

## K2NEU Eine klimagerechte Mobilität für alle ist in unserem Land erreichbar

Antragsteller\*in: Annette Kosakowski

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 Fußverkehrscheck 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 Geh- und Radwegen wird nicht mehr als  
32 Kavaliersdelikt geduldet. Und spielende Kinder sind nicht länger „Störfaktor“,  
33 sondern lebendige und belebende „kleine Bürger\*innen“ im öffentlichen Raum,  
34 deren Interessen und Belange von uns mitgedacht und berücksichtigt werden.

35 Wir brauchen die ökologische Verkehrswende – jetzt!

36 Egal ob zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen – wir sind ständig unterwegs.  
37 Mobilität ist Ausdruck von Freiheit, Selbstbestimmung und Teilhabe. Damit wir  
38 dieses stetig wachsende Bedürfnis mit den Klimazielen vereinbaren können,  
39 brauchen wir eine Wende in der Verkehrsplanung. Nur wenn wir umweltfreundliche  
40 Verkehrsmittel fördern und gleichzeitig schmutzige Antriebe einschränken, kommen  
41 wir voran. Eine moderne Planung arbeitet mit quantifizierbaren Zielvorgaben. Sie  
42 gestaltet die Maßnahmen entsprechend und kontrolliert ihre Wirkungen.

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

49 Wir wollen eine ambitionierte, klimataugliche Verkehrspolitik. Dazu haben wir  
50 für das Land ambitionierte Ziele formuliert: eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen  
51 im Verkehr um 40 Prozent bis 2030, die Verdopplung des öffentlichen Verkehrs,  
52 die Reduzierung der mit dem Auto zurückgelegten Strecken um ein Drittel. Jedes  
53 dritte Auto soll bis dahin klimaneutral fahren, jeder zweite Weg zu Fuß oder mit  
54 dem Fahrrad zurückgelegt werden und jede dritte Tonne im Güterverkehr  
55 klimaneutral transportiert werden. Aber wir wissen: Wir müssen noch  
56 ambitionierter handeln, um die Klimakrise einzudämmen. Wir werden daher das  
57 Klimaschutzszenario für den Verkehr aktualisieren und an die Klimavorgaben des  
58 EU-Parlaments anpassen, um schnellstmöglich vollständige Klimaneutralität zu  
59 erreichen und im Rahmen des Pariser Klimaabkommens und des 1,5-Grad-Ziels zu  
60 bleiben.

61 Für lokale Klimamobilitätspläne und ein Mobilitätswendegesetz

62 Kommunen entwickeln Klimamobilitätspläne, um die Klimaschutzziele zu erreichen  
63 und die Städte und Gemeinden zugleich attraktiver zu gestalten. Im Gegensatz zur  
64 bisherigen Planung wollen wir erreichen, dass die Wirkung dieser Maßnahmen  
65 berechnet, die Umsetzung kontrolliert und gegebenenfalls nachjustiert wird. Das  
66 Land soll Kommunen finanziell und logistisch dabei unterstützen, diese Pläne zu  
67 erstellen und umzusetzen. Dafür müssen wir die Planungskapazitäten deutlich  
68 erhöhen. Alle 44 Stadt- und Landkreise sollen einen Klimamobilitätsplan  
69 erstellen.

70 Durch die Novellierung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)  
71 sind die Mittel des Landes von 2020 an nahezu verdoppelt worden. Wir wollen eine  
72 weitere Stärkung des Umweltverbundes, indem die LGVFG-Mittel zu 75 Prozent für  
73 Infrastrukturen der Busse, Bahnen, Fahrräder und für Fußwege eingesetzt werden.  
74 Der Klimaschutz als Ziel ist in dem Gesetz neu verankert. Wir fordern: Größere  
75 Investitionen im Rahmen des LGVFG müssen daran geknüpft sein, dass ein  
76 Klimamobilitätsplan erstellt wird. Dieser muss die Einhaltung der Klimaziele  
77 2030 nachweisen. Die unterschiedlichen Verkehrsarten sollen optimal vernetzt  
78 werden, um die Ressourcen bestmöglich einzusetzen.

