

# Antragsbereich U: Umwelt, Verkehrspolitik & Mobilität

## Antrag U4\_19/2

---

1 **Antragssteller\*in:** Juso-Hochschulgruppen Sachsen

2 Das Bundeskoordinierungstreffen der Juso-Hochschulgruppen möge beschließen:

### 3 **U4\_19/2 Mobilität im Wandel**

4 Mobilität verbindet das Land mit der Stadt, Städte untereinander und verwischt die Grenzen zwischen  
5 Nationalstaaten. Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis, das schon immer wichtig war und unsere  
6 Gesellschaft verbindet – wir haben Freundschaften und soziale Kontakte in der ganzen Welt, Arbeiten  
7 heute von hier und morgen von dort, dazu kommt ein Kurzerholungsurlaub im Nachbarland.

8 Zudem gilt: Mobilität ist Grundrecht. Arbeit, Schule, Uni, aber auch Supermärkte oder ein Kino muss  
9 physisch erreichbar sein. Für Teilhabe an der Gesellschaft ist Mobilität ein Muss. Wir müssen also  
10 nachhaltig soziale Strategien finden, die allen diese Teilhabe ermöglicht.

11 Unsere Gesellschaft wird immer mobiler und das ist gut so. Jedoch darf Mobilität nicht zu Lasten der  
12 Umwelt und der Lebensqualität erfolgen. Mit dem Klimaabkommen von Paris und dem Klimaschutzplan  
13 2050 verpflichteten wir uns zur Treibhausgasneutralität. Doch gerade unser Verkehrssektor hinkt diesen  
14 Versprechen hinterher – die Emissionen auf unseren Straßen haben sich seit 1990 nicht verringert,  
15 sondern sind angestiegen. Dies liegt auch an der Bedeutung von fossilen Brennstoffen im Energiemix  
16 des Verkehrswesens; klimaschädliche Kraftstoffe werden aber keinen Platz in einer zukunftsfähigen  
17 Mobilitätsstrategie finden können.

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

23 Neben wachsendem Verkehrsaufkommen ändern sich unser Mobilitätsverhalten und unsere  
24 Mobilitätsgewohnheiten. Künftig werden wir nicht mehr mit dem einen Verkehrsmittel – dem Auto –  
25 von Start bis Zielort fahren, sondern multimodal mit mehreren Verkehrsmitteln die Reisedistanz  
26 überwinden: Mit dem Leihfahrrad zur Haltestelle, von dort weiter auf der Schiene und letztlich mit einem  
27 Elektroroller zum Ziel.

#### 28 **Klimaneutrale Mobilität – Jetzt!**

29 Unsere Mobilität muss klimaneutral werden – sofort! Verkehrsemissionen machen ein Fünftel der weltweit  
30 produzierten Treibhausgase aus. Es ist an der heutigen jungen Generation, den menschengemachten  
31 Klimawandel zu bekämpfen und abzuwenden. Es ist an dieser jungen Generation, die Reformen  
32 nachzuholen, die in den letzten Jahrzehnten nicht energisch genug vorangetrieben und durchgesetzt  
33 wurden. Die Chance einer Mobilitätswende ohne Härte haben wir verpasst. Die Zeit der Bequemlichkeit  
34 ist abgelaufen. Zumindest aus der Perspektive der Finanzministerien. Diese Mobilitätswende wird teuer.  
35 Für die Endverbraucher\*innen kann es dagegen bequem werden. Es muss weniger Auto gefahren  
36 werden, stattdessen können Pendler\*innen im Zug schlafen, Radfahren wird sicherer und verknüpfte  
37 Verkehrsplanung wird einfacher zugänglich.

38 Dabei müssen sich unsere Prioritäten ändern: Verkehr muss in erster Linie klimaneutral und mit  
39 möglichst kleiner Umweltwirkung erdacht werden. Danach wird es unsere Aufgabe sein die  
40 Vielschichtigkeit des Themas in einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie zu verankern. Klimaneutrale  
41 Mobilität? Das bedeutet weder das Ende des motorisierten Individualverkehrs noch eine dauerhafte  
42 Einschränkung unseres Reiseverhaltens. Nichtsdestotrotz wird es dabei kurzfristig spürbare  
43 Veränderungen und Einschnitten in unsere gewohnten Fortbewegungsmustern geben.

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

51 Damit einher geht unumgänglich die Frage danach, wie Mobilitätskonzepte der Zukunft gestaltet werden  
52 können. Klimaneutrale Mobilität kann jedoch nur gelingen, wenn ein Umstieg vom Individualverkehr hin  
53 zur Nutzung von gemeinschaftlichen Fortbewegungsmitteln (Bus, Bahn etc.) stattfindet. Um wirkliche  
54 eine klimaneutrale Mobilität zu erreichen, ist es jedoch essentiell genau darauf zu achten woher die Bus-  
55 & Bahnunternehmen ihren Strom beziehen oder welche Antriebsformen (z.B. Dieselmotoren) genutzt  
56 wird. Die Bahn, die bspw. mit "100 % Ökostrom" wirbt, kam 2018 nur auf einen Anteil von 57% Strom aus  
57 erneuerbaren Energien. Verkehrsunternehmen müssen in die Pflicht genommen werden auf Strom aus  
58 Kohle-, Gas- und Kernenergie zu verzichten. Zudem ist es zwingend nötig, dass der öffentliche  
59 Personenverkehr durch staatliche Subventionen in der Klimaneutralität unterstützt wird.

