





# FRAUEN MACHEN MOBILITÄT

## Online - Kongress 31.10./01.11.2020

Anmeldung und weitere Informationen unter: <https://www.gruene.de/artikel/frauen-machen-mobilitaet>

### ... und Programm

 <p><b>FRAUEN MACHEN MOBILITÄT</b> Online - Kongress 31.10./01.11.2020</p> <p><b>SOZIALÖKOLOGISCH-FEMINISTISCHE TRANSFORMATION</b></p> <p>KLIMAKRISE ≠ ♀♂ → sozial + feministisch</p> <p><i>»Frauen gehören an alle Orte, an denen Spielräume gestaltet wird.«</i></p> <p><b>Bundesvorstand</b> <b>BRÜNNEN DER GRÜNEN</b> <b>»Grußwort«</b></p>	<p><b>MOBILITÄT</b> variiert nach GESCHLECHT</p> <p><b>RADentscheide</b> +75% CO<sub>2</sub> <b>POPUP</b> Radwege</p> <p><b>PROBIEREN</b> Spielstr. autofr. Str.</p> <p><b>FLÄCHENGERECHTIGKEIT</b> <b>DIVERSITÄT</b> <b>WER plant Städte für WEN?</b></p> <p>No Bussi für Girls Fancy Women/Purple Bike Ride/Ride</p> <p><b>EMANZIPATION</b> = Fahrrad</p> <p><b>»Wie Frauen und Fahrräder unsere Städte transformieren.«</b></p>	<p><b>Autoverkehr zerstört Mobilität v. KINDERN</b></p> <p><b>UMVERTEILUNG</b> nötig! <b>Let's Smash the CARTRIARCHY</b></p> <p><b>Verkehrswachstum</b> <b>Wirtschaftswachstum</b></p> <p>globalisierte Produktion → nur Bereiche d. Geldverd. wichtig <b>AutoLOBBY</b></p> <p><b>KAPITALISMUS</b> schafft VERKEHR u. verhindert echte MOBILITÄT</p> <p><b>»Systemkritik in der Mobilitätspolitik«</b></p>
<p><b>PAKETBOXEN</b> <b>MICRO-HUB</b></p> <p><b>CONWORKING SPACES</b> <b>BEGEGNUNG</b> <b>SPIELEN</b> <b>GUTE LUFT</b></p> <p><b>AUFENTHALTSQUALITÄT</b> <b>DB</b> <b>App</b> <b>Bike</b> <b>Ride</b></p> <p><b>DR. MEIKE NIEDERBÄL</b> <b>ioki</b></p> <p><b>»Perspektiven abseits des Autos«</b></p>	<p>wenn <b>RADVERKEHR</b> <b>POLITISCH</b> dann: <b>MOGLICH</b></p> <p><b>JETZT: Umwandlung in dauerhafte</b></p> <p><b>CORONA: POPUP RADWEGE</b></p> <p><b>553 km MOBILITÄT in BOGOTÁ</b> → bisher nur 14% <b>PROJEKTE</b></p> <p><b>50 Jahre CICLOVIA</b> <b>1,8 Mio.</b> <b>Bogotá</b></p> <p><b>LAURA RAHAMON-PERA</b></p> <p><b>»Das Fahrrad als Zentrum einer neuen Mobilität«</b></p>	<p><b>Klimafreundliches REISEN</b> <b>Fahrtzeit-Nutzen</b> <b>Alpenregion</b> <b>Alpen</b> <b>Reisezeit</b></p> <p><b>»Auch wenn wir nicht dauernd fliegen, bricht die Wirtschaft gar nicht zusammen.«</b></p> <p><b>Mobilitätszentren</b> <b>BEST-PRACTICE</b> <b>Beispiele</b></p> <p><b>PROBLEME:</b> Urlaubsziele oft ländlich <b>Reisezeit</b> <b>BILDUNGSREISEN</b> <b>DIENSTREISEN</b> <b>private BESUCHE</b></p> <p><b>»Hürden auf dem Weg zum klimafreundlichen Reiseverkehr«</b></p>
<p><b>KLIMA</b> <b>FTT</b> <b>15min</b> <b>STATUS</b> <b>Auto-LOBBY</b> <b>mehr PLATZ fürs Auto</b></p> <p><b>autofreie STADT</b> <b>AUTOZENTRISMUS</b></p> <p><b>JANNA ALDERS</b></p> <p><b>»Autofreie Städte - Utopische Spinneri oder notwendige Realität?«</b></p>	<p><b>BIKELANES</b> must be <b>RIGHT</b> of the <b>cars</b></p> <p><b>only 22%</b> <b>working in transport</b> <b>male domination</b> <b>80%</b></p> <p><b>female &amp; Sustainable Mobility</b> <b>comfort</b></p> <p><b>short distance walk + passengers</b> <b>Safety 1st</b> <b>Micromobility</b></p> <p><b>Ask women what they want!</b> <b>they want!</b> <b>makes safe cities</b></p> <p><b>»Klima braucht feministische Mobilitätspolitik«</b></p>	<p><b>Frauen bilden Banden</b> <b>weniger MIV</b> <b>Frauen in die Gassen</b> <b>Frauen in die PODIUM</b> <b>Arbeitsprivileg</b></p> <p><b>MÄNNER verursachen</b> <b>90 FIRMEN</b> <b>50% CO<sub>2</sub></b> <b>Autofreie Städte</b> <b>Winterrain</b> <b>Spinnweb</b></p> <p><b>Frauen leiden</b> <b>LISA SABOJA</b></p> <p><b>»Klima braucht feministische Mobilitätspolitik«</b></p> <p>© www.BUNTBORO.de</p>



