

Antragsbereich U: Umwelt, Verkehrspolitik und Mobilität

Antrag U1_15/1

1 Antragssteller*in: Juso-Hochschulgruppen NRW

2
3 Das Bundeskoordinierungstreffen der Juso-Hochschulgruppen möge beschließen:
4

5 **U1_15/1 Mobilität ist ein Grundrecht!**

6
7 Ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept funktioniert nur, wenn es ökologisch, nachhaltig, inte-
8 griert, sozial gerecht ist und Gender-Aspekte beachtet. Allen Bürger*innen muss gleichberechtigte
9 Mobilitätsteilhabe zugesichert möglich sein, wobei die ökologischen Aspekte nicht vernachlässigt
10 werden dürfen. Zukunftsfähige Mobilitätspolitik heißt auch, dass diese mit Stadtentwicklungs-
11 und Wohnungsbaupolitik einhergeht. Demografische Entwicklungen müssen stärker in die
12 Entwicklung eines zukunftsfähigen Konzepts eingeplant werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel
13 dürfen nicht einzeln betrachtet werden, sondern können nur in integrativen Ansätzen ihren
14 Nutzen gänzlich entfalten.

15 Unser Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) langfristig durch sozial gerechte und
16 ökologische Alternativen zu ersetzen.

17
18 Die Mobilitätsquote und das Verkehrsaufkommen steigen permanent an. Der PKW ist immer noch
19 das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel; es lässt sich aber ein Anstieg der Nutzung von Fahr-
20 rädern und öffentlichen Verkehrsmitteln beobachten. Zukünftig wird es zwei gegenläufige demo-
21 grafische Entwicklungen geben, die Herausforderungen für Mobilitätspolitik darstellen. Einerseits
22 werden die Menschen älter, bleiben im Alter aber zunehmend aktiver. Andererseits nimmt der
23 Anteil der jungen Menschen deutlich ab. Darüber hinaus ist, insbesondere bei jungen Menschen,
24 eine Trendwende in Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten zu beobachten. Es geht für sie nicht
25 mehr zwangsläufig um den Besitz eines Autos, sondern um die Nutzung von Mobilitätsprodukten.
26 Dies zeigt sich unter anderem an einer sinkenden Führerscheinquote.

27 Der Anteil der Wege, die heutzutage durch motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden,
28 beträgt rund 60 Prozent. Für acht Prozent der Wege werden öffentliche Verkehrsmittel genutzt,
29 für zehn Prozent das Fahrrad. Weitere 23 Prozent der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Hierbei
30 gibt es einerseits Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Regionen, dem Haushalts-
31 einkommen, sowie dem Alter der Verkehrsteilnehmer*innen. Zukünftig ist in städtischen Regio-
32 nen zu erwarten, dass Wege häufiger mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Verkehr zurückge-
33 legt werden, wobei insbesondere die Fahrradnutzung um ein dreifaches steigen wird. Der Anteil
34 des motorisierten Individualverkehrs wird drastisch auf knapp ein Viertel des heutigen Aufkom-
35 mens zurückgehen. Die Entwicklung in ländlichen Regionen geht in dieselbe Richtung, wobei der
36 Anstieg im Bereich der Fahrradnutzung und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs deutlich ge-
37 ringer ausfällt und auch der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs nicht in dem Ausmaß
38 zu erwarten ist, wie in städtischen Regionen.

39
40 Für uns liegt die Verantwortung für die Umsetzung und Finanzierung eines zukunftsfähigen Mobi-
41 litätskonzepts bei den Kommunen, den Ländern, beim Bund und bei der Europäischen Union. Mo-
42 bilität macht einerseits nicht an Grenzen halt, andererseits darf die Verantwortung für Ver-
43 kehrsdienstleistungen nicht vom Staat an private Anbieter*innen abgegeben werden.

44 Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept bedeutet auch, dass eine realistische bürger*innennahe
45 Planung, eine ausreichende Finanzierung und zeitnahe Umsetzung von Infrastrukturprojekten
46 unabdingbar ist. Sie schafft Akzeptanz für politische Entscheidungen bei der Bevölkerung. Hierfür
47 müssen politische Entscheidungsträger*innen aber auch den Mut beweisen, Infrastrukturprojekte
48 zu priorisieren und solche, die zu Millionengräbern werden, zu überdenken.

