

Antrag

Initiator*innen: SPD-Unterbezirk Dresden, Jusos Sachsen

Titel: Mobilität im Wandel

Votum der Antragskommission

Debatte

Antragstext

1 *Der Landesparteitag der SPD Sachsen möge beschließen und an den SPD*
2 *Bundesparteitag weiterleiten:*

3 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind
4 diese lösbar! Folgende politische Ziele sollen gemeinsamer Bestandteil einer
5 nationalen Mobilitätsstrategie werden:

- 6 • Die SPD setzt sich für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilität
7 in Stadt und Land ein. Alle treibhauswirksamen Emissionen werden bis 2050
8 um 95% im Vergleich zu 1990 reduziert. Entsprechend müssen alle
9 Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit den Klimaschutzzielen
10 vereinbar sein und klimaschädliche Subventionen abgebaut werden.
- 11 • Mobilität ist ein Grundrecht und muss für alle Bürger*innen verfügbar – in
12 der Stadt wie auf dem Land – und für alle Bürger*innen bezahlbar sein.
13 Jedoch müssen verursachergerechte Abgaben für Schadstoffaustoß erhoben
14 werden.
- 15 • Alle Reformen wahren faire Arbeitsbedingungen und werden nicht auf dem
16 Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen.

- Der Ausbau von gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und multimodalen Verkehrskonzepten wird den Rückbau des motorisierten Individualverkehrs kompensieren. Dies bedeutet einen Zugewinn an Lebensqualität für die Menschen, indem Emissionen, Unfälle und Stress reduziert werden.
- Wir schaffen einen gesellschaftlichen, technologischen und rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge und sichern gleichzeitig die anonyme, freie und unabhängige Fortbewegung in der digitalisierten Welt.

Mobilität verbindet das Land mit der Stadt, Städte untereinander und verwischt die Grenzen zwischen Nationalstaaten. Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis, das schon immer wichtig war und unsere Gesellschaft verbindet – wir haben Freundschaften und soziale Kontakte in der ganzen Welt, Arbeiten heute von hier und morgen von dort, dazu kommt ein Kurzerholungsurlaub im Nachbarland. Zudem gilt: Mobilität ist Grundrecht. Arbeit, Schule, Uni, aber auch Supermärkte oder ein Kino muss physisch erreichbar sein. Für Teilhabe an der Gesellschaft ist Mobilität ein Muss. Wir müssen also nachhaltig soziale Strategien finden, die allen diese Teilhabe ermöglicht.

Unsere Gesellschaft wird immer mobiler. Jedoch darf Mobilität nicht zu Lasten der Umwelt und der Lebensqualität erfolgen. Mit dem Klimaabkommen von Paris und dem Klimaschutzplan 2050 verpflichteten wir uns zur Treibhausgasneutralität. Doch gerade unser Verkehrssektor hinkt diesen Versprechen hinterher – die Emissionen auf unseren Straßen haben sich seit 1990 nicht verringert, sondern sind angestiegen. Dies liegt auch an der Bedeutung von fossilen Brennstoffen im Energiemix des Verkehrswesens; klimaschädliche Kraftstoffe werden aber keinen Platz in einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie finden können.

Die Bedeutung des PKW wird sich damit verändern müssen: Viele Menschen überdenken die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol bereits. Daneben wächst die Bereitschaft der Bevölkerung auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen Angebote des öffentlichen Personenverkehrs zu nutzen, stetig. Jedoch müssen dafür die Rahmenbedingungen stimmen: Pünktlichkeit, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und angemessene Preise sind Schlüsselfaktoren der postfossilen Mobilität.

Neben wachsendem Verkehrsaufkommen ändern sich unser Mobilitätsverhalten und unsere Mobilitätsgewohnheiten. Künftig werden wir nicht mehr mit dem einen Verkehrsmittel – dem Auto – von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal mit mehreren Verkehrsmitteln die Reisestrecke überwinden: Mit dem Leihfahrrad zur Haltestelle, von dort weiter auf der Schiene und letztlich mit einem Elektroroller zum Ziel.

54 **Emissionsarme Mobilität – Jetzt!**

55 Unsere Mobilität muss sehr viel emissionsärmer werden – sofort! Verkehrsemission
56 machen ein Fünftel der weltweit produzierten Treibhausgase aus. Es ist eine
57 Aufgabe aller Generationen, den menschengemachten Klimawandel gemeinsam zu
58 bekämpfen und abzuwenden. Wenn wir jetzt nicht aktiv werden, werden wir in der
59 Zukunft keine Möglichkeit mehr haben, die Reformen nachzuholen, die in den
60 letzten Jahrzehnten nicht energisch genug vorangetrieben und durchgesetzt
61 wurden. Die Zeit der Bequemlichkeit und der Mobilitätswende ohne Härten ist
62 abgelaufen. Es muss weniger Auto gefahren werden, stattdessen können
63 Pendler*innen im Zug schlafen, Radfahren wird sicherer und verknüpfte
64 Verkehrsplanung wird einfacher zugänglich.