## **Gliederung**

### **1. „Gute Mobilitätspolitik“ ist mehr als Verkehrspolitik**

- 1.1. Gute Mobilitätspolitik
- 1.2. Verkehrswende schneller ermöglichen
- 1.3. Freiheit ist die Freiheit der anderen - oder wie ist das auf den Straßen?
- 1.4. Transformation der besiedelten Räume
- 1.5. Flächengerechtigkeit - soziale Räume schaffen

### **2. Ziele und Maßnahmen – Die Wende realisieren**

- 2.1. Verkehrsministerium wird Ministerium für Mobilität
- 2.2. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in allen Regelwerken und Gesetzen
- 2.3. Öffentlicher Raum gehört allen und muss sozial gerecht verteilt werden.
- 2.4. Mobilität und Umweltverbund
  - 2.4.1. Umbau der Städte heißt autofreie Cities
  - 2.4.2. Mobilität planen
- 2.5. Transport- und Lieferwege

### **3. Finanzierung über Umlage, Ausbau der Infrastruktur**

- 3.1. Umlagefinanzierter ÖPNV
- 3.2. Ehrliche Kostenrechnung
- 3.3. Subventionen abbauen
- 3.4. Fördermittel



## **Feministische Mobilitätspolitik ist Mobilität für alle**

### **1. „Gute Mobilitätspolitik“ ist mehr als Verkehrspolitik**

#### 1.1. Gute Mobilitätspolitik

... und wie wir Klimaschutz, Lebensqualität, Gerechtigkeit und Gemeinwohl vereinen.

Wir stecken in einem Dilemma zwischen dem Dogma des endlosen Wachstums und der Endlichkeit des Planeten. Der Ressourcenverbrauch der Natur führt zu einer massiven Verschmutzung und einem Kollaps der globalen Systeme. Im Verkehrssektor ist keine Trendwende in Sicht. Er ist einer der wenigen Sektoren, in dem die Verschmutzung stetig steigt und daher auch der Sektor, der mit Abstand am weitesten davon entfernt ist, die Klimaziele des Pariser Abkommens zu erreichen. Aufgabe ist u.a. eine Stärkung der besiedelten Räume gegen Klimafolgen: Das Aufheizen der Erde und die längst überfällige Verkehrswende müssen zusammen gedacht und Schutzmaßnahmen daraus abgeleitet werden.

Die Maximen für die Wende lauten: Verringern, Verlagern und Vermeiden, für bestehende Verkehre langsamer, weniger und kleiner. Die Säulen für die Wende sind Barrierefreiheit, Klimaschutz und Teilhabe.

Mit einer klimafreundlichen Mobilitätspolitik erhöhen wir gleichzeitig die Lebensqualität und schützen die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer:innen.

Grüne Mobilitätspolitik orientiert sich an den zentralen Zielen der Barrierefreiheit, Sicherheit und sozialen Gerechtigkeit. Dabei berücksichtigt sie die Bedürfnisse aller – aber vor allem die der Kinder, Jugendlicher, Senior\*innen und Menschen mit Handycaps. Barrierefreiheit ist eine nicht verhandelbare Bedingung.