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

86 Nutzung von Bus und Bahn bis 2030 verdoppeln

87 Ein weiteres grünes Ziel: Wir wollen die Wahl der Verkehrsmittel klimafreundlich  
88 verbessern, also mehr Leute dazu bringen, das Auto stehen zu lassen. Bis 2030  
89 wollen wir die Zahl der Kilometer verdoppeln, die Fahrgäste mit öffentlichen

90 Verkehrsmitteln zurücklegen. Das funktioniert nur, wenn Bahnen und Busse  
91 flächendeckend im dichten Takt verkehren, eine zuverlässige Qualität bieten und  
92 preislich attraktiv sind. Auch der Schienenverkehr muss als wichtige Säule des  
93 öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Das haben wir in den vergangenen  
94 Jahren kontinuierlich getan und sind unserem Ziel mit großen Schritten  
95 nähergekommen. Ein „Weiter so“ ist hier ein grüner Garant für mehr  
96 umweltfreundlichen Verkehr.

97 Wir werden im ganzen Land den Mindeststandard des Stundentakts von 5 bis 24 Uhr  
98 umsetzen und auf vielen Strecken den Halb- oder Viertelstundentakt realisieren.  
99 Bis zum Jahr 2030 können dann die allermeisten Bus- und Bahnfahrergäste in Baden-  
100 Württemberg mindestens im Halbstundentakt fahren. Wir wollen dazu die  
101 Kapazitäten weiter ausbauen und den ÖPNV zur Pflichtaufgabe von Kommunen machen.  
102 In Nahverkehrsplänen müssen Landkreise und kreisfreie Städte dafür sorgen, dass  
103 eine Mobilität ohne Auto günstig, einfach und sicher möglich ist. Dafür wollen  
104 wir die Städte, Kreise und Gemeinden finanziell noch besser ausstatten. Für  
105 ambitionierte Projekte muss es kommunal gestaltbare Finanzierungsmöglichkeiten  
106 geben. Ein umlagefinanzierter Mobilitätspass sowie Parkgebühren auf öffentlichen  
107 Stellplätzen sind nachhaltige Finanzquellen für kommunale Verbesserungen. Wir  
108 wollen die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Kommunen auf eigenen  
109 Wunsch einen Mobilitätspass als (Nahverkehrs-)Abgabe einführen, den ÖPNV  
110 ausbauen und zu günstigen Preisen anbieten können. Wir bauen den ÖPNV aus,  
111 halten dabei aber daran fest, die Zahl der Verkehrsverbünde im Land schrittweise  
112 zu verringern.

113 Wir starten eine Investitionsoffensive in klimaneutrale Fahrzeuge und  
114 Infrastruktur. Die bestehenden Kapazitäten umweltfreundlicher Mobilität wollen  
115 wir deutlich steigern. Dies gilt beispielsweise für den neuen Bahnknoten  
116 Stuttgart. Mit der großen Wendlinger Kurve und zusätzlichen Gleisen im  
117 Nordzulauf auf den Hauptbahnhof ist dies bereits gelungen. Für den Nahverkehr  
118 fordern wir eine leistungsfähige Ergänzungsstation im zukünftigen Hauptbahnhof,  
119 an die auch die bestehende Panoramabahn-Trasse der Gäubahn angebunden wird.  
120 Damit können spätere irreversible Engpässe im Regionalverkehr und bei der S-Bahn  
121 vermieden werden. Bis 2030 sollen 90 Prozent des Schienennahverkehrs mit Strom  
122 fahren. Zentrale Strecken werden wir elektrifizieren, auf den restlichen  
123 Strecken klimaneutrale Fahrzeuge mit Batterie oder grünem Wasserstoff einsetzen.  
124 Um Strecken zu reaktivieren oder auszubauen, wollen wir eine BW-Netz-  
125 Gesellschaft etablieren. Stadt- und Landkreise sowie Unternehmen wollen wir noch  
126 stärker dabei unterstützen, auf emissionsfreie Busse mit Batterie- oder  
127 Wasserstoff-Antrieb umzusteigen.

