

# Ideensammlung zum Bundestagswahlprogramm

## BAG Mobilität und Verkehr, Januar 2021



1. Präambel: Verkehrswende einleiten - Mobilität von Grund auf verändern
2. Mobilität und Flächengerechtigkeit schaffen gutes Klima in Stadt und Land
  - 2.1 Circular City - Technik und Natur zusammenbringen
  - 2.2 ÖPNV
  - 2.3 Die Mobilitätswende braucht den Umbau unserer Städte und Dörfer
  - 2.4 Transport- und Lieferwege
    - 2.4.1 Verlagerung von Gütern weg von der Straße
    - 2.4.2 Antriebe in der Logistik
3. Die Mobilitätswende gelingt nur mit einer Gesetzgebungsreform
  - 3.1 Mobilitätsgesetz
  - 3.2 Fahrzeugzulassung
  - 3.3 Verkehrssicherheit und Sozialstandards im LKW-Bereich
  - 3.4 Neue Zeiten, neue Zuständigkeiten
  - 3.5 Bundesmobilitätsplan, Autobahnen
  - 3.6 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität
4. Die Mobilitätswende ist eine Investition in die Zukunft
  - 4.1 Subventionen und Steuern
  - 4.2 Dritte Finanzierungssäule im ÖPNV
5. Mobilität auf der Schiene, zu Wasser und in der Luft
  - 5.1 Schiene
    - 5.1.1 Jetzt Weichen für die Zukunft stellen: Ausbauoffensive auf den Weg bringen
    - 5.1.2 Deutschlandtakt reparieren
    - 5.1.3 Bahnreform
  - 5.2 Luftfahrt
    - 5.2.1 Drohnen
  - 5.3 Schifffahrt
6. Ausbildungs- und Forschungsoffensive

Annex: Quellen

## 1. Präambel: Verkehrswende einleiten - Mobilität von Grund auf verändern

Verkehrspolitik und Stadtplanung folgten über Jahrzehnte der Maxime einer autogerechten Stadt. Die Probleme fehlender Mobilität bei immer stärker wachsendem Verkehr sind strukturell bedingt, werden jedoch bis heute überwiegend technisch und weniger vom Menschen und seinen Bedürfnissen her gelöst. Diese Autozentrierung muss überwunden werden. Unser Hauptaugenmerk liegt auf dem Umweltverbund, den wir so attraktiv gestalten wollen, dass der Umstieg vom eigenen Auto aufs Rad und den ÖPNV gelingt. Dafür sorgen klar und kühn definierte Ziele.

Unser Ansatz von Mobilitätspolitik weicht ab von der verengten Sicht auf Planung, Bau und Nutzung von Verkehrsinfrastruktur. Er setzt ganzheitlich auf Stadtplanung und integrierte Mobilität mit Barrierefreiheit, Sicherheit und sozialer Gerechtigkeit, dem Leitbild der feministischen Verkehrs- und Stadtplanung [1] folgend. Dabei berücksichtigt die neue Mobilitätspolitik die Bedürfnisse aller – vor allem die der Verletzlichsten in unserer Gesellschaft, also der Kinder, Jugendlichen, Senior:innen und Menschen mit Handicaps. Die Neuverteilung der Räume zugunsten einer klima- und sozialverträglichen Stadtplanung mit Mobilität spielt hierbei eine herausragende Rolle.

Denn bisher wurde nur auf Verkehr und dessen Lenkung geachtet. Mobilität hingegen geht darüber hinaus und bedeutet Teilhabe und Ermöglichung, sie schließt die menschliche Dimension in die Betrachtung von Verkehr ein. So muss auch zwischen der rein technikbasierten Verkehrswende und der breiter gefassten Mobilitätswende unterschieden werden, welche zum Beispiel auch Verkehrsvermeidung einschließt. Auch den Gütertransport möchten wir dabei einschließen.

Wie in vielen anderen Sektoren orientieren wir uns auch im Mobilitäts- und Verkehrsbereich am Leitbild der Kreislaufwirtschaft. Technik und Natur auf effiziente Weise zu nutzen entspricht dem Konzept der Circular Cities. Dies ist längst keine Vision mehr, sondern der klare Auftrag zum Umbau der Städte und Dörfer. Dieser Umbau basiert auf dem Vernetzen, Verlagern und Vermeiden von Verkehr, gepaart mit den Grundsätzen von Klimaschutz, Gesundheitsschutz und Teilhabe. Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben darf nicht vom Geldbeutel abhängen, sie wird durch Mobilität ermöglicht.

Mit einer zukunftsweisenden Mobilitätspolitik wird nicht nur das Klima gerettet, sondern auch die Lebensqualität erhöht, alle Verkehrsteilnehmer:innen geschützt und die bisher ökonomisch, sozial und ökologisch nicht nachhaltig politisch unterstützte Versorgungsökonomie entlastet [2]. Es ist Zeit, endlich in diesem Sinne den Strukturwandel in besiedelten Räumen einzuleiten. Menschen müssen entsprechend ausgebildet werden, um die Neuorientierung der Mobilität mitzugestalten und umzusetzen.

Dieser Wandel braucht starke Ministerien und Verwaltungen, die in personeller und finanzieller Hinsicht adäquat ausgestattet sein müssen zur Umsetzung der Wende. Das heutige Verkehrsministerium muss sukzessive zu einem Mobilitätsministerium umstrukturiert werden, um die Zielsetzung "mehr Mobilität und weniger Verkehr" voranzutreiben und auch im Namen den Wandel zu verdeutlichen. Dazu soll es auch durch den Bereich Städtebau erweitert werden, denn den Umbau unserer besiedelten Räume und Verkehrsstrukturen kann man nur interdisziplinär denken. Die Perspektive aller Geschlechter und deren Gleichstellung muss in allen Entscheidungsebenen und bei allen entscheidenden Abstimmungsprozessen durchgängig gewährleistet sein.

Infrastruktur, stadtplanerische Konzepte, Mobilitätsangebote in großen und kleineren Städten bündeln am stärksten die Angebotsvielfalt und Möglichkeiten für eine Wende. Sie müssen Vorbilder werden für die konkrete Umsetzung einer sozialen und klimagerechten Mobilität. Die Wiederbelebung und Attraktivität des ländlichen Raumes hängt auch davon ab, dass attraktive

Mobilitätsoptionen geschaffen und diese Optionen abseits von privatem Besitz ermöglicht werden. Planung und Bauweise orientieren sich an kurzen Wegen zur Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele. Ein wichtiges Ziel dabei ist es, Städte autofrei zu gestalten, ohne Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge für besondere Aufgaben oder mobilitätsbeeinträchtigte Menschen auszuklammern.

Der Bund muss Anreize und die Voraussetzungen für den Umbau der besiedelten Räume und Flächen sowie deren gerechte Verteilung und Nutzung schaffen. Es darf nicht länger von parteilichen Mehrheiten in Ländern und Kommunen abhängen, dass die Verkehrswende allerorten zugunsten einer sozial-ökologischen Mobilität mit dem Ziel der Klimaneutralität und der Konnexität gelingt. Denn sie ist gesamtgesellschaftliche Aufgabe, für die wir gemeinsam an einem Strang ziehen müssen.

## **2. Mobilität und Flächengerechtigkeit schaffen gutes Klima in Stadt und Land**

### **2.1 Circular City - Technik und Natur zusammenbringen**

Das Konzept der Circular City entspricht der Idee der klimaneutralen Kommune. Ihr zentrales Ziel ist eine integrierte Stadt- und Mobilitätsplanung. Grundpfeiler sind Transformationsprozesse in zukunftsweisende Formen der Infrastruktur (Resilienz) sowie Nachhaltigkeitsstrategien durch maßvollen Mobilitätskonsum (Suffizienz). Alle Ressourcen verbleiben hierbei innerhalb eines Kreislaufes, wie zum Beispiel Baustoffe aus Rückbauten oder abgenutzte Gerätschaften und Fahrzeuge [3]. Zugunsten von mehr Grün, aktiver Mobilität, ÖPNV und sozialer Räume muss in den bestehenden Verkehrsraum eingegriffen werden und innovative Technik für die größtmögliche Wirkung im Sinne der klimaneutralen Kommune genutzt werden. Bei sämtlichen Neu-, Um- und Ausbauprojekten von Verkehrsinfrastruktur muss eine Klimaverträglichkeitsprüfung vorangestellt werden. Dabei sind auch die geltenden Baurichtlinien, Breiten und Radien für Verkehrswege zu überprüfen und ggf. zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für den CO<sub>2</sub>-intensiven Bau von Straßen oder Tunneln, auch bei unterirdischen Bahnen. Die Automobilindustrie soll sich außerdem am Kreislauf der Ressourcen beteiligen; dafür soll sie mit Anreizen und ordnungspolitischer Steuerung dazu gebracht werden, nur noch wiederverwendbare Materialien einzusetzen.