Es ist Zeit, endlich in diesem Sinne den Strukturwandel in besiedelten Räumen einzuleiten.

#### 1.2. Verkehrswende schneller ermöglichen

„Warum dauert das so lange?“ könnte jede und jeder sich fragen. Seit Jahrzehnten warten wir auf die von vielen angekündigte Verkehrswende hin zu einer guten Infrastruktur- und Mobilitätspolitik für alle. Es gibt keinen Wahlkampfstand – egal ob in der Stadt oder im ländlichen Raum – an dem die Verkehrswende nicht DAS Thema ist.

Wir müssen die Prozesse beschleunigen. Verkehrsversuche und andere Ideen müssen wir auf ihre Tauglichkeit für eine soziale und ökologische Mobilität hin evaluieren und Ergebnisse in gesetzgebende sowie Reformprozesse einbeziehen.

Planungen beschleunigende Maßnahmen sind nach einem Vorrangprinzip aufzustellen: Vorrang vor Klimaschutz, Erreichbarkeit der CO<sub>2</sub>-Neutralität sowie Erhalt von bestehenden Siedlungsstrukturen.

#### 1.3. Freiheit ist die Freiheit des anderen - oder wie ist das auf den Straßen?

Die Freiheit auf Unversehrtheit muss gestützt werden. Wir dürfen Verkehrsteilnehmer:innen nicht länger gestatten, Grenzen anderer auszureizen oder zu überschreiten (positive und negative Freiheit). Zwei beliebige Beispiele: Die Freiheit, ein Auto durch ein Siedlungsgebiet zu steuern, darf nicht über die Freiheit eines spielenden Kindes gestellt werden. Oder: Die Freiheit, ein PS- und hubraumstarkes Fahrzeug im Verkehrsraum zu nutzen heißt nicht, dass sich auch zukünftig sämtliche anderen Verkehrsteilnehmenden weiterhin dieser willkürlich gewählten Priorisierung unterordnen müssen. Dies bedeutet, Infrastrukturplanung zukünftig sehr viel stärker an menschlichen Bedürfnissen und einem lebenswerten Umfeld auszurichten.

#### 1.4. Transformation der besiedelten Räume

Die Verlagerung von Verkehren in den Straßenraum ist hochgradig unsozial. Im Privatbereich ist diese Form des überwiegend motorisierten Verkehrs stark an privaten Besitz geknüpft. Durch Güter- wie auch Personenverkehr entstehen zudem enorme Umwelt- und gesundheitliche Schäden. Besonders belastet sind aber die sozial abgehängten, weniger mobilen Menschen, die auf günstigen Wohnraum in schlechter, oft durch Verkehr massiv mehrbelasteter Lage angewiesen sind.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss die Tauglichkeit von Infrastruktur auf 30 Jahre und mehr prüfen und hinterfragen. Die Grundlagen für Straßenrückbau, eine andere Aufteilung und Umnutzung des Straßenraumes sind herzustellen. Mobilität, das ist unabdingbar, wird in Stadt- und Raumplanung integriert und an Mobilitätsbedürfnissen ausgerichtet.

Statt Schnelligkeit und Zeitdruck sind kurze und sichere Wegebeziehungen für Menschen bindend für die Neuorientierung für Stadt-, Quartiers- und Raumplanung.

#### 1.5. Flächengerechtigkeit - soziale Räume schaffen

PKW-Besitzer:innen sind rechtmäßig in der Lage, einen großen Teil öffentlichen Raumes zur Befriedigung privater Bedürfnisse dauerhaft der Nutzung durch die Allgemeinheit zu entziehen. Dieses Nutzungsprivileg besteht im fließenden wie im ruhenden Verkehr gleichermaßen. Die Umwelt-Folgekosten von Mobilitätsoptionen sind nicht nur in Bezug auf die Antriebstechnologie bislang völlig unterbewertet.

Eine zentrale Forderung der feministischen Verkehrswende zielt daher auf Flächengerechtigkeit. Vorrang wird dabei emissionsfreien, barrierefreien, kindersicheren und sozial verträglichen sowie inklusiven Nutzungen gewährt. Dies bedeutet konkret: Mehr Platz fürs Spielen, Verweilen, Zu-Fuß-Gehen, das Fahren (und Schieben) auf Rollen und Rädern - Vorrang und mehr Raum auch für den ÖPNV eingeschlossen.

