VR-03/01 NEU Verkehrswende? Das geht nur mit Bündnis 90/Die Grünen!

Gremium: Nyke Slawik u.a. / Wolf-Christian Bleek u.a., KV Schwerin, LV Berlin
Beschlussdatum: 17.10.2024
Tagesordnungspunkt: VR Im V-Ranking priorisierte Anträge

Antragstext

1 Verkehrspolitik muss nachhaltige Mobilität ermöglichen und zugleich einen
2 Beitrag zum Klimaschutz leisten. Während in den Sektoren wie Energie und
3 Industrie seit 1990 die CO2 Emissionen deutlich reduziert werden konnten,
4 stagnieren die Treibhausgasemissionen im Verkehr auf hohem Niveau.

5 Für den Klimaschutz und zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität braucht es
6 eine Verkehrswende, die sowohl eine Antriebswende als auch eine Mobilitätswende
7 bedeutet. Daran arbeiten wir Grünen auf allen politischen Ebenen mit großem
8 Nachdruck. In den vergangenen drei Jahren haben wir in der Bundesregierung und
9 im Bundestag trotz vielfacher Widerstände, insbesondere der FDP aber auch
10 einiges erreicht:

11 • Mehr als 13 Millionen Menschen besitzen bundesweit das Deutschlandticket.
12 Die ÖPNV Nutzung ist damit so einfach und günstig wie nie zuvor. Seit dem
13 Sommersemester 2024 erhalten mehrere Millionen Studierende in Deutschland
14 dieses Ticket sogar als ein um 40% vergünstigtes deutschlandweit gültiges
15 Semesterticket. Das Ticket spart überdies Mio. Tonnen CO2 ein. Wir haben
16 die Regionalisierungsmittel bis 2030 um ganze 17 Milliarden Euro erhöht im
17 Vergleich zur großen Koalition. Die jährliche Dynamisierungsrate wurde von
18 uns auf drei Prozent angehoben.

19 • Erstmals in der Geschichte unseres Landes wird deutlich mehr in die
20 Schiene als in die Straße investiert. Die LKW-Maut haben wir auf das
21 europäisch zulässige Höchstmaß von 200 Euro/je Tonne CO2 angehoben. Die
22 Einnahmen daraus werden zum ersten Mal auch und überwiegend in die Schiene
23 gesteckt, womit wir den Kreislauf "Straße finanziert Straße" durchbrochen
24 haben.

25 • Wir haben die Planung und Genehmigung von Schienenstrecken beschleunigt.
26 Momentan läuft die größte Sanierungsaktion aller Zeiten an - zentraler
27 Teil davon sind die Korridorsanierungen. Mit der Gründung der "DB InfraGO"
28 haben wir bislang aneinander vorbei arbeitende Infrastrukturunternehmen
29 zusammengeführt, Schnittstellen und Vorstandsposten verringert. Dies war
30 die erste Strukturreform bei der Deutschen Bahn seit 30 Jahren.

31 • Die Bundesregierung hat bewirkt, dass ab dem Jahr 2035 nur noch nicht
32 fossil betriebene Autos zugelassen werden. Der Übergang hin zu
33 klimaneutralen Antriebstechnologien ist ein elementarer Bestandteil des
34 Green Deal, dem in Europa trotz Widerstands von Teilen der FDP und der CDU
35 durch die Bundesregierung zugestimmt wurde. Den Ausbau der
36 Ladeinfrastruktur haben wir auch in das überragende öffentliche Interesse
37 gestellt und beschleunigt - für PKW und LKW. Das bidirektionale Laden
38 steht vor dem gesetzlichen Durchbruch. Wir Grüne unterstützen den Hochlauf

39 der Elektromobilität und damit Wettbewerbsstärke und Arbeitsplätze in der
40 deutschen Mobilitätswirtschaft.

41 • Mit dem neuen Straßenverkehrsgesetz, das endlich auch Klima-, Umwelt- und
42 Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung als Ziele der
43 Verkehrsplanung definiert, und der neuen Straßenverkehrsordnung geben wir
44 den Kommunen deutlich mehr Freiheit, vor Ort über neue Radwege, Busspuren
45 und Tempo 30-Abschnitte zu entscheiden. Das ermöglicht mehr Klimaschutz
46 vor Ort, erhöht die Verkehrssicherheit und hilft der Verkehrswende enorm.
47 Die Bundesmittel für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur haben wir
48 verstetigt.

