



# Verkehrs- und Mobilitätswende für den Klimaschutz

---

## 1Antragstext

### 21. Grundlegende Forderungen:

3Die Bundjugend setzt sich dafür ein, die Mobilitätswende schnellstmöglich  
 4voranzutreiben. Für uns bedeutet dies, unsere Fortbewegung grundlegend zu einer  
 5postfossilen, damit klimaneutralen und ressourcensparenden Mobilität  
 6umzugestalten. Wir wollen Mobilität mit so wenig Verkehr wie möglich erreichen  
 7und uns dabei an den 3 V's des Verkehrs "vermeiden", "verlagern" und "verbessern"  
 8orientieren. Demnach geht es uns nicht alleine um eine Antriebswende, sondern um  
 9ein grundlegendes Umdenken, wie wir uns zukünftig von A nach B fortbewegen  
 10wollen.

11

### 122.Auto

13Um Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide endlich einzuhalten, müssen alle  
 14neu zugelassenen Benziner einen Partikelfilter und alle Dieselfahrzeuge ein  
 15SCRSystem, das die im Motor entstehenden Stickoxide neutralisiert, aufweisen. Der  
 16Treibstoffverbrauch und der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen darf nicht länger  
 17durch Tricks bei Steuerung und Messung schön gerechnet werden, sondern muss für  
 18die Nutzer\*innen transparent sein. Zudem müssen bestehende Grenzwerte für  
 19Schadstoffe und NOx eingehalten werden. Auf lange Sicht muss der  
 20Verbrennungsmotor aus dem PKW verschwinden und durch effizientere und  
 21emissionsfreie Antriebstechnologien, wie Elektromotor und Brennstoffzelle ersetzt  
 22werden. Deshalb fordern wir ein Verbot für Verbrennungsmotoren in neu  
 23zugelassenen PKWs ab 2030.

24Um die Anzahl der Unfallopfer und den Energieverbrauch im Straßenverkehr zu  
 25reduzieren, fordern wir ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, 80km/h auf  
 26Landstraßen und 30km/h in Städten. Um die Treibhausgase im Verkehrssektor zu  
 27reduzieren, fordern wir die sofortige Streichung des Dienstwagenprivilegs für Autos  
 28mit Verbrennungsmotor und die Aufhebung der Dieselsubventionen sowie eine  
 29stärkere Besteuerung von Wagen mit großen Motorleistungen. Gleichzeitig müssen  
 30den Menschen gute und bezahlbare Alternativen angeboten werden, um ihren  
 31Bedarf an Mobilität zu decken. Deshalb sollte das zusätzlich eingenommene Geld in  
 32den Ausbau von Bahn-, ÖPNV- und Radinfrastruktur fließen und Jobickets, sowie  
 33(Dienst-)Fahrräder, allerdings keine E-Scooter, sollten subventioniert werden, sodass  
 34diese Art der Mobilität durch geringe Kosten attraktiv wird. Auch sollen Batterie-

35elektrische Kleinwagen, mit Leistungen bis 130PS und Reichweiten bis 350km  
36verstärkt subventioniert und die Ladeinfrastruktur schneller ausgebaut werden.  
37Beim Ausbau der Ladesäulen sehen wir nicht nur den Bund und die Länder in der  
38Pflicht, sondern auch die Automobilhersteller, die sich an den Kosten beteiligen  
39sollen.

40Auch müssen die Anmelde- und Bezahlvorgänge an den Stationen vereinheitlicht  
41werden und einfach und transparent ablaufen. Mitfahrgelegenheiten und  
42Fahrgemeinschaften sollten von Gemeinden stärker beworben und subventioniert  
43werden, sodass die Auslastung von PKWs steigt. Auch Modellprojekte wie das  
44Abholmodell der „blauen Bank“, bei der sich potenzielle Mitfahrende an festen  
45Sammelpunkten einfinden, um von Autofahrer\*innen mitgenommen zu werden,  
46sollten unterstützt werden und als "best practice"-Beispiele Verbreitung finden.

47Neue Ideen im Mobilitätsbereich, die dem Ansatz folgen, Mobilität als Dienstleistung  
48zu verstehen ("Mobility as a service/ MaaS") besitzen ein großes Potenzial, eine neue  
49Mobilitätskultur in die Wege zu leiten. Gleichzeitig dürfen sie jedoch aus Sicht der  
50BUNDjugend nicht als Allheilmittel verstanden werden. Vielmehr muss individuell  
51geprüft werden, ob die Innovationen wirklich zu nachhaltigen Veränderungen  
52führen. Somit sind Städte und Kommunen gefragt, ein politisches Monitoring  
53durchzuführen und ggf. Regulierungen vorzunehmen. Ride-Sharing und Carsharing  
54sollten vor allem in Randbezirken und ländlichen Gebieten mit einem gering  
55ausgebauten ÖPNV eingesetzt und subventioniert werden. Dafür muss eine  
56kommunale, nicht gewinnorientierte Sharing-Infrastruktur, die Mobilität für alle  
57ermöglicht, in ländlichen Gebieten aufgebaut werden.

