Beschluss Verkehrswende? Das geht nur mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Gremium:	Bundesdelegiertenkonferenz
Beschlussdatum:	16.11.2024
Tagesordnungspunkt:	VR Im V-Ranking priorisierte Anträge

Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

voran statt die Instandhaltung der fundamentalen Lebensadern der Republik sicherzustellen.

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

Klimaschutzgesetz - der Verkehrssektor darf nicht aus der Verantwortung fallen:

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

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

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

Deutschland hat nach Überprüfung des Expertrates für Klimafragen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2024 verfehlt. Ob das neue Klimaschutzgesetz wirklich verfassungsfest ist, wird nun gerichtlich überprüft. Für uns steht fest: Wir haben eine Verpflichtung gegenüber den nachfolgenden Generationen, unsere Lebensgrundlagen zu bewahren. Keine Regierung in den nächsten Jahren wird die europäischen und deutschen Klimaziele einhalten können, ohne klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich schrittweise abzubauen, die öffentliche Mobilität für mehr Menschen zu ermöglichen sowie die Elektromobilität weiter in Gang zu bringen. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir uns in der kommenden Wahlperiode für eine Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes ein, um den Herausforderungen im Klimaschutz zu begegnen. Dazu gehören auch die sektorale

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

Antriebswende - wir machen den Auspuff-Abgasen den Garaus:

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

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

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

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

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

Klimaschutz, der weltweit fliegt

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

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

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

• ansteigende Quoten für alternative, weniger klimaschädliche, Treibstoffe

• das Aus kostenloser CO2-Zertifikate

• die Weichenstellung, damit endlich auch die sekundären Klimaeffekte berücksichtigt werden

• obligatorischer Bodenstrom für parkende Flugzeuge

• verpflichtende Ultrafeinstaubmessungen auch an Flughäfen

• ein Klima-Label für Flüge

• ein neuer, zweiter Emissionshandel, der auch Privatjets in die CO2-Bepreisung einbindet

Mehrere dieser Maßnahmen werden die Ultrafeinstaubbelastung in den Flughafenregionen reduzieren.

Kurzstreckenflüge wollen wir Zug um Zug verringern und bis 2030 überflüssig machen, indem wir die Bahnangebote - gerade Direkt- und Nachtzugverbindungen - ausweiten und für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln sorgen, die die ökologischen Kosten widerspiegeln.

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

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

Öffentlicher Personennahverkehr für alle – bezahlbar, barrierefrei und zukunftssicher:

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

- Um diese Errungenschaft langfristig zu sichern, setzen wir uns dafür ein, dass das Ticket dauerhaft fortgeführt wird. Dafür braucht es einen fairen und transparenten Preismechanismus, der Preisstabilität garantiert und eventuelle Preissprünge auch wieder zurückholen kann, um das Ticket

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

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

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

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

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

Die Bahn endlich wieder fit machen:

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

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

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

- Die Investitionen für die Schiene sind auf einem Rekordhoch. Aufgrund des Sanierungsstaus durch die CSU liegt der Fokus auf dem bestehenden Bahnnetz. Zugunsten von Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt sowie der Digitalisierung unseres Bahnnetzes braucht es weitere Investitionen.

- Leider gibt es bei Aus- und Neubau der Schiene viel Widerstand durch die anderen Parteien. Ohne zusätzliche Schienenwege können wir die Bahn jedoch nicht zum Rückgrat der Verkehrswende ausbauen. Die politischen Blockaden von SPD, Union und FDP kosten uns viele Jahre bei der erforderlichen Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die klimafreundlichere und energieeffizientere Bahn. Hier setzen wir uns für einen Schienenkonsens ein, damit wichtige Erweiterungen, Reaktivierungen und Elektrifizierungen endlich angegangen werden.

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

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

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

- Mehr Spielraum bei Tempo 30 innerorts sowie Tempo 80 außerorts: Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen gilt trotz Erleichterungen bei Tempo 30 immer noch der alte Rechtsrahmen. Hier wollen wir den Kommunen noch mehr Entscheidungsspielraum einräumen und flächendeckend innerorts Tempo 30 ermöglichen.

- Tempolimit: Wir kämpfen weiterhin für ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen.

- Radwegenetze im ganzen Land: Wir GRÜNE haben in dieser Wahlperiode die Mittel für den Radverkehr abgesichert und den Kommunen die gewünschte Planungssicherheit gegeben. Es ist nun Zeit für einen Hochlauf der Radverkehrsmittel für sichere Radwege in und zwischen Städten und Gemeinden, sowie als Zubringer zum ÖPNV zu sorgen.

- Sichere Schulwege und Schulstraßen: Wir wollen, dass alle Kinder und Jugendlichen in Deutschland sicher und selbstständig mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen können. Dafür unterstützen wir Kommunen bei der

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

- Sichere Fußverkehrsnetze: Als Bund stocken wir die Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur in Kommunen auf (nach dem Vorbild des Sonderprogramms Stadt und Land für den Radverkehr), fördern eine Stiftungsprofsessur für den Fußverkehr, finanzieren ein Aus- und Weiterbildungsangebot für Planer*innen in den Belangen des Fußverkehrs und stärken institutionell die Erhebung von Daten zum Fußverkehr.

- Parken: Auch hier wollen wir Kommunen mehr Kompetenzen geben. Sie sollen z.B. die Möglichkeit haben, soziale Kriterien bei Parkgebühren anzuwenden und Parkraum effizient digital überwachen können.

Dafür setzen wir uns ein - eine Zusammenfassung:

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

- Das 49-Euro-Ticket soll verstetigt werden. Für uns haben Einnahmesteigerungen durch mehr verkaufte Abos Vorrang vor Preiserhöhungen. Insbesondere bei den Jobtickets sehen wir noch erhebliche Potenziale. Bei Preissteigerungen werden wir nach Wegen für eine Rückkehr zum Ursprungspreis, ggf. in der Form von Jahres-Abos, suchen. Wir fordern zudem eine Verbesserung der Konditionen des Abos, um mehr Kund*innen für Abos zu gewinnen, bspw. durch eine bundesweite Mitnahmeregelung für Kinder.

- Aufhebung des "Diesel- und Dienstwagenprivilegs" und ein schrittweiser Abbau von weiteren klima- und umweltschädlichen Subventionen.

- Ein bundesweites Ausbauprogramm für den ÖPNV sowie eine bundesweit geltende Mobilitätsgarantie.

- Tempolimit: Wir kämpfen weiterhin für ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen.

- Die Umschichtung von Mitteln aus dem Straßenneu- und -ausbau, einerseits in den Erhalt der Straßen mit eindeutigem Fokus auf die Brückensanierung, andererseits für den Ausbau der Schiene und des ÖPNV.

- Eine weitere Finanzierung für die Schiene, die Sanierung und Erweiterung ermöglicht und langfristig absichert.

- Eine Ausbauoffensive für Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur: die Stärkung der aktiven Mobilität im Modal Split hat ein riesiges Einsparpotential.

- Mehr Ambitionen für klimafreundlichen Luftverkehr und für eine Verlagerung auf die Schiene, vor allem bei Kurzstreckenflügen.

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