### **2.2 ÖPNV**

Der öffentliche Nahverkehr auf Schiene, Straße und Wasserwegen folgt einer Angebotsorientierung. Der Staat hat die Aufgabe, für bezahlbare, zuverlässige und angenehme Mobilität Sorge zu tragen. Für den Ausbau des ÖPNV muss im bestehenden Straßenraum mehr Platz geschaffen werden. Kurzfristige Taktverdichtung auf Bestandsstrecken, Bau neuer Haltestellen inner- und außerorts, moderne und barrierefreie Fahrzeuge, Elektrifizierung sowie Reaktivierung und Neubau von Bahnstrecken sind wesentliche Voraussetzungen zum Gelingen der Verkehrswende.

Um Wege zu kürzen oder ganz zu vermeiden, müssen insbesondere im ländlichen Raum Anreize zur Stärkung der regionalen Wirtschaft und Versorgung geschaffen werden. Dies beinhaltet Dorfläden, Co-Working-Spaces in den Dörfern als Alternative zum Pendeln in die Stadt, medizinische Versorgung, solidarische Landwirtschaft und weitere. Weiterhin muss die ländliche Mobilitätswende sowohl durch Einrichtung digitaler, intelligenter, barrierefreier und verbundübergreifender Car-Sharing- oder Shuttle-Systeme als auch die Ausweitung bestehender und erfolgreicher Konzepte für den integrierten Transport von Menschen und Waren (z.B. „KombiBus“ [4]) gemeinsam vorangetrieben werden.

Einen starken Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bietet die Einführung eines Mobilpasses, also einer Fahrkarte, die universal für alle Verkehrsträger und über Verwaltungs- und Verbundgrenzen hinweg gilt. Diese muss es digital und als Smartcard zum Einchecken in den Fahrzeugen von ÖPNV und privaten Mobilitätsdienstleistern geben. Eine App deckt hierbei alle Anbieter ab. Dazu gehört die

Ermöglichung von effizienten Mobilitätsketten durch tiefere Vernetzung und konsequente Planungsgrundlagen. Beispiele dafür sind Park & Ride und die kostenlose Fahrradmitnahme in der Bahn.

Weitere Attraktivität des ÖPNV wird durch den flächendeckenden Aufbau von personenbesetzten Mobilitätszentralen zur Sicherstellung von Dienstleistung und Information erreicht. Damit einher geht der Abbau von Sprachbarrieren, die Ergänzung mehrsprachiger Hinweise in Bus und Bahn, letztlich aber auch die Beendigung von Klasseneinteilungen in Bahnen in 1. und 2. Klasse. Stattdessen müssen bedürfnisorientierte Funktionswagen wie Komfort, Familie, Sperrgut und Zugoffice geschaffen werden. Co-Working im Zug darf kein Fremdwort mehr sein. Das setzt eine stabile Mobilfunknetzversorgung an Bord des öffentlichen Verkehrs voraus. Eine Sofortmaßnahme zum schnelleren Umstieg ist die Einführung einer Abwrackprämie, die statt dem Besitz eines Autos ein Probejahr Bahncard oder ÖPNV-Abo bietet.

### **2.3 Die Mobilitätswende braucht den Umbau unserer Städte und Dörfer**

Die klassische Aufteilung des Verkehrsraumes muss neu gedacht werden, denn Freiheit endet dort, wo die Freiheit der Anderen beeinträchtigt wird. Dies gilt auch im Mobilitätsbereich. Es kann nicht sein, dass Autos viel mehr Verkehrsfläche zugestanden bekommen, als ihnen im Sinne der Personenbeförderung eigentlich zusteht, während andere Verkehrsarten dadurch kleingehalten und verdrängt werden. Das Recht des Stärkeren darf nicht länger die Flächenverhältnisse im öffentlichen Raum zugunsten des motorisierten Individualverkehrs bestimmen.

Flächengerechtigkeit bedeutet eine drastische Reduzierung der PKW-Stellflächen innerorts und eine Änderung der Stellplatzverordnungen zugunsten aktiver Mobilität, sozialer und grüner Flächen. Auch Campingfahrzeuge sollen nicht mehr im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden können. Zur Unterstützung dieses Umbaus ist eine neue rechtliche Grundlage für eine wirkliche Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparken auf Bundesebene unerlässlich, Parken im öffentlichen Raum muss komplett neu geregelt werden. Wir treten für eine sich selbst tragende Parkraumbewirtschaftung ein, die einen echten Anreiz für den privaten Ausstieg aus dem PKW bietet. Es muss Schluss sein mit Falschparken auf Radwegen, zugestellten Straßenkreuzungen und durch aufgesetzt parkende Autos unbegehrbar gewordene Fußwege.

Flächengerechtigkeit schafft auch Sicherheit. Diese muss aus der Perspektive der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gedacht werden. Der Anspruch, die Stadt für Menschen zu realisieren, speist sich aus der Vision Zero, also dem Ziel von null Verkehrstoten. Im bestehenden Raum ist deshalb Platz zu schaffen für barrierefreie, sichere Fuß- und Radmobilität. Mit ressourcenschonendem Rückbau und milden Eingriffen in den Straßenbereich wie Pollern ist es aber nicht getan. Aktive Mobilität braucht Mobiliar und eine auf sie zugeschnittene begleitende Versorgungsinfrastruktur mit Aufenthaltsqualität. Verkehrssicherheit folgt somit dem Vorsorgeprinzip, wobei dieses Prinzip die Priorisierung der Maßnahmen bestimmt.

Umbau- und Rückbaumaßnahmen im bestehenden Straßensystem, vor allem der kommunalen Verkehrswege, sind elementarer Bestandteil der Verkehrswende. Dabei ist Ressourcenschonung die oberste Prämisse. Bestehende Infrastrukturen werden also umgenutzt und ertüchtigt, anstatt neue zu errichten. So können bisherige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen als Fahrradstraßen genutzt werden, bestehende Parkhäuser als Fahrradparkhäuser. Die Radverkehrsförderung muss ausgebaut werden. Hierzu gehört auch die Übernahme von Planungskosten sowie die verbesserte personelle Ausstattung für die Planung. Auch die Standorte von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge müssen kritisch auf zukünftige autofreie Bereiche geprüft werden; denn Lebensqualität in der Stadt ist mit dem Umstellen auf Elektromobilität längst nicht erreicht.

Im Gegenteil, wie positive Beispiele aus der ganzen Welt [5] zeigen, bedeuten weniger Autos mehr Qualität in urbanen Räumen. Daher brauchen wir Anreize für deren langfristigen Umbau zur „Stadt der kurzen Wege“. Außerdem hilft die Errichtung von Fußgänger:innenzonen, den Einzelhandel in den Innenstädten zu stärken. Gleichzeitig müssen auf kurze Sicht Kreuzungen und Querungen entschleunigt, sicher gemacht und Unfallschwerpunkte entschärft werden. Kinderfreundliche und senior:innengerechte Wegebeziehungen, auch unter Einbeziehung der öffentlichen Institutionen und privaten Arbeitgeber:innen, beschleunigen weiter den nachhaltigen und inklusiven Umbau der Städte und Dörfer. Dazu bedarf es des Ausbaus einer immanenten Begleitinfrastruktur zum Beispiel mit Self-Service-Stationen, Notdienst-Rufsäulen, Sitzbänken, öffentlichen Trinkwasserbrunnen und Ruhezonen. Autofahrende, die zwingend auf ihr Auto angewiesen sind, profitieren wie alle anderen Verkehrsteilnehmenden von einer entlasteten Autoinfrastruktur, zum Beispiel durch weniger Staus.

Überlandverkehre sind in die Umbaustrategie mit einzubeziehen. Für Bundesautobahnen heißt dies zum Beispiel, dass Untersuchungen bezüglich einer möglichen Umnutzung zugunsten des Umweltverbunds beauftragt werden. Bei einem angemessenen Tempolimit und abgasfrei fahrenden Autos können Mittel- oder Randstreifen von Autobahnen baulich getrennt für den Radverkehr freigegeben werden und mit Solarpanels überdacht werden, wie dies teils in Südkorea der Fall ist [6]. Im Flachland sind auch Umbauten von Autobahnspuren zu Schienenwegen denkbar, welche in die Wege geleitet werden müssen, um das attraktive Angebot zum Umstieg auf die Bahn zu erweitern.

