

Beschluss (vorläufig)

Bundestagswahlprogramm 2013

Kapitel J) Nachhaltige Mobilität für alle

Wie wir ein grünes Verkehrsnetz schaffen, mit dem alle gut leben

Mobilität ist Bewegungsfreiheit. Sie ist ein unverzichtbarer Bestandteil unseres Lebens, Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Ausdruck von Freiheit und Selbstverwirklichung. Gleichzeitig verursacht der Autoverkehr Lärm und Staus, er schädigt die Umwelt und das Klima und er verschuldet eine inakzeptabel hohe Zahl von Toten und Verletzten. Unser Ziel ist eine nachhaltige Mobilität, die umwelt- und klimaverträglich, sozial und wirtschaftlich effizient ist.

Verkehr zieht immer auch Interessenskonflikte nach sich. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger mischen sich deswegen selbst in die Verkehrspolitik ein und wollen diese mitgestalten: Auseinandersetzungen wie etwa um Stuttgart 21, die Fehmarnbeltquerung, neue Autobahnabschnitte und der geplante Flughafen in Berlin oder die dritte Startbahn in München sind Beispiele dafür. Bei Großprojekten sind eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Bürgerschaft und Zivilgesellschaft und eine ergebnisoffene Diskussion von Alternativen dringend erforderlich. Die aktuelle Entwicklung von Stuttgart 21 zeigt aber noch eines: Es bedarf von Anbeginn eines ehrlichen Umgangs mit Kosten, Risiken und Umweltauswirkungen auf Grundlage der tatsächlichen Kapazitäten.

Nachhaltige Mobilität setzt Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Radfahrens und des Zuzußgehens und verknüpft verschiedene Verkehrsträger. Nachhaltige Mobilität verlagert den Transport von Gütern auf der Straße auf die Schiene bzw. auf Wasserwege und vermeidet Transporte z.B. durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel werden gestärkt und der motorisierte Verkehr ökologisch verträglicher gestaltet. Damit sinkt die Belastung durch Lärm, Schadstoffbelastung gerade in urbanen Gegenden. Nachhaltige Mobilität heißt ein Zusammenspiel von den folgenden Maßnahmenpaketen: Vermeidung von motorisiertem Verkehr und die Verlagerung auf das ökologisch sinnvollste Verkehrsmittel. Dazu gehört aber auch die intelligente Vernetzung der Verkehrsströme um Stadt und Land gut anzubinden. Schließlich muss motorisierter Verkehr ökologisch verträglich gestaltet werden.

In vielen Kommunen wird um den öffentlichen Raum und die Aufteilung der Flächen und der Mittel für den Verkehr gerungen. Moderne Verkehrspolitik richtet sich danach aus, allen Menschen die größtmögliche Bewegungsfreiheit zu lassen und gleichzeitig die negativen Folgen des motorisierten Verkehrs so gering wie möglich zu halten. Zudem erzeugen Stadt und Land unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, was ebenfalls zu berücksichtigen ist.

Unser Ziel ist die Teilhabe aller an Mobilität, gleich ob in der Stadt oder auf dem Land – und mit bezahlbaren Preisen. Das gilt auch für die, die kein Auto besitzen – indem wir den öffentlichen Personenverkehr voranbringen und uns für sozialverträgliche Tarife einsetzen. Wir setzen auf neue Mobilitätsangebote, die eine Kombi-nutzung von Fuß, Rad, Bahn, Bus und Carsharing auf einer Strecke.

Wir binden die Bürgerinnen und Bürger bei der Planung neuer Verkehrswege aktiv ein, weil sie etwas zu sagen haben und weil nur Akzeptanz die neue Mobilität ins Rollen bringt. Einmischung ist etwa gefragt beim nächsten Bundesverkehrswegeplan, den wir zu einem Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln wollen, aber auch bei vielen Projekten vor Ort.

Wir schaffen Zukunft, indem wir die Energiewende auch im Verkehr umsetzen. Wir wollen weg vom Öl und setzen auf nachhaltige, regenerative Antriebe und auf Elektromobilität mit Strom aus Erneuerbaren Energien. Wir wollen den Verkehr sicherer machen sowie Verkehrslärm und Schadstoffausstoß deutlich senken.

