

1 Leitantrag zum JU-Bezirkstag 2019  
2 - Klima- und Umweltschutz für unser Land, als Vorbild vorangehen-  
3



6 Einleitung

7 Kaum ein anderes Thema ist in den vergangenen Monaten so umfangreich und emotional  
8 diskutiert worden wie der Schutz unseres Klimas. Die Gesellschaft ist stark polarisiert: V.a.  
9 Jugendliche und Kinder gehen seit Monaten auf die Straße, um gegen den aktuellen Kurs der  
10 Politik zu demonstrieren, populistische Äußerungen aus verschiedenen politischen Richtungen  
11 dominierten zuletzt die Debatte, Horrorszenarien standen den Aussagen von  
12 wissenschaftsverachtenden Klimaleugnern gegenüber.

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

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

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

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

32 Wir müssen Vorbild für die Welt werden!

## 33 1. Energie effizient entwickeln

### 34 1.1 Marktmechanismen zur Verringerung von Emissionen

35 Die Bepreisung von CO<sub>2</sub> kann ein Baustein für den Klimaschutz sein. Um unsere Klimaziele  
36 einzuhalten sind wir kurzfristig gefordert, effektive Maßnahmen zur Emissionsreduzierung zu  
37 treffen. Als aktuell wichtigstes EU-Klimaschutzinstrument agiert das Emissionshandelssystem für  
38 die energieintensive Industrie und rund 11.000 Anlagen der Energiewirtschaft. Unser Ziel muss  
39 es sein, dass Deutschland eine internationale Vorbildfunktion einnimmt. Das können wir schaffen,  
40 indem sich kostengünstigste CO<sub>2</sub>-Vermeidungsoptionen am Markt durchsetzen, ohne dabei  
41 unsere Gesellschaft zu spalten oder die Standortbedingungen für unsere Wirtschaft im  
42 internationalen Vergleich unattraktiv zu machen.

43 Wir sehen einen übersektoralen Emissionshandel, bei dem für jede Tonne Emission ein gültiges  
44 Zertifikat vorgelegt werden muss, als zielführendes Instrument an. Durch den Handel mit  
45 Zertifikaten werden Anreize geschaffen, den Ausstoß schädlicher Klimagase dort zu senken, wo  
46 es am effizientesten ist. Die Einführung eines übergreifenden Emissionshandels für bisher nicht  
47 erfasste Sektoren und die angemessene Definition von Mindestpreisen ist kurzfristig jedoch nicht  
48 zu gestalten.

49 Daher benötigt es zunächst eine temporäre nationale Steuer auf CO<sub>2</sub>-Emissionen in den bisher  
50 nicht vom EU-Emissionshandel erfassten Sektoren. Eine zeitnahe Umsetzung ist hierbei  
51 unausweichlich. Die Höhe der Steuer sollte so gewählt werden, dass eine auszureichende  
52 Lenkungswirkung bei gleichzeitiger gesellschaftlicher Akzeptanz gegeben ist. Somit können  
53 Verhaltensänderungen bewirkt und zweckgebundene Einnahmen für Klimaschutzprojekte,  
54 Innovationen und Forschung generiert werden.

55 Um unsere Klimaziele trotzdem zu erreichen muss diese Steuer anschließend durch einen  
56 übersektoralen europäischen Emissionshandel ersetzt werden. Gemeinsam mit den  
57 Mitgliedsstaaten der EU muss jetzt angefangen werden, an einem zusätzlichen Handelssystem für  
58 die bisher nicht inkludierten Sektoren zu arbeiten. Durch die zeitliche Verschiebung können  
59 Verbraucher und Wirtschaft mit künftigen Mehrbelastungen kalkulieren und es können  
60 marktgerechte preisliche Grenzen erforscht sowie festgelegt werden. Wir fordern konkret einen  
61 „Up-Stream-Ansatz“ zu wählen, der Importeure und Produzenten verpflichtet Zertifikate zu  
62 erwerben, da wir „DownStream Ansätze“ in den teils kleingliedrigen Sektoren für nicht umsetzbar  
63 erachten. Mit der Einführung des Systems können alle weiteren staatlichen Bepreisungen im  
64 Klimabereich wegfallen. Auf dem Weg zu emissionsfreien Alternativen bleibt es dennoch von  
65 besonderer Bedeutung, dass Regelungen möglichst sozial akzeptabel und ökonomisch effizient  
66 eingeführt werden. Dazu bedarf es einem stetigen engen Austausch mit Vertretern verschiedener  
67 gesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Gruppierungen sowie Verbänden. Die Leitlinie

68 darf dabei nie vergessen werden: Deutschland und Europa müssen den anderen Staaten als  
69 Vorbild dienen, damit auch diese versuchen, ihre Klimaziele zu erreichen.

