

Beschluss (vorläufig) Verkehrswende? Das geht nur mit Bündnis 90/Die Grünen!

Gremium: Bundesdelegiertenkonferenz
Beschlussdatum: 16.11.2024
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 Für uns steht fest: Wir haben eine Verpflichtung gegenüber den nachfolgenden
125 Generationen, unsere Lebensgrundlagen zu bewahren. Keine Regierung in den
126 nächsten Jahren wird die europäischen und deutschen Klimaziele einhalten können,
127 ohne klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich schrittweise abzubauen, die
128 öffentliche Mobilität für mehr Menschen zu ermöglichen sowie die
129 Elektromobilität weiter in Gang zu bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen
130 wir uns in der kommenden Wahlperiode für eine Weiterentwicklung des
131 Klimaschutzgesetzes ein, um den Herausforderungen im Klimaschutz zu begegnen.

132 Dazu gehören auch die sektorale Betrachtung der Erreichung der Klimaziele und
133 eine geeignete Sanktionierung bei Nichterreichen dieser. Daher ist die
134 Diskussion um das Klimaschutzgesetz und die Klimaziele nicht am Ende und wir
135 Grüne werden in der kommenden Wahlperiode weiter für die Einhaltung der
136 Klimaziele auch im Verkehrssektor kämpfen. Wir nehmen die Kritik an der Reform
137 des Klimaschutzgesetzes ernst. Hierzu suchen wir das Gespräch und den
138 Schulterschluss mit der Klima- und Umweltbewegung.

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

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

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

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

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

165 Ziel bleibt es nach wie vor, die gesetzlichen Grundlagen des aktuellen
166 Bundesverkehrswegeplans auf Basis eines neuen Gestaltungsszenarios durch einen
167 integrierten Bundesmobilitätsplan abzulösen. Dieser wird Aus- und Neubauprojekte
168 für Bundes- und Bundesfernstrassen obsolet machen, indem klimafreundliche
169 Verkehrsträger wie Schienenstrecken neu- und ausgebaut werden. Ebenso muss die
170 Bedarfsplanüberprüfung der Maßnahmen an Zielen zur Verkehrswende ausgerichtet
171 sein, und nicht, wie bis zum heutigen Tag üblich, an – methodisch umstrittenen –
172 Prognosedaten. Er ist die Grundlage für eine klimaneutrale und sozial gerechte
173 Mobilität im Jahr 2045. Priorität in der Infrastrukturentwicklung haben der
174 Ausbau des Umweltverbundes und eine effiziente Nutzung der Verkehrsmittel. Bis
175 der Bundesmobilitätsplan gesetzlich beschlossen ist werden wir den aktuellen
176 Bundesverkehrswegeplan unter Berücksichtigung der klimapolitischen Ziele und der
177 angespannten Haushaltslage kritisch überprüfen.

178 Klimaschutz, der weltweit fliegt

- 179 Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs stellt eine besondere Herausforderung dar.
180 Aber wir entlassen die Luftfahrt nicht aus ihrer Verantwortung.
- 181 Deshalb haben wir die Luftverkehrsteuer um den Betrag angehoben, den eine
182 Kerosinsteuer auf innerdeutsche Flüge erbringen würde.
- 183 Auf EU-Ebene haben wir mit grüner Unterstützung aus Deutschland wegweisende
184 Erfolge erzielt:
- 185 • ansteigende Quoten für alternative, weniger klimaschädliche, Treibstoffe
 - 186 • das Aus kostenloser CO₂-Zertifikate
 - 187 • die Weichenstellung, damit endlich auch die sekundären Klimaeffekte
188 berücksichtigt werden
 - 189 • obligatorischer Bodenstrom für parkende Flugzeuge
 - 190 • verpflichtende Ultrafeinstaubmessungen auch an Flughäfen
 - 191 • ein Klima-Label für Flüge
 - 192 • ein neuer, zweiter Emissionshandel, der auch Privatjets in die CO₂-Bepreisung
193 einbindet
- 194 Mehrere dieser Maßnahmen werden die Ultrafeinstaubbelastung in den
195 Flughafenregionen reduzieren.
- 196
197 Kurzstreckenflüge wollen wir Zug um Zug verringern und bis 2030 überflüssig
198 machen, indem wir die Bahnangebote – gerade Direkt- und Nachtzugverbindungen –
199 ausweiten und für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln
200 sorgen, die die ökologischen Kosten widerspiegeln.
- 201 Im Bundeshaushalt haben wir außerdem Mitteln für die Entwicklung von E-Kerosin
202 gesichert, Geld für die Erprobung von leiseren Flugverfahren erhalten, sowie
203 zusätzliche Mittel für den Deutschen Wetterdienst, die dazu beitragen werden,
204 die sekundären Klimaeffekte des Fliegens zu mindern.
- 205 Das alles ist nicht genug. Wir kämpfen weiter für den Abbau klimaschädlicher
206 Subventionen im Luftverkehr. Damit wollen wir für mehr Gerechtigkeit und mehr
207 Spielraum für die Förderung von Klimaschutz sorgen. Die Regelungen auf EU-Ebene
208 müssen nachgeschärft werden. Wir arbeiten außerdem weiter hartnäckig an einer
209 gesetzlichen Verbesserung des aktiven und des passiven Lärmschutzes und an der
210 Verbesserung der Luftqualität in den Flughafenregionen.
- 211 Öffentlicher Personennahverkehr für alle – bezahlbar, barrierefrei und
212 zukunftssicher:
- 213 Das Deutschlandticket ist nach dem 9-Euro-Ticket ein riesiger Erfolg als die
214 erste langfristige Maßnahme, die den Tarifdschub in Deutschland beseitigt und
215 über 13 Millionen Menschen eine Möglichkeit gibt, klimafreundlich und
216 kostengünstig durch das ganze Land zu reisen.
- 217 • Um diese Errungenschaft langfristig zu sichern, setzen wir uns dafür ein,
218 dass das Ticket dauerhaft fortgeführt wird. Dafür braucht es einen fairen
219 und transparenten Preismechanismus, der Preisstabilität garantiert und
220 eventuelle Preissprünge auch wieder zurückholen kann, um das Ticket

