

Antrag U-1

Jusos Dresden, JHGn Sachsen

Mobilität im Wandel

- 1 *Die Jusos Sachsen mögen folgenden Antrag beschließen und an den Juso-Bundeskongress, den Landesparteitag und den*
2 *Bundesparteitag überwiesen werden.*
- 3 Mobilität verbindet das Land mit der Stadt, Städte untereinander und verwischt die Grenzen zwischen Nationalstaaten.
4 Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis, dass zunehmend wichtiger wird und unsere Gesellschaft miteinander verbind-
5 det. Wir haben Freundschaften und soziale Kontakte über die ganze Welt verteilt, Arbeiten heute hier und morgen dort,
6 dazu kommt ein Kurzerholungsurlaub im Nachbarland.
- 7 Die seit 1990 ergriffenen Maßnahmen haben zu einer deutlichen Reduktion der Emissionen pro Kilometer geführt.
8 Gleichzeitig ist das Verkehrsaufkommen in Deutschland drastisch gestiegen, so dass heute immer noch die gleiche
9 Menge an Kohlenstoffdioxid-Äquivalenten ausgestoßen wird wie 1990.
- 10 Unsere Gesellschaft wird immer mobiler und das ist gut so. Jedoch darf diese Mobilität nicht zu Lasten der Umwelt
11 erfolgen. Fossile Brennstoffe dürfen deswegen kein Teil einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie sein. Sie machen als
12 Energieträger heute immer noch den mit Abstand größten Anteil im Mobilitätssektor aus, obwohl die Folgen des Kli-
13 mawandels immer klarer und auch sichtbarer werden.
- 14 Das eigene Auto ist längst kein Statussymbol mehr. Die Bereitschaft in der Bevölkerung auf das eigene Auto zu verzich-
15 ten und stattdessen Angebote des öffentlichen Personenverkehrs zu nutzen, wächst rasant. Jedoch müssen dafür die
16 Rahmenbedingungen stimmen: Pünktlichkeit, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit & Kosten.
- 17 Das Mobilitätsaufkommen steigt überall – bundes-, europa- & weltweit. Damit wachsen auch die Herausforderungen
18 des Verkehrswesens. Parallel ändert sich unser Mobilitätsverhalten und unsere Mobilitätsgewohnheiten. Künftig wer-
19 den wir nicht mehr mit dem einen Verkehrsmittel – dem Auto – von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal mit
20 mehreren Verkehrsmitteln die Reisedecke überwinden: Mit dem Leihfahrrad zur Haltestelle, von dort mit der Straßen-
21 bahn weiter und letztlich mit einem Elektroroller zum Ziel.
- 22 **Emissionsfreie Mobilität – Jetzt!**
- 23 Unsere Mobilität muss emissionsfrei werden – sofort. Verkehrsemission machen ein Fünftel der weltweit produzierten
24 Treibhausgase aus. Es ist an der heutigen jungen Generation, den menschengemachten Klimawandel zu bekämpfen
25 und abzuwenden. Es ist an dieser jungen Generation, die Reformen nachzuholen, die in den letzten Jahrzehnten nicht
26 energisch genug vorangetrieben und durchgesetzt wurden. Die Zeit der Bequemlichkeit und der Mobilitätswende ohne
27 Härten ist abgelaufen.
- 28 Die Reihung der Prioritäten für unsere Mobilität muss sich ändern: Verkehr muss nun zunächst emissionsfrei sein und
29 möglichst geringe Auswirkungen auf das Ökosystem haben. Alle anderen Aspekte ordnen sich dahinter ein.
- 30 Emissionsfreie Mobilität? Das bedeutet weder das Ende des motorisierten Individualverkehrs noch eine dauerhafte
31 Einschränkung unseres Reiseverhaltens. Nichtsdestotrotz wird es dabei zu spürbaren Veränderungen und gegebenen-
32 falls Einschnitten in persönliche Gewohnheiten der Fortbewegung kommen. Mittel bis langfristig werden wir über
33 Forschung & Entwicklung versuchen alte Qualitäten der Fortbewegung wieder zu ermöglichen. Bis dahin werden wir
34 uns auch im Verzicht üben müssen.
- 35 Die Mobilitätsreform wird nicht kostenlos sein und kann nur in Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Union
36 und auf der ganzen Welt erfolgen. Als reiche Industrienationen und europäische Wertegemeinschaft werden wir vor-
37 angehen und zeigen, dass emissionsfreie Mobilität umsetzbar ist.
- 38 Heute politisch getroffene Entscheidungen müssen dabei auf dem aktuellen Stand von Wissenschaft & Forschung ba-
39 sieren, nicht auf erträumten Luftschlössern der Zukunft. Auf absehbare Zeit werden wir durch erneuerbare Energieträ-
40 ger klimaneutral unseren gesamten Bedarf an Elektrizität erzeugen können. Momentan sieht es danach aus, als ob
41 der Verbrennungsmotor bald der Vergangenheit angehören wird – Konzepte für synthetische Kraftstoffe durch bspw.
42 „Power-to-Liquid“-Verfahren sind weder technisch noch wirtschaftlich für den sofortigen Einsatz geeignet. Im Gegen-
43 satz dazu sind weltweit bereits täglich mehrere Millionen Elektroautos unterwegs.

