

Antrag V-2

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, das schon immer wichtig war und unsere Gesellschaft verbindet – wir haben
5 Freundschaften und soziale Kontakte in der ganzen Welt, Arbeiten heute von hier und morgen von dort, dazu kommt
6 ein Kurzerholungsurlaub im Nachbarland.

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

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

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

22 **Emissionsfreie Mobilität – Jetzt!**

23 Unsere Mobilität muss emissionsfrei werden – sofort! Verkehrsemissionen 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 Chance einer Mobilitätswende ohne Härte haben wir
27 verpasst. Die Zeit der Bequemlichkeit ist abgelaufen.

28 Dabei müssen sich unsere Prioritäten ändern: Verkehr muss in erster Linie emissionsfrei und mit möglichst kleiner Um-
29 weltwirkung erdacht werden. Danach wird es unsere Aufgabe sein die Vielschichtigkeit des Themas in einer zukunfts-
30 fähigen Mobilitätsstrategie zu verankern. Emissionsfreie Mobilität? Das bedeutet weder das Ende des motorisierten
31 Individualverkehrs noch eine dauerhafte Einschränkung unseres Reiseverhaltens. Nichtsdestotrotz wird es dabei kurz-
32 fristig spürbare Veränderungen und Einschnitten in unsere gewohnten Fortbewegungsmustern geben.

33 Es sieht danach aus, als ob der Verbrennungsmotor bald der Vergangenheit angehören wird – Länder wie Norwegen
34 und Schweden haben schon heute den zeitnahen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor beschlossen. Dank Neuzulas-
35 sungsquoten von bis zu 50% tragen die skandinavischen Länder ihren Teil dazu bei, dass weltweit bereits täglich Mil-
36 lionen Elektroautos unterwegs sind. Doch auch hier zeigt sich die Vielschichtigkeit der zukünftigen Mobilität: Damit
37 Elektromobilität ihren Zweck nicht verfehlt, muss bei der Förderung der notwendigen Rohstoffe (z.B. Lithium) und bei
38 der Umsetzung der Verkehrswende zwingend auf eine soziale und umweltfreundliche Ausgestaltung geachtet werden.

39 Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden und nur durch Integration auf eu-
40 ropäischer und globaler Ebene gelingen. Als reiche Industrienationen und europäische Wertegemeinschaft müssen wir
41 nicht nur im internationalen Klimawettbewerb voranschreiten und das Zeitalter der postfossilen Mobilität ausrufen,
42 sondern ebenfalls dafür Sorge tragen, dass ein*e Jede*r teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den
43 Ärmsten lasten, sondern müssen sozial gerecht auf den starken Schultern unserer Gesellschaft aufgeteilt werden. Die
44 Bedürfnisse von Stadt und Land müssen gleichermaßen berücksichtigt werden und auch das Mobilitätsverhalten ver-
45 schiedener Bevölkerungsgruppen muss in unsere zukünftige Mobilitätsstrategie Platz finden.

46 Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte ist unser umweltpolitisches Ziel klar: Emissionsfreiheit. Das bedeutet keine
47 Treibhausgase, kein Feinstaub und geringe Lärmbelästigung. Bei Emissionen kann nur das Verursacherprinzip gelten –
48 wer Umwelt und Gesellschaft Schaden zufügt, der muss auch dafür zahlen:

- 49 1. Entweder pauschalisiert über Abgaben gemäß des Äquivalenzprinzips auf den jeweiligen Energieträger
- 50 2. Individualisiert auf Basis des Verursacherprinzips über eine entsprechende Reinigungsabgabe abgegolten, die
51 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 übertragen.
53 Die zweite, 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,
58 Start- & Landebahnen und Wasserwege) vollständig versiegelt. Seit der Wende sind täglich im Schnitt 20 Hektar zu-
59 sätzliches Land durch solche Verkehrswege „(v)erschlossen“ worden. Die Bundesregierung hat die Gefahr darin bereits
60 erkannt und versucht die Neuinanspruchnahme von Flächen deutlich zu verringern.