60 Die anstehende Mobilitätsreform kann nur schwer kostenneutral vollzogen werden und nur durch  
61 Integration auf europäischer und globaler Ebene gelingen. Als reiche Industrienationen und europäische  
62 Wertegemeinschaft müssen wir nicht nur im internationalen Klimawettbewerb voranschreiten und das  
63 Zeitalter der postfossilen Mobilität ausrufen, sondern ebenfalls dafür Sorge tragen, dass ein\*e Jede\*r  
64 teilhaben kann. Die Kosten des Wandels dürfen nicht auf den Ärmsten lasten, sondern müssen sozial  
65 gerecht auf den starken Schultern unserer Gesellschaft aufgeteilt werden. Die Bedürfnisse von Stadt  
66 und Land müssen gleichermaßen berücksichtigt werden und auch das Mobilitätsverhalten  
67 verschiedener Bevölkerungsgruppen muss in unsere zukünftige Mobilitätsstrategie Platz finden.

68 Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte ist unser umweltpolitisches Ziel klar: Klimaneutralität. Das  
69 bedeutet keine Treibhausgase, weniger Feinstaub und geringe Lärmbelästigung. Bei Emissionen kann  
70 nur das Verursacherprinzip gelten – wer Umwelt und Gesellschaft Schaden zufügt, der muss auch dafür  
71 zahlen:

- 72 1. Entweder pauschalisiert über Abgaben gemäß des Äquivalenzprinzips auf den jeweiligen  
73 Energieträger
- 74 2. Individualisiert auf Basis des Verursacherprinzips über eine entsprechende Reinigungsabgabe  
75 abgegolten, die fortlaufend zu einem Stichtag erhoben werden.

76 Beide Prinzipien lassen sich auf alle Verkehrsträger – zu Luft, zu Wasser, auf der Straße oder auf der  
77 Schiene übertragen. Die zweite, individualisierte Variante erlaubt zusätzlich die selbstständige  
78 Emissionsreinigung. Die Folge ist bei beiden Regelungen klar: Wer mehr Emissionen produziert, wird  
79 höhere Abgaben zahlen müssen. Es wird somit lohnenswerter gemeinschaftlich und sauber unterwegs  
80 zu sein. Dabei muss jedoch auch die soziale Perspektive mitgedacht werden und Menschen auf dem  
81 Land eine Teilkompensation der Abgabe ermöglicht werden.

## 82 **Bodenversiegelung durch Verkehrsflächen**

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

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

### 93 **Falsche Anreize und Subventionen abbauen!**

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

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

99 • 7,4 Mrd. Euro für Steuervergünstigungen für Dieselmotoren

100 • 5,1 Mrd. Euro für die vollständige Energiesteuerbefreiung von Kerosin (davon 0,5 Mrd. Euro für  
101 Flüge im nationalen & 6,6 Mrd. Euro im internationalen Raum)

102 • 5,8 Mrd. Euro für die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge

103 • 3,1 Mrd. Euro für das Dienstwagenprivileg – 85,7% der besonders umweltschädlichen  
104 Oberklassenwagen wurden 2018 auf Firmen zugelassen. Diese können Anschaffungspreise  
105 und Spritkosten vollständig von der Steuer absetzen. Der\*die Fahrer\*in versteuert lediglich 1%  
106 des Listenpreises als geldwerten Vorteil.

107 Des Weiteren muss die Pendler\*innenpauschale dringend reformiert werden. Um auch  
108 Geringverdiener\*innen in die Begünstigungen miteinzubeziehen, muss sie von einer steuerlichen  
109 Subvention zu einer Kompensationszahlung werden. Die einfache Abschaffung der  
110 Pendler\*innenpauschale würde weder der Komplexität des Wohnungsmarktes, noch der Realität des  
111 Mangels an einem flächendeckend gut ausgebauten ÖPV und ÖPNV gerecht. Mittelfristig muss auch  
112 die Pendler\*innenpauschale als Mittel zur Überwindung des motorisierten Individualverkehrs begriffen  
113 werden.

114 Hinzu kommt die direkte & indirekte Förderung des Baus und Betriebs von kleinen, meist unprofitablen  
115 internationalen Flughäfen und Regionalflughäfen. Stattdessen sollten die Länder und Kommunen dabei  
116 unterstützt werden, eine starke schienengebundene Anbindung an die großen Flugdrehkreuze zu  
117 erhalten.

118 Die Notwendigkeit von Flügen mit Distanzen unter 500 km muss überdacht werden. Neben der Option  
119 eines strikten Verbots und den damit verbundenen Ausweichreaktionen (Flugreise über das Ausland &  
120 Umwege), muss sich der Klimaschaden von Flugreisen konsequent in Ticketpreisen widerspiegeln –  
121 denn die Kosten von Flugreisen spiegeln nicht den ökologischen und gesellschaftlichen Schaden wider,  
122 den sie verursachen.

