

## 1. Freie Fahrt für das Rad!

Die Förderung des Radverkehrs spielt für uns eine sehr wichtige Rolle.

Wir wollen sichere, ununterbrochene und zusammenhängende Radverkehrsnetze auf allen Ebenen (Stadt, Umland, Überland) mit zeitgemäßer Kennzeichnung und Beschilderung. Insbesondere Radschnellwege welche Städte in Ballungsräumen miteinander verbinden, sind eine riesige Chance für Mensch und Umwelt (Straßen zu entlasten sollte hinsichtlich des Rebound-Effekts keine Priorität haben s. Beispiel RS1).

Um die Reichweite von elektrisch unterstützten Fahrrädern ohne notwendiges Mitführen von Ladegeräten zu erhöhen brauchen wir standardisierte Ladesysteme.

Wir fordern strenge Kontrollen von Falschparkern auf Radverkehrsanlagen und zeitgemäße bauliche Maßnahmen um Falschparken im Vorfeld zu unterbinden (z. B. durch Anlehnbügel im Kreuzungsbereich).

Eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h ist allein aus Sicherheitsgründen eine wichtige Maßnahme. In diesem Zusammenhang sollte auch die Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit von Pedelecs auf 30 km/h untersucht werden. Dadurch kommt es evtl. zu weniger Überholvorgängen durch andere Verkehrsteilnehmer was die Sicherheit aller erhöht.

Radfahren muss insbesondere in der Stadt schnell, einfach und sicher sein. Weiße Linien auf die Straße zu zeichnen reicht häufig nicht aus und bewirkt oft auch keine nennswerte Erhöhung des Radverkehrsanteils. Wir fordern die öffentlichen Stellen auf, die Aufteilung der Straße zu überdenken und diese von Außen nach Innen zu planen. Runder (Fließender?) motorisierter Individualverkehr (MIV) darf nicht vor den Bedürfnissen effizienterer Verkehrsteilnehmer stehen, sondern muss sich diesen unterordnen. Das Argument "es gibt keinen Platz" wird durch diese Änderung der Perspektive in vollem Umfang entkräftet. Mit den Niederlanden (z. B. Amsterdam, Groningen), Dänemark (z. B. Kopenhagen) und England (insb. London) gibt haben Deutschlands Nachbarn schon vor Jahrzehnten die richtigen Entscheidungen getroffen profitieren heute in entscheidender Weise. London hat erst vor wenigen Monaten bauliche Maßnahmen ergriffen, um den Radverkehr zu verbessern und so dem Stau und der Luftverschmutzung in der Stadt Herr zu werden. Nach diesen Vorbildern muss es möglich sein, eine von MIV und Fußverkehr baulich getrennte Radinfrastruktur zu ermöglichen.

Das Quellen- und Zielverhältnis beim Fahrradparken muss neben der eigentlichen Infrastruktur im Fordergrund stehen. Nicht nur am Ziel wie z. B. an einem Bahnhof muss es ausreichende Abstellmöglichkeiten geben, sondern auch in den Wohnquartieren. Nur durch einen schnellen und einfachen Zugang erreicht man, dass das Rad vor dem Auto gewählt wird. Das Rad, welches man zunächst aus dem Keller holen muss, ist deutlich unattraktiver, als das Auto, welches vor der Tür steht.

**Freie Fahrt für das Rad!**

---

## 2. Mehr ÖV für alle!

Wir fordern, dass der öffentliche Verkehr eine **Finanzierung** bekommt, die ein Niveau für alle Bevölkerungsschichten und eine angemessene Bezahlung der Angestellten sichert.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs könnte durch **dynamische Fahrpreise** in Abhängigkeit der Auslastung verstetigt werden, so dass zum Beispiel die Nutzung in Randzeiten vergünstigt wird.

Die Nutzung von angrenzenden Verkehrsverbänden sollte durch **günstige Abonnements** ähnlich dem niederösterreichischen 365€-Ticket gefördert werden, um die Attraktivität des ÖV insbesondere für Fahrten oberhalb der Reichweite des Fuss- und Radverkehrs zu steigern.

