

Leitantrag zum JU-Bezirkstag 2019

- Klima- und Umweltschutz für unser Land, als Vorbild vorangehen-



1 Einleitung

2 Kaum ein anderes Thema ist in den vergangenen Monaten so umfangreich und emotional disku-
3 tiert worden wie der Schutz unseres Klimas. Die Gesellschaft ist stark polarisiert: V.a. Jugendli-
4 che und Kinder gehen seit Monaten auf die Straße, um gegen den aktuellen Kurs der Politik zu
5 demonstrieren, populistische Äußerungen aus verschiedenen politischen Richtungen dominier-
6 ten zuletzt die Debatte, normative Horrorszenarien standen den Aussagen von wissenschafts-
7 verachtenden Klimaleugnern gegenüber.

8 Gerade deshalb ist es die Aufgabe der jungen bürgerlichen Mitte, der Jungen Union, unvoreinge-
9 nommen, sachlich, umsetzbar und mit Maß das Thema Klimaschutz anzugehen. Besonders da
10 der Klima- und Umweltschutz, die Bewahrung der Schöpfung, für uns als moderne Christdemo-
11 kraten schon immer eine gesonderte Bedeutung hatte. Bereits im ersten CDU Grundsatzpro-
12 gramm von 1978, hieß es in Bezug auf die Generationengerechtigkeit: „Wer in der Gegenwart die
13 natürlichen Grundlagen des Lebens verantwortungslos ausbeutet und die ökologischen Zusam-
14 menhänge stört, verletzt die Solidarität zwischen den Generationen.“ Mit VW, unserem starken
15 Mittelstand, vielen Landwirten, als Pendlerregion und mit zwei großen Naturschutzgebieten, hat
16 das Thema für unseren Bezirk eine besondere Relevanz.

17 Daher ist es für uns als Nachwuchsorganisation der letzten verbliebenen Volkspartei auch klar:
18 Die reine Symbolpolitik sowie die überambitionierten utopischen Forderungen im Klima- und
19 Umweltschutz der anderen politischen Lager schaden dem eigentlichen Ziel mehr, als dass sie
20 nutzen würden!

21 Wir setzen uns für konkrete, umsetzbare und effektive Maßnahmen ein und erkennen an:
22 Deutschland kann den Klimawandel nicht allein aufhalten!

23 Deutschland und Europa müssen anderen Ländern zeigen, dass Klimaschutz funktioniert, ohne
24 gesellschaftliche Verwerfungen, ohne unsere fortschrittliche heimische Wirtschaft zu zerstören,
25 ohne soziale Spaltung, ohne unsere freiheitliche Demokratie und unsere Soziale Marktwirtschaft
26 aufzugeben. Dieser Verantwortung müssen wir uns bewusst sein.

27 Wir müssen Vorbild für die Welt werden!

28 1. Energie effizient entwickeln

29 1.1 Marktmechanismen zur Verringerung von Emissionen

30 Die Bepreisung von CO₂ ist ein zentraler Baustein für den Klimaschutz. Um unsere Klimaziele
31 einzuhalten sind wir kurzfristig gefordert, effektive Maßnahmen zur Emissionsreduzierung zu
32 treffen. Als aktuell wichtigstes EU-Klimaschutzinstrument agiert das Emissionshandelssystem
33 für die energieintensive Industrie und rund 11.000 Anlagen der Energiewirtschaft. Unser Ziel
34 muss es sein, dass Deutschland eine internationale Vorbildfunktion einnimmt. Das können wir
35 schaffen, indem sich kostengünstigste CO₂-Vermeidungsoptionen am Markt durchsetzen, ohne
36 dabei unsere Gesellschaft zu spalten oder die Standortbedingungen für unsere Wirtschaft im
37 internationalen Vergleich unattraktiv zu machen. Genehmigung des Protokolls EEEEEEE

38 Wir sehen einen übersektoralen Emissionshandel als zielführendstes Instrument an, da dieser
39 direkt an der Steuerung der Emissionsmengen ansetzt. Die Einführung eines Emissionshandels
40 für Nicht-ETS-Sektoren ist kurzfristig jedoch nicht zu gestalten, so eine Studie der „Agora Ener-
41 giewende“.

42 Daher benötigt es zunächst umgehend eine, vorerst bis ca. 2025 temporär begrenzte, nationale
43 Steuer auf CO₂-Emissionen in den bisher nicht vom ETS erfassten Sektoren. Eine Umsetzung wä-
44 re zeitnah möglich, allerdings darf die Höhe dabei nicht den potenziellen Obergrenzen eines
45 Emissionshandels entsprechen, da dies die gesellschaftliche Akzeptanz gefährden und zu erheb-
46 lichen volkswirtschaftlichen Schäden führen würde. Sie soll lediglich mögliche Verhaltensände-
47 rungen innerhalb der Volkswirtschaft erreichen und zweckgebundene Einnahmen für Klima-
48 schutzprojekte, Innovation und Forschung generieren.

