

## L1neu #Autokorrektur - Was BWgt uns in Zukunft

Antragsteller\*innen:

Tagesordnungspunkt: TOP 1 Formalia

### Antragstext

#### 1 Einleitung

2 Die ersten Auswirkungen der Klimakrise spüren wir schon heute. In Deutschland  
3 ist der Verkehr der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen immer noch  
4 auf dem Niveau von 1990 liegen. Daher ist klar: Mobilitätspolitik ist aktive  
5 Klimapolitik. Sei es der Ausbau von Fahrradrouen oder des ÖPNV und öffentlichen  
6 Fernverkehrs, ein kostenloser ÖPNV, eine Verkehrsreduktion, sowie ein  
7 umweltschonender Güterverkehr, es gibt viele Ansatzpunkte unsere Zukunft zu  
8 gestalten.

9 Als Grüne Jugend Baden-Württemberg fordern wir die Mobilitätswende jetzt! Wir  
10 müssen weg vom motorisierten Individualverkehr, soziale und barrierefreie  
11 Mobilitätskonzepte fördern und Verkehr und Mobilität für alle ermöglichen. Eine  
12 Mobilitätswende bedeutet sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Zukunft  
13 zu stellen und den Klimawandel sowie das Pariser Klimaabkommen ernst zu nehmen.

#### 14 Die Mobilität von morgen nicht der Industrie von gestern überlassen

15 Gerade Baden-Württemberg mit seiner dominanten Automobil- und Zulieferindustrie  
16 muss in der Verkehrswende eine Vorreiterrolle übernehmen.

17 Die Auswirkungen des massenhaften motorisierten Individualverkehr sehen wir in  
18 Baden-Württemberg jeden Tag. Unsere Straßen sind voll, die Lärm- und  
19 Gesundheitsbelastung durch Abgase in den Städten ist nicht mehr auszuhalten und  
20 bedroht Gesundheit und Leben. Hier muss endlich gehandelt werden. Die Menschen  
21 in den Städten haben ein Recht auf einen Lebensraum ohne Gesundheitsbelastung  
22 durch Lärm und Abgase.

23 Fahrverbote sind eine kurzfristige Maßnahme, die Luft- und Lebensqualität in den  
24 Städten wieder herzustellen. Doch mittel- und langfristig muss die  
25 Landesregierung gemeinsam mit den Kommunen, effektive Möglichkeiten entwickeln,  
26 um die Verkehrsbelastung der Städte zu reduzieren und dem Umstieg auf den ÖPNV  
27 zu forcieren. Eine Nahverkehrsabgabe ist in diesem Zusammenhang unbedingt  
28 notwendig. Kommunen müssen in die Lage versetzt werden flächendeckend Tempo 30  
29 Zonen einrichten zu können, um die akute Verkehrsbelastung einzudämmen.  
30 Langfristig muss sich grundlegend die Stadtplanung ändern, weg von der Autostadt  
31 hin zu einem Lebensraum Stadt. Dieser setzt die Bedürfnisse von Anwohner\*innen,  
32 Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen vor die von Autofahrer\*innen und schafft  
33 sinnvolle ÖPNV Konzepte in der Stadtplanung. Dem soll beispielsweise durch den  
34 Wegfall des Stellplatzgebotes in der Landesbauordnung Rechnung getragen werden.

35 Für uns ist klar, in der Stadt der Zukunft muss es verkehrsberuhigte Stadtteile  
36 geben, die kurze Wege ermöglichen und mit einem gut ausgebauten ÖPNV miteinander  
37 verknüpft sind.

38 Um dies zu erreichen halten wir die Einrichtung von Superblocks für eine  
39 sinnvolle Maßnahme. Dabei werden verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen, die sich  
40 nicht nur auf einzelne Straßen beziehen, sondern auf ganze Wohnblöcke und  
41 Stadtbezirke. Somit sinken Lärm- und Abgasbelastung und der Lebensraum Stadt  
42 gewinnt deutlich an Qualität. Auch eine wohnortnahe Versorgung trägt dazu bei  
43 Verkehr zu vermeiden.

44 Einen großen Anteil an der Umweltbelastung in der Stadt haben LKWs, die Waren  
45 direkt in die Stadt liefern. Somit muss sich auch der Warenverkehr in der Stadt  
46 verändern. Dafür erforderlich sind verpflichtende City-Logistik-Konzepte, die  
47 eine emissionsfreie und verkehrsvermeidende Warenlieferung sicherstellen.

48  
49  
50

51 Zusätzlich zum Güterverkehr auf der Schiene ist eine Instandhaltung der für die  
Binnenschifffahrt notwendigen Infrastruktur notwendig. Dies ist eine weitere  
Maßnahme den Güterverkehr auf der Straße zu reduzieren.

52 Der Dieselskandal hat gezeigt, dass die Automobilindustrie strengere Kontrollen  
53 und Regularien benötigt. Hier muss die Politik klare Rahmenbedingungen schaffen.