70 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 71 • umgehend die Einführung einer zeitlich begrenzten CO<sub>2</sub>-Steuer, deren Einnahmen  
72 zweckgebunden in Klimaschutzprojekte, Forschung und Innovation fließen
- 73 • umgehend mit den europäischen Partnern zusammen ein umsetzbares Konzept für ein  
74 übersektorales Emissionshandelssystem zu erarbeiten
- 75 • mittelfristig die eingeführte CO<sub>2</sub>-Steuer durch ein eben solches System zu ersetzen
- 76 • bei allen Maßnahmen die soziale und ökonomische Verantwortung im  
77 Entscheidungsfindungsprozess zu berücksichtigen

## 78 1.2 Eine klimaneutrale Energieerzeugung

79 Die Energiegewinnung durch Photovoltaik- bzw. Solartechnik ist CO<sub>2</sub>-neutral und damit  
80 ausgesprochen umweltschonend. Im Jahr 2016 waren in Deutschland bereits Solaranlagen mit  
81 einer Leistung von rund 41,22 Gigawatt installiert. Damit nimmt die Bundesrepublik schon heute  
82 eine Spitzenposition im Ausbau von Solartechnologie ein. Die Photovoltaik-Technik ist auch im  
83 Vergleich zu anderen regenerativen Energien, wie Wind- und Wasserkraft, äußerst attraktiv,  
84 lukrativ und im Vergleich zu fernen Zukunftsvisionen wie der Fusionsenergie schon heute schnell  
85 ausbaufähig. So lassen sich mit einer Solaranlage auf dem Dach eines Eigenheimes große Teile des  
86 täglichen Strombedarfs erzeugen und sogar Überschüsse ins Netz einspeisen. Durch diese  
87 dezentrale Stromerzeugung lässt sich somit also auch ein Teil der Belastung unseres  
88 Fernstrecken-Stromnetzes nehmen. Dies kann durch die Verbauung von Solaranlagen bei  
89 öffentlichen Neubauten verstärkt werden.

90 Große Solarkraftwerke können mit hocheffizienten Paneelen auch im großen Maßstab einen  
91 Beitrag zur Stromerzeugung leisten, jedoch sind diese Kraftwerke genau wie Windturbinen  
92 starken Schwankungen unterworfen und benötigen daher aufgrund ihrer hohen  
93 Einspeisungsleistung hochentwickelte Steuerungstechnik.

94 Diese natürlichen Schwankungen bei der Stromerzeugung mit Solar- und auch Windenergie sind  
95 entscheidende Faktoren, die bei der Sicherstellung der Energiesicherheit beachtet werden  
96 müssen.

97 In aktuell noch weiter Ferne liegt die umweltfreundliche Energieversorgung mittels  
98 Fusionsenergie. Dennoch bietet sie den Vorteil, dass sie umwelt- und ressourcenschonend ist, da  
99 der benötigte Wasserstoff unerschöpflich und frei verfügbar ist. Auch beim Aspekt der  
100 Prozesssicherheit hat die Fusionsenergie einen entscheidenden Vorteil: Gravierende Unfälle wie

101 Supergaus bei Atomkraftwerken oder Brände wie bei anderen konventionellen Kraftwerken sind  
102 ausgeschlossen.

103 Im Vergleich zur CO<sub>2</sub>-neutralen Stromerzeugung mit Atomkraftwerken, welche Sicherheitsrisiken  
104 birgt, und der Stromerzeugung mit Kohlekraft, die Klimaschäden verursacht, ist die  
105 Fusionsenergie ein möglicher Weg der Zukunft. Bei derzeitigem Fortschreiten der Entwicklung im  
106 Bereich der Fusionsenergie könnte es noch mehrere Jahrzehnte dauern, bis diese einzigartige und  
107 hocheffiziente Technologie serienreif in der umweltfreundlichen Stromerzeugung genutzt  
108 werden kann. Das ist zu lange! Wenn wir auch in Zeiten der Energiegewinnung durch Wind, Sonne  
109 und Gezeiten die Versorgungssicherheit unserer Stromnetze sicherstellen wollen, müssen wir  
110 stärker in die Erforschung der Fusionsenergie investieren.