49 Um unsere Klimaziele trotzdem zu erreichen muss diese Steuer anschließend durch einen über-
50 sektoralen europäischen Emissionshandel ersetzt werden. Gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten
51 der EU muss jetzt angefangen werden, an einem zusätzlichen Handelssystem für die bisher nicht
52 inkludierten Sektoren zu arbeiten. Durch die zeitliche Verschiebung können Verbraucher und
53 Wirtschaft mit künftigen Mehrbelastungen kalkulieren und es können marktgerechte preisliche
54 Grenzen erforscht sowie festgelegt werden. Wir fordern konkret einen „Up-Stream-Ansatz“ zu
55 wählen, der Importeure und Produzenten verpflichtet Zertifikate zu erwerben, da wir „Down-
56 Stream Ansätze“ in den teils kleingliedrigen Sektoren für nicht umsetzbar erachten. Mit der Ein-
57 führung des Systems können alle weiteren staatlichen Bepreisungen im Klimabereich wegfallen.
58 Auf dem Weg zu emissionsfreien Alternativen bleibt es dennoch von besonderer Bedeutung,
59 dass Regelungen möglichst sozial akzeptabel und ökonomisch effizient eingeführt werden. Dazu
60 bedarf es einem stetigen engen Austausch mit Vertretern verschiedener gesellschaftlicher, poli-
61 tischer und wirtschaftlicher Gruppierungen sowie Verbänden. Die Leitlinie darf dabei nie ver-
62 gessen werden: Deutschland und Europa müssen den anderen Staaten als Vorbild dienen, damit
63 auch diese versuchen, ihre Klimaziele zu erreichen.

64 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 65 • umgehend die Einführung einer zeitlich begrenzten CO₂-Steuer, deren Einnahmen
66 zweckgebunden in Klimaschutzprojekte, Forschung und Innovation fließen
- 67 • umgehend mit den europäischen Partnern zusammen ein umsetzbares Konzept für ein
68 übersektorales Emissionshandelssystem zu erarbeiten
- 69 • mittelfristig die eingeführte CO₂-Steuer durch ein eben solches System zu ersetzen
- 70 • bei allen Maßnahmen die soziale und ökonomische Verantwortung im Entscheidungsfin-
71 dungsprozess zu berücksichtigen

72 1.2 Eine klimaneutrale Energieerzeugung

73 Die Energiegewinnung durch Photovoltaik- bzw. Solartechnik ist CO₂-neutral und damit ausge-
74 sprochen umweltschonend. Im Jahr 2016 waren in Deutschland bereits Solaranlagen mit einer
75 Leistung von rund 41,22 Gigawatt installiert. Damit nimmt die Bundesrepublik schon heute eine
76 Spitzenposition im Ausbau von Solartechnologie ein. Die Photovoltaik-Technik ist auch im Ver-
77 gleich zu anderen regenerativen Energien, wie Wind- und Wasserkraft, äußerst attraktiv, lukra-
78 tiv und im Vergleich zu fernen Zukunftsvisionen wie der Fusionsenergie schon heute schnell
79 ausbaufähig. So lassen sich mit einer Solaranlage auf dem Dach eines Eigenheimes große Teile
80 des täglichen Strombedarfs erzeugen und sogar Überschüsse ins Netz einspeisen. Durch diese
81 dezentrale Stromerzeugung lässt sich somit also auch ein Teil der Belastung unseres Fernstre-
82 cken-Stromnetzes nehmen. Dies kann durch die Verbauung von Solaranlagen bei öffentlichen
83 Neubauten verstärkt werden.

84 Große Solarkraftwerke können mit hocheffizienten Paneelen auch im großen Maßstab einen
85 Beitrag zur Stromerzeugung leisten, jedoch sind diese Kraftwerke genau wie Windturbinen
86 starken Schwankungen unterworfen und benötigen daher aufgrund ihrer hohen Einspeisungs-
87 leistung hochentwickelte Steuerungstechnik.

88 Diese natürlichen Schwankungen bei der Stromerzeugung mit Solar- und auch Windenergie sind
89 entscheidende Faktoren, die bei der Sicherstellung der Energiesicherheit beachtet werden müs-
90 sen.

91 In aktuell noch weiter Ferne liegt die umweltfreundliche Energieversorgung mittels Fusionse-
92 nergie. Dennoch bietet sie den Vorteil, dass sie umwelt- und ressourcenschonend ist, da der be-
93 nötige Wasserstoff unerschöpflich und frei verfügbar ist. Auch beim Aspekt der Prozesssicher-
94 heit hat die Fusionsenergie einen entscheidenden Vorteil: Gravierende Unfälle wie Supergaus
95 bei Atomkraftwerken oder Brände wie bei anderen konventionellen Kraftwerken sind ausge-
96 schlossen.

97 Im Vergleich zur CO₂-neutralen Stromerzeugung mit Atomkraftwerken, welche Sicherheitsrisi-
98 ken birgt, und der Stromerzeugung mit Kohlekraft, die Klimaschäden verursacht, ist die Fusi-
99 onsenergie ein möglicher Weg der Zukunft. Bei derzeitigem Fortschreiten der Entwicklung im
100 Bereich der Fusionsenergie könnte es noch mehrere Jahrzehnte dauern, bis diese einzigartige
101 und hocheffiziente Technologie serienreif in der umweltfreundlichen Stromerzeugung genutzt
102 werden kann. Das ist zu lange! Wenn wir auch in Zeiten der Energiegewinnung durch Wind,
103 Sonne und Gezeiten die Versorgungssicherheit unserer Stromnetze sicherstellen wollen, müssen
104 wir stärker in die Erforschung der Fusionsenergie investieren.

105 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 106 • den Ausbau der Solarenergie nicht zu vernachlässigen
- 107 • Hausbesitzern weitere Anreize schaffen, damit der benötigte Strom dezentral hergestellt
108 kann
- 109 • Solaranlagen bei öffentlichen Neubauten verbauen, wenn dies standortbedingt sinnvoll
110 erscheint
- 111 • Investitionen in die Erforschung der Fusionsenergie
- 112 • Fusionsenergie zum Laufzeitende der Kohlenkraftwerke serienreif zu etablieren

113 1.3 Netzausbau und Gestaltung intelligenter Stromnetze

114 Allein durch den Ausbau und die Förderung von erneuerbaren Energien wird die Energiewende
115 nicht gelingen. Der Ausbau der Infrastruktur entsprach in den letzten Jahren nicht dem Tempo
116 des Ausbaus neuer Erzeugungsstandorte. Um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und
117 erneuerbare Energien bestmöglich zu nutzen, muss jetzt der Ausbau der Übertragungsinfra-
118 struktur in Form von „HGÜ-Trassen“ im Fokus stehen. Die verschiedenen geografischen Erzeu-
119 gungsorte im Norden müssen besser an die Nachfragenden, zum großen Teil im Süden und Wes-
120 ten Deutschlands, angeschlossen werden. Der zügige Ausbau einer „Nord-Süd-Trasse“ ist unab-
121 dingbar! Umweltschutzaspekte müssen dabei berücksichtigt werden.

