

A2-Beschluss: Halten Sie sich links - Mobilität braucht Visionen!

Antragsteller*in: GJ BUKO
Tagesordnungspunkt: 6. Visionen

Antragstext

157 Über die Verkehrswende diskutieren gerade alle. Doch für die konkrete
158 Weichenstellung fehlt leider oftmals der Mut und die Vision. Das darf nicht
159 länger so bleiben.

160
161 Denn wenn unsere Mobilität im Einklang mit den Klimazielen von Paris stehen
162 soll, dann muss unser Verkehr klimaneutral werden.
163 Die Entwicklung der letzten Jahre steht dem konträr entgegen: In Deutschland ist
164 der Verkehr der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen immer noch auf
165 dem Niveau von 1990 liegen. Daher ist klar: Mobilitätspolitik ist aktive
166 Klimapolitik.

167 Ausgehend davon, dass Mobilität eine Voraussetzung für die Teilhabe am
168 gesellschaftlichen Leben ist, sind das Ende des motorisierter
169 Individualverkehrs, sowie ein suffizienteres Mobilitätsdenken unabdingbar.
170 Damit dieser gesellschaftliche Wandel gelingen kann, gilt es die Verkehrswende
171 einzuleiten und der Einzelnen den Umstieg auf ökologisch verträgliche
172 Mobilitätsangebote zu ermöglichen.

173
174 Der Fahrplan der Bahn wird inzwischen von Algorithmen berechnet. Welche Pakete
175 über welchen Weg in welchem Paketzentrum landen und wer sie dann zustellt, wird
176 von Algorithmen entschieden. Wo gerade ein Unfall passiert ist oder die U-Bahn
177 im Tunnel steht und nicht weiter kommt, verrät der Verkehrsleitstelle heute ein
178 Interface das als Teil eines Smart City Konzeptes verkauft wird. All das und
179 noch viele andere Beispiele zeigen, der Verkehr ist im 21. Jahrhundert
180 angekommen. Die Verkehrspolitik muss nun nachziehen, das wollen wir anpacken!
181 Viele verkehrspolitisch reaktionäre Kräfte sind jedoch weiterhin im letzten
182 Jahrtausend verhaftet.

183 Fahrverbote, BER, Stuttgart 21, die Diesellaffäre - die Liste der deutschen
184 Verkehrsskandale allein in den letzten Jahren ist lang. Sie alle eint aber die
185 Tendenz der Politik, Prestigeprojekte nach vorne zu stellen, zu privatisieren,
186 wo es nur möglich ist und statt konkreter Antworten meist nur dreckige Luft zu
187 liefern.

188 Die Verflechtungen zwischen Politik und Automobilwirtschaft sind massiv. Wenn
189 verschärfte Abgasnormen beschlossen werden sollen, werden sie von Merkel
190 blockiert – und die CDU erhält wenige Tage später eine Großspende eines
191 Autounternehmens, wie es 2013 der Fall war. Und Dobrindt legte einen
192 Bundesverkehrswegeplan vor, der zunächst nicht mal die eigene Umweltprüfung
193 bestand. Statt Investitionen in moderne Mobilitätsinfrastruktur nimmt der
194 Flächenfraß zur Errichtung von Umgehungsstraßen ungehindert zu.
195 Automobilunternehmen verdienen nicht unbedingt unser Vertrauen – der letzte
196 Abgasskandal hat das deutlich genug gezeigt. Und gleichzeitig steht der

197 Abgasskandal auch symbolisch für Konzepte, die schlichtweg überkommen sind.
198 Insbesondere der Autobahnbau ist gekennzeichnet von sogenannten ÖPP's, also
199 Öffentlich-Privaten Partner*innenschaften. Dabei wird ein Teil der nötigen
200 Investitionen durch private Akteur*innen getätigt, aber die finanzielle und
201 wirtschaftlichen Risiken bleiben in der öffentlichen Hand. Neben dem massiven
202 ökologischen Raubbau, der beim Autobahnbau oft stattfindet, kommt hier also auch
203 noch eine Kapitalisierung eines vermeintlich öffentlichen Guts hinzu; das alles
204 verantwortet von einer vermeintlich allgemeinwohlorientierten
205 Bundesverkehrspolitik der Großen Koalition.
206 Ähnlich verhält es sich bei der Bahn. Mit der Profitorientierung und drohenden
207 Privatisierung der Deutschen Bahn und damit des gesamten Bahnbetriebs geht ein
208 Rückgang des Bahnverkehrs in strukturell schwächeren Regionen einher. Kurse
209 werden gestrichen bis zu einem Punkt, an dem die Bahn als verlässliches
210 Verkehrsmittel nicht mehr nutzbar ist. Begründet durch mangelnde Auslastung
211 werden Strecken anschliessend eingestellt. Unzählige Bahnhöfe, insbesondere in
212 den ostdeutschen Bundesländern, wurden in den letzten Jahren dicht gemacht und
213 der Bevölkerung vor Ort bleibt nichts anderes übrig, als wegzuziehen oder den
214 Klimakiller Auto zu nutzen. Weiterhin können keine neuen notwendigen Trassen
215 durch die DB Netze erschlossen, sondern bestehende aufgrund eines schmalen
216 Budgets auf einem Minimum erhalten werden.
217 Anstatt also in eine funktionierende und inklusive Infrastruktur in der Fläche
218 zu investieren, wurden Milliarden an Euro für den Willy Brandt-Flughafen Berlin-
219 Brandenburg (BER) oder das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 verschwendet. Das zeigt
220 beispielhaft, dass für viele politische Akteur*innen Mobilität nur ein
221 politisches Nebenfach zu sein scheint, für das man Aufsichtsratspflichten nicht
222 ernst nehmen muss und das man nebenher leicht handeln kann. Für uns ist klar,
223 dass Mobilität ein Grundrecht ist und als solches gerade in Zeiten großer
224 gesellschaftlicher Ungerechtigkeit nicht nur als Verkehrssteuerung, sondern als
225 elementares soziales Teilhabeprojekt begriffen werden muss.
226 Es liegt an uns und der gesamten gesellschaftlichen Linken, Visionen für eine
227 neue Mobilität in der ökologischen und sozialen Entwicklung unseres
228 Zusammenlebens zu formulieren, anhand derer wir sowohl konkrete Vorschläge für
229 die Tagespolitik machen als auch langfristige visionäre Projekte entwickeln
230 können.
231 Dafür sind Investitionen notwendig, auch große. Aber diese müssen klug
232 eingesetzt werden. Die nächsten Jahrzehnte der Verkehrspolitik werden vom
233 Begriff der Effizienz, die nun so leicht errechenbar scheint, geprägt sein.
234 Unser Ziel ist es die Weiterentwicklung unseres Verkehrssystems nicht im
235 kapitalistischen Sinne effizient zu gestalten, sondern es für die Menschen und
236 den Planeten in die richtige Richtung zu lenken. Daher brechen wir mit der
237 neoliberalen Doktrin Privat vor Staat. Gerade im Verkehrssystem führen
238 Netzwerkeffekte bei einer marktförmigen Organisation zur Monopolbildung. Dies
239 zeigt sich beispielsweise im Fernbusmarkt. Monopole in privater Hand führen zu
240 überhöhten Preisen und einem schlechten Angebot. Dem stellen wir unsere Vision
241 von einem Verkehrssystem, dass sich an Bedürfnissen und nicht am Profit
242 orientiert, entgegen. Dies wird eine Gratwanderung sein, denn schnelle Mobilität
243 ist teurer, flächendeckende Systeme sind schwerer zu erhalten, öffentliche
244 Verkehrsmittel meist überfüllt. Doch der Wandel des Systems durch die
245 Digitalisierung bietet die Chance diese Widersprüche endlich aufzulösen.
246 Schnelligkeit muss nicht mit Luxus verschränkt sein, auf dem Land eine gute
247 Anbindung zu haben muss nicht teuer sein. Öffentliche Verkehrsmittel müssen
248 nicht ungemütlich und überfüllt sein. Wir fordern eine bedarfsorientierte aber
249 soziale, eine intelligente aber vertrauliche und eine rasante aber ökologisch
250 nachhaltige Verkehrspolitik für die Zukunft.