54 Die Zeit des Verbrennungsmotors ist abgelaufen. Die Grüne Jugend Baden-  
55 Württemberg fordert ab 2030 nur noch abgasfreie Autos neu zuzulassen, um das  
56 fossile Zeitalter endlich zu beenden. Dennoch ist eine 1:1 Ersetzung der  
57 fossilen Fahrzeuge durch abgasfreie Autos keine Lösung. Denn weniger Autos sind  
58 besser als mehr. Zwar wird es auch in Zukunft noch Autos geben, doch ihre  
59 Nutzung wird sich verändern.

60 Hier gilt es, die Chancen von Carsharing, Digitalisierung und autonomen Fahren  
61 heute schon zu erkennen und zu nutzen. Das Besitzen eines eigenen Autos darf  
62 nicht mehr notwendig sein und unsere Infrastruktur muss sich dahingehend ändern,  
63 dass das nicht geteilte Auto zur Ausnahme wird. Eine Möglichkeit dies zu  
64 erreichen ist es möglichst flächendeckend öffentliche Parkplätze für Carsharing  
65 zu reservieren. Dadurch wird Carsharing für die Nutzer\*innen und Anbieter  
66 attraktiver.

67 Gleichzeitig muss immer wieder überprüft werden, ob die Veränderungen durch  
68 Carsharing und autonomes Fahren auch sinnvoll sind. Wir hinterfragen, ob  
69 Charsharingangebote von Automobilherstellern unser Ziel teilen, private  
70 Fahrzeuge zu ersetzen. Preismodelle von Carsharingdiensten dürfen nicht dazu  
71 anregen, typische Fuß- und Fahrradstrecken mit dem Auto zurückzulegen. Unter  
72 falschen Voraussetzungen führen autonome Fahrzeuge zu mehr Autos und mehr  
73 fließendem Verkehr. Hier gilt es Antworten zu finden.

74 Mittelfristig stehen keine Lösungen zur Verfügung wie der Flugverkehr seinen  
75 Beitrag zur CO2 Reduktion beitragen kann. Deswegen ist es erforderlich sich auf  
76 notwendige Langstreckenflüge zu konzentrieren. Die Flughäfen Baden-  
77 Baden/Karlsruhe und Friedrichshafen erwirtschaften seit Jahren rote Zahlen.

78 Beide gehören zu großen Teilen dem Land Baden-Württemberg und entsprechenden  
79 Kommunen. Damit diese indirekte klimaschädliche staatliche Subvention endlich  
80 beendet wird sollten diese Flughäfen verkauft oder geschlossen werden.  
81 Entsprechend muss natürlich eine bessere Anbindung an das Bahnnetz für die  
82 entsprechenden Regionen vorangetrieben werden.

83  
84

## ÖPNV für alle

85 Eine nachhaltige Mobilität funktioniert nur mit einem attraktiven und  
86 zukunftsfähigen ÖPNV, der intelligent im Mobilitätsmix verknüpft ist. Die Bahn  
87 muss zu einer attraktiven Alternative werden, zuverlässig und reibungslos  
88 funktionieren und für alle Menschen erschwinglich sein.

89 Das Land muss massiv das Schienen- und Busnetz fördern und den Streckenausbau  
90 voran treiben, dazu zählen wir auch innerstädtische Seilbahnen. Vor allem muss  
91 in die schnelle Elektrifizierung der Bahnstrecken investiert werden und  
92 Bahnstrecken zweigleisig ausgebaut werden. Um der stärkeren Belastung durch den  
93 Personen- und Güterverkehr Stand zu halten, müssen bestehende Strecken  
94 ertüchtigt und erweitert werden. Auch der Ausbau des Fernverkehrs darf nicht  
95 vernachlässigt werden.

96 Bahnhöfe müssen vermehrt als Mobilitätsplattformen gedacht werden und  
97 Möglichkeiten bieten, dass einfach in Busse oder zum Carsharing umgestiegen  
98 werden kann.

99 Vor allem im ländlichen Raum, aber auch in Städten ist die Taktung des  
100 Nahverkehrs nach wie vor noch nicht ausreichend. Deswegen muss eine echte  
101 Mobilitätsgarantie eingeführt werden, die nicht nur Schadensersatzregelungen  
102 beinhaltet, sondern eine durchgängige Verfügbarkeit von öffentlichem Nahverkehr  
103 sicherstellt. Alle Verkehrsverbünde müssen in die Pflicht genommen werden, in  
104 Haupt- und Nebenverkehrszeiten auch im ländlichen Raum eine mindestens  
105 stündliche Anbindung anzubieten. Auch in Schwachverkehrszeiten sollen im  
106 ländlichen Raum wenigstens zweistündliche und in städtischen Gebieten wenigstens  
107 stündliche Verkehre angeboten werden. Eine gute Ergänzung können  
108 Bürger\*innenbusse darstellen. Denn nur durch eine gute Anbindung durch Bus und  
109 Bahn wird der Umstieg vom Auto hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiv.

