

**Titel** System Change not Climate Change – Klima auch in der Krise nicht vergessen!

**AntragstellerInnen** Bayern

**Zur Weiterleitung an**

angenommen  mit Änderungen angenommen  abgelehnt

---

## System Change not Climate Change – Klima auch in der Krise nicht vergessen!

- 1 Strukturwandel
- 2 Um die Ziele des Klimaabkommens von Paris zu erreichen, sind weiterhin große Anstrengungen notwendig. Der
- 3 größte Fehler, den man machen könnte, wäre daher, wenn beschlossene klimapolitische Maßnahmen rückgängig
- 4 gemacht oder aufgeweicht werden und die Klimapolitik wie nach der Finanzkrise aus dem Blick gerät, so dass erneut
- 5 wertvolle Zeit verloren geht. Insgesamt gilt auch hier: Was vor Corona die richtige Klimapolitik war, ist es auch nach
- 6 Corona. Im Zentrum sollte dabei die Bepreisung von CO2 stehen.
- 7 „An morgen denken“ heißt vor allem den sozial-ökologischen Strukturwandel im Blick zu behalten. Ohne ihn werden
- 8 wir keine deutschen oder europäischen Klimaschutzziele erreichen können. Die Ausgaben im Rahmen der Bekämpfung
- 9 der Corona Krise sollten wir als Zukunftsinvestitionen ansehen und nutzen um Unternehmen und Arbeiter\*innen auf
- 10 dem
- 11 Strukturwandel vorzubereiten, ihn zu beschleunigen und so wirtschaftliche Chancen mit Klimaschutz zu verbinden.
- 12 Im Allgemeinen fordern wir deshalb:
  - 13 • Die Forderung nach einer Verschiebung der Erhöhung der Luftverkehrsabgabe („um mindestens einen
  - 14 Jahr“, so die Vereinigung Cockpit) oder eine Aufweichung von CO2 – Regulierung und Bepreisung muss zu-
  - 15 rückgewiesen werden. Nach Ende der Krise werden Flugreisen und Autokäufe wieder auf das alte Niveau
  - 16 zurückkehren. Das wäre klimapolitisch ein fatale Zeichen, wenn der Gesetzgeber die Bürger jetzt auffordern
  - 17 würde „mehr zu fliegen“ und dringend notwendige Klimaschutzmaßnahmen aufschieben oder lockern würde.
  - 18 • Langfristig könnten Hilfgelder mit Vereinbarung der Autoindustrie und der Airlines mit der Erhöhung ihrer
  - 19 Investitionen in klimafreundliche Technologien (z.B. die Erhöhung der Forschungsausgaben für Kraftstoffe,
  - 20 klimafreundliche Antriebe etc.) verknüpft werden. Der Neustart der Wirtschaft muss auf den notwendigen
  - 21 Wandel hin neu ausgerichtet werden.
  - 22 • Der Abbau umweltschädlicher Subventionen (z.B. Kerosinsteuerbefreiung und Dieselpatent) könnte Mil-
  - 23 liarden freisetzen, die der Staat zur Finanzierung der Konjunkturmaßnahmen brauchen wird, und gleichzeitig
  - 24 die Abkehr von fossiler Energie enorm voranbringen.
  - 25 • Um die Massenarbeitslosigkeit nach der Corona Krise zu verhindern, ist es jetzt gerade notwendig in Ar-
  - 26beitsplätze bei der Solarbranche, Windenergie und Gebäudedämmung zu investieren. Das sind die Berufe
  - 27 morgen.