1. Ein Verkehrsnetz für alle

Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad und die Bahn im Alltag. Die Angebote an Car-Sharing und Bike-Sharing weiten sich aus und sind durch Smartphones und Internet immer leichter zu nutzen und ermöglichen so neue Formen der Mobilität. Diese Erfolge gibt es nicht wegen, sondern trotz der Verkehrspolitik von Schwarz-Gelb. Diese bevorzugt hauptsächlich das Auto vor Bus, Bahn und Fahrrad und plant so an den Bedürfnissen vieler Menschen vorbei.

Grüne Verkehrspolitik will dagegen die neue Mobilität für alle. Wir wollen ein verlässliches und barrierefreies Angebot des öffentlichen Verkehrs auch in ländlichen Regionen, insbesondere mehr geförderte alternative Bedienformen wie Ruf- und Bürgerbusse. In der Verkehrsplanung wollen wir durch Gender Mainstreaming auch die Bedürfnisse der Menschen berücksichtigen, die auf Grund sozialer und familiärer Aufgaben anders mobil sind. Zunehmend setzt sich das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ durch: Kombinierte Mobilität aus Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn, Taxi und Car- bzw. Bike-Sharing mit einer einzigen Mobilitätskarte und Mobilitäts-Apps machen den Nahverkehr einfach, schnell und flexibel. Grundlage dazu sind offene Daten und offene Standards bei konsequenter Wahrung des Datenschutzes. Beides muss für öffentlich geförderte Projekte und Unternehmen verpflichtend sein. Wir wollen eine bundesweite Imagekampagne für Fahrgemeinschaften, um Verkehrsbelastungen zu verringern.

Wir wollen den Kommunen ermöglichen, die Voraussetzungen für Car-Sharing-Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, für City-Maut-Modelle, autofreie Innenstadtbereiche und Share-d-Space-Zonen zu schaffen. Länder und Kommunen brauchen zudem eine gesicherte Finanzierungsgrundlage für eine ambitionierte ÖPNV-Offensive, bis hin zu Modellprojekten für einen ticketfreien Nahverkehr. Es muss darüber hinaus eine bedarfsgerechte Anschlussfinanzierung für das entfallende Bundes-GVFG über 2019 hinaus geben. Wir machen das Land fahrrad- und fußgängerfreundlicher und fordern mehr Platz für den ökologischen und gesunden Fuß- und Radverkehr. Dazu wollen wir den bundesweiten Radverkehrsanteil bis 2020 auf über 20% steigern - in einigen Städten ist ein mehr als doppelt so hoher Anteil schon Realität. Wir wollen den Bau von Radschnellwegen mit einem bundesweiten Modellversuch fördern. Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan mit Leben füllen, finanziell ausreichend unterlegen und das Fahrrad in der Straßenverkehrsordnung stärken. Die Fahrradmitnahme in allen Zügen, auch dem ICE, wollen wir durchsetzen.

Bei den Gesetzen zur Nahverkehrsfinanzierung werden wir uns dafür einsetzen, dass eine angemessene öffentliche Finanzierung sichergestellt wird. Wir werden uns für die Weiterentwicklung der Regionalisierungsmittel einsetzen, um Kostensteigerungen und Angebotsverbesserungen fi-

nanzieren zu können. Zweckfremde Verwendung wollen wir zukünftig ausschließen. Wir wollen in den nächsten 10 Jahren den öffentlichen Personennahverkehr durchgehend barrierefrei gestalten. Die Bahn soll ihren Anteil am Verkehr verdoppeln. Dazu investieren wir jährlich 1 Mrd. Euro zusätzlich in den Ausbau des Schienennetzes mit Lärmschutz. Dies finanzieren wir, indem wir mit der bisherigen Praxis brechen, dass innerhalb der DB AG die Milliardengewinne der Infrastruktursparten an die Konzernmutter abgeführt werden und diese damit international auf Einkaufstour geht, statt die Gewinn in die Infrastruktur zu reinvestieren. Daher treten wir für eine Überführung der Eisenbahninfrastruktur in das unmittelbare Eigentum des Bundes ein und unterstützen das 4. Eisenbahnpaket der EU-Kommission. Die Bewirtschaftung regionaler Schienennetze soll den Ländern zur Pacht angeboten werden. Wir wollen dauerhaft ausschließen, dass private Investoren Anteile am Schienennetz erwerben.

Wir wollen ein nationales Flughafenkonzept für mehr Lärmschutz entwickeln, das die Möglichkeit von Ausbaustopps beinhaltet.