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

## 126 **Europaweites Schienennetz und die Rolle der Deutschen Bahn**

127 Um von Prag nach Barcelona zu reisen, wird heute je nach verwendetem Verkehrsmittel eine  
128 unterschiedliche Reisedauer benötigt. Mit dem Zug werden 21-25 Stunden benötigt, mit dem Auto 16-  
129 17 Stunden und mit dem Flugzeug inkl. Sicherheitskontrolle & Gepäckabholung sowie An- & Abreise  
130 zum Flughafen 5-7 Stunden. Genau konträr verhält es sich mit den Emissionen: Das Flugzeug ist mit  
131 Abstand am umweltschädlichsten, während mit dem Zug zumindest theoretisch Klimaneutralität  
132 garantiert werden kann.

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

137 Diese Perspektive wird jedoch durch zahlreiche Aspekte untergraben:

- 138 • Förderprogramme der EU, die den effizienten Streckenausbau durch Tempolimits von 160 km/h  
139 hemmen und
- 140 • konkurrierende Eisenbahnunternehmen, deren Fahrpläne nicht aufeinander getaktet sind.
- 141 • Investitionsstau der Schieneninfrastruktur
- 142 • Überlange Planungs- und Ausführungsdauer
- 143 • Geringe Internationale Kooperation, insbesondere durch Deutschland.

144 Hinzu kommt eine Schieneninfrastruktur, die insb. in Osteuropa unzureichend in Stand gehalten ist.  
145 Deswegen müssen Förderprogramme der EU und bilaterale Kooperationsverträge den Auf- & Ausbau  
146 des innereuropäischen Höchstgeschwindigkeitsnetzes mit höheren Maximal- &  
147 Durchschnittsgeschwindigkeiten stärker in den Fokus nehmen.

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

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

156 Ein Schienennetz ist ein natürliches Monopol. Auf einem mitgliedstaatlich bzw. europäisch-  
157 gemeinschaftlich zur Verfügung gestellten Schienennetz können unterschiedliche Anbieter in Personen-  
158 und Güterverkehr verschiedene Strecken anbieten und entsprechend der Nutzungsintensität Gebühren  
159 zum Strukturerehalt zahlen. Gleichzeitig muss die Kooperation europäischen Eisenbahngesellschaften  
160 tiefer gehen und über die Bündelung einiger Kompetenzen unter einem Dach nachgedacht werden.  
161 Außerdem könnten so Hürden beim grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut und das Konzept der  
162 EuroCity-Linien ausgebaut werden.

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

167 Im Personenfernverkehr muss das mittelfristige Ziel sein, dass Großstädte zu ihren Nachbarstädten  
168 min. im Stundentakt angebunden werden. Der gleiche Takt gilt für die Anbindung der Mittelzentren an  
169 ihre jeweiligen Oberzentren und Unterzentren an ihre jeweiligen Mittelzentren. Eine enge Taktung und  
170 kurze Reisezeiten bringen Regionen dichter zusammen. Wichtig für die Fahrpläne der  
171 Eisenbahnunternehmen ist an dieser Stelle auch die Taktung von Fernverkehr auf Regional- &  
172 Nahverkehr sowie schienenungebundenen ÖPNV.

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

### 177 **Fernbusse als Alternative zur Schiene?**

178 Der schwarz-gelben Bundesregierung haben wir eine Liberalisierung des Fernbusmarktes seit 2013 zu  
179 verdanken. Mit Versprechen eines grünen und günstigen Fernverkehrs wurde somit ein groß angelegter  
180 Angriff auf die Deutsche Bahn gestartet. Allerdings wurde schnell klar, dass das Geschäftsmodell vor  
181 allem aus Lohndumping bestand und die angenommene Auslastung bei weitem nicht erreicht wurde. Der  
182 Preiskampf der Fernbusunternehmen untereinander und gegen die Deutschen Bahn wird zusätzlich  
183 durch eine gebühren- und mautfreie Nutzung von Straßen gefördert – die Nutzung der Schiene ist durch  
184 sogenannte Trassenpreise jedoch nicht kostenlos. Aus der anfänglichen Konkurrenz- und  
185 Goldgräber\*innen-Stimmung auf dem Fernbusmarkt haben sich inzwischen mono- bzw. oligopole  
186 Strukturen entwickelt, die vor allem auf den rentablen Strecken zwischen Großstädten die positiven  
187 Skalen- und Netzwerkeffekte der Deutschen Bahn mindern. Hinzu kommt, dass die Umweltbilanz der  
188 Fernbusse zu keinem Zeitpunkt mit dem Schienenverkehr mithalten konnte.

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

### 191 **Einerseits Verkehrskollaps in der Großstadt...**

192 Unsere Mobilität steht nicht nur bei der Produktion von Treibhausgasen vor Herausforderungen.  
193 Europaweit wächst die Stadtbevölkerung während die Landbevölkerung schrumpft. Die Folge sind  
194 immer größere Städte mit immer größeren Verkehrsaufkommen. Auf der einen Seite ist die  
195 innerstädtische Fortbewegung ein Stück der lokalen Lebensqualität. Auf der anderen Seite sind Abgase,  
196 Lärm und Gefahren durch den Verkehr eine Einschränkung ebendieser. In Städten ist der private PKW  
197 das größte Hindernis effektiver und umwelterhaltender Mobilität und führt bereits heute in einigen  
198 Großstädten zum Verkehrskollaps – Stau, Unfälle und niedrige Reisegeschwindigkeit sind die Folge.