- 28 • Die Förderung der ökologischen Landwirtschaft ist eine weiterer wichtiger Faktor für den grünen Wandel.  
 29 Die biologische Landwirtschaft ist das innovativste und wichtigste landwirtschaftliche Zukunftsmodell das uns  
 30 zur Verfügung steht. Mit Hilfe des Ökolandbaus können wir nachhaltig und artgerecht gesunde Lebensmittel  
 31 produzieren, Flora und Fauna schützen und zugleich schonend mit natürlichen und nicht erneuerbaren Res-  
 32 sourcen umgehen. Des Weiteren bringt die Förderung des ökologischen Landbaus weit mehr Arbeitsplätze  
 33 als die sehr alte konventionelle Landwirtschaft
- 34 Durch die weltweite Corona-Pandemie gerät neben zahlreichen anderen Branchen auch die deutsche Automobil-  
 35 industrie einschließlich ihrer Zulieferindustrien in eine potenziell existenzbedrohende Krise. Staatliches Handeln ist  
 36 unverzichtbar und zugleich ergeben sich große Herausforderungen, die weit über die Akutsituation hinausgehen. Es  
 37 bleibt festzuhalten, dass die deutsche Automobilindustrie sich bereits lange vor Corona in einer strukturellen Kri-  
 38 se befunden hat, die weder durch die unternehmerischen Entscheidungen noch durch politische Gestaltung gelöst  
 39 sondern lediglich verzögert wurde. Der motorisierte Individualverkehr auf Basis des Verbrennungsmotors hat keine  
 40 Zukunft und ist mit dem übergeordneten Ziel einer nachhaltigen
- 41 Wirtschaftsweise und der Erreichung der Klimaziele nicht vereinbar. Dort, wo der motorisierte Individualverkehr auf  
 42 Basis nachhaltiger Antriebsformen wie batterieelektrischer oder wasserstoffelektrischer Fahrzeuge zumindest in Teil-  
 43 len nachhaltig gestaltet werden könnte, hat die deutsche Industrie in den letzten Jahren keine substantiellen Markt-  
 44 anteile aufbauen können. Es ist derzeit nicht absehbar, dass Deutschland bei diesen Technologien nennenswerte  
 45 Marktanteile erschließen könnte. Zentrale Schritte der gegenüber verbrennungsmotorischen Fahrzeugen ohnehin  
 46 kürzeren Wertschöpfungskette sind derzeit ausschließlich im Ausland erschlossen. Insbesondere die Akkuprodukti-  
 47 on, eine Schlüsselkomponente für batterieelektrische Fahrzeuge, findet derzeit ausschließlich in Asien oder den USA  
 48 statt.
- 49 Jetzt ist allerhöchste Zeit, den Strukturwandel der Automobilwirtschaft ambitioniert anzugehen und die Weichen zu  
 50 stellen für eine grundlegende Reform dieser Branche und ihrer Zulieferer. Dabei kann nicht verschwiegen werden,  
 51 dass die neuen Technologien und voranschreitende Automatisierung zusammen mit der sinkenden Nachfrage nach  
 52 Pkw zu einem Verlust von kurz- und mittelfristig mindestens einem Drittel der aktuellen Jobs, langfristig gar der Hälfte  
 53 der Jobs führen wird. Das das gleiche oder gar ein besseres Niveau an Mobilität künftig mit weniger Jobs erreichbar  
 54 ist, ist nicht per se schlecht. Entscheiden ist vielmehr die Frage, wie diese
- 55 Effizienzgewinne gerecht verteilt werden und wie die jahrzehntelange Abhängigkeit von VollzeitErwerbstätigkeit als  
 56 Grundlage der Partizipation an dieser Wertschöpfung weiterentwickelt werden kann. Gelingt dies in der Automobil-  
 57 industrie, könnte das zum Vorbild für viele weitere Branchen werden.
- 58 Konkret für die Industrietransformation fordern wir:
- 59 • Eine sofortige Einrichtung eines Transformations- und Auffangfonds für die Bereiche der Wertschöpfungs-  
 60 kette insb. der Zuliefererindustrien die untrennbar vom verbrennungsmotorisch angetriebenen Antriebs-  
 61 strangs abhängen und damit keine Zukunft haben (z.B. Einspritzventile für Dieselmotoren); Daraus sollen  
 62 Umschulungs-, Fort- und Weiterbildungsprogramme für die Beschäftigten sowie die Ansiedlung neuer Indus-  
 63 trien finanziert und gefördert werden.
- 64 • Eine massive Erhöhung der Recyclingstandards, um im Bereich der Kreislaufwirtschaft kurzfristig Innova-  
 65 tionen und Arbeitsplätze zu schaffen, die auch in anderen Branchen langfristig von Vorteil sind. Ein Teil der  
 66 abhandenkommenden Wertschöpfung kann so aufgefangen werden, zugleich können trotz geringerer Ab-  
 67 satzzahlen die Umsätze zumindest ein Stückweit stabilisiert werden – nicht zuletzt zum Nutzen der Umwelt.
- 68 • Eine in der Sozialpartnerschaft zwischen Automobilwirtschaft und Gewerkschaften gemeinsam konzipier-  
 69 te und umgesetzte Flexibilisierung des Arbeitsmarktes zum Wohle der Beschäftigten insb. einschließlich der  
 70 Einführung einer 30 Stunden Woche, bei vollem Lohnausgleich. Ziel muss hierbei sein, solidarisch so viele  
 71 Jobs wie möglich zu erhalten und Schluss zu machen, mit der 2 oder 3-Klassen Beschäftigung in der Autom-  
 72 bilwirtschaft. Zusätzlich zur allgemeinen Verkürzung der Arbeitszeit soll die Möglichkeit geschaffen werden,  
 73 für Existenzgründungen und F&E-Projekte, die auf zukunftsfähige Mobilitätslösungen ausgerichtet sind, bei  
 74 anteiligem Gehaltsausgleich freigestellt zu werden.
- 75 • Klare politische Rahmenbedingungen, die diese Transformation planbar machen. Die Fehler der Kohle-  
 76 kommission dürfen nicht wiederholt werden, d.h. es darf nicht über das OB und WANN, sondern nur über  
 77 das WIE im Rahmen einer Kommission beraten und entschieden werden. Die Politik muss durch ein Verbot

