

1 **Mobilität: Escht maache mat der Mobilitätwend!**

2
3 *Der Verkehrssektor, und dabei insbesondere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, sind seit vielen*
4 *Jahren das Sorgenkind der Klima- und Umweltpolitik, inzwischen sogar der europäischen*
5 *Volkswirtschaften. Der motorisierte Individual- und Güterverkehr nimmt noch immer zu und geht*
6 *einher mit hohen Treibhausgasemissionen. Regelmäßige Skandale, wie verbotene Absprachen und*
7 *systematische Manipulationen bei Abgasmessungen oder CO₂-Grenzwerten sowie anhaltende*
8 *Belastungen der Menschen durch Lärm und Luftschadstoffe (Stickoxide, Feinstaub ...) in unseren*
9 *Städten belegen den enormen Handlungsbedarf.*

10
11 *Milliarden an Steuersubventionen verschiedener Art und das Festhalten an überholten und überdi-*
12 *mensionierten Infrastrukturplanungen stehen der Nachhaltigkeit zusätzlich entgegen.*

15 **Regionalisierung als Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilitätspolitik**

16 Die erheblichen Mobilitätsprobleme, die sich heute stellen, resultieren auch aus der ausufernden
17 Globalisierung mit einem nicht mehr hinnehmbaren Warentransport (das bestbekannte Beispiel
18 eines Yoghurt-Bechers, der um die halbe Welt gekarrt wird, steht symbolisch dafür), der direkten
19 Förderung von Flugbewegungen durch die EU (durch fehlende Kerosinsteuer u.a.m.) u.a.m.

20 Eine eigentliche Verkehrswende ist nur möglich, wenn in allen Politikbereichen die Begrenzung des
21 Mobilitätsbedarfs zum Thema erhoben wird. Sprich, eine Wirtschaft die regionale Märkte privilegiert
22 u.a.m.

24 **Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene**

25 Der Gütertransport muss von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege verlagert werden. Dies
26 bedingt, dass Steuergelder zukünftig nicht mehr in unrentable Kleinstflughäfen oder ökologisch und
27 ökonomisch fragwürdige Straßen- und Tunnelgroßprojekte investiert werden, sondern vor allem für
28 Ausbau, Erhalt und Verbesserung (Lärmschutz) der Schieneninfrastruktur.

29 Nur wenn wir es schaffen unsere Mobilität klimafreundlich umzugestalten, steigt auch unsere
30 Lebensqualität.

32 **Ausbau der Schieneninfrastruktur**

33 Generell gilt es Steuergelder vor allem für den Ausbau und den Erhalt der Schieneninfrastruktur
34 einzusetzen. Dafür sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern notwendig.

35 Zudem sollte der europäische Schienenfernverkehr gegenüber dem Flugverkehr sehr gezielt gestärkt
36 werden. Notwendig ist hierfür ein Europapakt, eine Investitionsinitiative in nationale und
37 grenzüberschreitende schnelle Fernzugverbindungen und Hochgeschwindigkeitszugstrecken
38 innerhalb und außerhalb der EU sowie eine Rahmensetzung zur besseren Kooperation der jeweiligen
39 Eisenbahngesellschaften.

40 Flankierende Maßnahmen zur Senkung der Trassenpreise sollen sowohl den Schienengüter- wie
41 auch den Schienenpersonenverkehr unterstützen.

42

43 **Einführung einer Kerosinsteuer**

44 Der Flugverkehr ist die umweltschädlichste Methode der Fortbewegung und genießt trotzdem
45 erhebliche Steuerprivilegien gegenüber anderen Verkehrsträgern. Seit Jahren steigen entsprechend
46 die Passagierzahlen und Flugbewegungen an, auch in Luxemburg. Durch Low-Cost Fluggesellschaften
47 wird Fliegen zunehmend attraktiver, was jedoch im großen Maße klimaschädlich ist.

48 Angetrieben wird dieser Trend der billigen Preise u.a. durch eine fehlende Preiswahrheit aufgrund
49 der Befreiung von einer Kerosinsteuer.

50 Kurzfristig ist eine europaweite Besteuerung von Kerosin sowie der Abbau von umweltschädlichen
51 Subventionen eine absolute Notwendigkeit. Mittelfristig (Zeithorizont 2030-35) soll ein Aktionsplan
52 ausgearbeitet werden, der ein weitgehendes Verbot von Kurzstreckenflügen bzw. Inlandflügen
53 vorsieht. Diese Verbindungen werden durch Hochgeschwindigkeitszüge ersetzt.

54

55 **Grenzwerte für LKWs müssen ambitionierter werden**

56 Der LKW-Verkehr ist in Europa für etwa ein Viertel der Verkehrsemissionen verantwortlich, stellt
57 jedoch lediglich 5% der Fahrzeuge auf den Straßen dar.

58 Begrüßenswert ist es deshalb, dass seit Anfang 2019 erstmalig CO₂-Grenzwerte für große
59 Nutzfahrzeuge festgelegt wurden. Nun gilt es jedoch

- 60 • weiterhin am Ball zu bleiben und die Grenzwerte für LKWs kontinuierlich zu verschärfen,
61 eine erste Möglichkeit gibt es 2022 wenn diese überprüft werden;
- 62
- 63 • eine Quote für Nullemissionsfahrzeuge bei schweren Nutzfahrzeugen einzuführen (auch bei
64 Lastwagen muss u.a. die Elektromobilität ausgebaut werden).
- 65

66

67 **Grenzwerte für PKWs verschärfen**

68 Eine kontinuierliche Verschärfung der CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Basis
69 der realen Emissionen ist ein absolutes MUST.

70 Emissionsfreie Mobilität und ihre Verschränkung mit der Energiewende muss durch gezielte Anreize
71 für die Verkehrswende gefördert werden.

72

73 **Abgasbelastung durch Schifffahrt reduzieren**

74 Geboten ist eine Senkung der Abgasbelastung durch die Schifffahrt und die Einrichtung einer
75 Emissionskontrollzone für den gesamten europäischen Küstenraum, so wie sie bereits in der Nord-

76 und Ostsee existiert. Dort darf nur noch schwefelarmer Kraftstoff mit maximal 0,1 Prozent Schwefel
77 verwendet werden.

78

79 **Bürgerrechte stärken**

80 Eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung und die vollständige rechtliche Überprüfbarkeit
81 von staatlichen Entscheidungen durch Klage- und Informationsrechte in Europa muss als Teil der
82 Verkehrswende sichergestellt werden.

83