251 **Ohne Doro im Flugtaxi - Unsere Vision junggrüner Mobilität:**

252 Unsere Vision der Mobilität von morgen orientiert sich an den Bedürfnissen der
253 Menschen und den Möglichkeiten und Herausforderungen von übermorgen. Wir setzen
254 uns dabei langfristig für ein Ende des motorisierten, klimazerstörenden und
255 platzraubenden Individualverkehrs ein, wie er momentan existiert. Verkehr und
256 Mobilität sind eines der Bindemittel gesellschaftlichen Zusammenhalts. Mit der
257 grundlegenden Veränderung von Mobilität tragen wir dem konsequent Rechnung.
258 Gleichzeitig sagen wir damit auch dem klimaschädlichen Personenverkehr den Kampf
259 an. Uns ist bewusst, dass jede Form von Mobilität Energie benötigt. Das
260 bedeutet: Die Mobilität von morgen muss so klimafreundlich wie möglich sein. Das
261 funktioniert aber nur mit einer umfassenden Umstellung auf 100% Erneuerbare
262 Energien, und sofern möglich, dem Schutz und Ausbau ökologischer Senken.
263 Aber auch langfristige Visionen für Transportmittel scheuen wir nicht.
264 Innovation und Technik können kein Allheilmittel sein, aber wir dürfen uns neuen
265 Innovationen auch nicht verschließen. Im Gegensatz zur CSU wollen wir wirklich
266 aktiv die Forschung für klimaneutrale Mobilität fördern. Ob Solarflugzeug,
267 Hyperloop, Flugtaxis oder klima"neutrale" Schifffahrt - was das Klima nicht
268 schädigt und möglich ist, soll auch selbstbewusst angegangen werden. Dabei
269 müssen neue Technologien klimafreundlich und effizient sein. Ziel ist es Verkehr
270 zu vermeiden, Rebound-Effekten entgegen zu wirken und das die neuen
271 Verkehrsformen multimodal abgestimmt werden. Öffentlich finanzierte
272 Forschungsergebnisse müssen allgmeinzugänglich sein, sodass alle rasche Umsetzung
273 möglich ist. Natürlich geht das nicht von heute auf morgen. Gerade angesichts
274 der sich immer rasanter verstärken Klimakrise darf dies dem Vorantreiben heute
275 schon bestehender umwelt- und klimafreundlicher Formen von Mobilität nicht zum
276 Nachteil gereichen. Dennoch ist es unser Ziel, so schnell wie möglich zu einer
277 Art der Fortbewegung zu kommen, die den Planeten und die Gesellschaft stützt und
278 nicht schädigt. Bis dahin müssen alle Verkehrsarten immer gegen den verursachten
279 Schaden gerechnet und Kosten internalisiert werden.
280 Um Mobilität als soziale Revolution durchzusetzen, müssen wir Ökologie und
281 soziale Gerechtigkeit im Einklang denken. Die Klimakrise und die Endlichkeit der
282 Ressourcen bedingen die Notwendigkeit klimaneutraler Mobilität.

283
284 **Grenzenlose Mobilität:**
285 Für die GRÜNE JUGEND ist Mobilität nicht nur ein Faktor, sie ist ein Schlüssel
286 für soziale Teilhabe. Dafür muss der ÖPV schrittweise komplett ticketlos und
287 solidarisch und steuerfinanziert werden. Wer wie viel Geld hat, darf nicht
288 beeinflussen, wer wohin kommt.
289 Gleichzeitig muss der Öffentliche Personenverkehr qualitativ so gut sein, dass
290 er unsoziale, klima- und umweltschädliche Formen der Mobilität überflüssig
291 macht. Dazu gehört ein inklusives Konzept, das allen Nutzer*innen eine schnelle
292 Erreichbarkeit garantiert. Ob in der Stadt von A nach B oder auf dem Land ins
293 Nachbardorf. Das Recht auf Mobilität und soziale Teilhabe darf nicht vom Wohnort
294 abhängen, sondern muss allen dort zugänglich gemacht werden, wo sie sind. An
295 vielen Stellen wird das Netz des Öffentlichen Personenverkehrs abgebaut,
296 Bahnlinien werden eingestellt und der Bus fährt immer seltener. Diesen Trend
297 müssen wir umkehren und neue und alternative Lösungen finden, wenn wir in eine
298 mobile Zukunft wollen.
299 Echte soziale Teilhabe geht jedoch nur dann, wenn wir das Klassensystem in allen
300 Verkehrsmitteln abschaffen. Einhergehend mit einer grundlegenden
301 Qualitätssteigerung und umfassendem Barriereabbau ist dies für uns ein erster
302 Schritt hin zu einem komplett solidarisch finanzierten ÖPV. Doch nicht nur
303 national kämpfen wir für einen ticketfreien ÖPV. Wir wollen einen ticketfreien
304 ÖPV für alle Mitgliedsstaaten der EU, vor allem im Bereich des Bahnverkehrs.
305 Dies ist ein wichtiger Schritt in Richtung der europäischen Integration sowie zu
306 einer europäischen und solidarischen Öffentlichkeit. Es kann nicht sein, dass in
307 der 1. Klasse massig Platz ist, während in der 2. Klasse Menschen auf dem Boden

308 sitzen.
309 Gleichzeitig hört Mobilität nicht an Landesgrenzen auf, als soziales Projekt
310 kann sie diese zerschlagen und dem wollen wir folgen. Wir fordern das Recht auf
311 globale Mobilität, unabhängig von Herkunft, Staatsangehörigkeit oder Geldbeutel.
312 Deshalb fordern wir die Abschaffung der diskriminierenden Visa-Praxis ebenso wie
313 die ticketlose Bereitstellung von Verkehrsmitteln. Wir wollen in einer Welt
314 leben, in der alle dort hin können, wo sie hin wollen, denn nur das kann eine
315 gerechte Welt sein.