221 sozialer zu gestalten. Unser Ziel bleibt, gemeinsam mit den Ländern einen
222 Ticketpreis von 49 Euro sicherzustellen. Für uns haben
223 Einnahmesteigerungen durch mehr verkaufte Abos Vorrang vor
224 Preiserhöhungen. Insbesondere bei den Jobtickets sehen wir noch erhebliche
225 Potenziale. Wir begrüßen es, wenn Länder und Tarifverbände Regelungen
226 treffen, junge Menschen kostenlos oder stark vergünstigt den ÖPNV nutzen
227 zu lassen. Solche Angebote wollen wir bundesweit ausbauen.

228 • Wir fordern eine Weiterentwicklung des 49-Euro-Tickets, die es Erwachsenen
229 ermöglicht, Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre kostenlos mitzunehmen.
230 Neben dem solidarischen Deutschlandsemesterticket sollten auch Lösungen
231 für Azubis und Freiwilligendienstleistende gefunden werden. Außerdem
232 braucht es ein bundesweit einheitliches vergünstigtes Angebot des
233 Deutschlandtickets für Menschen mit geringem Einkommen. Auch eine
234 einheitliche Regelung zur Mitnahme von Fahrrädern streben wir an.

235 • Es ist uns eine Herzensangelegenheit, dass der ÖPNV barrierefrei und für
236 alle Menschen zugänglich wird. Hierzu bedarf es eines bundesweiten Ausbau-
237 und Modernisierungspakts, der nicht nur die Infrastruktur stärkt, sondern
238 auch Barrierefreiheit konsequent umsetzt. Ein starker ÖPNV ist das
239 Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität – und muss deshalb für alle
240 Menschen bezahlbar, zugänglich und zukunftssicher gestaltet werden.
241 Gemeinsam mit Ländern und Kommunen wollen wir den ÖPNV in Stadt und Land
242 ausbauen und die Anbindung an attraktive Bus- und Bahnangebote
243 sicherstellen. Die Regionalisierungsmittel wollen wir so erhöhen, dass
244 Kostensteigerungen und ein Ausbau des Angebots gleichermaßen
245 berücksichtigt werden.

246 • Die Grundlage hierfür ist das Konzept der Mobilitätsgarantie, mit der wir
247 auch in ländlichen Regionen ein Grundangebot des ÖPNV sicherstellen
248 möchten. Als Zielbild möchten wir einen ein- bis zweistündlichen Takt
249 erreichen, in dem ein Bus oder ein entsprechendes öffentliches
250 Verkehrsmittel angeboten wird, wie zum Beispiel ein On-Demand-Angebot in
251 verkehrsärmeren Zeiten.

252 • Wir setzen uns dafür ein, dass das Fahren ohne Fahrschein nicht länger als
253 Straftat verfolgt wird. Die aktuelle Praxis, armutsbetroffene Menschen,
254 die Geldstrafen nicht zahlen können, in Ersatzfreiheitsstrafen zu
255 schicken, ist unverhältnismäßig und belastet das Justizsystem sowie die
256 Betroffenen. Freiheitsentzug wegen fehlender Tickets reißt Menschen
257 unnötig aus ihrem sozialen Umfeld und verstärkt ihre prekäre
258 Lebenssituation. Eine Entkriminalisierung würde nicht nur die Justiz und
259 die Verkehrsbetriebe entlasten, sondern auch zu mehr sozialer
260 Gerechtigkeit im öffentlichen Nahverkehr beitragen. Ein zugänglicher und
261 gerechter ÖPNV muss für alle Menschen bezahlbar sein, ohne sie durch
262 überzogene Strafen zu kriminalisieren.

