

Antrag: Lebensräume: schaffen und erhalten
Antragsteller: BeKo 2002

Nachhaltig Wirtschaften

Trotz zahlreicher Fortschritte in der Umweltpolitik hat die Bedrohung für die natürliche Umwelt weltweit zugenommen. Die Eingriffe des Menschen übersteigen die Regenerationskraft des Naturhaushaltes. Weltweit werden mehr Energie und Rohstoffe verbraucht als nachwachsen, mehr Abfallstoffe in die Umwelt abgegeben, als im Rahmen der natürlichen Zersetzungsprozesse abgebaut werden können.

Die Ausbeutung natürlicher Ressourcen durch den Menschen hat weltweit fatale Folgen. Oftmals müssen diejenigen, die vom Raubbau profitieren, die Konsequenzen daraus nicht mittragen. Wir fordern daher als einen ersten Schritt die Einführung des Verursacherprinzips: wer die Umwelt schädigt, hat für die Kosten der Schadensbeseitigung aufzukommen. Deutsche und europäische Unternehmen, die in Ländern mit niedrigeren Umweltstandards die Natur schädigen, müssen notfalls von dem Land gesetzlich zum Schutz der Umwelt gezwungen werden, in dem sie ihre Produkte absetzen.

Umweltzerstörung macht nicht an Landesgrenzen halt. Wir fordern daher die Einführung verbindlicher globaler Umweltstandards, die sich jedoch nicht am niedrigsten Standard orientieren dürfen. Industrieländer, die vom rücksichtslosen Raubbau an der Natur am stärksten profitieren, müssen auch global mehr Verantwortung übernehmen. Kein Land darf seinen Beitrag zum Umweltschutz an andere Länder verkaufen können. Im Gegenteil sollen Entwicklungsländer, welche die Umwelt noch weniger beanspruchen als vereinbart, durch internationale Organisationen finanziell unterstützt werden.

Wertstoffe müssen den Stoffkreisläufen wieder zugeführt werden. Wir fordern ein sofortiges Ende des Mülltourismus. Abfall muss in dem Land beseitigt werden, in dem er entsteht; ansonsten geht der Anreiz zur Abfallvermeidung verloren.

Energiewende - Strom aus regenerativen Energien

Strom aus regenerativen Energien soll konkurrenzfähig zu konventionellem Strom werden. Derzeit sind die Gebühren für die Durchleitung von Strom durch Stromnetze der Energieversorgungsunternehmen durch eine privatwirtschaftliche Verbändevereinbarung geregelt. An die Stelle dieser Verbändevereinbarung muss eine Rechtsverordnung zur Regelung der Durchleitegebühren treten. Dabei ist es sinnvoll, die Durchleitegebühren von Strom aus regenerativen Energiequellen und Kraftwärmekopplungs- Anlagen (KWK) gegenüber konventioneller Stromerzeugung nach getrennten Regeln festzulegen, zumindest solange Regenerativstrom nicht mehr als 30% des Energiemixes ausmacht. Bei Erhebung der entsprechenden Gebühr muss auf Gleichzeitigkeit von Einspeisung und Entnahme verzichtet werden. Es darf keine entfernungsabhängigen Komponenten geben. Es ist zweckmäßig, die Durchleitegebühr für Strom aus regenerativen Energien niedriger als die für konventionellen Strom festzulegen. Diese Maßnahmen sind sinnvoll um den Wettbewerbsvorteil, von herkömmlichem Strom gegenüber Strom aus regenerativen Energiequellen, zu beseitigen.

Des weiteren ist die Überwachung der Durchleitegebühren einer Regulierungsbehörde nach dem „Modell Telekom“ zu übertragen.

Zur weiteren Förderung regenerativer Stromerzeugung ist die Vergütung nach Energieeinspeisegesetz (EEG) für sonst nicht wettbewerbsfähige regenerative Energieformen bzw. KWK so zu erhöhen, dass eine marktübliche Rendite möglich wird. Bislang ist es immer noch so, daß Erzeuger herkömmlichen Stroms, auch aufgrund von Subventionen, einen höheren Gewinn erzielen. Da dies aber den fairen Wettbewerb

verhindert, und vor allem kleine Erzeuger regenerativer Energien nicht konkurrenzfähig werden läßt, ist es notwendig das EEG anzupassen.

Zur Förderung der KWK in den Stadtwerken ist ihnen die Möglichkeit zu geben, das Verlegen von Parallelleitungen auf ihrem Gebiet zu untersagen. Hierbei geht es darum zu verhindern, das sogenannte Billigstromanbieter eine Art Preisdumping auf Kosten von Strom aus regenerativen Energien betreiben. Fossile Kraftwerke sind über die derzeit vorgesehenen 3 Jahre hinaus zu fördern. Kraftwerke mit zunehmend niedrigem Wirkungsgrad sind entsprechend zu besteuern, diese Steuer ist im Laufe der technologischen Entwicklung anzupassen. Es sind keine neuen Genehmigungen zur Erschließung von Braunkohleabbaugebieten zu erteilen.