2. Mit der Energiewende auch die Verkehrswende umsetzen!

Unser Ziel ist es, bis 2020 die Treibhausgasemissionen des Verkehrs um 20% zu senken. Die Vision 2040 lautet, den Verkehr nahezu komplett auf Erneuerbare Energien umzustellen. Das ist ehrgeizig, aber möglich: Durch die Vermeidung überflüssiger Transporte, die Verlagerung von Verkehr auf Bahn und Fahrrad sowie die flächendeckende Einführung von nachhaltigen, regenerativen Antrieben bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur der Erneuerbaren-Energien-Stromversorgung. Elektromobilität ist nur dann umweltverträglich, wenn der Strom aus regenerativen Energiequellen gewonnen wird. Wir wollen einen Paradigmenwechsel bei der Nutzung der Biomasse für Mobilität. Sie muss langfristig auf Bereiche beschränkt werden, in denen es keine Alternative gibt.

Der heutige Verkehr ist zu über 90% von fossilen Energieträgern abhängig. Die Energiewende im Verkehr verlangt von der Autoindustrie einen Technologiewandel hin zur Elektromobilität mit zusätzlichem Strom aus Erneuerbaren Energien. Der Weg dahin führt über wesentlich effizientere Antriebe, Hybridtechnik und Leichtbau der Karosserien. Deren Produktion und Vertrieb werden am ehesten gefördert durch ehrgeizige Verbrauchsvorgaben. Wir wollen daher innerhalb der Europäischen Union bis 2020 das 3-Liter Auto (80 g CO₂/km) und bis 2025 das 2-Liter-Auto (60g/CO₂/km) als Anforderung für Neuwagen durchsetzen. Die Privilegien für große spritschluckende Dienstlimousinen wollen wir streichen und Anreize zur Nutzung besonders sparsamer Autos schaffen. Wir werden dies gegenfinanzieren durch eine CO₂-Reform der Kfz-Steuer. Wir wollen eine Verlängerung der Steuerbegünstigung für Erdgas über 2018 als Kraftstoff prüfen, wenn mindestens 40% des Kraftstoffs aus Biomethan oder Power-to-Gas stammen. Das Power-To-Gas Verfahren kann eine Integration von erneuerbarem Überschussstrom in den Verkehrssektor ermöglichen. Wir wollen die komplette Umstellung von Eisenbahnen auf erneuerbaren Energien bis spätestens 2030.

Zur Verlagerung von Lkw-Verkehr wollen wir den kombinierten Verkehr fördern und den Schienenverkehr anwohnerfreundlich mit modernen Lärmschutzstandards ausbauen. Auch muss die Lkw-Maut zu einer Logistikabgabe weiterentwickelt werden, d.h. zukünftig auch die externen Umweltkosten berücksichtigen und auf Lkw ab 3,5 Tonnen sowie auf alle Bundesstraßen ausgedehnt werden. Wir wollen Fernbusse ebenfalls in die Mautpflicht aufnehmen. Den Modellversuch mit den „Monstertrucks“ (Gigalinern) werden wir beenden. Den Lieferverkehr in den Städten wollen wir durch die Förderung von Lieferkooperationen, Lastenfahrrädern und Elektrotransportern umweltfreundlicher machen.

Wir werden Initiativen ergreifen, um die Seeschifffahrt sauberer zu machen, und wollen die für Deutschland bedeutenden Seehäfen durch ein Hafenkonzzept inkl. Hinterlandanbindung besser koordinieren.

Die Binnenschifffahrt wollen wir fördern, wenn es ökologische und ökonomische Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern gibt und sich die Schiffe den Flüssen anpassen. Flugverkehr ist mit starken Klima- und Lärmbelastungen verbunden. Das Wachstum des Flugverkehrs wird wesentlich durch kommunale Beihilfen für Regionalflughäfen sowie die Subvention aus Steuerprivilegien bei der Energiebesteuerung und der Mehrwertsteuer bei Auslandsflügen begünstigt. Diese Subventionen wollen wir beenden und die Luftverkehrssteuer und den Emissionshandel ökologischer ausgestalten. Den Kurzstreckenverkehr wollen wir auf die Schiene verlagern.

3. Den neuen Bundesmobilitätsplan mit den BürgerInnen entwickeln

Straßen, Schienen und Wasserstraßen werden geplant – etwa alle 15 Jahre durch einen Bundesverkehrswegeplan. In der nächsten Legislaturperiode ist es wieder so weit: 2015 wird ein neuer Verkehrswegeplan verabschiedet. Wir GRÜNE wollen, dass dieser Plan der erste wird, bei dem die Bürgerinnen und Bürger mitplanen, mitgestalten und mitreden.