199 Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität kann nicht die dritte & vierte Autospur auf den  
200 Hauptverkehrsmagistralen sein. Stattdessen werden multimodale Konzepte, die verschiedene  
201 Verkehrsträger miteinander verbinden, in den Vordergrund treten. In diesen Konzepten werden  
202 Fußgänger\*innen, Fahrräder, Kleinstelektrofahrzeuge und die Elemente des öffentlichen  
203 Personennahverkehrs deutlich in den Vordergrund treten, sodass die Überwindung einer Strecke nicht  
204 mehr nur mit einem Verkehrsmittel bewältigt wird. Hinzu kommt eine neue Konzeption der  
205 Besitzverhältnisse. Die Rolle des eigenen Autos als Statussymbol scheint sich zu wandeln und die  
206 gemeinschaftliche Nutzung von PKW in Form von Sharing-Konzepten entwickelt sich zumindest in den  
207 Zentren unserer Großstädte zur attraktiven Alternative.

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

212 Multimodale Sharing-Konzepte benötigen Platz in der Stadt. Sharing-Konzepte benötigen öffentlich  
213 zugängliche Stellflächen, an denen intermodale Mobilitätspunkte für den Umstieg zwischen den  
214 unterschiedlichen Verkehrsmitteln entstehen können – begleitet von einer moderaten Politik gegenüber  
215 „wild“ geparkten Leihfahrrädern. Dafür können insbesondere bisherige PKW-Parkplatzflächen  
216 umgewidmet und aufgewertet werden. Im Weiteren benötigen die neuen Verkehrsmittel Platz im alten  
217 Straßenverkehr: beidseitig befahrbare Radwege, reine Fahrradautobahnen, Busspuren,  
218 Straßenbahngleise. Zur Umsetzung dieser Konzepte muss allerdings Platz geschaffen werden – die  
219 Dominanz des PKW muss dafür aber weichen.

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

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

227 Durchgangsverkehr darf nicht mehr durch Innenstädte führen – entgegen dem häufigen Irrtum  
228 profitieren Städte durch durchfahrenden Autoverkehr weder im Bereich des Tourismus noch im Bereich  
229 des Einzelhandels. Stattdessen bleiben Abgase, Lärm und eine sinkende Lebensqualität.

230 Zurzeit ist das Auto mit durchschnittlich 27 km/h m Stadtverkehr noch das schnellste Verkehrsmittel  
231 und ÖPNV & Radverkehr sind mit im Schnitt 18-20 km/h spürbar langsamer bzw. weniger attraktiv.  
232 Autofahrten im Wohngebiet machen in der Regel allerdings nur einen Bruchteil der Reisedecke aus.  
233 Eine konsequente Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h verlängert die Reisezeit also  
234 nur unwesentlich, gleichzeitig steigt die Sicherheit und der Kraftstoffverbrauch sinkt. Außerdem wird so  
235 verhindert, dass moderne Navigationssysteme den Verkehr auf vermeintlich schnellere Routen durch  
236 Wohngebiete führen.

237 Je weniger Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind, umso mehr Menschen werden auf andere  
238 Verkehrsmittel umsteigen, um in das Stadttinnere zu gelangen. Mit einer effizienten  
239 Parkraumbewirtschaftung, Umwidmung von Stellflächen für Sharing-Konzepte, dem gezielten Rückbau  
240 von Stellplätzen und geschickten Anreizmechanismen für Bus und Bahn kann der Autoverkehr effektiv  
241 verringert werden und gleichzeitig eine Einnahmequelle für die Stadt geschaffen werden. In der  
242 Übergangszeit – bis zur vollständigen Abkehr vom personengesteuerten motorisierten  
243 Individualverkehr – sind vom ÖPNV gut erschlossene Park-&-Ride-Parkplätze zu erhalten bzw. zu  
244 schaffen. Dies führt dazu, dass wir auch denjenigen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind, bspw.  
245 Menschen aus dem ländlichen Raum, weiterhin Mobilität garantieren. Eine lebenswerte Stadt der  
246 Zukunft hält den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich aus der Stadt heraus, bei sinnvollen  
247 Ausnahmen für Liefer- & Anwohner\*innenverkehr sowie Einsatzfahrzeuge.

#### 248 **... und andererseits fehlende Fortbewegungsmöglichkeiten auf dem Land?**

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

253 Dies ist die Folge einer von der Autoindustrie getriebenen Politik der letzten Jahrzehnte: Bahnhöfe und  
254 ganze Schienenstreckenabschnitten wurden zurückgebaut und müssen jetzt mühsam wiederaufgebaut  
255 werden.