Ausstieg aus der Kernenergie

Zum Ausstieg aus Kernenergie und Wiederaufbereitung sind externe Kosten wie z.B. Sicherung der Transporte radioaktiver Materialien, Endlagerung, nach dem Verursacherprinzip von den Kraftwerksbetreibern zu tragen. Des weiteren ist eine Haftpflichtversicherung zu realistischen Beitragssätzen und eine Primärsteuer auf Uran (in Steinkohleeinheiten, äquivalent zur Besteuerung von fossilen Energieträgern) einzuführen, so wird Chancengleichheit zwischen Kernenergie und fossiler Energieerzeugung im Wettbewerb garantiert. Konsequenterweise ist kein Export von Kernenergie-technologie bzw. deren Förderung weltweit durch die BRD zu betreiben, im Gegenteil sind Alternativen zu fördern.

Energie europaweit

Zur Verknüpfung der länderspezifischen Strommärkte soll eine europäische Regulierungsbehörde eingesetzt werden. Um Transparenz auf dem europäischen Strommarkt zu schaffen, ist ein Qualitätszertifikat für „grünen Strom“ einzuführen. Dies ist durch unabhängige Institute zu erstellen. Strom aus Altanlagen ist nur dann zu zertifizieren, wenn die erwirtschafteten Gewinne in Neuanlagen investiert werden. Die zu zertifizierenden Anlagen müssen ökologisch verträglich sein. Die Vergabe des Zertifikats erfolgt durch die Europäische Kommission. Ein weiteres Zertifikat ist für energieeffiziente Geräte zu erstellen.

Mittelfristig ist ein europaweiter Ausstieg aus der Kernenergie zu erarbeiten. Bereits jetzt sind extrem gefährliche Reaktortypen, wie z.B. schnelle Brüter oder graphitmoderierte Reaktoren (Typ Tschernobyl) durch die EU zu verbieten. Im Rahmen einer gemeinsamen europäischen Politik sind regenerative und hocheffiziente Energieerzeugung weltweit durch die EU zu fördern.

Forschung

Die staatlich geförderte Grundlagenforschung u.a. im Bereich regenerative und effiziente Energietechnologien soll ausgeweitet werden, dabei ist die EU- weite Vernetzung zu intensivieren. Es sind insbesondere auch Mittel zur Markteinführung vorhandener regenerativer Energieträger bereit zu stellen. Besonders wichtig ist eine Thematisierung der Energiepolitik in der Bevölkerung zur Förderung einer Bewusstseinskultur.

Dazu muss die Öffentliche Hand durch konsequente Niedrigenergie-Bauweise bei eigenen Gebäuden beitragen. Gleichzeitig sind verstärkt Energieberatungsstellen in kommunaler Trägerschaft einzurichten.

Vernünftige Verkehrspolitik: Statt Stau- Mobilität ohne Auto

Der Straßenverkehr in Deutschland hat längst unkontrollierbare Dimensionen erreicht. Durchschnittlich sieben Jahre seines Lebens verbringt der deutsche Autofahrer heute schon in Staus oder stockendem Verkehr- und jedes Jahr steigt die Zahl der Neuzulassungen.

Gerade die Innenstädte sind längst derart vollgestopft, dass von Mobilität in Zusammenhang mit Autos schon lange keine Rede mehr sein kann. Die von Autos verursachten Umweltschäden übersteigen inzwischen diejenigen der Industrie. Dennoch benötigen viele Menschen ihr Auto und deshalb kann Autofahren nicht einfach verboten oder beliebig verteuert werden.

Die Jusos Hessen-Süd setzen sich für eine Weiterentwicklung des RMV-Konzeptes ein. Vier Jahre nach dem Start des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) hat sich vieles im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in unserer Region gebessert.

Auf das Auto in Gänze zu verzichten scheint nicht sinnvoll. Aber der ÖPNV muss Anreize bieten, das Auto auch mal stehen zu lassen. Mittelfristig führt uns nur ein integriertes Konzept aus ÖPNV und Individualverkehr weiter.

Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit darf dabei nicht die Entscheidende sein. ÖPNV ist eine „Sozialeinrichtung“, zum Beispiel für Bevölkerungsgruppen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder dürfen.

Angstfreier und freundlicher ÖPNV

Die „Angstfreie“ Gestaltung der ÖPNV-Anlagen und Fahrzeuge muss oberstes Ziel bei Neubau und Renovierung sein. Hierzu gehört insbesondere die Beseitigung von sogenannten toten Winkeln und die bessere Ausleuchtung der unterirdischen Einrichtungen und der Bau von Frauenparkplätzen. Ein System zur Gepäckbeförderung muss eingeführt werden. Fahrgäste mit schwerem Gepäck, müssen dieses aufgeben können, um so die Fahrt mit dem ÖPNV zu erleichtern.

Lieferservice für Einkäufe

In jeder Stadt/Gemeinde sollten sich die Einzelhändler zusammenschließen (siehe Gewerbevereine), und eine Lieferservice für Einkäufe sowie Großgeräte organisieren.