78 der Neuzulassung von verbrennungsmotorisch betriebenen Pkw ab 2025 sowie einer grundlegenden Reform  
 79 der Kfz-Besteuerung zu Gunsten geringer Motorisierung und zukunftsfähiger Antriebsformen bereits jetzt den  
 80 Rahmen für die Transformation setzen.

81 • Um berufliche Perspektiven zu schaffen und zugleich die nötigen Fachkräfte sicherzustellen, können duale  
 82 Weiterbildungsprogramme eine sinnvolle Zwischenlösung sein, hierfür soll der Zugang zu Hochschulbildung  
 83 erleichtert werden, indem der berufsbildende Hochschulzugang erleichtert wird (z. B. Entfall von Qualifizie-  
 84 rungstest, Ausweitung auf zusätzliche Bereiche der Aufstiegsfortbildung). Digitale Lehr- und Weiterbildungs-  
 85 angebote sollen ausgebaut werden. Der Bildungssektor muss für diese Aufgaben mit der erforderlichen Perso-  
 86 naldecke ausgestattet werden. Auf Landesebene soll die Zuständigkeit für Bildungspolitik dafür genutzt wer-  
 87 den, diese Möglichkeiten zu schaffen und für alle, unabhängig ihrer finanziellen Möglichkeiten, zugänglich zu  
 88 machen.