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

- 257 • Ausbau der Radwege entlang der Landstraßen,
- 258 • Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten außerorts auf 70km/h,
- 259 • Umsetzung eines Tempolimits auf Autobahnen bei 130 km/h,
- 260 • die Verdichtung des Nahverkehr-Taktes mit Kleinbussen oder Linientaxis,
- 261 • die garantierte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr,
- 262 • multimodale Mobilitätskonzepte
- 263 • kostenloser Nah- und Regionalverkehr, inkl. Abschaffung der 1. Klasse im Regionalverkehr
- 264 • Förderung von Fahrgemeinschaften
- 265 • Schaffung dezentraler Versorgungsstruktur, bspw. mobile Bürger\*innenämter
- 266 • Glasfaserausbau in allen Regionen ohne Bürger\*innebefragung & ohne finanzielle Beteiligung  
267 der Anwohner\*innen, um moderne Arbeitskonzepte wie Home-Office überhaupt zu ermöglichen

268 Im Gegensatz zur Großstadt wird der Individualverkehr auch im ländlichen Raum weiterhin eine wichtige  
269 Rolle spielen. Hier besteht die Aufgabe darin, entsprechende Infrastruktur bereitzustellen. Häufig  
270 müssen nur wenige Kilometer bzw. die „letzte Meile“ bis zur nächsten regelmäßig bedienten Haltestelle  
271 überwunden werden. Gerade außerhalb der Städte müssen Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität  
272 geschaffen werden und am Stadtrand entsprechende Park-&-Ride-Möglichkeiten ausgebaut werden.

### 273 **Wer zahlt?**

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

281 Nun besteht die Gefahr, dass bei einem besonders günstigen oder gar gebührenfreien Nahverkehr nicht  
282 nur Nutzer\*innen des motorisierten Individualverkehrs den Umstieg wagen, sondern auch  
283 Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. In Abwägung zwischen exzessiver Nutzung eines  
284 Verkehrsträgers und gesellschaftlicher Teilhabe, kann die sozialdemokratische Antwort allerdings nur  
285 auf Letzteres fallen.

286 Gebührenfreier oder besonders günstiger Nahverkehr kann auch Mittel sein, um auf komplexe  
287 Ticketsysteme zu verzichten. Zugangsbarrieren können dadurch abgebaut und Kostensenkungen im  
288 laufenden Geschäft von Anbietern und Betreibern reduziert werden. Zudem können Kosten so  
289 solidarisch verteilt werden.

290 Im Fernverkehr sollten wir uns vom Tarifdschungel aus Sparpreis, Super Sparpreis und  
291 unterschiedlichen BahnCards verabschieden. Dies schafft ein intransparentes Preismodell, welches die  
292 empfangene Leistung kaum widerspiegelt und gerade Wenignutzer\*innen abschreckt. Gleichzeitig  
293 werden beim Flexpreis schwindelerregende Höhen erreicht, die selbst für Menschen mit höherem  
294 Einkommen kaum bezahlbar sind.

295 Kinder sind eine gesellschaftliche Aufgabe und sollten auch im Punkt der Mobilität nicht zur  
296 Schuldenfalle für die Eltern werden: Schulpflichtige Kinder müssen generell kostenlos im Fernverkehr  
297 fahren können. Im Weiteren sollte das Preismodell im Fernverkehr bis zu einem Maximalpreis stärker  
298 an die Entfernung gekoppelt werden. Davon unbeschadet bleibt die Lenkung von Fahrgastströmen  
299 durch steigende Preise bei steigender Auslastung.“ durch “Auch Fahrgastströme müssen  
300 bedarfsgerecht gesteuert werden. Steigende Preise dürfen nicht zum Ausschluss von  
301 Geringverdienenden führen. Mittelfristig müssen überausgelastete Verbindungen durch weitere Züge  
302 bzw. Streckenaus- & -neubau kompensiert werden. Eine Unterscheidung in 1. & 2. Klasse ist in Zukunft  
303 nicht mehr notwendig.

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

### 307 **Und die Semestertickets?**

308 Die Semesterbeiträge steigen Jahr für Jahr: Hauptkostentreiber sind die Semestertickets. Die  
309 Verhandlungsposition vieler Studierendenschaften vor Ort ist schwierig. Bus- und Bahnunternehmen  
310 haben meist Monopolstellungen in ihrem Zuständigkeitsbereich und sind sich dieser Lage sehr  
311 bewusst. Viele Verhandlungen sind daher ihre Bezeichnung nicht wert: Angebote werden vorgelegt und  
312 können angenommen oder abgelehnt werden.

313 Um unsere Position zu verstärken, sind Vernetzungen mit anderen Hochschulen eine gute Möglichkeit.  
314 Am Beispiel Niedersachsen zeigt sich diese Zusammenarbeit deutlich: Die landesweiten Verhandlungen  
315 haben die Positionen verändert und die studentische Rolle verstärkt. Transparente Preiskalkulationen,  
316 ein einheitlich gültiges Streckennetz und landesweite Solidarpreise sind das Ergebnis langwieriger  
317 Verhandlungen zwischen allen Beteiligten. Solche landesweiten Gespräche sind ein erster, kurzfristiger  
318 und wirkmächtiger Weg hin zu einer stärkeren studentischen Position. Wir fordern die  
319 Landtagsfraktionen der SPD dazu auf, Impulse zur Einsetzung von Verhandlungskreisen für landesweite  
320 Semestertickets zu setzen und damit alle Beteiligten und Verantwortlichen in die Pflicht zu nehmen.