Die **Fahrpreisgestaltung** soll flächendeckend solidarisch und bedarfsgerecht werden und einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Gebrauch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor haben.

Je nach kommunaler, finanzieller Situation soll der ÖV zunehmend **durch Umlagen** finanziert oder auf die Einführung eines Bürgertickets hingewirkt werden.

Die **Subventionen** für den ÖPNV sollen durch Steuern und Abgaben auf die Nutzung weniger effizienter Verkehrsträger querfinanziert werden.

Die **Investitionen** in Infrastruktur und Schienen müssen deren Erhalt sicherstellen und auf eine Steigerung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs und die Senkung der dadurch entstehenden Emissionen abzielen.

Die Nutzung der vorhandenen Ressourcen sollen durch eine **Integration** der Fahrpläne und des Ticketverkaufs auf allen Ebenen optimiert werden.

In der Hauptverkehrszeit sollte auf eine flächendeckende **30-Minuten Taktung** als Minimalstandard hingearbeitet werden.

Die **Kommunikation** innerhalb des ÖV muss an den Schnittstellen verbessert werden. Insbesondere digitale Anzeigen sollten vorrangig zur Kommunikation von Nutzerinformationen statt für Werbezwecke genutzt werden.

Es sollten Anreize entstehen, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf Park and **Ride-Parkflächen** am Rande der Städte zurückzulassen.

Die **Kombinierbarkeit** mit den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes, insbesondere mit dem Fahrrad, soll durch bedarfsorientierte Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten, zeitgemäße Abstellanlagen und die Förderung von Falträdern verbessert werden.

Auch in den Randzeiten wie im Nachtverkehr soll eine niederschwellige **Basisabdeckung** durch Sammeltaxen u.a. gewährleistet sein. So werden die Bedürfnisse der Bürger auch unabhängig von Gewinnmaximierung befriedigt.

Das sind unsere Forderungen für den öffentlichen Verkehr. Was meinst du? Welche weiteren Maßnahmen sollten berücksichtigt werden, damit der ÖV für alle sinnvoll nutzbar gemacht werden kann. Schreib es uns in einen Kommentar.

---

### 3. Multimodal

#### Umsteigen und Fläche sinnvoll nutzen

Immer mehr Menschen leben in Städten und bestehende Metropolen werden weiter verdichtet. Wie kann man den zur Verfügung stehenden Raum effektiver nutzen?

Wir glauben, dass genug Fläche für alle Bewohner\*innen, Verkehrsteilnehmenden, Altersklassen und Aktivitäten im öffentlichen Raum möglich ist. Dafür muss die Flächenverteilung den Bedürfnissen der Menschen angepasst werden, statt die Versorgung mit Parkflächen für den Autoverkehr zu priorisieren.

Wir alle wollen mobil sein, schnell von einem Ort zum anderen kommen, auf dem Weg zur Arbeit Einkäufe tätigen, oder Alltägliches erledigen. Wir wollen unsere Zeit nicht eingepfercht in kleinen im Stau stehenden Metallkisten verbringen. Dafür brauchen wir schöne, barrierefreie, kurze Wege, die zum Laufen, Radfahren und anderen Formen der aktiven Mobilität einladen und eine effektive Vernetzung von Orten über einen finanziell attraktiven und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Damit Pendler auf Bus, Bahn, Pedelecs und Rad umsteigen, bedarf es ein vernetztes Mobilitätssystem, welches den einfachen, barrierefreien Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsformen und Verkehrsträgern ermöglicht. Die Schweiz ist mit ihrem Multipass für ÖPNV, Car- und Bike-Sharing, Bus, Bahn und elektrischer Mobilität bereits ein gutes Vorbild. Auf eine

Mobilitätsabgabe aller Bürger\*innen und durch andere Umlagen finanzierte Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist hinzuarbeiten.

Dann wird auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb der Städte auf seinen sinnvollen Einsatzbereich reduziert. Räume für das umfassend wissenschaftlich begleitete Testen und Nutzen von autonomen Fahrzeugen für Lieferverkehr oder Personentransport sollten zur Vorbeugung einer wilden Ausbreitung dieser Technologie vorbeugend zur Verfügung gestellt werden.