111 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 112 • den Ausbau der Solarenergie nicht zu vernachlässigen
- 113 • Hausbesitzern weitere Anreize schaffen, damit der benötigte Strom dezentral hergestellt  
114 kann
- 115 • Solaranlagen bei öffentlichen Neubauten verbauen, wenn dies standortbedingt sinnvoll  
116 erscheint
- 117 • Investitionen in die Erforschung der Fusionsenergie
- 118 • Fusionsenergie zum Laufzeitende der Kohlenkraftwerke serienreif zu etablieren

### 119 1.3 Netzausbau und Gestaltung intelligenter Stromnetze

120 Allein durch den Ausbau und die Förderung von erneuerbaren Energien wird die Energiewende  
121 nicht gelingen. Der Ausbau der Infrastruktur entsprach in den letzten Jahren nicht dem Tempo  
122 des Ausbaus neuer Erzeugungsstandorte. Um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und  
123 erneuerbare Energien bestmöglich zu nutzen, muss jetzt der Ausbau der  
124 Übertragungsinfrastruktur in Form von „HGÜ-Trassen“ im Fokus stehen. Die verschiedenen  
125 geografischen Erzeugungsorte im Norden müssen besser an die Nachfragenden, zum großen Teil  
126 im Süden und Westen Deutschlands, angeschlossen werden. Der zügige Ausbau einer „Nord-Süd-  
127 Trasse“ ist unabdingbar! Umweltschutzaspekte müssen dabei berücksichtigt werden.

128 Im zweiten Schritt müssen anschließend Verteilernetze modernisiert, digitalisiert sowie  
129 aufeinander abgestimmt werden, um sogenannte „Smart Grids“ oder intelligente Stromnetze zu  
130 entwickeln. Dadurch können „Redispatchkosten“, die auf die Netzentgelte umgelegt werden,  
131 gesenkt und Engpässe umgangen werden, indem bedarfsgerechter Strom geliefert wird und die  
132 stundengenaue Nachfrageentwicklung besser prognostiziert werden kann.

133 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

134 • zuerst den schnellen Ausbau von Übertragungsinfrastruktur in Form von „HGÜ-Trassen“  
135 umzusetzen

136 • anschließend die Modernisierung und Digitalisierung der Verteilernetze voranzutreiben

#### 137 1.4 Eine vollumfängliche Gewährleistung unserer Versorgungssicherheit

138 Es muss sichergestellt werden, dass Deutschland trotz Kohle- und Atomausstieg über eine  
139 verlässliche Energieversorgung verfügt. Bereits in den letzten Jahren stieg der Anteil der  
140 erneuerbaren Energien im Strommix. Diese Entwicklung soll und wird in den nächsten Jahren  
141 weiter vorangetrieben werden, damit die geringer werdende Einspeisung der fossilen  
142 Energieträger kompensiert werden kann. Insbesondere muss das Augenmerk dabei, wie oben  
143 erwähnt, auf Photovoltaik-Anlagen liegen. Der Anteil erneuerbarer Energien in den Bereichen  
144 Wärme und Verkehr muss gezielt durch finanzielle Unterstützung der Forschung in diesen  
145 Bereichen gefördert werden. Dies birgt bei den aktuellen Speicherkapazitäten allerdings Risiken  
146 in der Versorgungssicherheit, z.B. bei einer „Dunkelflaute“.

147 Um unsere Versorgungssicherheit nicht zu gefährden muss die Energiegewinnung aus Gas als  
148 Übergangslösung zu den erneuerbaren Energien gesehen werden. Bei einer prognostiziert  
149 gleichbleibenden Nachfrage nach Gas und einer immer stärker sinkenden europäischen  
150 Produktion werden wir künftig mehr auf Importe angewiesen sein. Wir fordern entsprechend der  
151 Ziele der EU-Energieunion von 2014 eine „Diversifizierung der externen  
152 Energieversorgungsquellen“ trotz unserer europaweit einmaligen Speicherkapazitäten. Daher  
153 müssen wir den Bau von „LNG“-Terminals und die weitere Förderung bestehender und neuer  
154 Möglichkeiten zur Speicherung von Energie verstärken. Zeitgleich setzen wir auf den Bau von  
155 Erdgaspipelines, durch deren Kapazitäten die Erdgaspreise auf unserem liberalisierten  
156 europäischen Erdgasmarkt gering bleiben. Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg  
157 begrüßt daher den Bau der Nord Stream 2. Dabei sind wir uns unserer europäischen  
158 Verantwortung bewusst und wollen daher, dass Deutschland weiterhin in transnationalen  
159 Verhandlungen ukrainische Interessen berücksichtigt, damit Einnahmen aus Transitgebühren für  
160 die Ukraine nicht komplett wegfallen.