61 Um die Flächennutzung durch Verkehr bei wachsender Mobilität zu optimieren, muss auf möglichst effiziente Ver-
62 kehrsträger gesetzt werden. Effizient bedeutet in diesem Fall ein hoher Personendurchsatz je Strecke auf möglichst
63 wenig Fläche. Besonders effizient ist hier die Schiene bzw. der öffentliche Nahverkehr – selbst bei geringer Auslastung
64 wird nur ca. ein Drittel der Fläche bei gleichem Personendurchsatz in Anspruch genommen. Dies gilt sowohl für Nah-
65 und Fernverkehr. Weniger Bodenversiegelung verursacht nur der Flugverkehr – abgewogen gegenüber dem starken
66 Emissionsausstoß, ist dies jedoch keine sinnvolle Alternative.

67 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

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

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

- 72 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselmotoren – Zur Zeit werden 21,9 ct je Liter Diesel (inkl. Kraftstoff
73 & Mehrwertsteuer) Rabatt gegenüber Benzin gewährt und auch andere, weniger umwelt- gesundheitsschädli-
74 che Technologie, im Wettbewerb benachteiligt
- 75 • 5,1 Mrd. Euro für Entfernungs- bzw. Pendler*innenpauschale – Statt Anreize zu setzen, in der Nähe der Arbeitsstät-
76 te zu wohnen oder umweltschonend zu pendeln, profitieren vor allem Gutverdiener*innen und PKW-Nutzer*in-
77 nen von der steuerlichen Bevorzugung
- 78 • 7,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin (davon 0,5 Mrd. Euro für Flüge im natio-
79 nalen & 6,6 Mrd. Euro im internationalen Raum) – trotz international ungleicher Besteuerung und Regulierung,
80 muss zumindest eine europäische Antwort gegen unfairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gegeben
81 werden
- 82 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge – die Lage gestaltet sich hier
83 ähnlich wie bei der fehlenden Kerosinsteuer: es braucht dringend eine globale, zumindest aber europäische Lö-
84 sung ohne Doppelbesteuerung.

85 Hinzu kommt die direkte & indirekte Förderung des Baus und Betriebs von kleinen, meist unprofitablen internationalen
86 Flughäfen und Regionalflughäfen. Stattdessen sollten die Kommunen dabei unterstützt werden, eine starke schienen-
87 gebundene Anbindung an die großen Flugdrehkreuze zu erhalten.

88 Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden. Neben der Option eines strikten
89 Verbots und den damit verbundenen Ausweichreaktionen (Flugreise über das Ausland & Umwege), muss sich der Kli-
90 maschaden von Flugreisen konsequent in Ticketpreisen widerspiegeln – denn die Kosten von Flugreisen spiegeln nicht
91 den ökologischen und gesellschaftlichen Schaden wider, den sie verursachen.

92 Wir müssen uns dafür einsetzen, dass alle umweltschädlichen Subventionen abgeschafft oder reformiert werden: Kli-
93 maschädlichen Kraftstoffen und Fortbewegungsmitteln darf kein staatlich geförderter Vorteil zu Ungunsten der Öko-
94 logie gewährt werden!

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

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

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

105 Diese Perspektive wird jedoch durch zwei Aspekte untergraben:

- 106 • Förderprogramme der EU, die den effizienten Streckenausbau durch Tempolimits von 160 km/h hemmen und
- 107 • konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander getaktet sind.

108 Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. in Osteuropa unzureichend in Stand gehalten ist. Deswegen müs-
109 sen Förderprogramme der EU und bilaterale Kooperationsverträge den Auf- & Ausbau des innereuropäischen Höchst-
110 geschwindigkeitsnetzes mit höheren Maximal- & Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen.