49 Öffentliche Mobilitätsdienstleistungen lassen sich nicht mehr nur auf den klassischen Öffentli-
50 chen Personenverkehr (Bus, Bahn, Zug) beschränken, sondern müssen um neue Angebote erwei-
51 tert werden (Leihfahrräder, Carsharing, Rufbusse, Linientaxis, Mitfahrgelegenheiten). Diesen
52 Trend hat die Politik im Einzelnen schon erkannt, es fehlt allerdings immer noch an einem Ge-
53 samtkonzept, das diese neuen Angebote umschließt.

54 Zugangsbarrieren zu öffentlichen Verkehrsmittel können Menschen - im Einzelfall oder dauerhaft
55 - an der Mobilitätsteilhabe hindern. Diese müssen nicht nur abgeschafft, es muss auch mehr Sen-
56 sibilisierung für die Probleme geschaffen werden, mit denen mobilitätseingeschränkte Personen
57 bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel konfrontiert werden.

58 Zugangsbarrieren entstehen aber auch, wenn Barrieren zur Information und Auskunft vorliegen.
59 Es erklärt sich nicht, wieso jede Verkehrsgesellschaft individuelle Auskunfts- und Buchungsporta-
60 le besitzt. Hier können neue Technologien voran gebracht werden, um einfache Zugänge zu neu-
61 er Mobilität zu schaffen, zum Beispiel im Bereich der Informations- und Buchungsportale. Das
62 nimmt die Verkehrsgesellschaften dann aber auch in die Pflicht, die Nutzer*innen über neue In-
63 formations- und Buchungsangebote aufzuklären.

64 Den Plan des Bundes, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, halten wir
65 für ökologisch sinnvoll und begrüßen es ausdrücklich. Damit diese Verlagerung nicht auf Kosten
66 des Personenverkehrs geschieht, müssen alle Verkehrswege der Schiene deutlich ausgebaut wer-
67 den.

68

69 Mobilität muss auch auf Gender-Aspekte abzielen. Die Mobilitätsbedürfnisse einer Person werden
70 durch ihre jeweiligen Lebenssituationen und die entsprechenden Alltagsanforderungen geprägt.
71 Männer sind immer noch häufiger voll erwerbstätig, während Frauen* eine Vielfalt von Aufgaben
72 und Wegen miteinander kombinieren müssen. Insbesondere der öffentliche Personennahverkehr
73 ist überwiegend auf männliche Pendler zu Standardarbeitsbeginn und -ende ausgelegt. In einem
74 solchen Mobilitätsverständnis spielen kurze Fahrzeit und Taktung zwischen Arbeitszentren die
75 Hauptrolle. Es geht darum, möglichst schnell und möglichst häufig eine große Raumüberwindung
76 durchzuführen. Querverbindungen zwischen einzelnen Quartieren und zeitliche Abdeckung am
77 Abend und am Wochenende treten zurück. Frauen* haben aber nicht nur das Bedürfnis, schnell
78 ihren Arbeitsplatz zu erreichen, sondern sind häufig auch noch für Versorgungsaufgaben und Be-
79 treuung und Pflege von Angehörigen zuständig. In diesen Bereichen können ÖPNV-Systeme durch
80 die Dominanz des männlichen Pendlerverkehrs die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen* nicht erfül-
81 len. Infrastrukturangebote, wie medizinische Versorgung, Kinder- und Altenbetreuung oder Ein-
82 kaufsmöglichkeiten, müssen von Mobilitätskonzepten einbezogen werden.

83 Außerdem vernachlässigen Mobilitätskonzepte Sicherheits- und Wohlfühlaspekte. Erschließung
84 von Haltestellen, die Haltestellen an sich, Fahrzeuge und Verbindungen müssen so ausgebaut
85 sein, dass sich alle sicher fühlen. Unbelebte Haltestellen mit nicht funktionstüchtigen Lichtanla-
86 gen in der Unterführung hindern besonders Frauen* an Mobilitätsteilhabe. Wege und Haltestellen
87 müssen beleuchtet, Personen der Verkehrsbetriebe rund um die Uhr ansprechbar sein, Fahrzeuge
88 und Haltestellen müssen zu belebten Orten werden. Hierfür sind die Verkehrsbetriebe aufgefor-
89 dert einerseits ihr Image zu verbessern, andererseits Maßnahmen zu ergreifen, die Haltestellen
90 und Fahrzeuge belebter machen, zum Beispiel durch die Nutzung von nur einer Haltestelle für
91 verschiedene Linien in Randzeiten und der Verfügbarkeit von Mitarbeiter*innen an abgelegenen
92 Haltestellen.