65 Dabei müssen sich unsere Prioritäten ändern: Verkehr muss in erster Linie sehr
66 viel emissionsärmer und mit möglichst kleiner Umweltwirkung erdacht werden.
67 Danach wird es unsere Aufgabe sein die Vielschichtigkeit des Themas in einer
68 zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie zu verankern. Emissionsfreie Mobilität? Das
69 bedeutet weder das Ende des motorisierten Individualverkehrs noch eine
70 dauerhafte Einschränkung unseres Reiseverhaltens. Nichtsdestotrotz wird es dabei
71 kurzfristig spürbare Veränderungen und Einschnitte in unseren gewohnten
72 Fortbewegungsmustern geben.

73 Es sieht danach aus, als ob der fossile Verbrennungsmotor bald der Vergangenheit
74 angehören wird – Länder wie Norwegen und Schweden haben schon heute den
75 zeitnahen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor beschlossen. Dank
76 Neuzulassungsquoten von bis zu 50% tragen die skandinavischen Länder ihren Teil
77 dazu bei, dass weltweit bereits täglich Millionen Elektroautos unterwegs sind.
78 Doch auch hier zeigt sich die Vielschichtigkeit der zukünftigen Mobilität: Damit
79 Elektromobilität ihren Zweck nicht verfehlt, muss bei der Förderung der
80 notwendigen Rohstoffe (z.B. Lithium) sowie der Bereitstellung der erforderlichen
81 Menge an regenerativer Energie (Sonne, Wind und Wasserkraft) und bei der
82 Umsetzung der Verkehrswende zwingend auf eine soziale und umweltfreundliche
83 Ausgestaltung geachtet werden. Energiespeicherung in Akkumulatoren hat dabei
84 Vorrang gegenüber der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle. Klimaneutrale
85 Flüssigkraftstoffe, die bspw. über Power-to-Liquid-Verfahren gewonnen werden,
86 erscheinen insbesondere im Luft- und Schiffsverkehr, aber auch im Langstrecken-
87 und Schwerlastverkehr eine sinnvolle Ergänzung auf dem Weg zur
88 Emissionsvermeidung. Da hier jedoch noch kaum serienreife Produkte vorliegen,
89 muss zunächst stärker in Forschung und Entwicklung investiert werden.

90 Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden
91 und nur durch Integration auf europäischer und globaler Ebene gelingen. Als
92 reiche Industrienationen und europäische Wertegemeinschaft müssen wir nicht nur

93 im internationalen Klimawettbewerb voranschreiten und das Zeitalter der
94 postfossilen Mobilität ausrufen, sondern ebenfalls dafür Sorge tragen, dass
95 ein*e Jede*r teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den Ärmsten
96 lasten, sondern müssen sozial gerecht auf den starken Schultern unserer
97 Gesellschaft aufgeteilt werden. Die Bedürfnisse von Stadt und Land müssen
98 gleichermaßen berücksichtigt werden und auch das Mobilitätsverhalten
99 verschiedener Bevölkerungsgruppen muss in unserer zukünftigen
100 Mobilitätsstrategie Platz finden.

101 Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte ist unser umweltpolitisches Ziel klar:
102 Sehr viel geringerer Ausstoß von Emissionen. Das bedeutet keine Treibhausgase,
103 kein Feinstaub und geringe Lärmbelästigung. Bei Emissionen kann nur das
104 Verursacher*innenprinzip gelten – wer Umwelt und Gesellschaft Schaden zufügt,
105 der muss auch dafür zahlen:

- 106 1. Entweder pauschalisiert über Abgaben gemäß des Äquivalenzprinzips auf den
107 jeweiligen Energieträgern
- 108 2. Individualisiert auf Basis des Verursacher*innenprinzips über eine
109 entsprechende Reinigungsabgabe abgegolten, die fortlaufend zu einem
110 Stichtag erhoben werden.

111 Beide Prinzipien lassen sich auf alle Verkehrsträger – zu Luft, zu Wasser, auf
112 der Straße oder auf der Schiene übertragen. Die zweite, individualisierte
113 Variante erlaubt zusätzlich die selbstständige Emissionsreinigung. Die Folge ist
114 bei beiden Regelungen klar: Wer mehr Emissionen produziert, wird höhere Abgaben
115 zahlen müssen. Es wird somit lohnenswerter gemeinschaftlich und sauber unterwegs
116 zu sein.

117 **Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen**

118 Bundesweit sind in Deutschland je nach Quelle ca. 3-5% der Gesamtfläche durch
119 Verkehrswege (Straßen, Schienen, Start- und Landebahnen und Wasserwege)
120 vollständig versiegelt. Seit der Wende sind täglich im Schnitt 20 Hektar
121 zusätzliches Land durch solche Verkehrswege „(v)erschlossen“ worden.

122 Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren, muss
123 auf möglichst effiziente Verkehrsträger gesetzt werden. Effizient bedeutet in
124 diesem Fall ein hoher Personendurchsatz je Strecke auf möglichst wenig Fläche.
125 Besonders effizient ist hier die Schiene bzw. der öffentliche Nahverkehr –
126 selbst bei geringer Auslastung wird nur ca. ein Drittel der Fläche bei gleichem
127 Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl für Nah- und

128 Fernverkehr.

129 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

130 Laut Umweltbundesamt entfielen in Deutschland im Jahr 2016 von den 57 Mrd. Euro
131 umweltschädlichen Subventionen über die Hälfte auf Verkehrssubventionen.