122 Im zweiten Schritt müssen anschließend Verteilernetze modernisiert, digitalisiert sowie aufei-
123 nander abgestimmt werden, um sogenannte „Smart Grids“ oder intelligente Stromnetze zu ent-
124 wickeln. Dadurch können „Redispatchkosten“, die auf die Netzentgelte umgelegt werden, ge-
125 senkt und Engpässe umgangen werden, indem bedarfsgerechter Strom geliefert wird und die
126 stundengenaue Nachfrageentwicklung besser prognostiziert werden kann.

127 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 128 • zuerst den schnellen Ausbau von Übertragungsinfrastruktur in Form von „HGÜ-Trassen“
129 umzusetzen

- 130 • anschließend die Modernisierung und Digitalisierung der Verteilernetze voranzutreiben

131 **1.4 Eine vollumfängliche Gewährleistung unserer Versorgungssicherheit**

132 Es muss sichergestellt werden, dass Deutschland trotz Kohle- und Atomausstieg über eine ver-
133 lässliche Energieversorgung verfügt. Bereits in den letzten Jahren stieg der Anteil der erneuer-
134 baren Energien im Strommix. Diese Entwicklung soll und wird in den nächsten Jahren weiter
135 vorangetrieben werden, damit die geringer werdende Einspeisung der fossilen Energieträger
136 kompensiert werden kann. Insbesondere muss das Augenmerk dabei, wie oben erwähnt, auf
137 Photovoltaik-Anlagen liegen. Der Anteil erneuerbarer Energien in den Bereichen Wärme und
138 Verkehr muss gezielt durch finanzielle Unterstützung der Forschung in diesen Bereichen geför-
139 dert werden. Dies birgt bei den aktuellen Speicherkapazitäten allerdings Risiken in der Versor-
140 gungssicherheit, z.B. bei einer „Dunkelflaute“.

141 Um unsere Versorgungssicherheit nicht zu gefährden muss die Energiegewinnung aus Gas als
142 Übergangslösung zu den erneuerbaren Energien gesehen werden. Bei Gasenergie, die durch das
143 Verfahren „Power-to-Gas“ hergestellt wird, entstehen im Vergleich zu den anderen fossilen
144 Energieträgern geringere CO₂-Emissionen. Bei einer prognostiziert gleichbleibenden Nachfrage
145 nach Gas und einer immer stärker sinkenden europäischen Produktion werden wir künftig mehr
146 auf Importe angewiesen sein. Wir fordern entsprechend der Ziele der EU-Energieunion von
147 2014 eine „Diversifizierung der externen Energieversorgungsquellen“ trotz unserer europaweit
148 einmaligen Speicherkapazitäten. Daher müssen wir den Bau von „LNG“-Terminals und die wei-
149 tere Förderung bestehender und neuer Möglichkeiten zur Speicherung von Energie verstärken.
150 Zeitgleich setzen wir auf den Bau von Erdgaspipelines, durch deren Kapazitäten die Erdgasprei-
151 se auf unserem liberalisierten europäischen Erdgasmarkt gering bleiben. Der Bezirksverband
152 der Jungen Union Lüneburg begrüßt daher den Bau der Nord Stream 2. Dabei sind wir uns unse-
153 rer europäischen Verantwortung bewusst und wollen daher, dass Deutschland weiterhin in
154 transnationalen Verhandlungen ukrainische Interessen berücksichtigt, damit Einnahmen aus
155 Transitgebühren für die Ukraine nicht komplett wegfallen.

156 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 157 • den Bau von „LNG“-Terminals
- 158 • die stärkere Förderung von Energiespeicherung
- 159 • den Bau von Erdgaspipelines, wie den Nord Stream 2

160 **2. Mobilität modern gestalten...**

161 **2.1 Freie Fahrt mit neuen Systemen im Autoverkehr**

162 Oft gerügt und dennoch mit moderner Katalysatortechnik umweltfreundlicher als ein Benziner:
163 Der Diesel. In der vergangenen Zeit standen KFZ mit Diesel-Antrieb stark in der Kritik, da sie bei

164 unzureichender Abgasreinigung und zu verurteilenden Schummeleien der Hersteller nicht die
165 vorgegebenen Grenzwerte erreichten. Entfernt man sich von der emotionalen Aufladung dieser
166 Debatte wird schnell klar: Ein moderner Diesel mit „Euro 6d-temp“-Abgasnorm hat nur einen
167 minimalen Schadstoffausstoß und auch der Ausstoß von NO_x wird durch die Einspritzung von
168 Harnstoff auf ein gesundheitlich unbedenkliches Niveau herabgesenkt.

