

Nachhaltige Mobilität ist möglich

Ökologisch, sozial gerecht und ökonomisch zukunftsfähig!

Fraktionsbeschluss, 10. September 2008

Einführung	2
1. Verantwortungsbewusste Mobilität in der Stadt	4
2. Neue Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum	7
3. Schiene für alle und Deutschland im Takt	8
4. Güterverkehr auf die Schiene und Schiffsemissionen senken!	11
5. Green Cars	13
6. Klimaschutz im Flugverkehr	16
7. Verkehr mit gutem Gefühl – sicher und leise	18
8. Integrierter Mobilitätsplan des Bundes	20
9. Ein moderner Planungs- und Ordnungsrahmen für Mobilität	21
10. Nachhaltige Mobilitätstechnologien sichern wirtschaftlichen Erfolg	22
Schlussbemerkung	23

Einführung

Wir wollen Mobilität für alle, die ökologisch ist, unserem Verlangen nach Gerechtigkeit entspricht, und erst so wirtschaftlich Zukunftsfähigkeit erreicht. Wir sind uns bewusst, dass das keine einfach zu erreichenden Ziele sind. Doch Visionäre sind häufig die wahren Realisten.

Die alarmierenden Berichte des Weltklimarates zum Klimawandel und die drastisch gestiegenen Ölpreise erfordern eine neue Verkehrspolitik, die eine nachhaltige Mobilität für alle in den Mittelpunkt stellt. Wir müssen unser Verkehrssystem dazu viel effizienter organisieren, Ressourcen schonend gestalten und die Vision einer Nullemissionsmobilität auf der Basis erneuerbarer Energien entwickeln. Damit wollen wir mehr Mobilität mit weniger Verkehr ermöglichen.

Wir müssen das Ölzeitalter im Verkehr schnell beenden, sonst wird Mobilität zum Privileg für Wenige und das Klimaschutzziel wird verfehlt. Nur eine nachhaltige Mobilität ist global tragfähig. Die prognostizierte Verdopplung der weltweiten Automobilflotte bis 2030 auf der Basis heutiger Technik würde unweigerlich in den Klimakollaps führen. Wir müssen daher jetzt umsteuern und einen klaren Kurs für eine nachhaltige Mobilität für alle einschlagen.

Es ist eine zentrale Aufgabe der Politik, Mobilität für alle sicherzustellen und die nötige Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Mobilität für alle heißt, die Erreichbarkeit von Orten auch für alle diejenigen zu garantieren, die kein Auto fahren. Deshalb ist der Staat dafür verantwortlich, einen qualitativ hochwertigen und bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr in Stadt und Land in Deutschland zu ermöglichen.

Der weltweit wachsende Verkehr ist ein wesentlicher Verursacher des Klimawandels. Er verantwortet nahezu ein Viertel der globalen CO₂-Emissionen. Laut Weltklimarat haben die direkten Treibhausgasemissionen des Verkehrs seit 1970 um 120 Prozent zugenommen, Tendenz steigend. Mittlerweile sind weltweit über 900 Millionen Pkw unterwegs. Insbesondere der Straßenverkehr ist für gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide verantwortlich. 5000 Menschen sterben jedes Jahr auf deutschen Straßen, hunderttausende werden verletzt. Verkehrslärm belastet fast jeden zweiten Bürger. Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur zerstört wertvolle Naturräume und ist mitverantwortlich für das Artensterben. Alle diese Faktoren erzeugen so genannte externe Kosten, die nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit gezahlt werden müssen. Das Schweizer Forschungsinstitut infras hat in einer Studie aus dem Jahr 2007 errechnet, dass allein der Straßengüterverkehr in Deutschland jährlich externe Kosten in Höhe von 15,8 Milliarden Euro verursacht.

Unser Verkehrssystem ist zu 95 Prozent und damit fast vollständig vom Öl abhängig. Die Nachfrage nach Benzin und Diesel nimmt weltweit immer mehr zu. Mit der ersten Ölkrise 1973 war ein Ölpreisanstieg pro Barrel (159 Liter) auf 12 Dollar verbunden. Seit 1998 hat sich Öl um das Vierzehnfache verteuert. Ein Rekordhoch jagt das nächste. Im Juli 2008 kostete ein Fass Öl 147 Dollar, Prognosen sehen den Barrelpreis mittelfristig bei 200 Dollar und mehr. Klar ist: Die Zeiten billigen Erdöls sind endgültig vorbei. Alle populistischen Forderungen, die steigenden Kosten mit großzügigen Subventionen oder Steuersenkungen zu dämpfen, gleichen dem Versuch, einen Flächenbrand mit Benzin löschen zu wollen. Tatsache ist: Die zunehmende Abhängigkeit vom teuren Treibstoff Erdöl lenkt unseren heutigen Verkehr in eine soziale Sackgasse. Denn kurzfristige Steuersenkungen, von denen die Ölmultis ohnehin am stärksten profitieren, würden das falsche Signal setzen, nämlich, dass der

Staat die Kraftstoffpreise begrenzen und dass unser Mobilitäts- und Konsumverhalten unverändert bleiben kann. Statt milliardenschwere Steuerge-schenke zu versprechen und die Staatsschulden zu erhöhen, sollte Verkehrspolitik mit Ordnungsrecht und Innovationsförderung dafür sorgen, dass wesentlich sparsamere Autos und neue Antriebe endlich aus den Entwicklungslabors der Autokonzerne auf die Straße kommen.

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Freie und sichere Mobilität bedeutet Lebensqualität. Sie ermöglicht soziale Teilhabe und Kommunikation und ist eine Voraussetzung für individuelle Freiheit. In diesem Sinne ist eine vernünftige Verkehrspolitik mehr als nur eine Frage, wie kommen Menschen oder Güter von A nach B. Sie ist auch die Frage, wie wir leben wollen und mit welchen kulturellen Auswirkungen wir uns bewegen. Verkehrspolitik ist nach unserem Verständnis nichts für Technokraten.

Mobilität ist natürlich auch eine Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Deutschland lebt von den Vorteilen eng verflochtener Märkte und den Exportchancen der Globalisierung. Weltweit sind deutsche Produkte etwa aus dem Bereich der Automobil- und der Bahnindustrie gefragt und sorgen hierzulande für Beschäftigung und Wohlstand.

Grenzenlose Mobilität ist mehr Mythos als Realität. Sie findet überwiegend in den Anzeigen der Flug- und Automobilindustrie statt. Grenzenlose Automobilität schränkt Freiheit und Lebensqualität massiv ein. Denn die Freiheit derer, die sich mit dem Auto bewegen, darf nicht die Freiheit der sich Andersbewegenden einschränken. Verkehrspolitik steht damit vor gewaltigen Aufgaben. Um steigenden Energiepreisen, zunehmenden Klimaveränderungen und wachsenden Verkehrsproblemen zu begegnen, muss Verkehrspolitik zu einer nachhaltigen Mobilitätspolitik werden.

Die schwarz-rote Bundesregierung hat in kaum einem Feld mehr versagt als in der Verkehrspolitik. Durchschlagende Konzepte für Klimaschutz im Verkehrssektor oder eine Verringerung der Erdölabhängigkeit fehlen. Mit ihrer Biokraftstoff-Beimischungsquote ist die Bundesregierung ebenso gescheitert wie mit der Kfz-Steuerreform auf die Bemessungsgrundlage CO₂. Deutschland ist beim Tempolimit Geisterfahrer auf Europas Straßen. Bei der Dienstwagensubventionierung fordert ein Teil der Regierung mutig die Abschaffung, der andere verteidigt tapfer die Privilegien. Bei der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG hat man alle verkehrs-, wettbewerbs- und umweltpolitischen Anforderungen missachtet. Die Abwehrhaltung der Koalition gegenüber den Plänen der EU-Kommission, den Kraftstoffverbrauch von Neuwagen zu reduzieren, wurde zu Recht von allen Umweltverbänden wie auch dem Sachverständigenrat für Umweltfragen deutlich kritisiert.

Das Koordinatensystem der Mobilität wird auch durch den demografischen Wandel massiv verändert. Ein "Weiter so" in der Verkehrspolitik, das schnelle Autos fördert und Junge und körperlich Mobile als Maßstab nimmt, ist nicht länger zeitgemäß. Wir brauchen die ökologische und allen Lebensaltern gerechte Erneuerung unseres Verkehrssystems. Umweltbewusstes Fortbewegen und ökologisches Transportieren muss sich auszahlen. Eine nachhaltige Mobilitätspolitik vermeidet überflüssige Transporte oder verlagert sie auf klimafreundlichere Verkehrsträger.

Wir wollen Mobilität zukunftsfähig machen, indem sie bezahlbar, umweltfreundlich, bequem und intelligent vernetzt wird. Anstelle einer Politik, die auf mehr Straßen, mehr Startbahnen und noch üppigere Subventionen setzt, brauchen wir die Sicherung der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger. Dazu gehört eine neue Kultur der Mobilität, die umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und ihrer

Verknüpfung Vorfahrt gewährt. Wir setzen auf leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel als Rückgrat eines umweltverträglichen Mobilitätssystems, auf die Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans und auf das saubere Auto der Zukunft. Sowohl aus ökologischen als auch aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen müssen wir Rad- und Fußverkehr in unseren Städten mehr Sicherheit und Platz einräumen. Ein flächendeckendes Bahnnetz, das die Menschen auch in ländlichen Regionen mobil hält und große Anteile des Güterverkehrs übernimmt, muss Alternativen zu überlasteten Straßen und wachsendem Flugverkehr bieten. Der öffentliche Verkehr wird bei der wachsenden Gruppe der Seniorinnen und Senioren und denen, die bewusst auf das eigene Auto verzichten, immer bedeutsamer.

Mobilität dient nicht zuletzt der Wirtschaft, für die eine intakte und effiziente Infrastruktur bereitstehen muss, damit Wohlstand und Prosperität in den nächsten Jahrzehnten gewährleistet bleiben. Statt mit der Gießkanne Infrastrukturmittel über das Land zu verteilen, müssen mittels intelligenter Logistik gezielt Engpässe für den Wirtschaftsverkehr beseitigt werden. Das gilt insbesondere für die Zu- und Abwege zu den Seehäfen. Wir verstehen Mobilität und Logistik als Schlüsselfeld technischer, sozialer und kultureller Innovationen. Wir müssen hier ein Modell gestalten, das im Weltmaßstab verallgemeinerbar ist. So schaffen wir vermarktbare Know-how und neue Arbeitsplätze. Wir sind überzeugt, die Zukunft der Mobilität wird grün und nachhaltig sein, wenn die Politik die Rahmenbedingungen richtig gestaltet.