49 • Den Luftverkehr haben wir nicht aus der Verantwortung entlassen: Die
50 Dekarbonisierung des Luftverkehrs stellt eine besondere Herausforderung
51 dar. Wir haben die Luftverkehrsteuer um den Betrag angehoben, den eine
52 Kerosinsteuer auf innerdeutsche Flüge erbringen würde. Im Bundeshaushalt
53 haben wir Mittel für die Entwicklung von E-Kerosin gesichert, Geld für die
54 Erprobung von leiseren Flugverfahren erhalten, sowie zusätzliche Mittel
55 für den Deutschen Wetterdienst, die dazu beitragen werden, die sekundären
56 Klimaeffekte des Fliegens zu mindern.

57 All das wäre ohne GRÜNE in der Regierung nicht gelungen. Wir haben in vielen
58 Auseinandersetzungen auch in der Koalition eine ökologischere und gerechtere
59 Verkehrspolitik durchsetzen können.

60 Dennoch ist klar: Das reicht nicht aus. Der Verkehrssektor hat seine Klimaziele
61 deutlich verfehlt. Nach aktueller Projektion verfehlt der Sektor Verkehr die
62 kumulierten Jahresemissionsmengen zwischen 2021 und 2030 um insgesamt 180 Mio.
63 Tonnen CO₂. Auch der Verkehrssektor muss seinen Teil zum Klimaschutz beitragen
64 und muss seine Anstrengungen intensivieren, auch nachdem durch das Urteil zum
65 Klima- und Transformationsfonds (KTF) einige Maßnahmen finanziell untersetzt
66 werden müssen.

67 Die Herausforderungen sind enorm, da vor allem in den Jahren des CSU-geführten
68 Verkehrsministeriums die Prioritäten falsch gesetzt wurden. Die in der Koalition
69 bis November 2023 fehlenden zielgerichteten Klimaschutzmaßnahmen des FDP-
70 geführten Verkehrsministeriums und die Verweigerung, ein Klimaschutz-
71 Sofortprogramm für den Verkehrsbereich vorzulegen, belegen, dass es einklagbare
72 Vorgaben für die Sektoren braucht. Jeder Sektor muss bei Klima und Umwelt
73 liefern.

74 Viele Maßnahmen, wie der Ausbau der Schiene, wirken im Verkehrsbereich erst
75 mittel- oder langfristig. Wenn wir schmerzhaft Eingriffe vermeiden oder
76 zumindest reduzieren wollen, müssen wir deshalb umso schneller ins Handeln
77 kommen. Die Verantwortung des Verkehrssektors darf daher nicht aufgeschoben
78 werden.

79 Wir haben bei Regierungsantritt ein Land übernommen, in dem die Bahn über
80 Jahrzehnte kaputtgespart wurde, Brücken und Infrastruktur marode sind. Die
81 Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte war einseitig auf die Subventionierung
82 und Besserstellung des motorisierten Individualverkehrs fokussiert. CSU-Minister
83 wie Ramsauer, Dobrindt und Scheuer trieben lieber Umgehungsstraßen in Bayern

84 voran statt die Instandhaltung der fundamentalen Lebensadern der Republik
85 sicherzustellen.

86 Wir haben eine Trendwende eingeleitet: In ÖPNV und Bahn fließen mehr
87 Bundesmittel als jemals zuvor. Zudem sind die Investitionen in die Schiene nun
88 deutlich höher als in die Straße. Fast keine neuen Straßenbaumaßnahmen werden
89 noch begonnen. Der Fokus liegt nun eindeutig auf der Sanierung der Straßen,
90 insbesondere der Brücken. Für uns ist aber auch klar, diese Trendwende ist noch
91 kein erreichtes Klimaziel. Die fossile Lobby muss gestellt, die fossilen
92 Subventionen und Vergünstigungen in Milliardenhöhe ab- bzw. umgebaut werden. Die
93 Besserstellung der Nutzung fossiler Verkehrsmittel gilt es zu beenden. Wir
94 müssen unseren Weg mit Hochdruck weitergehen. Beim Übergang in das nicht fossile
95 Zeitalter, auch im Verkehr haben wir keine Zeit zu verschenken.