Wo keine Verlagerung auf die Schiene möglich ist, sollen vorhandene Bundesstraßen und Autobahnen auch für einen attraktiven Busverkehr nutzbar gemacht werden. Im Bereich von Ortslagen und Raststätten können -wie im europäischen Ausland üblich- auch an Bundesautobahnen Bushaltestellen des ÖPNV angeordnet werden. Alle Betriebe in Gewerbe- und Mischgebiete müssen für Nutzer des Umweltverbundes erreichbar sein. Kurzfristig können ausgewählte Bundesautobahnen flächensparend zu Bundesstraßen herabgestuft werden. Grundsätzlich sollen allen neuen Brücken, auch im Autobahn- und Eisenbahnbereich, begleitende Fuß- und Radwege mit den aktuell gültigen Ausbaustandards errichtet werden. Bei bestehenden Brücken werden Fuß- und Radwege sukzessive baulich ergänzt.

## **2.4 Transport- und Lieferwege**

### **2.4.1 Verlagerung von Gütern weg von der Straße**

Die bisherigen Verkehrsträger dürfen nicht länger unter einem technischen, sondern müssen unter einem operativen Aspekt betrachtet werden. Nur so kann eine intelligente Verknüpfung des Güterverkehrs und einer grünen Logistik erfolgen. Waren und Personen werden auf Schienen, Straßen, Wasser und durch die Luft transportiert. Prioritär ist der Transport dort zu regeln, wo Menschen leben, arbeiten und auf ihn angewiesen sind.

Der Gesetzgeber hat sowohl für die Kommunen, die Länder als auch den Bund dafür Sorge zu tragen, dass bestehende nachhaltige Konzepte für Transport, unter anderem „Letzte Meile“ und klimafreundliche Antriebstechnologie und kombinierte Wegekette wie die Rollende Landstraße oder Lastenfahrräder, sich in der Konzeption des Infrastrukturnetzes wiederfinden. Belohnt werden die Städte und Länder, die klimafreundliche, effiziente und integrierte Konzepte für eine Liefer- und Transportlösung vorlegen.

Der Vorrang bei Transport und Lieferung wird der Schiene und dem Wasserweg eingeräumt. Verlagerungskapazitäten von der Straße auf Schiene und Wasser müssen voll ausgenutzt werden. Dies erfordert eine Änderung der bisherigen Berechnungsgrundlagen und Kriterien, also auch vom sogenannten standardisierten Bewertungsverfahren, auf Grundlage des Klimaschutzes wie Life-Cycle-

Assessments und zu erwartenden Effizienzsteigerungen durch Verlagerungseffekte von der Straße auf Schiene und Wasser.

Als Alternative muss der Bund den Aufbau eines intelligent vernetzten Netzes für kombinierte Güterverkehre von Straße und Schiene fördern; denn Mobilitätsketten gibt es nicht nur im Personenverkehr. Grundlage dieses Netzes sind leistungsfähige Terminals und ein rund 5.000 km langes Streckennetz, bei dem der Güterverkehr gegenüber anderen Verkehren bevorzugt wird. Bei einem solchen KV-Netz, zu dem kein LKW mehr als 50 km mehr fahren muss, können durchaus auch neue Schienengüterverkehrstrassen, zum Beispiel parallel zu Autobahnen oder auf umgebauten Autobahnspuren, eine Rolle spielen. Daneben soll es mehr Anschlüsse von Gewerbegebieten und mehr Ausweichgleise mithilfe von Förderungen des Bundes geben.

Diese Aspekte sind besonders wichtig, da die Bundesregierung im Gegensatz zum Schienenpersonenverkehr keine über 2030 hinausgehenden Ziele für den Schienengüterverkehr ausgerufen hat. Das Ziel, bis dahin den Schienengüterverkehrsanteil von heute 19% auf 30% zu erhöhen, reicht nicht aus. Wir schlagen daher vor, dass die noch anstehende Grüne Güterverkehrsstrategie eine langfristige Perspektive enthält. Eingeschlossen sein müssen bestehende und zu verändernde Rahmenbedingungen, die effiziente Lieferungen und damit Abgabe der Ware im globalisierten Kontext ermöglichen. Generell aber gilt: Die Kilometerleistung im Güterverkehr muss, wie auch im Personenverkehr, sinken.

#### **2.4.2 Antriebe in der Logistik**

Auch wenn die Verlagerung von Verkehren weg vom PKW und LKW oberste Priorität hat, wird es auch in den kommenden Jahrzehnten weiterhin Personen- und Güterverkehre mit PKW, LKW, Schiffen und Flugzeugen geben. Eine Säule der Verkehrswende ist die Deckung des verbleibenden Endenergiebedarfes mit möglichst klimaneutraler Antriebsenergie [7]. Oft genannte Alternativen dafür sind direkte Stromnutzung mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen über die Nutzung Wasserstoff bis hin zu Biokraftstoffen und aus Strom, CO<sub>2</sub> und Wasser produzierten E-Fuels. Keine dieser Technologien ist ein Allheilmittel, das die bis heute aufgrund der nicht eingepreisten gesellschaftlichen und Umwelt-Folgekosten sehr günstigen erdölbasierten Kraftstoffe zu ersetzen vermag [8], welche vom Motorroller bis zum Flugzeug flexibel einsetzbar sind. Wichtige Bewertungskriterien der Alternativ-Technologien sind die tatsächliche Klimawirkung [9], die Effizienz der Energieträger [10] sowie deren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten [11].

Die direkte Stromnutzung zeichnet sich durch eine sehr hohe Effizienz aus, ist durch ihre niedrige gravimetrische Energiedichte von Batterien jedoch nur schwer einsetzbar, wenn schwere Güter über längere Entfernungen transportiert werden müssen. Wasserstoff schneidet dort zwar besser ab als Batterien, hat aufgrund der niedrigen volumetrischen Energiedichte Nachteile gegenüber den E-Fuels. Letztere wiederum sind in der Herstellung extrem ineffizient und nicht nur eine der teuersten CO<sub>2</sub>-Vermeidungsmaßnahmen im Verkehrssektor [12], sondern über alle Sektoren hinweg [13].

Wo immer es möglich ist, sollte also Strom direkt mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen genutzt werden. Nur wenn dies nicht oder schwer möglich ist sollte Wasserstoff, und nur dort, wo extrem hohe Energiedichten benötigt werden, sollten E-Fuels zum Einsatz kommen. Diese Bereiche sind der Flugverkehr, Teile des Schiffverkehrs und Teile des LKW-Schwerlastverkehrs [14]. Gelingt es nicht, die Elektrifizierung des Verkehrssektors effizient zu gestalten, wird von diesem eine extreme Nachfrage nach grünem Strom entstehen. So würde für eine Umstellung allein des PKW-Verkehrs auf 100% E-Fuels mehr als doppelt so viel Strom benötigt, wie heute über alle Sektoren hinweg verbraucht wird [15].

### **3. Die Mobilitätswende gelingt nur mit einer Gesetzgebungsreform**

#### **3.1 Mobilitätsgesetz**

Die Neunutzung der Räume zugunsten von mehr aktiver Mobilität, Verkehrssicherheit, mehr gemeinschaftlicher Angebote auch in der Mobilität sowie Grün und sozialer Räume funktioniert nur, wenn auf Bundesebene die entsprechenden Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Verordnungen, Gesetze und Grundlagen für Sicherheit im Straßenraum orientieren sich bis heute am Privatgebrauch von PKWs und LKWs und der darauf zugeschnittenen vorhandenen Infrastruktur. Die Gesetzesreformen und Änderungen der Verordnungen sind die wichtigste Säule für die Verkehrswende.

Die Straßenverkehrsordnung ist ein Relikt der Vergangenheit und atmet immer noch den Geist der autogerechten Fortbewegung. Sie muss durch ein bundesweites, modernes Mobilitätsgesetz und die Anpassung entsprechender Verordnungen ersetzt werden. Das Mobilitätsgesetz orientiert sich am Umweltverbund und respektiert das 1,5-Grad-Limit von Paris. Hierbei gilt ein Vorrang für Sicherheit, Klimaschutz, Lärmschutz und Luftqualität vor Geschwindigkeit. Statt des Autos steht der Mensch mit seinen vielfältigsten Bedürfnissen im Mittelpunkt; dies schließt insbesondere die Schwächsten in der Gesellschaft wie Kinder und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen mit ein. Das Gesetz vollzieht eine Wende weg vom übermäßig priorisierten motorisierten Individualverkehr.