44 Politisch sind jedoch Einschränkungen und Förderungen auf reiner Technologie-Ebene nicht zielführend. Das umwelt-
45 politische Ziel ist klar: Emissionsfreiheit. Das bedeutet keine Treibhausgase, kein Feinstaub und geringe Lärmbelästi-
46 gung. Wenn Emissionen produziert werden, muss der Emittent für die Bereinigung herangezogen werden:

47 1. Entweder pauschalisiert über Abgaben, die bspw. je Liter Kraftstoff oder je verbrauchter Kilowattstunde – abhän-
48 gig vom genauen Kraftstoff oder dem jeweiligen Energiemix – erhoben werden. Oder:

49 2. Individualisiert auf Basis der technischen Gegebenheiten eines jeden emittierenden Fahrzeugs. Regelmäßig wer-
50 den die gemittelten Emissionen je zurückgelegten Kilometer über eine entsprechende Reinigungsabgabe abge-
51 golten, die fortlaufend zu einem Stichtag erhoben werden.

52 Beide Prinzipien lassen sich auf alle Verkehrsträger – zu Luft, zu Wasser, auf der Straße oder auf der Schiene übertra-
53 gen. Die individualisierte Variante erlaubt zusätzlich die selbstständige Emissionsreinigung. Die Folge ist bei beiden
54 Regelungen klar: Wer mehr Emissionen produziert, wird höhere Abgaben zahlen müssen. Es wird somit lohnenswerter
55 gemeinschaftlich und sauber unterwegs zu sein.

56 **Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen**

57 Bundesweit sind in Deutschland je nach Quelle ca. 3-5% der Gesamtfläche durch Verkehrswege (Straßen, Schienen, Start
58 & Landebahnen und Wasserwege) vollständig versiegelt. Seit der Wende sind täglich im Schnitt 20 Hektar zusätzliches
59 Land durch solche Verkehrswege „erschlossen“ worden. Die Bundesregierung hat die Gefahr darin bereits erkannt und
60 versucht die Neuinanspruchnahme von Flächen deutlich zu verringern.

61 Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren, muss auf möglichst effiziente Verkehrs-
62 träger gesetzt werden. Effizient bedeutet in diesem Fall ein hoher Personendurchsatz je Strecke auf möglich wenig Flä-
63 che. Besonders effizient ist hier die Schiene bzw. der öffentliche Nahverkehr – selbst bei geringer Auslastung wird nur
64 ca. ein Drittel der Fläche bei gleichem Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl für Nah und Fern-
65 verkehr. Weniger Bodenversiegelung verursacht nur der Flugverkehr, was jedoch nicht den starken Emissionsausstoß
66 kompensiert.

67 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

68 Laut Umweltbundesamt entfielen in Deutschland im Jahr 2012 von den 57 Mrd. Euro umweltschädlichen Subventionen
69 über die Hälfte auf Verkehrssubventionen. Dabei machen wiederum Auto und Flugverkehr mit jeweils ungefähr 12 Mrd.
70 Euro fast den gesamten Anteil aus.