169 Dennoch wird immer noch in vielen Städten über Fahrverbote für Diesel-PKW nachgedacht. Si-
170 cherlich ist der Schadstoffausstoß alter Diesel für die Gesundheit der Menschen bedenklich. Al-
171 lerdings fordern wir: Dies sollte nicht mit ohnehin wenig effektiven Fahrverboten gelöst werden.
172 Eine Umrüstung alter, kompatibler Dieselfahrzeuge mit Unterstützung von Bund und Autoher-
173 stellern ist unumgänglich, um Mobilität und Gesundheit der Bürger zu bewahren. Wir sprechen
174 uns klar gegen Fahrverbote aus, da diese am Beispiel Hamburg lediglich bewiesen haben, dass
175 sie den Diesel-Verkehr umleiten und nicht zu einer Emissionsentlastung führen. Zusätzlich wer-
176 den Fahrten dadurch noch verlängert, was zu einem insgesamt höheren Schadstoffausstoß führt.

177 Die zu den Alternativen von klassischen Verbrennern zählenden E-Autos werden in der aktuel-
178 len Diskussion zunehmend kritischer betrachtet. Es wird nicht nur der Abbau von Lithium in
179 den Herkunftsländern aus sozialen Gründen kritisiert, sondern auch die tatsächliche ökologische
180 Effektivität, die ein E-Auto aufweist. So ist diese erst dann fahrleistungs- und gewichtsunabhän-
181 gig höher, wenn der verwendete Strom vollständig aus regenerativen Energien bezogen wird.
182 Weitere Probleme bei E-Autos sind zurzeit die Produktion der Batterien, da die Lebensdauer der
183 Batterie noch gering ist, im Produktionsablauf hohe Emissionen freigesetzt werden und das Re-
184 cycling der Batterien noch verbessert werden muss. Lokal ist die Ladeinfrastruktur der E-Autos,
185 besonders in ländlichen Gegenden, aktuell außerdem noch unzureichend. Hierbei müssen Eigen-
186 initiativen von Kommunen oder städtischen Versorgern besonders gelobt werden.

187 Trotz der genannten Problematiken wird die E-Mobilität sicher künftig einen wichtigen Beitrag
188 zur Mobilität leisten. Dazu fordert der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg den Bund auf,
189 die Infrastruktur der Ladesäulen zu unterstützen, besonders in ländlichen Gegenden, wo sich
190 dies aktuell rein privatwirtschaftlich nicht lohnt. Des Weiteren begrüßen wir privatwirtschaftli-
191 che Kooperationen und die immer höher werdende finanzielle Förderung für Forschung im Bat-
192 teriesektor.

193 Allerdings würde eine ausschließliche Konzentration auf die reine E-Mobilität zu kurz kommen
194 und Innovationen hemmen. Wir brauchen ein breit gefächertes Denken, welches die vielseitigen
195 Möglichkeiten der zukünftigen Mobilität ins Auge fasst. Auch hier sollten wir nicht direkt in den
196 Markt eingreifen, sondern Wissenschaft und Fortschritt fördern. Dennoch müssen die Alternati-
197 ven Erdgas und Wasserstoff weiterhin berücksichtigt werden.

198 Darüber hinaus fordern wir ein innovatives Denken für die Zukunft von „Carsharing“, besonders
199 im städtischen Bereich. Schon seit einigen Jahren werden unsere Städte voller, die Parkplatzsu-
200 che und die Wartezeiten in der Stadt länger. Dabei benötigen viele Menschen im städtischen
201 Raum nicht rund um die Uhr ein Auto, sondern lediglich zu bestimmten Gelegenheiten. Durch-
202 schnittlich wird ein Privatfahrzeug 23 Stunden am Tag in Deutschland nicht genutzt. Vielerorts
203 funktioniert das System und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Die Zukunft des autonomen
204 Fahrens sowie die Vernetzung von Mobilitätslösungen, z.B. durch Apps, sind jetzt bereits als
205 prägend für unseren Mobilitätskonsum anzusehen. So wird in zehn Jahren voraussichtlich etwa
206 ein Drittel aller Fahrten in Deutschland mit Sharing-Angeboten zurückgelegt werden. Der Vorteil
207 vom „Carsharing“ ist also leicht zu erkennen: Eine deutlich geringere Anzahl an Autos wird für
208 dieselbe Leistung benötigt. Zusätzlich verspricht dieser Trend auch eine finanzielle Entlastung
209 für den Verbraucher und Verbraucherkosten aus möglichen Marktinstrumenten, wie der CO₂-
210 Bepreisung, würden geringer werden.

211 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 212 • Hardware-Nachrüstungen bei PKW, wo dies technisch möglich ist
- 213 • keine Fahrverbote mehr umzusetzen
- 214 • das Schaffen von Kaufanreizen für neue und saubere Diesel
- 215 • die Förderung der Ladeinfrastruktur für E-Autos, besonders in ländlichen Gegenden
- 216 • die Verstärkung der Forschung in Batteriezellen
- 217 • eine Unterstützung des „Carsharing“-Systems zur Entlastung von Städten und Bürgern

218 2.2 Ein garantierter und bedarfsgerechter Anschluss zu erstklassigen Zielen mit 219 dem ÖPNV

220 Mobilität ist Daseinsvorsorge. Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg setzt sich des-
221 halb für eine nachhaltige Förderung von alternativen Mobilitätsformen und des ÖPNV in Nieder-
222 sachsen ein.