1. Verantwortungsbewusste Mobilität in der Stadt

Die große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger lebt und arbeitet in städtischen Regionen. Faktisch regiert dort nach wie vor das Leitbild der autogerechten Stadt. Unsere Kommunen leiden unter den täglichen Staus des Berufsverkehrs. Allein der Stadtverkehr ist Quelle für 40 Prozent aller CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs. Er verursacht 70 Prozent der Luftschadstoffe und erhebliche Lärmbelastungen. Mehr als 12 Millionen Menschen in Deutschland sind tagsüber einem gesundheitsgefährdenden Lärmpegel von über 65 Dezibel ausgesetzt. Im städtischen Bereich ereignet sich ein Drittel aller Verkehrsunfälle. Wir müssen Mobilität in Ballungsräumen so gestalten, dass unsere Städte wieder lebenswert werden – für alle BewohnerInnen. Wir brauchen eine Mobilität, die den Mensch in den Mittelpunkt stellt und nicht ein Verkehrsmittel. Weniger Autoverkehr in Städten lässt Kindern mehr Bewegungsfreiheit, schafft damit insbesondere Familien eine höhere Lebensqualität, sorgt für mehr Integration von älteren Menschen, sichert anderen Verkehrsteilnehmern mehr Raum. Für lebenswerte Städte müssen wir eine neue städtische Mobilität gezielt fördern. Wir stellen uns hinter das Vorhaben der EU-Kommission, im Herbst 2008 einen Aktionsplan für eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt vorzulegen, und fordern die Bundesregierung nachdrücklich auf, sich für einen ambitionierten Aktionsplan und dessen rasche Umsetzung einzusetzen.

Um Lebensqualität in der Stadt zurückzugewinnen, muss die Besorgung des täglichen Bedarfs wieder in der unmittelbaren Nähe zur Wohnung möglich sein. Deshalb verfolgen wir das Leitbild der barrierefreien Stadt der kurzen Wege. Urbanität soll sich entfalten können, indem der Verkehr weicht und Kommunikation auf öffentlichen Plätzen nicht im Motorenlärm untergeht. Kurz: Mobilität soll sich am menschlichen Maß orientieren. Dafür muss der motorisierte Individualverkehr deutlich eingeschränkt werden. Umweltzonen bleiben auf mittlere Sicht ein wichtiges Instrument, um besonders luftverschmutzende Autos aus den Innenstädten zu verbannen.

Die umweltfreundlichste Alternative zum Auto in der Stadt ist das Fahrrad oder das Zufußgehen, immerhin die einzige emissionsfreie Mobilität! Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als fünf Kilometer, der Um- und Aufstieg auf den Sattel oder der angenehme Gang zu Fuß sind also häufig möglich. Das Umweltbundesamt rechnet in der aktuellen Studie "Sprit sparen und mobil sein" vor, dass sich in Ballungsgebieten 2,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen lassen, wenn nur 30 Prozent kürzerer Pkw-Fahrten mit dem Rad unternommen werden. Viele Fahrzeiten mit Auto verlängern sich durch die lästige Parkplatzsuche unnötig. Mit Fahrrad oder zu Fuß ist man gerade im Stadtverkehr oft zielicherer, schneller und gesünder unterwegs. Eine Gesellschaft, die mit der Behandlung von Stress- und Ernährungskrankheiten sowie den Folgen von Bewegungsarmut ihr Gesundheitssystem überfordert, sollte dem Radfahren einen viel höheren Stellenwert einräumen wie unsere Nachbarländer Niederlande und Dänemark. Dort ist der Radverkehrsanteil dreimal so hoch wie in Deutschland. Fahrradverleihsysteme und innovative Fahrradtransporter können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Wir brauchen ein neues Leitbild der fahrrad- und fußgängergerechten barrierefreien Stadt. Basis ist ein innerörtliches Tempolimit von 30 km/h, das nur auf Hauptverkehrsstraßen angehoben werden soll. Der Ausbau sicherer Radverkehrsinfrastruktur muss forciert werden. Städte sollten für ihre Radverkehrspolitik mehr Zuschüsse erhalten. In Ballungsgebieten empfiehlt sich ein Netzwerk grüner Wege, auf denen motorisierter Verkehr nicht zugelassen ist. Gute Bedingungen für Rad- und Fußverkehr hängen häufig von lokalen Akteuren, z.B. engagierten Verkehrsdezernenten, ab. Mit relativ einfachen Maßnahmen wie Straßenmarkierungen, Überquerungsstellen, und Bordsteinabsenkungen ist viel zu erreichen. Die Politik ist aufgefordert, neue verkehrspolitische Ansätze wie gemeinsam genutzte Straßenräume ("Shared Space") – Verzicht auf alle Verkehrsschilder, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer – in Modellprojekten zu prüfen und dann in die Realität umzusetzen, so wie es sich die neue Hamburger Landesregierung vorgenommen hat.

Städtische Mobilität braucht einen starken kunden- und klimafreundlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Täglich nutzen in Deutschland 27 Millionen Fahrgäste Busse und Bahnen. Wir wollen nach Jahren der Kürzungen deutlich mehr in öffentliche Verkehrssysteme investieren und mittelfristig eine Verdopplung der VerkehrsteilnehmerInnen des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) erreichen. Dazu schlagen wir vor, u.a. die Einnahmen aus City-Maut-Systemen für den ÖPNV zu verwenden. Dabei bleibt es jeder Kommune selbst überlassen, eine solche Maut einzuführen. Der Bund soll dafür die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen stellen. Die Mobilität von sozial schwächeren Menschen wollen wir bundesweit über Sozialtickets sichern. Die Ausgleichszahlungen für die Verkehrsbetriebe müssen Bund, Länder und Kommunen gemeinsam aufbringen. Wir wollen außerdem bis 2020 in 100 deutschen Städten ein klimaneutrales ÖPNV-Angebot schaffen, um den Umweltvorteil des öffentlichen Verkehrs auszubauen.

Noch immer hält der undurchsichtige Tarifdschungel viele Bürgerinnen und Bürgern von der Mitfahrt ab. Mit einer Mobilcard oder der Abrechnung über das Handy soll die bundesweite Nutzung von Bussen und Bahnen einfach werden. Darüber hinaus wird sich die Akzeptanz des ÖPNV nur dann weiter erhöhen, wenn er verlässlich, sicher, sauber und barrierefrei ist.

Gerechte Mobilität erfordert eine für die ältere Generation angepasste Gestaltung des Verkehrsraums. Die nötigen Maßnahmen dafür sind: Abgesenkte Bürgersteige, mehr Querungshilfen, gute Beleuchtung, niveaugleiche Einstiegsmöglichkeiten in Bussen und Bahnen, lesbare Fahrpläne und

Hinweisschilder u.v.m. Mobilitätsdienstleistungen müssen verstärkt auch wieder im direkten persönlichen Kontakt von Mensch zu Mensch angeboten werden, statt nur von Automaten oder im Internet.

Nur wer intelligente, d.h. integrierte und vernetzte Mobilitätssysteme entwickelt, schafft Alternativen zum Privatfahrzeug. Gerade in Städten findet in den letzten Jahren ein Mentalitätswandel statt weg vom eigenen Privatwagen hin zur organisierten geteilten Autonutzung (Car Sharing). In Deutschland gibt es mittlerweile ca. 120.000 Fahrberechtigte bei Car-Sharing-Anbietern. Allein im Jahr 2007 hat die Branche einen Zuwachs von 22 Prozent bei Kunden erzielt. Studien ergeben, dass jedes Car-Sharing-Fahrzeug bis zu 20 Privat-Pkw ersetzt und dadurch Freiheiten für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für FußgängerInnen und RadfahrerInnen schafft. Übrigens: Rund ein Viertel aller Car-Sharer sind gewerbliche Kunden, die vor allem auf Kosteneffizienz setzen und auf die Anschaffung eigener Pkw verzichten. Um die Bedingungen für Car-Sharing entscheidend zu verbessern, muss zügig eine gesetzliche Grundlage für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Die Einführung einer Citymaut in London, Stockholm und einigen norwegischen Städten hat zu einer spürbaren Entlastung des innerstädtischen Straßenverkehrs geführt. Um künftig einen Flickenteppich unterschiedlicher Citymautsysteme zu verhindern, ist eine Harmonisierung der Standards auf Ebene der EU sinnvoll und notwendig. Zu prüfen ist, ob das europäische Satellitensystem Galileo einen offenen Standard bereitstellen kann, der unter Wahrung von Datenschutzaspekten die Erhebungskosten für eine Citymaut erheblich senken würde

Autofreie Sonntage erfreuen sich in den vergangenen Jahren einer immer größeren Beliebtheit, weil sie der gesamten Bevölkerung eine neue Freizeitkultur ermöglichen. Nicht nur auf für den Autoverkehr gesperrten Bundes- oder Landstraßen lässt sich die Idylle der Landschaft genießen, auch autofreie Tage in der Stadt erlauben es, Lebensumfelder neu und ungestört zu entdecken und sich frei und von Verkehrslärm verschont zu bewegen. Wir wollen die rechtlichen Hindernisse für autofreie Tage, die sich aus der Straßenverkehrsordnung ergeben, abschaffen, damit Kommunen öfter autofreie Tage einräumen können.

Wir wollen:

- vorrangig Rad- und Fußverkehr in der Stadt fördern z.B. durch ein Netzwerk grüner Wege und Shared-Space-Bereiche
- das innerörtliche Tempolimit auf 30 km/h (mit Ausnahmen auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen) reduzieren vor allem für die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen
- die Angebote des ÖPNV deutlich ausweiten und seine Attraktivität spürbar erhöhen
- bis 2020 den Verkehrsanteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV) verdoppeln
- bis 2020 in 100 Städten ein innovatives klimaneutrales ÖPNV-Angebot machen
- Car-Sharing vorantreiben und dafür die rechtlichen Grundlagen schaffen
- die Einführung einer City-Maut, wo immer kommunal gewünscht, ermöglichen

2. Neue Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum

Im ländlichen Raum ist das Auto vielfach ohne Alternative und wird dauerhaft das wichtigste Fortbewegungsmittel bleiben. Umso wichtiger ist es, dass Autos viel effizienter werden und neue Antriebe marktfähig werden, die uns weg vom Öl bringen (siehe auch Kapitel zu Green Cars).

Wer kein Moped oder Auto hat, ist darauf angewiesen, von anderen mitgenommen zu werden. Busse verkehren häufig nur unregelmäßig, dienen überwiegend als Schülertransporte und werden über Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand finanziert. Schulbusse und Linienbusse, die für den Schultransport eingesetzt werden, sind mancherorts in den Stoßzeiten überfüllt und bieten keine optimale Verkehrssicherheit, weil es z.B. keine Anschnallpflicht gibt. Dies wollen wir ändern.

Sinkende Schülerzahlen gefährden vielerorts auch diesen Rest-ÖPNV, der zudem meist nicht nach den Vorgaben der Kommunen oder des Kreises, sondern von den Busunternehmern nach betriebswirtschaftlichen Interessen organisiert wird. Wir wollen die Zuschüsse für den ÖPNV auch auf dem Land erhöhen und die Mittelvergabe in die Hände der Kommunen und Kreise legen, die mit Hilfe von Nahverkehrsplänen auch das Angebot gestalten sollen.

Insbesondere in schrumpfenden Regionen sind die Folgen des demografischen Wandels auch verkehrspolitisch zu bewältigen. Hier sind neue Mobilitätskonzepte gefragt, die den öffentlichen Verkehr individueller und bedarfsorientierter machen. Dazu zählen Angebote wie Bürgerbusse, Rufbusse und Anrufsammeltaxis und intelligente und sichere Mitfahrangebote. Mobile Dienstleistungen und Lieferservice können helfen, Wege mit dem Auto einzusparen. Diese neuen Mobilitätskonzepte würden gerade ländliche Regionen attraktiver für Jugendliche, junge Erwachsene und Familien machen. Einer Entvölkerung könnte so aktiv entgegengewirkt werden.