Konkrete Maßnahmen unterstützen hierbei die Mobilitätswende. Zuvorderst ist dabei ein flächendeckendes Tempolimit zu nennen. Angelehnt an das neue niederländische Modell [16] beläuft sich dieses auf 100 km/h tagsüber auf Autobahnen und nachts 130 km/h wo kein Lärmschutzkonflikt besteht, aber auch 70 km/h auf Landstraßen und 30 km/h innerorts. Das führt zu einer Verringerung der Lärmemissionen, der Unfalltoten im Sinne der Vision Zero, zur Entlastung der Gesundheit von Anwohnenden, aber auch zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Darüber hinaus sollen Lärmschutzbeauftragte in allen Ländern eingesetzt werden. Der Fokus grüner Lärmschutzpolitik liegt auf aktivem Lärmschutz, also an der Quelle, gegenüber dem passiven Lärmschutz durch Veränderungen der Umgebung.

Um neuen Gefahren wie erhöhter Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb bei hochmotorisierten Elektrofahrzeugen zu begegnen, müssen im Zulassungsverfahren Beschränkungen für Fahrzeuge mit hohem Beschleunigungsvermögen ermöglicht werden. Flankiert wird das ganze durch eine rechtliche Gleichstellung von gefährlichen Delikten im Straßenverkehr und deren Strafmaß mit vergleichbaren Straftaten außerhalb des Straßenverkehrs. Dazu kommt die Anpassung des Bußgeldkatalogs durch eine Harmonisierung der Gebührenhöhen mit anderen europäischen Ländern. Daneben darf es keine Fahrerlaubnis ohne Ablaufdatum mehr geben, sondern es sind zur Steigerung der Verkehrssicherheit Fahrtüchtigkeitsprüfungen ab einem gewissen Alter durchzuführen.

Das neue Mobilitätsgesetz unterstützt außerdem die Digitalisierung und Vernetzung von Verkehren, die ebenfalls zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen führen kann. Rebound-Effekte durch immer luxuriösere und hochmotorisierte Fahrzeuge sind dabei zu vermeiden. Dies gilt auch für Elektroautos [17]. Der Bund muss aktiv Rahmenbedingungen für das autonome Fahren setzen; wichtig sein dabei europaweit interoperable Schnittstellen und Plattformen auf Open-Source-Basis, bei denen es kein Klein-Klein der verschiedenen Anbieter:innen gibt. Technische Lösungen wie Stecker und Ladesysteme von Elektrofahrzeugen müssen ebenso europaweit vereinheitlicht werden. Diese Maßnahmen müssen auch im ÖPNV umgesetzt werden.

#### **3.2 Fahrzeugzulassung**

Für einen schnellen Ausstieg bis 2030 aus dem Verbrennungsmotor in allen Fahrzeugklassen entwickeln wir zusammen mit der Öffentlichkeit einen verlässlichen und dynamischen Umsetzungsplan. Die ressourcensparenden Leichtfahrzeuge im PKW- und Nutzfahrzeugbereich müssen endlich mit den anderen Fahrzeugklassen rechtlich gleichgestellt werden. Klimaverträglich ist, wenn alle Fahrzeuge nach Klima- Lärm- und Ressourcengesichtspunkten mit einem klimafreundlichen Bonus-Malus System bewertet werden. Auch die Entwicklung von immer schnelleren und schwereren Autos soll dadurch verhindert werden, denn bei hochmotorisierten Fahrzeugen steigt die Unfallwahrscheinlichkeit und auch die Zerstörung von Straßen steigt mit der vierten Potenz des Fahrzeuggewichtes. Beides führt zu enormen gesellschaftlichen Folgekosten. Deshalb sollen Fahrzeughersteller in Zukunft auch das Gewicht des Fahrzeuges in ihren Werbemaßnahmen klar angeben. Vorbild könnten Webseiten von Fahrradherstellern sein, auf denen jedes Teil einer Mehrausstattung im Konfigurator mit seinem Gewicht hinterlegt ist und zur Berechnung des angezeigten Endgewichts genutzt wird. Außerdem soll zukünftig das tatsächliche Leergewicht des konkreten Fahrzeugs in der gelieferten Ausstattungsvariante in der Zulassungsbescheinigung aufgeführt werden, nicht nur das Leergewicht des Fahrzeugtyps in der Grundausstattung.

### **3.3 Verkehrssicherheit und Sozialstandards im LKW-Bereich**

Auf dem Weg zu Vision Zero sind aktive technische Sicherheitssysteme an Fahrzeugen wie Abbiegeassistenten an LKWs und Bussen schnellstmöglich verpflichtend anzuordnen. Für mehr Sicherheit im LKW-Bereich braucht es aber vor allem auch eine bessere Durchsetzung von Arbeitszeitvorschriften. Die meisten tödlichen Unfälle im LKW-Bereich passieren nach Arbeitszeitüberschreitungen. Wir werden hier die Kontrolldichte deutlich erhöhen und auch das Bußgeldniveau an andere europäische Länder wie Frankreich anpassen. Das unsoziale Verhalten mancher Unternehmen soll nicht länger aus der Portokasse finanziert werden können. Das Bundesamt für Güterverkehr soll hierfür deutlich personell aufgestockt werden und mehr Befugnisse erhalten. Auch die Arbeitsbedingungen der LKW-Fahrer:innen müssen drastisch verbessert werden. Fahrer:innen, die von Hungerlöhnen über Monate alleine in ihrem LKW leben, sich nicht duschen oder auf eine ordentliche Toilette gehen können und über lange Zeit ihre Familie nicht sehen, darf es nicht mehr geben.

### **3.4 Neue Zeiten, neue Zuständigkeiten**

Zuständigkeiten müssen im Hinblick auf die einzuleitende Verkehrswende sowie die soziale und ökologische Mobilität überprüft und ggf. umstrukturiert und angepasst werden. Eine Neuordnung muss gewährleisten, dass zuständige Ämter in Abkehr ihrer bisherigen Hauptaufgaben (Straßen- und Kreuzungsplanungen und Bau) die Grundlagen für eine inklusive, breit aufgestellte, barrierefreie und klimafreundliche Mobilität planen und realisieren. Straßenverkehrsämter sind zu Mobilitätsämtern weiterzuentwickeln. Planungsbeschleunigende Maßnahmen sind nach einem Vorrangprinzip aufzustellen: Vorrang für Klimaschutz, Erreichbarkeit der CO<sub>2</sub>-Neutralität sowie Erhalt von bestehenden Siedlungsstrukturen.

Die Straßenbauordnung soll gründlich dahingehend überarbeitet werden, dass sie den Kriterien einer klimafreundlichen und ressourcenschonenden Planungs- und Baubewertung standhält. Innerhalb der Kommunen müssen klimafreundliche Mobilitätskonzepte umgesetzt werden können, ohne dass diese an den klassischen und zu reformierenden Straßenkategorien sowie an den abzubauenen Hürden der Straßenbauämter des Bundes oder des jeweiligen Bundeslandes scheitern; das beinhaltet eine tiefgreifende Reform des Straßenverkehrsrechts, vor allem der Straßenkategorien Bundes-, Landes-, Kreis- und kommunaler- bzw. Gemeindestraßen. Außerdem sollen Kommunen die rechtliche Handhabe bekommen, unbürokratisch Modellprojekte zu klimaschonender Mobilität durchzuführen.



In den Bauplanungs- und Baukostenregelungen für Straßenbau in Kommunen und Ländern braucht es Vorrang für Erhalt und Rückbau vor Sanierung vor Neubau. Dazu kommt eine Integrierung von Entsiegelungs- oder Blühstreifenvorbehalten und eine Änderung der Stellplatzverordnung im Baurecht, die zum Beispiel auch überdachte Fahrradparkplätze einschließt. Im Baugesetzbuch ist auch die Verpflichtung vorzusehen, dass vor Abschluss der Planungen von größeren Baugebieten insbesondere auf dem Land eine gute Nahverkehrsanbindung mit allen ihren Voraussetzungen eingerichtet wird.