223 Eine gute ÖPNV-Anbindung sowie Verkehrsinfrastruktur sind Standortfaktoren für die lokale
224 Wirtschaft und können der Landflucht Einhalt gebieten. Wir möchten den Umstieg auf alternati-
225 ve Mobilitätsformen erleichtern und den ÖPNV, v.a. in ländlichen Regionen, fördern. Wir setzen
226 uns deshalb für höhere Investitionen in das deutsche Schienennetz und für die Reaktivierung
227 bestehender Netze für den SPNV, wie z.B. das OHE-Netz ein. Die bestehende Infrastruktur wird
228 bereits heute über die Kapazitätsgrenze hinaus genutzt. Hinzu kommt ein enormer Investitions-
229 stau. Für einen funktionierenden modernen ÖPNV ist eine gute Infrastruktur unabdingbar. Auch
230 bei der operativen Betriebsführung muss Qualität wieder vor Quantität stehen. Ausbleibende
231 Leistung muss stärker sanktioniert werden. Deshalb fordern wir mehr Kontrolle bei Ausschrei-

232 bungen durch strengere Vorgaben seitens der „LNVG“. Der Preis darf bei der Betreiberwahl im
233 ÖPNV nicht mehr alleine ausschlaggebend sein, sondern im Vordergrund müssen Betriebsquali-
234 tät und sozial-ökonomische Nachhaltigkeit stehen.

235 Der ÖPNV muss für Pendler wieder attraktiver werden, indem Anreize zur Nutzung oder zum
236 Umstieg geschaffen werden. Dazu zählen ein gutes Angebot, subventionierte Sondertickets und
237 ein einfaches Tarifsystem. Wir fordern die Einführung eines geförderten Azubi-Tickets nach
238 Thüringer Modell und die Ausweitung des Nds.-Tarifes auf den gesamten ÖPNV in Niedersach-
239 sen. Die Beteiligung an der Finanzierung von Job-Tickets muss für Unternehmen und Arbeit-
240 nehmer attraktiver werden. Durch einen landesweiten Taktfahrplan und die stärkere finanzielle
241 Förderung des Landes an lokalen ÖPNV-Angeboten, wie z.B. Bürgerbussen, kann das Angebot
242 abgerundet werden.

243 Wir sind aufgefordert, beim Personen- und Güterverkehr verstärkt auf umweltschonendere
244 Transportwege zu setzen. Der Schienenverkehr ist zurzeit nur noch selten konkurrenzfähig ge-
245 genüber der Nutzung von emissionsreicheren Verkehrswegen. Besonders der grenzüberschrei-
246 tende Bahnverkehr leidet unter zunehmender Ineffektivität, u.a. durch inkompatible Signal- und
247 Sicherungssysteme. Daher müssen wir die Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme
248 durch eine zunehmende Standardisierung der Schieneninfrastruktur verstärkt sicherstellen. Die
249 EU ist aufgefordert, ein Allokationssystem mit den dazugehörigen Fördermitteln für eine zügig
250 fortschreitende europaweite Einführung des Europäischen „Train Control System“ (ETCS) zu
251 entwickeln und bereitzustellen.

252 Das Auto ist schon lange nicht mehr das alleinige Verkehrsmittel auf den Straßen, weshalb die
253 Verkehrsplanung in Zukunft auch anderen Verkehrsmitteln gerecht werden muss. Der Bezirks-
254 verband der Jungen Union Lüneburg setzt sich für die Modernisierung des Radwegenetzes in der
255 Stadt und auf dem Land ein. Die Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr
256 muss bei Neubauten stärker forciert werden. Möglichkeiten hierzu sind z.B. separate Radwege
257 nach niederländischem Modell. Um die Nutzung des Rades für Pendler attraktiver zu machen,
258 müssen z.B. Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen ausgebaut werden.

259 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 260 • höhere Investitionen in das Schienennetz
- 261 • die Reaktivierung bestehender Schienennetze
- 262 • ein Azubi-Ticket für Niedersachsen sowie die Ausweitung des Nds. Tarifes auf den ge-
263 samten niedersächsischen ÖPNV
- 264 • stärkere finanzielle Förderung des Landes an lokalen ÖPNV Angeboten
- 265 • die Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme verstärkt sicherzustellen

- 266 • die Modernisierung von Radwegen, auch in ländlichen Gebieten
- 267 • Ausbau von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen

268 2.3 Emissionsarmes Abheben im Flugverkehr verwirklichen

269 Der europäische Luftverkehr ist in den bereits beschriebenen EU-Emissionshandel integriert.
270 Flugverkehr aus Deutschland heraus wird zudem mit der deutschen Luftverkehrsabgabe be-
271 steuert. Diese lässt sich als eine Art „CO₂-Steuer“ verstehen, die je nach Flugdistanz variiert und
272 für alle Abflüge in Deutschland gilt. Inlandsflüge sind dementsprechend bereits stärker belastet
273 als Flüge ins Ausland. Bisher fließen die Einnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt, ohne
274 spezifisch für Umwelt- oder Klimaschutzmaßnahmen eingesetzt zu werden. Unser Ziel ist, dass
275 das Steueraufkommen gezielt für Innovations- und Forschungsprojekte in einen zukünftig emis-
276 sionsfreien Luftverkehr investiert wird. Synthetischer Kraftstoff wird bereits von einigen Unter-
277 nehmen und Forschungseinrichtungen in kleinen Mengen hergestellt. Bei prognostizierten deut-
278 lich höheren Kosten für die Luftverkehrsunternehmen, die durch die Abnahme von syntheti-
279 schem Kerosin entstehen, müssen diese einen finanziellen Ausgleich für die entstehenden Mehr-
280 kosten bei freiwilliger Abnahme erhalten. Wir fordern dazu eine Möglichkeit zur Beantragung
281 von Rückerstattungen der geleisteten Luftverkehrsabgabe.

282 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert die Bundesregierung auf, sich für eine
283 Ausweitung der Luftverkehrsabgabe auf europäischer Ebene einzusetzen. Grundsätzlich ver-
284 schieben nationale Abgaben Emissionen lediglich in andere Regionen, zulasten der eigenen
285 Wirtschaft. Eine Kerosinsteuer lehnen wir klar ab, da diese v.a. unsere deutschen Drehkreuze
286 diskriminiert und umweltschädigende Vorgänge wie „Tankering“ fördert. Wir unterstützen das
287 CO₂-Kompensationssystem „CORSIA“ auf internationaler Ebene, welches ab 2020 Luftverkehrs-
288 gesellschaften zur Kompensation von wachstumsbedingten CO₂-Emissionen verpflichtet.