## 89 Energiewende

90 Der Umstieg auf erneuerbare Energien ist ein zentraler Bestandteil der sozial-ökologischen Transformation. E-  
 91 Mobilität und auch der öffentliche Personenverkehr sind vor allem dann klimafreundlich, wenn der dafür notwendige  
 92 Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Ein Anfang ist mit dem 2019 beschlossenen Kohleausstieg gemacht – wir  
 93 fordern ein entsprechendes Investitions- und Wirtschaftssteuerungsprogramm, um einen deutlich schnelleren sozial  
 94 gerechten Ausstieg zu ermöglichen. Jetzt ist der Moment, die hierfür nötigen Mittel in die Hand zu nehmen und ein  
 95 entsprechendes Investitionsprogramm aufzulegen. Dieses Programm muss die finanziellen und technischen Voraus-  
 96 setzungen für eine Wende hin zu regenerativer Energieerzeugung bis zum Jahr 2030 schaffen. Entscheidend sind für  
 97 uns dabei die Dezentralität der Stromerzeugung sowie die Einbindung der Bevölkerung vor Ort und deren Beteili-  
 98 gung an entstehenden Gewinnen. Wir fordern sowohl bei der Energiegewinnung als auch beim Energieverbrauch  
 99 sämtliche verfügbaren Hebel mit größtmöglicher Entschlossenheit anzusetzen.

100 Energiegewinnung – ausgewählte, sich ergänzende Maßnahmen geeignet zur Abfederung der mittelfristigen Effekte  
 101 der Coronakrise auf kommunale Finanzen durch Einnahmen aus Energieerzeugung sowie zur kurzfristigen Sicherung  
 102 von öffentlichem und privatem Auftragsvolumen für Bau- und Handwerksbetriebe:

- 103 • Abschaffung bürokratischer Hürden und Akzeptanzsteigerung durch kommunale und private Beteiligung
- 104 • Abschaffung von statischen Abstandsregelungen („10H“) & Beschleunigung von Genehmigungsverfahren
- 105 • Förderung von Beteiligungs- und Verdienstmöglichkeiten für Bürger\*innen und Kommunen an regenera-  
 106 tiver Energieerzeugung – etwa durch vereinfachte Genehmigung für Windkraftanlagen (bspw. dem Aussetzen  
 107 der 10h-Regelung wenn sämtliche Betroffenen finanziell an der Anlage beteiligt sind)
- 108 • Nutzung kommunaler Energiebetriebe und städtischer Träger zur Vereinfachung der nötigen Flächennut-  
 109 zung und Investitionsmittelbeschaffung z.B. durch Pacht-Ausstattung der kommunalen Energieerzeuger mit  
 110 ausreichendem Eigenkapital z.B. durch eine Landes- bzw. Bundesbeteiligungsgesellschaft
- 111 • Einrichtung eines kommunalen Vorkaufsrechts für geeignete Standorte zu regenerativer Energieerzeugung  
 112 analog zu entsprechenden Regelungen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums
- 113 • Förderung des Ausbaus erneuerbarer Energien
- 114 • Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen zum zügigen Ausbau der Stromnetze unter oben genann-  
 115 ten Voraussetzungen
- 116 • Vorbeugen von Liquiditätsengpässen und Investitionsstau beim Netzausbau durch Gründung und Einsatz  
 117 einer mit entsprechenden Mitteln ausgestatteten Eigenkapitalgesellschaft. Langfristige Nutzung des Einflus-  
 118 ses als Investor zur Geltendmachung des öffentlichen Interesses beim Ausbau der Energienetze und Erwerb  
 119 weiterer Anteile bis hin zur Übernahme durch die öffentliche Hand.
- 120 • Weitere Subventionierung und Förderung verschiedener Formen der erneuerbaren Energiegewinnung,  
 121 Förderung von Wasserstoff für industrielle Anwendung sowie der CO2neutralen Wasserstoffherzeugung, etwa  
 122 durch Sonderabschreibungsmöglichkeiten oder Eigenkapitalbeteiligungen

123 Energieverbrauch – ausgewählte, sich ergänzende Maßnahmen geeignet zur mittelfristigen Senkung der privaten  
124 Energieversorgungskosten sowie zur kurzfristigen Sicherung von öffentlichem und privatem Auftragsvolumen für  
125 Bau- und Handwerksbetriebe:

- 126 • Energieeffizienz im öffentlichen Bereich (Bauen, Wohnen und Lernen)
- 127 • Integrierte quartiersbezogene Ansätze bei Maßnahmen zur Gebäudesanierung, koordiniert von öffentli-  
128 cher Seite
- 129 • Allgemeine und insbesondere energetische Sanierung von Schulen vor allem in strukturschwachen Gebie-  
130 ten
- 131 • Schaffung von Anreizen für klimafreundliches Verhalten der Abnehmer:innen durch die kommunalen En-  
132 ergiebetriebe
- 133 • Flächendeckende Umstellung auf energiesparende Infrastruktur (z.B. LEDStraßenbeleuchtung)
- 134 • Förderung von Energieeffizienz durch private (Um-)Baumaßnahmen
- 135 • Ausweitung der “Abwrackprämien” für Öl- und Gasheizungen zugunsten von Solarthermie, Wärmepumpen  
136 (betrieben durch PV- oder Ökostrom) und Anschluss an das Fernwärmenetz

137 Mobilität

138 Derzeit wird eine Vielzahl Maßnahmen zur Förderung der Wirtschaft nach der Coronakrise diskutiert - auch im Bereich  
139 der Mobilität.

140 Für uns Jusos ist dabei klar: Wir behalten die Klimakrise im Hinterkopf - und messen auch daran unsere Forderungen.

141 Deswegen wollen wir in klimafreundliche Projekte investieren - gerade im Bereich der Mobilität, in welchem seit  
142 Jahren geeignete und mehrheitsfähige Vorschläge vorliegen.

143 Park&Ride: Individualverkehr und ÖPNV verbinden

144 Das Konzept „Park&Ride“ existiert bereits in mehreren Verkehrsverbänden im Freistaat. Hierbei werden an Knoten-  
145 punkten des ÖPNV - meist Bahnhöfen und außerhalb von Städten - Parkplätze in größerer Zahl unentgeltlich oder  
146 wenigstens zu geringen Preisen zur Verfügung gestellt.

147 Das ermöglicht Pendler\*innen, die auf dem Land auf ein Kfz angewiesen sind, ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Damit  
148 müssen sie nicht mit ihrem Auto in die Städte fahren und sind gleichzeitig nicht von einem - meist unzureichend  
149 ausgebauten - öffentlichen Nahverkehr abhängig.

150 Wir befürworten dieses Konzept, zumal es den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtert oder erst ermög-  
151 licht.

152 Deshalb wollen wir „Park&Ride“ in ganz Bayern ausbauen. An Knotenpunkten, insbesondere an Bahnhöfen, sollen  
153 Parkplätze eingerichtet werden. Ist das aufgrund lokaler Gegebenheiten nicht möglich, dann soll die Entfernung we-  
154 nigstens möglichst gering gehalten werden. Auf eine ausreichende Beschilderung, Beleuchtung und Barrierefreiheit  
155 muss unbedingt geachtet werden.

156 Es ist weiterhin unumgänglich, dass die Parkplätze kostenfrei und in ihrer Anzahl dem Verkehrsaufkommen ange-  
157 messen zur Verfügung gestellt werden.

158 Damit es zu keiner Überlastung der einzelnen Anlagen kommt, wollen wir ein System einrichten, die Nutzer\*innen  
159 über den Stand der Auslastung zu informieren.

160 Das soll über eine App geschehen, die anzeigt, wie viele Parkplätze in der jeweiligen Anlage noch zur Verfügung  
161 stehen und gegebenenfalls eine nahe gelegene, weniger ausgelastete Anlage anbietet. Die App wird über Server des  
162 Freistaates Bayern zentral betrieben. Eine Meldeeinrichtung für Verschmutzungen oder sonstige Missstände an den  
163 Anlagen wollen wir in die App integrieren. Außerdem soll die App nicht nur die Standorte und die Auslastung anzeigen,  
164 sondern auch Informationen enthalten zu der nächsten Anbindung im ÖPNV, die Taktungen der S-Bahn/U-Bahn und  
165 die maximale Parkdauer und die Preise der Parkplatzes. So bieten wir Pendler\*innen und Menschen die gerne auf  
166 den ÖPNV umsteigen wollen alle nötigen Informationen, um den für sie besten Park and Ride Parkplatz auszuwählen.