93 Wenn wir über Mobilität reden, spielt der regionale Unterschied im Ausbau von öffentlichen Ver-
94 kehrsmitteln eine große Rolle. Die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlich gepräg-

95 ten Regionen wird zunehmend dadurch eingeschränkt, dass Verkehrsbetriebe die Abdeckung
96 durch öffentliche Verkehrsmittel zurück fahren. Der Stadt-Land-Aspekt muss immer beachtet
97 werden, wenn wir über zukunftsfähige Mobilität sprechen. Auch hier gilt: gleichberechtigte Mobi-
98 litätsteilhaber darf nicht nur Menschen in städtischen Regionen zu gute kommen.
99 Mobilitätsteilhaber muss finanziell für alle möglich sein. Die Ausgaben für Verkehrsleistungen
100 liegen zwischen 150 Euro in einem Ein-Personen-Haushalt und 430 Euro in einem Haushalt mit
101 Kindern. Gerade in den unteren Einkommensgruppen stellt Mobilität prozentual damit einen gro-
102 ßen Ausgabenposten dar. Betrachten wir die Ausgaben für Verkehrsmittel wird auch deutlich,
103 dass die Möglichkeit, Personenkraftwagen (PKW) zu nutzen, denen vorbehalten bleibt, die ein
104 hohes Einkommen haben. Haushalte mit einem Einkommen bis zu 1000 Euro netto besitzen über-
105 wiegend kein eigenes Fahrzeug, ab einem Haushaltsaufkommen von 1500 Euro netto ist der Be-
106 sitz von mindesten einem PKW Standard, höhere Einkommensgruppen besitzen in der Regel zwei
107 oder mehr PKWs. Das zeigt uns, dass der motorisierte Individualverkehr mit dem PKW Menschen
108 mit einem geringen Abkommen abhängt und daher zunehmend exklusiv ist.

109

110 Wir setzen uns für eine stärkere Subventionierung von Seiten des Staates zugunsten der Ausgaben
111 für Verkehrsleistungen ein. Der öffentliche Personennahverkehr und der Fernverkehr müssen
112 kostenlos werden. Bis zur Umsetzung des kostenlosen Personenverkehrs fördern wir weiter Sozi-
113 altickets und Solidarmodelle (wie Semestertickets für Studierende), setzen uns aber auch für
114 eine Ausweitung solcher Modelle auf andere Personengruppen wie Schüler*innen, Freiwilligen-
115 dienstleistende oder Auszubildende ein. Im öffentlichen Personenverkehr müssen bis dahin Ange-
116 bote für Menschen mit geringen finanziellen Ressourcen ausgeweitet werden.

117

118

119 **Der öffentliche Personennahverkehr**

120 Zukunftsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) kann nur funktionieren, wenn wir in
121 den Ausbau und die Abdeckung investieren und allen Personen ermöglichen daran teilzuhaben.

122 Die Abdeckung durch ÖPNV ist in städtischen Regionen deutlich größer als in ländlichen Regio-
123 nen. In ländlichen Regionen ist das ÖPNV-Netz meist so schlecht, dass Menschen weiterhin auf
124 den motorisierten Individualverkehr setzen müssen. Wir fordern die politischen Entscheidungs-
125 träger*innen auf, diese Distanz zu überwinden und in den Ausbau des ÖPNV-Netzes in ländlichen
126 Regionen zu investieren. Wir nehmen nicht hin, dass Verkehrsbetriebe in ländlichen Regionen
127 Strecken abbauen oder die Taktung zurückfahren und sehen die Politik in Zugzwang, solche Ent-
128 wicklungen zu verhindern. Alternativkonzepte, wie Sammelbusse, Anrufbusse, Linientaxis oder
129 öffentliches Car-Sharing müssen in ländlichen Regionen unterstützt und vorangetrieben werden.