132 Dabei machen Subventionen für Auto- und Flugverkehr mit jeweils ungefähr 12 Mrd.
133 Euro einen Löwenanteil dieser Bevorzugung aus. Wir fordern insbesondere die
134 Abschaffung bzw. sozial gerechte Reform der folgenden Subventionen:

- 135 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselmotoren – Zurzeit
136 werden 21,9 ct je Liter Diesel (inkl. Kraftstoff & Mehrwertsteuer) Rabatt
137 gegenüber Benzin gewährt und auch andere, weniger umwelt-
138 gesundheitsschädliche Technologie, im Wettbewerb benachteiligt
- 139 • 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt Anreize
140 zu setzen, in der Nähe der Arbeitsstätte zu wohnen oder umweltschonend zu
141 pendeln, profitieren vor allem Gutverdiener*innen und PKW-Nutzer*innen von
142 der steuerlichen Bevorzugung
- 143 • 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin
144 (davon 0,5 Mrd. Euro für Flüge im nationalen & 6,6 Mrd. Euro im
145 internationalen Raum) – trotz international ungleicher Besteuerung und
146 Regulierung, muss zumindest eine europäische Antwort gegen unfairen
147 Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gegeben werden
- 148 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler
149 Flüge – die Lage gestaltet sich hier ähnlich wie bei der fehlenden
150 Kerosinsteuer: es braucht dringend eine globale, zumindest aber eine
151 europäische Lösung mit gerechter Besteuerung.

152 Hinzu kommt die direkte und indirekte Förderung des Baus und Betriebs von
153 kleinen, meist unprofitablen internationalen Flughäfen und Regionalflughäfen.
154 Stattdessen sollten die Länder und Kommunen dabei unterstützt werden, eine
155 starke schienengebundene Anbindung an die großen Flugdrehkreuze zu erhalten.

156 Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden.
157 Neben der Option eines strikten Verbots und den damit verbundenen
158 Ausweichreaktionen (Flugreise über das Ausland & Umwege), muss sich der
159 Klimaschaden von Flugreisen konsequent in Ticketpreisen widerspiegeln – denn die

160 Kosten von Flugreisen spiegeln nicht den ökologischen und gesellschaftlichen
161 Schaden wider, den sie verursachen.

162 Wir müssen uns dafür einsetzen, dass alle umweltschädlichen Subventionen
163 abgeschafft oder reformiert werden: Klimaschädlichen Kraftstoffen und
164 Fortbewegungsmitteln darf kein staatlich geförderter Vorteil zu Ungunsten der
165 Ökologie gewährt werden!

166 **Europaweites Schienennetz und die Rolle der Deutschen Bahn**

167 Um von Prag nach Barcelona zu reisen, wird heute je nach verwendetem
168 Verkehrsmittel eine unterschiedliche Reisedauer benötigt. Mit dem Zug werden 21-
169 25 Stunden benötigt, mit dem Auto 16-17 Stunden und mit dem Flugzeug inkl.
170 Sicherheitskontrolle & Gepäckabholung sowie An- & Abreise zum Flughafen 5-7
171 Stunden. Genau konträr verhält es sich mit den Emissionen: Das Flugzeug ist mit
172 Abstand am umweltschädlichsten, während mit dem Zug zumindest theoretisch
173 Emissionsfreiheit möglich ist.

174 Es wird deutlich, dass bei der europäischen Mobilität der Ausbau auf der Schiene
175 bislang verschlafen wurde. Ist der Zugverkehr im innerdeutschen Raum im Punkt
176 Gesamtreisezeit in der Regel gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig – durch
177 bessere Lage, höhere Taktung und ein dichtes Netz – wäre auch im
178 innereuropäischen Verkehr eine Reisezeit für die Strecke Barcelona-Prag von 8-
179 10h realistisch.

180 Diese Perspektive wird jedoch durch zahlreiche Aspekte untergraben:

- 181 • Förderprogramme der EU, die den effizienten Streckenausbau durch
182 Tempolimits von 160 km/h hemmen,
- 183 • konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander
184 getaktet sind und
- 185 • lange Genehmigungsverfahren, fehlende Entscheidungen, und lange
186 Ausführungsdauer und
- 187 • ein allgemeiner Investitionsstau bei der Schieneninfrastruktur.

188 Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. an den innereuropäischen
189 Grenzübergängen, aber auch innerhalb Deutschlands unzureichend in Stand gehalten
190 ist. Deswegen müssen Förderprogramme der EU und bilaterale Kooperationsverträge

191 den Auf- & Ausbau des innereuropäischen Höchstgeschwindigkeitsnetzes mit höheren
192 Maximal- & Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen. Daneben
193 ist die Nutzbarkeit der Grenzübergänge unter aktuellen betrieblichen
194 Gesichtspunkten herzustellen bzw. flexibler zu gestalten. Dabei müssen
195 Baumaßnahmen im Sinne von national und international vertakteten Verkehren, wie
196 beispielsweise dem „Deutschlandtakt“, erfolgen.

