

Eine klimagerechte Mobilität für alle ist in unserem Land erreichbar



Digitale LDK am 12.-13.12.2020

Gremium: Landesvorstand
 Beschlussdatum: 16.10.2020
 Tagesordnungspunkt: TOP5.2 Grün wählen und Baden-Württemberg erhalten

1 Kapitel 2: Mobilität

2 **Eine klimagerechte Mobilität für alle ist in unserem Land erreichbar**

3 Mobil zu sein ist für viele Menschen eine wichtige Grundlage für ein gutes,
 4 selbstbestimmtes Leben. Wir wollen, dass alle Menschen in unserem Land schnell,
 5 sicher, bequem und klimafreundlich ans Ziel kommen – egal ob sie in der Stadt
 6 oder auf dem Land wohnen. Deshalb haben wir Baden-Württemberg seit 2011 zum
 7 Wegbereiter für nachhaltige und moderne Mobilität gemacht. Wir setzen auf einen
 8 gut ausgebauten ÖPNV, der günstig und unkompliziert ist. Mit dem bwTarif haben
 9 wir den Verkehr über Verbundgrenzen hinweg vereinfacht und günstiger gemacht.
 10 Wir gestalten die Transformation der Automobilindustrie und bringen die
 11 Elektromobilität voran. Wir bauen Radwege aus und machen die Innenstädte auch
 12 für Fußgänger*innen attraktiver. Wir stehen für eine Mobilität von morgen, die
 13 Mensch, Natur und Klima guttut.

14 Baden-Württemberg ist heute nicht nur als Autoland bekannt, sondern auch als
 15 Vorreiter für neue Mobilität: Andere Regionen Deutschlands schauen auf uns – auf
 16 unsere Vorzeigestädte oder den systematischen Ausbau des Radverkehrs. Auch in
 17 Sachen Lärmschutz haben wir einiges erreicht. Dank neuer Beläge und Tempolimits
 18 ist es leiser geworden auf unseren Straßen: Immerhin ein Viertel der Menschen im
 19 Land wird nicht mehr durch Lärm oberhalb der Richtwerte belästigt. Bedeutende
 20 Erfolge haben wir auch bei der Luftreinhaltung erreicht: Einst war unser Land
 21 bundesweiter „Spitzenreiter“ bei schlechter Luft. Heute hält Baden-Württemberg
 22 fast überall die Grenzwerte ein. All dies ist das Ergebnis von beharrlicher
 23 grüner Verkehrspolitik für saubere Mobilität.

24 Als grün-geführte Landesregierung haben wir ein neues Bewusstsein für Mobilität
 25 geschaffen. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen benötigen mehr Fläche und
 26 Aufmerksamkeit – das ist mittlerweile weitgehend gesellschaftlicher Konsens. Am
 27 deutlichsten wird dies beim Fußverkehr. 200 Kommunen haben sich um einen
 28 sogenannten Fußverkehrcheck beworben. Das heißt: Sie suchen den Rat von
 29 Expert*innen und Bewohner*innen, wie sie ihre Stadt und Gemeinde noch
 30 attraktiver für Fußgänger*innen machen können. So entstehen überall im Land neue
 31 Zebrastreifen. Das Zuparken von Gehwegen wird nicht mehr als Kavaliersdelikt
 32 geduldet. Und spielende Kinder sind nicht länger Störfaktor.

33 **Wir brauchen die ökologische Verkehrswende - jetzt!**

34 Egal ob zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen – wir sind ständig unterwegs.
 35 Mobilität ist Ausdruck von Freiheit, Selbstbestimmung und Teilhabe. Damit wir
 36 dieses stetig wachsende Bedürfnis mit den Klimazielen vereinbaren können,
 37 brauchen wir eine Wende in der Verkehrsplanung. Nur wenn wir umweltfreundliche

38 Verkehrsmittel fördern und gleichzeitig schmutzige Antriebe einschränken, kommen
39 wir voran. Eine moderne Planung arbeitet mit quantifizierbaren Zielvorgaben. Sie
40 gestaltet die Maßnahmen entsprechend und kontrolliert ihre Wirkungen.