Der öffentliche Raum muss ein angstfreier Raum sein.

## 2. **Ziele und Maßnahmen – Die Wende realisieren**

Wir brauchen eine Änderung der Bundesgesetzgebung (StVO, Regelwerke u.a.). Die Perspektive für diesen neu zu schaffenden Rahmen für eine soziale und ökologische Mobilität ist der Mensch selbst, nicht länger Fahrzeuge und die Anpassungsbereitschaft des Menschen an eben diese. Orientierungsrahmen ist der Umweltverbund, gesetzliche Grundlage sind ein bundesweites Mobilitätsgesetz sowie entsprechende Regelungen und Verordnungen.

### 2.1. Verkehrsministerium wird Ministerium für Mobilität

Das Bundesverkehrsministerium ist umzubauen in ein Ministerium für die Verkehrswende und integriert zukünftig die Ressorts Mobilität, Raumplanung und Energie. Im Falle einer Regierungsbeteiligung ist das Ministerium eine der zentralen Forderungen von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und wird möglichst mit einer Frau besetzt.

## 2.2. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in allen Regelwerken und Gesetzen

- Gesetzesreformen werden unverzüglich eingeleitet.
- Komplette Reform des Straßenverkehrsrechts, der Straßenverkehrsordnung sowie der Straßenkategorien Bundes-, Landes-, Kreis- und kommunaler- bzw. Gemeindestraßen.
- Der Bundesverkehrswegeplan wird ersetzt durch einen Bundesnetzplan.
- Behördenreform: Zuständigkeiten müssen im Hinblick auf die einzuleitende Verkehrswende sowie die soziale und ökologische Mobilität überprüft und ggf. umstrukturiert und angepasst werden. Eine Neuordnung muss gewährleisten, dass zuständige Ämter in Abkehr ihrer bisherigen Hauptaufgaben (Straßen- und Kreuzungsplanungen und Bau) die Grundlagen für eine inklusive, breit aufgestellte, barrierefreie und klimafreundliche Mobilität planen und realisieren.
- Wir stärken mit einer Gesetzesreform die Eigenverantwortlichkeit der Kommunen und schaffen die Grundlagen für selbstständiges Handeln zugunsten einer sozialen und klimafreundlichen Stadtplanung. Straßenkategorien sollen nicht länger Umbauprozesse im Interesse der Menschen und unseres Klimas behindern.

Gewährte Finanzhilfen des Bundes, u.a. das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG), sind hinsichtlich des Anspruchs, Mobilität auf Basis einer sozialen und ökologisch ausgerichteten Mobilitätspolitik zu überprüfen und zu verändern zur Erreichbarkeit der Ziele.

- Das so genannte standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen muss gründlich dahingehend überarbeitet werden, dass sie den Kriterien einer klimafreundlichen und ressourcenschonenden Planungs- und Baubewertung standhält.
- Verkehrssicherheit ist nach dem Vorsorgeprinzip umzusetzen, wobei das Vorsorgeprinzip die Priorisierung der Maßnahmen bestimmt.
- Der Bußgeldkatalog wird dahingehend überprüft und geändert, dass es eine Null-Toleranz gegen Verkehrsverstöße bei Falschparker:innen und Geschwindigkeitsübertretungen gibt.

Die Verhältnismäßigkeit der Vergehen und ihrer Strafhöhe muss einer Vergleichbarkeit mit anderen Straftaten bei Gefährdung und Tötung standhalten.

- Weg mit der StVO: Einbringung eines bundesweiten, modernen Mobilitätsgesetzes und die Anpassung entsprechender Verordnungen.
  - Das Mobilitätsgesetz<sup>1</sup> orientiert sich an den Zielen des Klimaschutzes und dem Umweltverbund. Mit dem Gesetz vollziehen wir eine Wende weg vom übermäßig priorisierten privaten Autoverkehr.
  - In den Bauplanungs- und Baukostenregelungen für Straßenbau in Kommunen und Ländern gilt die Vorrangregelung Erhalt und Rückbau vor Sanierung vor Neubau.
  - Rad- und Fußverkehr hat Vorrang vor dem ÖPNV, dieser vor dem klassischen MIV.
  - Das Mobilitätsgesetz verabschiedet sich vom allgemeingültigen Primat des Anspruchs, alle Verkehrsteilnehmenden haben sich in Planung und Bau dem Pkw- und Lkw-Verkehr anzupassen.