197 Im Zuge dessen sind erhebliche Investitionen ins europaweite Schienennetz zu
198 tätigen, obwohl sich diese erst nach Jahrzehnten auszahlen werden. Im deutschen
199 Netz sind noch heute hauptsächlich Brücken aktiv, die vor über 100 Jahren gebaut
200 wurden. Investitionen ins Schienennetz sind langfristige Investitionen für den
201 Klimaschutz und damit für die Zukunft.

202 Gleiches gilt für den Nachtverkehr auf der Schiene. Als wichtige zusätzliche
203 Komponente der Personenbeförderung und der effizienten Streckenausnutzung, muss
204 dieser insbesondere auf Langstrecken als Alternative zum Flugverkehr auf
205 europäischer Ebene ausgebaut bzw. entwickelt werden.

206 Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol. Auf einem mitgliedersstaatlich bzw.
207 europäisch-gemeinschaftlich zur Verfügung gestellten Schienennetz können
208 unterschiedliche Anbieter in Personen- und Güterverkehr verschiedene Strecken
209 anbieten und entsprechend der Nutzungsintensität Gebühren zum Strukturerehalt
210 zahlen. Gleichzeitig muss die Kooperation europäischen Eisenbahngesellschaften
211 tiefer gehen und über die Bündelung einiger Kompetenzen unter einem Dach
212 nachgedacht werden. Außerdem könnten so Hürden beim grenzüberschreitenden
213 Verkehr abgebaut und das Konzept der EuroCity-Linien ausgebaut werden.

214 Für Deutschland muss es mittelfristiges Ziel sein, dass das Schienennetz (ca.
215 ein Zehntel) ausreichend Kapazität aufgebaut hat, um die Straße (ca. die Hälfte)
216 als führenden Verkehrsträger im Güterverkehr abzulösen. Besonders absurd
217 erscheint vor dem Hintergrund, dass das deutsche Staatsunternehmen „Die Deutsche
218 Bahn“ 2/3 ihres Gütertransports über die Straße abwickelt.

219 Im Personenfernverkehr muss das mittelfristige Ziel sein, dass Großstädte zu
220 ihren Nachbarstädten min. im Stundentakt angebunden werden. Der gleiche Takt
221 gilt für die Anbindung der Mittelzentren an ihre jeweiligen Oberzentren und
222 Unterzentren an ihre jeweiligen Mittelzentren. Eine enge Taktung und kurze
223 Reisezeiten bringen Regionen dichter zusammen. Wichtig für die Fahrpläne der
224 Eisenbahnunternehmen ist an dieser Stelle auch die Taktung von Fernverkehr auf
225 Regional- & Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV.

226 Die Schiene als umweltfreundlichster Verkehrsträger ist gegenüber dem

227 motorisierten Individualverkehr besonders subventionswürdig. Die Länder der
228 europäischen Union sollten dementsprechend dem Beispiel von Dänemark, Irland &
229 Großbritannien folgen und die Mehrwertsteuer für schienengebundenen Verkehr
230 abschaffen.

231 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

232 Der schwarz-gelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des
233 Fernbusmarktes seit 2013 zu verdanken. Mit Versprechen eines grünen und
234 günstigen Fernverkehrs wurde somit ein groß angelegter Angriff auf die Deutsche
235 Bahn gestartet. Allerdings wurde schnell klar, dass das Geschäftsmodell vor
236 allem aus Lohndumping bestand und die angenommene Auslastung bei weitem nicht
237 erreicht wurde. Der Preiskampf der Fernbusunternehmen untereinander und gegen
238 die Deutsche Bahn wird zusätzlich durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von
239 Straßengefördert – die Nutzung der Schiene ist durch sogenannte Trassenpreise
240 jedoch nicht kostenlos. Aus der anfänglichen Konkurrenz- und Goldgräber*innen-
241 Stimmung auf dem Fernbusmarkt haben sich inzwischen mono- bzw. oligopole
242 Strukturen entwickelt, die vor allem auf den rentablen Strecken zwischen
243 Großstädten die positiven Skalen- und Netzwerkeffekte der Deutschen Bahn
244 mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der Fernbusse zu keinem Zeitpunkt
245 mit dem Schienenverkehr mithalten konnte. Allerdings ergaben sich durch
246 Fernbusse vor allem für Menschen mit geringen Einkommen neue und günstige
247 Reisemöglichkeiten, die durch die Bahn aufgrund ihrer Preis- und Angebotspolitik
248 nicht mehr bereitgestellt wurden.

249 Daher muss auch diese umweltschädliche Bevorzugung der Fernbusse durch eine
250 vergleichbare Straßennutzungsgebühr und einen Mindestlohn für Busfahrer abgebaut
251 werden.

252 **Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt...**

253 Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor
254 Herausforderungen. Europaweit wächst die Stadtbevölkerung während die
255 Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind immer größere Städte mit immer
256 größeren Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die innerstädtische
257 Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität. Auf der anderen Seite sind
258 Abgase, Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung ebendieser. In
259 Städten wird gerade der private PKW zum zunehmenden Problem und führt bereits
260 heute in einigen Großstädten zum Verkehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige
261 Reisegeschwindigkeit sind die Folge.