58In Städten müssen die Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen und  
59Falschparken deutlich erhöht werden und sich am Einkommen der Fahrer bemessen,  
60wie es in anderen Ländern schon praktiziert wird. Um Städte für andere  
61Verkehrsmittel als das PKW attraktiver zu gestalten, fordern wir eine Citymaut für  
62Innenstädte und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die sich nach  
63Hubraumgröße oder Schadstoffausstoß der parkenden Fahrzeuge richtet. Das  
64hierdurch eingenommene Geld soll in bessere Radwege oder einen günstigeren  
65ÖPNV investiert werden. Fakt ist: Selbst wenn Autofahrer\*innen einen eigenen PKW  
66mit Freiheit, Wohlstand und Unabhängigkeit verbinden, müssen sie für die realen  
67Kosten aufkommen!

68Gleichzeitig wird durch die Mobilitätswende, sowie autonomes Fahren und die  
69Digitalisierung gerade in der Automobilindustrie ein großer Wandel stattfinden.  
70Damit dieser sozialverträglich für die Arbeitnehmer\*innen geschieht, müssen sowohl  
71die Automobilisten, als auch der Staat ein langfristiges Maßnahmen- und  
72Subventionierungspaket auf den Weg geben, damit Facharbeiter\*innen qualifiziert  
73und umgeschult werden und damit Zuliefererbetriebe nicht durch den Wandel in die  
74Insolvenz gedrängt werden.

75Hier fordern wir von der Bundesregierung einen langfristigen Fahrplan, wie der  
76bisherige Verkehr schrittweise zu einem Nachhaltigen umgebaut wird, damit die  
77Unternehmen Planungssicherheit besitzen. Von den Unternehmen fordern wir, dass  
78sie aktiv in die für den Wandel nötigen Technologien investieren und nicht mit  
79Kündigungen und Stellenstreichungen reagieren. Von den Gewerkschaften fordern

80wir, dass sie sich miteinbringen und nicht die Mobilitätswende aus Angst vor einem  
81Wandel des Arbeitsmarktes blockieren.

82Ziel muss es sein den PKW Verkehr in Städten deutlich zu reduzieren, sodass die  
83Bürger\*innen ein mehr an Lebensqualität in Form von sauberer Luft, weniger Lärm  
84und weniger Unfällen haben. Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen können für Rad-  
85und Fußgänger\*innenwege verwendet werden oder zu Grünanlagen, Jugendtreffs  
86und Sportanlagen, also zu Orten des öffentlichen Lebens, umgebaut werden.

87

### 883. ÖPNV

89Um allen Menschen Mobilität zu ermöglichen, muss der ÖPNV massiv gefördert und  
90ausgebaut werden. Für diesen Ausbau müssen zunächst Gelder in mittlerer  
91zweistelliger Milliardenhöhe [1] von der Bundesregierung bereit gestellt werden, mit  
92denen sowohl das bestehende ÖPNV-Netz modernisiert als auch das ÖPNV-Netz  
93Stück für Stück vergrößert wird. Dafür muss ein Ausbauplan erstellt werden, welcher  
94kontinuierlich umgesetzt wird, aber gleichzeitig auf neue technologische  
95Erfordernisse und Möglichkeiten reagieren kann. Die Taktung von Bussen und  
96Bahnen muss erhöht werden, wobei die natürliche Grenze für die Verdichtung der  
97Takte zu berücksichtigen ist. Um sogenannte Pulkbildung und somit starke  
98Unregelmäßigkeiten möglichst zu vermeiden, sollen dem ÖPNV bestimmte  
99Vorrechte wie eigene Spuren oder eine prioritäre Ampelschaltung eingeräumt  
100werden. Autospuren können hierfür in Busspuren umgewandelt werden. Zudem  
101muss der ÖPNV durch leicht verständliche/übersichtliche und günstigere Preise,  
102sowie kostenlose Tickets für Bedarfsgruppen das zentrale Fortbewegungsmittel für  
103alle Menschen werden. Kollektiver motorisierter Verkehr ist in einem Großteil der  
104Fälle nämlich deutlich effizienter als Individualverkehr. Um Mobilität für alle, auch  
105für mobilitätseingeschränkte Personen, zu ermöglichen, muss der ÖPNV barrierefrei  
106sein.

107Gleichzeitig sollten ÖPNV-Angebote noch stärker mit alternativen  
108Mobilitätsdienstleistungen wie Leihfahrrädern, Car- und Ride-Sharing, Rufbussen  
109und Sammeltaxis verknüpft werden. Dies ist besonders relevant für Randgebiete:  
110Hier müssen flexible Zubringer zu U-/S-Bahn-Stationen (z. B. Rufbusse mit fixem Ziel)  
111eingesetzt werden. Auch Expressverbindungen von Randbezirken in die City stellen  
112eine gute Möglichkeit dar. Bürgerinitiativen und -beteiligungen sollten hier verstärkt  
113beachtet werden, um die Wünsche und tatsächlichen Bedarfe der Menschen zu  
114berücksichtigen.