41 Wir wollen die Mobilität für alle auf eine nachhaltige Grundlage stellen. Dabei
42 wollen wir auch diejenigen mitnehmen, die bei Verkehrsfragen auch heute noch
43 allzu oft außen vor bleiben: Kinder, ältere und gesundheitlich beeinträchtigte
44 Menschen. Wir stehen vor der Mammutaufgabe, unsere Mobilität bis 2050
45 klimaneutral zu gestalten. Und wir sind überzeugt: Wir können die Verkehrswende
46 voranbringen und auch weiterhin wirtschaftlich erfolgreich sein.

47 Als Etappenziel müssen wir bis 2030 unsere CO₂-Emissionen um 40 Prozent senken.
48 Dazu sind enorme Anstrengungen notwendig: Wir müssen den öffentlichen Verkehr
49 verdoppeln und die Strecken in den Städten, die mit dem Auto zurückgelegt
50 werden, um ein Drittel reduzieren. Wir erreichen unser Ziel, wenn bis 2030 jedes
51 dritte Auto klimaneutral fährt, jeder zweite Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad
52 zurückgelegt und jede dritte Tonne im Güterverkehr klimaneutral transportiert
53 wird.

54 **Für lokale Klimamobilitätspläne und ein Mobilitätswendegesetz**

55 Kommunen entwickeln Klimamobilitätspläne, um die Klimaschutzziele zu erreichen
56 und die Städte und Gemeinden zugleich attraktiver zu gestalten. Im Gegensatz zur
57 bisherigen Planung wollen wir erreichen, dass die Wirkung dieser Maßnahmen
58 berechnet, die Umsetzung kontrolliert und gegebenenfalls nachjustiert wird. Das
59 Land soll Kreise und Großstädte finanziell und logistisch dabei unterstützen,
60 diese Pläne zu erstellen und umzusetzen. Dafür müssen wir die
61 Planungskapazitäten deutlich erhöhen.

62 Durch die Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)
63 sind die Mittel des Landes von 2020 an nahezu verdoppelt worden. Der Klimaschutz
64 als Ziel ist in dem Gesetz neu verankert. Wir fordern: Größere Investitionen im
65 Rahmen des LGVFG müssen daran geknüpft sein, dass ein Klimamobilitätsplan
66 erstellt wird. Dieser muss die Einhaltung der Klimaziele 2030 nachweisen. Die
67 unterschiedlichen Verkehrsarten sollen optimal vernetzt werden, um die
68 Ressourcen bestmöglich einzusetzen.

69 Diese lokale Strategie wollen wir durch ein landesweites Mobilitätswendegesetz
70 ergänzen, das verkehrspolitische Maßnahmen und Standards festschreibt. Dazu
71 braucht es eine Mobilitätszentrale, d.h. eine starke Landesorganisation zur
72 Mobilitätswende. Sie soll bereits bestehende Angebote wie die
73 Mobilitätsdatenplattform Mobi Data BW bündeln und neue Aufgaben übernehmen. Zu
74 diesen gehört z.B. die Konzeption von Ridepooling-Diensten, die Personen mit
75 ähnlichem Ziel sinnvoll zusammenbringen.

76 **Nutzung von Bus und Bahn bis 2030 verdoppeln**

77 Ein weiteres grünes Ziel: Wir wollen den sogenannten Modal Split klimafreundlich
78 verbessern, also mehr Leute dazu bringen, das Auto stehen zu lassen. Bis 2030
79 wollen wir die Zahl der Kilometer verdoppeln, die Fahrgäste mit öffentlichen
80 Verkehrsmitteln zurücklegen. Das funktioniert nur, wenn Bahnen und Busse

81 flächendeckend im dichten Takt verkehren, eine zuverlässige Qualität bieten und
82 preislich attraktiv sind. Auch der Schienenverkehr muss als wichtige Säule des
83 öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Das haben wir in den vergangenen
84 Jahren kontinuierlich getan und sind unserem Ziel mit großen Schritten
85 nähergekommen. Ein „Weiter so“ ist hier ein grüner Garant für mehr
86 umweltfreundlichen Verkehr.