130 In städtischen Regionen ist der ÖPNV zwar grundsätzlich gut ausgebaut, allerdings erleben wir
131 auch hier, dass Investitionen in den Streckenerhalt und die Fahrzeugflotten dringend benötigt
132 werden. Außerdem sind Menschen, die den ÖPNV nutzen wollen, oft damit konfrontiert, dass
133 bestimmte Strecken zu Stoßzeiten völlig überfüllt sind. Hier müssen die Verkehrsbetriebe aufge-
134 fordert werden, ihre Angebote zu evaluieren und die Fahrzeugkapazitäten sowie die Taktung auf
135 stark frequentierten Strecken erhöhen. Des Weiteren wird bemängelt, dass die Taktungen der
136 Fahrpläne nicht dem Mobilitätsbedürfnis der Nutzer*innen entsprechen, seien es zu wenige Ver-
137 bindungen zu Nachtzeiten, zu kurze Umsteigezeiten oder schlechte Anbindungen an benachbarte
138 Verkehrsregionen. Auch hier fordern wir Verkehrsbetriebe auf zu verbessern.

139 Mobilität kann nur sozial nachhaltig gestaltet werden, wenn alle Zugang haben. Auch wenn wir
140 kostenlose ÖPNV-Nutzung für alle fordern, unterstützen wir bis dahin Modelle wie Sozialtickets
141 und Solidartickets. Bei Sozialtickets geht es darum, finanziell benachteiligten Menschen die Mög-
142 lichkeit zu geben, den ÖPNV zu nutzen. Sofern kostenloser ÖPNV nicht umgesetzt ist, fordern
143 wir die politischen Entscheidungsträger*innen auf, sich auf kommunaler Ebene dafür einzusetzen.
144 Solidartickets, die es bereits für bestimmte Gruppen wie Studierende gibt, müssen auch Solidar-
145 tickets bleiben. Leider müssen die Studierendenschaften regelmäßig mit lokalen und überregio-

146 nalen Verkehrsbetrieben verhandeln und am Ende stehen oftmals starke Preiserhöhungen und
147 Leistungskürzungen an. Solidarmodelle sind dafür da, die Mobilität der Teilnehmenden zu erhö-
148 hen und aufgrund der schwachen finanziellen Situation von Studierenden und der hohen Kosten
149 für öffentliche Verkehrsmittel die soziale Situation der Studierenden zu verbessern. Diese Model-
150 le können nur dann so günstig sein, wenn sie von allen Studierenden finanziert werden, unabhän-
151 gig davon, ob alle sie auch nutzen. Die Tauglichkeit solcher Modelle muss an den Vorteilen für
152 die Gesamtheit der Studierendenschaft bemessen werden. Wir müssen aber immer wieder Stim-
153 men in den Studierendenschaften und von politischen Hochschulgruppen vernehmen, die die
154 Abschaffung der Solidarmodelle fordern. Diesen Ansichten stellen wir uns entschieden entgegen
155 und fordern die Vertreter*innen der Studierendenschaften auf, sich weiterhin für Solidarmodelle
156 einzusetzen und sich nicht von Verkehrsbetrieben und unsolidarischen Ansichten unter Druck
157 setzen zu lassen. Weiterhin ist für uns nicht verständlich, wieso Solidarmodelle in der Regel nur
158 für Studierende möglich sind. Wir setzen uns für die Ausweitung solcher Modelle auf Auszubil-
159 dende, Freiwilligendienstleistende und Schüler*innen ein.

160 Die Nutzung des ÖPNV ist häufig für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht möglich. Zwar
161 gibt es bereits in der Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung Techniken, die die Nutzung auch für
162 mobilitätseingeschränkte Menschen öffnen, allerdings sind diese Techniken noch nicht flächen-
163 deckend verbreitet. Auch ist ÖPNV nicht inklusiv, wenn die Haltestellen weit voneinander ent-
164 fernt sind. Hier fordern wir die politischen Entscheidungsträger*innen in den Verwaltungsräten
165 und die Verkehrsbetriebe auf, Fahrzeugflotten, Haltestellen und Streckenplanung so zu gestal-
166 ten, dass alle vom ÖPNV Gebrauch machen können.

