Ä1 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Matthias Altmann

Text

Von Zeile 12 bis 13 einfügen:
Alternativen gibt. Wir werden dafür sorgen, dass die Menschen in Zukunft sauber und umweltfreundlich fahren können, die Städte lebenswerter, grüner werden.

Von Zeile 37 bis 40:
Pünktlichkeit und aufeinander abgestimmte Anschlüsse in ganz Deutschland garantiert. Die Bereiche, welche außerhalb des Schienennetzes liegen, müssen mit Bussen zielgerichtet an dieses angebunden werden. Auch im ländlichen Raum braucht es gerantierte Mindestbedienstandards für den ÖPNV, ggef. unter Nutzung sogenannter alternativer Angebote wie Rufbusse und Linientaxis.
Ebenso gehören dazu sichere und schnelle Wege für Fahrradfahrer, leise Autos ohne Auspuff ~~und mit Fahrspaß~~ und die Stromtankstelle gleich um die Ecke. Unser Ziel sind nachhaltige Mobilität statt immer mehr Verkehr, saubere

Von Zeile 56 bis 58:
LKW ab 3,5 Tonnen und schrittweise das gesamte Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen in die LKW-Maut ~~einbeziehen.~~ einbeziehen, die Trassenpreise auf der Schiene hingegen massiv senken Das ist verursachergerecht, denn ein einziger LKW verschleißt Straßen und Brücken so stark wie 10.000 PKW.

Von Zeile 92 bis 96:
entstehen lässt. Das Bahnfahren soll billiger werden, dafür wollen wir die Trassengebühren senken. ~~Diese Reform muss das Netz von den Transportgesellschaften der DB AG sauber trennen und in neutrale staatliche Verantwortung überführen.~~. So schaffen wir die Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene. Auf dem

Von Zeile 159 bis 160 einfügen:
Regional- und Nahverkehrs – mit dem Deutschland-Takt. Dieser Taktfahrplan macht deutschlandweit alle Ziele nahtlos und verlässlich erreichbar. Die dafür nötigen Finanzierungsgrundlagen werden geschaffen, etwa indem Einnahmen aus einer verursachergerechten Kostenanlastung des motorisierten Individualverkehrs zielgenau in der Bereich der öffentlichen Mobilität umgeleitet werden - oder/und über eine verstärkte steuerliche Umverteilungspolitik entsprechende Spielräume geschaffen werden - zum Wohle der Gesamtgesellschaft.

Begründung

Es braucht eine noch konkretere, direktere und offensivere Positionierung. Und dazu gehört die Einsicht, dass auch auf Seite der Finanzierung zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Eine insgesamt notwendig deutlich stärkere steuerliche Umverteilungspolitik muss hierbei wirksam werden.

Über eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei den Bahnen (was beileibe nicht nur den DB-Konzern betrifft) ist schon lange ausgiebig diskutiert worden. Diese ist zu verwerfen und der entsprechende Passus aus dem Antrag ersatzlos zu streichen, weil sie, wie internationale Beispiele zeigen, keinen positiven Effekt für die Ausweitung des Schienenverkehrs hat, sondern im Gegenteil weitere zusätzliche Schnittstellen geschaffen werden, welche zusaätzlichen Abstimmungs- und Bürokratiebedarf nach sich ziehen. Eine offensive und entschiedene staatliche Überwachung des

diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur ist bereits erfolgt, zeigt deutlich Wirkung und sollte noch ausgebaut werden. Eine Zerschlagung der DB ist auch deshalb abzulehnen, weil diese zwingend zu umfangreich negativen Konsequenzen für die Beschäftigten führen würde, etwa durch Wegfall des konzernweiten Arbeitsmarktes und Infragestellung tarifvertraglicher Standards.

Ä2 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Sebastian Götte (Weimar-Stadt KV)

Text

Von Zeile 50 bis 52 einfügen:
Bundesverkehrswegeplans beenden wir Grünen das derzeitige Chaos in der Verkehrsplanung. Ein Neubau von Straßen wird darin an hohe Kriterien geknüpft. Ziel ist ein ein Zuwachs der Straßenverkehrsfläche von Netto-Null. Wir setzen auf: Erhalt vor Neubau, Schiene vor Straße, mehr Geld für Radwege.

Begründung

Mehr oder besser ausgebaute Straßen verursachen in der Regel mehr Verkehr. Sie müssen erhalten werden und sind häufig irgendwann wieder zu klein dimensioniert. Ein Straßenbau-Moratorium hätte eine starke Lenkungswirkung in Richtung Umweltverbund.