316
317 Einen ersten Schritt stellt der Aufbau, die Ausweitung und Vereinheitlichung
318 eines europäischen Schienennetzes dar, das an Landesgrenzen nicht halt macht.
319 Wir wollen bequem und stressfrei mit einem Ticket von London nach Athen reisen
320 können. Für uns bedeutet dies auch die Schaffung eines europäischen
321 Buchungssystems. In einer immer rasanter werden Welt verändern sich auch die
322 Bedürfnisse an Mobilität. Für uns bedeutet dies aber nicht nur den Aufbau eines
323 wirklich europäischen Schnellstreckennetzes. Kurz- und mittelfristig wird
324 schnelle Mobilität allerdings teurer sein als langsamere Mobilität. Deshalb
325 fordern wir, dass mit der Schaffung eines europäischen Schienennetzes auch
326 verstärkt Langstrecken geschaffen und mehr und komfortable Nachtzüge eingesetzt
327 werden.

328 Bei Flugreisen müssen alle Steuerprivilegien abgeschafft und endlich
329 Kostenwahrheit durch Kompensationszahlungen für resultierende Umweltschäden
330 hergestellt werden, damit ökologische Alternativen konkurrenzfähig werden.
331 Daneben fordern wir das zeitnahe Auslaufen jeglicher Subventionen für Flughäfen,
332 gerade in ländlichen, strukturschwachen Räumen mit nicht erwartbarer Nachfrage
333 und Verhältnismäßigkeit.

334

335

336 **Guter Güterverkehr**

337 Mobilität dient nicht nur der Beförderung von Personen, sondern auch dem
338 Transport von Waren. In einer wechselseitig immer abhängiger werdenden Welt
339 werden auch Warenströme immer stärker miteinander verknüpft. Regionalisierung
340 bietet hier eine Möglichkeit für lokale Warenkreisläufe.. Uns ist bewusst, das
341 bei bestimmten Waren, eine Regionalisierung unmöglich ist. Durch Kooperationen
342 in der Logistik kann darüber hinaus Verkehr vermieden werden. So sollten z. B.
343 Leerfahrten von LKW vermieden werden und vor allem der Warenverkehr auf die
344 Schiene verlagert werden. Dass eine solche Verlagerung noch nicht in größerem
345 Maßstab stattgefunden hat, liegt unter anderem an unzureichenden Verbesserungen
346 im Schienennetz, aber vor allem am politischen Unwillen der letzten
347 Bundesregierungen, die nach wie vor alle Strategien zur Verlagerung halbherzig
348 umsetzten. Wir wollen keinen klimaschädlichen Lieferverkehr. Hier sind
349 staatliche Investitionen in das marode Schienennetz nötig, sowie eine Erhöhung
350 aller Abgaben und Steuern, sodass die reine Logistik per LKW teurer ist als eine
351 kombinierte mit der Bahn. Somit kann Güterfernverkehr schnell und ökologisch
352 abgewickelt werden. Die Binnenschiffahrt ist ebenfalls ein integraler
353 Bestandteil eines ökologischen Güterverkehrs. Jedoch muss eine Stärkung und jede
354 weitere Maßnahme im Einklang mit dem Hochwasserschutz und angrenzenden
355 Naturräumen geschehen. Wenn diese zu sehr eingeschränkt wird, setzt sich die
356 Grüne Jugend dafür ein, dass Naturräume prioritär behandelt werden und
357 dementsprechend von einer Schiffbarmachung des Gewässers abstand genommen wird.
358 Um den Warentransport in der EU zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern
359 besser abzuwickeln, fordern wir die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen
360 Koordination, die Warentransport europaweit koordiniert.

361 **Die Stadt dem Leben, nicht den Autos!**

362 Immer mehr Menschen wohnen in Städten. Darum ist die Stadtentwicklung die
363 Grundlage städtischer Mobilitätspolitik. Wir können nicht wissen, welche
364 Verkehrsmittel uns in 50 oder 100 Jahren zur Verfügung stehen. Darum müssen wir
365 die Stadt bestmöglich darauf vorbereiten, Ort des mobilen Zusammenlebens zu
366 sein, an das sich die Verkehrsmittel anpassen.
367 Dabei steht für uns der Mensch im Mittelpunkt der Stadt. Wir wollen allen
368 Menschen ein gutes Leben in der Stadt ermöglichen nicht nur denen, die es sich
369 leisten können.
370 Stadtentwicklung heißt auch, die Stadt gesellschaftlich zusammenzuführen und als
371 soziales Projekt zu begreifen.
372 In diesem Zusammenhang soll bei der Stadtplanung auch das Konzept der "Stadt der
373 kurzen Wege" als Vorbild dienen. Damit verbunden ist die Verringerung räumlicher
374 Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit, (Nah-)Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit-
375 und Bildungsorten und die Schaffung Nutzungsgemischter (inner)städtischer
376 Quartiere, was auch die leichte und schnelle Zugänglichkeit zu Elementen der
377 öffentlichen Daseinsvorsorge einschließt. Dadurch wollen wir das innerstädtische
378 Verkehrsaufkommen verringern.
379 Auch der Natur müssen wir Raum in der Stadt geben. "Parks statt Parkplätze" ist
380 eine Forderung, die Mensch und Natur zu Gute kommt.

381
382
383 Städte sind komplexe Ökosysteme, in denen die verschiedensten Tier- und
384 Pflanzenarten zu Hause sind. Die Verkehrsplanung der Zukunft muss daher
385 insbesondere auch in der Stadt Rücksicht auf die Naturförderung nehmen und ihr
386 Vorrang geben. Lebensqualität für alle, heißt Raum für Mensch und Natur.
387 Dabei stellt sich jedoch immer die Frage wie das Netz des Lebens über eine Stadt
388 geworfen wird. Verkehrsknotenpunkte bilden sich schnell zu Zentren von Städten
389 heraus. Wir wollen jedoch keine innerstädtischen symbolischen Autobahndreiecke
390 an denen sich dann alles ansiedelt, die Läden außen herum sterben aber aus.
391 Kurze Wege bedeutet viele kleine Zentren, viele Orte des Zusammenkommens. Die
392 Formen und Bahnen der Mobilität geben einer Stadt die Form in der sie sich
393 bewegt.