115Um zusätzlich die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern, sind sichere, gut strukturierte  
116und saubere Bahnhöfe essentiell. Dies kann bspw. in Form von sich automatisch  
117öffnenden und schließenden Schutzwänden vor den Gleisen, einer guten  
118Beschilderung, kurzen und überschneidungsfreien Fußwegen und Markierungen für  
119einen effizienten Fahrgastein- und ausstieg erreicht werden. Um eine Vernetzung der  
120verschiedenen Regionen und somit ein vereinfachtes Reisen zu ermöglichen, sollten  
121die Buchungsportale der verschiedenen Verkehrsverbunde zu einem  
122übergeordnetem Portal zusammengefasst sowie einheitliche und einfach zu  
123bedienende Fahrkartenautomaten für den Nah- und Fernverkehr eingerichtet  
124werden. Auch die Tarifstruktur sollte vereinheitlicht und vereinfacht werden, sodass

125sich auch Neukund\*innen und Tourist\*innen gut mit der Ticketbuchung  
126zurechtfinden.

127Für einen (energie-)effizienteren Betrieb sollten automatisierte U-Bahnen eingesetzt  
128werden, die zudem eine dichtere Taktung und rund-um-die-Uhr Fahrten  
129ermöglichen, ohne die Fahrer\*innen zu belasten. Busse sollten auf elektrische  
130Antriebe umgestellt werden. Aufgrund der geringen Erfahrungswerte beim Betrieb  
131von E-Bussen sollten Fördergelder für die Anschaffung und für Forschungsprojekte  
132bereitgestellt werden.

133

#### 1344. Fahrrad

135Wer wissen möchte, wie fahrradfreundliche Städte aussehen, sollte sich Beispiele  
136wie Amsterdam, Kopenhagen oder Münster anschauen. 62% der alltäglichen  
137Verkehrsteilnehmer\*innen in Kopenhagen fahren mit dem Fahrrad. Eine Umfrage  
138ergab, dass sie es nicht etwa tun, weil sie umweltbewusst sind, sondern einfach, weil  
139es praktisch ist. [24] Dies zeigt, dass Kommunen und Städte durch konkrete Anreize  
140und den Umbau der Infrastruktur dafür sorgen können, dass mehr Menschen  
141Fahrrad fahren.

142Daher fordern wir den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, damit das Fahrrad für alle zu  
143einem attraktiven Verkehrsmittel wird. Der Radwegbestand muss – vor allem in den  
144Städten - massiv ausgebaut werden, ohne die Straßen zu erweitern. Dafür müssen  
145Autospuren zu Fahrradspuren umgewidmet werden. Es müssen Maßnahmen  
146ergriffen werden, um die Sicherheit für die Radfahrer\*innen zu erhöhen, z. B. indem  
147Autos und Lieferverkehr durch Poller daran gehindert werden, auf den  
148Fahrradwegen zu parken (sogenannte "protected bikelanes" [24]).

149Hochfrequentierte Routen sollen zu mehrspurigen Schnellstrecken erweitert  
150werden. Eine bessere Pflege der Wege, z.B. mit einem Winterdienst, ist unabdingbar.  
151Außerdem muss es mehr sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten sowie eine  
152einfachere, nicht zu teure Mitnahmemöglichkeit in der Bahn geben. Das  
153Dienstwagenprivileg sollte abgeschafft und stattdessen steuerliche Anreize für  
154Dienstfahrräder gesetzt werden.

155Um das Fahrradfahren auf dem Land attraktiver zu machen, sollten gut ausgebaute  
156Radwege neben allen Landstraßen verlaufen. Radwege sollen dabei nicht nur für den  
157Tourismus, sondern verstärkt für Pendler\*innen geplant werden. Auch sollten E-  
158Bikes verstärkt subventioniert werden und dafür überdachte Ladestationen, die  
159bevorzugt Strom aus erneuerbaren Energiequellen beziehen, in Gewerbegebieten  
160aufgebaut werden. Eine Sharing-Radinfrastruktur sollte von den kommunalen  
161Betrieben bereitgestellt werden.

162

#### 1635. Fuß

164Das stadtplanerische Leitbild einer Stadt der kurzen Wege würde insgesamt zu  
165weniger Verkehr führen. Es gibt bereits Modellzonen in einigen Städten, die zeigen,  
166wie eine fuß- und bewohner\*innenfreundliche Straßenführung aussehen könnte.  
167Deshalb fordern wir, dass bei zukünftigen Planungen oder Umgestaltungen von  
168Wohnquartieren die Bedürfnisse von Fußgänger\*innen vorrangig zu berücksichtigen

169 sind. Leitbild hierfür sollte die Stadt der kurzen Wege sein: Es sollten keine reinen  
 170 Wohnquartiere oder Einkaufszentren auf der grünen Wiesen genehmigt werden.  
 171 Fußwege müssen kontinuierlich geräumt und instand gehalten werden. Gegen  
 172 Parken auf Fußwegen muss konsequent vorgegangen werden. Autospuren sollten  
 173 für verkehrsberuhigte Zonen, in denen Begegnungsräume mit Bänken & Natur  
 174 geschaffen werden, umgewidmet werden. Ziel muss sein, sicheren Fußverkehr zu  
 175 ermöglichen. Dadurch sind positive Effekte für die Attraktivität der Stadt, das  
 176 Individuum und das soziale Miteinander zu erwarten.