167 Gerade im innerstädtischen Verkehr muss, sofern möglich, eine Verlagerung des ÖPNV auf die
168 Schiene stattfinden. Es ist uns aber bewusst, dass Schienenwege nicht immer eine sinnvolle Al-
169 ternative sind. Besonders in Randgebieten und ländlichen Regionen werden motorisierte öffentli-
170 che Verkehrsmittel weiter eine Rolle spielen. Hierbei dürfen die ökologischen Aspekte nicht
171 außen vor gelassen werden: Technologien, die den Ausstoß von Emissionen verringern, müssen
172 zügig auf die gesamte Fahrzeugflotte angewendet werden. Außerdem fordern wir, dass alle Re-
173 gionalzüge in ICE-Farben angestrichen werden.

174 Nicht zuletzt ist ein ÖPNV-System nur so gut, wie auch die Anschluss- und Kombinationsmöglich-
175 keiten mit anderen Verkehrsmitteln. Besonders wichtig ist, dass die Fahrradmitnahme im ÖPNV
176 verbessert und ausgebaut wird. Nur so kann darauf hingewirkt werden, dass Menschen auf dem
177 Weg zum oder vom ÖPNV nicht den motorisierten Individualverkehr wählen. Wir fordern integra-
178 tive Systeme, die Anschlüsse ermöglichen; egal, ob die Nutzer*innen danach das Fahrrad, den
179 Zug, den Bus oder das Anruftaxi nehmen. Anschlussgarantien sind unabdingbar. ÖPNV muss so
180 attraktiv gestaltet sein, dass es für Nutzer*innen keine Anreize mehr gibt, auf motorisierten Indi-
181 vidualverkehr zu setzen.

182

183 **Schienerfernverkehr**

184 Für uns gilt das Prinzip Schiene vor Straße im Fernverkehr. Die Verfügbarkeit und Abdeckung des
185 Schienerfernverkehrs ist zumindest in den Ballungsräumen gut ausgebaut. Hier gilt es in den
186 Erhalt und in die Erneuerung von Strecken und Fahrzeugflotten zu investieren. Regionen, die
187 keine Ballungsräume beinhalten, dürfen aber nicht vom Schienerfernverkehr abgeschottet sein.
188 Den Plan der Deutschen Bahn weitere Bahnhöfe an das Schienerfernverkehrsnetz anzuschließen,
189 muss daher zügig umgesetzt werden. Der Ausbau neuer Strecken darf nicht nur dann vorange-
190 trieben werden, wenn der Güterverkehr davon profitiert, sondern muss sich am Mobilitätsbe-
191 dürfnis und -aufkommen der Bevölkerung orientieren.

192 Schienenverkehr gehört für uns nicht in die Hände von privaten Unternehmen! Die Veräußerung
193 von Bahnstrecken an private Unternehmen muss umgehend beendet werden. Bereits privatisierte
194 Strecken müssen vom Staat langfristig zurück erworben und in die Hände der Deutschen Bahn
195 gelegt werden. Das heißt aber auch, dass der Aufbau der Deutschen Bahn als profitorientiertes
196 Unternehmen schon von Beginn an der falsche Ansatz war. Mobilität ist ein öffentliches Gut, bei

