

## A3 Wir brauchen eine Utopie für die nachhaltige Mobilität!

Antragsteller\*in: Jan Vorbrodt (KV Magdeburg)

Tagesordnungspunkt: 4.2. Inhaltliche Anträge

### Antragstext

Die deutsche Verkehrspolitik ist desaströs – und das war auch nie anders. Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland seit 1990 insgesamt um unzureichende 40,4 Prozent abgenommen haben, beträgt die Abnahme im Sektor Verkehr nur katastrophale 9,4 Prozent (1). Schuld daran ist eine Politik, die sich bedingungslos dem Auto unterwirft, Wissenschaftler\*innen seit den 70er Jahren konsequent ignoriert und sogar die Interessen der Bürger\*innen missachtet.

Aber wie ist eigentlich der aktuelle Stand? – Seit Gründung der BRD arbeiten die Verkehrsministerien daran, Landschaften, Städte und Dörfer mit immer mehr und immer breiteren Autobahnen, Schnellstraßen und Nebenstraßen zuzubetonieren. Die Schienen wurden im Rekordtempo abgebaut – dafür stauen sich auf der A2 die LKW bis nach Brandenburg. Die Ticketpreise für den Nah- und Regionalverkehr müssen weiter steigen – denn sonst wäre kein Geld mehr für die ganzen Auto-Subventionen da. Die Radwege (wenn überhaupt vorhanden) fallen seit Jahrzehnten auseinander – aber Großprojekte werden durchgedrückt, wie der neue Tunnel für 200.000.000 Euro in Magdeburg, der die Innenstadt endgültig in eine Wüste voller Lärm und Blech verwandelt. Die konservativen Parteien in Sachsen-Anhalt freuen sich, dass Zebrastreifen vor der Schule verboten sind – und planen schon die nächste Straße mitten durch die Natur.

Die Stadtplanung für den toxischen Mann? – Nachhaltige Mobilität beginnt bei einer sozial gerechten und ökologischen Stadtplanung. Unser Ziel ist deswegen eine 15-Minuten-Stadt. Das bedeutet, alle wichtigen Orte des Alltags sind innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erreichbar. Von zu Hause aus befinden sich innerhalb eines Radius von fünf Kilometern Einkaufsläden, Arbeitsplätze, Parks, Kindergärten, Schulen, Ärzt\*innen sowie weitere soziale Einrichtungen (2). So werden weite Pendelwege, die häufig mit dem Auto zurückgelegt werden, vermieden. Dadurch werden die Straßen entlastet sowie klimaschädliche Emissionen verhindert. Außerdem wird eine umfassende Mobilität auch für die Menschen ermöglicht, die kein Auto besitzen oder kein Auto fahren können. Dazu zählen insbesondere Kinder, Jugendliche, Ältere, Menschen mit Beeinträchtigung aber auch ökonomisch schwächere Personen, die sich in der aktuellen Situation kaum ein Auto leisten können. Somit stellt eine nachhaltige Stadtplanung auch eine finanzielle Entlastung dar. Das gilt sowohl für Personen, die nicht auf den Kauf eines Autos angewiesen sind, als auch für Kommunen, die keine unnötigen Straßen teuer instand halten müssen. Eine moderne Stadtplanung muss konsequent soziale und ökologische Aspekte einhalten. Wie bereits beschrieben müssen nachhaltige Städte und Dörfer wirklich allen Menschen zugänglich gemacht werden. Auch die soziale Sicherheit, insbesondere von FLINTA\*-Personen, muss gewährleistet werden durch hell beleuchtete Gehwege und sicheren Mobilitätsangeboten auch nachts. Der Wohnungsbau muss vorangebracht werden und gemeinwohlorientiert sein. Um ökologischen Ansprüchen gerecht zu werden, müssen ausreichend Grünflächen geschaffen werden, konsequent Bäume an Straßen gepflanzt werden und Wege für Frischluft in die Stadtmitte freigehalten werden. Bei alldem darf der ländliche Raum nicht vergessen werden. Hier stellt

44 der sozial-ökologische Umbau aufgrund des demografischen Wandels eine besondere  
45 Herausforderung dar. Als Kernpunkte müssen der Verkehr zwischen Städten und  
46 Dörfern stärker miteinander vernetzt werden sowie auch in Dörfern wieder  
47 Einrichtungen des alltäglichen Grundbedarfs geschaffen werden.