167 Durch diese Bündelung der Informationen und den leichten Zugriff wird nicht nur die Attraktivität der Park and Ride  
168 Parkplatz erhöht, sondern auch die des ÖPNV.

169 Langfristig gesehen ist weiter unser Ziel, dass der ÖPNV kostenlos und so gut ausgebaut ist, dass er für alle Men-  
170 schen - egal ob in der Stadt oder auf dem Land - nutzbar ist. Bis wir dieses Ziel erreichen können, denken wir, dass  
171 das Park&Ride-System unterstützt werden sollte. Bei dem Ausbau der Bahn sollte selbstverständlich auch auf einen  
172 umweltfreundlichen Ausbau und auf umweltfreundliche Züge geachtet werden.

173 Die Finanzierung von Anlagen und App soll durch den Freistaat wahrgenommen werden, während Wartungsarbeiten  
174 durch die Kommunen vorgenommen werden.

175 Autonomes und teilautonomes Fahren - eine Schlüsselstelle im ÖPNV

176 "Eine Buslinie lohnt sich hier nicht. Zu wenig Passagiere und damit kein Bedarf" - so oder ähnlich hören sich Dis-  
177 kussionen rund um Buslinien an, falls diese zu wenig bevölkerten Regionen der jeweiligen Stadt, des Landkreises etc  
178 führen sollen. Solche kahle, nicht ideal für ÖPNV geeignete Flecken zwingen viele Menschen dazu auf Individualmobi-  
179 lität per Auto zu setzen. Gerade auf dem Land sind mangelnde Strukturen und mangelnder Attraktivität im Sinne der  
180 Betreiber\*innen Gift für den Ausbau des ÖPNV und ein Dämpfer für den Klimaschutz sowie die Mobilität aller dort  
181 lebenden Menschen. Hier können teilautonom fahrende Fahrzeuge wie Shuttlebusse Abhilfe schaffen. Sie benötigen  
182 nach der Testphase kaum zusätzliches Personal, abseits üblicher Wartungsarbeiten und sind dank e-Motoren deut-  
183 lich wartungsärmer als Verbrenner. Dort wo große personenbetriebene Busse mangelnde Praktikabilität aufweisen,  
184 können autonome und teilautonome Shuttlebusse diese Lücken füllen. Zudem können sie beispielsweise Arbeitneh-  
185 mer\*innen von Betrieben zu den nächstgelegenen Haltestellen/Park & Ride-Stationen bringen, um auf klimaneutrale  
186 Individualmobilität oder den ÖPNV umzusteigen. Auf festgelegten Routen sollen auch komplett autonome Kleinbus-  
187 se zum Einsatz kommen, welche mit überschaubaren Geschwindigkeiten von bis zu 15 km/h auf den Straßen unter-  
188 wegs sind. Hierfür sind jedoch noch weitere Erprobungen notwendig, als Feldversuche wie in Bad Birnbach, welche  
189 seit 2017 einen vollautonomen Kleinbus betreiben. Bis der 5G-Ausbau in Deutschland vollends abgeschlossen ist  
190 und Erprobungen vollautonomer Fahrzeuge und deren zugrunde liegenden Künstliche Intelligenzen Unfälle auf ein  
191 Mindestmaß beschränken kann, präferieren wir die teilautonomen Lösungen. Wir können uns für die Förderung sol-  
192 cher teil- und vollautonomen Technologien die Gliederung in Modellregionen vorstellen, welche wie im Falle der  
193 Shuttle Modellregion Oberfranken im Landkreis Hof vom Bund gefördert werden. Autonomes und teilautonomes  
194 Fahren soll menschlich betriebenen ÖPNV nicht ersetzen, sondern sinnvoll ergänzen.