Die vorhandenen und neu entstehenden Straßen sollten "**von außen nach innen geplant werden**" (Fuß vor Rad vor ÖPNV vor MIV) und so den umweltfreundlicheren Mobilitätsformen Vorrang einräumen. Überflüssig gewordene Straßen und Parkflächen sollten durch partizipative Prozesse begleitet umgenutzt, versiegelte Flächen aufgebrochen und damit Straßen in Grün- und Freizeitanlagen rückgebaut werden.

---

## 4. Was Mobilität wirklich kostet

Jeder Mensch hat ein **Bedürfnis nach Mobilität** und ist dadurch häufig der Entscheidung ausgesetzt, dieses durch verschiedenste Verkehrsträger und Verkehrsmittel zu befriedigen. Von der Macht der Gewohnheit abgesehen, kommt diese **Entscheidung häufig aufgrund der unmittelbaren Kosten** der untereinander konkurrierenden Mobilitätsoptionen zustande.

Leider werden dabei häufig nur die **internen Kosten**, also Kosten, die unmittelbar durch den Gebrauch des Verkehrsmittels zustande kommen, betrachtet, wie z.B. Kraftstoffkosten bei einem Pkw. Durch die Nutzung eines Verkehrsmittels entstehen jedoch auch externe Kosten, welche meistens nur in eingeschränkter Weise bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Diese **externen Kosten** (z.B.: für Abgase, Klimaschäden, Gesundheitsschäden durch Lärm, Unfälle und mangelnde Bewegung, Unfallkosten, Infrastrukturkosten, Sicherung der Energieimporte) müssen durch andere Menschen, Länder, sowie kommende Generationen getragen werden. Das ist unfair, weil Wesen Kosten tragen müssen, die sie gar nicht verursacht haben. Hinsichtlich der klimatischen Auswirkungen werden so die gegenwärtigen (Umwelt-) Probleme und gesellschaftlichen Auswirkungen in die Zukunft verschoben - getreu dem Motto "nach mir die Sintflut".

Es ist also an der Zeit, diese **externen Kosten zu internalisieren** und damit eine "**Kostenwahrheit**" auf dem Verkehrsmarkt zu schaffen. Nur so lassen sich erstrebenswerte Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger verwirklichen und die Verzerrung bei der Entscheidung von Akteuren auf dem Verkehrsmarkt korrigieren.

Dieser dynamische Prozess kann nur effizient gestaltet werden, wenn die Politik federführend eingreift.

**Deshalb fordern wir vom Zukunftscamp Mobilität:**

"Eine Internalisierung der externen Kosten im Verkehr und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger auf dem Verkehrsmarkt."

---

## 5. Ohne Energiewende keine Verkehrswende!

Wir fordern nachhaltigen Verkehr, der Trend geht zu energiesparenden Fahrzeugen, wir testen neue Verkehrsmittel wie das Pedelec und bald das autonome Fahrzeug. Im Verkehrssektor tut sich zurzeit Einiges. Allerdings dürfen wir dabei einen Aspekt nicht außer Augen lassen: Wir benötigen für fast alle Transportaufgaben Energie. Wenn wir also die großen Chancen, z.B. eines Elektroautos, aufzählen, sollten wir im gleichen Atemzug auch erwähnen wo eigentlich die benötigte Energie herkommt. Was nutzt uns ein

energiesparendes Elektrofahrzeug, wenn der erforderliche Strom aus Atom- oder sogar Kohlekraftwerken kommt?

Die Bahnbranche macht's vor: Die Deutsche Bahn garantiert, nach eigenen Angaben, die Beförderung aller BahnCard-Kunden zu 100% mit erneuerbaren Energien, die in das Bahnstromnetz aus regenerativen Quellen eingespeist wird. Bis 2020 will sie den Anteil erneuerbaren Energien im Bahnstrom auf 45% anheben, dann also auch für alle, nicht nur für BahnCard-, Kunden. Wir begrüßen diese Entwicklung und fordern den Schienenverkehrssektor auf: Weiter so in der Vorreiterrolle gegenüber anderen Verkehrsmitteln, baut den regenerativen Anteil der Energien weiter aus: **100% Ökostrom für die Schiene!**