161 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 162 • den Bau von „LNG“-Terminals
- 163 • die stärkere Förderung von Energiespeicherung
- 164 • den Bau von Erdgaspipelines, wie den Nord Stream 2

#### 165 2. Mobilität modern gestalten...

## 166 2.1 Freie Fahrt mit neuen Systemen im Autoverkehr

167 Oft gerügt und dennoch mit moderner Katalysatortechnik umweltfreundlicher als ein Benzin-  
168 Der Diesel. In der vergangenen Zeit standen KFZ mit Diesel-Antrieb stark in der Kritik, da sie bei  
169 unzureichender Abgasreinigung und zu verurteilenden Schummeleien der Hersteller nicht die  
170 vorgegebenen Grenzwerte erreichten. Entfernt man sich von der emotionalen Aufladung dieser  
171 Debatte wird schnell klar: Ein moderner Diesel mit „Euro 6d-temp“-Abgasnorm hat nur einen  
172 minimalen Schadstoffausstoß und auch der Ausstoß von NO<sub>x</sub> wird durch die Einspritzung von  
173 Harnstoff auf ein gesundheitlich unbedenkliches Niveau herabgesenkt.

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

183 Die zu den Alternativen von klassischen Verbrennern zählenden E-Autos werden in der aktuellen  
184 Diskussion zunehmend kritischer betrachtet. Es wird nicht nur der Abbau von Lithium in den  
185 Herkunftsländern aus sozialen Gründen kritisiert, sondern auch die tatsächliche ökologische  
186 Effektivität, die ein E-Auto aufweist. So ist diese erst dann fahrleistungs- und gewichtsunabhängig  
187 höher, wenn der verwendete Strom vollständig aus regenerativen Energien bezogen wird.  
188 Weitere Probleme bei E-Autos sind zurzeit die Produktion der Batterien, da die Lebensdauer der  
189 Batterie noch gering ist, im Produktionsablauf hohe Emissionen freigesetzt werden und das  
190 Recycling der Batterien noch verbessert werden muss. Lokal ist die Ladeinfrastruktur der E-  
191 Autos, besonders in ländlichen Gegenden, aktuell außerdem noch unzureichend. Hierbei müssen  
192 Eigeninitiativen von Kommunen oder städtischen Versorgern besonders gelobt werden.

193 Trotz der genannten Problematiken wird die E-Mobilität sicher künftig einen wichtigen Beitrag  
194 zur Mobilität leisten. Dazu fordert der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg den Bund auf,  
195 die Infrastruktur der Ladesäulen zu unterstützen, besonders in ländlichen Regionen, wo sich dies  
196 aktuell rein privatwirtschaftlich nicht lohnt. Des Weiteren begrüßen wir privatwirtschaftliche  
197 Kooperationen und die immer höher werdende finanzielle Förderung für Forschung im  
198 Batteriesektor.

199 Allerdings würde eine ausschließliche Konzentration auf die reine E-Mobilität zu kurz kommen  
200 und Innovationen hemmen. Wir brauchen ein breit gefächertes Denken, welches die vielseitigen  
201 Möglichkeiten der zukünftigen Mobilität ins Auge fasst. Auch hier sollten wir nicht direkt in den

202 Markt eingreifen, sondern Wissenschaft und Fortschritt fördern. Dennoch müssen die  
203 Alternativen Erdgas und Wasserstoff weiterhin berücksichtigt werden.

204 Darüber hinaus fordern wir ein innovatives Denken für die Zukunft von „Carsharing“, besonders  
205 im städtischen Bereich. Schon seit einigen Jahren werden unsere Städte voller, die Parkplatzsuche  
206 und die Wartezeiten in der Stadt länger. Dabei benötigen viele Menschen im städtischen Raum  
207 nicht rund um die Uhr ein Auto, sondern lediglich zu bestimmten Gelegenheiten. Durchschnittlich  
208 wird ein Privatfahrzeug 23 Stunden am Tag in Deutschland nicht genutzt. Vielerorts funktioniert  
209 das System und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Die Zukunft des autonomen Fahrens sowie  
210 die Vernetzung von Mobilitätslösungen, z.B. durch Apps, sind jetzt bereits als prägend für unseren  
211 Mobilitätskonsum anzusehen. So wird in zehn Jahren voraussichtlich etwa ein Drittel aller Fahrten  
212 in Deutschland mit Sharing-Angeboten zurückgelegt werden. Der Vorteil vom „Carsharing“ ist also  
213 leicht zu erkennen: Eine deutlich geringere Anzahl an Autos wird für dieselbe Leistung benötigt.  
214 Zusätzlich verspricht dieser Trend auch eine finanzielle Entlastung für den Verbraucher und  
215 Verbraucherkosten aus möglichen Marktinstrumenten, wie der CO<sub>2</sub>Bepreisung, würden geringer  
216 werden.