### **3.5 Bundesmobilitätsplan, Autobahnen**

Der bisherige Bundesverkehrswegeplan ist ein Sammelsurium von Umgehungsstraßen, Autobahnen und weiteren Klimakillern. Auch werden Straßenausbauten bislang durch das Prinzip der Engpassbeseitigung abgeleitet, ohne auf Entflechtung der Verkehrsströme einzugehen. Deutschland ist jedoch hinreichend mit Straßen erschlossen, nicht aber mit Schienen. Daher braucht es eine Abkehr von Flächenfraß durch Betongold, hin zu einer intelligenten Erweiterung ressourcenschonender und energieeffizienter Fortbewegungsarten, insbesondere der Bahn.

Ein neuer bundesweiter Mobilitätsplan kann diese Grundsätze von sozialer und ökologischer Mobilität abbilden und auch Vorschläge für Umnutzungen bestehender Straßeninfrastruktur machen. Außerdem muss er von einer Reform der Autobahngesellschaft begleitet werden. Bis zur Erstellung des neuen Bundesmobilitätsplans braucht es ein umgehendes Moratorium für den Bau neuer und bereits geplanter Straßeninfrastrukturen wie Autobahnen, Bundesstraßen, Landebahnen, öffentlichen Parkplätzen und weiteren.

Mit Maut-Verträgen, einer inzwischen achtmal so teuren Autobahngesellschaft „Deges“ [18] und anderen desaströsen und den Bund finanziell dramatisch belastenden Maßnahmen des jetzigen Verkehrsministers lastet eine schwere Bürde auf der nachfolgenden Regierung. Neue Mobilität zu finanzieren bedeutet deshalb auch, alle diesbezüglichen Vorhaben auf die Vereinbarkeit mit unserer Verfassung und auf Vertragsseriosität hin zu überprüfen um den volkswirtschaftlichen Schaden der schwarz-roten Bundesregierung und gültiger Haushaltspläne bis 2022 so gering wie möglich zu halten.

### **3.6 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität**

Um den Umstieg auf Klimaneutralität im Straßenverkehr zu gewährleisten, setzen wir uns für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ein. Die Preise für Grünstrom an den Ladesäulen müssen verlässlich unter den Kosten für Diesel und Benzin liegen. Den Aufbau der Ladeinfrastruktur denken wir von den Netzen her und ermöglichen gleichzeitig eine Vielfalt von Anbietern. Wir treten für einheitliche Regelungen ein, die das Ladechaos vermeiden und bürger:innenfreundliche Elektromobilität gewährleisten. Im Fokus der Netze stehen vor allem Autobahnraststätten, Tankstellen und das Laden am Arbeitsplatz, aber auch Anreize für das Laden auf dem eigenen Grundstück oder in der Tiefgarage. Es gilt nach wie vor der Grundsatz, dass weniger Autos besser sind als mehr, besonders in urbanen Räumen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur hat keinen Vorrang vor der autofreien Innenstadt. Ladeinfrastruktur soll aus diesen Gründen von den Unternehmen finanziert werden und nicht aus der Staatskasse.

## **4. Die Mobilitätswende ist eine Investition in die Zukunft**

### **4.1 Subventionen und Steuern**

Bei geschickter Umsetzung kostet Klimaschutz in der Mobilität nicht viel, da Digitalisierung und insbesondere Verkehrsvernetzung und -Vermeidung zu Effizienzgewinnen führen. Gute Infrastruktur und Umweltverbund sparen auf lange Sicht viel Geld. Dies setzt allerdings voraus, dass es keine

Rebound-Effekte zum Beispiel durch immer mehr oder immer größere Autos gibt und dass zu Beginn der Mobilitätswende grundsätzliche Investitionen getätigt werden. Ziel grüner Verkehrspolitik ist dabei nicht die Gängelung der Bürger:innen, sondern die Abwendung einer Klimakatastrophe bei gleichzeitigen Gewinnen an Lebensqualität.

Bislang hat klimaschädliche Mobilität keinen Preis an die Gesellschaft zurückgezahlt oder ihre Umweltschäden kompensiert; im Gegenteil - sie wurde stark befördert und subventioniert. Damit muss Schluss sein. Das Prinzip, Verschmutzung wird belastet und Sauberkeit belohnt, soll sich durch die zukünftige Gebühren- und Steuergesetzgebung ziehen wie ein roter Faden. Bisherige Finanzhilfen, wie das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, müssen hinsichtlich einer sozialen und ökologisch ausgerichteten Mobilitätspolitik und sich stetig ändernder Klimaziele überarbeitet werden. Generell muss gelten, dass Subventionen entsprechend dem ökologischen Fußabdruck gewährt werden.

Anreize und Subventionen, die dem Klima schaden, müssen sofort abgestellt werden. Dazu gehören das Dienstwagenprivileg, die Pendler:innenpauschale, Dieselsubventionen, Plug-In-Hybrid-Subventionen, der sogenannte Finanzierungskreislauf Straße, die Subventionen für Regionalflughäfen, die Mehrwertsteuerbefreiung für deutschen Streckenteil internationaler Flüge und für innereuropäische Flüge, der fehlende Kerosinpreis, Statussysteme für Vielflieger\*innen und Bonusmeilenprogramme. Mit den freiwerdenden Mitteln kann das Angebot im öffentlichen Verkehr so schnell wie möglich ausgebaut werden. Zeitkarten wie die Bahncard oder klimafreundliche Mobilitätsbudgets für den Öffentlichen Verkehr müssen für Unternehmen und Arbeitnehmer:innen steuerlich mindestens so attraktiv gemacht werden, wie Firmenwagen.

Über eine kostenwahre CO<sub>2</sub>-Steuer auf Kraftstoffe sollen die bislang externalisierten Kosten internalisiert werden. Die Planungen für eine Autobahnmaut und die bereits abgeschlossenen Verträge mit den Betreiber:innen sollen zugunsten einer Klimamaut mit einem Bonus-Malus-System wieder aufgenommen werden. Daneben soll es als Übergangslösung bis zur autofreien Innenstadt die Möglichkeit zur Erhebung von City-Maut nach Realgewicht, Kaufpreis und Emission in den Kommunen geben. Auf der anderen Seite sollen die Trassennutzungsgebühren im Schienenverkehr so gesenkt werden, dass die Schiene gegenüber der Straße nicht nur konkurrenzfähig ist, sondern bevorzugt wird. Denn nur wenn die Verschmutzer ihren gerechten Beitrag leisten, kann der Staat das so lang ersehnte attraktive Angebot im ÖPNV und damit die Anreize zum Umstieg schaffen.

#### **4.2 Dritte Finanzierungssäule im ÖPNV**

Der ÖPNV ist mit der herkömmlichen Finanzierung durch Gebühren und Steuermittel unterfinanziert und wird dadurch ungenügend ausgebaut und erweitert. Dabei ist gerade der nachhaltige ÖPNV das Rückgrat der Mobilitätswende, da die allermeisten Strecken der Menschen im näheren Umkreis stattfinden. Zusätzlich zum derzeitigen steuerfinanzierten Anteil soll der ÖPNV langfristig nicht durch Fahrkartenverkäufe sondern durch eine Umlage aller potentiellen Nutzer:innen finanziert werden. Damit wird das Recht auf besitzunabhängige Mobilität für alle sichergestellt und vollkommen neue und weitreichende Möglichkeiten des Ausbaus in Flotten und Infrastruktur ermöglicht. Im Gegensatz zu einem chronisch unterfinanzierten ÖPNV durch ein sogenanntes 365€-Ticket sorgt das Solidarsystem mit einer monatlichen Umlage von derzeit 18€ für ÖPNV-Finanzmittel in nie dagewesener Höhe. Auch entfällt die mitunter komplizierte Buchung von Tickets verschiedener Tarife und Verbünde. Die Beitragsfinanzierung macht die Nutzung für die Bürger:innen wesentlich günstiger; die Justiz wird um rund 10% durch den Wegfall der Strafverfahren wegen „Schwarzfahrens“ entlastet und der teure Vertrieb der Fahrkarten wird durch ein vergleichsweise preiswertes Beitragseinzugverfahren ersetzt. Alle Menschen unter 18 werden von der Umlage befreit

und fahren somit kostenfrei. Das fahrscheinlose Fahren sorgt außerdem für einen weiteren Schwung in der Digitalisierung im ÖPNV.