197 dem es nicht darum geht, ob am Ende schwarze Zahlen geschrieben werden, sondern dass alle
198 von diesem Gut Gebrauch machen können.
199 Die aktuelle Preispolitik der Deutschen Bahn ist intransparent und nicht an den Bedürfnissen der
200 Reisenden orientiert. Ticketpreise im Schienenfernverkehr erreichen Höhen, bei denen Reisende
201 bei einer Kosten-Nutzen-Rechnung den motorisierten Individualverkehr bevorzugen oder es sich
202 gar nicht leisten können. Bahncards und Sparpreise werden von der Deutschen Bahn als Alternativen
203 für Frühbucher*innen angepriesen, aber auch die bewegen sich in Preisklassen, die für Menschen
204 mit geringen finanziellen Ressourcen nicht bezahlbar sind. Da Mobilität eine entscheidende
205 Rolle für die gesellschaftliche Teilnahme von Individuen spielt und zukunftsfähige Mobilität nur
206 funktioniert, wenn alle Zugang haben, muss auch der Schienenfernverkehr kostenlos sein. Bis
207 dahin müssen mehr Angebote für Menschen mit geringen finanziellen Ressourcen geschaffen und
208 staatlich subventioniert werden, ähnlich wie im ÖPNV. Auch im Schienenfernverkehr ist für uns
209 nicht hinnehmbar, dass Rabatte nur bestimmten Personengruppen, wie Studierenden, gewährt
210 werden. Solche Ermäßigungen müssen auf Auszubildende, Freiwilligendienstleistende, Praktikant*innen
211 und Schüler*innen ausgeweitet werden.
212 Im Schienenfernverkehr gibt es in der Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung Techniken, die die
213 Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen. Diese Techniken müssen so
214 schnell wie möglich flächendeckend für alle Haltestellen eingeführt werden. Dass mobilitätseingeschränkte
215 Menschen aber nur in die Waggonen können, die baulich dafür geschaffen sind, lehnen wir ab. Jeder
216 Waggon muss so umgebaut werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen sich aussuchen können,
217 wo sie mitfahren.
218 Die Einteilung der Fahrzeuge in erste und zweite Klasse lehnen wir ab und fordern eine Auflösung
219 dieses Zwei-Klassen-Systems.
220 Der öffentliche Personennahverkehr muss für Anschlüsse garantieren, auch hier müssen die Kombinationsmöglichkeiten
221 zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ausgebaut werden. Nur mit einem attraktiven Schienenfernverkehr
222 kann die Bahn den Nutzer*innen eine echte Alternative zur Nutzung von motorisiertem Individualverkehr bieten.
223 Attraktivität bedeutet auch, dass Bahnhöfe so gestaltet sein müssen, dass sich Menschen gerne dort
224 aufhalten und bei Zugverspätungen Sitzmöglichkeiten, warme Aufenthaltsräume oder Lebensmittelgeschäfte vorfinden.
225 Fernbusse in ihrer jetzigen Form, insbesondere das Preisdumping, lehnen wir ab, da sie eine direkte
226 Konkurrenz zum Prinzip „Schiene vor Straße“ und zur Bahn darstellen. Auch wenn die relativ neue
227 Entwicklung der Fernbusse noch nicht hinreichend evaluiert ist, so ist zu befürchten, dass ein möglicher
228 Konkurrenzdruck die Deutsche Bahn zu höheren Preisen und zurückgefahrenen Taktungen zwingen kann.
229 Außerdem belasten sie die ohnehin schon überfüllten Straßennetze weiter und erhöhen die Lärm- und
230 Kohlendioxidemissionen auf den Straßen.
231
232

233 **Radnutzung**

234 Das Fahrrad wird stark in seiner Relevanz als Verkehrsmittel steigen, sowohl in städtischen als
235 auch in ländlichen Regionen. Schon heute hat fast jede*r ein Fahrrad zur Verfügung, wobei die
236 Zahl mit steigendem Alter abnimmt. Die Nutzung des Fahrrads ist besonders hoch bei Kindern
237 und Jugendlichen unter 18 Jahren, Volljährige nutzen das Fahrrad für acht bis elf Prozent der
238 Wege. Als Hauptgründe für die Nichtnutzung des Fahrrads als Alternativmodell zum motorisierten
239 Individualverkehr wird von Befragte angegeben, dass Fahrradfahren zu gefährlich und zu unattraktiv
240 sei. Besonders in städtischen Regionen fühlen sich potenzielle Nutzer*innen durch einen starken
241 Autoverkehr, zu wenige Radwege, schlechte Beleuchtung und unsinnige Radwegsysteme in ihrer
242 Sicherheit als Verkehrsteilnehmer*innen eingeschränkt. Fahrradnutzer*innen sehen sich in heutigen
243 Radverkehrssystemen nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen zu PKW-Nutzer*innen.
244 Wir fordern die Kommunen auf, das Radverkehrswesen endlich als relevante Alternative für den
245 motorisierten Individualverkehr und als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu begreifen. Investitionen
246 in Erhalt und Ausbau von Radwegen sowie in die Sicherheit von Radfahrer*innen sind unabdingbar
247 und dürfen nicht hinter Investitionen in Straßenbau und ÖPNV zurück-

248 fallen. Bei städtebaulichen Planungen müssen Radverkehrssysteme immer mitgedacht werden,
249 das schließt auch ausreichende Stellplätze auf öffentlichen und privaten Grundstücken ein.

250 Unattraktiv ist Fahrradfahren dann, wenn keine oder zu wenig Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
251 oder im Schienenfernverkehr vorhanden sind und Fahrradstellplätze nicht als sicher empfunden
252 werden. Außerdem geben Befragte an, dass sie eher zum Fahrrad greifen würden, wenn es mehr
253 Reparaturmöglichkeiten, Wasch- und Umkleidemöglichkeiten oder Boni für die Fahrradnutzung
254 gäbe, zum Beispiel Gutscheine oder Firmenräder der Arbeitgeber*innen.