217 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 218 • Hardware-Nachrüstungen bei PKW, wo dies technisch möglich ist
- 219 • keine Fahrverbote mehr umzusetzen
- 220 • das Schaffen von Kaufanreizen für neue und saubere Diesel
- 221 • die Förderung der Ladeinfrastruktur für E-Autos, besonders in ländlichen Regionen
- 222 • die Verstärkung der Erforschung von alternativen Antriebstechnologien
- 223 • eine Unterstützung des „Carsharing“-Systems zur Entlastung von Städten und Bürgern

## 224 2.2 Ein garantierter und bedarfsgerechter Anschluss zu erstklassigen Zielen mit 225 dem ÖPNV

226 Mobilität ist Daseinsvorsorge. Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg setzt sich deshalb  
227 für eine nachhaltige Förderung von alternativen Mobilitätsformen und des ÖPNV in  
228 Niedersachsen ein.

229 Eine gute ÖPNV-Anbindung sowie Verkehrsinfrastruktur sind Standortfaktoren für die lokale  
230 Wirtschaft und können der Landflucht Einhalt gebieten. Wir möchten den Umstieg auf alternative  
231 Mobilitätsformen erleichtern und den ÖPNV, v.a. in ländlichen Regionen, fördern. Wir setzen uns  
232 deshalb für höhere Investitionen in das deutsche Schienennetz und für die Reaktivierung  
233 bestehender Netze für den SPNV, wie z.B. das OHE-Netz ein. Die bestehende Infrastruktur wird  
234 bereits heute über die Kapazitätsgrenze hinaus genutzt. Hinzu kommt ein enormer

235 Investitionsstau. Für einen funktionierenden modernen ÖPNV ist eine gute Infrastruktur  
236 unabdingbar. Auch bei der operativen Betriebsführung muss Qualität wieder vor Quantität  
237 stehen. Ausbleibende Leistung muss stärker sanktioniert werden. Deshalb fordern wir mehr  
238 Kontrolle bei Ausschreibungen durch strengere Vorgaben seitens der „LNVG“. Der Preis darf bei  
239 der Betreiberwahl im ÖPNV nicht mehr alleine ausschlaggebend sein, sondern im Vordergrund  
240 müssen Betriebsqualität und sozial-ökonomische Nachhaltigkeit stehen.

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

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

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

265 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 266 • höhere Investitionen in das Schienennetz
- 267 • die Reaktivierung bestehender Schienennetze



- 268 • ein Azubi-Ticket für Niedersachsen sowie die Ausweitung des Nds. Tarifes auf den  
269 gesamten niedersächsischen ÖPNV
- 270 • stärkere finanzielle Förderung des Landes an lokalen ÖPNV Angeboten
- 271 • die Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme verstärkt sicherzustellen
- 272 • die Modernisierung von Radwegen, auch in ländlichen Gebieten
- 273 • Ausbau von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen

### 274 2.3 Emissionsarmes Abheben im Flugverkehr verwirklichen

275 Der europäische Luftverkehr ist in den bereits beschriebenen EU-Emissionshandel integriert.  
276 Flugverkehr aus Deutschland heraus wird zudem mit der deutschen Luftverkehrsabgabe  
277 besteuert. Diese lässt sich als eine Art „CO<sub>2</sub>-Steuer“ verstehen, die je nach Flugdistanz variiert und  
278 für alle Abflüge in Deutschland gilt. Inlandsflüge sind dementsprechend bereits stärker belastet  
279 als Flüge ins Ausland. Bisher fließen die Einnahmen in den allgemeinen Bundeshaushalt, ohne  
280 spezifisch für Umwelt- oder Klimaschutzmaßnahmen eingesetzt zu werden. Unser Ziel ist, dass  
281 das Steueraufkommen gezielt für Innovations- und Forschungsprojekte in einen zukünftig  
282 emissionsfreien Luftverkehr investiert wird. Synthetischer Kraftstoff wird bereits von einigen  
283 Unternehmen und Forschungseinrichtungen in kleinen Mengen hergestellt. Bei prognostizierten  
284 deutlich höheren Kosten für die Luftverkehrsunternehmen, die durch die Abnahme von  
285 synthetischem Kerosin entstehen, müssen diese einen finanziellen Ausgleich für die entstehenden  
286 Mehrkosten bei freiwilliger Abnahme erhalten. Wir fordern dazu eine Möglichkeit zur  
287 Beantragung von Rückerstattungen der geleisteten Luftverkehrsabgabe.