177

### 1786. Bahn

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

186 Der Ausbau, die Modernisierung und der Unterhalt der Bahninfrastruktur muss zu  
 187 100% in der Hand des Bundes liegen und darf nicht an gewinnorientierte  
 188 Unternehmen abgegeben werden. Die Bahn sollte ihre Gelder zuerst in Deutschland  
 189 und nicht im Ausland investieren um ihren gemeinwohlorientierten Zielen gerecht zu  
 190 werden. Außerdem muss der Bund deutlich höhere Investitionen in das  
 191 Schienennetz und die Bahnhöfe bereitstellen, und den Menschen schnelle,  
 192 komfortable und zugleich kostengünstige Verbindungen anbieten zu können. Nur so  
 193 kann die Bahn eine gute Alternative zum Flugverkehr darstellen und deutlich  
 194 komfortabler als der PKW werden. Dafür wird ein Nachtzugnetz zwischen allen  
 195 größeren Metropolen benötigt. Es müssen mehr Schnellstrecken (aus)gebaut werden  
 196 und die Anbindung an kleinere Bahnhöfe und kleinere Orte mit Regionalbahnen, Car-  
 197 und Ridesharing verbessert werden. Es braucht ein europaweites einheitliches  
 198 Ticket- und Buchungssystem, sodass die Kund\*innen ihre Fahrten quer durch Europa  
 199 einfach buchen, bei Zugausfällen und Verspätungen die Anschlusszüge problemlos  
 200 nutzen und Entschädigungen ohne bürokratischen Aufwand erhalten können. Die  
 201 Bundesregierung muss sich dafür stark machen, dass EU-weite Regularien abgebaut  
 202 und vereinheitlicht werden sowie die Infrastruktur (z.B. Schienenbreite) in allen EU-  
 203 Staaten gleich aufgebaut ist, damit Züge ohne zusätzliche Kosten transnational  
 204 fahren können.

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

210

211

212

213

**2147. Flugverkehr**

215 Angesichts der Klimaproblematik des Fliegens fordert die BUNDjugend,  
 216 Kurzstreckenflüge unter 500km innerhalb Europas abzuschaffen und Kerosin  
 217 genügend zu besteuern. Die Mehrwertsteuer muss auch für internationale  
 218 Flugtickets gelten. Wir setzen uns dafür ein, alle Subventionen des Flugverkehrs zu  
 219 streichen, die eine Bahnfahrt teurer machen als einen Inlandsflug und die realen  
 220 Umweltkosten des Fliegens beispielsweise durch eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Flugtickets  
 221 einzupreisen. Die durch die Luftfahrt eingenommenen Gelder sollten in die  
 222 Kostenreduzierung von Bahntickets investiert werden. Gleichzeitig ist es notwendig,  
 223 ein integriertes und länderübergreifendes Schienen- und Nachtzugnetz auszubauen,  
 224 um lange Strecken komfortabel buchen und zurücklegen zu können. So werden für  
 225 Verbraucher\*innen Anreize geschaffen, um vom Flugzeug auf den Zug umzusteigen.  
 226 Aus der Perspektive der Klimagerechtigkeit fordern wir, Fliegen als Privileg, z. B. in  
 227 der Schule, zu diskutieren. Bezogen auf die Flüge, die nicht durch eine  
 228 Landverbindung ersetzt werden können, sprechen wir uns für eine Erforschung und  
 229 Förderung alternativer Antriebe, wie z.B. E-Fuels aus.

230

**231 Begründung****2321. Einleitung**

233 Die Klimakrise ist in aller Munde und gilt als "bekanntes", aber nicht gelöstes  
 234 Problem. Der Sommer 2018 war außergewöhnlich warm und trocken und weiterhin  
 235 wird mit der Trockenheit gekämpft – Landwirt\*innen, Förster\*innen und  
 236 Binnenschiffer\*innen sind nur ein paar der Gruppen, die den Klimawandel deutlich  
 237 bemerken. [1]

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

241 Die deutsche Bundesregierung strebt demnach eine nahezu vollständige  
 242 Dekarbonisierung aller Sektoren bis 2050 an. Diesen Zielen folgten aber keine Taten:  
 243 Deutschland verfehlt sein Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 40% im  
 244 Vergleich zu 1990 zu reduzieren, deutlich. Dabei gehen ein Fünftel der in  
 245 Deutschland ausgestoßenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf das Konto des Verkehrs. Der  
 246 Verkehrssektor hat es zudem als einziger Sektor nicht geschafft, seine CO<sub>2</sub>-  
 247 Emissionen zu reduzieren. Das zeigt: Klimaschutz geht nicht ohne Verkehrswende.

248 Dieser Antrag ist als Vorschlag für die Umsetzung einer Verkehrswende zu sehen. Mit  
 249 der Verkehrswende müssen aber noch weitere Transformationen einhergehen,  
 250 damit gleichzeitig die Klimakrise bewältigt werden kann.

251

**252 Quellen Einleitung:**

253 [1] <https://www.tagesschau.de/inland/treibhausgasemissionen-101.html>

254

**2552. Auto**

256Die Verkehrsinfrastruktur und -politik wird derzeit vom Auto dominiert. Dabei wird  
257ein Verkehrsmittel bevorzugt, das klimaschädlich, laut, gesundheitsschädigend und  
258ineffizient ist und darüber hinaus noch unglaublich viel Raum einnimmt.

