



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

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

177

1786. Bahn

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

186Der Ausbau, die Modernisierung und der Unterhalt der Bahninfrastruktur muss zu
 187100% in der Hand des Bundes liegen und darf nicht an gewinnorientierte
 188Unternehmen abgegeben werden. Die Bahn sollte ihre Gelder zuerst in Deutschland
 189und nicht im Ausland investieren um ihren gemeinwohlorientierten Zielen gerecht zu
 190werden. Außerdem muss der Bund deutlich höhere Investitionen in das
 191Schienennetz und die Bahnhöfe bereitstellen, und den Menschen schnelle,
 192komfortable und zugleich kostengünstige Verbindungen anbieten zu können. Nur so
 193kann die Bahn eine gute Alternative zum Flugverkehr darstellen und deutlich
 194komfortabler als der PKW werden. Dafür wird ein Nachtzugnetz zwischen allen
 195größeren Metropolen benötigt. Es müssen mehr Schnellstrecken (aus)gebaut werden
 196und die Anbindung an kleinere Bahnhöfe und kleinere Orte mit Regionalbahnen, Car-
 197und Ridesharing verbessert werden. Es braucht ein europaweites einheitliches
 198Ticket- und Buchungssystem, sodass die Kund*innen ihre Fahrten quer durch Europa
 199einfach buchen, bei Zugausfällen und Verspätungen die Anschlusszüge problemlos
 200nutzen und Entschädigungen ohne bürokratischen Aufwand erhalten können. Die
 201Bundesregierung muss sich dafür stark machen, dass EU-weite Regularien abgebaut
 202und vereinheitlicht werden sowie die Infrastruktur (z.B. Schienenbreite) in allen EU-
 203Staaten gleich aufgebaut ist, damit Züge ohne zusätzliche Kosten transnational
 204fahren können.

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

210

211

212

213

2147. Flugverkehr

215Angesichts der Klimaproblematik des Fliegens fordert die BUNDjugend,
 216Kurzstreckenflüge unter 500km innerhalb Europas abzuschaffen und Kerosin
 217genügend zu besteuern. Die Mehrwertsteuer muss auch für internationale
 218Flugtickets gelten. Wir setzen uns dafür ein, alle Subventionen des Flugverkehrs zu
 219streichen, die eine Bahnfahrt teurer machen als einen Inlandsflug und die realen
 220Umweltkosten des Fliegens beispielsweise durch eine CO2-Abgabe auf Flugtickets
 221einzupreisen. Die durch die Luftfahrt eingenommenen Gelder sollten in die
 222Kostenreduzierung von Bahntickets investiert werden. Gleichzeitig ist es notwendig,
 223ein integriertes und länderübergreifendes Schienen- und Nachtzugnetz auszubauen,
 224um lange Strecken komfortabel buchen und zurücklegen zu können. So werden für
 225Verbraucher*innen Anreize geschaffen, um vom Flugzeug auf den Zug umzusteigen.
 226Aus der Perspektive der Klimagerechtigkeit fordern wir, Fliegen als Privileg, z. B. in
 227der Schule, zu diskutieren. Bezogen auf die Flüge, die nicht durch eine
 228Landverbindung ersetzt werden können, sprechen wir uns für eine Erforschung und
 229Förderung alternativer Antriebe, wie z.B. E-Fuels aus.

230

231Begründung**2321. Einleitung**

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

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

241Die deutsche Bundesregierung strebt demnach eine nahezu vollständige
 242Dekarbonisierung aller Sektoren bis 2050 an. Diesen Zielen folgten aber keine Taten:
 243Deutschland verfehlt sein Ziel, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2020 um 40% im
 244Vergleich zu 1990 zu reduzieren, deutlich. Dabei gehen ein Fünftel der in
 245Deutschland ausgestoßenen CO2-Emissionen auf das Konto des Verkehrs. Der
 246Verkehrssektor hat es zudem als einziger Sektor nicht geschafft, seine CO2-
 247Emissionen zu reduzieren. Das zeigt: Klimaschutz geht nicht ohne Verkehrs-
 wende.

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

251

252Quellen 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/verkehrs-laerm/311strassenverkehrs-laerm#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-stadtbahn-fussgaenger-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
- 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

362https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-363verlagerungspotenzialalltagsmobilitaet.pdf?__blob=publicationFile

364

365https://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_und_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, Co₂ 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

512Quellen 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

523Quellen allgemein:

524Greenpeace (2017): Verkehrswende für Deutschland

525

526Adressaten:

527 - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

528 - Bundesregierung

529 - Landesregierungen