288 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert die Bundesregierung auf, sich für eine  
289 Ausweitung der Luftverkehrsabgabe auf europäischer Ebene einzusetzen. Grundsätzlich  
290 verschieben nationale Abgaben Emissionen lediglich in andere Regionen, zulasten der eigenen  
291 Wirtschaft. Eine Kerosinsteuer lehnen wir klar ab, da diese v.a. unsere deutschen Drehkreuze  
292 diskriminiert und umweltschädigende Vorgänge wie „Tankering“ fördert. Wir unterstützen das  
293 CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem „CORSIA“ auf internationaler Ebene, welches ab 2020  
294 Luftverkehrsgesellschaften zur Kompensation von wachstumsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen  
295 verpflichtet.

296 96% der deutschen Inlandspassagiere legen eine Distanz von über 400km zurück. Es gibt eine  
297 beachtliche Anzahl an kürzeren Flugdistanzen ins europäische Ausland. Die Forderung nach  
298 einem Verbot von Inlandsflügen weisen wir daher zurück. 32% der innerdeutschen Fluggäste  
299 steigen auf einen internationalen Flug um. Zur Verringerung von Flugbewegungen sollten die  
300 Verkehrsströme an Drehkreuzen gebündelt werden. Bei der kommenden Überprüfung der  
301 EUBeihilferichtlinien für regionale Flughäfen sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass

302 Subventionen einen gezielten wirtschaftlichen Nutzen erzeugen und nicht ungewollt  
303 Dumpingpreise im Fluggeschäft fördern.

304 Wir sehen im Allgemeinen keine Notwendigkeit einer Ausweitung von Nachtflugverboten.  
305 Dennoch müssen die bestehenden auch konsequent angewandt werden. Verantwortlich für die  
306 Gebührenfestsetzung von Flugbewegungen sind die Flughafenbetreiber. Entgelte für  
307 Ausnahmegenehmigungen müssen strategisch erhöht werden, um deren Beantragung  
308 unattraktiver zu machen, damit zu eng getaktete Flugpläne künftig vermieden werden.

309 Flugsicherung ist bisher eine hoheitliche Aufgabe, die jeder europäische Staat in eigener  
310 Verantwortung durchführt. Wir treten für die Schaffung des „Einheitlichen Europäischen  
311 Luftraumes“ (SES) ein, der Flugrouten und Abläufe effizienter gestaltet. So würde ein Beitrag zur  
312 Emissionsreduktion geleistet werden. Die EU-Mitgliedsstaaten sind hier gefordert,  
313 Rahmenbedingungen zur Vereinheitlichung zu schaffen und sich auf gemeinsame Richtlinien zu  
314 einigen.

315 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 316 • Einnahmen aus der deutschen Luftverkehrsabgabe zweckgebunden für Innovations- und  
317 Forschungsprojekte zu investieren
- 318 • Projekte zur Erforschung von synthetischem Kerosin europaweit zu bündeln und zu  
319 fördern
- 320 • die Ausweitung der Luftverkehrsabgabe auf europäischer Ebene
- 321 • auf nationale „Alleingänge“ bei der Erhebung von Steuern im Flugverkehrsbereich zu  
322 verzichten
- 323 • keine Ausweitung von Nachtflugverboten, dafür aber eine konsequentere Durchsetzung  
324 der Einschränkungen durch höhere Entgelte bei Ausnahmegenehmigungen
- 325 • die Umsetzung des „Einheitlichen Europäischen Luftraumes“ zu forcieren

### 326 2.3 „Volle Kraft voraus“ mit neuen Technologien im Schiffsverkehr

327 Die Schifffahrt auf den Weltmeeren stellt das Rückgrat unserer Weltwirtschaft dar und ist daher  
328 der Schlüssel zu einer erfolgreichen Globalisierung und effizienten, weltweiten Handelsströmen.  
329 Dennoch stellt die Schifffahrt eine nicht unerhebliche Belastung für die Umwelt durch Altöl-,  
330 Abwasser- und Abgasemissionen dar. In internationalen Gewässern kommt es häufig zu  
331 Umweltverschmutzungen, da Abwässer und Altöle außerhalb der Hoheitsgewässer bzw. der  
332 12Seemeilen-Zone straffrei „verklappt“ werden. Alternative günstige Entsorgungsmöglichkeiten  
333 können hier einen erheblichen Teil zum Umweltschutz beitragen.

334 Die Belastungen für Menschen und Klima entstehen dabei hauptsächlich durch den erhöhten  
335 Ausstoß von SO<sub>x</sub> (Schwefeloxide), NO<sub>x</sub> (Stickstoffoxide), Ruß und Feinstaub. Da beinahe die  
336 gesamte weltweite Schiffsflotte aus Kostengründen mit Schweröl betrieben wird und effiziente  
337 Abgasreinigungsanlagen fehlen, ist die Umweltbelastung erheblich. Dies ließe sich mit weiteren,  
338 effizienteren Filtern eindämmen. Die einzig langfristige Lösung kann nur sein, Großschiffe auf den  
339 Antrieb mittels Erdgas umzustellen.