255 Hier müssen die Verkehrsbetriebe einerseits an ihren Haltestellen sichere Abstellmöglichkeiten,
256 andererseits mehr Stellplätze und Sicherungsmöglichkeiten in ihrer Fahrzeugflotte schaffen.
257 Aufgabe der politischen Entscheidungsträger*innen im Mobilitäts-, Infrastruktur-, Umwelt- und
258 Gesundheitsbereich ist eine Attraktivitätssteigerung des Fahrrads als alternatives Fortbewe-
259 gungsmittel. Wir brauchen zügig politische Kampagnen, die die breite Bevölkerung zum Radfah-
260 ren und eine Verhaltensänderung in Bezug auf das Fahrrad anregt. Solche Kampagnen dürfen
261 aber nicht nur auf potenzielle Nutzer*innen des Fahrrads ansprechen, es muss auch Aufklärungs-
262 arbeit bei Nutzer*innen des PKW betrieben werden.

263 In städtischen Regionen werden Bike-Sharing-Konzepte beliebter, allerdings fehlt eine flächen-
264 deckende und nutzer*innenorientierte Umsetzung dieser Konzepte. Bike-Sharing-Stationen müs-
265 sen sinnvoll in die Planung von Städtebau und Mobilität einbezogen werden. Die Fahrzeugflotten
266 müssen den Bedürfnissen der Nutzer*innen angepasst werden, wie E-Bikes, Lastenräder und Kin-
267 dersitze. Auch hier dürfen inklusive Aspekte nicht zurückgelassen werden. Bike-Sharing kann eine
268 echte Alternative für Gelegenheitsfahrer*innen und Pendler*innen darstellen und muss zur At-
269 traktivitätssteigerung kostenlos zur Verfügung stellen. Wir fordern die Kommunen auf, in Bike-
270 Sharing zu investieren und die kostenlose Nutzung in Hinblick auf das Nutzer*innenverhalten zu
271 prüfen.

272

273 **Personenkraftfahrzeugnutzung**

274 Der motorisierte Individualverkehr ist für uns ein Auslaufmodell, das überwunden werden muss.
275 Das lange Zeit dominierende Leitbild des autogerechten Infrastruktursystems steht in einem hef-
276 tigen Spannungsverhältnis zu den Anforderungen des Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutzes
277 sowie eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens. Wir fordern politische Entscheidungsträ-
278 ger*innen auf, das endlich zu erkennen und auf andere Verkehrsmittel zu setzen. Hierfür muss
279 zuallererst die hohe Subventionierung der Autowirtschaft zurückgefahren werden. Abwrackprä-
280 mien, Steuer- oder Beitragsvergünstigungen im PKW-Bereich dürfen Konsument*innen nicht zur
281 Anschaffung von PKWs führen. Allerdings ist uns bewusst, dass motorisierter Individualverkehr
282 gerade im ländlichen Raum oder für mobilitätseingeschränkte Menschen mittelfristig eine große
283 Rolle spielen wird, solange die Maßnahmen im ÖPNV, im Schienenverkehr und im Radverkehr
284 noch nicht flächendeckend umgesetzt sind. Car-Sharing-Modelle können mittelfristig zumindest
285 eine Alternative für die individuelle Nutzung von PKWs darstellen. In städtischen Regionen exis-
286 tieren solche Modelle bereits, sie müssen aber auch auf den ländlichen Raum ausgeweitet wer-
287 den.

288

289 **Fazit**

290 Zukunftsfähige Mobilität geht nur, wenn sie ökologisch, nachhaltig, integriert und sozial gerecht
291 ist. Wir fordern, dass allen Menschen gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe zugesichert wird und
292 politische Entscheidungsträger*innen in ein integriertes Konzept aus verschiedenen Verkehrsmit-
293 teln investieren. Der motorisierte Individualverkehr ist für uns überholt, der sozial gerechte und
294 ökologische Ausbau von öffentlichem Personennahverkehr, Schienenverkehr und Radverkehrssys-
295 temen stellt für uns eine Alternative dar, die jetzt politisch angepackt werden muss.