

BUNDjugend BW · Rotebühlstr. 86/1 · 70178 Stuttgart

An die
BUNDjugend-Mitgliederversammlung
am 25./26.11.2017

Landesjugendvorstand
+49 711 61970-20
vorstand@lists.bundjugend-bw.de
www.bundjugend-bw.de

Reutlingen, den 7.10.2017

Position: Autofreie Innenstädte bis 2035

Die MV möge beschließen:

Unser Ziel ist, dass bis 2035 alle Städte in Baden-Württemberg autofrei sind. Dabei bezieht sich unsere Forderung primär auf den Individualverkehr.

- 5 Um dieses Ziel schrittweise zu erreichen, fordern wir Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft auf, auf allen Ebenen sofort und konsequent zu handeln. Konsequent handeln bedeutet, dass ein gestaffelter Übergang vom verantwortungslosen Autofahren hin zur klima- und gesundheitsbewussten Mobilität im Austausch mit allen Beteiligten gestaltet wird. Der Prozess soll von Vertreter*innen verschiedener Interessensgruppen (Jugend, Alte, Behinderte, Frauen, RDFC, ...) begleitet werden.
- 10 Folgende Forderungen sind erste Schritte auf dem Weg zur autofreien Stadt:
- Jährlich erweitert und wartet die Stadt Fahrradwege und achtet auf ihre Sicherheit. Neue Radwege entstehen auf Flächen, die zuvor dem Individualverkehr vorbehalten waren. Verkehrsabschnitte mit hohem Auto- und Bahnverkehr erhalten Lärmschutz.
 - Die Zahl der Fahrradstellplätze und städtischen Mieträder werden jährlich erhöht und gewartet.
 - 15 • Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird ausgebaut. Er erweitert sein Einzugsgebiet und berücksichtigt ländliche und abgelegene Gebiete. Stark frequentierte Strecken werden häufig befahren, für niedrig frequentierte Strecken werden Sammeltaxen eingesetzt. Der ÖPNV ist preiswert. Finanziell schwache Gruppen fahren kostenfrei.
 - Innerstädtische Parkmöglichkeiten für Autos werden minimiert. Die entstandenen Freiflächen werden zu
 - 20 Grünanlagen, Jugendtreffs oder Sportanlagen umgebaut. Verbleibende Parkmöglichkeiten sind ab 2 Stunden immer teurer als mit den Öffentlichen in die Stadt rein und raus zu fahren.
 - Neben Parkflächen werden Vehrkersflächen umgewidmet und für ein zusammenhängendes Radwegenetz, sowie für öffentliches Leben genutzt.
 - In den Unterhaltskosten für Autos spiegeln sich die realen Kosten, die aufgrund der sozialen und ökologischen
 - 25 Schäden entstehen, wieder. Das bedeutet, dass sowohl der Besitz eines Autos, als auch dessen Treibstoff stärker besteuert wird. Steuervorteile für Dienstwagen werden abgeschafft.
 - An Sonn- und Feiertagen herrscht komplettes Fahrverbot.
 - Innerorts herrscht ein generelles Geschwindigkeitslimit von 30 km/h, um die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.
 - 30 • Volljährige Personen, die ohne Führer*innenschein leben, erhalten ein Jahresabo für den ÖPNV oder einen gleichwertigen Gutschein um damit Fahrradzubehör und -bekleidung, auf Kosten der Kommune zu kaufen.

Begründung für die Befreiung der Städte vom mobilisierten Individualverkehr

Energiewende und Ressourcenverbrauch

35 Eine nachhaltige Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Energiewende. Noch werden Autos mit fossilen Energien betrieben. Altmodische Verbrennungsmotoren emittieren u.a. das Treibhausgas CO₂ und weitere umweltschädliche Gase wie Stickoxide und schwefelige Verbindungen. Die Produktion, Nutzung und Verschrottung eines Autos geht einher mit dem Verbrauch seltener Erden, hohen Energieeinsatz. Die Produktion und Nutzung belastet Luft, Wasser und Boden.