259Im Gegensatz dazu ist unser Ziel, die Stadt so umzubauen, dass die Bewohner\*innen  
260auch ohne privaten PKW entspannt von A nach B kommen können und gleichzeitig  
261eine hohe Lebensqualität gewährleistet ist. Unsere Hauptforderung für einen Umbau  
262der Stadt ist deswegen, die Flächen massiv umzuverteilen:

263Mehr Wege für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, aber auch mehr Flächen für öffentliche  
264Begegnungsräume wie Parks, Spielplätze und Fußgängerzonen! Weniger Fläche für  
265Privatautos und angemessene Preise für öffentliche Parkplätze. Der Straßenverkehr  
266macht 18% der Gesamtemissionen von Deutschland aus und dessen Emissionen sind  
267im Vergleich zu 1995 sogar um 0,5% gestiegen [2, 3]. Dabei hat der Straßenverkehr  
268einen maßgeblichen Anteil daran, dass unsere Luft mit Schadstoffen belastet ist  
269(Grenzwerte für Stickoxide in 35 deutschen Städten werden weiterhin überschritten  
270[4]; zu hohe Feinstaubbelastung [5]). Autos sorgen zudem für eine erhöhte  
271Lärmbelastung in Städten, Grenzwerte werden hier regelmäßig überschritten [6].  
272Zudem werden jährlich über 390.000 Menschen im Straßenverkehr verletzt und über  
2733.000 getötet [7]. Durch immer schnellere, leistungsstärkere, schwerere und stärker  
274motorisierte Autos wird sich dieser Trend sicherlich nicht ändern. Außerdem werden  
275durch immer mehr SUVs auf unsere Straßen absurde Forderungen nach breiteren  
276Straßen laut - und das, obwohl die Verkehrswege schon jetzt für 40% des gesamten

277Flächenverbrauchs in Deutschland verantwortlich sind! Der Platzbedarf für PKW ist  
278dabei im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln signifikant höher [8], [9]. Hierdurch  
279geht wertvolle Fläche für Wälder und Äcker, aber auch für Spielplätze, Parks und  
280Wohnraum verloren. Alle diese Probleme haben nicht nur Folgen für Umwelt,  
281Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität, sondern verursachen auch enorme  
282finanzielle Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen [10, 11] ,  
283obwohl ein Großteil der Schäden durch private PKW verursacht werden. In größeren  
284Städten werden Privatautos zudem selten täglich benötigt. Sie stehen  
285durchschnittlich 23h pro Tag nur herum. Zudem ist ein fahrender Pkw  
286durchschnittlich mit nur 1,42 Personen besetzt, bei Arbeitswegen fällt der  
287Besetzungsgrad mit 1,2 Personen pro Pkw sogar noch wesentlich geringer aus [12].  
288Dabei bieten gerade Arbeitswege, welche täglich durch die gleiche oder ähnliche  
289Strecke gekennzeichnet sind, eine große Chance, gemeinschaftlich zurückgelegt zu  
290werden und damit Emissionen und vor allem Stau durch Pendler\*innenverkehr  
291einzusparen. Zwar werben auch viele Ride- und Carsharing- Anbieter damit,  
292Wegstrecken von Einzelpersonen, die sonst individuell gefahren wären, zu  
293kombinieren und somit einen Beitrag zu Umwelt zu leisten. Tatsächlich führt der  
294vermehrte Einsatz von solchen kommerziellen Sharing-Angeboten jedoch aktuell  
295dazu, dass das Verkehrsaufkommen steigt, da hierdurch in erster Linie Strecken  
296ersetzt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück gelegt werden  
297[13]. Der Großteil der Anbieter verfolgt kommerzielle Interessen und bedient daher  
298vor allem Ballungszentren, in denen bereits ausreichend Alternativen zum eigenen  
299Auto bestehen; nicht jedoch die Regionen, in denen Strecken zu lang sind, um sie mit  
300dem Rad zurückzulegen bzw. der ÖPNV schlecht ausgebaut ist.

301

**302Quellen Auto:**

- 303[2]<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-304verkehrs#textpart-2>
- 305[3]<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/306treibhausgasemissionen/emissionsquellen#textpart-2>
- 307[4] <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-2018>
- 308[5]<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-3092016-stickstoffdioxid-weiter>
- 310[6]<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplaerm/311strassenverkehrsplaerm#textpart-1>
- 312[7] <https://www.bussgeldkatalog.org/unfallstatistik/>
- 313[8]<https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/314flaeche/siedlungsverkehrsflaeche#textpart-1>
- 315[9] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-316bus-strassenbahn-stadtbahnfußgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>
- 317[10]<http://www.bpb.de/gesellschaft/umwelt/dossier-umwelt/61374/externe-kosten>
- 318[11][https://www.greensefa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/319Costs\\_of\\_cars/The\\_true\\_costs\\_of\\_ca-rs\\_DE.pdf](https://www.greensefa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/319Costs_of_cars/The_true_costs_of_ca-rs_DE.pdf)
- 320[12] Mobilität in Deutschland 2008
- 321[13] FAZ (2019): Warum Fahrdienste wie uber den Stadtverkehr nicht entlasten
- 322<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/warum-fahrdienste-wie-uber-den-323stadtverkehr-nichtentlasten-15987296.html>
- 324
- 325<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/>
- 326[infas Mobilitaet in Deutschland 2017 Kurzreport DS.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf)
- 327

