

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

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

308 kann nicht sein, dass in der 1. Klasse massig Platz ist, während in der 2.
309 Klasse Menschen auf dem Boden sitzen.
310 Gleichzeitig hört Mobilität nicht an Landesgrenzen auf, als soziales Projekt
311 kann sie diese zerschlagen und dem wollen wir folgen. Wir fordern das Recht auf
312 globale Mobilität, unabhängig von Herkunft, Staatsangehörigkeit oder
313 Geldbeutel. Deshalb fordern wir die Abschaffung der diskriminierenden Visa-
314 Praxis ebenso wie die ticketlose Bereitstellung von Verkehrsmitteln. Wir wollen
315 in einer Welt leben, in der alle dort hin können, wo sie hin wollen, denn nur
316 das kann eine gerechte Welt sein.

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

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

335

336

337 **Guter Güterverkehr**

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

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

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

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

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

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

413
414 Für eine zukunftsfähige Mobilität dürfen unterschiedliche Verkehrsmittel
415 nicht mehr getrennt voneinander betrachtet werden. Wir müssen Mobilität als
416 das verstehen was sie ist, multimodal und den jeweiligen Voraussetzungen
417 geschuldet. Wir brauchen eine intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln, die

418 effizient ist und die jeweiligen Gegebenheiten berücksichtigt. Die zunehmende
419 Digitalisierung des Verkehr bietet eine große Chance Effizienz und eine
420 intelligente Verkehrsführung zu ermöglichen. Smarter Verkehr muss endlich
421 Wirklichkeit werden.

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

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

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

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

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

461
462 Die Stadtplanung muss sich verändern. Fahrradwege und ausreichend
463 Abstellplätze müssen von vorne herein mitgedacht und gekennzeichnet werden und
464 auch Fahrradsharingkonzepte, vor allem auch für Lastenfahrräder, müssen
465 geschaffen werden.

466 Für die Stärkung von individueller Mobilität wollen wir, dass Städte einen
467 Großteil ihrer öffentlichen Flächen umstrukturieren, damit diese wieder

468 lebenswerter werden. Ob mit dem Board oder Inlinern, als Familie mit
469 Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen oder einfach nur zu Fuß von A nach B:
470 Vor diesem Hintergrund fordern wir die Einführung großer innerstädtischer
471 Begegnungszonen. Kfz und LKW sollen von diesen ausgeschlossen werden, um so
472 mögliche Konflikte zu reduzieren. So entstehen kulturelle Räume des
473 Zusammenlebens und des Austauschs, die die Stadt lebenswert machen. In einem
474 ersten Schritt fordern wir dahingehend die verstärkte Einrichtung von
475 Fahrradschnellwegen, Fahrradstraßen und Fußgänger*innenzonen. Aber auch
476 schnelle und leise Verkehrsmittel wie beispielsweise Fahrräder können bei
477 hohem Tempo zu Konflikten in diesen Begegnungszonen führen. Daher muss es für
478 den Durchgangsverkehr gute und schnelle Alternativrouten geben.

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

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

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

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

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

547 **Autonomes Fahren und Datenschutz**

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

578 noch Teufelszeug. Es kann die Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV und weniger
579 Energieverbrauch im Verkehrssektor unterstützen. Dafür müssen wir es aber
580 intelligent gestalten und dürfen uns nicht dem Lobbyzug der Automobilindustrie
581 anschließen. Schon heute entstehen durch Navigationsgeräte, Smartphones und
582 andere Geräte in fast allen Verkehrsmitteln Bewegungsprofile und Verkehrsdaten.
583 Dieser Trend wird sich mit dem autonomen Fahren fortsetzen. Dabei muss auch in
584 der Mobilität der Schutz personenbezogener Daten als ein wesentliches
585 Grundprinzip Bestand haben. Wir unterscheiden dabei zwischen Personenbezogenen
586 Verkehrsdaten, die dazu geeignet sind Bewegungsprofile anzulegen und damit auch
587 keine echte Anonymität erlauben, und Daten die beispielsweise durch
588 Verkehrsbeobachtung generiert werden. Letztere können einen wichtigen Beitrag
589 dazu leisten Verkehrsströme zu lenken, Staus zu reduzieren und so die
590 Luftqualität zu verbessern. Personenbezogene Daten müssen aber geschützt
591 werden. Wir wollen keine gläsernen Verkehrsteilnehmer*innen. Daher müssen die
592 Nutzer*innen von Mobilitätsdiensten in der Lage sein, über die Weitergabe und
593 Nutzung ihrer personalisierten Daten entscheiden zu können. Zusätzlich muss
594 der Grundsatz "privacy by default" also Datenschutz als Standard gelten.
595 Autonome Fahrzeuge dürfen standardmäßig keine Daten zur kommerziellen Nutzung
596 an Dritte senden. Die Nutzung technischer Möglichkeiten zur schnelleren
597 Versorgung nach Unfällen wie beispielsweise der in der EU vorgeschriebene
598 automatische Notruf wollen wir aber ausbauen.

