

Beschluss

Sitzung: 41. Vollversammlung

am: 25.11.2017



zu TOP

09

Thema: **Ökologisches Verkehrssystem**

Beschluss:

Die Vollversammlung beschließt die Forderungen für ein ökologisches Verkehrssystem.

Der Vorstand wird beauftragt, hierzu Gespräche mit der Landesregierung und den Fraktionen des Thüringer Landtages zu führen.

Der Vollversammlung empfiehlt den Mitgliedern des LJRT, sich den an die Jugendverbände gerichteten Forderungen zu stellen und auf entsprechende Veränderungen hinzuarbeiten.

Abstimmung:

Ja: 46

Nein: 1

Enthaltung: 8

1 **Ökologisches Verkehrssystem**

Der Klimawandel ist in vollem Gange — mit massiven Folgen:

Klimazonen verschieben sich, Gletscher schmelzen und heftige Unwetter nehmen zu. Regionen auf der ganzen Welt sind davon bedroht. Verantwortlich für diesen gefährlichen Prozess ist das Treibhausgas Kohlenstoffdioxid (CO₂), das vor allem bei der Verbrennung von Kohle, Gas und Öl entsteht. Besonders der Verkehr ist an der Produktion von CO₂ beteiligt.

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95% gegenüber 1990 zu reduzieren. Deutschland wird seine Klimaziele jedoch verfehlen, wenn nicht auch der Verkehrssektor eine entsprechende Minderungsleistung erbringt.

Während an der Energiewende im Stromsektor intensiv gearbeitet wird, hat die Bundesregierung bisher eine an den Klimazielen ausgerichtete Verkehrspolitik vermissen lassen. Der Verkehrssektor verantwortet derzeit einen Anteil von 20% der energiebedingten Treibhausgasemissionen. Im Vergleich zu den anderen Sektoren wurden im Verkehrsbereich die Klimaemissionen nur unterdurchschnittlich verringert. Bezieht man den von Deutschland ausgehenden internationalen Luft- und Seeverkehr mit ein, sind die Verkehrsemissionen zwischen 1990 und 2012 sogar um 2,5% gestiegen.

Der Landesjugendring Thüringen e.V. sieht in folgenden Forderungen Handlungsbedarf für Politik und Gesellschaft:

1. Güterverkehr

Die Transportleistung im Güterverkehr wächst seit Jahrzehnten sehr stark und hat sich seit 1960 in etwa verdreifacht. Im Jahr 2012 wurden etwa 72% der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Straße erbracht, 18 % auf der Schiene und 10 % per Binnenschiffe. Das Weißbuch Verkehr der EU-Kommission (Europäische Kommission 2011) setzt das Ziel, bis 2050 die Hälfte des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiene zu verlagern.

Forderungen:

- Verlagerung des Anteils des Güterverkehrs auf Schiene in Thüringen bei Strecken über 100 Kilometer auf mindestens 50 % bis 2030
- Förderung des Umstiegs auf „karbonfrei“ betriebene Lastwagen und Lastenräder bei Güterverkehr in Städten und Landkreisen
- Optimierung der City-Logistik zur Erhöhung der Auslastung der Lkw im innerstädtischen Verkehr
- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen
- Förderung einer regionalen Kreislaufwirtschaft bei Nahrungs- und Futtermitteln zur Vermeidung von Transportwegen
- Abschaffen von umweltschädlichen Subventionen (Steuerprivileg für Dieselkraftstoff)
- höhere Steuern auf fossile Kraftstoffe

54 **2. ÖPNV**

55

56 Der ÖPNV ist neben der Verkehrsvermeidung die Alternative zur Reduzierung der
57 Treibhausgasemissionen und des Flächenverbrauchs an sich. Leider sind die Angebote des ÖPNV zu
58 sehr auf Nachfrage als auf Daseinsfürsorge ausgerichtet. Das hat zur Folge, dass „unattraktive
59 Angebote“ gestrichen und in dessen Folge noch mehr motorisierter Individualverkehr befördert wird.
60

61 **Forderungen:**

62

- 63 – flächendeckende Vernetzung und Vertaktung des ÖPNV
- 64 – flächendeckende Ausweitung des ÖPNV-Angebotes bis in die Nachtstunden; einschließlich
- 65 Abbrufangebote
- 66 – Entwicklung eines Thüringer Verkehrsverbundes
- 67 – Einführung eines elektronischen Mobilpasses, der alle Verkehrsmittel in ganz Deutschland
- 68 vom Zug über Bus bis zum Car- und Bikesharing vernetzt
- 69 – Einführung deutschlandweiter elektronischer Fahrplanauskünfte in intermodaler
- 70 Kombination mit anderen Verkehrsmitteln
- 71 – City-Limits zur Verringerung des Zeitvorteils von Autos zugunsten von Bus, Bahn oder Fahrrad
- 72 – Einführung eines kostenfreien kabellosen Internetzuganges in allen öffentlichen
- 73 Verkehrsmitteln und an allen öffentlichen Haltestellen
- 74 – Mobilitätsgutscheine für Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen
- 75 – barrierefrei gestalteter ÖPNV für Menschen mit körperlichen Einschränkungen
- 76 – kostengünstige Beförderungspreise als Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV

77

78

79 **3. Motorisierter Individualverkehr**

80

81 Der motorisierte Individualverkehr zählt zu den Hauptverursachern von Schadstoffbelastungen und
82 Treibhausgasemissionen. Neben seinem Nutzen hat er auch negative Wirkungen auf die Umwelt, da er
83 pro beförderter Person mehr Verkehr, eine höhere Umweltbelastung, einen deutlich höheren
84 Flächenverbrauch (sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr) und damit höhere externe
85 Kosten als der ÖPNV und der nicht motorisierte Individualverkehr verursacht. Etwa 75 Prozent aller
86 Verkehrsleistungen entfallen auf den motorisierten Individualverkehr. 60 Prozent aller Wege sind
87 dabei kürzer als fünf Kilometer. Nichtsdestotrotz fahren viele Menschen diese Strecken mit dem
88 Auto.

89

90 **Forderungen:**

91

- 92 – Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und Ausbau der dafür
- 93 notwendigen Infrastruktur
- 94 – Förderung von Mitfahrgemeinschaften
- 95 – Ausbau der Homeoffice-Zeiten zur Vermeidung von Pendler*innenverkehr
- 96 – flächendeckender Ausbau der Angebote von Car- und Bike-Sharing
- 97 – „karbonfrei“ betriebene Carsharing-Fahrzeuge fördern
- 98 – Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen
- 99 – Tempo 30 in allen Innenstädten
- 100 – Einführung einer PKW-Maut, die sich je nach gefahrener Distanz und CO₂ – Ausstoß des
- 101 Fahrzeuges berechnen, bei gleichzeitigem Wegfall der Kfz-Steuer
- 102 – Reduzierung des Parkraums in den Innenstädten bei gleichzeitigem Ausbau des P+R-
- 103 Angebotes

104

105

106

107 **4. Radverkehr**

108

109 In Deutschland fahren 50 Millionen Menschen Fahrrad, etwa 11 Millionen davon täglich. Radverkehr
110 vermindert Verkehrsdichte, Abgase, Flächenverbrauch und Lärm. Die Hälfte aller Arbeitswege in
111 Deutschland ist kürzer als 10 Kilometer. Insofern ist das Fahrradfahren auch für Pendler*innen
112 interessant.

113

114 **Forderungen:**

115

- 116 – Ausbau der Radwegeinfrastruktur
- 117 – gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel inklusive kostenloser Fahrradmitnahme
- 118 – Verkehrsregeln fahrradfreundlicher gestalten
- 119 – sichere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltepunkten
- 120 – Förderung und Ausbau von Radschnellwegen
- 121 – Bikesharing

122

123

124 **5. Flugverkehr**

125

126 Flugreisen sind nach Autofahren einer der wichtigsten Punkte, mit denen jeder Einzelne CO₂
127 einsparen kann. Zumal mit dem Ausbau der ICE-Strecken eine schnelle und umweltfreundlichere
128 Alternative zur Bewältigung von langen Reisedrecken gegeben ist.

129

130 **Forderungen:**

131

- 132 – Verbot aller Inlandsflüge
- 133 – Abbau der Steuerausnahmen für den Flugverkehr

134

135

136 **6. Jugendverbände**

137

138 In der Jugendverbandsarbeit werden Werte vermittelt, die in ihrer Umsetzung die Reflektion des
139 eigenen Lebensstils und die Veränderung von Rahmenbedingungen für eine gerechte, ökologische
140 und an Nachhaltigkeit orientierte Welt zur Folge haben. Dabei ist das Vermitteln der Werte die eine
141 Seite; die praktische Umsetzung die andere.

142

143 **Forderungen:**

144

- 145 – Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- 146 – Nutzen von Carsharingangeboten
- 147 – Steigerung des Angebotes von Fahrgemeinschaften zu Sitzungen/Tagungen/Veranstaltungen
- 148 – Entwicklung umweltfreundlicher Sitzungsmanagements
- 149 – Nutzung teletechnischer Möglichkeiten zur innerverbandlichen Kommunikation