

Antrag 2023/U/1
ASF Landesvorstand RLP

Empfehlung der Antragskommission
Überweisung des Materials an Landtags-
fraktion und Bundestagsfraktion

Klimagerechte und soziale Mobilitätswende

1 Die Folgen des Klimawandels waren in
2 diesem Sommer dramatisch offensichtlich,
3 Waldbrände, verheerende Überschwem-
4 mungen, höchste Temperaturen seit
5 Aufzeichnung. Hervorgerufen wird der an-
6 haltende dramatische Anstieg der globalen
7 Durchschnittstemperatur in erster Linie
8 durch Treibhausgasemissionen, die Emis-
9 sion von CO₂. 80% der CO₂-Emissionen
10 entstehen im Verkehrssektor, und hier
11 insbesondere im Straßenverkehr. Wäh-
12 rend in europäischen Haushalten und in
13 der Industrie deutliche Rückgänge der
14 Treibhausgas- Emissionen zu verzeichnen
15 sind, bleiben die Werte im Verkehr deutlich
16 hoch. Es braucht jetzt die Mobilitätswen-
17 de! Das bedeutet eine Abkehr von bislang
18 priorisiertem Individualverkehr und hin zu
19 einem klima-, sozial- und gendergerechten
20 ÖPNV!
21 Mobilität ist ein Grundbedürfnis, aber es
22 heißt nicht Automobilmobilität. Um die
23 Mobilitätswende einzuleiten, sind Anreize
24 für Individualverkehr kontraproduktiv.
25 Wir fordern:
26 • Wir fordern ein Tempolimit: während in
27 allen europäischen Ländern Tempolimits
28 gelten, gibt es in Deutschland keine Ober-
29 grenze. Der ADAC, der lange Zeit ein Tem-
30 polimit ablehnte, rechnet zuletzt mit einem
31 Einsparpotential von etwa zwei Millionen
32 Tonnen CO₂ jährlich durch ein generelles
33 Tempolimit von 130km/h und beruft sich
34 auf Daten des Umweltbundesamtes.
35 • Dienstwagenprivileg abschaffen: die

36 steuerlichen Ausnahmeregelungen für
37 Dienstwagen führen nicht nur zu einer
38 sozialen Schieflage im Verkehrsbereich,
39 sondern auch zu einer ökologischen! Solan-
40 ge die Anschaffung neuer, hochpreisiger
41 und CO2-emmissionsintensiver Dienstwa-
42 gen finanziell attraktiv bleibt, schafft das
43 Anreize für die Nutzung, die in den meisten
44 Fällen nur durch eine Einzelperson erfolgt.

- 45 • Subventionen für Flugbenzin streichen,
46 Kurzstreckenflüge einschränken: neue Au-
47 tos mit starkem Verbrennermotor und ho-
48 hem CO2-Ausstoß deutlich stärker versteu-
49 ern, um den Anreiz zu schaffen, sparsamere
50 Pkw zu kaufen
- 51 • Steuerentlastungen zugunsten der Au-
52 toindustrie reduzieren: trotz Rekordgewin-
53 ne profitieren die Automobilkonzerne von
54 Kaufprämien und staatlich gewährten Hil-
55 fen. Die Unternehmen streichen mittler-
56 weile ihre günstigeren Einstiegsmodelle
57 und erhöhen für den Rest die Preise. Gleich-
58 zeitig wird staatlich subventionierte Kurz-
59 arbeit genutzt, um selbstverschuldete Lie-
60 ferengpässe zu kompensieren (Handels-
61 blatt v. 12.05.22). Demgegenüber stehen
62 Rekord-Dividenden.
- 63 • Werbeverbot „Statussymbol“ Auto (ähn-
64 lich Werbeverbot für Süßigkeiten im Kin-
65 derprogramm)
- 66 • Erstattung von Fahrtkosten in voller Hö-
67 he für ÖPNV: anstelle der derzeitigen Rege-
68 lung der Erstattung von Fahrtkosten für Ar-
69 beitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Hö-
70 he von 30 Cent pro Kilometer und Arbeits-
71 tag werden die Fahrtkosten für die Nutzung
72 des ÖPNV vollständig übernommen.
- 73 Alternativen schaffen!
- 74 • Investitionen in CO2-arme Technologien
75 verstärken: Finanzhilfen bereitstellen für

