

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

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

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

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

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

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

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

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

177 Klimaschutz, der weltweit fliegt

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

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

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

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

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

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

262 Die Bahn endlich wieder fit machen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

322 Dafür setzen wir uns ein - eine Zusammenfassung:

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

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

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