128 Innovationen im öffentlichen Verkehr konsequent fördern

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

134 An 1000 Mobilitätsstationen verknüpfen wir Bahn, Bus, Rad und Auto und ergänzen  
135 sie durch multimodale Angebote wie Car- und Bikesharing. Besonders im ländlichen  
136 Raum brauchen wir zudem neue Ansätze und Ideen. Dazu gehört zum Beispiel eine  
137 einheitliche Mobilitäts-App und eine Mobilitäts-Chipkarte für ganz Baden-

138 Württemberg, die Informationen und Zugang zu allen Mobilitätsformen bis hin zur  
139 landesweiten Nutzung von Fahrradboxen bietet. Auch ein flexibler und  
140 bedarfsorientierter ÖPNV, Ridepooling-Dienstleistungen und online buchbare  
141 Rufbusse, die ohne Rufbus-Zulage in den Tarif eingebunden sind, können  
142 bestehende Angebote ergänzen und die „letzte Meile“ schließen.

143 Der ÖPNV von morgen: preisgünstig, zuverlässig, flexibel, barrierefrei

144 Öffentliche Verkehrsmittel müssen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.  
145 Dafür müssen noch zahlreiche Bushaltestellen und Bahnhöfe umgebaut werden.  
146 „Barrierefrei“ ist mehr als „stufenfrei“: Barrierefreiheit berücksichtigt  
147 beispielsweise auch die Bedürfnisse von Menschen mit Seh-, Hör- und  
148 Lernbehinderungen. Dafür sind ein aussagekräftiges Fahrgastinformationssystem  
149 und ein landesweiter Standard wichtig.

150 Der Preis allein lockt niemanden aus dem Auto. Aber zu hohe Preise machen den  
151 ÖPNV für Menschen mit kleinem Geldbeutel unattraktiv. Unser Ziel ist ein  
152 flexibles Tarifsystem, das Vielfahrer\*innen belohnt und durch einen Höchstpreis  
153 gedeckelt ist. Im Jahresticket soll der öffentliche Verkehr – nach  
154 österreichischem Vorbild – vor Ort nicht mehr als einen Euro pro Tag kosten, im  
155 Tarifverbund der Region nicht mehr als zwei Euro und im ganzen Land nicht mehr  
156 als drei Euro. Wir wollen, dass die Verkehrsverbünde die BahnCard akzeptieren.  
157 Beim Landestarif bwTarif haben wir die Anerkennung umgesetzt. Hier gelten die  
158 BahnCard-Rabatte. Darüber hinaus muss für besonders einkommensschwache Gruppen  
159 Mobilität garantiert werden. Dafür erarbeiten wir Lösungen mit den  
160 Verkehrsverbänden. Dies erfordert erheblich mehr finanzielle Mittel. Diese  
161 wollen wir u.a. durch einen Mobilitätspass auf der Basis von zum Beispiel einer  
162 kommunalen Abgabe (Nahverkehrsabgabe), einer Benutzergebühr oder eines Beitrags  
163 ermöglichen.

164 Wir machen den Autoverkehr schnellstmöglich klimaneutral

165 Wir können mobil sein – auch mit deutlich weniger Autos. Ganz ohne Auto aber ist  
166 Mobilität vielerorts kaum denkbar oder extrem aufwändig. Deshalb fordern wir  
167 eine schnelle Elektrifizierung aller Kraftfahrzeuge. Im Jahr 2030 soll jeder  
168 dritte Pkw klimaneutral unterwegs sein. Dafür müssen wir die Infrastrukturen  
169 schaffen.