48 Öffentliche Verkehrsmittel bitte nur, wenn dann auf der Straße kein Stau mehr  
49 ist? – Im öffentlichen Verkehr liegt bei der Mobilitätswende das größte  
50 Potenzial. Während der ÖPNV ein innerstädtisches Verkehrsnetz bereitstellt,  
51 ermöglichen Regional- und Fernverkehr die Vernetzung zwischen Orten. Um das  
52 Potenzial voll zu nutzen, muss der ÖPNV konsequent ausgebaut werden. Dazu gehört  
53 ein dichter Takt bis spät abends und auch am Wochenende. Die Fahrzeuge müssen  
54 ausreichenden Platz bieten, komfortabel sein und elektrisch mit Ökostrom  
55 betrieben werden. Am besten eignen sich dafür Straßenbahnen, die mindestens  
56 wieder in allen Großstädten etabliert werden müssen. Abseits der Stadt muss der  
57 Ausbau der Schiene priorisiert werden sowie eine vollständige Elektrifizierung  
58 durchgeführt werden. Dazu müssen stillgelegte Verbindungen reaktiviert werden.  
59 Wo der Einsatz von Bahnen nicht sinnvoll ist, müssen Bussysteme eingesetzt  
60 werden oder innovative Mobilitätsangebote gefunden werden. So kann der ländliche  
61 Raum nicht nur an die Ballungszentren angebunden werden, sondern auch  
62 untereinander vernetzt werden. Der Regionalverkehr sollte möglichst im 30-  
63 Minuten-Takt oder mindestens im 60-Minuten-Takt verkehren, auch spätabends und  
64 am Wochenende. Nur so ist gewährleistet, dass der Regionalverkehr auch im Alltag  
65 verlässlich nutzbar ist (3). Der Fernverkehr muss durch den Ausbau von Schienen  
66 wieder verlässlich werden. Internationale Bahnreisen müssen deutlich attraktiver  
67 werden, wozu eine einheitliche Ticketstruktur und mehr Nachtzüge beitragen. Der  
68 Güterverkehr muss konsequent auf Züge und Binnenschiffe verlagert werden. Die  
69 Tickets für den öffentlichen Verkehr müssen kostenlos oder kostengünstig sein.  
70 Das Deutschlandticket muss günstiger werden und auch ohne Abo erhältlich sein.  
71 Es muss um attraktive Tagestickets und regionale Angebote ergänzt werden. An  
72 Bahnhöfen müssen die verschiedenen Verkehrsarten miteinander vernetzt werden.  
73 Der Umstieg vom ÖPNV, Fahrrad (und Auto) muss durch abgestimmte Fahrpläne und  
74 ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten gefördert werden. Um allen Menschen die  
75 Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen, müssen Haltestellen und  
76 Fahrzeuge möglichst barrierearm gestaltet sein (4).

77 Radfahren super gerne, aber bitte nur zum Spaß? – Das Fahrrad stellt  
78 individuelle Mobilität bis zu einer Entfernung von 15 Kilometern bereit. Damit  
79 können nahezu alle Ziele innerhalb einer Stadt oder in umliegenden Ortschaften  
80 unabhängig von Fahrplänen erreicht werden. Außerdem wirkt sich Radfahren positiv  
81 auf die Gesundheit aus und ist kostengünstig. Um Menschen vom Radfahren zu  
82 überzeugen, muss eine sichere und attraktive Infrastruktur geschaffen werden  
83 (5). Außerhalb von Wohngebieten müssen Radwege konsequent baulich vom  
84 Autoverkehr getrennt werden. Kreuzungen müssen klare Sichtbeziehungen bieten und  
85 Raum für Fehler lassen. Radwege müssen überall mindestens zwei Meter breit sein,  
86 aus (rotem) Asphalt bestehen und regelmäßig gereinigt werden (6). Das  
87 Radwegenetz muss lückenlos sein, einfach zu verstehen sein und auf direktem Weg  
88 ans Ziel führen. Dazu gehört, dass Radwege nicht plötzlich im Nichts enden, eine  
89 umfassende Ausschilderung besteht und Radschnellwege mehrere Stadtviertel  
90 verbinden. Weiterhin müssen sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden,  
91 sowohl im öffentlichen Raum als auch in Wohnhäusern. Für Elektrofahrräder sollen  
92 ausreichend viele Ladestationen gebaut werden. Im ländlichen Raum müssen Dörfer  
93 durch Radwege miteinander verbunden werden. Häufig sind diese weniger als fünf

94 Kilometern voneinander entfernt, was eine ideale Entfernung für das Radfahren  
95 ist. Damit kann die Schule, der Supermarkt oder der Bahnhof im Nachbarort dann  
96 auch flexibel für Jugendliche und unabhängig vom Auto erreicht werden.