71 Die beiden jeweils größten zu reformierenden Subventionsmaßnahmen im Auto und Flugverkehr sind:

72 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieseldieselkraftstoff – Zur Zeit werden 21,9 ct je Liter Diesel (inkl. Kraftstoff
73 & Mehrwertsteuer) Rabatt gegenüber Benzin gewährt, obwohl Dieselfahrzeuge auf Grund ihres durchschnittlich
74 höheren Gewichts keine Einsparung an CO₂ je Kilometer bedeuten.

75 • 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt Anreize zu setzen, dass Erwerbstätige in der
76 Nähe ihrer Arbeitsstätte wohnen, werden Steuernachlässe gewährt. Davon profitieren jedoch nur diejenigen, die
77 überhaupt ein ausreichend hohes Steueraufkommen haben. Außerdem findet die Regelung zu 2/3 Anwendung
78 für die Nutzung eines PKW.

79 • 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin, davon entfallen 0,5 Mrd. Euro für Flüge über
80 innerdeutschem Gebiet und 6,6 Mrd. Euro für Flüge im internationalen Raum. Die Unterscheidung ist wichtig,
81 da die Besteuerung von Kraftstoffen mehreren internationalen Regulierungen unterliegt. Zumindest europaweit
82 kann jedoch eine einheitliche Besteuerung für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsträgern im europäi-
83 schen Raum umgesetzt werden.

84 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge – die Lage gestaltet sich hier
85 ähnlich wie bei der Energiesteuer. Es braucht hier dringend eine europäische Einigung zur einheitlichen Besteue-
86 rung ohne Doppelbesteuerung.

87 Hinzu kommt die kommunale direkte & indirekte Förderung des Baus und Betriebs von kleinen internationalen Flug-
88 häfen und Regionalflughäfen. Stattdessen sollten die Kommunen daraufsetzen, eine starke schienengebundene An-
89 bindung an die großen Flugdrehkreuze zu erhalten.

90 Alle jene umweltschädlichen Subventionen müssen abgeschafft oder reformiert werden: Flugverkehr muss konsequent
91 besteuert werden, Diesel muss anhand von allen Schadstoffen besteuert werden und die Pendler*innenpauschale soll
92 künftig nur noch für klimafreundliche Fortbewegung gewährt werden.

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

94 Um von Prag nach Barcelona zu reisen, wird heute je nach verwendetem Verkehrsmittel eine unterschiedliche Reise-
95 dauer benötigt. Mit dem Zug werden 21-25 Stunden benötigt, mit dem Auto 16-17 Stunden und mit dem Flugzeug inkl.
96 Sicherheitskontrolle & Gepäckabholung sowie An & Abreise zum Flughafen 5-7 Stunden. Genau konträr verhält es sich
97 mit den Emissionen: Das Flugzeug ist mit Abstand am umweltschädlichsten, während mit dem Zug zumindest theo-
98 retisch Emissionsfreiheit garantiert werden kann.

99 Anhand dieses eindrücklichen Beispiels wird deutlich, dass bei der europäischen Mobilität der Ausbau auf der Schiene
100 bislang verschlafen wurde. Ist der Zugverkehr im innerdeutschen Raum im Punkt Gesamtreisezeit in der Regel gegen-
101 über dem Flugzeug konkurrenzfähig – durch bessere Lage, höhere Taktung und ein dichtes Netz. Auch im innereuro-
102 päischen Verkehr wäre eine Reisezeit für die Strecke Barcelona-Prag von 8-10h realistisch.

103 Dem entgegen stehen Förderprogramme der Europäischen Union, die den Streckenausbau nur bis 160 km/h Geschwin-
104 digkeit fördern und konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander getaktet sind. Hinzu
105 kommt eine europaweit und insbesondere in Osteuropa unzureichend gepflegte Schieneninfrastruktur. Neu aufgelegte
106 Förderprogramme der EU und bilateralen Kooperationsverträgen zwischen Nachbarländern müssen den Auf- & Ausbau
107 des innereuropäischen Höchstgeschwindigkeitsnetz bei höheren Maximal- & Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker
108 in den Fokus nehmen.