87 Wir werden im ganzen Land den Mindeststandard des Stundentakts von 5 bis 24 Uhr
88 umsetzen und auf vielen Strecken den Halb- oder Viertelstundentakt realisieren.
89 Bis zum Jahr 2030 können dann die allermeisten Bus- und Bahnfahrgäste in Baden-
90 Württemberg mindestens im Halbstundentakt fahren. Wir wollen dazu die
91 Kapazitäten weiter ausbauen und den ÖPNV zur Pflichtaufgabe von Kommunen machen.
92 Dafür wollen wir die Städte und Gemeinden finanziell noch besser ausstatten. Für
93 ambitionierte Projekte muss es kommunal gestaltbare Finanzierungsmöglichkeiten
94 geben. Ein umlagefinanzierter Mobilitätspass sowie Parkgebühren auf öffentlichen
95 Stellplätzen sind nachhaltige Finanzquellen für kommunale Verbesserungen. Wir
96 wollen die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Kommunen auf eigenen
97 Wunsch einen Mobilitätspass als (Nahverkehrs-)Abgabe einführen, den ÖPNV
98 ausbauen und zu günstigen Preisen anbieten können. An unserem Ziel, die Zahl der
99 Verkehrsverbünde im Land schrittweise zu verringern, halten wir fest.

100 Wir starten eine Investitionsoffensive in klimaneutrale Fahrzeuge und
101 Infrastruktur. Die bestehenden Kapazitäten umweltfreundlicher Mobilität wollen
102 wir deutlich steigern. Bis 2030 sollen 90 Prozent des Schienennahverkehrs mit
103 Strom fahren. Zentrale Strecken werden wir elektrifizieren, auf den restlichen
104 Strecken klimaneutrale Fahrzeuge mit Batterie oder Wasserstoff einsetzen. Um
105 Strecken zu reaktivieren oder auszubauen, wollen wir eine BW-Netz-Gesellschaft
106 etablieren. Stadt- und Landkreise sowie Unternehmen wollen wir noch stärker
107 dabei unterstützen, auf emissionsfreie Busse mit Batterie- oder Wasserstoff-
108 Antrieb umzusteigen.

109 **Innovationen im öffentlichen Verkehr konsequent fördern**

110 Wir setzen konsequent auf Innovationen im öffentlichen Verkehr: Schon heute
111 fördert das Land urbane Seilbahnen. Schnellbussysteme fahren staufrei auf
112 separaten Spuren. Sie können schneller geplant und kostengünstig gebaut werden.
113 Der öffentliche Verkehr muss im ländlichen Raum und in den Randzonen und -zeiten
114 flexibel und bedarfsgerecht angeboten werden.

115 An 1000 Mobilitätsstationen verknüpfen wir Bahn, Bus, Rad und Auto und ergänzen
116 sie durch multimodale Angebote wie Car- und Bikesharing. Besonders im ländlichen
117 Raum brauchen wir zudem neue Ansätze und Ideen. Dazu gehört zum Beispiel eine
118 einheitliche Mobilitäts-App und eine Mobilitäts-Chipkarte für ganz Baden-
119 Württemberg, die Information und Zugang zu allen Mobilitätsformen bis hin zur
120 landesweiten Nutzung von Fahrradboxen bietet. Auch ein flexibler und
121 bedarfsorientierter ÖPNV, Ride-Pooling-Dienstleistungen und Rufbusse, die in den
122 Tarif eingebunden sind, können bestehende Angebote ergänzen und die „letzte
123 Meile“ schließen.

124 **Der ÖPNV von morgen: preisgünstig, zuverlässig, flexibel, barrierefrei**

125 Öffentliche Verkehrsmittel müssen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.

126 Dafür müssen noch zahlreiche Bushaltestellen und Bahnhöfe umgebaut werden.

127 „Barrierefreiheit“ ist mehr als „stufenfrei“: Sie berücksichtigt beispielsweise

128 auch die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbeschränkungen.

129 Der Preis allein lockt niemanden aus dem Auto. Aber zu hohe Preise machen den

130 ÖPNV für Menschen mit kleinem Geldbeutel unattraktiv. Unser Ziel ist ein

131 flexibles Tarifsystem, das Vielfahrer belohnt und durch einen Höchstpreis

132 gedeckelt ist. Im Jahresticket soll der öffentliche Verkehr – nach

133 österreichischem Vorbild – vor Ort nicht mehr als einen Euro pro Tag kosten, im

134 Tarifverbund der Region nicht mehr als zwei Euro und im ganzen Land nicht mehr

135 als drei Euro.