262 Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte

263 Autospur auf den Hauptverkehrsmagistralen sein. Stattdessen werden multimodale
264 Konzepte, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verbinden, in den
265 Vordergrund treten. In diesen Konzepten werden Fußgänger*innen, Fahrräder,
266 Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente des öffentliche Personennahverkehr
267 deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke nicht
268 mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue
269 Konzeption der Besitzverhältnisse. Die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol
270 scheint sich zu wandeln und die gemeinschaftliche Nutzung von PKW in Form von
271 Sharing-Konzepten entwickelt sich zumindest in den Zentren unserer Großstädte
272 zur attraktiven Alternative.

273 Eine Umstellung des städtischen Verkehrswesens besteht jedoch nicht nur aus dem
274 Ausbau und der Ermöglichung multimodaler Konzepte, sondern auch in der
275 Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs – ein wichtiger Schritt hin
276 zur Steigerung der Attraktivität des Stadtlebens und Erhöhung der städtischen
277 Verkehrssicherheit.

278 Multimodale Sharing-Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing-Konzepte
279 benötigen öffentlich zugängliche Stellflächen, an denen intermodale
280 Mobilitätspunkte für den Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln
281 entstehen können – begleitet von einer moderaten Politik gegenüber „wild“
282 geparkten Leihfahrrädern oder Leihrollern. Dafür können insbesondere bisherige
283 PKW-Parkplatzflächen umgewidmet und aufgewertet werden. Im Weiteren benötigen
284 die neuen Verkehrsmittel Platz im alten Straßenverkehr: beidseitig befahrbare
285 Radwege, reine Fahrradschnellwege, Busspuren, Straßenbahngleise. Zur Umsetzung
286 dieser Konzepte muss allerdings Platz geschaffen werden – die Dominanz des PKW
287 muss dafür aber weichen.

288 Gerade um größere Bauprojekte wie eine neue Straßenbahn, S-Bahn oder U-Bahn-
289 Linie in der Stadt umzusetzen, gehen schnell Jahrzehnte ins Land. Hier müssen
290 vereinfachte Zulassungs- und Planungsverfahren erlaubt werden, um eine schnelle
291 Verkehrswende überhaupt erst möglich zu machen.

292 Auch die eingesetzten Fahrzeugtypen müssen sich im multimodalen Konzept
293 verändern: Durch die zunehmende Präsenz von Fahrrädern & elektrischen
294 Kleinstfahrzeugen benötigen diese selbstverständlich ausreichende
295 Transportflächen im öffentlichen Nahverkehr.

296 Große Straßen für den Durchgangsverkehr dürfen nicht mehr durch die Stadt führen
297 – entgegen dem häufigen Irrtum profitieren Städte durch durchfahrenden
298 Autoverkehr weder im Bereich des Tourismus noch im Bereich des Einzelhandels.
299 Stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine sinkende Lebensqualität.

300 Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h m Stadtverkehr noch das
301 schnellste Verkehrsmittel und ÖPNV & Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h
302 spürbar langsamer bzw. weniger attraktiv. Autofahrten im Wohngebiet machen in
303 der Regel allerdings nur einen Bruchteil der Reisedecke aus. Eine konsequente
304 Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h in Wohngebieten verlängert
305 die Reisezeit also nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit und der
306 Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so verhindert, dass moderne
307 Navigationssysteme den Verkehr auf vermeintlich schnellere Routen durch
308 Wohngebiete führen.

309 Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen
310 werden auf andere Verkehrsmittel umsteigen, um in das Stadttinnere zu gelangen.
311 Mit einer effizienten Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflächen für
312 Sharing-Konzepte, dem gezielten Rückbau von Stellplätzen und geschickten
313 Anreizmechanismen für Bus und Bahn kann der Autoverkehr effektiv verringert
314 werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt geschaffen werden. In
315 der Übergangszeit – bis zur Abkehr vom personengesteuerten motorisierten
316 Individualverkehr – sind vom ÖPNV gut erschlossene Park-&-Ride-Parkplätze zu
317 erhalten bzw. zu schaffen. Dies führt dazu, dass wir auch diejenigen, die
318 weiterhin auf das Auto angewiesen sind, bspw. Menschen aus dem ländlichen Raum,
319 weiterhin Mobilität garantieren. Eine lebenswerte Stadt der Zukunft hält den
320 motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich aus der Stadt heraus, bei
321 sinnvollen Ausnahmen für Liefer- & Anwohner*innenverkehr sowie
322 Einsatzfahrzeugen.

323 **... und andererseits fehlende Fortbewegungsmöglichkeiten auf dem Land?**

324 Während die Großstädte mit dem Verkehrskollaps kämpfen, ist im ländlichen Raum
325 das Auto häufig das einzige adäquate Fortbewegungsmittel. Wenn überhaupt ein Bus
326 durchs Dorf fährt, ist dies entweder der Schulbus oder die einzige Verbindung
327 des Tages. Besonders tragisch für jene, die kein Auto oder Führerschein haben.