109 Der Nachtverkehr auf der Schiene ist eine wichtige zusätzliche Komponente der Personenbeförderung und der effizi-
110 enten Streckenausnutzung. Deswegen ist dieser insbesondere auf Langstrecken als Alternative zum Flugverkehr auf
111 europäischer Ebene auszubauen bzw. zu entwickeln.

112 Ins europaweite Schienennetz sind erhebliche Investitionen zu tätigen – obwohl sich diese erst nach Jahrzehnten aus-
113 zahlen werden. Im deutschen Netz sind noch heute Brücken aktiv, die vor über 100 Jahren gebaut wurden. Investitionen
114 ins Schienennetz sind langfristige Investitionen in die Zukunft und Investitionen in den Klimaschutz.

115 Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol, welches durch die europäische Union bzw. eine Institution dieser be-
116 trieben werden muss, da ein Wettbewerb in diesem Bereich nicht möglich ist. Auf diesem europäischen Schienennetz
117 können dann unterschiedliche Anbieter in Personen- und Güterverkehr unterschiedliche Strecken anbieten und ent-
118 sprechend der Nutzungsintensität Gebühren zum Strukturerhalt zahlen. Alternativ ist zusätzlich in Betracht zu ziehen,
119 die europäischen Eisenbahngesellschaften unter einem Dach zu bündeln, um komplizierte Preismodelle zu vermeiden
120 und zusätzlich Skaleneffekte zu erzielen. Außerdem könnten so Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut
121 und das Konzept der EuroCity-Linien ausgebaut werden.

122 Mittelfristiges Ziel muss es sein, dass das Schienennetz (ca. 11%) ausreichend Kapazität aufgebaut hat, um die Straße
123 (ca. 49%) als führenden Verkehrsträger im Güterverkehr abzulösen. Besonders absurd erscheint vor dem Hintergrund,
124 dass das deutsche Staatsunternehmen „Die Deutsche Bahn“ 2/3 ihres Gütertransports über die Straße abwickelt.

125 Im Personenfernverkehr muss das mittelfristige Ziel sein, dass Großstädte zu ihren Nachbarstädten min. im Stunden-
126 takt angebunden werden. Der gleiche Takt gilt für die Anbindung der Mittelzentren an ihre jeweiligen Oberzentren und
127 Unterzentren an ihre jeweiligen Mittelzentren. Eine enge Taktung und kurze Reisezeiten bringen Regionen dichter zu-
128 sammen. Wichtig für die Fahrpläne der Eisenbahnunternehmen ist an dieser Stelle auch die Taktung von Fernverkehr
129 auf Regional- & Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV.

130 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

131 Der schwarzgelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des Fernbusmarktes seit 2013 zu verdanken. Mit
132 Versprechen eines grünen und günstigen Fernverkehrs wurde somit ein groß angelegter Angriff auf die Deutsche Bahn
133 gestartet. Stattdessen wurde schnell klar, dass das Geschäftsmodell vor allem aus Lohndumping bestand und die an-
134 genommene Auslastung bei weitem nicht erreicht wurde. Zusätzlich unterstützt wird der Preiskampf der Fernbusun-
135 ternehmen gegenüber der Deutschen Bahn durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von Straßen während die
136 Nutzung der Schiene durch sogenannte Trassenpreise nicht kostenlos ist. Aus der anfänglichen Konkurrenz und Gold-
137 gräber*innen-Stimmung aus dem Fernbusmarkt haben sich inzwischen mono- bzw. oligopolitische Strukturen entwik-
138 kelt, die vor allem auf den rentablen Strecken zwischen Großstädten die positiven Skalen und Netzwerkeffekte der

139 Deutschen Bahn mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der Fernbusse zu keinem Zeitpunkt mit dem Schienenverkehr mithalten konnte.

141 Um den Karren nun wieder aus dem Dreck zu ziehen, müssen neben der Rücknahme der bereits genannten Dieselsubventionen zumindest vergleichbare Gebühren für die Straßennutzung durch Fernbusse erhoben werden.

143 **Einerseits Verkehrskollaps in der Innenstadt der Großstadt...**

144 Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor Herausforderungen. In Städten wird gerade das Auto zum zunehmenden Problem und führt bereits heute in einigen Großstädten zum Verkehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige Reisegeschwindigkeit sind die Folge.