96 Klimaschutzgesetz - der Verkehrssektor darf nicht aus der Verantwortung fallen:

97 Das Klimaschutzgesetz wurde 2019 überparteilich verabschiedet. Bis heute wollen
98 CDU und SPD jedoch nichts davon wissen, dass Ziele auch Maßnahmen bedeuten. Nach
99 der Vogel-Strauß Politik der Großen Koalition vor 2021 war der Ehrgeiz von uns
100 Grünen in der Bundesregierung, die riesige hinterlassene 1000 Mio. Tonnen CO2-
101 Lücke möglichst schnell zu schließen. Mit den verabschiedeten Maßnahmen ist es
102 gelungen, die Lücke nahezu vollständig zu schließen - und das, weil die
103 Sektoren, für die wir innerhalb der Bundesregierung Verantwortung tragen
104 (Energie, Industrie, Landwirtschaft), ihre Ziele bis 2030 voraussichtlich
105 übererfüllen.

106 Weiterhin bleiben die beiden schwierigen Sektoren Gebäude und Verkehr. Obwohl
107 die Debatte von politischen Gegner*innen in- und außerhalb der Koalition
108 politisch vergiftet wurde, haben wir an der Wärmewende festgehalten und diese
109 eingeleitet. Erstmals gibt es bundesweit die Vorgabe zur kommunalen
110 Wärmeplanung, erstmals gibt es Vorgaben für Privathaushalte, erneuerbare
111 Heizungen einzubauen. Die Ziele für die Erneuerbaren haben wir stark angehoben
112 und deren Ausbau massiv beschleunigt. Mit grünen Leitmärkten und
113 Klimaschutzverträgen verhelfen wir klimaneutral hergestellten Produkten zum
114 Durchbruch. Auch im Verkehrsbereich konnten wir Grüne viele Reformen anstoßen.

115 Die Reform des Klimaschutzgesetzes wurde im Koalitionsausschuss beinahe 30
116 Stunden und im Bundestag über 7 Monate verhandelt. Die Überprüfung der Sektoren
117 wurde gelockert, im Gegenzug für konkrete Klimaschutzmaßnahmen.. Mit unseren
118 Koalitionspartnern hatten wir keine Verbündeten für ein anderes Ergebnis, also
119 beides zu haben - ein halbwegs ambitioniertes Gesetz und wirksame
120 Klimaschutzmaßnahmen wie die Klima-Maut beim LKW.

121 Deutschland hat nach Überprüfung des Expert*innenrates für Klimafragen die
122 Vorgaben des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2024 verfehlt. Ob das neue
123 Klimaschutzgesetz wirklich verfassungsfest ist, wird nun gerichtlich überprüft.
124 Eines steht fest: Keine Regierung in den nächsten Jahren wird die europäischen
125 und deutschen Klimaziele einhalten können, ohne klimaschädliche Subventionen im
126 Verkehrsbereich schrittweise abzubauen, die öffentliche Mobilität für mehr
127 Menschen zu ermöglichen sowie die Elektromobilität weiter in Gang zu bringen. Um
128 dieses Ziel zu erreichen, setzen wir uns in der kommenden Wahlperiode für eine
129 Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes ein, um den Herausforderungen im
130 Klimaschutz zu begegnen. Dazu gehören auch die sektorale Betrachtung der
131 Erreichung der Klimaziele und eine geeignete Sanktionierung bei Nichterreichen

132 dieser. Daher ist die Diskussion um das Klimaschutzgesetz und die Klimaziele
133 nicht am Ende und wir Grüne werden in der kommenden Wahlperiode weiter für die
134 Einhaltung der Klimaziele auch im Verkehrssektor kämpfen und den Schulterchluss
135 mit der Klima- und Umweltbewegung suchen.

136 Antriebswende - wir machen den Auspuff-Abgasen den Garaus:

137 Verkehr vermeiden, verlagern und wo das jeweils nicht möglich ist,
138 dekarbonisieren. Wir haben auf verschiedenen Ebenen intensiv daran gearbeitet,
139 auch die Antriebswende voranzubringen. Fossile Verbrenner werden ab 2035 nicht
140 mehr verkauft, das ist nun EU-weit festgeschrieben. Zugleich haben wir den
141 Ausbau der Ladeinfrastruktur deutlich vorgebracht und beschleunigt, indem wir
142 diese ins überragende öffentliche Interesse gestellt haben.