170 Wir haben in Baden-Württemberg in kürzester Zeit eine exzellente flächendeckende  
171 Ladeinfrastruktur aufgebaut. Mit den ersten öffentlichen innerstädtischen  
172 Schnell-Ladeparks in Deutschland sorgen wir dafür, dass der Hochlauf bei der  
173 Elektromobilität nicht ins Stocken kommt, sondern weiter Fahrt aufnimmt. Mit  
174 einer Ladeinfrastruktur-Offensive werden wir noch einmal eine Schippe  
175 drauflegen.

176 Das Parken wollen wir mit dem Laden von E-Autos zusammenführen. Anstatt  
177 öffentlichen Straßenraum zu Parkplätzen zu machen, sollen Parkhäuser und  
178 Tiefgaragen zum Parken und Laden genutzt werden – gerade auch nachts. Wir wollen  
179 dazu schrittweise Stellplätze mit Lademöglichkeiten ausstatten. Durch ein  
180 intelligentes Lademanagement können wir Energie- und Mobilitätswende verzahnen  
181 und die Erneuerbaren Energien optimal für die Mobilität von morgen nutzen und  
182 integrieren. Wer klimaneutral fährt, soll für einen begrenzten Zeitraum Vorteile  
183 erhalten, etwa kostenlos parken oder eine Extra-Fahrspur nutzen können.

184 Mit der „Landesinitiative Elektromobilität III“ haben wir erfolgreich Fahrzeuge  
185 gefördert. Jetzt wollen wir schlagkräftig dazu übergehen, die öffentliche und  
186 private Ladeinfrastruktur zu fördern. Wir brauchen zwei Millionen private und  
187 öffentliche Ladepunkte – eine Herkulesaufgabe. Um diese enormen Investitionen  
188 leisten zu können, müssen wir die Bauherr\*innen in die Pflicht nehmen. Dank der  
189 Landesförderung für das SAFE-Ladenetz gibt es bereits heute in Baden-Württemberg  
190 mindestens alle zehn Kilometer eine Ladesäule. Wir wollen erreichen, dass in  
191 verdichteten Siedlungsbereichen Lademöglichkeiten in fußläufiger Entfernung  
192 vorhanden sind, zum Beispiel in Quartiersgaragen. Wir wirken auf eine einfache  
193 Benutzbarkeit von Ladesäulen hin, vor allem durch ein standardisiertes  
194 Bezahlssystem. Darüber hinaus müssen wir es schaffen, Batterien besser als bisher  
195 wiederzuverwerten.

196 Wir machen Baden-Württemberg zum nachhaltigen Mobilitätsland

197 Bis heute ist Baden-Württemberg ein Auto-Mobilitätsland: Etwa jeder zehnte  
198 Arbeitsplatz hängt direkt oder indirekt vom Automobil ab. Das sind rund 470.000  
199 Beschäftigte. Wir exportieren viele Fahrzeuge in die ganze Welt. Damit tragen  
200 wir als Wirtschaftsstandort auch eine globale Verantwortung für die  
201 verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wenn wir diese Anzahl an Arbeitsplätzen in  
202 Baden-Württemberg halten wollen, dann brauchen wir eine umfassende  
203 Transformation in Richtung Zukunft. Wir Grüne sind überzeugt: Der Wandel der  
204 Automobilwirtschaft Baden-Württembergs hin zum Leitanbieter für nachhaltige  
205 Mobilität ist notwendig – für den Klimaschutz genauso wie für die langfristige  
206 Sicherung von Arbeitsplätzen. Deshalb werden wir den Strategiedialog  
207 Automobilwirtschaft fortsetzen und die Privatwirtschaft, die Gewerkschaften, die  
208 Wissenschaft, die Fachverbände und die Nutzer\*innen einbinden. Nur wenn die  
209 Transformation dieses Sektors als Teil nachhaltiger globaler Lieferketten  
210 gelingt, werden wir die Arbeitsplätze erhalten können. Baden-Württemberg muss  
211 und kann sich zum nachhaltigen Mobilitätsland entwickeln!