**3283. ÖPNV**

329Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist in einem schlechten  
 330Zustand: In Großstädten bestehen zwar insgesamt größere ÖPNV-Netze aus S-Bahn,  
 331Tram/Straßenbahn und Bus – diese konkurrieren, allerdings häufig mit anderen  
 332Verkehrsmitteln um die begrenzte Fläche und werden bei Neubauprojekten oft  
 333benachteiligt. Außerdem wird der öffentliche Verkehr in der Großstadt so stark  
 334genutzt, dass er häufig überlastet ist; die Schienennetze sind teilweise 100 Jahre alt,  
 335für ursprünglich viel geringere Fahrgastzahlen ausgelegt und nur vereinzelt  
 336modernisiert [14],[15]. Zudem kommt die Anschaffung von Ersatz-Bahnen oder  
 337elektrischen Bussen häufig nur schleppend voran.[16] Dies liegt neben längeren  
 338Wartezeiten für neue Fahrzeuge daran, dass die Kommunen häufig nicht die nötigen  
 339Mittel haben, um die nötigen Investitionen zu stemmen. [17]

340Im ländlichen Raum ist die Taktung der Verbindung oft schlecht; verbunden mit den  
 341hohen Preisen und der (für Neukunden) oft unübersichtlichen Tarifstruktur ist der  
 342ÖPNV deshalb bisher keine wirkliche Alternative zum eigenen Auto [18]. Menschen,



343die im ländlichen Raum wohnen, sind insofern gezwungen, einen Privat- PKW zu  
 344besitzen. Doch statt den ÖPNV im ländlichen Raum weiter auszubauen und die  
 345Taktung zu erhöhen, damit er eine Alternative darstellt, wird er Stück für Stück  
 346zurückgebaut. Dabei ist die stärkere Nutzung des ÖPNV unerlässlich, wenn die  
 347Klimaziele erreicht werden sollen, da er im Vergleich zum PKW durchschnittlich nur  
 348halb so viel Treibhausgas und deutlich weniger Stickoxide ausstößt [19]

349

### 350Quellen ÖPNV:

351[14] <https://www.welt.de/politik/deutschland/article148002075/Der-oeffentliche-352Nahverkehr-steht-vor-dem-Kollaps.html>

353[15] <https://www.spiegel.de/spiegel/oeffentlicher-nahverkehr-was-deutschland-von-354zuerich-lernen-kann-a-1196582.html>

355[16] <https://www.tagesschau.de/inland/oeffentlicher-nahverkehr-sparkurs-101.html>

356[17]<https://www.zukunft-mobilitaet.net/28179/analyse/finanzierung-des-oepnv-in-357deutschland/>

358[18] <https://taz.de/Zukunft-von-Bus--und-Bahnverkehr/!5374795/>

359[19]<https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-360vergleich>

361

362[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-363verlagerungspotenzialalltagsmobilitaet.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-363verlagerungspotenzialalltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile)

364

365[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/366201-9-02-20\\_texte\\_14-2019\\_mobilitaetskonzepte.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/366201-9-02-20_texte_14-2019_mobilitaetskonzepte.pdf)

367

368

369

### 3704. Radverkehr

371Fahrradfahren ist in vielen deutschen Städten nicht sicher und attraktiv genug.  
 372Fahrradwege sind nicht vorhanden, schlecht ausgebaut oder werden durch parkende  
 373Autos blockiert. Fahrradwege auf der Straße werden oft zugeparkt und  
 374Fahrradfahrer müssen sich in den fließenden Verkehr an Autos einreihen. Viele  
 375Autofahrer halten beim Überholen einen zu geringen Abstand ein. Ein weitere  
 376Gefahr sind Dooring-Unfälle, bei denen Fahrradfahrer\*innen durch das Öffnen der  
 377Autorüren durch Autofahrer\*innen verletzt werden. Beleuchtung und Breite der  
 378Radwege sind zudem oft nicht ausreichend und Radwege werden im Winter häufig  
 379nicht oder zu spät von Schnee und Eis geräumt. [20] Bisher sind im Verhältnis zu  
 380wenige Flächen in der Stadt dem Fahrrad gewidmet.