Durch die stadtweite Ausdehnung dieses Service können die Fahrzeuge ausgelastet und umweltneutral werden. Die Kosten dieses Service könnten sich anteilig die Händler, Kunden und der ÖPNV teilen. Außerdem könnte die Anlieferung (CityLogistik) integriert werden, sodass die Fahrzeuge möglichst gut ausgelastet sind.

Park + Ride, Carsharing

P+R-Plätze müssen allen ÖPNV-Nutzern zur Verfügung stehen. Jeder Fahrschein sollte gleichzeitig die Parkberechtigung für eine P+R-Anlage enthalten. Zwangsläufig müssen daher die P+R-Plätze vergrößert werden. „StattAuto“ und andere Carsharing-Projekte müssen in den ÖPNV eingegliedert werden. So könnte man zum Beispiel ÖPNV schwache Regionen mit einem Auto erreichen, dass am letzten Bahnhof vorm Nirgendwo stationiert ist. Die Kosten hierfür müssten mit den üblichen ÖPNV-Tarifen berechnet werden. Carsharing kann jedoch nur in Bereichen durchgeführt werden, wo AST und Busse nicht eingesetzt werden können.

Fahrräder im ÖPNV

Das umweltfreundlichste Verkehrsmittel schlechthin muss wesentlich besser in den ÖPNV eingegliedert werden als dies bisher der Fall war. So fordern die Jusos die Einrichtung von sicheren Fahrradparkplätzen und Stellplätze mit Verankerung in allen neuen Bussen und Schienenfahrzeugen.

Kürzere Takte, gerechtere Tarife

Der Takt der verschiedenen Buslinien und Zugverbindungen muss verdichtet werden. Nachts muss durchgehend ein 30- Minuten Takt bestehen, unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsanbindung in die Randgebiete des RMV. In den bisher infrastrukturell schwach ausgebauten Gebieten des RMV muss die Taktfrequenz tagsüber

und nachts deutlich erhöht werden, die Rentabilität muss dabei an zweiter Stelle stehen. Langfristiges Ziel muss die vierundzwanzigstündige Bereitstellung des ÖPNV sein. Nachts (3 - 5 Uhr) können die Taktfrequenzen natürlich verlängert werden. Der längste Takt darf jedoch eine Stunde nicht übersteigen. Der RMV muss sofort seine Tarife gerechter gestalten, da Kurzstrecken und Zeitausweise unverhältnismäßig teuer sind. Das Semesterticket muss auf Schüler an Schulen im RMV- Gebiet ausgedehnt werden.

Bahnhöfe und Haltepunkte

Wir fordern die flächendeckende Einrichtung vernünftiger Wartezonen. Diese Wartezonen sollten witterungsunabhängiger und abgetrennt vom zugigen Bahnsteig sein. An den Haltestellenanlagen sind Flächen hervorzuheben, an denen die Einstiegsbereiche in die Fahrzeuge fixiert werden.

Der weitere Ausbau des ÖPNV muss vor allem unter dem Gesichtspunkt der Behindertenfreundlichkeit erfolgen. Der ÖPNV muss jedem zugänglich sein, das heißt Niederflurbusse und bequeme Einstiegsmöglichkeiten zu allen Anlagen müssen eingeführt werden. Alle Bahn- und Bussteige müssen ebenerdig zugänglich sein. Sofern dies nicht machbar sein sollte, müssen Hebebühnen oder ähnliches eingerichtet werden. Es muss in Bussen und Bahnen sichere „Standplätze“ für Rollstühle geben.

Wir fordern Kindersitze in Bussen, S- und U- Bahnen, um die Verletzungsgefahr bei Unfällen so gering wie möglich zu halten. Außerdem fordern wir die Einführung der Gurtpflicht auf allen Plätzen im Schulbus.

Verkehrsinformationssysteme nach dem Vorbild mehrerer Städte (Wiesbaden, Frankfurt, Giessen) sollen in allen Städten verfügbar sein, um den Parkplatzsuchenden ein schnelleres Parken zu ermöglichen damit können Staus entgegengewirkt werden. Gleiche Informationssysteme in Form eines Terminals, also online, müssen an allen RMV- Haltestellen verfügbar sein. Hier soll der Reisende Fahrtverbindungen einsehen können, sowie weitere Serviceleistungen in Anspruch nehmen können. Haltestellen müssen die nächste Verbindung optisch und akustisch vermittelt werden. Liniennummer, Fahrtverlauf und Fahrtziel müssen von allen Seiten sichtbar sein.

Stillegungsverbot

Bus- und Bahnlinien dürfen nicht mehr mit einem Handstreich stillgelegt werden. Ziel muss es sein, die Stilllegung wie zum Beispiel der Interregiostrecken der DB AG zu verhindern. Strecken, die stillgelegt wurden, müssen wieder in Betrieb genommen werden.

Die Mindestverwarnungsgebühr für falsches Parken hat dem jeweils gültigen Verwarnungsgeld für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis zu entsprechen. Die zusätzlichen Einnahmen aus dieser Maßnahme sind zweckgebunden für die Subventionierung der Fahrpreise des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.