328 Dies ist die Folge einer von der Autoindustrie getriebenen Politik der letzten
329 Jahrzehnte: Bahnhöfe und ganze Schienenstreckenabschnitte wurden zurückgebaut
330 und müssen jetzt mühsam wiederaufgebaut werden.

331 Nichtsdestotrotz greifen hier zunächst ähnliche Maßnahmen wie in der Stadt:

- 332 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 333 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,

- 334 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h,
- 335 • die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis,
- 336 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr,
- 337 • multimodale Mobilitätskonzepte,
- 338 • Förderung von Fahrgemeinschaften,
- 339 • Schaffung dezentraler Versorgungsstruktur, bspw. mobile Bürger*innenämter
- 340 • Glasfaserausbau in allen Regionen ohne Bürger*innenbefragung & ohne
- 341 finanzielle Beteiligung der Anwohner*innen, um moderne Arbeitskonzepte wie
- 342 Home-Office überhaupt zu ermöglichen

343 Im Gegensatz zur Großstadt wird der Individualverkehr auch im ländlichen Raum
344 weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Hier besteht die Aufgabe darin,
345 entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Häufig müssen nur wenige Kilometer
346 bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle
347 überwunden werden. Gerade außerhalb der Städte müssen Ladeinfrastrukturen für E-
348 Mobilität geschaffen werden und am Rande der Ballungsräume entsprechende Park-&-
349 Ride-Möglichkeiten ausgebaut werden.

350 **Wer zahlt?**

351 Klima- und Umweltschutz im Verkehrsbereich können nur gelingen, wenn sie als
352 gemein-schaftliches Ziel mit sozialer Komponente erdacht werden: Die Abweichung
353 von einer Verur-sacher*innen-gerechten Finanzierung muss dann vertretbar sein,
354 wenn es um gesellschaftliche Teilhabe für alle geht – unabhängig von
355 körperlichen, finanziellen oder sonstigen Charakteristika. Deswegen unterstützen
356 wir Modelle wie z.B. ein Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen oder
357 ein Bildungsticket für alle Schülerinnen und Schüler. Damit wird
358 gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen möglich. Während das
359 Verursacher*innenprinzip bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales Element
360 sein soll, muss der öffentliche Nahverkehr sowohl auf die
361 Nutzer*innenfinanzierung, als auch staatliche Unterstützung auf-bauen. Auch die
362 Finanzierung durch Nutznießer*innen, die z.B. bei Bauprojekten von der guten
363 ÖPNV-Erschließung profitieren, wollen wir ausbauen.

364 Ein guter ÖPNV, der systematisch ausgebaut wird, braucht eine breite und

365 verlässliche Finanzierungsbasis. Einer übertriebenen Preisentwicklung, wie sie
366 in den letzten Jahren man-cherorts zu beobachten war, erteilen wir aber eine
367 klare Absage. Zugleich wollen wir komplexe Ticketsysteme im Zuge der
368 Digitalisierung deutlich verschlanken, um Zugangsbarrieren zu senken und
369 Kostensenkungen im laufenden Geschäft von Anbieter*innen und Betreiber*innen zu
370 ermöglichen.

371 Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifdschungel aus Sparpreis, Super Sparpreis
372 und unterschiedlichen BahnCards verabschieden. Dies schafft ein intransparentes
373 Preismodell, welches die empfangene Leistung kaum widerspiegelt und gerade
374 Wenignutzer*innen abschreckt. Gleichzeitig werden beim Flexpreis
375 schwindelerregende Höhen erreicht, die selbst für Menschen mit höherem Einkommen
376 kaum bezahlbar sind.

377 Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der
378 Mobilität nicht zur Schuldenfalle für die Eltern werden: Schulpflichtige Kinder
379 müssen generell kostenlos im Fernverkehr fahren können. Im Weiteren sollte das
380 Preismodell im Fernverkehr bis zu einem Maximalpreis stärker an die Entfernung
381 gekoppelt werden. Davon unbeschadet bleibt die kurzfristige Lenkung von
382 Fahrgastströmen durch steigende Preise bei steigender Auslastung. Dies darf
383 jedoch nicht zum generellen Ausschluss von Geringverdienenden führen.
384 Mittelfristig müssen überausgelastete Verbindungen durch weitere Züge bzw.
385 Streckenaus- & -neubau kompensiert werden. Eine Unterscheidung in 1. & 2. Klasse
386 ist in Zukunft gerade im Regionalverkehr nicht mehr notwendig.

387 Auch die Bundesregierung, Mitarbeiter*innen des öffentlichen Diensts oder
388 Abgeordnete müssen die Klimaschädlichkeit ihrer Dienstreisen einschränken.
389 Innerdeutsche Reisen sollten grundsätzlich mit dem Zug erfolgen und nur im
390 Ausnahmefall mit anderen Verkehrsmitteln.