147 Europaweit wächst die Stadtbevölkerung und die Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind immer größere Städte mit immer größerem Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die innerstädtische Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität. Auf der anderen Seite sind Abgase, Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung eben dieser Lebensqualität.

151 Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte Autospur auf den Hauptverkehrsmagistralen sein. Stattdessen werden multimodale Konzepte, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verbinden, in den Vordergrund treten. In diesen Konzepten werden Fußgänger*innen, Fahrräder, Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente des öffentlichen Personennahverkehrs deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke nicht mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue Konzeption der Besitzverhältnisse, längst ist das Auto nicht mehr das eine Statussymbol und wird durch die gemeinschaftliche Nutzung in Form von Sharing-Konzepten abgelöst.

158 Eine Umstellung des städtischen Verkehrswesens besteht jedoch nicht nur aus dem Ausbau & Ermöglichung der multimodalen Konzepte, sondern auch in der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs zur Steigerung der Attraktivität des Stadtlebens und Erhöhung der Sicherheit im städtischen Verkehr. Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h im Stadtverkehr noch das schnellste Verkehrsmittel und ÖPNV & Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h spürbar langsamer bzw. weniger attraktiv.

163 Multimodale Sharing Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing Konzepte benötigen öffentlich zugängliche Stellflächen, an denen intermodale Mobilitätspunkte für den Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln entstehen können – begleitet von einer moderaten Politik gegenüber „wild“ geparkten Leihfahrrädern oder Leihrollern. Dafür können insbesondere bisherige Parkplatzflächen umgewidmet und aufgewertet werden. Im Weiteren benötigen die neuen Verkehrsmittel Platz für ihre Nutzung, bspw. beidseitig befahrbare Radwege auf beiden Straßenseiten, reine Fahrradstraßen, Busspuren, Straßenbahngleise oder ähnliches – dafür werden bisherige Autospuren weichen müssen.

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

172 Die eingesetzten Fahrzeugtypen müssen sich im multimodalen Konzept verändern: Durch die zunehmende Präsenz von Fahrrädern & elektrischen Kleinstfahrzeugen benötigen diese selbstverständlich ausreichende Transportflächen im öffentlichen Nahverkehr.

175 Große Straßen für den Durchgangsverkehr müssen konsequent um die Stadt herumgeführt werden – entgegen dem häufigen Irrtum profitieren Städte durch durchfahrenden Autoverkehr weder im Bereich des Tourismus noch im Bereich des Einzelhandels, stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine sinkende Stadtqualität.

178 Autofahrten im Wohngebiet machen in der Regel nur einen Bruchteil der Reisedistanz aus. Eine konsequente Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h verlängert die Reisezeit also nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit und der Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so verhindert, dass moderne Navigationssysteme den Verkehr auf vermeintlich schnellere Routen durch Wohngebiete führen.

182 Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen werden auf andere Verkehrsmittel umsteigen, um in das Stadttinnere zu gelangen. Mit einer effizienten Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflächen für Sharing Konzepte und dem gezielten Rückbau von Stellplätzen kann der Autoverkehr effektiv verringert werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt geschaffen werden.

186 Eine lebenswerte Stadt der Zukunft hält den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich aus der Stadt heraus, bei sinnvollen Ausnahmen für Liefer- & Anwohner*innenverkehr sowie Einsatzfahrzeuge.

188 ... und andererseits fehlende Fortbewegungsmöglichkeiten auf dem Land?

189 Während die Großstädte mit dem Verkehrskollaps kämpfen, ist im ländlichen Raum das Auto häufig das einzige ad-
190 äquate Fortbewegungsmittel. Wenn überhaupt ein Bus durchs Dorf fährt, ist dies entweder der Schulbus oder die ein-
191 zige Verbindung des Tages. Besonders tragisch für jene, die kein Auto oder Führerschein haben: Jugendliche, Witwen
192 oder Menschen mit geringem Einkommen.

193 Dies ist die Folge einer von der Autoindustrie getriebenen Politik der letzten Jahrzehnte: Bahnhöfe und ganze Schie-
194 nenstreckenabschnitten wurden zurückgebaut und müssen jetzt mühsam wiederaufgebaut werden.