136 Dies erfordert erheblich mehr Finanzierungsmittel – wir wollen sie zur Verfügung

137 stellen!

138 **Bis 2030 fährt jedes dritte Auto klimaneutral**

139 Wir können mobil sein – auch mit deutlich weniger Autos. Ganz ohne Autos aber

140 ist Mobilität vielerorts kaum denkbar oder extrem aufwändig. Deshalb fordern wir

141 eine schnelle Elektrifizierung aller Kraftfahrzeuge. Im Jahr 2030 soll jeder

142 dritte der dann noch etwa sechs Millionen Pkw klimaneutral unterwegs sein. Dafür

143 müssen wir die Infrastrukturen schaffen.

144 Wir haben in Baden-Württemberg in kürzester Zeit eine exzellente flächendeckende

145 Ladeinfrastruktur aufgebaut. Mit den ersten öffentlichen innerstädtischen

146 Schnell-Ladeparks in Deutschland sorgen wir dafür, dass der Hochlauf bei der

147 Elektromobilität nicht ins Stocken kommt, sondern weiter Fahrt aufnimmt. Mit

148 einer Ladeinfrastruktur-Offensive werden wir noch einmal eine Schippe

149 drauflegen.

150 Das Parken wollen wir mit dem Laden von E-Autos zusammenführen. Anstatt

151 öffentlichen Straßenraum zu Parkplätzen zu machen, sollen Parkhäuser und

152 Tiefgaragen zum Parken und Laden genutzt werden – gerade auch nachts. Wir wollen

153 dazu schrittweise Stellplätze mit Lademöglichkeiten ausstatten. Durch ein

154 intelligentes Lademanagement können wir Energie- und Mobilitätswende verzahnen

155 und die erneuerbaren Energien optimal für die Mobilität von morgen nutzen und

156 integrieren. Wer klimaneutral fährt, soll für einen begrenzten Zeitraum Vorteile

157 erhalten, etwa kostenlos parken oder eine Extra-Fahrspur nutzen können.

158 Mit der „Landesinitiative Elektromobilität III“ haben wir erfolgreich Fahrzeuge

159 gefördert. Jetzt wollen wir schlagkräftig dazu übergehen, öffentliche und

160 private Ladeinfrastruktur zu fördern. Wir brauchen zwei Millionen private und

161 öffentliche Ladepunkte – eine Herkulesaufgabe. Um diese enormen Investitionen

162 leisten zu können, müssen wir die Bauherren in die Pflicht nehmen. Dank der

163 Landesförderung für das SAFE-Ladenetz gibt es bereits heute in Baden-Württemberg

164 mindestens alle zehn Kilometer eine Ladesäule. Wir wollen erreichen, dass in

165 verdichteten Siedlungsbereichen Lademöglichkeiten in fußläufiger Entfernung

166 vorhanden sind, zum Beispiel in Quartiersgaragen. Darüber hinaus müssen wir es

167 schaffen, Batterien besser als bisher wiederzuverwerten.

168 **Wir machen Baden-Württemberg zum nachhaltigen Mobilitätsland**

169 Bis heute ist Baden-Württemberg ein Auto-Mobilitätsland: Etwa jeder zehnte
170 Arbeitsplatz hängt direkt oder indirekt vom Automobil ab. Das sind rund 470 000
171 Beschäftigte. Wir exportieren viele Fahrzeuge in die ganze Welt. Damit tragen
172 wir als Wirtschaftsstandort auch eine globale Verantwortung für die
173 verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Wenn wir diese Anzahl an Arbeitsplätzen in
174 Baden-Württemberg halten wollen, dann brauchen wir eine umfassende
175 Transformation Richtung Zukunft. Wir Grüne sind überzeugt: Der Wandel der
176 Automobilwirtschaft Baden-Württembergs hin zum Leitanbieter für nachhaltige
177 Mobilität ist notwendig – für den Klimaschutz genauso wie für die langfristige
178 Sicherung von Arbeitsplätzen. Deshalb werden wir den Strategiedialog
179 Automobilwirtschaft fortsetzen und die Privatwirtschaft, die Gewerkschaften, die
180 Wissenschaft, die Fachverbände und die Nutzer*innen einbinden. Nur wenn die
181 Transformation dieses Sektors gelingt, werden wir die Arbeitsplätze erhalten
182 können. Baden-Württemberg muss und kann sich zum nachhaltigen Mobilitätsland
183 entwickeln!