143 Die LKW-Maut haben wir so ausgelegt, dass sie die Antriebswende voranbringt
144 durch die Einführung einer CO₂-Komponente. Das bidirektionale Laden steht
145 derzeit kurz vor dem gesetzlichen Durchbruch. Ebenfalls konnten wir den
146 Netzausbau - auch für die E-Mobilität - massiv vorantreiben.

147 Wir haben die Verwendung von Palmöl im Verkehrsbereich gesetzlich endlich
148 ausgeschlossen. Wir gehen dem Missbrauch von Regelungen für Emissionsquoten nach
149 und beenden diese. Die öffentlichen Flotten versehen wir wiederum mit
150 ambitionierteren Zielen bei der Dekarbonisierung. Wir unterstützen insgesamt den
151 Hochlauf der Elektromobilität, auch um Know How und Arbeitsplätze in der
152 hiesigen Mobilitätswirtschaft zu halten und zu entwickeln.

153 Das Urteil zum Klima- und Transformationsfonds des Bundesverfassungsgerichts war
154 ein Rückschlag, zusammen mit der Schuldenbremse hat dies zu Kürzungen von
155 Fördermaßnahmen geführt wie der Kaufprämie für E-Autos oder der Förderung für
156 die Anschaffung von E-Bussen in den kommunalen Verkehrsbetrieben. Kaufprämien
157 und Dienstwagenbesteuerung müssen künftig kleine und leichte Fahrzeuge
158 fokussieren. Es reicht nicht, die fossile Gießkanne abzuschaffen, ohne endlich
159 auch gerechte Fahrzeuggrößen zu thematisieren. Für uns ist es unerlässlich,
160 durch den Ab- und Umbau fossiler Subventionen hin zu klimafreundlichen
161 Förderungen wieder haushälterische Spielräume zu gewinnen.

162 Ziel bleibt es nach wie vor, die gesetzlichen Grundlagen des aktuellen
163 Bundesverkehrswegeplans auf Basis eines neuen Gestaltungsszenarios durch einen
164 integrierten Bundesmobilitätsplan abzulösen. Ebenso muss die
165 Bedarfsplanüberprüfung der Maßnahmen an Zielen zur Verkehrswende ausgerichtet
166 sein, und nicht, wie bis zum heutigen Tag üblich, an – methodisch umstrittenen –
167 Prognosedaten. Er ist die Grundlage für eine klimaneutrale und sozial gerechte
168 Mobilität im Jahr 2045. Priorität in der Infrastrukturentwicklung haben der
169 Ausbau des Umweltverbundes und eine effiziente Nutzung der Verkehrsmittel. Bis
170 der Bundesmobilitätsplan gesetzlich beschlossen ist werden wir den aktuellen
171 Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der klimapolitischen Ziele und der
172 angespannten Haushaltslage kritisch überprüfen.

173 Klimaschutz, der weltweit fliegt

174 Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs stellt eine besondere Herausforderung dar.
175 Aber wir entlassen die Luftfahrt nicht aus ihrer Verantwortung.

176 Deshalb haben wir die Luftverkehrsteuer um den Betrag angehoben, den eine
177 Kerosinsteuer auf innerdeutsche Flüge erbringen würde.

178 Auf EU-Ebene haben wir mit grüner Unterstützung aus Deutschland wegweisende
179 Erfolge erzielt:

- 180 • ansteigende Quoten für alternative, weniger klimaschädliche, Treibstoffe
- 181 • das Aus kostenloser CO₂-Zertifikate
- 182 • die Weichenstellung, damit endlich auch die sekundären Klimaeffekte
183 berücksichtigt werden
- 184 • obligatorischer Bodenstrom für parkende Flugzeuge
- 185 • verpflichtende Ultrafeinstaubmessungen auch an Flughäfen
- 186 • ein Klima-Label für Flüge
- 187 • ein neuer, zweiter Emissionshandel, der auch Privatjets in die CO₂-Bepreisung
188 einbindet

189 Mehrere dieser Maßnahmen werden die Ultrafeinstaubbelastung in den
190 Flughafenregionen reduzieren.

191 Im Bundeshaushalt haben wir außerdem Mitteln für die Entwicklung von E-Kerosin
192 gesichert, Geld für die Erprobung von leiseren Flugverfahren erhalten, sowie
193 zusätzliche Mittel für den Deutschen Wetterdienst, die dazu beitragen werden,
194 die sekundären Klimaeffekte des Fliegens zu mindern.