391 **Neue & innovative Verkehrsmittel**

392 Elektrofahrrad, E-Scooter, Pedelec, Segway, Hoverboard, ... – In den letzten
393 Jahren sind immer neue Innovationen der Fortbewegung auf den Markt gekommen.
394 Gemeinsam ist ihnen der problematische Umgang durch den deutschen Gesetzgeber.
395 Waren Elektroroller zu Beginn des Jahres noch gar nicht legal einsetzbar, wurden
396 sie im Juni vergleichsweise stark reglementiert für den deutschen Verkehrsraum
397 zugelassen. Europaweit gibt es unterschiedliche Regelungen – Probleme &
398 Verwirrung für Hersteller*innen und Verbraucher*innen werden so nicht
399 ausbleiben.

400 So sehr eine Befreiung von der Führerscheinplicht für die meisten dieser

401 Elektrokleinstfahrzeuge zu begrüßen ist, umso mehr scheiden sich die Geister an
402 der Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit. Die maximal zulässige
403 Höchstgeschwindigkeit wird voraussichtlich 20 km/h betragen, im Nachbarland
404 Österreich werden es 25 km/h, in den USA sogar bis zu 32 km/h. Erscheint eine
405 Abstufung nach Alter der*s Fahrer*in und unterschiedlichen Nutzungsorten –
406 Fußgänger*innenzone, Fußweg, Radweg, oder Straße – sinnvoll, ist eine pauschale
407 Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h sehr konservativ. Um die
408 multimodalen Verkehrskonzepte sinnvoll unterstützen zu können, wäre es besser
409 sich an den Grenzwerten aus der USA oder zumindest unseren europäischen Nachbarn
410 zu orientieren. Gegebenenfalls kann für das Führen von Kleinstfahrzeugen mit
411 höheren Geschwindigkeiten zusätzlich ein Mofa-Führerschein notwendig sein.

412 Die ersten Erfahrungen mit kommerziellen Anbietern im Elektrokleinstfahrzeuge-
413 Bereich sind leider nicht besonders positiv. Getrieben vom schnellen Geld, haben
414 diese weder auf Nachhaltigkeit noch ausgereifte Konzepte gesetzt: Abstellen auf
415 ungeeigneten Flächen, sehr kurze Akkulaufzeiten, Transport mit
416 Verbrennungsmotoren zur Ladestation, hohe Preise, geringe Verkehrssicherheit,
417 kurze Lebensdauer, Ausbreitung in Großstädten, ... Nichtsdestotrotz können
418 Elektrokleinstfahrzeuge in Verbindung mit Sharing-Konzepte insbesondere für den
419 innerstädtischen Verkehr und zur Überwindung der letzten Meile oder als
420 eigenständiges Verkehrsmittel einen wichtiger Grundpfeiler bilden.

421 In kommunaler Trägerschaft können diese Konzepte auch in kleineren Städten
422 umgesetzt werden. Verbunden mit langlebigeren Geräten, Ladestationen für private
423 und geteilte Fahrzeuge und umgewidmeten Verkehrsraum ist die Technologie nicht
424 vorschnell abzuschreiben.

425 **Das gute alte Fahrrad**

426 Um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen
427 ergriffen werden. Die Stadt und ihre Straßen müssen an das Rad angepasst werden,
428 damit Radfahrer*innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können.
429 In die beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen und Überholverbotsschilder
430 zum Schutz von Radfahrer*innen an engen Stellen sind erste richtige Schritte.
431 Die Kommunen müssen sich hier an neuen, wenn auch kleinen, Konzepten
432 orientieren, wie bspw. grüne Wellen bei Ampelschaltungen angepasst auf
433 Fahrradgeschwindigkeiten und grüne Pfeile für Radfahrende. Insgesamt sind die
434 Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsplan
435 zu erstellen.

436 Ein ÖPNV ist nur so gut, wie seine Einbindung von Radfahrenden. Hier gilt es
437 nicht nur Pendler*innen-freundliche Radstellplätze an Bahnstationen zu schaffen,
438 sondern auch eine einfache und komfortable Mitnahme zu gewährleisten, bspw.

439 durch Multifunktionsabteile für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwägen.

440 Als wichtiges Transportmittel der Zukunft, mit zunehmendem Anteil an Paket- und
441 Logistikdiensten, sind Lastenräder eine sinnvolle Alternative. Mit zusätzlicher
442 elektrischer Unterstützung können auch erhebliche Mengen an Gütern
443 umweltfreundlich und platzsparend transportiert werden. Deswegen müssen nicht
444 nur Radwege in ihrer Breite angepasst werden, sondern eine Anschaffung sollte
445 durch entsprechende Förderprogramme vereinfacht werden.

446 **Digital first?**

447 Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die
448 Digitalisierung. Multimodale Konzepte werden noch flexibler und können auf
449 kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel oder Streckensperrungen
450 reagieren. Mit automatisierten Routenberechnungen kann zu jedem Zeitpunkt –
451 unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets die ökologischste und
452 schnellste Route gefunden werden. Mobilitätsträger müssen dazu verpflichtet
453 werden, von ihnen erhobene Routing-Daten anbieterübergreifend zur Verfügung zu
454 stellen. Dies muss unter Zugrundelegung unter den strengen Datenschutzprinzipien
455 der Datenvermeidung & Datensparsamkeit geschehen – insbesondere die massenhafte
456 Erstellung öffentlich zugänglicher und personalisierter Aufenthaltsprofile muss
457 verhindert werden, indem personenbezogene Daten nicht geteilt und bestenfalls
458 gar nicht erhoben werden.