Die Umlandgemeinden von Ballungsräumen sind hingegen in der Regel gut mit der Kernstadt verbunden. Hier wird der Vorteil der Bahn sowohl in zeitlicher wie in preislicher Hinsicht häufig unterschätzt. Eine Untersuchung des ADAC von 64 Pendlerdistanzen im Jahr 2006 kam zu dem Ergebnis, dass Pendeln mit der Bahn durchschnittlich 45 Prozent günstiger ist als mit dem Auto. Wir wollen den Regionalverkehr auf der Schiene weiter ausbauen und ihn mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder und Verkehrsverbünde übertragen, um regionale Verkehrspolitik aus einer Hand gestalten zu können. Die vorhandenen Park-and-Ride-Angebote an Bahnhöfen müssen besser beworben und teilweise erweitert werden.

Für viele kommen auch Mitfahrgelegenheiten in Frage, denn die durchschnittliche Autoauslastung im Berufsverkehr beträgt gerade einmal 1,1 Personen. Für Mitfahrer ist also viel Platz vorhanden. Kostenlose Mitfahrbörsen im Internet bieten sich an. Viele Verkehrsbetriebe und Unternehmen bieten eine individuelle Mobilitätsberatung an, die umweltfreundliche Alternativen zum Auto aufzeigen. Eine bundesweite Imagekampagne für Mitfahrgelegenheiten und Car-Sharing soll das "Auto teilen" bekannter machen.

Wir wollen:

- eine Initiative Sicherer Schulbus starten und eine Gurtpflicht einführen
- Zuschüsse für den ÖPNV auf dem Land erhöhen und Kreise und Kommunen bei der Mittelvergabe stärken

- regionalen Schienenverkehr mit finanziellem Ausgleich an Länder und Verkehrsverbünde geben
- Park-and-Ride-Angebote besser bewerben und teilweise ausbauen
- eine bundesweite Imagekampagne zu Mitfahrgelegenheiten und Car-Sharing

3. Schiene für alle und Deutschland im Takt

Die jahrzehntelange Bevorzugung des Straßenverkehrs hat die Umweltbelastung erhöht. Die spezifischen CO₂-Emissionen des Bahnfahrens liegen etwa zwei Drittel unter denen eines durchschnittlichen Pkw. Doch während in Deutschland seit 1991 die Straßen des überörtlichen Verkehrs um 5.000 Kilometer gewachsen sind, sind die Schienenstrecken um über 6.000 Kilometer geschrumpft. Durch falsche steuerliche Anreize werden Pkw- und Lkw-Verkehr sowie das Fliegen künstlich gefördert und ein Bedeutungsverlust des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen begünstigt. Im Personenverkehr hat die Schiene inklusive Fernverkehr derzeit einen Anteil von rund 7 Prozent.

Mit der angekündigten Preiserhöhung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 hat die Deutsche Bahn AG den Fernverkehr seit April 2004 um rund 22 Prozent verteuert. Mit der geplanten Einführung einer Servicegebühr von 2,50 Euro für jeden Fahrkartenkauf am Schalter oder per Telefon werden insbesondere ältere Kundinnen und Kunden benachteiligt und abgeschreckt. Statt mit attraktiven Angeboten zu mehr Menschen zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen, werden die Stammkunden vergraut.

Die Bundesschienenwege werden heute von der DB Netz AG unterhalten und de facto nach ihren Vorstellungen ausgebaut bzw. abgebaut. Mit der jetzt beschlossenen Teilprivatisierung der DB AG wird Bahnverkehr noch stärker den ökonomischen Zwängen des einen Bahngroßkonzerns unterworfen, der weniger im Interesse von Kundinnen und Kunden agiert, sondern den Renditeabsichten von Finanzinvestoren und Kapitaleigentümern folgen muss. Die Teilprivatisierung der Transportgesellschaften schadet den Bahnreisenden und der Wirtschaft, die auf einen funktionierenden Güterverkehr angewiesen sind. Es ist der zentrale verkehrspolitische Fehler der Bundesregierung, das Bahnnetz im Zuge der Bahnreform in den Händen der DB AG zu belassen. Ein weiterer Abbau von Schienenstrecken ist dabei vorprogrammiert.

Die Deutsche Bahn AG legt, von der Politik der großen Koalition unterstützt, die Priorität seit Jahren einseitig auf die Errichtung von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Milliardensummen an Steuergeldern wurden in das falsche Konzept einer "Lufthansa-Bahn" investiert. Sie ist damit gescheitert. Zwischen dem Jahr 2000 und 2007 hat die Zahl der Fernverkehrsreisenden um 13 Prozent abgenommen. Kein Wunder: die DB AG hat Fernverkehrszüge massiv aus dem Fahrplan gestrichen. Der Interregio ist ganz verschwunden, der Intercity wird mehr und mehr zurückgefahren. Mit der Privatisierung von ICE und IC, wie sie die große Koalition beschlossen hat, drohen viele weitere Städte sogar Oberzentren vom Fernverkehr abgehängt zu werden. Städte wie Mönchengladbach, Chemnitz, Bayreuth und Heilbronn sind bereits vom Fernverkehr abgehängt. Das gleiche Schicksal droht nach einer Untersuchung der Berliner Verkehrsberatungsgesellschaft Städten wie Flensburg, Potsdam, Gießen, Trier, Ludwigshafen, Pforzheim, Konstanz und weiteren Fernverkehrshalten.

Wir haben unsere Kritik am Verfahren der Bahnprivatisierung immer wieder klar zum Ausdruck gebracht. Die Bundesregierung hat eine offene verkehrspolitische Debatte unterbunden und keinen

Bahnkonsens zwischen den Parteien in dieser richtungweisenden Entscheidung gesucht. Das Bundesverkehrsministerium ist weniger durch kluge politische Vorschläge aufgefallen als mit seinem Bemühen, Informationen zu verheimlichen und Vorhaben der DB AG zu verschleiern. Der Filz in der deutschen Bahnpolitik hat seinen vorläufig letzten Tiefpunkt mit dem Wechsel des willfährigen Transnet-Vorsitzenden in den Personalvorstand der DB AG erreicht. Das von der Koalition beschlossene Holdingmodell bedingt hohe Haftungsrisiken für den Bund und bringt dem Bahnverkehr in Deutschland keinen Vorteil.

Die entscheidende Weichenstellung für einen Aufschwung der Bahn ist die klare eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb. Nur sie garantiert mehr Wettbewerb, mehr Gleichberechtigung der Anbieter, bessere Angebote und höhere Trasseneinnahmen. Die Schieneninfrastruktur ist ein öffentliches Gut und muss in öffentlicher Hand bleiben. Es ist ein ordnungsrechtliches Gebot, das natürliche Monopol des Netzes nicht einem Konzern, sondern allen Eisenbahnunternehmen zu überlassen. Wir haben uns dafür ausgesprochen, DB Schenker vollständig zu privatisieren. Die Verkehrsgesellschaften der DB AG sind auch einzeln groß genug. Die Vorwürfe des Bahnchefs, die Grünen wollten "seine" Bahn zerschlagen, zeigen, dass der Herr des Monopols Angst hat vor fairem Wettbewerb. Tatsächlich ist es die Deutsche Bahn AG, die immer mehr Lücken in den deutschen Bahnverkehr reißt und viele Bürgerinnen und Bürger abkoppelt und stattdessen massiv im Ausland investiert, z.B. in China. Wir wollen einen besseren Schienenverkehr in Deutschland. Die Expansionsabenteuer des DB-Konzerns sind nicht im Interesse der BahnkundInnen.

Die Vitalisierung des Schienenverkehrs erfordert andere Prioritäten und den Primat der Politik. Die Deutsche Bahn AG, die jedes Jahr sieben bis acht Milliarden Euro aus dem Staatshaushalt erhält, muss vom Steuerzahler wirksam kontrolliert werden. Wir Grüne treten ein für eine Flächenbahn, die auf allen Strecken, auch zu Randzeiten, allen BürgernInnen Abfahrt und Ankunft garantiert. Um mehr Verkehr als bisher von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wollen wir Kapazitäten ausbauen. Die knappen öffentlichen Mittel sind deswegen nicht für wenige Prestigeprojekte wie den ICE-Tunnel durch den Thüringer Wald oder Stuttgart 21 zu verschwenden, sondern für ein modernes Streckennetz in der Fläche zu verwenden. Das Schiennetz auf Nebenstrecken muss gleichermaßen ertüchtigt und kleine Bahnhöfe modernisiert sowie barrierefrei ausgestattet werden. Die Politik muss zukünftig stärker in den Schienenverkehr als in die Straßeninfrastruktur investieren und damit die Voraussetzung für attraktive Angebote schaffen. Die Finanzmittel für den Regionalverkehr müssen wieder ansteigen. Busse, Anruf-Sammeltaxis, Park&Ride-Plätze sind mit dem Bahnverkehr stärker zu verknüpfen, um Mobilität zu erweitern. Wir wollen die Wettbewerbsbedingungen des Verkehrsträgers Schiene verbessern und fordern, die Preise für Bahntickets für den Fernverkehr über eine Halbierung der Mehrwertsteuer zu senken.

Moderne Schienenmobilität erfordert das Bekenntnis zur Kultur des Reisens. In Imageumfragen landet das Unternehmen Deutsche Bahn AG regelmäßig auf den letzten Plätzen. Bahnfahren muss einfacher und komfortabler werden. Familien mit kleinen Kindern müssen ebenso willkommen sein wie Menschen mit Behinderungen. Der gute Service vieler privater Eisenbahnunternehmen beweist: Mehr Wettbewerb belebt den Bahnverkehr. Weiter setzen wir Grünen uns für eine Ausweitung der Fahrgastrechte ein und wollen eine lückenlose Reisekette gewährleisten. Damit Kundinnen und Kunden spürbare Verbesserungen erfahren, wollen wir zum Beispiel eine Rücktrittsgarantie oder die Gewährung von Taxigutscheinen gesetzlich festschreiben. Fahrgäste müssen bei Verspätungen die

nächste Alternative nehmen dürfen, auch wenn es ein ICE ist. Wir Grünen möchten dafür sorgen, dass in allen Zügen, auch im Fernverkehr, Fahrräder an Bord zum Alltag gehören.

Die Schweiz zeigt, wie Deutschland zum Bahnland werden könnte. Die Schweizer fahren dreimal so viel Bahn wie die Deutschen, weil sie sich auf ein perfekt organisiertes Bahnsystem verlassen können. Die Schweiz verzichtet auf teure Hochgeschwindigkeitsstrecken und optimiert stattdessen das gesamte System. Nicht die Schnelligkeit auf einzelnen Strecken, sondern die Systemgeschwindigkeit ist entscheidend. Die Schweiz entwickelt zuerst einen aus Kundensicht optimalen Fahrplan und leitet daraus die Ausbaunotwendigkeiten ab.