289 96% der deutschen Inlandspassagiere legen eine Distanz von über 400km zurück. Es gibt eine
290 beachtliche Anzahl an kürzeren Flugdistanzen ins europäische Ausland. Die Forderung nach ei-
291 nem Verbot von Inlandsflügen weisen wir daher zurück. 32% der innerdeutschen Fluggäste
292 steigen auf einen internationalen Flug um. Zur Verringerung von Flugbewegungen sollten die
293 Verkehrsströme an Drehkreuzen gebündelt werden. Bei der kommenden Überprüfung der EU-
294 Beihilferichtlinien für regionale Flughäfen sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass Subven-
295 tionen einen gezielten wirtschaftlichen Nutzen erzeugen und nicht ungewollt Dumpingpreise im
296 Fluggeschäft fördern.

297 Wir sehen im Allgemeinen keine Notwendigkeit einer Ausweitung von Nachtflugverboten. Den-
298 noch müssen die bestehenden auch konsequent angewandt werden. Verantwortlich für die Ge-
299 bührenfestsetzung von Flugbewegungen sind die Flughafenbetreiber. Entgelte für Ausnahmege-
300 nehmigungen müssen strategisch erhöht werden, um deren Beantragung unattraktiver zu ma-
301 chen, damit zu eng getaktete Flugpläne künftig vermieden werden.

302 Flugsicherung ist bisher eine hoheitliche Aufgabe, die jeder europäische Staat in eigener Ver-
303 antwortung durchführt. Wir treten für die Schaffung des „Einheitlichen Europäischen Luftrau-
304 mes“ (SES) ein, der Flugrouten und Abläufe effizienter gestaltet. So würde ein Beitrag zur Emis-
305 sionsreduktion geleistet werden. Die EU-Mitgliedsstaaten sind hier gefordert, Rahmenbedin-
306 gungen zur Vereinheitlichung zu schaffen und sich auf gemeinsame Richtlinien zu einigen.

307 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 308 • Einnahmen aus der deutschen Luftverkehrsabgabe zweckgebunden für Innovations- und
309 Forschungsprojekte zu investieren
- 310 • Projekte zur Erforschung von synthetischem Kerosin europaweit zu bündeln und zu för-
311 dern
- 312 • die Ausweitung der Luftverkehrsabgabe auf europäischer Ebene
- 313 • auf nationale „Alleingänge“ bei der Erhebung von Steuern im Flugverkehrsbereich zu
314 verzichten
- 315 • keine Ausweitung von Nachtflugverboten, dafür aber eine konsequentere Durchsetzung
316 der Einschränkungen durch höhere Entgelte bei Ausnahmegenehmigungen
- 317 • die Umsetzung des „Einheitlichen Europäischen Luftraumes“ zu forcieren

318 2.3 „Volle Kraft Voraus“ mit neuen Technologien im Schiffsverkehr

319 Die Schifffahrt auf den Weltmeeren stellt das Rückgrat unserer Weltwirtschaft dar und ist daher
320 der Schlüssel zu einer erfolgreichen Globalisierung und effizienten, weltweiten Handelsströmen.
321 Dennoch stellt die Schifffahrt eine nicht unerhebliche Belastung für die Umwelt durch Altöl-,
322 Abwasser- und Abgasemissionen dar. In internationalen Gewässern kommt es häufig zu Um-
323 weltverschmutzungen, da Abwässer und Altöle außerhalb der Hoheitsgewässer bzw. der 12-
324 Seemeilen-Zone straffrei „verklappt“ werden. Alternative günstige Entsorgungsmöglichkeiten
325 können hier einen erheblichen Teil zum Umweltschutz beitragen.

326 Die Belastungen für Menschen und Klima entstehen dabei hauptsächlich durch den erhöhten
327 Ausstoß von SO_x (Schwefeloxide), NO_x (Stickstoffoxide), Ruß und Feinstaub. Da beinahe die ge-
328 samte weltweite Schiffsflotte aus Kostengründen mit Schweröl betrieben wird und effiziente
329 Abgasreinigungsanlagen fehlen, ist die Umweltbelastung erheblich. Dies ließe sich mit weiteren,
330 effizienteren Filtern eindämmen. Die einzig langfristige Lösung kann nur sein, Großschiffe auf
331 den Antrieb mittels Erdgas umzustellen.

332 Doch auch der Schadstoffausstoß von Schiffen während sie im Hafen liegen ist nicht zu unter-
333 schätzen: Mangelnde Infrastruktur zum Betreiben des Schiffes mit Landstrom zwingt insbeson-
334 dere Kreuzfahrtschiffe dazu, ihre Motoren auf relativ hoher Last weiterlaufen zu lassen. Die Fol-

335 ge sind Emissionen, welche in unmittelbarer Nähe zum Menschen erfolgen, da Kreuzfahrtschiffe
336 fast ausschließlich an touristischen Destinationen festmachen. Ein vereinheitlichter Ausbau von
337 Starkstrom-Ladeinfrastruktur für Handels- und Kreuzfahrthäfen kann so zumindest lokale
338 Emissionen beinahe komplett stoppen. Dazu bedarf es gesetzlichen Verpflichtungen und garan-
339 tierter Versorgung in den Häfen. Auch die verstärkte Setzung von Anreizen für saubere Schiff-
340 fahrt (z.B. niedrigere Liegegebühren in Häfen) kann einen großen Teil zur Beschleunigung des
341 umweltfreundlichen Ausbaus der weltweiten Schiffsflotte beitragen.