---

<sup>1</sup> Mobilitätsgesetz Berlin, Juli 2018

- Das Mobilitätsgesetz verabschiedet sich vom Primat des fließenden Pkw- und Lkw-Verkehrs. Rad- und Fußverkehr hat Vorrang vor dem ÖPNV, dieser vor dem MIV.
- Sicherheit, Klimaschutz, Lärmschutz, Luftqualität haben Vorrang vor Geschwindigkeit.
- Tempolimits werden flächendeckend eingeführt.
- Die klassische Aufteilung des Verkehrsraumes muss neu verteilt werden zugunsten des Umweltverbundes, der Rad – und Fußmobilität sowie zugunsten von sozialen Flächen.<sup>2</sup>
- Innerhalb der kreisfreien Städte müssen klimafreundliche Mobilitätskonzepte umgesetzt werden können, ohne dass diese an den klassischen und zu reformierenden Straßenkategorien sowie an den abzubauenen Hürden der Straßenbauämter des Bundes oder des jeweiligen Bundeslandes scheitern;
- Ausbildungsreform aller klassischen verkehrsplanerischen und -baulichen Berufsgruppen. Die Ausbildung muss die curricularen Inhalte einer veränderten Mobilitätsplanung abbilden.
- Fahrschul- und Führerscheinprüfungsreform (Nutzungsspektrum und Schwerpunktsetzung des Umweltverbundes werden integraler Bestandteil)
- Untersuchungsauftrag: Muss der Bund sich vorrangig auf die Autobahnen und Bundesstraßen, soweit sie nicht innerstädtisches Terrain durchschneiden, kümmern und alles andere den Kommunen und Ländern überlassen?

### 2.3. Öffentlicher Raum gehört allen und muss sozial gerecht verteilt werden.

- Flächengerechtigkeit bedeutet
  - drastische Reduzierung der Stellflächen innerorts.
  - eine Reform/Änderung der Stellplatzverordnungen zugunsten sozialer und grüner Flächen.

Die Stellplatzverordnung im Baurecht muss geändert werden. Der Schutz vor Versiegelung und zusätzlicher verkehrlicher Belastung durch private Pkw hat Vorrang.

Allgemein sollte insbesondere in dicht besiedelten Gebieten das Abstellen von PKW nicht mehr kostenlos im öffentlichen Raum möglich sein. Kfz-Stellflächen werden perspektivisch sukzessive reduziert und umgewidmet.

- Versiegelung  
Die Grüne Forderung nach Netto-Null-Neuversiegelung gilt auch und gerade im Verkehrsraum - nicht nur in Zentren und Ballungsgebieten. Bei der Verteilung des kostbaren Raumgutes im Sinne der minimal zu haltenden Umweltbelastungen zur Kosten-Nutzen-Maximierung wird den emissionsfreien Verkehrsarten, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr, ein größerer, bedeutenderer Stellenwert eingeräumt werden. Dies betrifft gerade auch überörtliche Routen.

---

<sup>2</sup> ADFC, „Gute Straßen für alle“, [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/190516\\_Gute\\_Straßen-für-Alle-Gesetz\\_Final.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/190516_Gute_Straßen-für-Alle-Gesetz_Final.pdf)

- Spiel- und Sportflächen für alle Altersgruppen
- Ausreichend Raum und Platz für den Öffentlichen Nahverkehr und seine Nutzer:innen

## 2.4. Mobilität und Umweltverbund

Mobilitätsoptionen gelten für alle und sind daher vom Staat unabhängig von privatem Besitz zur Verfügung zu stellen. Der Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) ist daher strukturell zu bevorzugen im Rahmen der Raumaufteilung bzw. -umverteilung, kluger Wegeführung und der Verkehrsachsen.

Mobilitätsangebote müssen auch ohne Smartphone nutzbar sein (Barrierefreiheit für Ältere).

### 2.4.1. Umbau der Städte heißt autofreie Cities

Das Ziel, Innenstädte möglichst autofrei zu gestalten, heißt bestimmte Dienstleistungen (Handwerk, Reparatur) mit dem Pkw (möglichst elektrisch) zu erfüllen. Es bedeutet auch, dass Menschen ihr Auto nutzen können sollen. Aber wir wollen zukünftig das Augenmerk auf Strukturen und die Verkehrsteilnehmer:innen lenken, die immer noch benachteiligt und gefährdet sind. Wir wollen außerdem das Augenmerk darauf lenken, dass unser Verkehrswesen in erster Linie technischen Betrachtungen folgt und nicht den Bedürfnissen, die Menschen haben und im Wesentlichen bewältigen müssen: Gutes Stadtklima, gute Luft, Spielflächen, Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, Wege mit Älteren und eingeschränkten Menschen, Wege mit Kindern usw.