394 **Mobilität ist immer - nie wieder den letzten Anschlusszug verpassen!**

395 Gute Mobilität in der Stadt heißt, dass du immer dorthin kommst, wo du hin
396 willst und zwar ohne drei Stunden zu laufen oder ebenso lang durch Umwege und
397 Auf-den-Anschluss-Warten mit Bus und Bahn unterwegs zu sein.
398 Dafür muss nicht nur die Taktung der Verkehrsmittel deutlich erhöht werden, es
399 muss vor allem auch dafür gesorgt werden, dass die verschiedenen Verkehrsmittel
400 miteinander vernetzt und in ein gemeinsames System überführt werden. Es
401 existieren schon viele Mobilitätsangebote wie z.B. Leihfahrräder und Taxi-
402 Systeme, die auf individuelle Bedürfnisse zugeschnitten sind, wobei wir Taxi-
403 Systeme vor allem mittelfristig als Ergänzungslösung zum ÖPV sehen, sobald
404 klima"neutrale" Taxis und Taxibusse möglich sind. Allerdings sind diese oft zu
405 teuer und müssen daher in die öffentliche Daseinsvorsorge integriert werden.
406 Von Tür zu Tür: Wir wollen ein Verkehrssystem, das nicht erst am U-Bahnhof
407 beginnt und auch nicht endet, wenn der letzte Bus des Tages gefahren ist. Alle
408 Angebote müssen miteinander vernetzt und aufeinander abgestimmt werden und damit
409 kombinierbar sein - kostenfrei.

410
411 Für eine zukunftsfähige Mobilität dürfen unterschiedliche Verkehrsmittel nicht
412 mehr getrennt voneinander betrachtet werden. Wir müssen Mobilität als das
413 verstehen was sie ist, multimodal und den jeweiligen Voraussetzungen geschuldet.
414 Wir brauchen eine intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln, die effizient
415 ist und die jeweiligen Gegebenheiten berücksichtigt. Die zunehmende

416 Digitalisierung des Verkehr bietet eine große Chance Effizienz und eine
417 intelligente Verkehrsführung zu ermöglichen. Smarter Verkehr muss endlich
418 Wirklichkeit werden.

419
420 Gleichzeitig bedeutet vernetzte Mobilität für uns auch den Abbau von Barrieren
421 jeder Art. Natürlich muss die Barrierelosigkeit aller Verkehrsmittel das Ziel
422 sein. Auf dem Weg dahin müssen Informations- und Kommunikationssysteme
423 geschaffen werden, die es allen Menschen ermöglichen, Barrieren wie Treppen oder
424 steile Anstiege zu überwinden oder zu umgehen.
425 Wenn wir an Barrierelosigkeit denken, müssen wir aber auch Wege finden,
426 öffentliche Verkehrsmittel für Menschen nutzbar zu machen, die zum Beispiel an
427 Ängsten leiden. Heutzutage sind Verkehrsmittel oftmals überfüllt, was dazu
428 führt, dass es für einige Menschen unmöglich erscheint, diese zu nutzen.

429 **Alleine unterwegs? Verbrennungsmotoren brauch ich nicht.**

430 Ein Großteil des städtischen Verkehrs kann auch über nicht-motorisierten
431 Individualverkehr gelöst werden. Das Fahrrad und andere Fortbewegungsmittel
432 haben den Vorteil, dass sie sofort genutzt werden können und Menschen daher
433 umgehend mobil machen. Deswegen wollen wir die Infrastruktur für diese Art von
434 Verkehr massiv ausbauen. Insbesondere für den Radverkehr muss es Fahrradstraßen
435 und Fahrradschnellstraßen geben, die es Radfahrer*innen ermöglichen, ohne
436 Gefährdung von A nach B zu gelangen. Ein überregionales, gut ausgebautes und
437 ausgeschildertes Radverkehrsnetz muss bundesweit Standard werden, der Radverkehr
438 muss im Bundesverkehrswegeplan einen besonders hohen Stellenwert bekommen. Wir
439 Sicherheits-Scoutings und die Anwendung der ERA (Empfehlung für
440 Radverkehrsanlagen) in Deutschland kurzfristig verpflichtend machen. Dabei muss
441 die vermehrte Nutzung von großen Rädern und Anhängern mitgedacht werden. Auch
442 die Einführung des Idahot Stops für Fahrräder im Straßenverkehr erleichtert das
443 Radfahren in der Stadt.
444 Fahrräder sind eines der zentralen Fortbewegungsmittel individueller Mobilität.

445 Damit das auch nachhaltig umsetzbar ist, müssen wir allen Menschen langfristig
446 unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Situation den Besitz eines
447 bedarfsgerechten Fahrrads ermöglichen. Mittelfristig wollen wir dies über den
448 kostenfreien Zugang zu Leihsystemen regeln. Einfache, auf eine Radform
449 fokussierte, Verleihsysteme greifen hier zu kurz: Menschen haben
450 unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Daher fordern wir kurz- und
451 mittelfristig die Einführung von öffentlichen pfandbasierten Verleihsystemen mit
452 automatisierter Ausleihe und unbegrenzter Nutzungszeit, die tariflich und
453 stationsorientiert an den ÖPNV angebunden sind. Dabei werden auch E-Bikes und
454 Spezialräder verliehen.

455 Außerdem wollen wir ein staatlich finanziertes Reparatursystem, das kostenlos
456 und schnell sowohl stationär als auch mobil Mängel am eigenen Rad behebt.

457
458 Die Stadtplanung muss sich verändern. Fahrradwege und ausreichend Abstellplätze
459 müssen von vorne herein mitgedacht und gekennzeichnet werden und auch
460 Fahrradsharingkonzepte, vor allem auch für Lastenfahrräder, müssen geschaffen
461 werden.

462 Für die Stärkung von individueller Mobilität wollen wir, dass Städte einen
463 Großteil ihrer öffentlichen Flächen umstrukturieren, damit diese wieder
464 lebenswerter werden. Ob mit dem Board oder Inlinern, als Familie mit
465 Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen oder einfach nur zu Fuß von A nach B:

466 Vor diesem Hintergrund fordern wir die Einführung großer innerstädtischer
467 Begegnungszonen. Kfz und LKW sollen von diesen ausgeschlossen werden, um so
468 mögliche Konflikte zu reduzieren. So entstehen kulturelle Räume des
469 Zusammenlebens und des Austauschs, die die Stadt lebenswert machen. In einem
470 ersten Schritt fordern wir dahingehend die verstärkte Einrichtung von
471 Fahrradschnellwegen, Fahrradstraßen und Fußgänger*innenzonen. Aber auch schnelle
472 und leise Verkehrsmittel wie beispielsweise Fahrräder können bei hohem Tempo zu
473 Konflikten in diesen Begegnungszonen führen. Daher muss es für den
474 Durchgangsverkehr gute und schnelle Alternativrouten geben.

475
476 Als Sofortmaßnahme zum Einsparen von Ressourcen und zur Senkung der Unfallzahlen
477 fordert die GRÜNE JUGEND die Einführung von allgemeinen Tempolimits, besonders
478 als Reaktion auf den motorisierten Individualverkehr. Konkret wollen wir 100
479 km/h auf Autobahnen und vierspurigen Schnellstraßen, 80 km/h auf Landstraßen, 70
480 km/h in Alleen und 30 km/h innerorts. Dabei trägt auch der verbesserte
481 Verkehrsfluss zu geringeren Verbrauchszahlen der KFZ bei.

