

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
4 sind diese lösbar! Folgende politische Ziele sollen gemeinsamer Bestandteil
5 einer nationalen Mobilitätsstrategie werden:

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

17 Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen.

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

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

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

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

49 Neben wachsendem Verkehrsaufkommen ändern sich unser Mobilitätsverhalten und
50 unsere Mobilitätsgewohnheiten. Künftig werden wir nicht mehr mit dem einen
51 Verkehrsmittel – dem Auto – von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal
52 mit mehreren Verkehrsmitteln die Reisedistanz überwinden: Mit dem Leihfahrrad

53 zur Haltestelle, von dort weiter auf der Schiene und letztlich mit einem
54 Elektroroller zum Ziel.

55 **Emissionsarme Mobilität – Jetzt!**

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

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

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

91 Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden
92 und nur durch Integration auf europäischer und globaler Ebene gelingen. Als
93 reiche Industrienationen und europäische Wertegemeinschaft müssen wir nicht
94 nur im internationalen Klimawettbewerb voranschreiten und das Zeitalter der
95 postfossilen Mobilität ausrufen, sondern ebenfalls dafür Sorge tragen, dass
96 ein*e Jede*r teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den
97 Ärmsten lasten, sondern müssen sozial gerecht auf den starken Schultern
98 unserer Gesellschaft aufgeteilt werden. Die Bedürfnisse von Stadt und Land
99 müssen gleichermaßen berücksichtigt werden und auch das Mobilitätsverhalten
100 verschiedener Bevölkerungsgruppen muss in unserer zukünftigen
101 Mobilitätsstrategie Platz finden.

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

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

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

118 **Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen**

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

123 Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren,
124 muss auf möglichst effiziente Verkehrsträger gesetzt werden. Effizient
125 bedeutet in diesem Fall ein hoher Personendurchsatz je Strecke auf möglichst

126 wenig Fläche. Besonders effizient ist hier die Schiene bzw. der öffentliche
127 Nahverkehr – selbst bei geringer Auslastung wird nur ca. ein Drittel der
128 Fläche bei gleichem Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl
129 für Nah- und Fernverkehr.

130 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

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

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

- 136 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselkraftstoff –
137 Zurzeit werden 21,9 ct je Liter Diesel (inkl. Kraftstoff & Mehrwertsteuer)
138 Rabatt gegenüber Benzin gewährt und auch andere, weniger umwelt-
139 gesundheitschädliche Technologie, im Wettbewerb benachteiligt

- 140 • 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt
141 Anreize zu setzen, in der Nähe der Arbeitsstätte zu wohnen oder
142 umweltschonend zu pendeln, profitieren vor allem Gutverdiener*innen und
143 PKW-Nutzer*innen von der steuerlichen Bevorzugung

- 144 • 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin
145 (davon 0,5 Mrd. Euro für Flüge im nationalen & 6,6 Mrd. Euro im
146 internationalen Raum) – trotz international ungleicher Besteuerung und
147 Regulierung, muss zumindest eine europäische Antwort gegen unfairen
148 Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gegeben werden

- 149 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung
150 internationaler Flüge – die Lage gestaltet sich hier ähnlich wie bei
151 der fehlenden Kerosinsteuer: es braucht dringend eine globale, zumindest
152 aber eine europäische Lösung mit gerechter Besteuerung.

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

157 Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden.

158 Neben der Option eines strikten Verbots und den damit verbundenen
159 Ausweichreaktionen (Flugreise über das Ausland & Umwege), muss sich der
160 Klimaschaden von Flugreisen konsequent in Ticketpreisen widerspiegeln – denn
161 die Kosten von Flugreisen spiegeln nicht den ökologischen und
162 gesellschaftlichen Schaden wider, den sie verursachen.

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

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

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

175 Es wird deutlich, dass bei der europäischen Mobilität der Ausbau auf der
176 Schiene bislang verschlafen wurde. Ist der Zugverkehr im innerdeutschen Raum im
177 Punkt Gesamtreisezeit in der Regel gegenüber dem Flugzeug konkurrenzfähig –
178 durch bessere Lage, höhere Taktung und ein dichtes Netz – wäre auch im
179 innereuropäischen Verkehr eine Reisezeit für die Strecke Barcelona-Prag von 8-
180 10h realistisch.