111 Im Zuge dessen sind erhebliche Investitionen ins europaweite Schienennetz zu tätigen, obwohl sich diese erst nach
112 Jahrzehnten auszahlen werden. Im deutschen Netz sind noch heute hauptsächlich Brücken aktiv, die vor über 100 Jah-
113 ren gebaut wurden. Investitionen ins Schienennetz sind langfristige Investitionen für den Klimaschutz und damit für
114 die Zukunft.

115 Gleiches gilt für den Nachtverkehr auf der Schiene. Also wichtige zusätzliche Komponente der Personenbeförderung
116 und der effizienten Streckenausnutzung, muss dieser insbesondere auf Langstrecken als Alternative zum Flugverkehr
117 auf europäischer Ebene ausgebaut bzw. entwickelt werden.

118 Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol. Auf einem mitgliedersstaatlich bzw. europäisch-gemeinschaftlich zur Ver-
119 fügung gestellten Schienennetz können unterschiedliche Anbieter in Personen- und Güterverkehr verschiedene Stre-
120 cken anbieten und entsprechend der Nutzungsintensität Gebühren zum Strukturerehalt zahlen. Gleichzeitig muss die
121 Kooperation europäischen Eisenbahngesellschaften tiefer gehen und über die Bündelung einiger Kompetenzen unter
122 einem Dach nachgedacht werden. Außerdem könnten so Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut und
123 das Konzept der EuroCity-Linien ausgebaut werden.

124 Für Deutschland muss es mittelfristiges Ziel sein, dass das Schienennetz (ca. ein Zehntel) ausreichend Kapazität auf-
125 gebaut hat, um die Straße (ca. die Hälfte) als führenden Verkehrsträger im Güterverkehr abzulösen. Besonders absurd
126 erscheint vor dem Hintergrund, dass das deutsche Staatsunternehmen „Die Deutsche Bahn“ 2/3 ihres Gütertransports
127 über die Straße abwickelt.

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

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

136 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

137 Der schwarz-gelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des Fernbusmarktes seit 2013 zu verdanken. Mit
138 Versprechen eines grünen und günstigen Fernverkehrs wurde somit ein groß angelegter Angriff auf die Deutsche Bahn

139 gestartet. Allerdings wurde schnell klar, dass das Geschäftsmodell vor allem aus Lohndumping bestand und die an-
140 genommene Auslastung bei weitem nicht erreicht wurde. er Preiskampf der Fernbusunternehmen untereinander und
141 gegen die Deutschen Bahn wird zusätzlich durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von Straßen gefördert – die
142 Nutzung der Schiene ist durch sogenannte Trassenpreise jedoch nicht kostenlos. Aus der anfänglichen Konkurrenz- und
143 Goldgräber*innen-Stimmung auf dem Fernbusmarkt haben sich inzwischen mono- bzw. oligopole Strukturen entwi-
144 ckelt, die vor allem auf den rentablen Strecken zwischen Großstädten die positiven Skalen- und Netzwerkeffekte der
145 Deutschen Bahn mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der Fernbusse zu keinem Zeitpunkt mit dem Schie-
146 nenverkehr mithalten konnte.

147 Um den Karren nun wieder aus dem Dreck zu ziehen, muss auch diese umweltschädliche Bevorzugung der Fernbusse
148 durch eine vergleichbare Straßennutzungsgebühr abgebaut werden.

149 **Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt...**

150 Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor Herausforderungen. Europaweit wächst die
151 Stadtbevölkerung während die Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind immer größere Städte mit immer größeren
152 Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die innerstädtische Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität.
153 Auf der anderen Seite sind Abgase, Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung ebendieser. In Städten
154 wird gerade der private PKW zum zunehmenden Problem und führt bereits heute in einigen Großstädten zum Ver-
155 kehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige Reisegeschwindigkeit sind die Folge.