459 Einen weiteren großartigen Aspekt der digitalen Mobilität bildet das autonome
460 Fahren, sei es beim geteilten Auto, beim Bus oder beim Fernzug. Die Chancen sind
461 riesig bzgl. Qualität, Geschwindigkeit, Sicherheit, Kosten & Verfügbarkeit. Von
462 politischer Seite muss zügig ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, der das
463 autonome Fahren europaweit einheitlich regelt und ermöglicht. Dabei gilt es
464 technische Möglichkeiten, Haftungsfragen und Gefahren auszuloten:

- 465 • Wenn es auch häufig herangeführt wird, ist eine Aufhebung der
466 Netzneutralität für den sicheren autonomen Verkehr in keiner Weise
467 notwendig und bringt auch keine nennenswerten Vorteile.

- 468 • Obwohl es bei komplexen Systemen schwierig ist, ist völlig klar, dass
469 Hersteller*innen für ihre Produkte garantieren und haften müssen. Das
470 heißt bei Unfällen müssen versagende Komponenten gefunden werden,
471 zugehörige Hersteller*innen zur Verantwortung gezogen werden und die
472 identifizierten Komponenten optimiert werden. In der Regel wird es dabei
473 um fahrlässige Handlungen gehen.

- 474 • Die Welt besteht nicht nur aus Trolley-Problemen. In der realen Praxis
475 kommen sie praktisch nicht vor. Die Vorteile bei der sonstigen
476 Unfallvermeidung überwiegen die Nichtentscheidbarkeit dieser Probleme
477 derart, dass sie den Vormarsch der autonomen Mobilität nicht bremsen
478 sollten.

- 479 • An autonomen Fahrzeugen hängen Leben. Es handelt sich also um eine
480 besonders kritische digitale Infrastruktur. Es ist somit gesetzlich
481 sicherzustellen, dass gewisse IT-Sicherheitsmindeststandards eingehalten
482 werden: von eigenen Sensoren gemessene Daten haben eine höhere Relevanz
483 als externe empfangene Daten, Multimedia-Systeme sind von
484 fahrzeugrelevanten Systemen strikt zu trennen, Updates dürfen nur in
485 „sicherer“ Umgebung nach umfangreicher Testung eingespielt werden.

- 486 • Arbeitskräfte in dadurch obsolet werdenden Arbeitsverhältnissen müssen
487 angemessene Folgebeschäftigungen erhalten.

488 Trotz der großen Vorteile der digitalen Mobilität beinhaltet gerade die kaum
489 vermeidbare Erfassung von Geo- und Bewegungsdaten im Rahmen der Digitalisierung
490 der Mobilität große Gefahren. Faktisch wird klar, wer – wann – wo – mit wem –
491 wie lang unterwegs war. Trotz der gegebenen Schwierigkeiten müssen Konzepte
492 entwickelt werden, die weiterhin die anonyme, freie und unabhängige Fortbewegung
493 durch den öffentlichen Raum ermöglichen – nur die Codierung mit einem Pseudonym
494 bringt hier keine Vorteile. Unterstützend wirken dabei Abo- oder Flatrate-
495 Modelle, da so keine zeitscharfe Abrechnung von Mobilitätsleistungen notwendig
496 wird. Wichtig ist nur, wo sich die jeweiligen Fahrzeuge befinden und ob sie
497 gerade verliehen sind. Nicht relevant ist, wer sie benutzt hat – es erfolgt also
498 keine Personenprüfungen, sondern eine Berechtigungsprüfung.

499 **Fazit**

500 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind
501 diese lösbar! Die Zukunft der klimaneutralen Mobilität baut auf gemeinsam
502 genutzten Verkehrsmitteln und gesellschaftlicher Teilhabe auf – gemeinsam
503 klassisch in Bus und Bahn oder modern durch Sharing-Konzepte.

504 Folgende Ziele & Maßnahmen müssen zwingend Teil eines Konzepts für die Mobilität
505 der Zukunft sein:

- 506 • Sehr viel emissionsärmere Mobilität,

- 507 • Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,

- 508 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von
509 Versiegelung durch den Rückbau von Straßen bzw. effizientere Nutzung von
510 versiegelten Flächen von gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern,
511 insbesondere durch Schienenverkehr,

- 512 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr

- 513 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,

- 514 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,

- 515 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,

- 516 • die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehr
517 zu Gunsten von anderen Verkehrsträgern und Sharing-Konzepten,

- 518 • Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen &
519 grenzüberschreitenden Verkehrsverbänden

- 520 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,

- 521 • Förderung & Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit
522 Elektrokleinstfahrzeuge,

- 523 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmens
524 für autonome Fahrzeuge und

- 525 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der
526 digitalisierten Welt.

- 527 • Wir werden im gesamten öffentlichen Personen-Nahverkehr und Schienen-
528 Personen-Nahverkehr Barrierefreiheit umsetzen.