195 Das alles ist nicht genug. Wir kämpfen weiter für den Abbau klimaschädlicher
196 Subventionen im Luftverkehr. Damit wollen wir für mehr Gerechtigkeit und mehr
197 Spielraum für die Förderung von Klimaschutz sorgen. Die Regelungen auf EU-Ebene
198 müssen nachgeschärft werden. Wir arbeiten außerdem weiter hartnäckig an einer
199 gesetzlichen Verbesserung des aktiven und des passiven Lärmschutzes und an der
200 Verbesserung der Luftqualität in den Flughafenregionen.

201 Öffentlicher Personennahverkehr für alle – bezahlbar, barrierefrei und
202 zukunftssicher:

203 Das Deutschlandticket ist nach dem 9-Euro-Ticket ein riesiger Erfolg als die
204 erste langfristige Maßnahme, die den Tarifdschungel in Deutschland beseitigt und
205 über 13 Millionen Menschen eine Möglichkeit gibt, klimafreundlich und
206 kostengünstig durch das ganze Land zu reisen.

- 207 • Um diese Errungenschaft langfristig zu sichern, setzen wir uns dafür ein,
208 dass das Ticket dauerhaft fortgeführt wird. Dafür braucht es einen fairen
209 und transparenten Preismechanismus, der Preisstabilität garantiert und
210 eventuelle Preissprünge auch wieder zurückholen kann, um das Ticket
211 sozialer zu gestalten. Unser Ziel bleibt, gemeinsam mit den Ländern einen
212 Ticketpreis von 49 Euro sicherzustellen. Für uns haben
213 Einnahmesteigerungen durch mehr verkaufte Abos Vorrang vor
214 Preiserhöhungen. Insbesondere bei den Jobtickets sehen wir noch erhebliche
215 Potenziale.
- 216 • Wir fordern eine Weiterentwicklung des 49-Euro-Tickets, die es Erwachsenen
217 ermöglicht, Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre kostenlos mitzunehmen.
218 Neben dem solidarischen Deutschlandsemesterticket sollten auch Lösungen
219 für Azubis und Freiwilligendienstleistende gefunden werden. Außerdem
220 braucht es ein bundesweit einheitliches vergünstigtes Angebot des