184 **Für gute, sichere und leise Straßen – und weniger Pkw-Verkehr**

185 Baden-Württemberg hat ein gut ausgebautes Straßennetz. Vielerorts ist es aber in
186 die Jahre gekommen. Bei der Sanierung der Bundes- und Landstraßen sind wir
187 bereits vorangekommen. Einen neuen Schwerpunkt werden wir auf die Brücken legen.
188 Darüber hinaus steht der Umbau von Straßen an. Einige wenige müssen erweitert
189 werden. An deutlich mehr Orten dagegen gilt es aber, Fahrspuren für
190 umweltfreundliche Verkehrsmittel freizugeben: Busse, E-Autos und
191 mehrfachbesetzte Fahrzeuge sollen eigene Spuren erhalten. Auch Ampeln sollen
192 Fahrrädern und anderen klimaneutralen Verkehrsmitteln Vorrang geben. Die Reform
193 der Straßenbauverwaltung wollen wir bis 2026 umsetzen.

194 Im Jahr 2019 hat sich die Zahl Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen sind,
195 gegenüber dem Vorjahr um über eine Million erhöht. Mit 20 Prozent ist die Zahl
196 der großen und schweren SUVs am stärksten gestiegen. Diese Entwicklung läuft den
197 Klimazielen komplett zuwider! Mit neuen Mobilitätskonzepten wollen wir bis 2030
198 landesweit den Pkw- und Lieferverkehr um ein Drittel senken. Damit machen wir
199 nicht nur Platz frei für Straßenbahnen, Busse, Fahrräder und Fußwege, sondern
200 fördern auch lebensfreundliche Städte.

201 Im Liefer- und Lkw-Verkehr wollen wir die gesetzlichen Voraussetzungen für eine
202 landesweite Lkw-Maut schaffen. So wollen wir auch dem wachsenden Online-Handel
203 Grenzen setzen und den lokalen Einzelhandel stärken.

204 Verbesserungen beim Umweltverbund allein – also bei Bus, Bahn, Fahrrad und Co. –
205 werden nicht ausreichen, um Autofahrer*innen in großer Zahl zum Umsteigen zu
206 bewegen. Deshalb müssen wir mutige Schritte beim Autoverkehr gehen. Beispiele
207 aus dem Europäischen Ausland zeigen: Der Autoverkehr kann durch eine konsequente
208 Parkraumbewirtschaftung umweltfreundlich gelenkt werden. Städte sollten die Zahl
209 der Parkplätze Jahr für Jahr zugunsten von Rad- und Fußwegen sowie öffentlichen
210 Plätzen reduzieren. Kommunen können die Gebühren für Anwohnerparken zur
211 Verkehrslenkung und -finanzierung nutzen.

212 Lärm sorgt nicht nur für schlaflose Nächte. Er hat auch massive gesundheitliche
213 Folgen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der Bund als ersten Schritt eine
214 Pflicht zur Lärmsanierung einführt. Die bestehenden Schwellenwerte für
215 gesundheitsschädliche Belastungen – 70 Dezibel (A) tagsüber und 60 Dezibel (A)
216 nachts – wollen wir absenken. Darüber hinaus soll der Bund die Erstellung eines
217 Lärmschutzkonzepts einklagbar machen. Welche Bedeutung dieses Thema hat, zeigt
218 die kommunale Initiative zur Reduzierung von Motorradlärm. Das macht zudem
219 deutlich: Es ist wichtig, dass ein*e Lärmschutzbeauftragte*r sich weiterhin um
220 die Belange lärmbelasteter Bürger*innen kümmert.

221 Der Straßenverkehr fordert zu viele Tote und Schwerverletzte, insbesondere wegen
222 nicht angemessener und überhöhter Geschwindigkeit. Unsere Handlungsmaxime ist
223 die Vision Zero: Niemand soll im Straßenverkehr sterben. Dabei ist klar: Ohne
224 Tempolimits werden die Opferzahlen nicht sinken. Daher setzen wir uns gemeinsam
225 mit vielen Bürger*innen für eine Regelgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro
226 Stunde (km/h) auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h innerorts ein.
227 Wir werben für mehr Achtsamkeit und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer*innen und
228 wollen Verstöße konsequent ahnden.