76 Projekte, die darauf abzielen, CO₂-arme
77 Technologien in den Bereichen Wasserstoff,
78 Energiespeicherung und erneuerbare Ener-
79 gien auf den Markt zu bringen. Die Förde-
80 rung von Projekten, die im Vergleich zu her-
81 kömmlicher Technologien Alternativen ent-
82 wickeln, mit denen die Treibhausgasemis-
83 sionen gesenkt werden können, und über
84 den Stand der Technik hinausgehende In-
85 novationen schaffen, ist primär.

86 • Verlagerung auf hybrides/digitales Ar-
87 beiten fördern: hybride und digitale Ar-
88 beitsmodelle bieten Unternehmen und Ar-
89 beitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu-
90 kunftsorientierte Arbeitsmöglichkeiten, die
91 nicht nur die Möglichkeit für bessere Ver-
92 einbarkeit von Familien- und Erwerbsarbeit
93 bieten, sondern auch die Anzahl notwendi-
94 ger Fahrten deutlich verringern

95 • Rufbus/Ruftaxi und Fahrgemeinschaft-
96 ten/betriebliche Fahrdienste/ Carsharing
97 fördern: mit den Möglichkeiten, die die
98 Digitalisierung bietet, kann ein einfaches
99 und niedrigschwellig erreichbares System
100 von Mitfahrgelegenheiten, Fahrgemein-
101 schaften, ÖV-Angeboten erheblich zu einer
102 Reduktion der Verkehrsleistung beitragen.

103 • Verkehrsvermeidung durch Infrastruktur:
104 Nachhaltige Mobilitätswende heißt Ver-
105 kehrsvermeidung. Hierfür sind die Rah-
106 menbedingungen zu schaffen bzw. zu er-
107 halten, die es den Bürgerinnen und Bürgern
108 ermöglichen, zur Befriedigung ihrer Be-
109 dürfnisse möglichst wenig motorisierten
110 Verkehr nutzen zu müssen. • Nahversorger
111 im ländlichen Raum erhalten/fördern: Ein-
112 kaufszentren und Supermärkte wurden in
113 die Fläche, oft ohne Anbindung an öffent-
114 liche Verkehrsmittel, geplant. Solche Ent-
115 wicklungen gilt es zu korrigieren. Zu den

116 Aufgaben der Städteplanung gehört zwin-
117 gend, Möglichkeiten zu schaffen, damit die
118 Menschen sich in ihrer Wohnumgebung
119 versorgen können („Stadt der kurzen We-
120 ge“)

121 • Sichere Radwege – priorisierter Ausbau
122 Rad- und Fußwegenetz: eine nachhaltige
123 Verkehrswende und ein modernes klima-
124 freundliches Mobilitätssystem beinhalten
125 eine Priorisierung des Radverkehrs und ei-
126 ne Abkehr von bisheriger Radwegeplanung,
127 die oft nur an bestehende Straßen ange-
128 passt wird. Es werden mehr und besser
129 vernetzte Radwege gebraucht, die ausrei-
130 chend breit und vom Autoverkehr getrennt
131 sind, dazu Stell- und Ladeplätze für Fahr-
132 räder (Parkhäuser für Fahrräder) und intel-
133 ligente Verkehrsleitsysteme für vernetzte
134 Radwege.

135 • Verkehrsfreie Innenstädte und P&R: Städ-
136 te sind Lebensraum, öffentlicher Raum ist
137 existenziell für gesellschaftliches Leben.
138 Um diese Räume gesund und attraktiv zu
139 gestalten, muss Lärm reduziert und die
140 Luftqualität verbessert werden. Statt ver-
141 stopfter Straßen, schlechter Luft und ge-
142 nervten Bewohnern sind die Innenstädte
143 von Autoverkehr weitestgehend zu befrei-
144 en, und dafür fußgänger- und radfreund-
145 lich zu gestalten. Dies gelingt mit einem
146 konsequenten Ausbau des ÖPNV vom Um-
147 land bis in die Zentren, so dass sich der
148 Pendlerverkehr in die Städte verringert.