156 Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte Autospur auf den Hauptverkehrsmagistralen
157 sein. Stattdessen werden multimodale Konzepte, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verbinden, in den Vor-
158 dergrund treten. In diesen Konzepten werden Fußgänger*innen, Fahrräder, Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente
159 des öffentliche Personennahverkehr deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke nicht
160 mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue Konzeption der Besitzverhältnisse. Die Rol-
161 le des eigenen Autos als Statussymbol scheint sich zu wandeln und die gemeinschaftliche Nutzung von PKW in Form
162 von Sharing-Konzepten entwickelt sich zumindest in den Zentren unserer Großstädte zur attraktiven Alternative.

163 Eine Umstellung des städtischen Verkehrswesens besteht jedoch nicht nur aus dem Ausbau und der Ermöglichung mul-
164 timodaler Konzepte, sondern auch in der Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs – ein wichtiger Schritt
165 hin zur Steigerung der Attraktivität des Stadtlebens und Erhöhung der städtischen Verkehrssicherheit.

166 Multimodale Sharing-Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing-Konzepte benötigen öffentlich zugängliche Stell-
167 flächen, an denen intermodale Mobilitätspunkte für den Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln
168 entstehen können – begleitet von einer moderaten Politik gegenüber „wild“ geparkten Leihfahrrädern oder Leihrol-
169 lern. Dafür können insbesondere bisherige PKW-Parkplatzflächen umgewidmet und aufgewertet werden. Im Weiteren
170 benötigen die neuen Verkehrsmittel Platz im alten Straßenverkehr: beidseitig befahrbare Radwege, reine Fahrradau-
171 tobahnen, Busspuren, Straßenbahngleise. Zur Umsetzung dieser Konzepte muss allerdings Platz geschaffen werden –
172 die Dominanz des PKW muss dafür aber weichen.

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

176 Auch die eingesetzten Fahrzeugtypen müssen sich im multimodalen Konzept verändern: Durch die zunehmende Prä-
177 senz von Fahrrädern & elektrischen Kleinstfahrzeugen benötigen diese selbstverständlich ausreichende Transportflä-
178 chen im öffentlichen Nahverkehr.

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

182 Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h m Stadtverkehr noch das schnellste Verkehrsmittel und ÖPNV &
183 Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h spürbar langsamer bzw. weniger attraktiv. Autofahrten im Wohngebiet
184 machen in der Regel allerdings nur einen Bruchteil der Reisedecke aus. Eine konsequente Reduzierung der Maximal-
185 geschwindigkeit auf 20 km/h verlängert die Reisezeit also nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit und der
186 Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so verhindert, dass moderne Navigationssysteme den Verkehr auf vermeint-
187 lich schnellere Routen durch Wohngebiete führen.

188 Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen werden auf andere Verkehrsmittel um-
189 steigen, um in das Stadttinnere zu gelangen. Mit einer effizienten Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflä-
190 chen für Sharing-Konzepte, dem gezielten Rückbau von Stellplätzen und geschickten Anreizmechanismen für Bus und
191 Bahn kann der Autoverkehr effektiv verringert werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt geschaffen
192 werden. Eine lebenswerte Stadt der Zukunft hält den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich aus der Stadt
193 heraus, bei sinnvollen Ausnahmen für Liefer- & Anwohner*innenverkehr sowie Einsatzfahrzeuge.

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

195 Während die Großstädte mit dem Verkehrskollaps kämpfen, ist im ländlichen Raum das Auto häufig das einzige ad-
196 äquate Fortbewegungsmittel. Wenn überhaupt ein Bus durchs Dorf fährt, ist dies entweder der Schulbus oder die ein-
197 zige Verbindung des Tages. Besonders tragisch für jene, die kein Auto oder Führerschein haben.

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

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

- 201 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 202 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,
- 203 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h,
- 204 • die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis,
- 205 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr,
- 206 • multimodale Mobilitätskonzepte

207 Im Gegensatz zur Großstadt wird der Individualverkehr auch im ländlichen Raum weiterhin eine wichtige Rolle spie-
208 len. Hier besteht die Aufgabe darin, entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Häufig müssen nur wenige Kilome-
209 ter bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle überwunden werden. Gerade außerhalb
210 der Städte müssen Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität geschaffen werden und am Stadtrand entsprechende Park-&-
211 Ride-Möglichkeiten ausgebaut werden.