Jährlich gibt der Bund etwa 10 Mrd. Euro für den Bau und Erhalt von Autobahnen, Bundesstraßen, Schienen und Wasserstraßen aus und ist an den Flughäfen Berlin, Köln und München beteiligt. Leider wird dieses Geld allzu oft in teure und zweifelhafte Prestige-Projekte oder überflüssige Autobahnneubauten gesteckt.

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2015 bietet die Gelegenheit zum Umsteuern. Wir wollen daraus einen Bundesmobilitätsplan entwickeln. Die Auswahl von Infrastrukturprojekten soll sich künftig stärker an Klima- und Naturschutzbelangen und der demografischen Entwicklung orientieren. Die Projektkosten müssen einschließlich der Folgekosten z.B. für Brücken und Tunnel vollständig dargestellt werden.

Wir wollen klare Prioritäten setzen: Beim Straßennetz wollen wir deutlich mehr Geld für den Erhalt aufwenden und die verbleibenden Mittel auf ein Autobahn-Kernnetz mit Lärmschutz konzentrieren sowie ein Programm für Grünbrücken fördern. Wir wollen durch Ausschreibungswettbewerbe und die Schaffung der technischen Voraussetzungen dafür sorgen, dass viele abgehängte Regionen wieder an den Fernverkehr angeschlossen werden. Bei der Schiene soll ein langfristiges Zielnetz 2050 entwickelt werden, das auf einen deutschlandweiten Taktfahrplan mit einem verbesserten Personenverkehr ausgelegt ist und mehr Kapazität für den Güterverkehr schafft. Bei den Wasserstraßen geht es um den Erhalt einer sinnvollen Infrastruktur anstatt einzigartige Flusslandschaften wie Elbe und Donau zu ruinieren.

Wir wollen ein umfassendes Informationsrecht in allen Planungsschritten - auch über das "ob" eines Projektes - das Einbeziehen der Öffentlichkeit und gesetzliche Vorgaben für die Anwendung informeller Beteiligungsmethoden und alternativer Konfliktlösung für die Verwaltung. Die Flugroutenplanung wollen wir transparent und bürgerInnenfreundlich gestalten. Denn eine moderne Infrastruktur ist nur dann erfolgreich, wenn sie gesellschaftlich angenommen wird.

4. Den Verkehr sicher und leiser machen

Mit dem Programm „Vision Zero“ wollen wir den Straßenverkehr sicherer machen mit dem Ziel, dass Fehler nicht mehr zu schweren Unfällen oder Tod führen. Wir wollen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen von 120 km/h und 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen. Wir werden die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Kommunen aus Gründen der Verkehrssi-

cherheit und des Lärmschutzes ermöglicht wird, innerorts überall dort Tempo 30 anzuweisen, wo sie es wollen.

Wir wollen den Schutz vor Verkehrslärm voranbringen und setzen uns für ein Nachtflugverbot an Verkehrsflughäfen, verbesserten Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen und geräuschärmere Fahrzeugtechnik ein. Das Lärmprivileg für die Bahn wollen wir abschaffen, ebenso die Lärmprivilegien für den Straßen- und den Flugverkehr.

Menschen, die von Lärm betroffen sind, sollen in ihren Rechten gestärkt werden und einen umfassenderen Anspruch auf Lärmschutz haben. Die Investitionen zur aktiven Beseitigung von Lärmquellen und passivem Lärmschutz wollen wir innerhalb des Verkehrsetats auf 400 Mio. Euro pro Jahr verdoppeln. Ziel ist ein auf 10 Jahre angelegtes umfangreiches Lärmsanierungsprogramm.

Wer GRÜN wählt,

- wählt nachhaltige Mobilität,
- will die Energie- und Klimawende auch im Verkehr durchsetzen
- etabliert Bahn, Bus und Rad als Leitverkehrsmittel.
- setzt auf Bürgerbeteiligung und Transparenz bei der Planung von Verkehrsprojekten.
- schützt Menschen vor Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsunfällen.

