollte ihre Gelder zuerst in Deutschland und nicht im Ausland investieren um ihren gemeinwohlorientierten Zielen gerecht zu werden. Außerdem muss der Bund deutlich höhere Investitionen in das Schienennetz und die Bahnhöfe bereitstellen, und den Menschen schnelle, komfortable und zugleich kostengünstige Verbindungen anbieten zu können. Nur so kann die Bahn eine gute Alternative zum Flugverkehr darstellen und deutlich komfortabler als der PKW werden. Dafür wird ein Nachtzugnetz zwischen allen größeren Metropolen benötigt. Es müssen mehr Schnellstrecken (aus)gebaut werden und die Anbindung an kleinere Bahnhöfe und kleinere Orte mit Regionalbahnen, Car- und Ridesharing verbessert werden. Es braucht ein europaweites einheitliches Ticket- und Buchungssystem, sodass die Kund*innen ihre Fahrten quer durch Europa einfach buchen, bei

Zugausfällen und Verspätungen die Anschlusszüge problemlos nutzen und Entschädigungen ohne bürokratischen Aufwand erhalten können. Die Bundesregierung muss sich dafür stark machen, dass EU-weite Regularien abgebaut und vereinheitlicht werden sowie die Infrastruktur (z.B. Schienenbreite) in allen EU-Staaten gleich aufgebaut ist, damit Züge ohne zusätzliche Kosten transnational fahren können.

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

7. Flugverkehr:

Angesichts der Klimaproblematik des Fliegens fordert die BUNDjugend, Kurzstreckenflüge unter 1.000 km innerhalb Europas abzuschaffen und Kerosin genügend zu besteuern. Die Mehrwertsteuer muss auch für internationale Flugtickets gelten. Wir setzen uns dafür ein, alle Subventionen des Flugverkehrs zu streichen, die eine Bahnfahrt teurer machen als einen Inlandsflug und die realen Umweltkosten des Fliegens beispielsweise durch eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets einzupreisen. Die durch die Luftfahrt eingenommenen Gelder sollten in die Kostenreduzierung von Bahntickets investiert werden. Gleichzeitig ist es notwendig, ein integriertes und länderübergreifendes Schienen- und Nachtzugnetz auszubauen, um lange Strecken komfortabel buchen und zurücklegen zu können. So werden für Verbraucher*innen Anreize geschaffen, um vom Flugzeug auf den Zug umzusteigen. Aus der Perspektive der Klimagerechtigkeit fordern wir, Fliegen als Privileg, z. B. in der Schule, zu diskutieren. Bezogen auf die Flüge, die nicht durch eine Landverbindung ersetzt werden können, sprechen wir uns für eine Erforschung und Förderung alternativer Antriebe, wie z.B. E-Fuels aus.

Beschlossen am 06.09.2020