342 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 343 • alternative günstige Entsorgungsmöglichkeiten von Betriebsabfällen und Altölen in
344 deutschen Häfen zu ermöglichen
- 345 • verstärkte Anreize für saubere Schiffe in unseren Häfen zu setzen
- 346 • den Ausbau von Starkstrom-Ladeinfrastruktur schnell sowie vereinheitlicht anzugehen

347 3. Handlungsstärke beim Artenschutz beweisen

348 Die Nutz- und Schutzwirkungen von Natur und Landschaft hängen direkt oder indirekt von den
349 Arten ab. Sie lenken die Stoffkreisläufe und die Energieflüsse, sie bauen Ökosysteme auf und hal-
350 ten sie stabil und sie dienen als Nahrungsgrundlage des Menschen. Bestäubende Insektengrup-
351 pen, vor allem Bienen, spielen für die Landwirtschaft eine große ökonomische Rolle und verdie-
352 nen daher besonderen Schutz. Die Bestäubungsarbeit der Bienen ist in der Landwirtschaft, v.a.
353 im Obst- und Gemüseanbau, in der Saatguterzeugung und im Gartenbau von existenzieller Be-
354 deutung. Aber nicht nur die Landwirtschaft, sondern auch viele Natur- und Wildpflanzen sind
355 auf die Bestäubung durch Honigbienen angewiesen. Fehlen Bienen, wird dieser geschlossene
356 ökologische Kreislauf erheblich gestört. Der Lebensraum ist durch Monokulturen bedroht, das
357 Futter knapp und auf den Feldern droht der Tod durch Pestizide.

358 Zum Erhalt der Bienenvölker und aller anderen bestäubenden Insektengruppen fordert der Be-
359 zirksverband der Jungen Union Lüneburg deshalb die standortorientierte Besamung von Grün-
360 flächen mit insektenfreundlichen Wildblumen. Außerdem sollen Gartencenter verpflichtet wer-
361 den, bestäuberfreundliche Pflanzen als solche zu kennzeichnen, um auch die Zivilbevölkerung
362 auf die Problematik aufmerksam zu machen.

363 Aus dem allgemeinen Insektensterben resultiert gleichermaßen ein Rückgang der Vogelpopula-
364 tion. Proteinreiche Insekten sind Hauptnahrungsmittel für viele ansässige Singvogelarten. In-
365 nerhalb von 27 Jahren ging der Bestand der Fluginsekten in Nordwestdeutschland um knapp
366 76% zurück. Deshalb fordert die JU den besonderen Schutz in Niedersachsen gefährdeter Vogel-
367 arten durch die Neuausweisung und Vergrößerung von Vogelschutzgebieten.

368 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 369 • standortorientierte Besamung von Grünflächen mit insektenfreundlichen Wildblumen
- 370 • Wildblumenwiesen und Schutzgebiete auf brachliegenden Grünflächen einzurichten
- 371 • Gartencenter gesetzlich zu verpflichten, bestäuberfreundliche Pflanzen gesondert aus-
- 372 zuweisen
- 373 • verstärkter Schutz von Vögeln in Niedersachsen durch die Vergrößerung und Neuaus-
- 374 weisung von Vogelschutzgebieten

375 4. Frische Luft durch eine nachhaltige Forstwirtschaft

376 Im unmittelbaren Zusammenhang zu der Erderwärmung und der Erreichung der Klimaziele
377 steht der Wald in seiner Funktion als Kohlenstoffspeicher. Nach einer Studie der „Eidgenössi-
378 schen Technischen Hochschule Zürich“ könne der Klimawandel durch nichts so effektiv be-
379 kämpft werden, wie durch Aufforstung. Aus diesem Grund müssen sich Bund, Länder und Kom-
380 munen noch stärker dem Thema Waldgestaltung und Aufforstung widmen.

381 Wesentlich ist dabei, dass die Erforschung durch Aufforstungsprogramme gefördert wird. Ziel
382 ist es herauszufinden, welche Baumarten unter den erwarteten klimatischen Bedingungen an
383 welchen Standorten gedeihen können. Außerdem muss geprüft werden, wo bestehende Wälder
384 erhalten werden können und wo eine Veränderung des Waldes nötig wird.

385 Der Anteil von Mischwäldern soll erhöht werden, da diese widerstandsfähiger und ertragreicher
386 sind sowie Tier- und Pflanzenarten einen vielfältigeren Lebensraum bieten als Nadelwälder.

387 Wichtig ist, dass innerhalb der nächsten Jahre gehandelt wird, da es Jahrzehnte dauert, bis
388 Waldbestände sich selbst renaturieren und Bäume effektiv Kohlenstoff speichern können.

389 59% der niedersächsischen Waldflächen befinden sich in Privatbesitz. Betroffene Waldbesitzer
390 müssen mehr Geldmittel zur Aufforstung erhalten. Außerdem müssen Waldbesitzer finanziell
391 entschädigt werden, wenn ihre Waldgebiete von Schädlingen oder durch Hitze und Trockenheit
392 geschädigt werden. Grund hierfür ist, dass Waldbesitzer die Kosten in Ausnahmefällen nicht
393 selbst decken können.

394 Da der Wald vielen natürlichen Feinden ausgesetzt ist, müssen Lösungskonzepte erarbeitet
395 werden, wie mit diesen Herausforderungen umgegangen werden soll. Wir fordern daher, dass
396 das Land Niedersachsen mehr Stellen für Förster schafft und Maschinen bereitstellt, um auf die-
397 se naturgegebenen Herausforderungen schnell reagieren zu können.