Der Bund muss Anreize und die Voraussetzungen schaffen für den Umbau der besiedelten Räume. Es darf nicht länger von parteilichen Mehrheiten in Ländern und Kommunen abhängen, ob die Verkehrswende allerorten zugunsten einer sozial-ökologischen Mobilität gelingt.

### 2.4.2. Mobilität planen

Verkehrsplanung liegt zwar auf den ersten Blick sehr oft in kommunaler Hand. Jedoch bilden Europäische Immissionsschutzregeln und planerische Grundlagen sowie bundesweit geltende Normen den Rahmen. Es handelt sich also um ein Problem auf mehreren Ebenen. Planung beruht außerdem auf Prognosen. Diese sollen realistisch, dürfen aber gerne auch ambitioniert mit dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität und der sozial ökologischen Verkehrswende sein. Wichtig ist, dass Gesetze, Regeln, Normen und Verordnungen stets die Straße „von außen nach innen“ betrachten. Dies ist zwar bereits heute technisch der Fall, einschneidende Veränderungen scheitern jedoch an planerischer Praxis oder schlicht politischem Mut. Um innovative Gestaltung zu unterfüttern braucht es klar lesbare und ambitionierte Planungsgrundlagen.

Das Curriculum für die Ausbildung muss diese Ambitionen abbilden, um schnellstmöglich Fachkräfte in den Planungsprozess für die Verkehrswende einbinden zu können.

## 2.5. Transport- und Lieferwege

Unter diesem Punkt vereinen sich die so genannten Verkehrsträger, unterschiedliche und verkehrsträgertypische Fahrzeuge sowie Transport- und Lieferbedingungen. Diese betrachten wir nicht unter einem rein technischen, sondern einem operativen Aspekt.

Waren und Personen werden auf Straßen, Wasser, Schienen und durch die Luft transportiert. Prioritär ist der Transport dort zu regeln, wo Menschen leben, arbeiten und auf ihn angewiesen sind.

Der Gesetzgeber hat sowohl für die Kommunen, die Länder als auch den Bund dafür Sorge zu tragen, dass bestehende klimafreundliche Konzepte für Transport („Letzte Meile“, klimafreundliche Antriebstechnologie ...) sich in der Konzeption unseres Infrastrukturnetzes wiederfinden. Belohnt wird nicht die Kommune, die ein Gewerbegebiet nach dem anderen ausweist und zusätzliche Verbräuche generiert, sondern die Kommune, die klimafreundliche, effiziente und integrierte Konzepte vorlegt für eine Liefer- und Transportlösung innerhalb der Kommune (z.B. Kombibus-Modell<sup>3</sup>).

Für die Länder und den Bund müssen Lösungen für effiziente Transporte und Lieferungen ausgearbeitet werden. Eingeschlossen sein müssen bestehende und zu verändernde Rahmenbedingungen, die Lieferungen und damit Abgabe der Ware im globalisierten Kontext ermöglichen.

Der Vorrang bei Transport und Lieferung wird der Schiene und dem Wasser eingeräumt. Verlagerungskapazitäten von der Straße auf Schiene und Wasser sind voll auszunutzen, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür basieren auf einer Berechnung mit Hilfe von adäquaten Kriterien. Die Berechnungsgrundlage orientiert sich u.a. an Klima- und Ressourcenschutz und zu erwartenden Effizienzsteigerungen durch Verlagerungseffekte von der Straße.<sup>4</sup>

Der Flugverkehr ist zu beschränken auf Langstreckenflüge. Für weitergehende Aussagen gilt das Autor:innenpapier der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN.<sup>5</sup>

Unumgänglich für alle Planungen, Berechnungen und Bewertungen ist eine Abkehr von der bisherigen standardisierten Bewertungsgrundlage (s.o.).