Schlüsselprojekte

Die Bahn attraktiver machen – Nahverkehr ausbauen, Gewinne in die Schiene investieren

Die Bahn ist das ökologische Hauptverkehrsmittel Nummer 1. Deswegen wollen wir sie attraktiver machen und ihren Anteil am Verkehr verdoppeln – für Menschen wie für Güter. Daher müssen wir sinnvolle Ausbauprojekte der europäischen Netze vorantreiben und dafür muss der Finanzrahmen für Schiene und Straße im nächsten Bundesmobilitätsplan gleich hoch sein. Wir müssen aus dem Bundesverkehrswegeplan daher genauso viel Mittel für den Ausbau der Schiene wie für den Ausbau der Straße bereitgestellt werden. Es muss aber auch sichergestellt werden, dass die Gewinne aus dem Schienenbetrieb auch bei der Schiene bleiben und nicht für internationale Firmenaufkäufe verwendet werden. Im Bundesverkehrswegeplan wollen wir auch den Vorrang von Erhalt vor Neubau festschreiben. Wir wollen durch Ausschreibungswettbewerbe und die Schaffung der technischen Voraussetzungen dafür sorgen, dass viele abgehängte Regionen wieder an den Fernverkehr angeschlossen werden.

Die AnwohnerInnen vor Verkehrslärm schützen – Fluglärm begrenzen, Lärmschutz ausbauen

Viele wehren sich gegen den zunehmenden Verkehrslärm – zu Recht, denn Lärm macht krank. Wir wollen das Thema Lärmschutz auf Bundesebene endlich ernst nehmen, nachdem es die Merkel-Regierung vernachlässigt hat: Wir schaffen einen umfassenderen Anspruch auf Lärmschutz und verdoppeln die Mittel für die Lärmsanierung an Straße und Schiene. Zur Bekämpfung des Fluglärms wollen wir eine Novellierung des Fluglärmgesetzes mit strengeren Grenzwerten sowie des Luftverkehrsgesetzes um Betriebsbeschränkungen für die gesetzliche Nacht (22:00-06:00 Uhr) und Lärmobergrenzen zu ermöglichen. Dem Lärmschutz der Bevölkerung ist bei der Interessenabwägungen ein höherer Stellenwert als der Wirtschaftlichkeit beizumessen. Auf EU-Ebene werden wir auch für die entsprechenden Rahmenregelungen streiten.

Lebenswerte Kommunen – Umweltverbund ausbauen

Die Verkehrswende verlangt auch einen Wandel in der Nahmobilität, hin zu mehr Fuß- und Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Wir wollen Mobilität für alle und in den nächsten 10 Jahren flächendeckend barrierefreie Mobilität ermöglichen. Wir wollen eine ÖPNV-Offensive. Dafür werden wir für eine angemessene öffentliche Nahverkehrsfinanzierung sorgen. Die Straßenverkehrsordnung ist stärker auf die Belange ungeschützter VerkehrsteilnehmerInnen auszurichten. Dazu wollen wir es Kommunen ermöglichen, innerorts überall dort Tempo 30, Begegnungszonen und Shared-Space-Bereiche auszuweisen, wo sie es wollen. Wir wollen Radfahren komfortabler und attraktiver machen und dabei auch dem Trend zu Pedelecs und E-Bikes gerecht werden. Dafür braucht der Radverkehr mehr Platz. Wir wollen den Bau von Radschnellwegen durch einen bundesweiten Modellversuch fördern.

Klimafreundlich mobil – Verbrauchsobergrenzen einführen und Elektromobilität fördern

Die Energiewende im Verkehr verlangt von der Autoindustrie einen Technologiewandel hin zum 2-Liter-Auto und zur Elektromobilität mit zusätzlichem Strom aus Erneuerbaren Energien. Der wichtigste Treiber hierfür sind ehrgeizige Verbrauchswerte. Wir wollen daher innerhalb der Europäischen Union ambitionierte Verbrauchsobergrenzen, die sicherstellen, dass der Elektromobilität zum Durchbruch verholfen wird. Besonderen Wert legen wir auf die sinnvolle Kombination und den Ausbau der elektromobilen Verkehrsmittel, die mit Strom aus Erneuerbaren Energien betrieben werden. Wir wollen die Umsetzung von 100% regenerativer Energie in allen Bereichen - Elektroautos, eBikes, Pedelecs und öffentlicher Nah- und Fernverkehr - sowie die Entwicklung intelligenter Mobilitätskonzepte. Deshalb verändern wir die Kraftfahrzeugsteuer, so dass Pkw mit einem Ausstoß von weniger als 50g/km CO₂ (2-Liter-Auto), wie z.B. Elektro-Autos und Plug-in-Hybrids einen Zuschuss erhalten und dafür Spritschlucker entsprechend mehr zahlen.