Wir unterstützen die Initiative DeutschlandTakt, die dieses Prinzip auch auf Deutschland übertragen will. Dazu muss das Bundesschienenwegenetz aus der DB AG herausgetrennt und in eine unabhängige Netzgesellschaft überführt werden. Die Ausbauprioritäten sind auf der Basis eines langfristigen Fahrplans festzulegen, die auch genügend Trassen für den Schienengüterverkehr vorsehen. Die Kapazität auf besonders belasteten Strecken, gerade in den Knotenbahnhöfen, sollte kurzfristig durch zusätzliche Gleise oder Umfahrungsmöglichkeiten erhöht werden.

Wir wollen Mindeststandards für die Bedienung von Oberzentren mit Fernverkehrsangeboten festlegen und Konzessionen für Strecken ausschreiben, um die sich dann Bahngesellschaften bewerben können. Der DeutschlandTakt soll für ein interregionales Netz von Oberzentren umgesetzt werden, das mit dem bestehenden Hochgeschwindigkeitsnetz vertaktet wird. Das erfolgreiche Prinzip des Nahverkehrs wäre dadurch auf den Fernverkehr übertragen. Weil viele Fernverkehrsstrecken profitabel sind, wäre der Zuschussbedarf erheblich geringer.

Das europäische Bahnnetz muss weiter ausgebaut werden. Dabei kommt es auch darauf an, den Ausbau von Ost-West-Strecken zu intensivieren. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, neue Verbindungen einzurichten – auch in der Nacht. Mit einem schnellen, europäischen Nachtzugnetz können neue Über-Nacht-Verbindungen zwischen europäischen Städten über bislang unerreichbare Entfernungen angeboten werden. Das wäre eine attraktive Alternative zum rasant anwachsenden inner-europäischen Flugverkehr: ein Baustein im klimafreundlichen Fernverkehr der Zukunft.

Wir wollen:

- eine Halbierung des Mehrwertsteuersatzes auch im Fernverkehr, der Bahnfahren im Durchschnitt um 12 Prozent billiger machen würde
- eine klare eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb; die Schiene muss öffentliches Gut bleiben und fairen Wettbewerb ermöglichen
- ein gutes Fernverkehrsangebot gesetzlich absichern und den DeutschlandTakt einführen, mit dem die Schiene mit System ausgebaut wird
- flächendeckenden Verkehr auf der Schiene erhalten und ein attraktives kundenfreundliches Angebot schaffen, z.B. mit der Fahrradmitnahme auch im Fernverkehr
- die Fahrgastrechte stärken

4. Güterverkehr auf die Schiene und Schiffsemissionen senken!

Güter auf der Schiene zu transportieren, schont Umwelt und Klima. Die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Schienengütertransports liegen bei nur 20 Prozent des Transports mit Lkw. Wer Klimaschutz ernst nimmt, muss sich daher für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einsetzen. Nach Jahrzehnten des kontinuierlichen Rückgangs ist seit einigen Jahren dank neuer privater Gütereisenbahnen eine Trendumkehr zu verzeichnen: Die Schiene gewinnt langsam Marktanteile von der Straße zurück, 2007 waren es 17,3 Prozent. Dieser Trend droht zu stoppen, weil die notwendigen Investitionsmittel, gerade im Hinterland der Nordseehäfen, nicht bereitgestellt werden. Der Hamburger Hafen erwartet eine Verdreifachung des Containertransports auf der Schiene bis 2015. Wird das Schienennetz nicht rasch ausgebaut, dann können die Container nicht mehr aus den Häfen abtransportiert werden. Das würde dem Wirtschaftsstandort Deutschland erheblich schaden.

Jetzt heißt es, die bestehenden Gleiskapazitäten unter Einschluss von Schienen privater Eisenbahnunternehmen schnellstmöglich zu ertüchtigen und durch Ausbau von Gütertrassen zu ergänzen, statt auf eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Bremen/Hamburg zu setzen, die mindestens vier Milliarden Euro kostet und frühestens in zehn Jahren fertig gestellt wird. Güterzüge brauchen keine Hochgeschwindigkeitsstrecken. Wenn sie, ohne dauernd anhalten zu müssen, mit 80 km/h durchrollen können, sind sie wettbewerbsfähig und verbrauchen zudem auch noch weniger Energie als im Stop-and-go-Verkehr. Schienenverkehrsausbau oder die Reaktivierung von Strecken muss immer von Lärmschutzmaßnahmen begleitet werden.

Der Lkw ist der dominierende Verkehrsträger im Gütertransport. Viele Transporte können durch eine Verringerung von Leerfahrten und ein optimiertes Routennetz der Spediteure vermieden werden. Es gilt aber auch, unser Konsumverhalten zu überdenken. Sandstein aus Indien, Holz aus Kanada, Mineralwasser aus Frankreich oder Nordsee-Krabben, die zum Pulen nach Marokko verschifft werden, zeigen die negativen Auswüchse des globalen Handelssystems. Wir wollen daher regionale Wirtschaftskreisläufe stärken und Verbraucherinnen und Verbraucher durch eine Kennzeichnung von Produkten aus der Region besser informieren. Denn teilweise werden VerbraucherInnen auch getäuscht. Wer z.B. in Berlin und Brandenburg Milch der Marke "Mark Brandenburg" in dem Glauben kauft, es handele sich um ein Produkt aus der Region, und das Kleingedruckte auf der Verpackung liest, wird feststellen, dass die Milch in Köln abgefüllt wird! Solche Täuschungen wollen wir unterbinden.

Statt voreilig Wachstumsprognosen hinterher zu bauen, müssen Anstrengungen unternommen werden, möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern. Denn jeder Güterzug spart 40 Lkw-Fahrten ein. Nur wenn die externen Umwelt- und Gesundheitskosten vollständig auf die Lkw-Maut angerechnet werden, lässt sich Chancengleichheit herstellen. Die Lkw-Maut muss daher erhöht werden, um die vollen Wegekosten einschließlich der externen Kosten zu decken. Zudem sollte sie, wie in Österreich, auch auf Kleinlaster erhoben werden. In einem ersten Schritt soll die Lkw-Maut zudem auf alle überregionalen Bundesstraßen und später auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet werden. Die zusätzlichen Finanzeinnahmen wollen wir für eine Verstärkung der Straßensanierung, den Ausbau von besonders belasteten Transitstrecken sowie für den Ausbau der Schiene nutzen. Wir wollen durch die verpflichtende Erhebung einer Lkw-Maut in allen EU-Staaten gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Schiene schaffen. Denn der Schienengüterverkehr muss in ganz Europa

eine Schienenmaut in Form so genannter Trassenpreise zahlen, während viele EU-Staaten ihren Lkw-Verkehr subventionieren, indem er keinen Cent für die Straßennutzung zahlen muss.

Trotz aller Vermeidungs- und Verlagerungsmaßnahmen im Güterverkehr, wird der Lkw-Verkehr dauerhaft ein wichtiges Transportmittel bleiben. Mit der Besteuerung von reinen Biokraftstoffen hat die Bundesregierung viele Speditionen wieder zum Diesel zurückgetrieben, statt Anreize für die Nutzung nachhaltiger, vor allem heimischer Biokraftstoffe zu schaffen.

Wir wollen zudem den Kombinierten Verkehr (KV) erheblich ausbauen, bei dem in einer Transportkette verschiedene Verkehrsträger integriert werden. Dazu wollen wir die Fördermittel für den Kombinierten Verkehr und das Gleisanschlussprogramm auf 300 Millionen Euro verdoppeln. Für den unbegleiteten KV sind höhere Umschlagkapazitäten nötig. Der Betreiber der Terminals muss unabhängig sein und darf nicht einem Güterverkehrsunternehmen gehören. Für den begleiteten KV ("rollende Autobahn") soll in Pilotprojekten untersucht werden, inwieweit hoch frequentierte Transitrouten durch Deutschland mit einer Lkw-Verladung auf die Bahn entlastet werden können. Je höher Lkw-Maut und Dieselpreis, desto attraktiver werden solche Verbindungen. Der Einzelwagenverkehr, der mehr als 40 Prozent des Schienengüterverkehrs ausmacht, muss auch den privaten Eisenbahnunternehmen geöffnet und europäisch koordiniert werden.

Im internationalen Güterverkehr ist das Schiff der wichtigste Verkehrsträger. Die ökologischen Vorteile des Schiffsverkehrs werden durch die stark schadstoff-belasteten Schiffsbetriebsstoffe relativiert. So trägt der Schiffsverkehr im zunehmenden Maße zum Klimawandel bei. In den Hafenstädten sind die Schiffs-emissionen zur größten verkehrsbedingten Schadstoffquelle geworden.

Es ist deshalb absolut notwendig, den Schiffsverkehr in den internationalen CO₂-Emissionshandel einzubeziehen und durch internationale Abkommen den Schadstoffgehalt der Schiffsbetriebsstoffe zu senken. Für den küstennahen Bereich und die Hafenstädte müssen reduzierte Grenzwerte gelten. Durch den Ausbau von Landstromanschlüssen können in den Häfen die Schadstoffemissionen deutlich gesenkt werden. Die Entwicklung von Schiffsantrieben auf der Basis erneuerbarer Energien, z.B. Skysails muss in der Forschung und Entwicklung stärker gefördert werden.

Mehr als 80 Prozent der Binnenschifffahrt in Deutschland findet auf dem Rhein statt. Durch den Klimawandel werden die Niederschlagsmengen und damit auch die Schiffbarkeit abnehmen. Den Ausbau von Flüssen wie Elbe, Donau, Havel und Oder lehnen wir ab. Flüsse sind wertvolle Naturräume und nicht in erster Linie Wasserstraßen. Die Schiffe müssen sich daher den Flüssen anpassen und nicht umgekehrt. Die Schadstoffemissionen der Binnenschiffe können durch bessere Kraftstoffe und Abgasnachbehandlung gesenkt werden.

Ein ausführliches Positionspapier zum Güterverkehr wird noch auf der Basis der Konferenz "Greening Logistics" der grünen Bundestagsfraktion erarbeitet.

Wir wollen:

- Erhöhung der Lkw-Maut und Ausweitung auf Kleinlaster und Bundesstraßen
- Kennzeichnung regionaler Produkte zur Vermeidung unnötiger Transporte
- Ausbau von Güterverkehrsstrecken, insbesondere im Hafenhinterlandverkehr

- Verdopplung der Fördermittel für den Kombinierten Verkehr und das Gleisanschlussprogramm auf 300 Millionen Euro jährlich
- Pilotprojekt "rollende Autobahn" im Kombinierten Verkehr
- Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den internationalen CO₂-Emissionshandel
- Senkung der Schadstoffemissionen des Schiffsverkehrs durch bessere Kraftstoffe und Landstromanschlüsse
- Ausbaustopp für Flüsse zu Wasserstraßen

5. Green Cars

Manche mag erstaunt haben, wie intensiv wir Grünen uns in den vergangenen Jahren mit der Automobilpolitik befasst haben. Wir sind der Auffassung: das Auto wird ein wichtiger Bestandteil der Mobilität bleiben. Weltweit stehen wir zudem erst am Beginn einer globalen Motorisierungswelle. Gerade im ländlichen Raum und zu individuellen Transportzwecken ist es häufig ohne Alternative. Die Zunahme des Pkw-Bestands hat jedoch besonders in den Städten die Lebensqualität massiv eingeschränkt. Nicht nur Lärm und Abgase stören, sondern vor allem schränkt die Dominanz des Autoverkehrs im öffentlichen Raum die Bewegungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer massiv ein. Wir Grünen stehen für ein neues Verhältnis zum Auto. Wir wollen ein Auto, das den Mobilitätsbedürfnissen der Zukunft angepasst ist. Das Auto der Zukunft muss verfügbar sein, statt sich allein zum exklusiven Luxusgut für jene zu entwickeln, die sich hohe Kraftstoffpreise leisten können. Das Auto der Zukunft muss klimafreundlich sein, statt zur weltweiten Klimakatastrophe beizutragen. Das Auto der Zukunft fährt abgasfrei und leise, statt weiter die Umwelt etwa mit Feinstaub zu belasten und mit Motorengeheul zu stören. Wir wollen ein Auto, das zum täglichen Krieg auf den Straßen nicht mehr taugt. Das Auto der Zukunft fährt grün.