321 Wir wollen jedoch weitergehen: Im Sinne der „Mobilität als Grundrecht“ wollen wir studentische Mobilität  
322 bundes- und europaweit – gestützt durch ein entsprechendes bezahlbares Semesterticket! Dieses  
323 beinhaltet selbstverständlich auch die Nutzung des Nahverkehrs in anderen Städten. Das Ziel ist ein  
324 bundes- oder gar europaweit gültiges und zentral ausgehandeltes Semesterticket, bei dem politische,  
325 gesellschaftliche und wirtschaftliche Akteur\*innen zusammenarbeiten.

326 Langfristig fordern wir nicht nur ein Mobilitätsticket für alle Studierenden, sondern ganz klar auch für  
327 Auszubildende, Freiwilligendienstleistende und Schüler\*innen finanziert aus Steuermitteln. Der  
328 Hintergrund ist klar: Einerseits werden die Hürden für die Aufnahme eines Studiums durch  
329 Gebührenreduktion abgebaut und andererseits eine Gewöhnung an die ÖPNV-Nutzung ermöglicht.  
330 Abgesehen von den positiven ökologischen Aspekten, bringt das bundesweite Semesterticket somit  
331 weitere Vorteile mit sich. Besonders der Aspekt der sozialen Gerechtigkeit spielt dabei eine große Rolle.  
332 Unter den immer teurer werdenden Semestertickets leiden vor allem Studierende, die wenig Geld zur  
333 Verfügung haben und dadurch auch ohne die zusätzlichen Kosten jedes Semester unter prekären



334 Bedingungen leben. Ziel muss es sein, ein sozialverträgliches Semesterticket zu erkämpfen, das sich  
335 jede\*r leisten kann.

336 Aber auch der dem wissenschaftlichen Betrieb an Hochschulen kann durch ein bundes- und  
337 europaweites Ticket profitieren. Durch die Möglichkeit kostengünstig zu anderen Hochschulstandorten  
338 zu fahren bekommen Studierende die Möglichkeit sich an anderen Hochschulen zu vernetzen und  
339 gemeinsam mit Studierenden anderer Hochschulen an Projekten zu arbeiten. Dadurch wird auch der  
340 interdisziplinäre Diskurs gestärkt und der Wettbewerbsgedanke zwischen den Hochschulen abgebaut.

341 Dies bedeutet nicht das Ende der Mobilitätsreferate in den studentischen Strukturen vor Ort. Im  
342 Gegenteil: Sie sind weiterhin innovationsgebend, indem sie neue Verkehrsanbieter wie  
343 Leihfahrradsystem oder ähnliches mit in die Mobilitätstickets einbinden. Im Besonderen sind sie aber  
344 das Sprachrohr der Studierenden, die Probleme vor Ort auffangen und in die großen Verhandlungen  
345 miteinfließen lassen.

#### 346 **Innovatives Verkehrsmittel oder doch nur Spielzeug?**

347 Seit dem diesjährigen Juni tauchen in deutschen Großstädten immer mehr E-Scooter großer Sharing-  
348 Unternehmen auf, die sich nun die Straßen und Radwege mit Radfahrer\*innen teilen.

349 Anfangs wurden sie als Chance gesehen, die „letzte Meile“ zu überwinden und Autoverkehr zu  
350 reduzieren und somit ökologische Vorteile zu bieten. Die Zeit hat allerdings gezeigt, wie auch vom  
351 Umweltbundesamt bestätigt, dass die Elektroroller tatsächlich eine negative Umweltbilanz haben.  
352 Grund ist, dass sie nur dann umweltfreundlich sind, wenn sie Autoverkehr ersetzen, doch die meisten  
353 Nutzer\*innen der E-Roller würden normalerweise zu Fuß gehen, den ÖPNV oder das Rad nutzen, alles  
354 Verkehrsmittel, die umweltfreundlicher sind als E-Scooter (Stellungnahme des Umweltbundesamts).  
355 Somit hat die Einführung dieser Fahrzeuge der Umwelt bis heute lediglich geschadet.

356 An Orten, an denen die E-Scooter wirklich das Auto ersetzen könnten, wie in Klein- und Mittelstädten, in  
357 denen der ÖPNV nicht ausreichend ausgebaut ist, gibt es keine, da die Anbieter\*innen dort weniger Profit  
358 machen. Angebote gibt es lediglich in großen Städten, in denen allerdings hinreichend andere,  
359 umweltfreundlichere Fortbewegungsmöglichkeiten vorhanden sind.

360 Kritisch zu betrachten sind auch die Umweltbelastungen durch die Herstellung der Roller (insbesondere  
361 der Akkus), durch die Art und Weise des nächtlichen Ladens der Geräte (Einsammeln mit PKW) und die  
362 kurze Lebensdauer, ebenso wie die Gefährdung der Verkehrssicherheit und der Platzbedarf (auch durch  
363 unsachgemäßes Abstellen der E-Roller) in den Städten. Auch die Arbeitsbedingungen und Bezahlung  
364 der Personen, die sie zum Laden einsammeln, sind zu verurteilen.