## **5. Mobilität auf der Schiene, zu Wasser und in der Luft**

### **5.1 Schiene**

#### **5.1.1 Jetzt Weichen für die Zukunft stellen: Ausbauoffensive auf den Weg bringen**

Die Bahn ist das Rückgrat der Verkehrswende. Sie ist durch das Stahl-Stahl-Prinzip im Mittel 4,8-mal energieeffizienter als der PKW, welcher auf dem Gummi-Asphalt-Prinzip beruht. Bei LKWs liegt dieser Wert sogar beim 5,6-fachen. Im Gegensatz zur Bahn erzeugen diese motorisierten Verkehre neben der deutlich erhöhten Energie durch die hohe Reibung auch Feinstaub, bei Verbrennungsmotoren zusätzlich Abgase. Dabei ist vor Allem das Energiesparen wichtig, um die Klimaneutralität zu erreichen. Damit die Bahn ihrer wichtigen Rolle endlich gerecht werden kann, bedarf es einer Ausbauoffensive im Schienennetz mit dem Ziel, den Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split bis spätestens 2030 zu verdoppeln. Die Ausbauoffensive umfasst drei Säulen: Regionalverkehr, Hochgeschwindigkeitstrassen und Güterverkehr. Die Verkehrssparten schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern können gebündelt trassiert und finanziert werden.

Der Schwerpunkt soll nicht auf großen Prestigeprojekten wie Stuttgart 21 liegen, sondern auf den vielen Haupt- und Nebenstrecken, bestehenden Kapazitätsengpässen, den Anschlüssen entlegener Orte und den Lückenschlüssen zwischen Nah- und Fernverkehr, denn 90% der Fahrten werden im Nah- und Regionalverkehr abgewickelt. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir also vor Allem diese deutlich ausbauen und dadurch kürzere Reisezeiten, höheren Kapazitäten und Verdichtungen auf 10'-15'-Takte in Ballungsräumen erreichen. Nur solche Taktfolgen sind nachweislich geeignet, Verkehrsmittel-wahlfreie Menschen vom Auto wegzuholen. Daneben werden alle bestehenden Hochgeschwindigkeitstrassen im Falle ihrer Sanierung für die gemeinsame Nutzung von Fern- und Güterverkehr ertüchtigt.

Neben Taktverdichtungen gehört die Zukunft den Zügen mit hoher Platzkapazität wie Doppelstockzügen auch im Fern-Schnellverkehr und qualitativen Vorzügen wie Zugoffice, Familienabteilen und vor allem ein konkurrenzfähig günstiges und transparentes Preissystem. Zur Finanzierung neuer Lokomotiven, von neuem Wagenmaterial und von Triebfahrzeugen zur Verdreifachung der heutigen Kapazitäten werden eigene Programme aufgelegt. Bei allen Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bahnstrecken ist ein verbesserter Schallschutz bei mit Schallschutzeinrichtungen, die zum Teil mit Photovoltaik ausgestattet sind, vorzusehen. Der Infrastrukturmehrbedarf einer ernsthaften Verkehrswende im Schienenbereich beläuft sich auf circa 100 Mrd. € bis 2035, also etwa 200€/Jahr pro Einwohner:in, wie in den Niederlanden oder Schweden.

#### **5.1.2 Deutschlandtakt reparieren**

Der bisherige Deutschlandtakt der Bundesregierung ist gescheitert. Ein echter Deutschlandtakt mit dem Leitmotiv eines integralen Taktfahrplans schafft bundesweit garantierte Anschlüsse, einen dichten Takt, und die Abstimmung von Fern-, Regional- und Güterverkehr. Um den Umstieg auf die Bahn attraktiver zu machen, beinhaltet er die Anbindung entlegener Regionen und Orte, deren Anbindung bislang unwirtschaftlich ist. Dieser Aspekt kommt im jüngsten Entwurf der Bundesregierung entschieden zu kurz. Wir setzen uns für einen grundlegend überarbeiteten Entwurf des Deutschlandtakts ein, orientiert an den einzelnen Landesentwicklungsplänen. Jedes Oberzentrum soll stündlich an das überregionale Schienenverkehrsnetz angeschlossen sein. Anstelle von lobbyierten Neubauprojekte, die Gegenstand des bisherigen Bundesverkehrswegeplans 2030 sind, ist es unser Ziel, die Kapazitäten durch maximal dichte Taktungen und intelligente

Baumaßnahmen mit Mobilitätsgarantie bis 2030 flächendeckend zu erweitern. Das schließt auch niveaufreie Eisenbahnkreuze und den drei- bis viergleisigen Ausbau bisheriger Trassen mit ein.

Hierfür müssen die Länder aufgefordert werden, unter der Prämisse, mindestens zwei Drittel des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund zu bringen, entsprechende Netz- und Fahrplanvorschläge abzugeben. Dies wäre dann die ausreichende Basis für den langfristigen Infrastrukturausbau. Dafür benötigen die Länder klare Finanzierungsperspektiven. Eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ab 2023 von 4,0%/Jahr von heute 8,8 Mrd. €/Jahr auf rund 16 Mrd. €/Jahr bis 2035 würde diesem Anspruch gerecht werden. Nur auf einer solchen Basis können Länder entsprechende Netze entwickeln und in den vierten Deutschlandtakt-Entwurf einbringen.

Technische Möglichkeiten zur intelligenten Steuerung des Schienenverkehrs müssen hierbei ausgeschöpft werden. Um auch bei der Bahn das fossile Zeitalter auslaufen zu lassen, sollten bis zum Jahr 2030 alle Hauptstrecken, Grenzübergangsstrecken und mindestens 80 Prozent der Bahnstrecken elektrifiziert sein. Die verbleibenden Strecken sind ebenfalls zu elektrifizieren; Züge mit alternativen Antrieben sollen wegen ihrer geringen Wirtschaftlichkeit und des hohen Energieverlustes die absolute Ausnahme bleiben [19].

Darüber hinaus benötigt der Deutschlandtakt mehr Infrastruktur und weniger Rückbau, als in der bisherigen Sparversion der Bundesregierung vorgesehen. So wäre ein echter Deutschlandtakt beispielsweise nur mit gleichzeitiger Nutzung des alten und des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs möglich. Nicht zu vergessen sind die tausenden abgängigen Eisenbahnbrücken in Deutschland, die auf Sanierung warten. Auch muss es mehr Ausweichstellen und Weichen geben sowie den beschleunigten Ausbau bisher eingleisiger Strecken. Zusätzlich braucht es ein Reaktivierungskonzept für ungenutzte und stillgelegte Schienenstrecken sowie Personen- und Güterbahnhöfe inklusive der Chance, bereits entwidmete oder verkaufte Strecken und Gebäude zu revitalisieren. Die Kriterien dafür müssen an Siedlungsentwicklungen und Zukunftsstrategien angepasst werden. Dort, wo sich Siedlungsschwerpunkte neu entwickelt haben, möchten wir auch völlig neue Schienenwege prüfen.

Ein guter Deutschlandtakt integriert sich langfristig aber auch in einen europäischen Takt, baut sich dazu also auf bestehenden Takten wie den jetzigen in der Schweiz oder in Österreich auf. Dazu muss eine europäische Vernetzung der Eisenbahn vorangetrieben werden, die einheitlichen Kriterien nicht nur beim Ausbau, sondern auch bei Buchungs- und Ticketsystemen folgt. Lücken von Eisenbahnlinien an Grenzen müssen prioritär behandelt und geschlossen werden. Des Weiteren sollen die Fahrgastrechte europaweit gestärkt und Nachtzugverbindungen wieder aufgenommen und erweitert werden. Denn Verbraucher:innenschutz endet nicht an Grenzen; er soll viel mehr mit Anschlussgarantien aufgewertet werden. Dazu müssen die Bahnunternehmen international kooperieren.

### **5.1.3 Bahnreform**

Neben dem Ausbau des Netzes braucht es dringend eine Bahnreform, die das Eisenbahngeschäft vom Kopf auf die Füße stellt. Das Schienennetz soll, wie das schon Fernstraßennetz, in eine neu zu schaffende Aufgabenträgerin in die unmittelbare Verantwortung der Hand des Bundes übertragen werden. Diese sorgt für die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards, sowie der Qualität und Pünktlichkeit im Eisenbahnverkehr. Daneben investiert sie in den Netzausbau und treibt die Digitalisierung und Automatisierung der Eisenbahn voran. Das beinhaltet ausdrücklich Systeme wie das European Train Control System und das Digitale Stellwerk, die Einführung einer digitalen automatischen Kupplung auf europäischer Ebene und deren Finanzierung auf nationaler Ebene, aber auch die Erweiterung von Bahnhöfen. Die Eisenbahnunternehmen sollen sich, anders als die heutige Deutsche Bahn AG, ihrem Kerngeschäft widmen. Unrentable Auslandsinvestitionen gehören damit der Vergangenheit an.