482 Mit der industriellen Revolution hat sich das Bild der Stadt radikal verändert.
483 Die Städte wuchsen und Trambahnen, Hochbahnen und U-Bahnen übernahmen anfangs
484 den Transport der vielen Arbeiter*innen die in die Städte kamen. Mit Wohlstand
485 und technischem Fortschritt unterstützt durch die Förderung durch die
486 öffentliche Hand wurde der PKW Statussymbol in der Nachkriegszeit. Diesem wurde
487 in der Stadt viel Platz eingeräumt und an einigen Orten wurde dafür der ÖPNV
488 zurückgebaut. Erneut steht unsere Gesellschaft, stehen unsere Städte vor einer
489 Zeit des Umbruchs. Gerade jetzt lohnt es sich grundlegend neu zu denken,
490 revolutionär zu denken. Die Autofreie Innenstadt ist der wichtigste Schritt der
491 Verkehrsrevolution des 21.

492 Jahrhunderts. Autos sind nach wie vor die größte Ursache verstopfter
493 Innenstädte, den daraus resultierenden ökologischen Problemen und
494 Flächenverbraucher im öffentlichen Raum. Dabei nutzen sowohl Stadt-
495 Bewohner*innen das Auto, um innerhalb der Stadt voranzukommen, als auch Land-
496 Bewohner*innen, um in die Stadt zu kommen. Für beide Gruppen müssen wir eine
497 Lösung finden, denn es ist klar: Die Stadt der Zukunft braucht kein Auto.
498 Daher fordern wir, dass die politischen Verantwortlichen in den Kommunen und die
499 Stadtverwaltungen ab sofort Radfahrende und Fußgänger*innen prioritär behandeln.
500 Für Einpendler*innen, Stadtbesucher*innen und für alle anderen sind effektive
501 Park'n'Ride-Lösungen zu entwickeln, die einen schnellen Transport von außerhalb
502 der Städte in die Innenstadt garantieren.

503 Wir wollen schnellstmöglich alle Verbrennungsmotoren aus den Städten verbannen
504 und Autos in Städten unnötig machen. Daher wollen wir bis 2030 die Innenstädte
505 von der Last des Automobils befreien. Damit dabei keine Mobilitätsengpässe
506 entstehen, müssen wir den städtischen ÖPNV massiv ausbauen. Außerdem wollen wir
507 die innerstädtischen Parkgebühren zur kurzfristigen Finanzierung der
508 Umstrukturierung erhöhen und holen uns so Schritt für Schritt den öffentlichen
509 Raum zurück. Kleintransporter und Lieferdienste sind Teil des Stadtbildes
510 geworden. Sie sind die Auswirkungen eines in den letzten Jahren aufkommenden
511 Lebensstils in dem immer mehr (online) bestellt wird. Zum anderen besitzen
512 Geschäfte kaum noch eigene Lagerfläche und sind auf pünktliche Warenlieferungen
513 angewiesen. Dieses Problem müssen wir adäquat beantworten. Die Entwicklung von
514 eCommerce hat den Aufwand für Verpackungen und Paketdienste erheblich erhöht.
515 Daher sollte intensiv an Alternativen gearbeitet werden, die gleichzeitig ein
516 geändertes Verbraucher*innen-Verhalten berücksichtigen, als auch die Entwicklung
517 des Trends zur Einzelbestellung aus dem Versandzentrum umkehren können. Trotzdem
518 wollen wir für den Güter- und Warenverkehr innovative Lösungen finden, zum
519 notwendigen Transport, bspw. von Einkäufen, wollen wir eine Mischung aus
520 gemeinschaftlichen Liefersystemen, Lastenrädern und robotisierten Hilfen

521 einführen, die den Individualtransport mit Autos überflüssig machen und den
522 gesamten Briefverkehr weitgehend digitalisieren. Wenn Radfahrende oder zu Fuß
523 Gehende tödlich im Straßenverkehr verunglücken ist meist ein Auto involviert. Um
524 die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen und
525 lebenswerte städtische Umfeldler zu sichern, ist es unabdingbar, dass in
526 kürzester Zeit alle Maßnahmen für eine autofreie Stadt getroffen werden. Das
527 Dogma des Automobils aufzubrechen bedeutet jedoch mehr. Sei es bei der
528 Stellplatzverordnung in Gemeinden, der Straßenverkehrsordnung oder der Tatsache,
529 dass wir auf der Straße mit dem Auto überall hinkommen, hier gilt es einen neuen
530 Fokus zu setzen. Wo Verkehrsplaner*innen bisher nur das Autobahnkreuz am
531 Stadtrand bekannt war, treten bei einer multimodalen städtischen Verkehrsplanung
532 die Knotenpunkte in den Mittelpunkt. Sei es der Umstieg vom Car-Sharing Auto auf
533 die S-Bahn oder vom Rad auf die U-Bahn. Sichere Park'n Ride und Bike'n Train
534 Parkplätze gehören zur Infrastruktur der Zukunft. Diese wollen wir zu
535 Umsteigezentren ausbauen, die nicht nur das Umsteigen vom einen auf das andere
536 Verkehrsmittel ermöglichen, sondern je nach Bedarf und Richtung das passende
537 Gefährt oder ein Aufbewahrungsort dafür zur Verfügung steht. Zudem bieten
538 intelligente Systeme immer bessere Möglichkeiten verschiedene Takte aufeinander
539 abzustimmen und ein reibungsloses Umsteigen möglich zu machen. Der Stau am
540 Stadtrand zur Rush-Hour wird zum entspannten Umsteigen am Knotenpunkt der
541 Zukunft.