340 Doch auch der Schadstoffausstoß von Schiffen während sie im Hafen liegen ist nicht zu  
341 unterschätzen: Mangelnde Infrastruktur zum Betreiben des Schiffes mit Landstrom zwingt  
342 insbesondere Kreuzfahrtschiffe dazu, ihre Motoren auf relativ hoher Last weiterlaufen zu lassen.  
343 Die Folge sind Emissionen, welche in unmittelbarer Nähe zum Menschen erfolgen, da  
344 Kreuzfahrtschiffe fast ausschließlich an touristischen Destinationen festmachen. Ein  
345 vereinheitlichter Ausbau von Starkstrom-Ladeinfrastruktur für Handels- und Kreuzfahrthäfen  
346 kann so zumindest lokale Emissionen beinahe komplett stoppen. Dazu bedarf es gesetzlichen  
347 Verpflichtungen und garantierter Versorgung in den Häfen. Auch die verstärkte Setzung von  
348 Anreizen für saubere Schifffahrt (z.B. niedrigere Liegegebühren in Häfen) kann einen großen Teil  
349 zur Beschleunigung des umweltfreundlichen Ausbaus der weltweiten Schiffsflotte beitragen.

350 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 351 • alternative günstige Entsorgungsmöglichkeiten von Betriebsabfällen und Altölen in  
352 deutschen Häfen zu ermöglichen
- 353 • verstärkte Anreize für saubere Schiffe in unseren Häfen zu setzen
- 354 • den Ausbau von Starkstrom-Ladeinfrastruktur schnell sowie vereinheitlicht anzugehen

### 355 3. Handlungsstärke beim Artenschutz beweisen

356 Die Nutz- und Schutzwirkungen von Natur und Landschaft hängen unter anderem direkt oder  
357 indirekt von den Arten ab. Sie lenken die Stoffkreisläufe und die Energieflüsse, sie bauen  
358 Ökosysteme auf und halten sie stabil und sie dienen als Nahrungsgrundlage des Menschen.  
359 Bestäubende Insektengruppen, vor allem Bienen, spielen für eben diese Ökosystem eine große  
360 Rolle und verdienen daher besonderen Schutz. Die Bestäubungsarbeit der Bienen ist in der  
361 Landwirtschaft, v.a. im Obst- und Gemüseanbau und im Gartenbau von existenzieller Bedeutung.  
362 Aber nicht nur die Landwirtschaft, sondern auch viele Natur- und Wildpflanzen sind auf die  
363 Bestäubung durch Honigbienen angewiesen. Fehlen Bienen, wird dieser geschlossene ökologische  
364 Kreislauf erheblich gestört.

365 Außerdem sollen Gartencenter verpflichtet werden, bestäuberfreundliche Pflanzen als solche zu  
366 kennzeichnen, um auch die Zivilbevölkerung auf die Problematik aufmerksam zu machen.

367 Aus dem allgemeinen Insektensterben resultiert gleichermaßen ein Rückgang der  
368 Vogelpopulation. Proteinreiche Insekten sind Hauptnahrungsmittel für viele ansässige  
369 Singvogelarten. Innerhalb von 27 Jahren ging der Bestand der Fluginsekten in  
370 Nordwestdeutschland um knapp 76% zurück. Deshalb fordert die JU den besonderen Schutz in  
371 Niedersachsen gefährdeter Vogelarten durch die Neuausweisung und Vergrößerung von  
372 Vogelschutzgebieten.

373 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

- 374 • standortorientierte Besamung von Grünflächen mit insektenfreundlichen Wildblumen
- 375 • Wildblumenwiesen und Schutzgebiete auf brachliegenden Grünflächen einzurichten
- 376 • Gartencenter gesetzlich zu verpflichten, bestäuberfreundliche Pflanzen gesondert  
377 auszuweisen

#### 378 4. Frische Luft durch eine nachhaltige Forstwirtschaft

379 Im unmittelbaren Zusammenhang zu der Erderwärmung und der Erreichung der Klimaziele steht  
380 der Wald in seiner Funktion als Kohlenstoffspeicher. Nach einer Studie der „Eidgenössischen  
381 Technischen Hochschule Zürich“ könne der Klimawandel durch nichts so effektiv bekämpft  
382 werden, wie durch Aufforstung. Aus diesem Grund müssen sich Bund, Länder und Kommunen  
383 noch stärker dem Thema Waldgestaltung und Aufforstung widmen.