398 Neben den Wäldern sind auch Moore gute Kohlenstoffspeicher. 38 % der deutschen Moorflä-
399 chen befinden sich in Niedersachsen. Ein Großteil der niedersächsischen Moorböden wurde
400 durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung und durch den Torfabbau stark beeinträchtigt.
401 Durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung wurden viele Moore entwässert und gehören

402 zu den größten Treibhausgasquellen in Niedersachsen. Daher muss das Land Niedersachsen das
403 Programm „Niedersächsische Moorlandschaften“ weiterentwickeln und den Moorschutz spür-
404 bar vorantreiben, beispielsweise durch die Wiedervernässung entwässerter Moorgebiete, Aus-
405 weisung von Naturschutzgebieten, Förderung torfschonender Bewirtschaftungsformen, Maß-
406 nahmen zur Torfbildung und die Ermittlung und Entwicklung von Alternativen für die forst- und
407 landwirtschaftliche Nutzung.

408 Aber nicht nur in Niedersachsen und Deutschland muss mehr getan werden, sondern auch
409 weltweit müssen Länder ihre Verantwortung wahrnehmen und ihre Wälder aufforsten, denn
410 nur globale Aktionen bringen den größtmöglichen Effekt zur Erreichung der Klimaziele.
411 Deutschland und die Europäische Union sollen darauf hinwirken, dass Wälder weniger gerodet,
412 Desertifikation eingedämmt und weniger Monokulturen geschaffen werden. Daher fordern wir,
413 dass Länder, die diese Ziele nicht teilen, weniger Mittel vom Bundesministerium für wirtschaftli-
414 che Zusammenarbeit und Entwicklung erhalten sollen. Außerdem fordern wir von den Mit-
415 gliedsstaaten der Europäischen Union, diese nicht durch Importe von Holz finanziell in den
416 Praktiken zu unterstützen.

417 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 418 • die Aufforstung der niedersächsischen, deutschen und weltweiten Wälder
- 419 • Förderung der Waldforschung zur effizientesten und effektivsten Waldgestaltung
- 420 • eine Erhöhung des Anteils von Mischwäldern
- 421 • höhere finanzielle Mittel zur Aufforstung und in Ausnahmefällen zur Entschädigung von
422 Waldbesitzern
- 423 • Erstellung von Konzepten zum Umgang von Waldfeinden
- 424 • Weiterentwicklung des Programms „Niedersächsische Moorlandschaften“
- 425 • Deutschland und die EU sollen darauf hinwirken, dass Wälder weniger gerodet, Deserti-
426 fikation eingedämmt und weniger Monokulturen geschaffen werden

427 5. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit Plastik

428 Deutschland gehört zu den weltweit führenden Produzenten von Plastik- und Verpackungsmüll.
429 Dieser wird zur Last für die Umwelt und schadet auch der menschlichen Gesundheit. Zudem
430 steigen bei zunehmendem Verpackungsmüll stetig die Kosten zur fachgerechten Entsorgung.

431 Um den massiven Plastikfluten entgegenzuwirken, ist zunächst im Einzelhandel anzusetzen. Um
432 auf unnötige Doppelt- und Dreifachverpackungen, besonders im Süßwarenbereich, zu verzich-

433 ten, setzen wir auf verbindliche Richtlinien für Hersteller und Produzenten. Auch fordert der
434 Bezirksverband der JU Lüneburg, Schummelpackungen (z.B. bei Chipstüten) zu verbieten.

435 Eine Alternative zum Einwegplastik stellt das Mehrwegsystem dar. Einweg-Plastikflaschen stel-
436 len ein gesundheitliches Risiko dar, da sie Mikroplastik und Chemikalien freisetzen können.
437 Hierzu soll die unverbindliche im Verpackungsgesetz formulierte Zielvorgabe von 70% Mehr-
438 weganteil durchgesetzt werden. Gutes Beispiel für den Verzicht von Verpackungen stellen soge-
439 nannte Unverpackt-Läden dar, welche bereits landesweit vereinzelt vertreten sind.

440 Zur weiteren Reduktion des Plastikmülls gehört ein angemessener Entsorgungskreislauf, insbe-
441 sondere in Form von Recycling. Ein nicht geringer Teil des Plastikmülls wird auf Müllverbren-
442 nungsanlagen „thermisch verwertet“, anstatt nachhaltig recycelt zu werden. Daher setzen wir
443 auf die verbindliche Einhaltung einer angemessenen und fortschrittlichen Recycling-Quote so-
444 wie die Investition in Forschung zur Recycling-Technik, sodass auch anspruchsvollere Wertstof-
445 fe recycelt werden können. Weiterhin fordern wir das Verbot von Mikroplastik in Kosmetika
446 und Körperpflegeprodukten.

447 Um unserer Vorbildfunktion und Verantwortung gerecht zu werden, unterstützen wir ein Ex-
448 portverbot von unsortierten Kunststoffabfällen in Nicht-EU-Länder, da eine ordnungsgemäße
449 Weiterverarbeitung gemäß unserer Standards nicht sichergestellt werden kann.

450 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 451 • unnötige Zusatzverpackungen zu verbieten
- 452 • einen gesetzlich verbindlichen Mehrwegplastikanteil von 70%
- 453 • Investitionen in Forschung in Recyclingtechnik
- 454 • ein Verbot von Mikroplastik in Kosmetika
- 455 • Exportverbot von Kunststoffabfällen an Nicht-EU-Länder

456 *Aus Formgründen wird das generische Maskulinum verwendet.

457

458

459

460

461

Verfasser: Junge Union Kreisverband Harburg-Land