542 **Autonomes Fahren und Datenschutz**

543
544 Die Automatisierung in der Mobilität hat das Potential unsere Mobilität und auch
545 den Lebensraum Stadt zu verändern. Dabei geht es in der öffentlichen Debatte
546 meist um autonom fahrende Autos. Allerdings können auch andere Fahrzeuge - vom
547 Velomobil bis zum Hochgeschwindigkeitszug - autonom fahren. Bei U-Bahnen gibt es
548 schon lange einzelne Linien die fahrerlos fahren. Diese sind allerdings bisher
549 größtenteils vollständig unabhängige Linien, d.h. sie kreuzen keine anderen Linie
550 oder Verkehrsträger. Aufgrund der Schienenführung und der kompletten Trennung
551 von anderen Verkehrsteilnehmer*innen ist es in solchen Fällen deutlich leichter
552 einen fahrerlosen Betrieb umzusetzen. Der Verkehrs- und Lebensraum den eine
553 innerstädtische Straße darstellt ist im Vergleich sehr viel komplexer.
554 Insbesondere können in der Stadt stets Radfahrer*innen, Kinder, oder andere
555 Verkehrsteilnehmer*innen aus nicht einsehbaren Wegen auf die Straße treten. Die
556 Straßenverkehrsordnung verpflichtet Verkehrsteilnehmer*innen heute dies zu
557 berücksichtigen. Wir wollen auf jeden Fall daran festhalten, auch wenn dies die
558 Geschwindigkeiten autonomer Fahrzeuge in der Stadt drastisch reduzieren wird.
559 Wir stellen uns gegen den Traum der Automobilindustrie die Automatisierung zu
560 nutzen um eine autobeherrschte Stadt zu schaffen, in der andere
561 Verkehrsteilnehmer*innen die Straße nur noch an bestimmten Überwegen betreten
562 dürfen. Das Bild der "Autofreundlichen Stadt" des letzten Jahrtausends passt
563 nicht in unsere Vision einer menschenfreundlichen Welt! Dennoch kann autonomes
564 Fahren auch im Schritttempo sinnvoll sein, beispielsweise um Velomobile,
565 Lastenfahrräder oder andere Fahrzeuge von einer*m Nutzer*in zur*m nächsten zu
566 bewegen. Oder Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen Nahmobilität zu
567 ermöglichen. Außerhalb von großen Städten, verbinden vor allem Landstraßen
568 verschiedene Lebensräume. Wir erkennen an, dass auf Straßen auf dem Land
569 autonomes Fahren schneller möglich sein wird als in der Stadt, weil dort weniger
570 Störfaktoren auftreten. Somit können dort ggf. autonome Rufbussysteme als Teil
571 des ÖPNV, diesen sinnvoll ergänzen. Das autonome Fahren ist für uns weder
572 Allheilmittel noch Teufelszeug. Es kann die Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV und
573 weniger Energieverbrauch im Verkehrssektor unterstützen. Dafür müssen wir es
574 aber intelligent gestalten und dürfen uns nicht dem Lobbyzug der
575 Automobilindustrie anschließen. Schon heute entstehen durch Navigationsgeräte,

576 Smartphones und andere Geräte in fast allen Verkehrsmitteln Bewegungsprofile und
577 Verkehrsdaten. Dieser Trend wird sich mit dem autonomen Fahren fortsetzen. Dabei
578 muss auch in der Mobilität der Schutz personenbezogener Daten als ein
579 wesentliches Grundprinzip Bestand haben. Wir unterscheiden dabei zwischen
580 Personenbezogenen Verkehrsdaten, die dazu geeignet sind Bewegungsprofile
581 anzulegen und damit auch keine echte Anonymität erlauben, und Daten die
582 Beispielsweise durch Verkehrsbeobachtung generiert werden. Letztere können einen
583 wichtigen Beitrag dazu leisten Verkehrsströme zu lenken, Staus zu reduzieren und
584 so die Luftqualität zu verbessern. Personenbezogene Daten müssen aber geschützt
585 werden. Wir wollen keine gläsernen Verkehrsteilnehmer*innen. Daher müssen die
586 Nutzer*innen von Mobilitätsdiensten in der Lage sein, über die Weitergabe und
587 Nutzung ihrer personalisierten Daten entscheiden zu können. Zusätzlich muss der
588 Grundsatz "privacy by default" also Datenschutz als Standard gelten. Autonome
589 Fahrzeuge dürfen standardmäßig keine Daten zur kommerziellen Nutzung an Dritte
590 senden. Die Nutzung technischer Möglichkeiten zur schnelleren Versorgung nach
591 Unfällen wie beispielsweise der in der EU vorgeschriebene automatische
592 Autotruf wollen wir aber ausbauen.

593 **Mobilität ist ein Grundrecht**

594 Die Teilnahme am öffentlichen Leben, der Ärzt*innen-Besuch, das Einkaufen, für
595 viele dieser Dinge braucht es Verkehrsmittel. Damit wird Mobilität zu einem
596 unverzichtbaren Grundstein der öffentlichen Daseinsvorsorge und muss als solche
597 jederzeit vom Staat garantiert werden. Dazu gehört auch, den ÖPNV ticketlos zu
598 machen und solidarisch zu finanzieren. Es darf nicht vom Einkommen oder anderen
599 sozialen Faktoren abhängen, ob Menschen mobil sein können.
600 Gleichzeitig müssen wir den Verkehr an die Bedürfnisse der Menschen anpassen.
601 Dazu gehören auch gesundheitsschützende Maßnahmen wie effektiver Lärmschutz.
602 Verkehr in der Stadt muss den Menschen Platz bieten, sowohl neben als auch in
603 den Verkehrsmitteln. Das Fahrrad oder den Koffer mit in die Bahn zu nehmen, darf
604 kein Hindernis darstellen. Auch dazu müssen wir sämtliche Barrieren im
605 öffentlichen Raum konsequent abbauen. Einstiegs- und Orientierungshilfen für
606 Menschen mit Behinderung müssen flächendeckend zur Verfügung stehen. Außerdem
607 muss der ÖPNV konsequent an die technologischen Entwicklungen angepasst werden.
608 Außerdem müssen alle öffentlichen Verkehrsmittel im Rahmen der technischen
609 Machbarkeit mit kostenlosem WLAN ausgestattet werden. Auch das hilft auf dem Weg
610 in eine inklusive Gesellschaft, die Teilhabe ermöglicht.

611 **Den ländlichen Raum erobern - mobil auf dem Land!**

612 Was nutzt ein kostenloses Ticket für einen Bus, der niemals fährt? Mobilität in
613 Großstädten bedeutet momentan etwas grundlegend anderes als Mobilität im
614 Ländlichen Raum . Ein Viertel der Menschen in Deutschland wohnen außerhalb
615 städtischer Umgebung und haben genauso ein Recht auf Mobilität wie Menschen in
616 den Städten. Mobilität ist auf dem Land viel mehr als nur die Möglichkeit von A
617 nach B zu kommen. Mobilität bedeutet Teilhabe, Zusammenleben, Perspektiven und
618 leistet einen Beitrag zur offenen Gesellschaft. Menschen in ländlichen Gebieten
619 fühlen sich abgehängt, und sie sind es häufig auch. Bahnhöfe, die nicht mehr
620 angefahren werden, Busse, die entweder nie oder nur einmal täglich fahren.
621 Gleichzeitig ist das Auto für viele ältere Menschen schon wegen der immer
622 stärker werdenden Altersarmut keine Lösung .
623 Mobilität im ländlichen Raum bedeutet aber nicht nur mehr Busse und Bahnen
624 fahren zu lassen, sondern die Bedürfnisse des Alltags vor Ort befriedigen zu
625 können. Niemand soll gezwungen sein, täglich weite Strecken fahren zu müssen,
626 sondern die örtliche Infrastruktur muss gestärkt werden werden. Nachhaltig mobil
627 zu sein heißt, alle Bedürfnisse des Alltags mit möglichst kurzen Wegen zu
628 erfüllen und Verkehr zu vermeiden.