365 Es ist ein richtiger Ansatz, neue Verkehrsmittel und Sharing-Konzepte zu unterstützen, allerdings bedarf  
366 es dazu einer eingehenden und kritischen Beurteilung des ökologischen und verkehrstechnischen  
367 Nutzens. Da sich dieser bei E-Scootern nicht gezeigt hat, lehnen wir diese in ihrer jetzigen Form als  
368 Verkehrsmittel ab. Andere innovative Ideen, die das Potential haben, Umweltbelastungen durch den  
369 Verkehr zu reduzieren, sollen hingegen gefördert werden.

#### 370 **Das gute alte Fahrrad**

371 Um den Radverkehr ansprechender zu gestalten, müssen verschiedene Maßnahmen ergriffen werden.  
372 Die Stadt und ihre Straßen müssen an das Rad angepasst werden, damit Radfahrer\*innen sicher und  
373 gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen können. In die beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen  
374 und Überholverbotsschilder zum Schutz von Radfahrer\*innen an engen Stellen sind erste richtige  
375 Schritte. Die Kommunen müssen sich hier an neuen, wenn auch kleinen, Konzepten orientieren, wie  
376 bspw. grüne Wellen bei Ampelschaltungen angepasst auf Fahrradgeschwindigkeiten und grüne Pfeile

377 für Radfahrende. Insgesamt sind die Kommunen in der Pflicht einen zusammenhängenden und  
378 engmaschigen Radverkehrsplan zu erstellen.

379 Viele Strecken, die bisher mit Autos oder Motorrädern gefahren werden, können sogar schneller mit dem  
380 Rad hinter sich gebracht werden. Unter zehn Kilometern ist man bei gut ausgebauten Radwegen  
381 schneller am Ziel. Zudem können längere Strecken durch Pedelecs und E-Bikes zurückgelegt werden.  
382 Deshalb fordern wir den Ausbau sicherer und komfortabler Radwege. Radfernwege und  
383 Radschnellwege, wie der RS1 Ruhr in NRW, müssen in den Bundesverkehrswegeplan mit aufgenommen  
384 werden. Sie bieten nicht nur Sicherheit und Komfort, sondern erlauben auch zügige Geschwindigkeiten.  
385 In anderen Ländern, wie Dänemark und den Niederlanden sind sie bereits die Regel.

386 Die Verkehrsplanung in Deutschland hat dagegen vollständig versagt. Es braucht Erneuerungen und  
387 Umstrukturierungen. Planfeststellungsverfahren für Radwege müssen vereinfacht und bevorzugt  
388 behandelt werden. Radwege müssen zu Erhöhung der Sicherheit, wenn möglich baulich getrennt von  
389 der Straße für den Kfz-Verkehr geplant und gebaut werden. Die Stadt und ihre Straßen müssen an das  
390 Rad angepasst werden. Fahrradstraßen oder in die andere Richtung freigegebene Einbahnstraßen sind  
391 dabei ein erster, aber viel zu kleiner, Schritt. Die Kommunen sollten sich hier an neuen Konzepten  
392 orientieren, denn auch kleine Maßnahmen, wie die Anpassung von Ampelschaltungen (Grüne-Welle für  
393 Radfahrende) und der grüne Pfeil für Radfahrende, können eine große Wirkung entfalten. Kommunen  
394 sind in der Pflicht einen zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsplan zu erstellen, in den  
395 auch Hochschulen miteingebunden werden. Nicht nur neue Radwege schaffen mehr Sicherheit, auch an  
396 Fahrzeugen kann etwas gemacht werden. Denn obwohl die Zahl der Verkehrstoten sinkt, bleibt die  
397 Unfallquote extrem hoch. Abbiegeassistenten für LKWs müssen verpflichtend sein, außerdem muss die  
398 Verkehrsführung so gestaltet werden, dass geöffnete Türen kein Risiko für Radfahrer\*innen mehr  
399 darstellen.

400 Autos und Lieferverkehr, „der nur mal kurz“ auf dem Radweg parkt, sind Unfallschwerpunkte im  
401 Radverkehr, da Radfahrende dazu genötigt werden, in den fließenden Autoverkehr zu wechseln. Um  
402 das Risiko von Unfällen zu verringern, muss Stadt- und Verkehrsplanung Rad- und Lieferverkehr  
403 miteinbeziehen. Diese Forderung könnte zum Beispiel durch kostenlose Reparaturwerkstätten, die von  
404 angemessen bezahlten (studentischen)Expert\*innen betreut werden, erfolgen. Hier sollten Studierende  
405 nicht bloß Reifen flicken, sondern auch große Reparaturen erledigen können. Zusätzlich müssen  
406 genügend diebstahlsichere Stellplätze bereitgestellt werden. Die Lösung könnte in Fahrradgaragen  
407 liegen. Studierende können hier ihre Räder ruhigen Gewissens parken und vielleicht könnten diese auch  
408 Fahrradselbsthilfewerkstätten integriert. Zuletzt ist es hier auch sehr wichtig, die Hochschulen  
409 Fahrradtechnisch an das Verkehrsnetz anzubinden. Gerade in Metropolen oder Metropolregionen, wo  
410 Studierende weite Wege zurücklegen müssen sind Hochschulen in die Planung von Radschnellwege  
411 einzubeziehen.