Wir Grünen sind froh, mit dem Green Car Concept und unserem Auftritt auf der IAA 2007 die Debatte um die Ökologisierung des Autofahrens erfolgreich befeuert zu haben. Alle seriösen Hersteller bekennen sich inzwischen zu der Herausforderung, verbrauchsarme und klimafreundliche Fahrzeuge zu entwickeln. Unsere Kritik halten wir dennoch weiter aufrecht: die Automobilindustrie, und leider die deutsche vorneweg, hat den notwendigen mentalen Spurwechsel, den Ölpreisexlosion und Klimawandel erfordern, nach wie vor nicht vorgenommen. Trotz guter Ansätze wie Blue Motion bei VW: Ein paar neue Sparmodelle überzeugen nicht, solange Daimler, & Co. weiter ihre schweren Spritschlucker und übermotorisierten Rennreise-limousinen verteidigen. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Neuwagen aus deutscher Produktion liegt mit 168 Gramm pro Kilometer immer noch deutlich über der für 2008 in einer freiwilligen Selbstverpflichtung angekündigten Zielmarke von 140 Gramm. Deutschland liegt nach einer aktuellen Untersuchung damit von 18 untersuchten Ländern in Europa nur auf Platz 15. Ausgerechnet BMW zeigt, wie es geht, wenn auch von einem sehr hohen Niveau. Mit ihrem serienmäßig eingebauten Spritsparpaket "Efficient Dynamics" haben die Bayern die CO₂-Emissionen in 2007 um 7,3 Prozent gesenkt, während die durchschnittliche Reduktion nur 1,7 Prozent betrug.

Wir Grünen bekennen uns zur aktiven Rolle der Politik. Sie muss die Rahmenbedingungen des Autofahrens so verändern, dass das Auto den umweltpolitischen Herausforderungen entspricht. Denn die Ökologisierung des Autofahrens ist kein Selbstläufer: Die deutsche Automobilindustrie muss

erkennen, dass ihr ein ambitionierter Ordnungsrahmen jene Wettbewerbsvorteile bringt, mit denen sie den internationalen Wettlauf um innovative Fahrzeuge anführen kann. Statt gemeinsam mit der Kanzlerin und den zuständigen Bundesministern in Brüssel für eine Verwässerung und Verschiebung der Grenzwerte einzutreten, sollte sie sich für ambitionierte Grenzwerte einsetzen.

Wir fordern durchschnittliche Verbrauchsgrenzwerte für Neufahrzeuge von 120 Gramm CO₂ pro Kilometer (entspricht 5,0 l Benzin/4,5 l Diesel pro 100 km) in 2012 und 80 g/km (entspricht 3,3 l Benzin/3,0 l Diesel pro 100 km) in 2020 ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen sowie eine Festlegung der individuellen Grenzwerte auf Basis des Parameters Fahrzeugfläche. Neufahrzeuge, die 2012 mehr als 240 g/CO₂ ausstoßen (entspricht 10,1 l Benzin/9,0 l Diesel pro 100 km), dürfen keine Zulassung mehr erhalten. Die Strafzahlungen bei Überschreitung dieser Grenzwerte müssen so hoch sein, dass es für die Hersteller ökonomisch sinnvoller ist, die Grenzwerte einzuhalten als sich "freizukaufen". Die Festlegung solcher Grenzwerte muss auch für alle Nutzfahrzeuge erfolgen.

Wir treten für die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen von 120 km/h ein. Ein Ende der Extremgeschwindigkeiten spart jährlich ohne zusätzliche Kosten rund 3 Millionen Tonnen CO₂ ein und hebt Deutschlands Rückständigkeit in punkto Verkehrssicherheit endlich auf. Ein Tempolimit wird von der Mehrheit der Deutschen längst befürwortet. Ergänzend zum Tempolimit ist eine verbindliche Motorabregelung bei 160 km/h sinnvoll, um das Wettrüsten um die höchste Motorisierung zu beenden

Die Einführung eines transparenten und verbraucherfreundlichen Klimapasses für alle Neuwagen mit einer Skala von A – G soll einen Vergleich innerhalb der Fahrzeugklasse ermöglichen. Dabei soll es auch Beispielrechnungen der Kfz-Steuer und der Kraftstoffkosten pro Jahr im Vergleich zum besten Fahrzeug der Klasse geben.

Der Anbau von Biomasse für Kraftstoffe wird von uns nur dann befürwortet, wenn er umweltfreundlich und nachhaltig erfolgt und eine positive Klimabilanz aufweist. Eine Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und die Abholzung von Regenwald muss im Rahmen verbindlicher Nachhaltigkeitskriterien ausgeschlossen werden. Biokraftstoffe werden daher am Energiemix der Zukunft nur einen kleinen Teil ausmachen können.

Wir sind überzeugt: Nur ambitionierte Grenzwertfestlegungen und eine Abkehr vom Tempokult wird zu einer durchschlagenden Verbrauchsminderung und zu innovativen Fahrzeugkonzepten führen. Wir Grünen wollen, dass die deutsche Automobilindustrie in den nächsten Jahrzehnten Erfolge einfährt, wenn sie rechtzeitig auf veränderte Märkte reagiert und das Prädikat "Premium" ökologisch definiert hat. Darüber hinaus sind wir sicher: Nur wer Fahrzeuge anbietet, die sich in intelligente Mobilitätskonzepte integrieren lassen, wird auf den Märkten von morgen vorne sein und damit heimische Arbeitsplätze in den Autofabriken und Zulieferbetrieben erhalten.

Eine vielversprechende Perspektive, die immer mehr Hersteller für sich entdecken, ist der Elektroantrieb. Neue leistungsfähige Batterien (Lithium-Ionen-Akus) machen diese Entwicklung möglich. Der (teil-)elektrische Antrieb von Autos als Hybrid-Fahrzeug, das zukünftig auch an der Steckdose aufgeladen werden kann (Plug-In-Hybrid), ist ein erfolgversprechender Weg, weitere Effizienzverbesserungen von konventionellen Antrieben mit dem Übergang in das postfossile Zeitalter zu verbinden. Das Neue kann schrittweise das Alte ablösen, parallel müssen die dringend notwendigen Verbesserungen des Verbrennungsmotors vorangetrieben werden.

Toyota und Honda haben schon über eine Million Hybrid-Fahrzeuge verkauft. Die deutschen Hersteller haben diese Entwicklung zunächst verschlafen, obwohl der Hybrid-Antrieb eine Entwicklung aus Deutschland ist. 2009 wollen Daimler und Volkswagen erste Hybrid-Autos auf den Markt bringen. VW-Chef Martin Winterkorn geht sogar so weit zu sagen, dass die Zukunft dem Elektroauto gehören wird – mit Strom aus der Steckdose.

In Ballungsräumen könnte diese Vision schon bald Realität werden. Denn 80 Prozent aller Autofahrten in Deutschland haben eine Distanz unter 20 Kilometern. Reine Elektrofahrzeuge mit ihrer begrenzten Reichweite sehen wir daher zunächst vor allem als kleine Stadtfahrzeuge. Elektroautos sind in der Stadt in mehrfacher Hinsicht konventionellen Autos überlegen: Sie sind sehr viel effizienter, leiser und stoßen lokal keine Schadstoffe aus. Während ein Verbrennungsmotor im Leerlauf und bei häufigen Schaltvorgängen sehr wenig Energie in Bewegung umsetzen kann, kann der Elektromotor seinen technischen Vorteil hier voll ausspielen, da er weder Leerlauf noch Getriebe hat.

In London, das Elektroautos von der City-Maut befreit hat, fahren schon 1.600 solcher Fahrzeuge, 2003 waren es erst 90. Dort testet auch Daimler seinen Elektro-Smart in einem Flottenversuch mit 100 Fahrzeugen. Berlin soll nun folgen. Bevorrechtigungen für Elektroautos und -motorroller in Umweltzonen, bei Parkplätzen und nach Einführung einer City-Maut könnten den emissionsfreien Autos in der Stadt schneller zum Durchbruch verhelfen.

Für Fahrzeuge, die eine größere Reichweite benötigen, können in Zukunft Plug-In-Hybride oder so genannte "Range Extender" eingesetzt werden. Beim "Range Extender" wird ein kleiner Verbrennungsmotor oder eine Brennstoffzelle nur noch dazu eingesetzt, die Batterie während der Fahrt zu laden. Der Antrieb erfolgt rein elektrisch. Reichweiten von mehr als 1000 Kilometern pro Tankfüllung mit einem wesentlich geringeren Spritverbrauch sind dann möglich. Mit diesem Fahrzeug-konzept verbinden sich große Hoffnungen bei General Motors, zu denen auch Opel gehört. Mit dem Chevrolet Volt bzw. dem Opel Flextreame soll ein Kompaktwagen mit dieser Technik den Massenmarkt ab 2010 revolutionieren.

Wir Grünen warnen allerdings: Der neue Hybrid- und Elektrohype würde in eine gefährliche Sackgasse führen, wenn er den Atomausstieg gefährdet und neue Kohlekraftwerke erfordert. Wir sagen klar: Die Ökologisierung des Autoauspuffs darf nicht mit neuen ökologischen Risiken bei der Stromproduktion erkauft werden. Wir stehen auf der Seite der Elektromobilität, wenn sicher ist, dass der Strom aus erneuerbaren Energien stammt – andernfalls sind wir Gegner dieser Entwicklung.

Es gibt eine Perspektive für Elektrofahrzeuge mit Ökostrom, wenn die politischen Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Mit unserem Energiekonzept 2.0 haben wir Grüne aufgezeigt, wie das funktioniert. Für Elektrofahrzeuge spricht der deutlich höhere Wirkungsgrad des Elektromotors von 90 Prozent gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren mit einem realen Wirkungsgrad zwischen 20 und 45 Prozent.

Der tatsächliche Strombedarf von Elektrofahrzeugen wird dabei häufig überschätzt. Eine Studie der Deutschen Gesellschaft für Solarenergie errechnet, dass eine Million Elektrofahrzeuge/Plug-In-Hybride den deutschen Stromverbrauchs um zwei Terawattstunden (TWh) steigern würden – bei einem derzeitigen Gesamtverbrauch von rund 600 TWh. Das IFEU und das Wuppertal-Instituts kommen zum gleichen Schluss. Allein in Schleswig-Holstein wurde 2006 schon 4 TWh Windstrom erzeugt, mit dem rechnerisch zwei Millionen Elektrofahrzeuge angetrieben werden könnten. Die grüne

Vision ökologischer Elektromobilität sieht vor, Elektrofahrzeuge als Stromspeicher für überschüssigen Windstrom zu nutzen. Windparks in Nord- und Ostsee sollen mehr als 30 TWh Strom erzeugen. Insbesondere nachts und zu Schwachlastzeiten könnten Elektroautos mit intelligenten Stromzählern dann günstig aufgeladen werden.