181 Diese Perspektive wird jedoch durch zahlreiche Aspekte untergraben:

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

189 Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. an den innereuropäischen
190 Grenzübergängen, aber auch innerhalb Deutschlands unzureichend in Stand
191 gehalten ist. Deswegen müssen Förderprogramme der EU und bilaterale
192 Kooperationsverträge den Auf- & Ausbau des innereuropäischen
193 Höchstgeschwindigkeitsnetzes mit höheren Maximal- &
194 Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen. Daneben ist die
195 Nutzbarkeit der Grenzübergänge unter aktuellen betrieblichen Gesichtspunkten
196 herzustellen bzw. flexibler zu gestalten. Dabei müssen Baumaßnahmen im Sinne
197 von national und international vertakteten Verkehren, wie beispielsweise dem
198 „Deutschlandtakt“, erfolgen.

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

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

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

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

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

227 Regional- & Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV.

228 Die Schiene als umweltfreundlichster Verkehrsträger ist gegenüber dem
229 motorisierten Individualverkehr besonders subventionswürdig. Die Länder der
230 europäischen Union sollten dementsprechend dem Beispiel von Dänemark, Irland &
231 Großbritannien folgen und die Mehrwertsteuer für schienenungebundenen Verkehr
232 abschaffen.

233 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

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

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

254 **Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt..**

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

263 niedrige Reisegeschwindigkeit sind die Folge.

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

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

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

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

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

298 Große Straßen für den Durchgangsverkehr dürfen nicht mehr durch die Stadt

299 führen – entgegen dem häufigen Irrtum profitieren Städte durch
300 durchfahrenden Autoverkehr weder im Bereich des Tourismus noch im Bereich des
301 Einzelhandels. Stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine sinkende
302 Lebensqualität.

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

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

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

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

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

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

- 336 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 337 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,
- 338 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h,
- 339 • die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis,
- 340 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr,
- 341 • multimodale Mobilitätskonzepte,
- 342 • Förderung von Fahrgemeinschaften,
- 343 • Schaffung dezentraler Versorgungsstruktur, bspw. mobile
344 Bürger*innenämter
- 345 • Glasfaserausbau in allen Regionen ohne Bürger*innenbefragung & ohne
346 finanzielle Beteiligung der Anwohner*innen, um moderne Arbeitskonzepte wie
347 Home-Office überhaupt zu ermöglichen

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

355 **Wer zahlt?**

356 Klima- und Umweltschutz im Verkehrsbereich können nur gelingen, wenn sie als
357 gemein-schaftliches Ziel mit sozialer Komponente erdacht werden: Die Abweichung
358 von einer Verur-sacher*innen-gerechten Finanzierung muss dann vertretbar sein,
359 wenn es um gesellschaftliche Teilhabe für alle geht – unabhängig von
360 körperlichen, finanziellen oder sonstigen Charakteristika. Deswegen
361 unterstützen wir Modelle wie z.B. ein Sozialticket für Menschen mit geringem
362 Einkommen oder ein Bildungsticket für alle Schülerinnen und Schüler. Damit

363 wird gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen möglich. Während das
364 Verursacher*innenprinzip bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales
365 Element sein soll, muss der öffentliche Nahverkehr sowohl auf die
366 Nutzer*innenfinanzierung, als auch staatliche Unterstützung auf-bauen. Auch die
367 Finanzierung durch Nutznießer*innen, die z.B. bei Bauprojekten von der guten
368 ÖPNV-Erschließung profitieren, wollen wir ausbauen.

369 Ein guter ÖPNV, der systematisch ausgebaut wird, braucht eine breite und
370 verlässliche Finanzierungsbasis. Einer übertriebenen Preisentwicklung, wie sie
371 in den letzten Jahren man-cherorts zu beobachten war, erteilen wir aber eine
372 klare Absage. Zugleich wollen wir komplexe Ticketsysteme im Zuge der
373 Digitalisierung deutlich verschlanken, um Zugangsbarrieren zu senken und
374 Kostensenkungen im laufenden Geschäft von Anbieter*innen und Betreiber*innen zu
375 ermöglichen.

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

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

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

396 **Neue & innovative Verkehrsmittel**

397 Elektrofahrrad, E-Scooter, Pedelec, Segway, Hoverboard, ... – In den letzten
398 Jahren sind immer neue Innovationen der Fortbewegung auf den Markt gekommen.