- 221 Deutschlandtickets für Menschen mit geringem Einkommen. Auch eine
222 einheitliche Regelung zur Mitnahme von Fahrrädern streben wir an.
- 223 • Es ist uns eine Herzensangelegenheit, dass der ÖPNV barrierefrei und für
224 alle Menschen zugänglich wird. Hierzu bedarf es eines bundesweiten Ausbau-
225 und Modernisierungspakts, der nicht nur die Infrastruktur stärkt, sondern
226 auch Barrierefreiheit konsequent umsetzt. Ein starker ÖPNV ist das
227 Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität – und muss deshalb für alle
228 Menschen bezahlbar, zugänglich und zukunftssicher gestaltet werden.
229 Gemeinsam mit Ländern und Kommunen wollen wir den ÖPNV in Stadt und Land
230 ausbauen und die Anbindung an attraktive Bus- und Bahnangebote
231 sicherstellen.
- 232 • Die Grundlage hierfür ist das Konzept der Mobilitätsgarantie, mit der wir
233 auch in ländlichen Regionen ein Grundangebot des ÖPNV sicherstellen
234 möchten. Als Zielbild möchten wir einen ein- bis zweistündlichen Takt
235 erreichen, in dem ein Bus oder ein entsprechendes öffentliches
236 Verkehrsmittel angeboten wird, wie zum Beispiel ein On-Demand-Angebot in
237 verkehrsärmeren Zeiten.
- 238 • Wir setzen uns dafür ein, dass das Fahren ohne Fahrschein nicht länger als
239 Straftat verfolgt wird. Die aktuelle Praxis, armutsbetroffene Menschen,
240 die Geldstrafen nicht zahlen können, in Ersatzfreiheitsstrafen zu
241 schicken, ist unverhältnismäßig und belastet das Justizsystem sowie die
242 Betroffenen. Freiheitsentzug wegen fehlender Tickets reißt Menschen
243 unnötig aus ihrem sozialen Umfeld und verstärkt ihre prekäre
244 Lebenssituation. Eine Entkriminalisierung würde nicht nur die Justiz und
245 die Verkehrsbetriebe entlasten, sondern auch zu mehr sozialer
246 Gerechtigkeit im öffentlichen Nahverkehr beitragen. Ein zugänglicher und
247 gerechter ÖPNV muss für alle Menschen bezahlbar sein, ohne sie durch
248 überzogene Strafen zu kriminalisieren.
- 249 Die Bahn endlich wieder fit machen:
- 250 Für die Schiene können wir in den nächsten Monaten viel erreichen:
- 251 • Verkehrsminister Wissing hatte mehrfach das Moderne-Schiene-Gesetz
252 versprochen. Dort soll die Finanzierung der Schiene komplett neu
253 aufgestellt werden. Wir setzen uns dafür ein, dass dieses Gesetz kommt und
254 fordern die Einführung eines Schienenfonds. Ein solcher ermöglicht die
255 überjährige Finanzierung von Aus- und Neubau. Auf dieser Grundlage können
256 die Deutsche Bahn und die Bauwirtschaft ihre Planungs- und Baukapazitäten
257 aufstocken, damit wir mit dem Ausbau der Infrastruktur endlich zügiger
258 voran kommen
- 259 • Die Investitionen für die Schiene sind auf einem Rekordhoch. Aufgrund des
260 Sanierungsstaus durch die CSU liegt der Fokus auf dem bestehenden
261 Bahnnetz. Zugunsten von Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt sowie der
262 Digitalisierung unseres Bahnnetzes braucht es weitere Investitionen.
- 263 • Leider gibt es bei Aus- und Neubau der Schiene viel Widerstand durch die
264 anderen Parteien. Ohne zusätzliche Schienenwege können wir die Bahn jedoch
265 nicht zum Rückgrat der Verkehrswende ausbauen. Die politischen Blockaden

266 von SPD, Union und FDP kosten uns viele Jahre bei der erforderlichen
 267 Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die klimafreundlichere
 268 und energieeffizientere Bahn. Hier setzen wir uns für einen
 269 Schienenkonsens ein, damit wichtige Erweiterungen, Reaktivierungen und
 270 Elektrifizierungen endlich angegangen werden.

271 Mehr Sicherheit für alle, die auf dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind:

272 Wir haben in dieser Wahlperiode das Straßenverkehrsrecht auf grundlegend neue
 273 Füße gestellt: Künftig steht nicht mehr allein der reibungslose Verkehrsfluss
 274 des Autos im Mittelpunkt des Straßenverkehrsrechts, sondern auch Klima- und
 275 Umweltschutz, städtebauliche Entwicklung, Gesundheit und Verkehrssicherheit.
 276 Kommunen können endlich systematisch für komfortable und sichere Wege mit Rad
 277 und Bus und zu Fuß sorgen. Sie haben mehr Möglichkeiten Tempo 30 einzurichten
 278 und verkehrsberuhigte und lebenswerte Quartiere zu schaffen.

279 In der kommenden Wahlperiode geht es darum, diesen Paradigmenwechsel weiter
 280 anzuwenden und Kommunen dabei zu unterstützen, das neue Straßenverkehrsrecht vor
 281 Ort umzusetzen. Im Einzelnen bedeutet das:

- 282 • Mehr Spielraum bei Tempo 30 innerorts sowie Tempo 80 außerorts: Bei
 283 Geschwindigkeitsbegrenzungen gilt trotz Erleichterungen bei Tempo 30 immer
 284 noch der alte Rechtsrahmen. Hier wollen wir den Kommunen noch mehr
 285 Entscheidungsspielraum einräumen und flächendeckend innerorts Tempo 30
 286 ermöglichen .
- 287 • Tempolimit: Wir kämpfen weiterhin für ein allgemeines Tempolimit von 130
 288 km/h auf Autobahnen.
- 289 • Radwegenetze im ganzen Land: Wir Grüne haben in dieser Wahlperiode die
 290 Mittel für den Radverkehr abgesichert und den Kommunen die gewünschte
 291 Planungssicherheit gegeben. Es ist nun Zeit für einen Hochlauf der
 292 Radverkehrsmittel für sichere Radwege in und zwischen Städten und
 293 Gemeinden, sowie als Zubringer zum ÖPNV zu sorgen.
- 294 • Sichere Schulwege und Schulstraßen: Wir wollen, dass alle Kinder und
 295 Jugendlichen in Deutschland sicher und selbstständig mit dem Rad oder zu
 296 Fuß zur Schule kommen können. Dafür unterstützen wir Kommunen bei der
 297 Einrichtung von sicheren Schulwegen. Für eine unbürokratische Einrichtung
 298 von Schulstraßen, wollen wir den Kommunen noch weitere
 299 Entscheidungsspielräume übergeben.
- 300 • Sichere Fußverkehrsnetze: Als Bund stocken wir die Förderung von
 301 Fußverkehrsinfrastruktur in Kommunen auf (nach dem Vorbild des
 302 Sonderprogramms Stadt und Land für den Radverkehr), fördern eine
 303 Stiftungsprofessur für den Fußverkehr, finanzieren ein Aus- und
 304 Weiterbildungsangebot für Planer*innen in den Belangen des Fußverkehrs und
 305 stärken institutionell die Erhebung von Daten zum Fußverkehr.
- 306 • Parken: Auch hier wollen wir Kommunen mehr Kompetenzen geben. Sie sollen
 307 z.B. die Möglichkeit haben, soziale Kriterien bei Parkgebühren anzuwenden
 308 und Parkraum effizient digital überwachen können.

309 Dafür setzen wir uns ein - eine Zusammenfassung:

310 Als Grüne setzen wir uns in Bund und Ländern für eine echte klima- und sozial
311 gerechte Mobilitätswende mit folgenden Maßnahmen ein:

- 312 • Das 49-Euro-Ticket soll verstetigt werden. Für uns haben
313 Einnahmesteigerungen durch mehr verkaufte Abos Vorrang vor
314 Preiserhöhungen. Insbesondere bei den Jobtickets sehen wir noch erhebliche
315 Potenziale. Bei Preissteigerungen werden wir nach Wegen für eine Rückkehr
316 zum Ursprungspreis, ggf. in der Form von Jahres-Abos, suchen. Wir fordern
317 zudem eine Verbesserung der Konditionen des Abos, um mehr Kund*innen für
318 Abos zu gewinnen, bspw. durch eine bundesweite Mitnahmeregelung für
319 Kinder.
- 320 • Aufhebung des „Diesel- und Dienstwagenprivilegs“ und ein schrittweiser
321 Abbau von weiteren klima- und umweltschädlichen Subventionen.
- 322 • Ein bundesweites Ausbauprogramm für den ÖPNV sowie eine bundesweit
323 geltende Mobilitätsgarantie.
- 324 • Tempolimit: Wir kämpfen weiterhin für ein allgemeines Tempolimit auf
325 Autobahnen.
- 326 • Die Umschichtung von Mitteln aus dem Straßenneu- und -ausbau, einerseits
327 in den Erhalt der Straßen mit eindeutigem Fokus auf die Brückensanierung,
328 andererseits für den Ausbau der Schiene und des ÖPNV.
- 329 • Eine weitere Finanzierung für die Schiene, die Sanierung und Erweiterung
330 ermöglicht und langfristig absichert.
- 331 • Eine Ausbauoffensive für Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur: die Stärkung
332 der aktiven Mobilität im Modal Split hat ein riesiges Einsparpotential.
- 333 • Mehr Ambitionen für klimafreundlichen Luftverkehr und für eine Verlagerung
334 auf die Schiene, vor allem bei Kurzstreckenflügen.

335 Um die weiteren Handlungsbedarfe breit zu diskutieren, wird die grüne
336 Bundestagsfraktion im November einen Mobilitätskongress ausrichten.