## 5.2 Luftfahrt

Fliegen und das Kennenlernen fremder Länder und Kulturen sind faszinierend. Dennoch ist das Fliegen mit Abstand die klimaschädlichste Art des Massentransports. Dieses Dilemma muss überwunden werden. Mit dem sukzessiven Ausbau von Hochgeschwindigkeitsschienenstrassen im Europatakt erübrigen sich innerdeutsche Luftpassagierverkehre. Ziel ist es, innerdeutsche Flüge und Kurzstreckenflüge ins benachbarte Ausland zu verbieten. So sollen Flugrouten im Laufe der Zeit Zug um Zug wegfallen, spätestens jedoch 2030. Staatliche Institutionen sollen beim Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn als Vorbild vorangehen und ihre Regelungen zur Reisekostenerstattung entsprechend anpassen. In der Zwischenzeit gilt es, die Mehrwertsteuer für alle Flugreisen einführen.

Wünschenswert wäre ein klimaneutraler Flugverkehr, soweit er physikalisch möglich ist. Wasserstoff als langfristige Antriebsart macht nur dort Sinn, wo grüner Wasserstoff vorhanden ist. Drop-in-Fuels sind eine kurzfristig sinnvolle Lösung, wobei es hier nicht zu Nutzungskonkurrenzen mit grünem Strom für Verwendungen an Land kommen darf; im Zweifel ist der Flugverkehr nachrangig zu behandeln.

Es müssen zwingend Anreize zur Erneuerung von Flugzeugflotten geschaffen werden, die sich maßgeblich aus der verteuerten Nutzung alter klimaschädlicherer und ineffizienter Flugzeugmodelle ergeben. Dazu gehören neben der CO<sub>2</sub>-Steuer auch die Erhöhung von Start- und Landegebühren für besonders kraftstoffineffiziente und klimaschädliche Flugzeugtypen. Auch muss beim An- und Abflug an Flughäfen noch mehr auf den Schutz der Anwohner:innen eingegangen werden, und es muss eine deutliche Erhöhung von Gebühren für Flugzeuge mit starker Lärmemission über den Wohngebieten geben.

Um die weltweiten Klimaziele zu erreichen, muss eine Festlegung ambitionierter CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Flugzeuge auf internationaler Ebene vorangetrieben werden. Flüge mit Start und Ziel außerhalb der EU sollen schnellstmöglich wieder in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden, und zwar ohne kostenlose Zuteilung von Zertifikaten. Die Einführung einer Kerosinsteuer darf nicht in nationalen Grenzen verharren, sondern muss durch europäische und ergänzende bilaterale Abkommen abgesichert werden.

Wie auch im Bahn-, LKW- und Fernbusbereich wollen wir Lohndumping im Luftverkehr bekämpfen, genauso wie die Ausflagung in Drittstaaten. Dies entzieht dem Staat nicht nur Steuergelder und schädigt deutsche Arbeitnehmer, sondern vergünstigt auch das Fliegen und steht damit den oben genannten Maßnahmen entgegen.

Investitionen in Flughäfen und Fluggesellschaften sollten an die Bedingung geknüpft werden, die Nutzung fossiler Treibstoffe bis 2035 zu beenden. Nicht nur durch die Entwicklung entsprechender Treibstoffe und Flugzeuge, sondern auch in die Weiterentwicklung eines nachhaltigen, zukunftssicheren Geschäftsmodells Flughafen als multimodaler Hub muss vorangetrieben werden. Ein Flughafen sollte umweltfreundlichere Verkehrsmittel miteinbeziehen und entsprechende Infrastruktur bereitstellen. Geschäftsmodelle, die sich ausschließlich auf die Bereitstellung von Infrastruktur für den Flugverkehr stützt, ist weder zeitgemäß noch wirtschaftlich.

### 5.2.1 Drohnen

Mit dem Aufkommen unbesetzter Luftfahrzeuge wird im städtischen Raum ein weiterer Verdrängungswettbewerb um Platz und Ressourcen stattfinden. Die mäßige Energiebilanz von Drohnen zum Warentransport, sowie das niedrige Sicherheitsniveau unbesetzter Luftfahrzeuge verbieten einen Einsatz im urbanen Umfeld, bis auf einige wenige spezialisierte Anwendungen. Es ist

nicht sinnvoll, die Verkehrsprobleme des Bodens in die Luft verlagern zu wollen, wovon sowieso nur ein sehr geringer, wohlhabender Teil der Gesellschaft profitieren würde.

Der großflächige Einsatz von Drohnen ist vor allem in sehr niedrigen Höhen von bis zu 120m geplant und führt dort zu einer massiven Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt. Eine Erfassung, Ausbildung und Aufsicht der Betreiber:innen, Fernflugzeugführer:innen und der unbesetzten Luftfahrzeuge sollte dabei auf Bundesebene stattfinden. Die Einrichtung geographischer Gebiete für die unbesetzte Luftfahrt sollte dabei in enger Abstimmung zwischen Bundes- und lokalen Behörden stattfinden, wobei eine Einbindung der betroffenen Bevölkerung zwingend ist. In urbanen Räumen sind jedoch Flugverbotszonen zu errichten, Ausnahmen für gewerbliche Zwecke oder Polizeiaufgaben, Katastrophenhilfe und andere sind bei Bedarf oder auch pauschal zu erteilen.

### **5.3 Schiffahrt**

Ein wichtiger Pfeiler für nachhaltige Mobilität kann die Schiffahrt sein, sofern sie klimaneutral betrieben wird. Wir setzen uns auf Bundes- und Europaebene für eine klimaneutrale Schiffahrt bis 2035 ein. Deutschland braucht eine einheitliche Hafen- und Schiffahrtspolitik für den Binnen- und Seeschiffahrtsverkehr. Dem Staat kommt die koordinierende und lenkende Funktion zu. Dies bedeutet eine Abkehr von einer nahezu ruinösen und ressourcenfressenden maritimen Politik der Bundesländer, die in permanentem Wettstreit um immer tiefere Wasserwege für immer schwerere Schiffe liegen. Vielmehr ist eine europäische Strategie anzustreben. Bund und Küstenländer müssen zeitnah ein integratives und kooperatives Seehafenkonzept entwickeln, das die Leitlinien bezüglich Umwelt- und Infrastrukturstandards festlegt und Kannibalisierungseffekte minimiert. Dazu gehört ein länderübergreifendes, kooperatives Sedimentmanagement. Die 'GreenPorts'- Initiativen sind aus Bundes- und Europamitteln zu fördern.

Mit einer gestärkten Rolle kann der Staat dafür sorgen, dass auch Infrastrukturentscheidungen im maritimen Bereich dem Primat des Klimaschutzes folgen. Ein prominentes Negativbeispiel ist der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, bei welchem trotz Konkurrenzkampf östlich der Elbe und westlich des Dollarts sowie chinesischer Investor:innen am Mittelmeer eine zweite Ausbaustufe trotz Überkapazitäten forciert wird. Daher soll sich die Bundesregierung für weitergehende Regelungen auf europäischer und weltweiter Ebene einsetzen.

Wasserwege sind sehr wichtige Transportwege und neben der Schiene der zentrale nachhaltige Verkehrsträger in der Logistik. Die Binnenschiffahrt bietet attraktive und ausbaufähige Möglichkeiten für den kombinierten Transport von Waren und Fahrgästen. Integrierte Konzepte tragen zur Entlastung der Straße bei. Marode Wasserstraßen müssen umweltverträglich saniert und ihr Erhalt langfristig gesichert werden. Bei Hafenhinterlandanbindungen sind Schiene und Binnenschiffahrt deutlich vor Straßenanbindungen zu priorisieren.

Die Weiterentwicklung emissionsfreier Schiffe und die Umrüstung bestehender Flotten sind Voraussetzung für nachhaltige maritime Verkehre. Zwingend notwendig sind Umrüstungen, auch in der Freizeitschiffahrt. Hier sollten Betriebserlaubnisse auslaufen und erst nach erfolgter Umstellung auf klimafreundliche Antriebe erneuert werden. Museumsschiffe erhalten einen Sonderstatus. Ab 2030 sollen nur noch Sport- und Freizeitboote mit klimaneutralen Antrieben zugelassen werden. Vom Bund müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass alle Schiffe in öffentlicher Hand spätestens bis 2030 mit Niedrig- und Nullemissionsantrieben fahren.