149 • Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen:
150 insbesondere in ländlichen Regionen fin-
151 den sich viele stillgelegte, derzeit nicht ge-
152 nutzte Bahntrassen. Diese zu reaktivieren,
153 wäre ein wichtiger Beitrag, um Individual-
154 verkehr zu vermeiden und so positive Ef-
155 fekte für den Klimawandel zu erzeugen.

156 Auch für die Nutzung des Güterverkehrs
157 beinhaltet die Reaktivierung stillgelegte Ei-
158 senbahnstrecken Potenziale zur Treibhaus-
159 gasminderung und zur Entlastung der Stra-
160 ßen.

161 Attraktiver und kostengünstiger ÖPNV:
162 ein ÖPNV, den die Menschen als echte
163 Alternative zum Auto wahrnehmen, wird
164 als umweltverträglicher Verkehrsträger
165 die Mobilitätswende sichern. Dafür ist der
166 ÖPNV notwendig stärker an den Bedarfen
167 von Frauen und Familien zu orientieren.
168 Frauen, die nach wie vor mehr Sorgearbeit
169 als Männer verrichten, legen mehr kurze
170 Strecken für Versorgungsfahrten zurück.
171 Daher ist insbesondere im ländlichen Raum
172 die Taktung auszubauen, damit die Wege-
173 zeiten für die Strecken zwischen Wohnort,
174 Arbeitsplatz und Betreuungsorten gut or-
175 ganisiert werden können. Notwendig sind
176 zeiteffiziente Linienführungen, orientiert
177 an den Bedürfnissen Arbeit-Schule/Kita-
178 Einkauf-Arzt-Behördengänge-Freizeit,
179 zB durch mehr Haltestellen und kurze
180 Strecken, ähnlich den Streckennetzen im
181 städtischen Linienverkehr. Erhebungen aus
182 zahlreichen Städten und auch bundesweit
183 belegen, dass Frauen öffentliche Verkehrs-
184 mittel deutlich stärker nutzen als Männer
185 und eher bereit sind, sich klimagerecht zu
186 verhalten. Auch wenn die Sicherheit an den
187 Haltestellen und Bahnhöfen statistisch
188 gewährleistet ist, müssen für das sub-
189 jektive Sicherheitsempfinden von Frauen
190 Angsträume (Dunkelstellen zB) vermie-
191 den werden, Bahnhöfe und Haltestellen
192 sind hell, gut einsehbar und sauber zu
193 gestalten. Wesentlich zur Steigerung der
194 Akzeptanz des ÖPNV ist Barrierefreiheit in
195 Bahnhöfen, Haltestellen, und beim Einstieg

196 in Bus/Bahn. Es bedarf eines grundsätz-
197 lichen Raumangebots in Bus und Zug für
198 Kinderwagen, Rollator und Fahrräder.

199 Preisgestaltung:

200 Mobilität sichert gesellschaftliche Teilha-
201 be. Daher muss Mobilität insbesondere
202 auch im Rahmen der Abkehr vom Indi-
203 vidualverkehr sozial gerecht gesellschaft-
204 liche Teilhabe garantieren. Die Nutzung
205 des ÖPNV muss dauerhaft für alle Be-
206 völkerungsschichten bezahlbar sein. Dafür
207 müssen auch Tarifzonen ausgebaut und
208 Begrenzungen abgeschafft werden. Tarife
209 sind dann transparent zu gestalten. Um
210 allen Bürgerinnen und Bürgern den Zu-
211 gang zum ÖPNV zu ermöglichen, ist der Zu-
212 gang zu den Tickets barrierefrei zu gestal-
213 ten und dabei eine Beschränkung auf on-
214 lineBuchungen zu vermeiden. Mobilität ge-
215 hört zu den Grundbedürfnissen, ÖPNV als
216 Mittel zur Mobilitäts- und Klimawende zur
217 Daseinsvorsorge. Die Kommunen sind da-
218 her aufgerufen, die Rekommunalisierung
219 des ÖPNV als Möglichkeit zu prüfen und
220 zu nutzen. Die Mobilitätswende gelingt nur
221 mit einem attraktiven ÖPNV!