

A3 Wir brauchen eine Utopie für die nachhaltige Mobilität!

Antragsteller*in: Jan Vorbrodt (KV Magdeburg)

Tagesordnungspunkt: 4.2. Inhaltliche Anträge

Antragstext

1 Die deutsche Verkehrspolitik ist desaströs – und das war auch nie anders.
2 Während die CO₂-Emissionen in Deutschland seit 1990 insgesamt um unzureichende
3 40,4 Prozent abgenommen haben, beträgt die Abnahme im Sektor Verkehr nur
4 katastrophale 9,4 Prozent (1). Schuld daran ist eine Politik, die sich
5 bedingungslos dem Auto unterwirft, Wissenschaftler*innen seit den 70er Jahren
6 konsequent ignoriert und sogar die Interessen der Bürger*innen missachtet.

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

19 Die Stadtplanung für den toxischen Mann? – Nachhaltige Mobilität beginnt bei
20 einer sozial gerechten und ökologischen Stadtplanung. Unser Ziel ist deswegen
21 eine 15-Minuten-Stadt. Das bedeutet, alle wichtigen Orte des Alltags sind
22 innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erreichbar.
23 Von zu Hause aus befinden sich innerhalb eines Radius von fünf Kilometern
24 Einkaufsläden, Arbeitsplätze, Parks, Kindergärten, Schulen, Ärzt*innen sowie
25 weitere soziale Einrichtungen (2). So werden weite Pendelwege, die häufig mit
26 dem Auto zurückgelegt werden, vermieden. Dadurch werden die Straßen entlastet
27 sowie klimaschädliche Emissionen verhindert. Außerdem wird eine umfassende
28 Mobilität auch für die Menschen ermöglicht, die kein Auto besitzen oder kein Auto
29 fahren können. Dazu zählen insbesondere Kinder, Jugendliche, Ältere, Menschen
30 mit Beeinträchtigung aber auch ökonomisch schwächere Personen, die sich in der
31 aktuellen Situation kaum ein Auto leisten können. Somit stellt eine nachhaltige
32 Stadtplanung auch eine finanzielle Entlastung dar. Das gilt sowohl für Personen,
33 die nicht auf den Kauf eines Autos angewiesen sind, als auch für Kommunen, die
34 keine unnötigen Straßen teuer instand halten müssen. Eine moderne Stadtplanung
35 muss konsequent soziale und ökologische Aspekte einhalten. Wie bereits
36 beschrieben müssen nachhaltige Städte und Dörfer wirklich allen Menschen
37 zugänglich gemacht werden. Auch die soziale Sicherheit, insbesondere von
38 FLINTA*-Personen, muss gewährleistet werden durch hell beleuchtete Gehwege und
39 sicheren Mobilitätsangeboten auch nachts. Der Wohnungsbau muss vorangebracht
40 werden und gemeinwohlorientiert sein. Um ökologischen Ansprüchen gerecht zu
41 werden, müssen ausreichend Grünflächen geschaffen werden, konsequent Bäume an
42 Straßen gepflanzt werden und Wege für Frischluft in die Stadtmitte freigehalten
43 werden. Bei alledem 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 spät abends 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 CO₂-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-15-minuten-städte-urbanes-leben-neu-denken/a-64790239>
140

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-Download/So_geht_Verkehrswende_klein.pdf

147 (7)

148 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/4031/publikationen/internetversion-01-2019.pdf>