40 Es ist eine Illusion, dass wir das aktuelle Verkehrsaufkommen, durch die E-Mobilität umweltfreundlich ersetzen können. Nicht nur, weil der aktuelle Strommix mit seinem hohen Anteil an Kohle erheblich zum Klimawandel beiträgt. Selbst wenn wir es schaffen, Strom zu 100% erneuerbar herzustellen, was dank den Interessen der großen Stromkonzerne in weiter Ferne liegt, ist der Ressourcenverbrauch des Individualverkehrs immer noch enorm. Bereits heute fallen 20% des Energiebedarfs eines Autos auf die Produktion¹, nicht einberechnet ist dabei der Flächenverbrauch und der Energieverbrauch für die Infrastruktur. Vor allem macht die Elektromobilität dann keinen Sinn, wenn nicht anstatt Benzin und Diesel Strom verfahren wird, sondern zusätzlich. Aber genau darauf zielt die aktuelle Politik der Bundesregierung mit der sogenannten „Umweltprämie“ ab.²

45 Eine umfassende Mobilitätswende entsteht durch die Reduktion des Individualverkehrs, erfolgt dies ist es selbstverständlich sinnvoll den Öffentlichen Nahverkehr zu modernisieren und zu elektrifizieren (natürlich 100% erneuerbar). Dadurch können auch gefährliche Schadstoffe in der Luft vermieden werden.

50 Innerstädtische Lebensqualität und Gerechtigkeit

In Berlin leben 49% der Bevölkerung ohne Zugang zu einem eigenen Auto, trotzdem leiden sie unter dem Lärm, den gesundheitsschädlichen Schadstoffen und den vollen Straßen, verursacht durch den motorisierten Individualverkehr³. Es ist abzusehen, dass die städtische Bevölkerung zunimmt dieser Entwicklung muss Rechnung getragen werden und durch ein modernes Mobilitätskonzept die Lebensqualität der Menschen gesichert.

55 In den Städten herrscht bereits heute ein massives Platzproblem. Dabei ist unsere gesellschaftliche Aufgabe, dass der verfügbare Raum für alle nutzbar ist und nicht verschwendet oder privatisiert wird. Stellen wir uns vor die Flächen, die in der Stadt für den Individualverkehr verbraucht werden, werden umgestaltet und stehen dann der Allgemeinheit in Form von Begegnungsräumen, Gärten, Spielplätzen und Parks zur Verfügung.

60 Die angestrebte, umfassende Mobilitätswende ist **klimafreundlich**. Das bedeutet, dass sie ressourcensparend ist. Sie fördert den Erhalt der Natur als Lebensgrundlage. *Ökosystemdienstleistungen* werden nicht bedroht. Es werden nur so viele Stoffe verbraucht und freigesetzt, wie die Natur nachbilden bzw. abfedern kann. Die Mobilitätswende ist **gesundheitsfreundlich**. Die Emission von Feinstaub, Stickoxiden und Schwefelverbindungen führt zu akuten und chronischen Erkrankungen der Atemwege. Sie ist **Flächenfreundlich**. Die Versiegelung von Flächen ist der unwiederbringliche Verlust von Böden und biologischer Vielfalt. Freie Flächen speichern Wärme und nehmen leicht große Wassermengen auf. Die Mobilitätswende ist **sozial und bedürfnisorientiert**. Sie fördert junge Familien, körperlich immobile Menschen und ist kostengünstig.

65 Um den Fortschritt zu messen, werden für jede Dimension Nachhaltigkeitsindikatoren eingesetzt. Beispielsweise die Zahl der öffentlichen Fahrräder pro Quartier, die Konzentration an Stickoxiden in der Luft, die Zahl an neu entstandenen Grünflächen aus ehemals Straßen pro Jahr und die Preisentwicklung des ÖPNV.

70 Für den Landesjugendvorstand
gez. Marina Blum

1 Postwachstumsatlas

2 vgl.

3 vgl. autofrei.de