212 Wer zahlt?

213 Klima- und Umweltschutz können nur gelingen, wenn sie als gemeinschaftliches Ziel mit sozialer Komponente erdacht
214 werden: die Abweichung von einer verursacher*innen-gerechten Finanzierung muss dann vertretbar sein, wenn es um
215 gesellschaftliche Teilhabe für alle geht – unabhängig von körperlichen, finanziellen oder sonstigen Charakteristika.
216 Während das Verursacher*innenprinzip bei der künftigen Emissionsvermeidung zentrales Element sein soll, müssen
217 öffentlicher Nahverkehr sowie die Etablierung, Verbreitung und Nutzung von klimaneutralen in diesem Sinne staatlich
218 unterstützt werden.

219 Nun besteht die Gefahr, dass bei einem besonders günstigen oder gar gebührenfreien Nahverkehr nicht nur Nutzer*in-
220 nen des motorisierten Individualverkehrs den Umstieg wagen, sondern auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.
221 In Abwägung zwischen exzessiver Nutzung eines Verkehrsträgers und gesellschaftlicher Teilhabe, kann die sozialde-
222 mokratische Antwort allerdings nur auf Letzteres fallen.

223 Gebührenfreier oder besonders günstiger Nahverkehr kann auch Mittel sein, um auf komplexe Ticketsysteme zu ver-
224 zichten. Zugangsbarrieren können dadurch abgebaut und Kostensenkungen im laufenden Geschäft von Anbietern und
225 Betreibern reduziert werden

226 Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifschub aus Sparpreis, Super Sparpreis und unterschiedlichen BahnCards
227 verabschieden. Dies schafft ein intransparentes Preismodell, welches die empfangene Leistung kaum widerspiegelt
228 und gerade Wenignutzer*innen abschreckt. Gleichzeitig werden beim Flexpreis schwindelerregende Höhen erreicht,
229 die selbst für Menschen mit höherem Einkommen kaum bezahlbar sind.

230 Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der Mobilität nicht zur Schuldenfalle für die El-
231 tern werden: Schulpflichtige Kinder müssen generell kostenlos im Fernverkehr fahren können. Im Weiteren sollte das
232 Preismodell im Fernverkehr bis zu einem Maximalpreis stärker an die Entfernung gekoppelt werden. Davon unbeschadet
233 bleibt die Lenkung von Fahrgastströmen durch steigende Preise bei steigender Auslastung. Eine Unterscheidung in
234 1. & 2. Klasse ist in Zukunft gerade im Regionalverkehr nicht mehr notwendig.

235 Auch die Bundesregierung, Mitarbeiter*innen des öffentlichen Diensts oder Abgeordnete müssen die Klimaschädlich-
236 keit ihrer Dienstreisen einschränken. Alleine die Anzahl an Dienstreisen zwischen Bonn und Berlin von Angehörigen der
237 Bundesregierung sowie deren Beschäftigten belief sich im Jahr 2018 auf über 18.000 und kostete rund 6,2 Mio. Euro.
238 Etwa 12.000 dieser Reisen würde mit dem Flugzeug absolviert. Innerdeutsche Reisen sollten grundsätzlich mit dem Zug
239 erfolgen und nur im Ausnahmefall mit anderen Verkehrsmitteln.

240 **Neue & innovative Verkehrsmittel**

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

246 So sehr eine Befreiung von der Führerscheinplicht für die meisten dieser Elektrokleinstfahrzeuge zu begrüßen ist, um-
247 so mehr scheiden sich die Geister an der Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit. Die maximal zulässige Höchstge-
248 schwindigkeit wird voraussichtlich 20 km/h betragen, im Nachbarland Österreich werden es 25 km/h, in den USA sogar
249 bis zu 32 km/h. Erscheint eine Abstufung nach Alter der*s Fahrer*in und unterschiedlichen Nutzungsorten – Fußgän-
250 ger*innenzone, Fußweg, Radweg, oder Straße – sinnvoll, ist eine pauschale Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf
251 20 km/h sehr konservativ.