In der gesamten Schiffahrt setzen wir uns für den Einbau von emissionsfreien Antrieben und einer flächendeckenden Landstromversorgung in allen Häfen und regulären Liegeplätzen ein. Wir fordern die Abnahme von zur Verfügung stehendem Landstrom, um die Emissionen von liegenden Schiffen zu

senken. Anlegegebühren und Hafengebührenordnungen müssen bundeseinheitlich, gestaffelt nach dem Ausstoß der Schiffe, in Form einer Bonusregelungen eingeführt und angepasst werden.

Die Kreuzschifffahrt muss endlich an Umweltstandards gebunden werden, denn diese gelten dort bisher nicht ausreichend. Orientiert an Vorbildern, wie Venedig, soll eine Tourismussteuer für Landgänger:innen eingeführt werden [20]. Daneben muss der Seeschiffsverkehr endlich in den EU-Emissionshandel einbezogen werden. Verbindliche Emissionsminderungsziele für die Seeschifffahrt sind einzuführen. Wir fordern dies möglichst global, in einem ersten Schritt jedoch von und zu Häfen in der Europäischen Union. Diese Forderung hat Luxemburg bereits in den Rat der Mitgliedsstaaten eingebracht. Darüber hinaus stehen wir für einen weitergehenden Green-Shipping-Plan für die Bundesrepublik.

Die Sicherheit der Besatzungen und die Sicherung von Ladung auf allen Schiffen, die deutsche Hoheitsgewässer befahren, muss deutlich intensiver nachverfolgt und Missachtungen sanktioniert werden. Die zuständigen Behörden, wie das Havariekommando und die Wasserschutzpolizei, müssen ausstattungstechnisch, finanziell, personell und strukturell in die Lage versetzt werden, um die Sicherheit in den deutschen Hoheitsgewässern zu erhöhen. Die Bundesregierung muss auf internationaler Ebene darauf drängen, dass insbesondere bei Großcontainerschiffen bauartbedingte Sicherheitsmängel abgestellt werden. Wir setzen uns für die Gründung einer staatlichen Klassifikationsgesellschaft ein.

## **6. Ausbildungs- und Forschungsoffensive**

Um die Effizienz von Technik und Natur zu erreichen und weiterzuentwickeln, bedarf es innovativem Forschungsgeist. Die Forschung in die Vermeidung von CO<sub>2</sub> und Ultrafeinstaub sowie die Transformation hin zur Klimaneutralität haben höchste Priorität. Die Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass die Ausbildung von Verkehrs- und Stadtplaner:innen der klimafreundlichen Mobilität Rechnung trägt. Vorbilder sind hier die Modelle der Niederlande und Dänemarks. Aber auch in allen anderen mobilitätsrelevanten Berufsgruppen bedarf es einer Ausbildungsreform, die nachhaltige Kriterien, feministische Ansprüche an Mobilität und ganzheitliche Konzepte von integrierter Stadtplanung und Mobilität miteinbezieht. Denn klimafreundliche Mobilität ist gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe, wie Amsterdam, Wien oder Kopenhagen gezeigt haben. Hinzu kommt eine Reform der Lehr- und Prüfungsinhalte der Fahrschulen, bei der Nutzungsspektrum und Schwerpunktsetzung des Umweltverbundes integraler Bestandteil werden.

### **Annex: Quellen**

- 1: Aljets, Janna: Raum nehmen! Warum wir eine feministische Verkehrsplanung brauchen, <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/raum-nehmen-warum-wir-eine-feministische-verkehrsplanung-brauchen/>, Mai 2020
- 2: Spitzner, Meike; Röhr, Ulrike; Hummel, Diana et al. (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte 30/2020. Berlin: UBA, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik>, Februar 2020
- 3: Hebel, Dirk E.: Stadt als Rohstofflager, <http://derarchitektbda.de/ungeheure-moeglichkeiten/>, August 2020
- 4: <http://kombibus.de>, Januar 2021

- 5: GEO: Drastische Maßnahmen, positive Bilanz: Wie Oslo die Autos aus der Stadt vertreibt, <https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/22103-rtkl-norwegen-drastische-massnahmen-positive-bilanz-wie-oslo-die-autos>, 22.10.2019
- 6: <https://www.wiwo.de/technologie/green/bike-highway-suedkorea-hat-den-wohl-ungewoehnlichsten-radweg-der-welt/13551654.html>, 15.04.2015
- 7: Agora Verkehrswende, Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr, <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-verkehrswende-gelingt-mit-der-mobilitaetswende-und-der-energiewende-im-verkehr/>, März 2017
- 8: Kopernikus Projekte, 1. Roadmap Power-to-X, S. 30, Abb. A.2 : <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/2018-Power-to-X.pdf>, 31.08.2018
- 9: Öko-Institut, die Bedeutung strombasierter Stoffe für den Klimaschutz in Deutschland, S. 6 <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/PtX-Hintergrundpapier.pdf>, 07.11.2019
- 10: Agora Verkehrswende, Agora Energiewende, Die zukünftigen Kosten strombasierter synthetischer Kraftstoffe, Abb. 2, S. 12 [https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2017/SynKost\\_2050/Agora\\_SynCost-Studie\\_WEB.pdf](https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2017/SynKost_2050/Agora_SynCost-Studie_WEB.pdf), 19.03.2018
- 11: BCG, Prognos für BDI, Klima Pfade für Deutschland, Abb. 18, S. 83 [https://www.zvei.org/fileadmin/user\\_upload/Presse\\_und\\_Medien/Publikationen/2018/Januar/Klimapfade\\_fuer\\_Deutschland\\_BDI-Studie\\_/Klimapfade-fuer-Deutschland-BDI-Studie-12-01-2018.pdf](https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2018/Januar/Klimapfade_fuer_Deutschland_BDI-Studie_/Klimapfade-fuer-Deutschland-BDI-Studie-12-01-2018.pdf), 12.01.2018
- 12: Öko-Institut, die Bedeutung strombasierter Kraftstoffe für den Klimaschutz in Deutschland, Abb. 3-1, S. 33, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/PtX-Hintergrundpapier.pdf>, 07.11.2019
- 13: BCG, Prognos für BDI, Klima Pfade für Deutschland, Abb. 18, S. 83 [https://www.zvei.org/fileadmin/user\\_upload/Presse\\_und\\_Medien/Publikationen/2018/Januar/Klimapfade\\_fuer\\_Deutschland\\_BDI-Studie\\_/Klimapfade-fuer-Deutschland-BDI-Studie-12-01-2018.pdf](https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2018/Januar/Klimapfade_fuer_Deutschland_BDI-Studie_/Klimapfade-fuer-Deutschland-BDI-Studie-12-01-2018.pdf), 12.01.2018
- 14: Strategy& (PWC), Truck Study 2020, S.8, S. 11 <https://www.strategyand.pwc.com/de/de/studie/2020/green-trucking.html>, September 2020
- 15: Kopernikus Projekte, 1. Roadmap Power-to-X, S. 83, Abb. C.1 <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/2018-Power-to-X.pdf>, 31.08.2018
- 16: [https://rp-online.de/leben/auto/news/tempolimit-niederlande-tagsueber-tempo-100-auf-autobahnen-klimaschutz\\_aid-47140921](https://rp-online.de/leben/auto/news/tempolimit-niederlande-tagsueber-tempo-100-auf-autobahnen-klimaschutz_aid-47140921), 13.11.2019
- 17: <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Tesla-Effekt-bringt-mehr-PS-unter-die-Haube-article22278286.html>, 10.01.2021
- 18: <https://www.tagesspiegel.de/politik/800-prozent-hoehere-kosten-bei-neuer-gmbh-scheuer-steuert-auf-den-autobahn-gau-zu/26684322.html>, 04.12.2020
- 19: <https://www.vde.com/resource/blob/1979350/a41e9c3559af76fee9c91befbc1e9216/studie-klimaneutrale-alternative-zu-dieseltriebzuegen-data.pdf>, Juni 2020
- 20: <https://www.schiffe-und-kreuzfahrten.de/ratgeber/touristensteuer-fuer-kreuzfahrer/174074/>, 11.03.2019