Anders sehen die Entwicklungen abseits der Bahntrassen aus. Jüngst wurde die Subventionierung von Elektro- und Hybridautos in Deutschland beschlossen. Die subventionierten Fahrzeuge bewegen sich teilweise mithilfe fossiler Brennstoffe, wie z.B. Benzin oder Diesel aus Erdöl, also alles andere als nachhaltig. Man möchte meinen, wenigstens ein Elektroauto sollte sich umweltfreundlich und CO<sub>2</sub>-neutral bewegen. Das ist in Deutschland allerdings nicht so: Nach Angaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (von 2015) bezieht die Bundesrepublik Deutschland Strom zu 42,3% aus Stein- und Braunkohle sowie zu 14,2% aus Kernenergie.

Wer also sein Elektrofahrzeug am öffentlichen Stromnetz auftankt, tankt neben Strom auch einen großen Teil an CO<sub>2</sub>-Emissionen mit. Das gilt natürlich nicht nur für das Elektroauto, sondern auch für alle anderen Verkehrsmittel, die auf elektrischen Strom aus dem öffentlichen Stromnetz angewiesen sind. Nicht zu vergessen: Auch bei der Herstellung der Elektrofahrzeuge wird Energie verbraucht. Wir fordern deshalb: (1.) am beschlossenen Atomausstieg festzuhalten und (2.) die Entwicklung und den Ausbau von erneuerbaren Energien zu fördern, um somit den Strom umweltfreundlicher zu machen.

**Ohne Energiewende keine Verkehrswende!**

---

---

## 6. Bildung

### **Mobilitätsbildung für Alle und ein verständnisvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmenden**

Bildung und Mobilität sind Themen, welche jeden einzelnen über das gesamte Leben hinweg betreffen.

Und doch wird Bildung immer noch vorwiegend im Rahmen formaler institutionalisierter Schulbildung verstanden und weniger als lebenslanges Lernen im Sinne von wachsendem Erfahrungswissen. Die Mobilität im Sinne physischer Fortbewegung, wie auch Zugang zu Bildungsangeboten vor allem junger, wie auch älterer Menschen, und Menschen mit eingeschränkten physischen wie auch finanziellen Möglichkeiten ist gerade im ländlichen Raum oft nicht gegeben. Nicht jeder verfügt über ein Auto und gesellschaftlich ist dies im Sinne von nachhaltiger Entwicklung auch nicht erstrebenswert.

Wäre es nicht besser, Bildung über Mobilitätsangebote anzubieten, die Menschen unabhängig von Alter, Herkunft etc. dazu befähigt, sich ihre Umgebung unabhängig von motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu erschließen?

Verkehrserziehung in Grundschulen bezieht im Wesentlichen den Status Quo ein, eröffnet aber wenig Räume für wünschenswerte Zukunftsszenarien, wie Mobilität umweltverträglich und zukunftsweisend aussehen könnte. Sich stetig wandelnde und intransparente Tarif-Systeme machen die Nutzung des Öffentlichen Verkehrsnetzes (ÖPNV) für Menschen verschiedener kultureller Hintergründe, Altersgruppen etc. schwierig. Wäre es nicht besser, das System nicht nur zu vereinfachen, sondern auch Angebote zu schaffen, Menschen an die Nutzung heranzuführen, um auch davon zu profitieren? Die Lernangebote könnten außerdem zu einer stetigen Verbesserung des Mobilitätssystems (ÖPNV, Car-, Bike, Ride-Sharing) im Sinne der Nutzerfreundlichkeit führen, was wiederum die Nutzung des ÖPNV erhöht und somit die Rentabilität derzeit weniger genutzter Streckenverbindungen fördern würde.

Mobilitätsbildung im Rahmen von Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) der UNESCO ist ein wichtiger Teil im Rahmen der nachhaltigen Transformation aktueller gesellschaftsökonomischer Systeme hin zu einer klimaverträglichen Zukunft. Darum fordern wir vom Zukunftscamp Mobilität: Mobilitätsbildung für Alle und ein verständnisvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden!

---