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

213 Baden-Württemberg hat ein gut ausgebautes Straßennetz. Vielerorts ist es aber in  
214 die Jahre gekommen. Bei der Sanierung der Bundes- und Landesstraßen sind wir  
215 bereits vorangekommen. Einen neuen Schwerpunkt werden wir auf die Brücken legen.  
216 Darüber hinaus steht der Umbau von Straßen an. An vielen Orten gilt es,  
217 Fahrspuren für umweltfreundliche Verkehrsmittel freizugeben: Busse, E-Autos und  
218 mehrfachbesetzte Fahrzeuge sollen eigene Spuren erhalten. Auch Ampeln sollen  
219 Fahrrädern und anderen klimaneutralen Verkehrsmitteln Vorrang geben. Die Reform  
220 der Straßenbauverwaltung wollen wir bis 2026 umsetzen.

221 Im Jahr 2019 hat sich die Zahl der Fahrzeuge, die in Deutschland zugelassen  
222 sind, gegenüber dem Vorjahr um über eine Million erhöht. Mit 20 Prozent ist die  
223 Zahl der großen und schweren SUVs am stärksten gestiegen. Diese Entwicklung  
224 läuft den Klimazielen komplett zuwider! Mit neuen Mobilitätskonzepten wollen wir  
225 bis 2030 landesweit den Pkw- und Lieferverkehr um ein Drittel senken. Damit  
226 machen wir nicht nur Platz frei für Straßenbahnen, Busse, Fahrräder und Fußwege,  
227 sondern fördern auch lebensfreundliche Städte. Bundesweit setzen wir uns für  
228 einen Bundesnetzplan als Ersatz für die bisherige Bundesverkehrswegeplanung ein.  
229 Wir wünschen uns vom Bund keine neuen Autobahnen und Bundesstraßen. Wir werden  
230 die Landesstraßenbauprojekte alle fünf Jahre evaluieren und wollen stärker

231 ökologisch ausgerichtete Kriterien bei der finanziellen Förderung von  
232 Kreisstraßen.

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

236 Verbesserungen beim Umweltverbund allein – also bei Bus, Bahn, Fahrrad und Co. –  
237 werden nicht ausreichen, um Autofahrer\*innen in großer Zahl zum Umsteigen zu  
238 bewegen. Deshalb müssen wir mutige Schritte beim Autoverkehr gehen. Beispiele  
239 aus dem Europäischen Ausland zeigen: Der Autoverkehr kann durch eine konsequente  
240 Parkraumbewirtschaftung umweltfreundlich gelenkt werden. Städte sollten die Zahl  
241 der Parkplätze Jahr für Jahr zugunsten von Rad- und Fußwegen sowie öffentlichen  
242 Plätzen reduzieren. Kommunen können die Gebühren für Anwohner\*innenparken zur  
243 Verkehrslenkung und -finanzierung nutzen. Zusätzlich wollen wir die  
244 Stellplatzpflicht streichen.

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

254 Der Straßenverkehr fordert zu viele Tote und Schwerverletzte, insbesondere wegen  
255 nicht angemessener und überhöhter Geschwindigkeit. Unsere Handlungsmaxime ist  
256 die Vision Zero: Niemand soll im Straßenverkehr sterben. Dabei ist klar: Ohne  
257 Tempolimits werden die Opferzahlen nicht sinken. Daher setzen wir uns gemeinsam  
258 mit vielen Bürger\*innen für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern pro  
259 Stunde (km/h) auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h als  
260 Regelgeschwindigkeit innerorts ein. Wir werben für mehr Achtsamkeit und  
261 Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer\*innen und wollen Verstöße konsequent ahnden.  
262 Damit Kinder möglichst sicher zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen können  
263 und so schon früh lernen, sich selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen,  
264 werden wir die Erstellung von Geh- und Radschulwegplänen zur Pflicht machen.  
265 Außerdem setzen wir uns für den verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenten in  
266 Lkw ein.