252 Um die multimodalen Verkehrskonzepte sinnvoll unterstützen zu können, wäre es besser sich an den Grenzwerten
253 aus der USA oder zumindest unseren europäischen Nachbarn zu orientieren. Gegebenenfalls kann für das Führen von
254 Kleinstfahrzeugen mit höheren Geschwindigkeiten zusätzlich ein Mofa-Führerschein notwendig sein. Nichtsdestotrotz
255 werden Elektrokleinstfahrzeuge in Verbindung mit Sharing-Konzepte insbesondere für den innerstädtischen Verkehr
256 und zur Überwindung der letzten Meile ein wichtiger Grundpfeiler bilden.

257 **Das gute alte Fahrrad**

258 Um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen ergriffen werden. Die Stadt und
259 ihre Straßen müssen an das Rad angepasst werden, damit Radfahrer*innen sicher und gleichberechtigt am Verkehr teil-
260 nehmen können. In die beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen und Überholverbotschilder zum Schutz von
261 Radfahrer*innen an engen Stellen sind erste richtige Schritte. Die Kommunen müssen sich hier an neuen, wenn auch
262 kleinen, Konzepten orientieren, wie bspw. grüne Wellen bei Ampelschaltungen angepasst auf Fahrradgeschwindigkei-
263 ten und grüne Pfeile für Radfahrende. Insgesamt sind die Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und
264 engmaschigen Radverkehrsplan zu erstellen.

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

268 Als wichtiges Transportmittel der Zukunft, mit zunehmendem Anteil an Paket- und Logistkdiensten, sind Lastenräder
269 eine sinnvolle Alternative. Mit zusätzlicher elektrischer Unterstützung können auch erhebliche Mengen an Gütern um-
270 weltfreundlich und platzsparend transportiert werden. Deswegen müssen nicht nur Radwege in ihrer Breite angepasst
271 werden, sondern eine Anschaffung sollte durch entsprechende Förderprogramme vereinfacht werden.

272 **Digital first?**

273 Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die Digitalisierung. Multimodale Konzepte werden noch
274 flexibler und können auf kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel oder Streckensperrungen reagieren. Mit au-
275 tomatisierten Routenberechnungen kann zu jedem Zeitpunkt – unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets
276 die schnellste Route gefunden werden. Eine wichtige Grundlage dazu bildet der offene Zugang zu Daten: Mobilitäts-
277 anbieter müssen dazu verpflichtet werden, Daten für entsprechendes Routing bereitzustellen.

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

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

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

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

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

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

304 **Fazit**

305 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind diese lösbar! Die Zukunft der klima-
306 neutralen Mobilität baut auf gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und gesellschaftlicher Teilhabe auf – gemeinsam
307 klassisch in Bus und Bahn oder modern durch Sharing-Konzepte.

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

- 309 • Emissionsfreie Mobilität,
- 310 • Verursacher*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,
- 311 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von Versiegelung durch den Rückbau von Stra-
312 ßen bzw. effizientere Nutzung von versiegelten Flächen von gemeinschaftlich genutzten Verkehrsträgern, insbe-
313 sondere durch Schienenverkehr,
- 314 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr
- 315 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,
- 316 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,
- 317 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,
- 318 • die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten von anderen Verkehrs-
319 trägern und Sharing-Konzepten,
- 320 • Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen & grenzüberschreitenden Verkehrsverbün-
321 den
- 322 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,
- 323 • Liberale Förderung & Zulassung von innovativen Verkehrsträgern, wie zurzeit Elektrokleinstfahrzeuge,
- 324 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmen für autonome Fahrzeuge und
- 325 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der digitalisierten Welt.

326