412 Es ist unglaublich ärgerlich, wenn Fahrräder gestohlen werden. Es ist nicht nur eine finanzielle  
413 Belastung, sondern das Anzeigen erstellen und den Schaden bei der Versicherung zu melden ist sehr  
414 zeitaufwändig. Die Aufklärungsquote sinkt jährlich und ist in einem einstelligen Bereich angekommen.  
415 Es braucht sichere, überdachte und überwachte Fahrradstellplätze oder Fahrradparkhäuser.

416 Zudem muss Forschung zum Thema Radverkehr konsequent gefördert werden. Das Bundesministerium  
417 für Verkehr und digitale Infrastruktur (BmVI) soll einen gesonderten Forschungsbereich in der  
418 Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einrichten, der sich mit dem Thema Radverkehr in der Zukunft  
419 beschäftigt. Dies umschließt die Forschung und Entwicklung von Richtlinien zu den Schwerpunkten:  
420 Planung und Bau von (Fern-)Radwegen im ländlichen und städtischen Raum, Weiterentwicklung des  
421 Fahrrads an sich als technisches System, Sicherung des Fahrrads am Abstellort und die Chancen der  
422 Digitalisierung für einen modernen Radverkehr. Da der Radverkehr ein Teil des Straßenverkehrs ist, sollte

423 die BAST dafür zuständig werden. Die BAST kann ihren großen Erfahrungsschatz im Bereich des  
424 Straßenverkehrs mit in die Forschung einbringen.

#### 425 **Digital first?**

426 Eine der größten Chancen in der Mobilität der Zukunft bildet die Digitalisierung. Multimodale Konzepte  
427 werden noch flexibler und können auf kurzzeitige Einflüsse wie Verfügbarkeitsmangel oder  
428 Streckensperrungen reagieren. Mit automatisierten Routenberechnungen kann zu jedem Zeitpunkt –  
429 unter Beachtung städtebaulicher Planungen – stets die schnellste Route gefunden werden. Eine  
430 wichtige Grundlage dazu bildet der offene Zugang zu Daten: Mobilitätsanbieter müssen dazu  
431 verpflichtet werden, Daten für entsprechendes Routing bereitzustellen.

432 Einen weiteren großartigen Aspekt der digitalen Mobilität bildet das autonome Fahren – vorrangig für  
433 öffentlichen Verkehrsmitteln – sei es beim geteilte Auto, beim Bus oder beim Fernzug. Arbeitskräfte in  
434 dadurch obsolet werdende Arbeitsverhältnisse müssen angemessene Folgebeschäftigungen erhalten.  
435 Die Chancen sind riesig bzgl. Qualität, Geschwindigkeit, Sicherheit, Kosten & Verfügbarkeit. Von  
436 politischer Seite muss zügig ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, der das autonome Fahren  
437 europaweit einheitlich regelt und ermöglicht. Dabei gilt es technische Möglichkeiten, Haftungsfragen  
438 und Gefahren auszuloten:

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

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

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

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

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

#### 465 **Fazit**

466 Unsere Mobilität wächst und sie steht vor Herausforderungen – allerdings sind diese lösbar! Die Zukunft  
467 der klimaneutralen Mobilität baut auf gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln und gesellschaftlicher  
468 Teilhabe auf – gemeinsam klassisch in Bus und Bahn oder modern durch Sharing-Konzepte.

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

- 470 • Klimaneutrale Mobilität,
- 471 • Verursacher\*innengerechte Abgabe für Schadstoff Emittenten,
- 472 • Verhinderungen zusätzlicher Versiegelung durch Verkehr, Freigabe von Versiegelung durch den  
473 Rückbau von Straßen bzw. effizientere Nutzung von versiegelten Flächen von gemeinschaftlich  
474 genutzten Verkehrsträgern, insbesondere durch Schienenverkehr,
- 475 • Förderung & Ausbau europaweiter Mobilität, insbesondere im Schienenverkehr
- 476 • Wir setzen uns für ein kostenloses bundesweites, langfristig europaweites Semesterticket ein.
- 477 • Straßennutzungsgebühren für Fernbusse,
- 478 • Rückbau von direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen,
- 479 • Finanzielle Ausstattung und Förderung von multimodalen Verkehrskonzepten,
- 480 • die Verringerung des Verkehrsraums für den motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten von  
481 anderen Verkehrsträgern und Sharing-Konzepten,
- 482 • Anbindung des ländlichen Raums, in Verbindung mit großflächigen & grenzüberschreitenden  
483 Verkehrsverbänden
- 484 • Sozialer Ausgleich und transparente Preissysteme für Personenverkehr,
- 485 • Förderung und Zulassung von innovativen Verkehrsträgern mit dem Potential,  
486 Umweltbelastungen zu verringern, unter Beachtung der Verkehrssicherheit,
- 487 • Schaffung eines gesellschaftlichen, technologischen & rechtlichen Rahmen für autonome  
488 Fahrzeuge und
- 489 • Sicherung der anonymen, freien und unabhängigen Fortbewegung in der digitalisierten Welt.