267 Innenstädte attraktiv für Rad- und Fußverkehr gestalten

268 Auf sicheren Wegen oder durch Parks mit Rad oder Pedelec zu fahren und zu Fuß zu  
269 gehen – das macht nicht nur Spaß, es ist auch gesund und emissionsfrei. Unser  
270 Ziel: Bis 2030 soll jeder zweite Weg aktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt  
271 werden. Das kann nur gelingen, wenn der nicht-motorisierte Verkehr in unseren  
272 Innenstädten und Stadtteilzentren Priorität bekommt. Die erfolgreiche  
273 Radstrategie des Landes muss auch weiterhin konsequent umgesetzt werden. Das  
274 heißt: mehr und sichere Rad- und Radschnellwege. Wir setzen uns dafür ein, bis  
275 2030 mindestens 30 Radschnellverbindungen mit vordringlichem Bedarf zu  
276 realisieren. Zudem wollen wir die Radstrategie um eine Fußverkehrsstrategie  
277 ergänzen. Sie soll auf den vorhandenen guten Projekten aufbauen und mit den  
278 Bürger\*innen und relevanten Akteur\*innen erarbeitet werden.

279 Wir fördern nicht nur Fahrradstellplätze und -parkhäuser an allen Bahnhöfen,  
280 sondern ebenso Sammelgaragen in bestehenden Wohngebieten, auch als Fahrradboxen  
281 am Straßenrand. Die Zahl der Bike-and-Ride-Stellplätze wollen wir im Land mit  
282 100.000 zusätzlichen sicheren Stellplätzen verdoppeln.

283 Wir wollen attraktive Städte, die zum Verweilen im öffentlichen Raum einladen.  
284 Nicht nur in den Stadtzentren soll es schattige Plätze für Kommunikation, Spiel  
285 und Erholung geben. In den Stadtzentren wollen wir sogenannte verkehrsberuhigte  
286 Begegnungszonen einrichten, in denen alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt  
287 sind. Aus Parkplätzen sollen ökologisch wertvolle Freiflächen werden.  
288 Verbindende Fußwege werden ausgebaut und Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr  
289 befreit. Das schafft mehr Aufenthaltsqualität!

290 Wir unterstützen Initiativen darin, Straßenraum temporär anders zu nutzen, z.B.  
291 für Nachbarschaftsfeste, Begegnungsräume, Sport, Aktionen, Cafés, Märkte,  
292 temporäre Spielstraßen, Pop-up-Radwege und vieles mehr. Genehmigungsverfahren  
293 dafür wollen wir vereinfachen und vergünstigen. Wir unterstützen Kommunen in  
294 ihrem Anliegen, autofreie Innenstädte zu schaffen, und fördern dies. Beim Bund  
295 setzen wir uns für eine fußgängerfreundlichere Straßenverkehrsordnung ein.

296 Gute Mobilität in ländlichen Räumen wird auf absehbare Zeit nur mit den  
297 öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich sein. Die Herausforderung liegt  
298 darin, ein Netz von Knotenpunkten zu schaffen, an denen man bequem und  
299 barrierefrei umsteigen kann.

300 Güterverkehr auf Klimaschutz-Kurs bringen

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

309 Die Güterbahn muss weiter gefördert werden. Wir werden das Schienennetz  
310 ertüchtigen und es weiter elektrifizieren. Wir wollen Schienenanschlüsse für  
311 große Gewerbegebiete (wieder)herstellen und mit Umschlagplätzen für Lkw  
312 kombinieren. Dazu müssen wir öffentliche Flächen sofort sichern – sie dürfen  
313 nicht umgewidmet werden. Das Land fördert neue Zentren für den kombinierten  
314 Ladungsverkehr (KLV) und vollelektrische Lieferketten mit Bahn und elektrischen  
315 Transportern. Weil Batterien über lange Distanzen für große Lkw noch nicht  
316 geeignet sind, setzen wir uns für die Entwicklung von Lkw-Oberleitungen auf  
317 Grundlage eines Konzeptes mit der Logistikbranche ein. Die letzte Meile kann  
318 dabei mit Batterien oder Brennstoffzellen gefahren werden. Wir setzen uns auf  
319 Bundesebene für den Oberleitungsausbau auf Autobahnen und wichtigen  
320 Bundesstraßen ein. So kann der Straßengüterverkehr schnell elektrifiziert  
321 werden. Die europäischen Emissionsziele für Lkw sehen wir auch für unsere Region  
322 als bindend an und unterstützen alle Initiativen auch auf Bundesebene.