263 Die Bahn endlich wieder fit machen:

264 Für die Schiene können wir in den nächsten Monaten viel erreichen:

265 • Verkehrsminister Wissing hatte mehrfach das Moderne-Schiene-Gesetz
266 versprochen. Dort soll die Finanzierung der Schiene komplett neu

267 aufgestellt werden. Wir setzen uns dafür ein, dass dieses Gesetz kommt und
268 fordern die Einführung eines Schienenfonds. Ein solcher ermöglicht die
269 überjährige Finanzierung von Aus- und Neubau. Auf dieser Grundlage können
270 die Deutsche Bahn und die Bauwirtschaft ihre Planungs- und Baukapazitäten
271 aufstocken, damit wir mit dem Ausbau der Infrastruktur endlich zügiger
272 voran kommen

- 273 • Die Investitionen für die Schiene sind auf einem Rekordhoch. Aufgrund des
274 Sanierungsstaus durch die CSU liegt der Fokus auf dem bestehenden
275 Bahnnetz. Zugunsten von Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt sowie der
276 Digitalisierung unseres Bahnnetzes braucht es weitere Investitionen.
- 277 • Leider gibt es bei Aus- und Neubau der Schiene viel Widerstand durch die
278 anderen Parteien. Ohne zusätzliche Schienenwege können wir die Bahn jedoch
279 nicht zum Rückgrat der Verkehrswende ausbauen. Die politischen Blockaden
280 von SPD, Union und FDP kosten uns viele Jahre bei der erforderlichen
281 Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die klimafreundlichere
282 und energieeffizientere Bahn. Hier setzen wir uns für einen
283 Schienenkonsens ein, damit wichtige Erweiterungen, Reaktivierungen und
284 Elektrifizierungen endlich angegangen werden.

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

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

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

- 296 • Mehr Spielraum bei Tempo 30 innerorts sowie Tempo 80 außerorts: Bei
297 Geschwindigkeitsbegrenzungen gilt trotz Erleichterungen bei Tempo 30 immer
298 noch der alte Rechtsrahmen. Hier wollen wir den Kommunen noch mehr
299 Entscheidungsspielraum einräumen und flächendeckend innerorts Tempo 30
300 ermöglichen.
- 301 • Tempolimit: Wir kämpfen weiterhin für ein allgemeines Tempolimit von 130
302 km/h auf Autobahnen.
- 303 • Radwegenetze im ganzen Land: Wir Grüne haben in dieser Wahlperiode die
304 Mittel für den Radverkehr abgesichert und den Kommunen die gewünschte
305 Planungssicherheit gegeben. Es ist nun Zeit für einen Hochlauf der
306 Radverkehrsmittel für sichere Radwege in und zwischen Städten und
307 Gemeinden, sowie als Zubringer zum ÖPNV zu sorgen.
- 308 • Sichere Schulwege und Schulstraßen: Wir wollen, dass alle Kinder und
309 Jugendlichen in Deutschland sicher und selbstständig mit dem Rad oder zu
310 Fuß zur Schule kommen können. Dafür unterstützen wir Kommunen bei der

311 Einrichtung von sicheren Schulwegen. Für eine unbürokratische Einrichtung
312 von Schulstraßen, wollen wir den Kommunen noch weitere
313 Entscheidungsspielräume übergeben.

- 314 • Sichere Fußverkehrsnetze: Als Bund stocken wir die Förderung von
315 Fußverkehrsinfrastruktur in Kommunen auf (nach dem Vorbild des
316 Sonderprogramms Stadt und Land für den Radverkehr), fördern eine
317 Stiftungsprofessur für den Fußverkehr, finanzieren ein Aus- und
318 Weiterbildungsangebot für Planer*innen in den Belangen des Fußverkehrs und
319 stärken institutionell die Erhebung von Daten zum Fußverkehr.
- 320 • Parken: Auch hier wollen wir Kommunen mehr Kompetenzen geben. Sie sollen
321 z.B. die Möglichkeit haben, soziale Kriterien bei Parkgebühren anzuwenden
322 und Parkraum effizient digital überwachen können.

323 Dafür setzen wir uns ein - eine Zusammenfassung:

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

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

349 Um die weiteren Handlungsbedarfe breit zu diskutieren, wird die grüne
350 Bundestagsfraktion im November 2024 einen Mobilitätskongress ausrichten.