629 Bei der Frage der Ausgestaltung von Verkehrspolitik in der Stadt und in
630 ländlicheren Gebieten hin bis zur Peripherie werden oft sehr unterschiedliche
631 Prämissen angenommen. Meist scheitert jedoch der Versuch eine gerechte
632 Verkehrspolitik für die nicht urbanen Räume zu gestalten daran, dass immer an
633 Hand der Maximen gedacht wird, die an eine innerstädtische Verkehrspolitik
634 angelegt werden. Wer einen 5 Minuten Takt kennt, die*dem erscheint es logisch
635 eine dichtere Taktung auch für das Land zu fordern. Wer eine
636 Fahrradinfrastruktur mit ausgebauten Leitsystemen bis hin zu eigenen
637 Fahrradampeln kennt, die*der hält dies oft auch auf dem Land für das Mittel der
638 Wahl. Die immer stärker werdene Ausdifferenzierung der Möglichkeiten der
639 Fortbewegung, die in diesem Antrag an vielen Stellen beschrieben wurden,
640 ermöglicht es aber diesen hinderlichen Blickwinkel hinter sich zu lassen.
641 Verkehrspolitik für einen Weiler darf sich nicht an der Stadt messen, sondern
642 muss sich an den eigenen Bedürfnissen messen lassen. Daher fordern wir ein
643 Umdenken hin zu Sharing-Konzepten, zu Ruf-Konzepten oder intelligentem
644 Zusammenschließen verschiedener Mobilitätsformen. Dies ermöglicht es den alten
645 PKW vs. Zug vs. Fahrrad Gegensatz aufzulösen und diese Konzepte bedarfsgerecht
646 und solidarisch ineinander aufgehen zu lassen.

647
648 Mit dem Ausbau des autonomen Fahrens und der Integration autonomer Fahrzeuge in
649 den ländlichen ÖPNV muss auch der Ausbau von Radinfrastruktur einhergehen.
650 Elektrounterstützte Lastenräder erlauben es heute auch große Einkäufe schnell
651 und mit wenig energieaufwand zu transportieren. Es fehlt aber oftmals an
652 passender Infrastruktur. Radwegeplanung muss die Nutzung von Fahrrädern auch für
653 den Gütertransport unterstützen statt behindern. Elektrounterstützte Fahrräder
654 eignen sich allerdings nicht nur für den Warentransport sondern schaffen auch
655 eine vergleichsweise umweltfreundliche Mobilität für alle Menschen, die kein
656 Auto fahren können oder wollen. Sie sind das ideale Verkehrsmittel für kurze
657 Strecken innerhalb der Ortschaften und zwischen benachbarten Orten. Gerade im
658 ländlichen Bereich gibt es allerdings sehr große Qualitätsunterschiede in der
659 Radinfrastruktur. Wir fordern den flächendeckenden Ausbau von Radwegen. Entlang
660 jeder neuen oder sanierten Bundesstraße muss es breite sichere und möglichst
661 steigungsarme Radwege geben, die auch im Winter geräumt werden. Auch entlang von
662 Schienenwegen bietet sich der Ausbau von Radwegen an, da diese prinzipiell
663 steigungsarm sind. Zusätzlich bilden die Radwege einen natürlichen Abstand zu
664 Bäumen, die bei Stürmen oftmals den Bahnverkehrs zum Erliegen bringen und
665 könnten im Falle von Unfällen als Bergungsweg genutzt werden

666 **Für ein aktives Dorfzentrum.**

667 Läden schließen, Ortskerne sterben aus, während Gewerbegebiete außerhalb des
668 Ortszentrums immer mehr Raum einnehmen - die Lebensqualität in vielen ländlichen
669 Gebieten leidet unter diesen Entwicklungen. Politisch darauf zu reagieren, heißt
670 für uns, nicht einfach nur den Bus zu finanzieren, mit dem die Bürger*innen aus
671 der Dorfmitte raus ins Gewerbegebiet fahren können. Sondern ein aktives
672 kulturelles und soziales Leben in Dörfern zu ermöglichen und Daseinsvorsorge
673 zurück in die Dorfmitte zu holen. Die GRÜNE JUGEND tritt dem zunehmenden
674 Flächenfraß auf dem Land für die Schaffung neuer Gewerbegebiete entschieden
675 entgegen und fordert, die Förderung regionaler und kommunaler
676 Wirtschaftskreisläufe staatlicherseits zu unterstützen.
677 Wir wollen das Dorfzentrum auch durch soziale und kulturelle Angebote neu
678 aufleben lassen, Räume für Jugendkultur und alternative Gemeinschaftsprojekte
679 schaffen. Ein aktiver Ortskern setzt jedoch auch Änderungen im Bereich Bauen und
680 Wohnen voraus. Während am Dorfrand immer neue Wohngebiete ausgewiesen werden,
681 stehen immer mehr Wohnungen in der Dorfmitte leer. Wir treten dieser Entwicklung
682 entgegen, indem wir uns klar für den Grundsatz aussprechen: Nachverdichtung
683 statt Neubau. Wir aktivieren das Dorfzentrum, indem wir Daseinsvorsorge, Kultur

684 und Menschen wieder zurück in den Ortskern bringen. Daher fordern wir ein
685 bundesweites Moratorium für Neubauf Flächen in Bezug auf Gewerbegebiete und
686 Industrieflächen sowie einen starken Rückgang der Flächenneuersiedlung im
687 Wohnungsbaubereich.

688 **Mobilität für Gesundheit:**

689 Gesundheitsversorgung ist für uns ein existenzieller Bestandteil öffentlicher
690 Daseinsvorsorge. Wir sorgen für eine gute Gesundheitsversorgung auf dem Land. In
691 der Postdienstleistungsverordnung ist geregelt, dass der nächste Briefkasten
692 maximal 1000 Meter vom eigenen Wohnsitz entfernt werden darf. Solche Ansätze
693 gibt es nicht einmal ansatzweise für gesundheitliche Erstversorgung auf dem
694 Land. Noch nie wurden so viele Kinder in Krankenwägen zur Welt gebracht wie im
695 vergangenen Jahr, da immer mehr Geburtsstationen schließen. Landärzt*innen
696 schließen ihre Praxen, das nächste Klinikum ist mehr als eine Stunde Autofahrt
697 entfernt. Wir fordern einen gesetzlichen Anspruch auf eine medizinische
698 Mindestversorgung - überall. Auch hier gilt, dass ein würdiges Leben, ein
699 mobiles Leben auf dem Land erst dadurch ermöglicht wird, wenn die medizinische
700 Infrastruktur wieder nah an die Menschen heranrückt. Das kann nur gelingen, wenn
701 der Staat wieder Gesundheitsversorgung als ureigenste Aufgabe anerkennt, sich
702 der zunehmenden Privatisierung der Gesundheitsversorgung entgegenstellt und
703 klare Mindestversorgungsansprüche gesetzlich festlegt.