323 Wir werden uns vehement dafür einsetzen, den Güterverkehr von der Straße auf die  
324 Schiene und die Wasserwege zu verlagern. Die ambitionierten Vorschläge des

325 Gutachtens zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Wasserwege  
326 des Verkehrsministeriums wollen wir dazu mit Nachdruck umsetzen.

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

331 Flugverkehr eindämmen – klimaschädliche Subventionen stoppen

332 Der klimaschädliche Flugverkehr darf nicht unbegrenzt wachsen. Wir lehnen es ab,  
333 die bestehenden Flughäfen durch zusätzliche Start- und Landebahnen auszubauen.  
334 Aus dem Landesetat darf es keine Finanzhilfen für Regionalflughäfen geben. Wir  
335 setzen uns dafür ein, die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs mit  
336 Start oder Ziel in Baden-Württemberg zu reduzieren. Mit dem Ausbau schneller  
337 Schienenverbindungen lassen sich sowohl Autofahrten als auch Kurzstreckenflüge  
338 vermeiden.

339

340 Das kommende Beihilfeverbot für den operativen Betrieb von Flughäfen der  
341 Europäischen Union gilt ab 2024 und sollte schon in der nächsten  
342 Legislaturperiode in Baden-Württemberg umgesetzt werden. Ein Mehr an  
343 Subventionen für die Flugsicherung oder die Infrastruktur für Regionalflughäfen  
344 wollen wir verhindern. Wir streben an, die Flughafengebühren künftig noch  
345 stärker auf Grundlage der realen Klimakosten des Fliegens zu reformieren.

346 Kerosin muss endlich CO<sub>2</sub>-orientiert besteuert werden! Dafür setzen wir uns im  
347 Bund ein. Den Einsatz von regenerativ erzeugtem Kerosin bzw. reFuels wollen wir  
348 vorantreiben. Außerdem möchten wir die Schadstoff- und Lärmemissionen des  
349 Flugverkehrs reduzieren. Das erreichen wir, indem wir bei der Staffelung von  
350 Start- und Landeendgebühren eine CO<sub>2</sub>-Komponente einführen. Außerdem setzen wir  
351 uns auf Bundesebene für ein Ende von innerdeutschen Flügen ein. Damit könnte  
352 Baden-Württemberg auch im Flugverkehr einen Impuls für mehr Nachhaltigkeit  
353 setzen.

354 Die Verkehrswende hin zu klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität ist  
355 überfällig. Sie gelingt, wenn wir alle Innovationen, neue Technologien und  
356 gesellschaftliche Kreativität dafür nutzen. Die Wirtschaft wird einen  
357 umfassenden Transformationsprozess durchlaufen. Wir alle werden unsere  
358 Mobilitätsmuster und unser Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern!

359 Darum Grün!

360 Wer Grün wählt, stimmt für

- 361 • Klimamobilitätspläne und ein Mobilitätswendegesetz
- 362 • einen starken, gut ausgebauten ÖPNV, die Verdopplung des öffentlichen  
363 Verkehrs bis 2030 sowie einen konsequenten Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- 364 • ein Jahresticket, das vor Ort nicht mehr als einen Euro pro Tag kostet  
365 (zwei Euro in der Region und drei Euro im ganzen Land)
- 366 • eine Investitionsoffensive für klimafreundliche Fahrzeuge und  
367 Infrastruktur
- 368 • sichere Straßen mit ausreichend Platz für Rad- und Fußverkehr, weniger  
369 klimaschädlichen Auto- und Flugverkehr, weniger Verkehrslärm und einen  
370 klimafreundlichen Güterverkehr