195 Nichtsdestotrotz greifen hier ähnliche Maßnahmen wie in der Stadt:

- 196 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 197 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,
- 198 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h oder
- 199 • die Verdichtung des Nahverkehrstaktes mit Kleinbussen oder Linientaxis sowie
- 200 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

201 Häufig müssen nur wenige Kilometer bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle über-
202 wunden werden.

203 Wer zahlt?

204 Klima und Umweltschutz sind genauso gemeinschaftliche gesellschaftliche Ziele wie die Steigerung der Qualität des
205 Stadtlebens. Entsprechend ist auch eine sich nicht verursacher*innengerechte Finanzierung bestimmter Verkehrsträger
206 zu rechtfertigen. Während dies bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales Element werden soll, sind öffentlicher
207 Nahverkehr oder die Etablierung, Verbreitung & Nutzung von klimaneutralen Sharing Konzepten staatlich zu subven-
208 tionieren, so dass eine gesellschaftliche Teilhabe für alle erfolgen kann – unabhängig von körperlichen, finanziellen
209 oder sonstigen Einschränkungen.

210 Nun besteht die Gefahr, dass bei einem besonders günstigen oder gar gebührenfreien Nahverkehr nicht nur Nutzer*in-
211 nen des motorisierten Individualverkehrs den Umstieg wagen, sondern auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.
212 Dieses Risiko ist jedoch vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Teilhabe akzeptabel.

213 Im Falle eines gebührenfreien Nahverkehrs besteht zusätzlich die Möglichkeit auf komplexe Ticketsysteme zu verzich-
214 ten, welche Zugangsbarrieren darstellen. Hinzu kommen Kostensenkungen bei Schaffner*innen und dem Ticketver-
215 kauf.

216 Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifschmelze aus Sparpreis, Super Sparpreis und unterschiedlichen BahnCards
217 verabschieden. Dies schafft ein intransparentes Preismodell, welches die empfangene Leistung kaum widerspiegelt
218 und grade Wenignutzer*innen abschreckt. Gleichzeitig werden beim Flexpreis schwindelerregende Höhen erreicht, die
219 selbst für Menschen mit „normalem“ Einkommen kaum bezahlbar sind.

220 Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der Mobilität nicht zur Schuldenfalle für die El-
221 tern werden: Schulpflichtige Kinder müssen generell kostenlos im Fernverkehr fahren können. Im Weiteren sollte das
222 Preismodell im Fernverkehr bis zu einem Maximalpreis stärker an die Entfernung gekoppelt werden. Davon unbeschadet
223 bleibt die Lenkung von Fahrgastströmen durch steigende Preise bei steigender Auslastung. Eine Unterscheidung in
224 1. & 2. Klasse ist in Zukunft nicht mehr notwendig.

225 Neue & innovative Verkehrsmittel

226 Elektrofahrrad, E-Scooter, Pedelec, Segway, Hoverboard, ... – In den letzten Jahren sind immer neue Innovationen der
227 Fortbewegung auf den Markt gekommen. Manche davon sind massentauglicher, andere weniger. Gemeinsam ist ihnen
228 jedoch der problematische Umgang durch den deutschen Gesetzgeber. Sind Elektroroller zu Beginn des Jahres noch gar
229 nicht legal einsetzbar, werden sie nun vergleichsweise stark reglementiert für den deutschen Verkehrsraum zugelassen.
230 Europaweit gibt es unterschiedliche Regelungen – Probleme & Verwirrung für Hersteller*innen und Verbraucher*innen
231 werden so nicht ausbleiben.

232 So sehr eine Befreiung von der Führerscheinpflcht für die meisten dieser Elektrokleinstfahrzeuge zu begrüßen ist, um-
233 so mehr scheiden sich die Geister an der Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit. Die maximal zulässige Höchstge-
234 schwindigkeit wird voraussichtlich 20 km/h betragen, im Nachbarland Österreich werden es 25 km/h, in den USA sogar
235 bis zu 32 km/h. Erscheint eine Abstufung nach Alter der*s Fahrer*in und unterschiedlichen Nutzungsorten – Fußgän-
236 ger*innenzone, Fußweg, Radweg, oder Straße – sinnvoll, ist eine pauschale Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf
237 20 km/h sehr konservativ.