704 **ANWOHNERINNEN VOR LÄRM DURCH VERKEHR SCHÜTZEN!**

705 Der Lärm, den Anwohner*innen von vielbefahrenen Straßen, Güterzugstrecken und
706 Flughäfen und ertragen müssen ist oft immens. Für uns geht der Schutz der
707 Anwohner*innen vor Profitinteressen der Logistikunternehmen und dem günstigen
708 Ausbau der Infrastruktur. Wir fordern deshalb, dass viel befahrene
709 Güterzugstrecken mit ausreichendem Lärmschutz ausgestattet werden. An allen
710 Flughäfen in der Nähe von Wohngebieten soll ein generelles Nachtflugverbot von
711 22 bis 6 Uhr gelten. Auch an Autobahnen und viel befahrenen Straßen, die durch
712 Wohngebiete führen, ist guter Lärmschutz elementar. Die Umgehung von
713 Wohngebieten hat beim Neubau und Ausbau von Mobilitätsinfrastruktur Priorität.
714 Bei Innovationen und technischem Fortschritt in der Entwicklung von
715 Verkehrsmitteln ist für uns daher auch insbesondere darauf zu achten, dass die
716 Verkehrsmittel die Gesundheit von Anwohner*innen schonen.

717 **Mobil für Bildung.**

718 Auch für Bildung auf dem Land gilt: Mehr Schulbusse zu den 60 Minuten und noch
719 weiter entfernten Schulen sind nicht die Lösung. Stattdessen wollen wir
720 Grundschulen wie auch Gemeinschaftsschulen aus den großen Kreisstädten zurück
721 aufs Land zu bringen und dabei auch auf gemeinschaftsorientierte Lehr- und
722 Lernformen setzen, die auch kleinen Schulen das Überleben ermöglichen. Die
723 GRÜNE JUGEND fordert den einfachen Schulweg auf maximal 30 Minuten zu begrenzen.
724 Es kann nicht sein, dass Schulen und damit Perspektiven verschlossen werden,
725 denn Bildung ist ein Grundrecht. Und zwar nicht nur bis zum Ende der
726 Sekundarstufe, sondern lebenslang. Aus- und Weiterbildung auf dem Land zu
727 ermöglichen und zwar in erreichbarer Nähe sehen wir als grundlegendes Element
728 einer nachhaltigen Förderung des ländlichen Raums.

729 **Mobil für soziale Teilhabe.**

730
731 Gemeinschaft ist gerade in ländlichen Regionen sehr wichtig. Aber wenn kein Bus

732 mehr fährt, dann bleibt auch das Sozialleben auf der Strecke, da man gerade auch
733 in ländlichen Regionen oft weiter fahren muss, um beispielsweise auf politisch
734 Gleichgesinnte zu treffen, mit denen man sich engagieren will.
735 Und wenn man abends in die Großraumdisco fährt, erscheint für das Heimkommen oft
736 das selbst fahren unter Drogeneinfluss als einfachste Möglichkeit. Egal wo auf
737 dem Land, es braucht von morgens bis in die Nacht eine Angemessene Taktung auf
738 allen Linien, wenn sich der ÖPNV nachhaltig durchsetzen und zuverlässiges Bus-
739 und Bahnfahren als Daseinsvorsorge und damit wieder als ein Anrecht der
740 Bevölkerung wahrgenommen werden soll.
741 Bei Gesundheitsversorgung, kommunalen Wirtschaftskreisläufen und dem
742 öffentlichen Nahverkehr beobachten wir es, genauso wie bei der Schließung von
743 Ämtern, Polizeistationen oder Feuerwehrstellen. Vieles bricht weg, weil der
744 Staat es nicht finanziert und notdürftigen Ersatz auslagert.
745 Daseinsvorsorge ist die vornehmliche Aufgabe des Staates. Dieser ist er in den
746 vergangenen Jahren nicht nachgekommen. Damit muss Schluss sein!

747 **Von Tür zu Tür auch auf dem Land.**

748 Vielerorts wurden in den letzten Jahren Bahnhöfe stillgelegt und ganze Strecken
749 nicht mehr angefahren. Ein umfassendes Mobilitätskonzept muss diesen Trend
750 umkehren und dafür Sorge tragen, dass auch längere Strecken auf dem Land kein
751 Problemsind. Das geht am Besten mit der Bahn. Wir wollen ein Bahnsystem, das
752 sich an die Bedürfnisse der Menschen anpasst und sie dort abholt, wo sie sind
753 oder wo sie mit dem Bus oder dem Fahrrad ohne Probleme hinkommen. Analog zum
754 Bussystem wollen wir auch hier das Bedarfshaltesystem digitalisieren und so eine
755 möglichst schnelle Reise ermöglichen.

756

757

758 **Unendliche Weiten - Unsere Vision der Raumfahrtspolitik**

759 Die Erforschung des Universums brachte uns schon viele Erkenntnisse über unsere
760 Erde, bspw. leisten Erdbeobachtungssatelliten einen wichtigen Beitrag für die
761 Klimapolitik. Im Rahmen dessen kann die Weltraumforschung wichtige Erkenntnisse
762 bringen. Weiterhin dient sie als Frühwarnsystem für Sonnenstürme und kann zur
763 Warnung und Abwehr von Asteroiden, die die Erde treffen würden, dienen. Aber
764 nicht nur aufgrund dieser Synergieeffekte sollten wir mit der Beobachtung
765 entfernter Galaxien mit Teleskopen und dem Vordringen zu anderen Planeten und
766 Objekten im Sonnensystem mit Raumsonden fortfahren bzw. diese fokussieren. Auf
767 wissenschaftlicher Grundlage lassen sich Technologien vom Ionenantrieb bis zum
768 Sonnensegel durchdenken. Perspektivisch bietet ein Weltraumlift das Potential,
769 die Möglichkeiten der Raumfahrt zu revolutionieren. Selbst der Warp-Antrieb wird
770 auf theoretischer Ebene von vielen Wissenschaftler*innen nicht ausgeschlossen.
771 Das Potential dieser Technologien ist enorm. Aber auch in der Raumfahrtspolitik
772 müssen wir darüber streiten, welchen Fokus wir legen wollen. Wir wollen die
773 Raumfahrtspolitik vor allem in die Dienste der Klimapolitik und der
774 Klimaforschung stellen und setzen uns dabei auch dafür ein, die Auswirkungen der
775 Raumfahrt auf Klima und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört für
776 uns auch ein Verbot der Entsorgung von Weltraumschrott in den Weltraum und die
777 Forschung an möglichst emissionsarmen Antrieben in der Raumfahrt. Außerdem ist
778 uns klar, dass eine echte Entwicklung in der Raumfahrt kaum von einzelnen
779 Staaten oder Firmen ausgehen kann. Deshalb sehen wir die Internationale
780 Staatengemeinschaft in der Pflicht zu handeln. Die ISS ist in diesem Aspekt ein
781 gelungenes Beispiel aus der Raumfahrt.

782 Derzeitige Fortschritte in der Wiederverwendbarkeit von Raketen sind ein
783 Beispiel dafür, wie schnell sich die Raumfahrt weiterentwickeln kann. Die
784 Robotik bietet hierbei ein enormes Potential für die unbemannte Raumfahrt, die
785 auf absehbare Zeit die beste Möglichkeit unser Sonnensystem zu verlassen
786 darstellen wird.

787 So dringen wir in Galaxien vor, die nie ein Mensch zuvor gesehen hat!

Begründung

Erfolgt mündlich.