Wir Grünen fordern, 100 Millionen Euro öffentliche Fördermittel pro Jahr für die Forschung und Weiterentwicklung der Hybrid- und Stromspeichertechnik und ein Marktanreizprogramm für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge bereitzustellen. Zusätzlich soll der Ausbau Ladeinfrastruktur mit Ökostrom ausgebaut werden. Im Jahr 2020 sollen mindestens eine Million Plug-In-Hybride/Elektrofahrzeuge unterwegs sein.

Wir wollen:

- einen durchschnittlichen Grenzwert von 120 Gramm CO₂/km ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen ab 2012 und die gleichzeitige Festlegung einer Verschärfung dieses Werts auf 80 g CO₂/km in 2020
- Wirksame Strafzahlungen für Überschreitungen des herstellerbezogenen CO₂-Grenzwerts auf der Basis des Durchschnitts von 120 g/km und ein Zulassungsverbot für alle Neufahrzeuge, die 2012 mehr als 240 g CO₂/km ausstoßen
- Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen für mehr Klimaschutz und mehr Verkehrssicherheit einführen und ergänzend dazu eine Motorabregelung bei 160 km/h
- Die Einführung eines transparenten und verbraucherfreundlichen Klimapasses für alle Neufahrzeuge
- mit Bevorrechtigungen in Umweltzonen, bei Parkplätzen und bei der City-Maut Elektroautos und -motorroller fördern
- 100 Millionen Euro öffentliche Fördermittel jährlich für die Weiterentwicklung der Hybrid- und Stromspeichertechnik und ein Marktanreizprogramm für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge

6. Klimaschutz im Flugverkehr

Der Flugverkehr wächst enorm – weitaus schneller als die Wirtschaft. Im Zeitraum zwischen 1992 und 2005 ist allein die Anzahl der europäischen Flugbewegungen um 150 Prozent gestiegen. Deutschland ist innerhalb Europas mit knapp 3,3 Millionen Flügen pro Jahr das luftverkehrsreichste Land. Auch in Zukunft ist mit einer Zunahme des Luftverkehrs zu rechnen. Prognosen sehen einen Anstieg um 50 Prozent in den nächsten 20 Jahren. Dank einer Politik, die den Ausbau des Flugverkehrs und seiner Infrastruktur seit Jahren bedenkenlos subventioniert, besitzt Deutschland mittlerweile 19 internationale Verkehrs- und 39 Regionalflughäfen. Höhere Ölpreise werden den Wachstumstrend des Luftverkehrs vermutlich zwar abschwächen und zu einer Konsolidierung der Branche, gerade bei den Billigfliegern, führen, an der grundsätzlichen Wachstumsdynamik, die vor allem auch von den Schwellenländern getrieben wird, werden hohe Ölpreise aber wenig ändern.

Der alte Menschheitstraum vom Fliegen führt zu einer immer höheren Klimabelastung. Die auf den internationalen Flugverkehr zurückgehenden Treibhausgasemissionen der EU sind seit 1990 um 87 Prozent gewachsen. Der Weltklimarat geht mindestens von einer Verdopplung der CO₂-Emissionen

des Luftverkehrs bis 2015 und einer Verdreifachung bis 2030 im Vergleich zu 1990 aus. Dabei ist der Klimaeffekt des Fliegens weitaus höher als die CO₂-Emissionen. Nicht nur die Abgasemissionen aus der Kerosinverbrennung, sondern auch Kondensstreifen und vor allem Cirruswolken haben in einer Flughöhe zwischen 8.000 – 13.000 Metern besonders starke Auswirkungen auf den Treibhauseffekt. Der UN-Weltklimarat (IPCC) bemisst die unmittelbare Strahlungswirkung des Flugverkehrs daher zwei- bis viermal stärker als die alleinige Wirkung von Kohlendioxid.

Sollte sich das explosive Wachstum des Flugverkehrs der vergangenen Jahre in dieser Weise fortsetzen, hätten wir das Übermaß an klimaschädlichen Emissionen weltweit bis zur Mitte des Jahrhunderts erreicht. Das Wachstum des Flugverkehrs droht immer mehr die CO₂-Einsparungserfolge in anderen Sektoren aufzufressen. Das Ziel, die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius in diesem Jahrhundert zu begrenzen, gerät dadurch massiv in Gefahr.

Die spezifischen CO₂-Emissionen des Fliegens sind im Personenverkehr dreimal höher als die der Eisenbahn. Kurzstreckenflüge sollten daher nach und nach ganz durch den Schienenverkehr ersetzt werden. Wir Grünen fordern deshalb von der EU-Verkehrspolitik, in verstärktem Maße für ein zukunftsfähiges Schienenverkehrsnetz in Europa als bequeme und bezahlbare Alternative zum Flieger zu sorgen. Um die Wettbewerbsverzerrungen zum Schienenverkehr zu beseitigen, müssen auch die Steuerprivilegien des Luftverkehrs beseitigt werden. Zügige und umweltfreundliche Mobilität kann zunehmen, ohne dass wir abheben.

Das Beste für das Klima ist, gar nicht oder wenig zu fliegen. Freiwillige Klimaschutzabgaben, wie z.B. *atmosfair*, sind ein Weg, die Klimaschäden aus dem Flugverkehr durch Ausgleichsprojekte abzumildern bzw. zu kompensieren. Sie sind aber kein Ersatz für eine aktive Politik, die für mehr Klimaschutz im Luftverkehr sorgt; die staatlichen Subventionen abschafft und die CO₂-Emissionen wirksam reguliert und begrenzt.

Die Entscheidung der EU, den Luftverkehr ab 2012 in den europäischen Emissionshandel für Kohlendioxid einzubeziehen, ist ein wichtiger und richtiger Schritt – und zugleich ein deutliches Signal an alle Airlines, ihrer Verantwortung für den globalen Klimaschutz Folge zu leisten und in verbrauchsärmere Flugzeuge zu investieren. Deswegen unterstützen wir Grünen grundsätzlich dieses erste wirksame Verfahren zur Begrenzung der Klimagase aus dem Flugverkehr. Nach Jahren des Versäumens und Verzögerns ist es aus unserer Sicht jedoch zwingend, schon ab 2010 nicht nur CO₂ sondern alle klimaschädigenden Emissionen mit einem Faktor 3 in den Emissionshandel des Flugverkehrs einzubeziehen. Für ein sinnvolles Handelssystem sind verbindliche Reduktionsziele ebenso notwendig wie eine schnelle vollständige Versteigerung der Zertifikate. Die europäische Klimaschutzpolitik muss auch im Luftverkehr endlich auf einen soliden Boden, mit wolkigen Versprechen und verbalen Luftnummern kommen wir nicht zum Ziel.

Der Flugverkehr wird seit Jahrzehnten steuerlich privilegiert. Der gewerbliche Luftverkehr unterliegt in Deutschland im Gegensatz zu Eisenbahnen und Bussen weder der Energiesteuer noch einer Mehrwertsteuer bei Auslandsflügen. Laut Subventionsbericht der Bundesregierung (2003-2006) entgehen dem Bundeshaushalt durch die Steuerfreiheit für Kerosin allein bei inländischen Flügen rund 400 Millionen Euro pro Jahr. Eine Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge würde sogar 500 Millionen Euro im Jahr einbringen. Insgesamt könnten also rund eine Milliarde Euro zusätzlich für Zukunftsprojekte eingesetzt werden. Alle bisherigen Versuche in Richtung einer EU-

weiten Kerosinsteuer sind am Einstimmigkeitsprinzip gescheitert. Dennoch ist nach der Energiesteuer-Richtlinie die bilaterale Einführung einer Kerosinsteuer erlaubt. Wir schlagen dies als ersten Schritt vor, möglichst im Verbund mit anderen großen Nachbarstaaten.

Um die Finanzmittel für die Entwicklungszusammenarbeit aufzustocken und das 0,7-Prozent-Ziel zu erreichen, setzen wir uns zudem für die Einführung einer Flugticketabgabe ein, wie es in Frankreich, Brasilien, Südkorea und 15 weiteren Ländern bereits der Fall ist.

Der Bund muss bei der Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur die Zuständigkeit von Bund und Ländern neu justieren. Wir brauchen einen Bundesluftverkehrs-wegeplan, mit dem der Bund die Kompetenz für die Großflughäfen bekommt. Der Entwurf zum "Flughafenkonzept der Bundesregierung 2008" lässt jedoch jede visionäre Neuerung vermissen und liest sich eher wie eine Wunschliste der Luftverkehrsbranche. Im Zentrum stehen: Kapazitätserweiterungen (Ausbau Frankfurt und München), Vereinfachungen bei den Planfeststellungsverfahren sowie Bekenntnisse zu flexibleren Betriebszeiten im Wettbewerb der Standorte (z.B. Nachtflug). Er bedient einseitig Wachstumsinteressen der Branche und steht nicht für einen Ausgleich von klimapolitischer, verkehrlicher und Anwohnerinteressen (zum Fluglärm siehe auch das Kapitel 7 Verkehr mit gutem Gefühl – sicher und leise).

Wir wollen:

- die Einbeziehung aller Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs (d.h. CO₂ mit einem Faktor 3) in den europäischen Emissionshandel; internationalen Luftverkehr mit klaren Reduktionszielen in den Post-Kyoto-Prozess einbinden
- Effizienzsteigerungen durch den einheitlichen europäischen Luftraum, Forschung und Entwicklung für leise, sichere, verbrauchsarme und klimafreundliche Flugzeuge
- die Abschaffung sämtlicher Steuerprivilegien des Flugverkehrs (Kerosinsteuer, Mehrwertsteuerbefreiung von Auslandsflügen)
- eine Flugticketabgabe zur Aufstockung der Mittel für die Entwicklungs-zusammenarbeit
- einen Masterplan nachhaltiger Luftverkehr, der Planung und Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur nach umwelt-, lärmschutz- und wirtschaftspolitischen Kriterien steuert
- staatliche Subventionen für unwirtschaftliche Regionalflughäfen streichen
- besserer Schutz der Anwohner vor Fluglärm durch aktiven Lärmschutz und verbindliche Betriebsbeschränkungen

7. Verkehr mit gutem Gefühl – sicher und leise

Ein Mobilitätssystem kann nur als nachhaltig bezeichnet werden, wenn es neben der Einhaltung ökologischer Anforderungen auch sicher ist, wenn keine Menschen in ihm zu Tode kommen oder verletzt werden. Trotz unübersehbarer Erfolge auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit sind wir davon noch weit entfernt. Jedes Jahr sterben 5.000 Menschen in Deutschland bei Verkehrsunfällen. Die Europäische Union hat ausgehend vom Basisjahr 2001 die Senkung der Zahl der Verkehrstoten um 50 Prozent bis 2010 zum Ziel erklärt. Obwohl dies auch für Deutschland gilt, fehlt es bisher an einer entsprechend klaren Zielmarke, an der sich die Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit messen lassen müssen.