110 Aber auch auf dem Land setzen wir uns für kurze Wege ein. Durch die zunehmende  
111 Zentralisierung verschwindet immer mehr Versorgungsinfrastruktur aus kleinen  
112 Kommunen. Deswegen muss die Förderung einer solchen vor allem im ländlichen Raum  
113 schnell vorangetrieben werden.

114 Die Digitalisierung bietet große Chancen im ländlichen Raum. Eine digitale, aber  
115 auch analoge, Dorfplattform hilft auch im Bereich der Mobilität weiter, sei es  
116 beim Bilden von Fahrgemeinschaften oder von privatem Carsharing.

117 Nach wie vor gibt es in Baden-Württemberg 22 Verkehrsverbünde im Land, die alle  
118 eigene Tarife haben. Das macht die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln  
119 teuer und unnötig kompliziert. Den Landestarif Baden-Württemberg sehen wir als  
120 ersten Schritt hin zu einem einheitlichen Tarifsystem. Dies geht uns aber noch

121 nicht weit genug. Wir fordern einen landesweiten Tarif, der für 365€ im Jahr,  
122 also für 1€ pro Tag die Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in  
123 Baden-Württemberg ermöglicht.

## 124 **I want to ride my bicycle**

125 Vor allem auf kurzen Strecken, aber auch auf längeren Strecken zwischen Städten,  
126 ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel. Jedoch ist sowohl im städtischen  
127 Raum, als auch auf Überlandstrecken, die Radinfrastruktur immer noch nicht  
128 ausreichend vorhanden. Wir fordern deswegen den starken Ausbau von  
129 Radschnellwegen zwischen Städten sowie den Ausbau von Radfernwegen.

130 In den Kommunen kann ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zu  
131 einer nachhaltigen und sozialen Mobilität nur durch die Einführung der  
132 Fahrradstadt nach dem Prinzip Fahrrad vor Auto stattfinden. Die Einführung von  
133 Fahrradstraßen in der Stadt muss erleichtert und der Radwegeausbau stark  
134 vorangetrieben werden. Auch die Einführung eines Grünpfeils für Fahrräder im  
135 Straßenverkehr erleichtert das Radfahren in der Stadt

136 Die Stadtplanung muss sich verändern. Fahrradwege und ausreichend Abstellplätze  
137 müssen von vorne herein mitgedacht und gekennzeichnet werden und auch  
138 Fahrradsharingkonzepte, vor allem für Lastenfahrräder, müssen geschaffen werden.

139 Weiterhin halten wir Kaufanreize für Fahrräder, insbesondere auch für E-Bikes  
140 und Lastenräder, für eine sinnvolle Maßnahme den Umstieg aufs Fahrrad zu  
141 erleichtern.

## 142 **Mobilität für alle in BW**

143 Die Mobilität der Zukunft ist barrierefrei. Auch Menschen mit Behinderung müssen  
144 mobil sein und Bus und Bahn nutzen können. Vor allem in der Erreichbarkeit von  
145 Bahnen und Bussen, sowie in der Bedienbarkeit von Automaten sehen wir hier noch  
146 sehr viel Nachholbedarf. Hier fordern wir ein gemeinsames Strukturprogramm von  
147 Land und Bund, das auch städtebauliche Maßnahmen im Bereich Mobilität mit  
148 einbezieht.

149 Nutzen-Kosten-Indizes von Mobilitätskonzepten müssen zukünftig ökologische  
150 Aspekte konsequent beinhalten. Es müssen dabei induzierte Kosten auf die  
151 Gesellschaft, die durch Emissionen und andere Umwelteinflüsse entstehen oder  
152 eingespart werden, berücksichtigt werden. Zusätzlich müssen bei sämtlichen  
153 Maßnahmen die Life-Cycle-Costs von der Herstellung von Materialien über  
154 Sanierungen bis zu Rückbau u.ä. betrachtet und in die Kosten-Nutzen-Analyse  
155 einfließen.

156 Für ein zukunftsfähige Mobilität dürfen unterschiedlichen Verkehrsmittel nicht  
157 mehr getrennt voneinander betrachtet werden. Wir müssen Mobilität als das  
158 verstehen was sie ist, multimodal und den jeweiligen Voraussetzungen geschuldet.  
159 Wir brauchen eine intelligente Verknüpfung von Verkehrsmittel, die effizient ist  
160 und die jeweiligen Gegebenheiten berücksichtigt. Die zunehmende Digitalisierung  
161 des Verkehrs bietet eine große Chance Effizienz und eine intelligente  
162 Verkehrsführung zu ermöglichen. Smarter Verkehr muss endlich Wirklichkeit

163 werden.

**Begründung**

Erfolgt mündlich.