229 **Innenstädte attraktiv für Rad- und Fußverkehr gestalten**

230 Auf sicheren Wegen oder durch Parks mit Rad oder Pedelec zu fahren und zu Fuß zu
231 gehen – das macht nicht nur Spaß, es ist auch gesund und emissionsfrei. Unser
232 Ziel: Bis 2030 soll jeder zweite Weg aktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt
233 werden. Das kann nur gelingen, wenn der nicht-motorisierte Verkehr in unseren
234 Innenstädten und Stadtteilzentren Priorität bekommt. Die erfolgreiche
235 Radstrategie des Landes muss auch weiterhin konsequent umgesetzt werden. Das
236 heißt: mehr und sichere Rad- und Radschnellwege. Wir setzen uns dafür ein, bis
237 2030 mindestens 30 Radschnellverbindungen mit vordringlichem Bedarf zu
238 realisieren. Zudem wollen wir die Radstrategie um eine Fußverkehrsstrategie
239 ergänzen. Sie soll auf den vorhandenen guten Projekten aufbauen und mit den
240 Bürger*innen und relevanten Akteur*innen erarbeitet werden.

241 Wir fördern nicht nur Fahrradstellplätze und -Parkhäuser an allen Bahnhöfen,
242 sondern ebenso Sammelgaragen in bestehenden Wohngebieten, auch als Fahrradboxen
243 am Straßenrand. Die Zahl der Bike-and-Ride-Stellplätze wollen wir im Land mit
244 100.000 zusätzlichen sicheren Stellplätzen verdoppeln.

245 Wir wollen attraktive Städte, die zum Verweilen im öffentlichen Raum einladen.
246 Nicht nur in den Stadtzentren soll es schattige Plätze für Kommunikation, Spiel
247 und Erholung geben. In den Stadtzentren wollen wir sogenannte verkehrsberuhigte
248 Begegnungszonen einrichten, in denen alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt
249 sind. Aus Parkplätzen sollen begrünte Freiflächen werden. Verbindende Fußwege
250 werden ausgebaut und Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr befreit. Das schafft
251 mehr Aufenthaltsqualität!

252 Wir unterstützen Initiativen darin, Straßenraum temporär anders zu nutzen, z.B.
253 für Nachbarschaftsfeste, Begegnungsräume, Sport, Aktionen, Cafés, Märkte,
254 temporäre Spielstraßen, Pop-up-Radwege und vieles mehr. Genehmigungsverfahren
255 dafür wollen wir vereinfachen und vergünstigen.

256

257 Beim Bund setzen wir uns für eine fußgängerfreundlichere Straßenverkehrsordnung
258 ein.

259 Gute Mobilität in ländlichen Räumen wird auf absehbare Zeit nicht nur mit den
260 öffentlichen Verkehrsmitteln möglich sein. Die Herausforderung liegt darin, ein
261 Netz von Knotenpunkten zu schaffen, an denen man bequem umsteigen kann: vom Auto
262 in die Bahn, vom Rad in den Bus.

263 **Güterverkehr auf Klimaschutz-Kurs bringen**

264 Für ein exportorientiertes Land wie Baden-Württemberg hat der Güterverkehr eine
265 außerordentlich große wirtschaftliche Bedeutung. Prognosen gehen davon aus, dass
266 dieser in Zukunft weiter stark wächst. Leider konnten die Schiene und die
267 Binnenschifffahrt in der Vergangenheit davon kaum profitieren. Das wird auch
268 künftig das Klima zunehmend belasten. Diesen fatalen Trend wollen wir stoppen
269 und den Güterverkehr modernisieren. Bis 2030 soll jede dritte Tonne
270 klimaverträglich transportiert werden: mit Bahn, Binnenschiff, E-Lkw oder
271 regenerativem Kraftstoff.