### **3. Finanzierung über Umlage, Ausbau der Infrastruktur**

Bereits heute tragen wir alle unabhängig von unserem Mobilitätsverhalten gleichermaßen zur Finanzierung der Verkehrsträger und der Aufrechterhaltung der jetzigen Infrastrukturplanungen und -bauten bei. Die sozial-ökologische Verkehrswende hat zum Ziel, Infrastrukturplanung vom Menschen und seinen Bedürfnissen aus zu denken und zu planen. Die Investitionen sollten sich daran orientieren, dass gesellschaftlicher Nutzen maximiert (hoher Impact) und gesellschaftlicher Schaden minimiert wird. Das heißt, dass die Investitionen in den Umweltverbund erheblich angehoben werden müssen.

Die Werkzeuge hierfür liegen bereit.

#### **3.1. Umlagefinanzierter ÖPNV**

Der ÖPNV ist mit der herkömmlichen Finanzierung durch Gebühren und Steuermittel unterfinanziert und wird in deren Folge ungenügend ausgebaut und erweitert. Dabei soll und kann gerade der ÖPNV unsere Grundversorgung an Mobilität sicherstellen. Für einen gemeinwohlorientierten, solidarischen ÖPNV und volle Kassen in der Finanzierung muss er umlagefinanziert sein. Zusätzlich zum derzeitigen steuerfinanzierten Anteil soll der ÖPNV zukünftig nicht durch Fahrkartenverkäufe, sondern durch Beiträge aller finanziert werden. Damit wird das Recht auf besitzunabhängige Mobilität für alle sichergestellt und vollkommen neue und weitreichende Möglichkeiten des Ausbaus in Flotten und Infrastruktur bereitgestellt. Die Beitragsfinanzierung macht die Nutzung für Bürger:innen wesentlich günstiger bei volleren Kassen

---

<sup>3</sup> Innovatives Brandenburg, Kombibus-Modell: <https://innovatives-brandenburg.de/de/cluster-stories/der-kombibus-auf-grosser-tour>

<sup>4</sup> Matthias Gastel: Bahnpolitisches Papier von Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Bundestag, Dezember 2020, <https://bahnstrategie.matthias-gastel.de/struktur.html>

<sup>5</sup> Daniela Wagner: [https://www.daniela-wagner.net/wp-content/uploads/2020/05/Luftverkehr-und-Corona\\_Daniela-Wagner-GrüneEnd.pdf](https://www.daniela-wagner.net/wp-content/uploads/2020/05/Luftverkehr-und-Corona_Daniela-Wagner-GrüneEnd.pdf)

für die Betreibenden. Das kann z.B. durch „Ein-Euro-Tickets/365-Euro-Tickets“ nicht gelingen. Diese Tickets führen dazu, dass weniger statt mehr Geld in die Kassen fließt. Ein zusätzlicher und wesentlicher Gewinn ist, dass Fahrkarten nicht mehr nötig sind und ausschließlich zusätzlich zur Steuerung der Verkehrsströme eingesetzt werden können. Das fahrscheinlose Fahren ist also hiermit umgesetzt - wobei eine weitere Digitalisierung natürlich notwendig bleibt.

Auf Basis dieser sicheren und langfristig kalkulierbaren finanziellen Grundlage können Infrastruktur und Angebote besser geplant und sichergestellt, aber auch zukunftssicher finanziert werden.

### 3.2. Ehrliche Kostenrechnung

Wir werden in eine ehrliche Kostenrechnung der Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserwege und Luft die bisher vernachlässigten externalisierten Kosten wie beispielsweise Gesundheits-, Klimafolge- und Lärmschutzkosten einbeziehen.

Die steuerlichen Vorteile werden zukünftig ebenfalls an einer klimafreundlichen Produktion sowie einem klimafreundlichen Mobilitätsverhalten ausgerichtet.

Das Dienstwagenprivileg, Dieselsubventionen und die Pendler:innenpauschale werden unverzüglich abgeschafft.

### 3.3. Subventionen abbauen

Klimaschädliche Fahrzeug-, Kraftstoffsubventionen sind sofort einzustellen. Über eine erhebliche CO<sub>2</sub>-Steuer auf Kraftstoffe soll ein Teil der bislang externalisierten Kosten internalisiert werden. Trassennutzungsgebühren im Schienenverkehr sollten so gestaltet werden, dass die Schiene gegenüber der Straße nicht nur konkurrenzfähig ist, sondern bevorzugt wird.

### 3.4. Fördermittel

Fördermittel sind an Resilienz und Klimaschutz auszurichten (s.o., GVFG u.a.).