238 Um die multimodalen Verkehrskonzepte sinnvoll unterstützen zu können, wäre es besser sich an den Grenzwerten
239 aus der USA oder zumindest unseren europäischen Nachbarn zu orientieren. Gegebenenfalls kann für das Führen von
240 Kleinstfahrzeugen mit höheren Geschwindigkeiten zusätzlich ein Mofa-Führerschein notwendig sein.

241 Nichtsdestotrotz werden Elektrokleinstfahrzeuge in Verbindung mit Sharing Konzepte insbesondere für den innerstäd-
242 tischen Verkehr und zur Überwindung der letzten Meile ein wichtiger Grundpfeiler bilden.

243 **Digital first?**

244 Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die Digitalisierung. Multimodale Konzepte werden noch
245 flexibler und können auf kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel oder Streckensperrungen reagieren. Mit au-
246 tomatisierten Routenberechnungen kann zu jedem Zeitpunkt – unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets
247 die schnellste Route gefunden werden.

248 Ein weiterer großartiger Aspekt der digitalen Mobilität bildet das autonome Fahren – sowohl im Auto als auch im Zug.
249 Die Chancen sind riesig bzgl. Qualität, Geschwindigkeit, Sicherheit, Kosten & Verfügbarkeit. Von politischer Seite muss
250 zügig ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, der das autonome Fahren europaweit einheitlich regelt und ermög-
251 licht. Dabei gilt es technische Möglichkeiten, Haftungsfragen und Gefahren auszuloten:

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

254 • Obwohl es bei komplexen Systemen schwierig ist, ist völlig klar, dass Hersteller*innen für ihre Produkte garantie-
255 ren und haften müssen. Das heißt bei Unfällen müssen versagende Komponenten gefunden werden, zugehörige
256 Hersteller*innen zur Verantwortung gezogen werden und die identifizierten Komponenten optimiert werden. In
257 der Regel wird es dabei um fahrlässige Handlungen gehen.

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

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

266 Trotz der großen Vorteile der digitalen Mobilität beinhaltet gerade die kaum vermeidbare Erfassung von Geo- und Be-
267 wegungsdaten im Rahmen der Digitalisierung der Mobilität große Gefahren. Faktisch wird klar, wer – wann – wo – mit
268 wem – wie lang unterwegs war. Trotz der gegebenen Schwierigkeiten müssen Konzepte entwickelt werden, die weiter-
269 hin die anonyme, freie und unabhängige Fortbewegung durch den öffentlichen Raum ermöglichen – nur die Codierung
270 mit einem Pseudonym bringt hier keine Vorteile. Unterstützend wirken dabei Abo oder Flatrate-Modelle, da so keine
271 zeitscharfe Abrechnung von Mobilitätsleistungen notwendig wird. Wichtig ist nur, wo sich die jeweiligen Fahrzeuge
272 befinden und ob sie gerade verliehen sind. Nicht relevant ist, wer sie benutzt hat – es erfolgt also keine Personenprü-
273 fungen, sondern eine Berechtigungsprüfung.

274 **Fazit**

275 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – lösbaren Herausforderungen. Die Zukunft der klima-
276 neutralen Mobilität baut auf gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln – entweder gleichzeitig klassisch in Bus & Bahn
277 oder modern durch Sharing-Konzepte – auf.

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

279 • Emissionsfreie Mobilität,

- 280 • Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,
- 281 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von Versiegelung durch den Rückbau von Stra-
- 282 ßen bzw. effizientere Nutzung von versiegelten Flächen von gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern, insbe-
- 283 sondere durch Schienenverkehr,
- 284 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr
- 285 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,
- 286 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,
- 287 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,
- 288 • Bereitstellung & Umwidmung von Flächen für Sharing Konzepte,
- 289 • Anbindung des ländlichen Raums,
- 290 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,
- 291 • Liberale Förderung 1562846566\223317615& Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit Elektro-
- 292 kleinstfahrzeuge,
- 293 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen 1562846566\416103213& rechtlichen Rahmen für autonome
- 294 Fahrzeuge und
- 295 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der digitalisierten Welt.
- 296
- 297