Wir Grünen wollen eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 auf unter 1.500. Langfristig wollen wir die Zahl der Unfalltoten und Schwerverletzten auf null senken. Dahinter verbirgt sich die strategische Ausrichtung der Verkehrssicherheit an "Vision Zero" – der qualitativen Zieldefinition von Null Verkehrstoten. Dabei fordern wir eine Verkehrssicherheitskonzeption, die sich als Teil einer integrierten Verkehrspolitik wie folgt umreißen lässt: Wir wollen eine moderne mobile Gesellschaft für alle, die so ökologisch und sozialverträglich wie möglich ist. Regeln sind dort festzulegen, wo die Mobilität des einen die Mobilität des anderen einschränkt oder Mensch und Umwelt gefährdet.

Überhöhte Geschwindigkeit ist der häufigste Grund für Verkehrsunfälle. Die ist im Gegensatz zu allen anderen Ländern in Europa auf deutschen Autobahnen sogar legal. Wir wollen mit einer Verringerung der Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h in der Stadt, 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen und 120 km/h auf Autobahnen nicht nur für eine Abnahme von Unfällen, sondern auch für eine neue Verkehrskultur sorgen. Die Sicherheit auf Autobahnen soll durch ein Lkw-Überholverbot für Lkw ab 7,5 t auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen sowie Tempolimit 100 für Kleinlasten auf Autobahnen verstärkt werden. Außerdem muss es zu einem serienmäßigen Einbau von Fahrerassistenzsystemen wie ESP und automatischen Abstandhaltern bei Lkw kommen. Wir wollen zudem ein absolutes Alkoholverbot am Steuer mit 0,0 Promille, wie in vielen Ländern mittlerweile üblich.

Diese Maßnahmen greifen nur dann, wenn Bußgelder bei Gefährdung der Verkehrssicherheit erhöht werden und ein höheres Entdeckungsrisiko bei Verstößen durch häufigere Kontrollen gewährleistet ist. Eine Verbesserung der Verkehrserziehung und Fahrausbildung sind ebenfalls wichtig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Jede Bürgerin und jeder Bürger hat das Recht auf Ruhe vor Verkehrslärm. Wir wollen daher massiv in den aktiven Lärmschutz investieren, mit lärmarmen Fahrbahnen (offenporiger Asphalt), Schienenbremsen, die nicht mehr quietschen und dem Verbot besonders lauter Flugzeuge. Dazu muss vor allem an bestehenden Verkehrswegen, ob Schiene, Straße oder Flughäfen, erheblich mehr in die Lärmsanierung investiert werden, weil die Belastungen durch steigende Verkehrszahlen stark gestiegen sind. Europa hat mit den Vorgaben zur Bekämpfung des Umgebungslärms, dem Menschen ausgesetzt sind, einen neuen strategischen Ansatz auf den Weg gebracht, den wir ausdrücklich begrüßen. Hier sind Bundesregierung und Länder in der Pflicht, nach der Erfassung des Lärms, zunächst an "hot spots" und dann bundesweit auch mit Aktionsplänen für aktiven Lärmschutz an der jeweiligen Quelle zu sorgen. Wir sind stets für einen massiven Ausbau des Schienenverkehrs eingetreten, der aber kann nur erfolgen, wenn gleichzeitig die Lärmbelastungen der Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenstrecken sinken.

Vor allem die Anstrengungen zum Schutz vor Fluglärm müssen wir angesichts der Wachstumsraten verstärken. An besonders belasteten Flughäfen halten wir standortspezifische Lärmschutzvorschriften für notwendig, die auch aktive Lärmschutzmaßnahmen erlauben (etwa Nachtflugbeschränkungen, Nachtflugverbote oder Lärmkontingente). Eine freiwillige Aushandlung von Maßnahmen ist nicht zielführend, wie die Mediation beim Ausbau des Frankfurter Flughafens zeigt. Deshalb müssen die Grundlagen für aktiven Lärmschutz im Luftverkehrsrecht verankert werden. Nachtflugverbote und Flugbeschränkungen sind an solchen Flughäfen zwingend, an denen viele Anwohnerinnen und Anwohner durch Fluglärm Tag und Nacht gesundheitlich geschädigt und belastigt werden. Ein Aufweichen oder Aufheben von Nachtflugverboten, wie sie Flugbranche und Verkehrsministerium

mit dem "Flughafenkonzept 2008" vorbereiten, würde den mühsam zustande gekommenen Frieden an den Flughafenstandorten aufkündigen.

Wir wollen:

- die Orientierung der Verkehrspolitik an dem Ziel "Null Verkehrstote" mit Tempolimit, Lkw-Überholverbote, Alkoholverbot am Steuer, höheren Bußgeldern bei Gefährdung der Verkehrssicherheit und einer Verstärkung der Verkehrsüberwachung
- massive Erhöhung der Investitionen in die Reduzierung des Verkehrslärms an Straßen, Schienen und Flughäfen, v.a. an den Quellen
- standortspezifische Lärmschutzvorschriften in der Umgebung von Flughäfen

8. Integrierter Mobilitätsplan des Bundes

Mehr Mobilität wird in weiten Teilen der Politik immer noch in erster Linie mit einem Ausbau der Straßeninfrastruktur gleichgesetzt. Der Bund gibt immer noch jährlich über 2,4 Milliarden Euro für den Bau neuer oder die Erweiterung bestehender Straßen aus. Diesen Vorhaben liegt ein Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde, dessen Prognose für das Jahr 2025 immer noch eine massive Steigerung des Straßenverkehrs vorsieht. Dabei unterstellt sie einen Ölpreis von 60 Dollar im Jahr 2030 und ignoriert, dass dieses Preisniveau schon heute der Historie angehört. Eine neue Infrastrukturpolitik muss berücksichtigen, dass sich steigende Energiepreise und der demografische Wandel dämpfend auf die Verkehrsnachfrage auswirken werden. Verkehrswachstum ist nur noch auf den Haupttransitrouten, im Hafenhinterlandverkehr und in prosperierenden Ballungsräumen zu erwarten und dementsprechend zu gestalten.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stellt ein Sammelsurium aus Wunschzetteln von Landesfürsten und Kommunalpolitikern dar. Der aktuelle BVWP umfasst über 1.000 Projekte, von denen rund 800 Ortsumgehungen mit überwiegend regionaler Bedeutung sind. Wir fordern, Bundesstraßen und Schienenstrecken mit überwiegend regionaler Bedeutung mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder zu übertragen. Der Bund könnte sich dann auf Autobahnen und Hauptschienenstrecken konzentrieren. Dabei ist zunächst ein erheblicher Sanierungsrückstand aufzuholen. Neue Autobahnen oder Bundesstraßen durch unzerschnittene Landschaftsräume lehnen wir ab. Kein anderes Flächenland in Europa hat ein so gut ausgebautes Verkehrsnetz wie Deutschland. Wenige Staaten sind durch Verkehrswege so zerschnitten wie Deutschland.

Die Zerschneidung der Landschaft und die damit verbundene Isolation von Lebensräumen zählen aber zu den Hauptursachen des dramatischen Verlustes an Biodiversität. Um diesem Missstand zu begegnen, muss die Zerschneidung der Landschaft auf ein Mindestmaß begrenzt werden und ein bundesweites Wiedervernetzungs-konzept entwickelt und umgesetzt werden. Wir wollen, dem Beispiel der Schweiz und der Niederlande folgend, dass ein Bundeswildwegeplan als fester Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes festgeschrieben wird und als zentrales Element die gesetzlich vorgeschriebene Vernetzung von Biotopen und Natura 2000-Flächen ermöglicht.

Jede zusätzliche Straße erzeugt zusätzlichen Verkehr, worauf das Umweltbundesamt in der Studie "Determinanten der Verkehrsentstehung" (2005) ausdrücklich hingewiesen hat. Jede zusätzliche Straße erzeugt zusätzliche Kosten für ihren Erhalt.

Wir wollen den sektoralen Bundesverkehrswegeplan zu einem ganzheitlichen Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln, der eine integrierte Infrastrukturplanung verfolgt, teure Parallelprojekte vermeidet und stets genau untersucht, welche Auswirkungen der Verzicht auf einen Aus- oder Neubau (Nullvariante) hätte. Wir fordern die Einhaltung ökologischer Standards, mehr Transparenz und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Aufstellung eines solchen Plans. Wir möchten Grünbrücken als festen Bestandteil der Verkehrswegeplanung verankern und dem Bundeswildwegeplan volle Rechnung tragen. Deutschland muss das Ziel des Artenschutzes umsetzen, den Flächenverbrauch drastisch zu senken.

Mit intelligentem Kapazitätsmanagement kann die Leistungsfähigkeit von Straßen und Schienen erheblich gesteigert werden. Mit einer zeitabhängigen Lkw-Maut kann der Verkehr gleichmäßiger verteilt werden, so dass Verkehrsspitzenbelastungen, die zu Staus führen, abnehmen. Weitere Maßnahmen sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen, temporäre Freigaben von Standspuren, Zufahrtsdosierungen an Anschlussstellen, ein länderübergreifendes Baustellenmanagement und bessere Verkehrsinformationen. Auf der Schiene muss das neue europäische Zugsicherungssystem (ERTMS/ECTS) auf den Hauptkorridoren schnell installiert werden, um somit die Kapazität ohne Ausbau um 20 Prozent zu steigern.

Wir wollen:

- die Weiterentwicklung des Bundesverkehrswegeplanes zu einem integrierten Mobilitätsplan des Bundes, der durch einen Wildwegeplan als festem Bestandteil ergänzt wird
- einen Vorrang der Straßen- und Brückeninstandhaltung vor weiteren Neubauten
- einen Nachhaltigkeits- und Demografie-Check für alle Projekte des bestehenden Bundesverkehrswegeplanes
- die Übertragung regionaler Verkehrsinfrastruktur in die Verantwortung der Länder

9. Ein moderner Planungs- und Ordnungsrahmen für Mobilität

Das Planungsrecht hat großen Einfluss auf die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur. Großmärkte und Einfamilienhaussiedlungen auf der grünen Wiese, die nur mit dem Auto erreicht werden können, sind Resultat einer falschen Genehmigungspraxis öffentlicher Behörden, die kurzfristige Steuereinnahmen und nicht die Folgekosten im Blick haben. Unzulängliche Beteiligungsmöglichkeiten für Bürger und Umweltverbände mindern die Planungsqualität und senken die Akzeptanz. Wir wollen das Planungs- und Steuerrecht ändern und eine ökologisch vorausschauende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung fördern.

Eine große ökologische Lenkungswirkung geht von Energiesteuern aus, zu der auch die Ökosteuer zählt. Diese Steuer sollte zukünftig nach dem gesamten CO₂-Ausstoß des Kraftstoffs - von der Produktion bis zur Verbrennung - bemessen werden. Dies auch um besonders schädliche Kraftstoffe, wie verflüssigte Kohle oder Palmöl aus Regenwäldern, auszuschließen.