381In ländlichen Gebieten gibt es an vielen Land- und Bundesstraßen keine Radwege,  
 382weshalb Fahrradfahrer\*innen gezwungen sind, auf der Straße zu fahren oder einen  
 383großen Umweg in Kauf zu nehmen.[21]

384Insgesamt wird in Deutschland viel zu wenig Geld in die Radinfrastruktur gesteckt;  
385auf Bundesebene sind es nur 0,5% des Haushalts für Verkehrsinfrastruktur. [22]

386Dies alles führt dazu, dass zu wenige Menschen bereit sind, auf das Fahrrad  
387umzusteigen. Dabei hat das Radfahren einige positive Effekte: So sind  
388Fahrradfahrer\*innen in der Stadt häufig schneller unterwegs. Gleichzeitig wird der  
389Ausstoß an Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen minimiert. Der Radverkehr  
390verursacht zudem deutlich weniger Lärm und benötigt weniger Platz. Zusätzlich ist  
391Fahrradfahren aufgrund der sportlichen Betätigung gesund; die Gesundheitskosten  
392sinken somit nicht nur für die Radfahrer\*innen persönlich, sondern auch für die  
393Gesellschaft. [23]

394

#### 395Quellen Radverkehr:

396[20] <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/das-fahrrad-im-397jahr-2017-probleme-undloesung>

398[21] <https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/radverkehr-in-zahlen.pdf>

399[22]<https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrraeder-deutsche-staedte-400investieren-laut-greenpeacewenig-in-sicheren-radverkehr-a-1225249.html>

401[23]<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-402mobilitaet/radverkehr#textpart-1>

403[24]<https://www.kk.dk/indhold/62-af-koebenhavnerne-cykler-til-arbejde-og-404uddannelse>

405

#### 4065. Fußverkehr

407Der Fußverkehr wird größtenteils gar nicht als Verkehr anerkannt und seine Relevanz  
408unterschätzt. Dies liegt daran, dass in unserer Gesellschaft das Ziel vorherrscht,  
409möglichst schnell von A nach B zu kommen.

410Gleichzeitig sind Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorte weit voneinander getrennt, dies  
411bezeichnet man als entmischte Stadtstrukturen [25]. Durch die immer längeren  
412Strecken werden vermehrt Wege mit dem Auto zurückgelegt und die Stadtstruktur  
413immer weiter an das Auto angepasst. So dienen Straßen vor allem dafür, Autos ein  
414schnelles Fortkommen zu ermöglichen. Nicht auf Fußgänger\*innen abgestimmte  
415Ampelphasen machen das zu Fuß gehen unattraktiv und erschweren besonders für  
416ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr.  
417Schmale Fußwege in schlechtem Zustand oder fehlende Überquerungshilfen an  
418Straßen führen zudem zu mangelnder Sicherheit für Fußgänger\*innen. Auch  
419Hindernisse wie auf dem Gehweg parkende Autos oder Fahrräder stören das zu Fuß  
420gehen.

421Verkehrsberuhigte Zonen oder gar Spielstraßen, auf denen gefahrlos gelaufen und  
422der öffentliche Raum von allen genutzt werden kann, sind selten. Zudem hat der  
423Fußverkehr eine kleine Lobby: Bei der Verteilung von Raum oder dem Umbau von  
424Infrastruktur wird häufiger über neue Fahrrad- als über neue Fußwege oder  
425verkehrsberuhigte Bereiche gesprochen [26]

426Nicht zuletzt sind Fußgänger\*innen regelmäßig hoher Lärm- und Feinstaubbelastung  
427ausgesetzt.

428

#### 429Quellen Fußverkehr:

430[25] Linder, Wolf, Ulrich Maurer, Hubert Resch und Dieter Grässle. 1975.  
431Erzwungene Mobilität. Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und  
432Verkehrspolitik. Köln: Europäische Verlagsanstalt. S.39

433[26] Bracher, Tilman. 2016. Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. In:  
434Oliver Schwedes (Hrsg.), Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer  
435Fachmedien, 265-291.

436

437Fuß e. V. 2018a. Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie.  
438Handlungsleitfaden. Berlin: Fuß e. V.

439

440Fuß e. V. 2018b. Verkehr auf die Füße bringen. <https://fuss-ev.de/>. 26.11.2018.

441

#### 4426. Bahnverkehr

443Das Verkehrsaufkommen in Deutschland steigt seit Jahren, wodurch der CO2-  
444Ausstoß im Verkehrsbereich trotz zahlreicher technischer Neuerungen auf einem  
445höheren Niveau liegt als vor 20 Jahren [27]. Dabei ließe

446sich der Treibhausgasausstoß schon alleine dadurch deutlich reduzieren, dass  
447Verkehrsteilnehmer\*innen im Fernverkehr statt dem PKW oder dem Flugzeug die  
448Bahn nutzen. So ist beim Bahnfernverkehr der Treibhausgasausstoß pro  
449Personenkilometer schon beim derzeitigen Energiemix um 63% geringer als beim  
450Auto und um 82% geringer als beim Flugzeug [28]. Trotzdem wird die Bahn bei  
451Fahrten in den Urlaub von unter 10% der Reisenden genutzt [29].

452Es gibt verschiedene Gründe dafür, dass mehr Menschen Auto fahren oder fliegen  
453als Bahnfahren. Personen, die bereits einen Privat-PKW besitzen, haben häufig den  
454Eindruck, dass sie mit diesem günstiger von A nach B kommen. Dies trifft teilweise  
455zu; zumindest, wenn Anschaffungs- und Instandhaltungskosten nicht berücksichtigt  
456werden. Im Vergleich zu den günstigen Spritpreisen wirken die Bahnpreise deutlich  
457teurer. Gleiches gilt beim Vergleich von Billigflügen und Bahntickets. Bahntickets sind  
458aktuell mit 19% MwSt belegt - im Gegensatz zu den Subventionen für Diesel und  
459Flüge. Gerade bei kurzfristigen Fahrten sind die Tickets dann teurer als die Autofahrt  
460(privat oder in einer MFG) oder der Fernbus.