Ä3 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Sebastian Götte (Weimar-Stadt KV)

Text

Von Zeile 147 bis 148 einfügen:
Parkplatzsuche von A nach B kommen können in einer Stadt der kurzen Wege – das müssen Ziele einer modernen Verkehrspolitik sein.

Das Dienstwagenprivileg soll sich in Zukunft an der Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs orientieren. Elektrofahrzeuge, Fahrräder, Zeitkarten der Bahn sowie BahnCards sind dann voll absetzbar. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können nur noch mit nach ihrem CO2-Ausstoß gestaffelten Abschlägen abgesetzt werden. Die höchste Absetzbarkeit von 90 Prozent erhalten Fahrzeuge, deren CO2-Ausstoß maximal 100 g CO2/km entspricht.

Begründung

Dienstwagen sind überdurchschnittlich am CO2-Ausstoß im PKW-Verkehr beteiligt. 60 Prozent der Neuzulassungen in Deutschland sind Dienstwagen. Diese werden mit mehr als 2 Mrd. Euro Steuergeldern subventioniert. Und mehr als 2/3 der Neufahrzeuge mit über 200 PS werden an Unternehmen und Selbständige ausgeliefert.

Das Dienstwagenprivileg besitzt also eine erhebliche Lenkungswirkung. Nach dem Fahrrad müssen dort endlich auch Zeitkarten der Bahn und Bahncards berücksichtigt werden. Volle Absetzbarkeit sollte nur noch für emissionsfreie Mobilität gelten. Die Absetzbarkeit von Verbrenner-Autos sollte nach ihrem CO2-Ausstoß gestaffelt sein.

Ä4 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Sebastian Götte (Weimar-Stadt KV)

Text

Von Zeile 98 bis 99 einfügen:
etwa 60 Prozent des Netzes. Wir wollen diesen Anteil mit einem Elektrifizierungsprogramm rasch erhöhen. Gut ausgelastete Strecken sollen schnellstmöglich elektrifiziert werden. Auf Nebenstrecken können als Alternative wasserstoffbetriebene Züge (Hydrail) zum Einsatz kommen.

Begründung

Diese Stelle war mir zu unkonkret. Außerdem sind Hydrails eine sinnvolle Alternative für schlecht ausgelastete Strecken, bei denen sich eine Elektrifizierung nicht lohnt.

Ä5 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Sebastian Götte (Weimar-Stadt KV)

Text

Von Zeile 147 bis 148 einfügen:
Parkplatzsuche von A nach B kommen können in einer Stadt der kurzen Wege – das müssen Ziele einer modernen Verkehrspolitik sein.

Die heutige Verkehrsraumgestaltung ist sehr autozentriert. Radfahrer und Fußgänger erhalten deutlich weniger Platz im öffentlichen Raum als Autos. Wir wollen Normen und technische Regelwerke so ändern, dass Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer herrscht. Rad- und Fußwege erhalten mehr Platz, Autos müssen etwas Platz abgeben. So werden gleichzeitig Alternativen zum Auto attraktiver.

Begründung

Die heutige Verkehrsraumaufteilung bevorteilt den Autoverkehr. Dieses Prinzip muss in Frage gestellt und geändert werden, um den Fokus auf dessen Alternativen zu lenken. Das hat etwas mit Sichtbarkeit, aber auch mit Sicherheit und Komfort zu tun. In den Normen und technischen Regelwerken sollte deshalb Rad- und Fußwegen standardmäßig mehr Platz eingeräumt werden.

Ä6 Wir sorgen für saubere, bezahlbare und bequeme Mobilität

Antragsteller*in: Sebastian Götte (Weimar-Stadt KV)

Text

Von Zeile 137 bis 138 einfügen:
ein Tempolimit auf Autobahnen von 120 und erleichterte Möglichkeiten für Kommunen für Tempobeschränkungen. Doch es gibt noch zwei weitere gute Gründe für Tempo 120: Es sorgt für eine deutlich gesenkte Umweltbelastung durch den Autoverkehr und für ein wesentlich flüssigeres Fahren auch auf vollen Autobahnen. So kommen alle sicherer, sauberer und schneller ans Ziel.

Begründung

Tempo 120 nur zur Raserprävention finde ich zu kurz argumentiert. Die beiden anderen Gründe stellen die Forderung auf breitere Füße und können damit hoffentlich größere Bevölkerungskreise überzeugen.