Die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂, die die große Koalition schon 2005 beschlossen hatte, wird nun frühestens 2010 kommen. Wir wollen eine CO₂-bezogene Kfz-Steuer schon zum 1.1.2009, die wirksame Anreize für den Kauf sparsamer Autos setzt. Pkw mit einem Ausstoß bis zu 120 g CO₂/km wollen wir für 4 Jahre steuerfrei stellen. Die großen Spritschlucker sollen hingegen mit einer stark stei-

genden Steuer belegt werden. Wir Grünen bestehen darauf, dass nur ein progressiver Steuertarif den Anforderungen des Klimaschutzes im Straßenverkehr nachkommt.

Das geltende Steuerrecht fördert große und schwere Dienstwagen. Der Staat verzichtet durch diese indirekte Subvention auf Milliardenereinnahmen. Er trägt zudem dazu bei, dass die Verbrauchswerte vieler Dienstwagen weit über dem Durchschnitt der übrigen Flotte liegen. Wir wollen mit diesem Missstand im Steuerrecht Schluss machen. Es muss geändert werden, damit es für Unternehmen attraktiv ist, verbrauchsarme Dienstwagen anzuschaffen. Dazu sollen Dienstwagen nur noch dann steuerlich voll absetzbar sein, wenn sie bis 120 g CO₂/km ausstoßen. Für Fahrzeuge mit einem Ausstoß zwischen 121 g CO₂/km und 240 g CO₂/km sinkt die steuerliche Abschreibbarkeit mit jedem zusätzlichen Gramm CO₂. Fahrzeuge mit mehr als 240 Gramm CO₂ pro Kilometer können gar nicht mehr abgeschrieben werden.

Verkehr als wesentlicher Verursacher von Schadstoffen, Lärm, Unfällen, Landschaftszerschneidung und Klimagasen muss für diese Belastungen aufkommen. Das Verursacherprinzip ist in der Umweltpolitik Leitbild. Wer verschmutzt oder belastet, muss die Schäden zahlen, die der Allgemeinheit entstehen, auch im Verkehr. Wir wollen daher, dass die Lkw-Maut auch die externen Kosten abdeckt, wie es z.B. in der Schweiz geschieht. Dort ist die Lkw-Maut fast fünfmal so hoch wie in Deutschland. Mit den Einnahmen baut die Schweiz zwei Schientunnel durch die Alpen, die in Zukunft den überwiegenden Teil des Güterverkehrs aufnehmen werden. Wir wollen die Mautpflicht für Lkw erhöhen, schrittweise auf das gesamte Straßennetz und auf Kleinlastler ab 3,5 Tonnen ausdehnen. Die zusätzlichen Finanzmittel sollen für Straßensanierung, den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Förderung des Kombinierten Verkehrs ausgegeben werden.

Wir wollen:

- mehr Beteiligungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur
- die Umstellung der Kfz-Steuer auf die Bemessungsgrundlage CO₂ zum 1.1.2009, mit einer befristeten Steuerbefreiung für Fahrzeuge, die weniger als 120 Gramm CO₂/km ausstoßen
- Reform der Dienstwagenbesteuerung: für Pkw bis 120 Gramm CO₂/km volle Absetzbarkeit, für Pkw zwischen 121 – 240 Gramm CO₂/km sinkende Absetzbarkeit, ab 240 Gramm CO₂/km keine Absetzbarkeit mehr
- Erhöhung der Lkw-Maut und Ausweitung auf Kleinlastler und Bundesstraßen
- Abbau der Steuersubventionen im Flugverkehr

10. Nachhaltige Mobilitätstechnologien sichern wirtschaftlichen Erfolg

Deutschland ist ein Verkehrswirtschaftsland. In der Automobil- und Bahnindustrie sind inklusive Zulieferfirmen etwa 1,3 Millionen Menschen beschäftigt. Die Logistikbranche bietet sogar 2,5 Millionen Menschen eine Beschäftigung. Es ist Aufgabe einer klugen Wirtschaftspolitik, schon heute die Anforderungen zukünftiger Mobilität zu erfüllen, um diese Arbeitsplätze in den kommenden Jahrzehnten zu sichern. Der weltweite Trend zur Urbanisierung erfordert weit mehr als nur bessere Autos. Wir Grünen wollen mit einer neuen Mobilitätspolitik einer Strukturkrise der deutschen Automobilwirtschaft vorbeugen. Gefordert sind intelligente Konzepte für eine zivilisierte und bequeme Mo-

bilität, in denen Autos ein Bestandteil eines umfassenden integrierten Mobilitätsangebots sind und sich leicht mit öffentlichen Verkehrsangeboten verknüpfen lassen. Intelligente Autos auf Handy-Abruf an jeder Straßenecke in den Zentren der Megacitys werden vielfach den Privat-Pkw ersetzen. Nicht mehr Automobile, sondern Verfügbarkeit von Automobilität wird dann gekauft werden.

Rückgrat der Mobilität in der Stadt ist ein moderner, komfortabler und sicherer öffentlicher Verkehr. Fahrradfahren und zu Fuß gehen werden wieder selbstverständlich in Städten, die durch intelligente Verkehrssysteme nahezu jeden Unfall mit einem Auto vermeiden können. Wer solche Verkehrssysteme als erster entwickelt, wird diese weltweit erfolgreich vermarkten können. Wir müssen uns darauf einstellen, künftig Mobilitätssysteme und deren Bestandteile zu entwickeln und wegkommen von einzelnen Technikangeboten.

Deutschland ist Weltmarktführer im Bereich der erneuerbaren Energien. Wir wollen diesen Boommarkt mit dem Zukunftsmarkt neuer Mobilität verknüpfen. Elektrofahrzeuge aller Art gelten schon heute als ein Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität von morgen. Die Zukunft liegt dabei in der dezentralen Energieerzeugung. Energiekonsumenten werden immer mehr auch zu Energieproduzenten mit Solarenergie vom Dach, die dann auch ins Elektromobil eingespeist werden kann.

Der Bahnverkehr könnte als erstes motorisiertes Verkehrsmittel komplett emissionsfrei und klimaneutral fahren. Dies gilt zumindest für die elektrifizierten Strecken. Notwendig ist, dass der Bahnstrom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt. Davon ist die Deutsche Bahn AG noch weit entfernt. Ihre Tochtergesellschaft DB Energie setzt bisher fast vollständig auf Kohle- und Atomstrom. Ein erster Schritt zum klimaneutralen Schienenverkehr wäre, sämtliche geeignete Bahnimmobilien, zum Beispiel die Bahnhofs- und Bahnsteigdächer mit Solarzellen zu bestücken. DB Energie könnte sich z.B. an großen Windkraftprojekten in Nord- oder Ostsee beteiligen statt am AKW Neckarwestheim.

Schlussbemerkung

Eine neue Mobilitätspolitik muss mehr als die Summe ihrer Teile sein. Die Verkehrspolitik der großen Koalition bedient gerne die Einzelinteressen der stärksten Lobbygruppen, ob bei Straße, Schiene oder Schiffen. Der Straßenverkehr dominiert noch immer im "Autoland Deutschland". Länder ohne eigene Automobilproduktion wie die Schweiz tun sich leichter mit einer integrierten Mobilitätspolitik. Der heilige Gral deutscher Verkehrspolitik ist die freie Fahrt auf Autobahnen und genau das bestimmt seit Jahren den falschen technologischen Pfad: groß, stark, schnell und schwer und daher spritfressend. Ein Tempolimit ist für uns mehr als eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Es geht um einen technologischen Wandel der Autos zu umwelt- und klimafreundlichen Fahrzeugen und um mehr Sicherheit.

Wir wollen eine nachhaltige Mobilitätspolitik, die nicht länger einzelne umweltschädigende Verkehrsträger bevorzugt, sondern sich am menschlichen Maß orientiert. Integrierte Mobilitätspolitik muss ganzheitlich sein, sie dient alt und jung, Rad- ebenso wie Autofahrern, bewegt Menschen im städtischen Umfeld und in ländlichen Räumen. Sie muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, ökonomisch effizient und sozial gerecht organisiert werden. Genau das unterscheidet uns von der ewiggestrigen Beton- und Straßenbaupolitik der großen Koalition.

Ein Großteil der Verkehrspolitik wird zunehmend europäisch entschieden, und das ist auch sinnvoll. Deutschland steht oft in Brüssel auf der Bremse, ganz anders als uns das öffentlich gepflegte Vorreiter-Image glauben machen will, und kämpft gegen ambitionierte CO₂-Grenzwerte für Neufahrzeuge oder für eine schwache Richtlinie zur Lkw-Maut, um die Belastung für den Straßengüterverkehr möglichst gering zu halten. Wir brauchen im Gegensatz dazu eine europäische Offensive für nachhaltige Mobilität, die durch die deutsche Politik gefördert und beschleunigt wird.

Wir bekräftigen daher noch einmal: Es müssen große Widerstände überwunden werden, um eine Mobilität für alle zu schaffen, die ökologisch ist, unserem Verlangen nach Gerechtigkeit entspricht und erst so wirtschaftlich Zukunftsfähigkeit erreicht.

Die fünf wichtigsten Handlungsfelder auf dem Weg dorthin sind für uns:

1. Wir wollen den Verkehrsanteil des Umweltverbands für Fußgänger, Radfahrer und besseren ÖPNV in den Städten verdoppeln. Mit einem Policy-Mix soll Kommunen die Einführung einer City-Maut ermöglicht werden. Mit einem Modellversuch wollen wir in 100 Städten einen klimaneutralen ÖPNV fördern.
2. Wir wollen den Schienenverkehr offensiv entwickeln und die Anteile von Personen- und Güterverkehr deutlich erhöhen. Wir wollen durch eine eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb jeden auch nur indirekten Einfluss privater Investoren auf die Schieneninfrastruktur ausschließen. Stattdessen wollen wir einen Schienenverkehr im "DeutschlandTakt" nach Schweizer Vorbild.
3. Das Auto von morgen setzen wir nur mit einem neuen Ordnungsrahmen durch: mit ambitionierten Grenzwerten für Neufahrzeuge von 120 Gramm CO₂ ab 2012 ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen, einem Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und einer Motorabregelung bei 160 km/h. Mit der Reform der Kfz-Steuer und der Begrenzung des Dienstwagenprivilegs schaffen wir zusätzliche Anreize für die Anschaffung spritsparender Fahrzeuge. Zugleich wollen wir 100 Mio. Euro jährlich für Forschung, Entwicklung und ein Marktanzreizprogramm für Plug-In-Hybride und Elektrofahrzeuge investieren.
4. Wir wollen Subventionen im Flugverkehr abbauen, z.B. durch die Einführung der Kerosinsteuer. Die Einbeziehung in den europäischen CO₂-Emissionshandel muss die tatsächlichen Klimaschäden des Luftverkehrs berücksichtigen. Gleichzeitig wollen wir mit einem ermäßigten Mehrwertsteuersatz bei der Bahn Preissenkungen im Fernverkehr, um diese im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsmitteln zu stärken.
5. Die Lkw-Maut muss erhöht, auf Kleinlasten und schrittweise auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet werden. Wir wollen zudem die verpflichtende Erhebung einer Lkw-Maut in allen EU-Staaten. Mit den zusätzlichen Mitteln wollen wir die Straßeninstandhaltung verstärken und eine Investitionsoffensive für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene starten, zu der auch eine deutliche Erhöhung der Investitionen für den Lärmschutz gehört.