461Zudem hat die Bahn immer wieder mit Verspätungen zu kämpfen. Grund hierfür ist  
462vor allem, dass Bahnstrecken und Brücken an vielen Stellen marode sind. Durch die  
463geplante Privatisierung bzw. den geplanten Börsengang der Bahn wurde diese seit  
4641994 als gewinnorientiertes Unternehmen geführt. Dies hatte zur Folge, dass Züge  
465verkauft und Bahnstrecken stillgelegt wurden. Zusätzlich wurden  
466Tochtergesellschaften gegründet, welche im Ausland Profite erwirtschaften sollen.  
467Das Kerngeschäft geriet dadurch teilweise in den Hintergrund: Es wurde in den  
468letzten Jahren viel zu wenig in eine Modernisierung des Bahnnetzes sowie in neue

469 Züge investiert. Dies führt dazu, dass Züge häufig veraltet sind und Schnellzüge ihre  
 470 maximale Geschwindigkeit nicht ausreizen können. Zudem sind zu wenige Züge  
 471 vorhanden, sodass die bestehenden kaum gewartet werden können, da sie ständig  
 472 auf der Strecke unterwegs sind. Statt sich auf eine grundlegende Modernisierung, die  
 473 Reaktivierung von Strecken und den laufenden Betrieb zu fokussieren, wird ein  
 474 Fokus auf unnötige und teure Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 oder die Münchener  
 475 Stammbahn gelegt. Die Bahn sollte sich auf ihr Kerngeschäft und nicht auf  
 476 europäische oder internationale Subunternehmen konzentrieren.

477 Nicht zuletzt sind Buchung von Fahrten ins Ausland sehr kompliziert und  
 478 umständlich, da Kund\*innen häufig über verschiedene Anbieter Tickets buchen  
 479 müssen. Beim Verpassen des Anschlusszuges droht dann sogar noch das Verfallen  
 480 des Tickets. [30] Beispiele für pünktliche und attraktive Bahngesellschaften gibt es in  
 481 Japan oder der Schweiz; daran könnte sich Deutschland orientieren.

482

#### 483 Quellen Bahnverkehr:

484 [27] <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-desverkehrs#textpart-5>

486 [28] <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/>

488 [29] <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/77349/umfrage/genutzte-verkehrsmittel-fuer-den-urlaub-1998-und-2008/>

490 [30] [https://www.handelsblatt.com/arts\\_and\\_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-ambesten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2](https://www.handelsblatt.com/arts_and_style/lifestyle/zugreisen-wie-man-bahnfahrten-durch-europa-ambesten-bucht/24337740.html?ticket=ST-5536398-EsXlyYS4dryHwBe5Y0LQ-ap2)

493

#### 494 7. Flugverkehr

495 Der Flugverkehr wächst rasant - allein in Deutschland sind die Passagierzahlen seit  
 496 1990 um weit mehr als das Doppelte gestiegen [31]. Allein zwischen den Jahren 2013  
 497 und 2018 haben sich die Kohlenstoffdioxid-Emissionen europäischer Flüge um über  
 498 25% erhöht [32]. Gerade in höheren Luftschichten führt der Ausstoß von  
 499 Wasserdampf, Co<sub>2</sub> und Stickoxiden zu einer sehr hohen Treibhauswirkung. Trotzdem  
 500 ist Kerosin von der Energiesteuer ausgenommen. Gleichzeitig sind Flüge auf  
 501 internationaler Ebene von der Mehrwertsteuer befreit. Nach Berechnungen des  
 502 Umweltbundesamtes subventioniert der Staat die Luftfahrt damit jährlich mit fast 12  
 503 Milliarden Euro [33] - ein erhebliches Steuerprivileg. Die seit 2011 in Deutschland  
 504 gültige Luftverkehrssteuer ist wegen ihrer zu geringen Preissetzung ohne Effekt. Um  
 505 auf die Forschung "grüner" Treibstoffe zu hoffen, fehlt die Zeit. Gleichzeitig steht der  
 506 Flugverkehr inmitten der Klimagerechtigkeitsdebatte: 80-90% der Weltbevölkerung  
 507 hat bisher noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt [34]. Vielflieger\*innen sind  
 508 hauptsächlich Menschen mit akademisch-bürgerlichen Hintergrund und mittlerem  
 509 bis hohem Einkommen - eine kleine Gruppe, die einen großen Klimaschaden  
 510 verursacht.

511

**512 Quellen Flugverkehr:**

513[31]<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik->

514[emissionen-verantwortung-privileg](#)

515[32]Transport & Environment:

516<https://www.transportenvironment.org/press/ryanair-joins-clubeurope%>

517E2%80%99s-top-10-carbon-polluters

518[33] Umweltbundesamt (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland

519(Seite 73)

520[34]<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik->

521[emissionen-verantwortung-privileg](#)

522

**523 Quellen allgemein:**

524Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland

525

526Adressaten:

527 - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

528 - Bundesregierung

529 - Landesregierungen