272 Die Güterbahn muss weiter gefördert werden. Wir werden das Schienennetz
273 ertüchtigen und es weiter elektrifizieren. Wir wollen Schienenanschlüsse für
274 große Gewerbegebiete (wieder)herstellen und mit Umschlagplätzen für Lkw
275 kombinieren. Dazu müssen wir öffentliche Flächen sofort sichern – sie dürfen
276 nicht umgewidmet werden. Das Land fördert neue Zentren für den kombinierten
277 Ladungsverkehr (KLV) und vollelektrische Lieferketten mit Bahn und elektrischen
278 Transportern. Weil Batterien über lange Distanzen für große Lkw noch nicht
279 geeignet sind, setzen wir uns für die Entwicklung von Lkw-Oberleitungen auf
280 Grundlage eines Konzeptes mit der Logistikbranche ein. Die letzte Meile kann
281 dabei mit Batterien oder Brennstoffzellen gefahren werden. Wir setzen uns auf
282 Bundesebene für den Oberleitungsausbau auf Autobahnen und wichtigen
283 Bundesstraßen ein. So kann der Straßengüterverkehr schnell elektrifiziert
284 werden.

285 Die Lastwagen haben bei der Verkehrswende eine besondere Bedeutung: Bis 2030
286 sollen 50.000 klimaneutrale Lkw auf den Straßen des Landes unterwegs sein. Damit
287 wollen wir industriepolitisch ein Signal an die Lkw-Hersteller setzen:
288 Klimaneutrale Lkw gehören endlich in die Serienfertigung! Für deren Finanzierung
289 braucht das Land erhebliche Mittel, die auch aus einer Lkw-Maut auf Landes- und
290 Kommunalstraßen gespeist werden können.

291 Um Regionen und Städte zu versorgen, eignen sich City-Logistikzentren. Hier
292 werden die Frachtgüter auf elektrische Lieferwagen, Lastenräder und -Pedelecs
293 umgeladen. Auch die Einrichtung von Mikrodepots für Pakete und Päckchen nach dem
294 Vorbild von Hamburg und Berlin wollen wir unterstützen.

295 **Flugverkehr klimafreundlich gestalten, Kerosin endlich besteuern!**

296 Der klimaschädliche Flugverkehr darf nicht unbegrenzt wachsen. Wir lehnen es ab,
297 die bestehenden Flughäfen durch zusätzliche Start- und Landebahnen auszubauen.
298 Aus dem Landesetat darf es keine Finanzhilfen für Regionalflughäfen geben. Wir

299 setzen uns dafür ein, die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs mit
300 Start oder Ziel in Baden-Württemberg zu reduzieren. Mit dem Ausbau schneller
301 Schienenverbindungen lassen sich sowohl Autofahrten als auch Kurzstreckenflüge
302 vermeiden.

303 Kerosin muss endlich CO₂-orientiert besteuert werden! Dafür setzen wir uns im
304 Bund ein. Den Einsatz von regenerativ erzeugtem Kerosin bzw. reFuels wollen wir
305 vorantreiben. Aber die Schadstoff- und Lärmemissionen des Flugverkehrs möchten
306 wir reduzieren. Das erreichen wir, indem wir bei der Staffelung von Start- und
307 Landeendgebühren eine CO₂-Komponente einführen. Damit könnte Baden-Württemberg
308 auch im Flugverkehr einen Impuls für mehr Nachhaltigkeit setzen.

309 Die Verkehrswende hin zu klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität ist
310 überfällig. Sie gelingt, wenn wir alle Innovationen, neue Technologien und
311 gesellschaftliche Kreativität dafür nutzen. Die Wirtschaft wird einen
312 umfassenden Transformationsprozess durchlaufen. Wir alle werden unsere
313 Mobilitätsmuster und unser Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern!

314 **Darum Grün!**

315 Wer Grün wählt, stimmt für

- 316 • Klimamobilitätspläne und ein Mobilitätswendegesetz
- 317 • einen starken, gut ausgebauten ÖPNV und die Verdopplung des öffentlichen
318 Verkehrs bis 2030
- 319 • ein Jahresticket, das vor Ort nicht mehr als einen Euro pro Tag kostet
320 (zwei Euro in der Region und drei Euro im ganzen Land)
- 321 • eine Investitionsoffensive für klimafreundliche Fahrzeuge und
322 Infrastruktur
- 323 • sichere Straßen, weniger klimaschädlichen Auto- und Flugverkehr, weniger
324 Verkehrslärm und einen klimafreundlichen Güterverkehr