195 Ein starker ÖPNV - unser Versprechen steht

196 Durch die Coronapandemie sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV stark gesunken, so dass der Normalbetrieb kaum noch  
197 aufrecht erhalten werden kann. Es braucht jetzt staatliche Investitionen in den ÖPNV, denn es muss für alle möglich  
198 sein, am öffentlichen Leben teilzuhaben - egal ob jung oder alt. Dabei muss es auch möglich sein, auf das Auto zu  
199 verzichten - der öffentliche Nahverkehr ermöglicht es.

200 Dazu benötigen wir vor allem in ländlichen Regionen einen Ausbau des ÖPNVs, um eine angemessene Anbindung  
201 für alle zu schaffen. Daneben gilt es natürlich auch weiterhin für den Ausbau von Fahrradwegen zu kämpfen und bei  
202 allen Maßnahmen auf eine umweltfreundliche Umsetzung zu achten. Daher fordern wir:

- 203 • zusätzliche Investitionen in einen umweltfreundlichen Ausbau der ÖPNV Infrastruktur;
- 204 • Finanzielle Anreize für Unternehmen, die ihren Mitarbeiter\*innen Tickets für den ÖPNV zur Verfügung  
205 stellen;
- 206 • Steuerliche Entlastung für Firmenfahräder gegenüber von Firmenwagen; Abschaffung des sogenannten  
207 Dienstwagenprivilegs;
- 208 • Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr für alle kostenfrei machen;
- 209 • Kostenübernahme durch den Staat für Menschen, die sich das Ticket nicht leisten können, um deren Teil-  
210 habe zu sichern;

211 Weiterhin möchten wir Mobilitätsalternativen im Fernverkehr unterstützen, auch, um Inlandsflügen eine umwelt-  
212 freundliche und kostengünstige Alternative entgegenzustellen. Dabei fordern wir eine Mobilitätsprämie für Men-  
213 schen, die ihr Verbrennungsfahrzeug außer Betrieb nehmen und so auf ein privates Kfz verzichten und zu alternative

214 Mobilitätsformen wechseln. Dabei könnte beispielsweise die Anschaffung einer Bahncard finanziert werden. Außer-  
215 dem fordern wir:

- 216 • Investitionen in die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken und einen systematischen Ausbau des  
217 Schienennetzes, um ländliche Gebiete anzuschließen und Wohnlagen aufzuwerten;
- 218 • Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unter der Verwendung alternativer, umweltfreundlicher  
219 Antriebsformen; Wohnen und ÖPNV gemeinsam denken

220 Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Qualität des ÖPNVs vor Ort und den Mietpreisen für Wohnungen. Groß-  
221 städte haben meist einen sehr gut ausgebauten ÖPNV mit guten Taktungen, sodass die Einwohner\*innen nicht auf  
222 ein Kfz angewiesen sind.

223 Auf dem Land stellt sich die Situation dagegen völlig anders dar. Ohne ein eigenes Auto ist es kaum möglich durch  
224 den gesamten Landkreis zu kommen und kleinere Gemeinden zu erreichen.

225 Andererseits kann man auf dem Land im Vergleich zur Großstadt noch von sehr moderaten Mieten sprechen.

226 Um dieses Spannungsverhältnis aufzulösen und den Druck aus dem Wohnungsmarkt der Städte herauszunehmen  
227 braucht es dringend eine adäquate Anbindung strukturschwacher Gebiete an die Städte. Nur so wird den Ar-  
228 beitnehmer\*innen ermöglicht, außerhalb der Ballungsgebiete zu wohnen und trotzdem leicht zu ihrem Arbeitsplatz  
229 kommen und am Leben in den Städten teilhaben zu können. Das wertet insgesamt ländliche Gebiete auf.

230 Durch alle diese Maßnahmen verbessert sich die Lebensqualität der Menschen enorm und sie bekommen gleichzeitig  
231 die Möglichkeit, durch eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr ihren Beitrag zum Klimaschutz zu  
232 leisten.