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

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

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

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

397 Da der Wald vielen natürlichen Feinden ausgesetzt ist, müssen Lösungskonzepte erarbeitet  
398 werden, wie mit diesen Herausforderungen umgegangen werden soll. Wir fordern daher, dass das

399 Land Niedersachsen mehr Stellen für Förster schafft und Maschinen bereitstellt, um auf diese  
400 naturgegebenen Herausforderungen schnell reagieren zu können.

401 Neben den Wäldern sind auch Moore gute Kohlenstoffspeicher. 38 % der deutschen Moorflächen  
402 befinden sich in Niedersachsen. Ein Großteil der niedersächsischen Moorböden wurde durch die  
403 land- und forstwirtschaftliche Nutzung und durch den Torfabbau stark beeinträchtigt. Durch die  
404 land- und forstwirtschaftliche Nutzung wurden viele Moore entwässert und gehören zu den  
405 größten Treibhausgasquellen in Niedersachsen. Daher muss das Land Niedersachsen das  
406 Programm „Niedersächsische Moorlandschaften“ weiterentwickeln und den Moorschutz spürbar  
407 vorantreiben, beispielsweise durch die Wiedervernässung entwässerter Moorgebiete,  
408 Ausweisung von Naturschutzgebieten, Förderung torfschonender Bewirtschaftungsformen,  
409 Maßnahmen zur Torfbildung und die Ermittlung und Entwicklung von Alternativen für die forst-  
410 und landwirtschaftliche Nutzung.

411 Aber nicht nur in Niedersachsen und Deutschland muss mehr getan werden, sondern auch  
412 weltweit müssen Länder ihre Verantwortung wahrnehmen und ihre Wälder aufforsten, denn nur  
413 globale Aktionen bringen den größtmöglichen Effekt zur Erreichung der Klimaziele.

414 Deutschland und die Europäische Union sollen darauf hinwirken, dass Wälder weniger gerodet,  
415 Desertifikation eingedämmt und weniger Monokulturen geschaffen werden. Daher fordern wir,  
416 dass Länder, die diese Ziele nicht teilen, weniger Mittel vom Bundesministerium für  
417 wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung erhalten sollen. Außerdem fordern wir von den  
418 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, diese nicht durch Importe von Holz finanziell in den  
419 Praktiken zu unterstützen.

420 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

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

## 430 5. Ein verantwortungsbewusster Umgang mit Plastik

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

434 Um den massiven Plastikfluten entgegenzuwirken, ist zunächst im Einzelhandel anzusetzen. Um  
435 auf unnötige Doppelt- und Dreifachverpackungen, besonders im Süßwarenbereich, zu verzichten,  
436 setzen wir auf verbindliche Richtlinien für Hersteller und Produzenten. Auch fordert der  
437 Bezirksverband der JU Lüneburg, Schummelpackungen (z.B. bei Chipstüten) zu verbieten.

438 Eine Alternative zum Einwegplastik stellt das Mehrwegsystem dar. Einweg-Plastikflaschen stellen  
439 ein gesundheitliches Risiko dar, da sie Mikroplastik und Chemikalien freisetzen können. Hierzu  
440 soll die unverbindliche im Verpackungsgesetz formulierte Zielvorgabe von 70% Mehrweganteil  
441 durchgesetzt werden. Gutes Beispiel für den Verzicht von Verpackungen stellen sogenannte  
442 Unverpackt-Läden dar, welche bereits landesweit vereinzelt vertreten sind.

443 Zur weiteren Reduktion des Plastikmülls gehört ein angemessener Entsorgungskreislauf,  
444 insbesondere in Form von Recycling. Ein nicht geringer Teil des Plastikmülls wird auf  
445 Müllverbrennungsanlagen „thermisch verwertet“, anstatt nachhaltig recycelt zu werden. Daher  
446 setzen wir auf die verbindliche Einhaltung einer angemessenen und fortschrittlichen Recycling-  
447 Quote sowie die Investition in Forschung zur Recycling-Technik, sodass auch anspruchsvollere  
448 Wertstoffe recycelt werden können. Weiterhin fordern wir das Verbot von Mikroplastik in  
449 Kosmetika und Körperpflegeprodukten.

450 Um unserer Vorbildfunktion und Verantwortung gerecht zu werden, unterstützen wir ein  
451 Exportverbot von unsortierten Kunststoffabfällen in Nicht-EU-Länder, da eine ordnungsgemäße  
452 Weiterverarbeitung gemäß unserer Standards nicht sichergestellt werden kann.

453 Der Bezirksverband der Jungen Union Lüneburg fordert daher:

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

459 \*Aus Formgründen wird das generische Maskulinum verwendet.

460

461

462

463

464

Verfasser: Junge Union Kreisverband Harburg-Land