399 Gemeinsam ist ihnen der problematische Umgang durch den deutschen Gesetzgeber.
400 Waren Elektroroller zu Beginn des Jahres noch gar nicht legal einsetzbar, wurden
401 sie im Juni vergleichsweise stark reglementiert für den deutschen Verkehrsraum
402 zugelassen. Europaweit gibt es unterschiedliche Regelungen – Probleme &
403 Verwirrung für Hersteller*innen und Verbraucher*innen werden so nicht
404 ausbleiben.

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

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

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

431 **Das gute alte Fahrrad**

432 Um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen
433 ergriffen werden. Die Stadt und ihre Straßen müssen an das Rad angepasst
434 werden, damit Radfahrer*innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen
435 können. In die beide Richtungen freigeebene Einbahnstraßen und
436 Überholverbotsschilder zum Schutz von Radfahrer*innen an engen Stellen sind

437 erste richtige Schritte. Die Kommunen müssen sich hier an neuen, wenn auch
438 kleinen, Konzepten orientieren, wie bspw. grüne Wellen bei Ampelschaltungen
439 angepasst auf Fahrradgeschwindigkeiten und grüne Pfeile für Radfahrende.
440 Insgesamt sind die Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und
441 engmaschigen Radverkehrsplan zu erstellen.

442 Ein ÖPNV ist nur so gut, wie seine Einbindung von Radfahrenden. Hier gilt es
443 nicht nur Pendler*innen-freundliche Radstellplätze an Bahnstationen zu
444 schaffen, sondern auch eine einfache und komfortable Mitnahme zu gewährleisten,
445 bspw. durch Multifunktionsabteile für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwägen.

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

452 **Digital first?**

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

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

- 471 • Wenn es auch häufig herangeführt wird, ist eine Aufhebung der
472 Netzneutralität für den sicheren autonomen Verkehr in keiner Weise

473 notwendig und bringt auch keine nennenswerten Vorteile.

474 • Obwohl es bei komplexen Systemen schwierig ist, ist völlig klar, dass
475 Hersteller*innen für ihre Produkte garantieren und haften müssen. Das
476 heißt bei Unfällen müssen versagende Komponenten gefunden werden,
477 zugehörige Hersteller*innen zur Verantwortung gezogen werden und die
478 identifizierten Komponenten optimiert werden. In der Regel wird es dabei
479 um fahrlässige Handlungen gehen.

480 • Die Welt besteht nicht nur aus Trolley-Problemen. In der realen Praxis
481 kommen sie praktisch nicht vor. Die Vorteile bei der sonstigen
482 Unfallvermeidung überwiegen die Nichtentscheidbarkeit dieser Probleme
483 derart, dass sie den Vormarsch der autonomen Mobilität nicht bremsen
484 sollten.

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

492 • Arbeitskräfte in dadurch obsolet werdenden Arbeitsverhältnissen müssen
493 angemessene Folgebeschäftigungen erhalten.

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

506 **Fazit**

507 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings

508 sind diese lösbar! Die Zukunft der klimaneutralen Mobilität baut auf gemeinsam
509 genutzten Verkehrsmitteln und gesellschaftlicher Teilhabe auf – gemeinsam
510 klassisch in Bus und Bahn oder modern durch Sharing-Konzepte.

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

- 513 • Sehr viel emissionsärmere Mobilität,
- 514 • Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,
- 515 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von
516 Versiegelung durch den Rückbau von Straßen bzw. effizientere Nutzung von
517 versiegelten Flächen von gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern,
518 insbesondere durch Schienenverkehr,
- 519 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im
520 Schienenverkehr
- 521 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,
- 522 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,
- 523 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,
- 524 • die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten
525 Individualverkehr zu Gunsten von anderen Verkehrsträgern und Sharing-
526 Konzepten,
- 527 • Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen &
528 grenzüberschreitenden Verkehrsverbänden
- 529 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,
- 530 • Förderung & Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit
531 Elektrokleinstfahrzeuge,
- 532 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmens
533 für autonome Fahrzeuge und

- 534 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der
535 digitalisierten Welt.

- 536 • Wir werden im gesamten öffentlichen Personen-Nahverkehr und Schienen-
537 Personen-Nahverkehr Barrierefreiheit umsetzen.