599 **Mobilität ist ein Grundrecht**

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

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

618 Was nutzt ein kostenloses Ticket für einen Bus, der niemals fährt? Mobilität
619 in Großstädten bedeutet momentan etwas grundlegend anderes als Mobilität im
620 Ländlichen Raum . Ein Viertel der Menschen in Deutschland wohnen außerhalb
621 städtischer Umgebung und haben genauso ein Recht auf Mobilität wie Menschen in
622 den Städten. Mobilität ist auf dem Land viel mehr als nur die Möglichkeit von
623 A nach B zu kommen. Mobilität bedeutet Teilhabe, Zusammenleben, Perspektiven
624 und leistet einen Beitrag zur offenen Gesellschaft. Menschen in ländlichen
625 Gebieten fühlen sich abgehängt, und sie sind es häufig auch. Bahnhöfe, die
626 nicht mehr angefahren werden, Busse, die entweder nie oder nur einmal täglich
627 fahren. Gleichzeitig ist das Auto für viele ältere Menschen schon wegen der
628 immer stärker werdenden Altersarmut keine Lösung .
629 Mobilität im ländlichen Raum bedeutet aber nicht nur mehr Busse und Bahnen
630 fahren zu lassen, sondern die Bedürfnisse des Alltags vor Ort befriedigen zu

631 können. Niemand soll gezwungen sein, täglich weite Strecken fahren zu müssen,
632 sondern die örtliche Infrastruktur muss gestärkt werden. Nachhaltig
633 mobil zu sein heißt, alle Bedürfnisse des Alltags mit möglichst kurzen Wegen
634 zu erfüllen und Verkehr zu vermeiden.

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

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

673 **Für ein aktives Dorfzentrum.**

674 Läden schließen, Ortskerne sterben aus, während Gewerbegebiete außerhalb des
675 Ortszentrums immer mehr Raum einnehmen - die Lebensqualität in vielen
676 ländlichen Gebieten leidet unter diesen Entwicklungen. Politisch darauf zu
677 reagieren, heißt für uns, nicht einfach nur den Bus zu finanzieren, mit dem
678 die Bürger*innen aus der Dorfmitte raus ins Gewerbegebiet fahren können.
679 Sondern ein aktives kulturelles und soziales Leben in Dörfern zu ermöglichen
680 und Daseinsvorsorge zurück in die Dorfmitte zu holen. Die GRÜNE JUGEND tritt
681 dem zunehmenden Flächenfraß auf dem Land für die Schaffung neuer
682 Gewerbegebiete entschieden entgegen und fordert, die Förderung regionaler und
683 kommunaler Wirtschaftskreisläufe staatlicherseits zu unterstützen.
684 Wir wollen das Dorfzentrum auch durch soziale und kulturelle Angebote neu
685 aufleben lassen, Räume für Jugendkultur und alternative Gemeinschaftsprojekte

686 schaffen. Ein aktiver Ortskern setzt jedoch auch Änderungen im Bereich Bauen
687 und Wohnen voraus. Während am Dorfrand immer neue Wohngebiete ausgewiesen
688 werden, stehen immer mehr Wohnungen in der Dorfmitte leer. Wir treten dieser
689 Entwicklung entgegen, indem wir uns klar für den Grundsatz aussprechen:
690 Nachverdichtung statt Neubau. Wir aktivieren das Dorfzentrum, indem wir
691 Daseinsvorsorge, Kultur und Menschen wieder zurück in den Ortskern
692 bringen. Daher fordern wir ein bundesweites Moratorium für Neubauf Flächen in
693 Bezug auf Gewerbegebiete und Industrieflächen sowie einen starken Rückgang der
694 Flächenneuversiedlung im Wohnungsbaubereich.

695 **Mobilität für Gesundheit:**

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

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

712 Der Lärm, den Anwohner*innen von vielbefahrenen Straßen, Güterzugstrecken und
713 Flughäfen und ertragen müssen ist oft immens. Für uns geht der Schutz der
714 Anwohner*innen vor Profitinteressen der Logistikunternehmen und dem günstigen
715 Ausbau der Infrastruktur. Wir fordern deshalb, dass viel befahrene
716 Güterzugstrecken mit ausreichendem Lärmschutz ausgestattet werden. An allen
717 Flughäfen in der Nähe von Wohngebieten soll ein generelles Nachtflugverbot von
718 22 bis 6 Uhr gelten. Auch an Autobahnen und viel befahrenen Straßen, die durch
719 Wohngebiete führen, ist guter Lärmschutz elementar. Die Umgehung von
720 Wohngebieten hat beim Neubau und Ausbau von Mobilitätsinfrastruktur Priorität.
721 Bei Innovationen und technischem Fortschritt in der Entwicklung von
722 Verkehrsmitteln ist für uns daher auch insbesondere darauf zu achten, dass die
723 Verkehrsmittel die Gesundheit von Anwohner*innen schonen.

724 **Mobil für Bildung.**

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

736 **Mobil für soziale Teilhabe.**

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

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

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

763

764

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

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

791 Robotik bietet hierbeit ein enormes Potential für die unbemannte Raumfahrt, die
792 auf absehbare Zeit die beste Möglichkeit unser Sonnensystem zu verlassen
793 darstellen wird.
794 So dringen wir in Galaxien vor, die nie ein Mensch zuvor gesehen hat!

Begründung

Erfolgt mündlich.