97 Zu Fuß gehen ist okay, von der Haustür bis zum Parkplatz? – Die Grundlage für  
98 eine nachhaltige Mobilität besteht im Zufußgehen, denn jeder Weg beginnt und  
99 endet zu Fuß. Auch viele alltägliche Wege mit kürzeren Entfernungen bis zu zwei  
100 Kilometern können zu Fuß zurückgelegt werden. Dafür benötigen wir eine  
101 umfassende Verbesserung der Fußwege. Um die Sicherheit für alle Fußgänger\*innen  
102 zu ermöglichen, müssen alle Hauptstraßen konsequent und regelmäßig mit  
103 Zebrasteifen oder Ampeln ausgestattet werden. Das gilt insbesondere an sozialen  
104 Einrichtungen sowie Haltestellen. Wo das nicht der Fall ist, muss eine  
105 Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 30 km/h gelten. Diese muss durch  
106 Bremsschwellen und Geschwindigkeitskontrollen durchgesetzt werden. Davon  
107 profitieren vor allem die Personen, die unsicher im Verkehr sind. Zeitgleich  
108 werden Fußgänger\*innen so vor den Autofahrer\*innen priorisiert, wodurch sich die  
109 Gehzeit aufgrund wegfallender Wartezeiten verkürzt. Sichere und komfortable  
110 Gehwege sollten durchgehend mindestens 2,5 Meter breit sein und kontinuierlich  
111 gepflegt werden. Sie müssen frei von falschparkenden Autos sowie störenden  
112 Masten und Webetafeln sein. Gehwege sollten an Nebenstraßen durchgängig  
113 verlaufen sowie an Kreuzungen eine freie Sicht bieten. Um allen Menschen gerecht  
114 zu werden, müssen Gehwege möglichst barrierearm sein. Dazu gehören konsequent  
115 abgesenkte Bordsteine und Blindenleitsysteme an allen Kreuzungen (7).

116 Autofahren lohnt sich, das sogar schon ab 200 Metern? – Im Vergleich zu den  
117 anderen genannten Verkehrsmitteln ist das Auto extrem ineffizient, benötigt sehr  
118 viel Platz und verursacht massive CO<sub>2</sub>-Emissionen. Trotzdem gibt es Situationen,  
119 in denen das Auto nicht ersetzt werden kann, weil sich im ländlichen Raum zu  
120 Randzeiten der ÖPNV nicht lohnt, die Entfernung zum Radfahren zu groß ist oder  
121 die soziale Sicherheit nicht gewährleistet werden kann. In Zukunft sollten alle  
122 Autos elektrisch mit Ökostrom fahren, was immerhin weniger klimaschädlich ist  
123 als Verbrennungsmotoren. Fahrtwege sollten so kurz wie möglich gehalten werden  
124 durch umfassende Park & Ride-Angebote. Die soziale Sicherheit ist eine Aufgabe,  
125 die dringend auf gesamtgesellschaftlicher Ebene angegangen werden muss. Als  
126 Ersatz zum eigenen Auto sollten Carsharing-Angebote gefördert werden. Auf der  
127 anderen Seite muss der Autoverkehr für seine Kosten selbst aufkommen. Parkplätze  
128 müssen gerechte Gebühren haben und klimaschädliche Subventionen müssen  
129 gestrichen werden. Der Ausbau von Straßen darf nur punktuell durchgeführt  
130 werden, wenn Wohngebiete dadurch entlastet werden. Stattdessen müssen der  
131 Autoverkehr deutlich zurückgehen und Straßen langfristig zurückgebaut werden.

132 Eine Utopie im Bereich Mobilität ist möglich. Lösungen sind meistens schon da  
133 und normalerweise auch nicht kompliziert. Politisch sind wir davon aber noch  
134 kilometerweit entfernt. Wir werden lange dafür kämpfen müssen, damit wir uns in  
135 Richtung nachhaltiger Mobilität bewegen. Aber diese Anstrengung ist nötig –  
136 nicht nur für eine klimaneutrale, sondern auch für eine gerechte Welt.

#### 137 Literaturverzeichnis

- 138 (1) <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#rolle>  
139 (2) [https://www.dw.com/de/gewinn-für-bewohner-geschäfte-und-lebensqualität-wie-  
140 15-minuten-städte-urbanes-leben-neu-denken/a-64790239](https://www.dw.com/de/gewinn-für-bewohner-geschäfte-und-lebensqualität-wie-15-minuten-städte-urbanes-leben-neu-denken/a-64790239)

- 141 (3) <https://www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-modernisierung-und-ausbau.aspx>.
- 142 (4) <https://www.vcd.org/artikel/bus-und-bahn-barrierefrei>.
- 143 (5) <https://dutchcycling.nl/expertises/cycling-infrastructure/>
- 144 (6)
- 145 [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung-](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung-)
- 146 [/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_klein.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung-/Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf)
- 147 (7)
- 148 [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/4031/publikationen/int-](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/4031/publikationen/internetversion-01-2019.pdf)
- 149 [ernetversion-01-2019.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/4031/publikationen/internetversion-01-2019.pdf)