

V3NEU Für ein neues Verständnis von Mobilitätspolitik- Mobilitätsgesetz jetzt!

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 17.05.2021
Tagesordnungspunkt: 9. Antrag Mobilitätswende

1 Mobilität ist die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und die Erfüllung
2 menschlicher Bedürfnisse. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern ermöglicht
3 Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Doch noch immer orientiert
4 sich Verkehrspolitik in Deutschland am Wachstum im Straßenverkehr als Ziel und
5 propagiert Tempo 180 auf der Autobahn und den Straßenbau als die wichtigsten
6 Pfeiler. Diese Politik nicht nur unvereinbar mit dem 1,5-Grad-Ziel, sondern sie
7 benachteiligt auch viele Gruppen.

8 Als GRÜNE JUGEND Sachsen setzen wir uns für ein neues Verständnis einer
9 Mobilitäts- und Verkehrspolitik ein, bei der nicht mehr Autos, sondern die
10 Menschen und ihre Bedürfnisse im Mittelpunkt stehen. Wir brauchen eine
11 feministische Mobilitäts- und Verkehrspolitik, die insbesondere auch die
12 Bedürfnisse der Verletzlichen in den Blick nimmt.

13 **Feministische und inklusive Perspektive**

14 Unterschiedliche Menschen haben auch in ihrer Mobilität verschiedene
15 Bedürfnisse. Mobilitätspolitik muss aber alle Lebensrealitäten abbilden und
16 nicht nur die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Komplexere
17 Wegebeziehungen, die sich meist auf das nahegelegende Umfeld konzentrieren,
18 müssen viel stärker berücksichtigt werden. Mobilitätspolitik kann dadurch einen
19 großen Beitrag auf dem Weg zu Geschlechtergerechtigkeit leisten, denn noch immer
20 sind es meist Frauen, die nach der Arbeit ihre Kinder von der Schule abholen,
21 zur nächsten Freizeitaktivität bringen und zwischendurch noch einkaufen gehen.

22 Wir wollen Mobilität inklusiv und feministisch denken. Mobilität muss für alle
23 barrierefrei und bezahlbar ermöglicht werden. Barrieren im öffentlichen Raum und
24 bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel müssen deutlich schneller als bisher
25 abgebaut werden, um mobilitätseingeschränkten Menschen eine gleichberechtigte
26 und selbstständige Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen.

27 Nur wenn Menschen sich sicher fühlen, werden sie gerne zu Fuß gehen oder das
28 Fahrrad benutzen. Ausreichend Platz und sichere Rad- und Fußwege sind wichtig
29 Voraussetzungen, um den Anteil des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen. Dazu muss
30 der öffentliche Raum neu aufgeteilt werden. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
31 brauchen mehr Platz. Die Gestaltung von Straßen und Plätzen muss sich an ihren
32 Bedarfen orientieren und nicht wie bislang primär am Autoverkehr. Fuß- und
33 Radverkehr gibt es vor allem auf kurzen Strecken. Wir wollen deshalb das Prinzip
34 der Stadt der kurzen Wege stärken, um allen Menschen zu ermöglichen, ihre
35 Alltagsziele wohnortnah zu erreichen. Das gilt explizit nicht nur in der Stadt,
36 sondern ebenso auf dem Land.

37 **Mobilitätsgarantie**

38 Nicht nur in der Stadt wollen wir klimaneutral und bequem zu jeder Zeit mobil
39 sein, auch auf dem Land sollte jede*r selbstbestimmt ihre Ziele erreichen.

40 Gerade im ländlichen Raum müssen die Möglichkeiten außerhalb der Nutzung des
41 eigenen Autos viel stärker betont und gefördert werden. Viele Menschen haben
42 kein Auto zur Verfügung und sind auf einen gut funktionierenden Öffentlicher
43 Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Das betrifft junge Menschen genauso wie
44 Senior*innen, die kein Auto fahren können, aber ebenso auch Menschen mit
45 geringem Einkommen, die sich kein eigenes Auto leisten können. Für sie ist ein
46 gut ausgebauter ÖPNV Voraussetzung für Freiheit. Dazu brauchen wir einen
47 verlässlichen ÖPNV und eine gute Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr
48 (SPNV), Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing und On-Demand-Verkehre nicht
49 nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land und Radwege, die nicht im Nirgendwo
50 enden. Für Schüler:innen, Auszubildende und Student:innen, die in Sachsen
51 wohnhaft sind, setzen wir uns für einen kostenfreien Zugang zum ÖPNV ein.

52 Der öffentliche Personennahverkehr ist das Rückgrat des Umweltverbundes, denn
53 nur ein gut ausgebauter ÖPNV ermöglicht allen Menschen, egal ob
54 mobilitätseingeschränkt oder nicht, unabhängig vom Auto ihre Ziele zu erreichen.
55 Eine Mobilitätsgarantie ist deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für
56 selbstbestimmte und verlässliche Mobilität.

57 Eine Mobilitätsgarantie für Sachsen, umfasst das Versprechen in ganz Sachsen mit
58 dem ÖPNV mobil sein zu können. Konkret bedeutet das ein flächendeckendes ÖPNV-
59 Angebot insbesondere im ländlichen Raum mit definierten Mindeststandards – und
60 zwar unabhängig von der Bevölkerungsdichte. Das Rückgrat bildet ein aufeinander
61 abgestimmtes, deutschlandweit vertaktetes Angebot mit Bahnverkehr und
62 Linienbussen, mit einem garantierten Stundentakt montags bis sonntags von 5 – 24
63 Uhr, die alle Klein-, Mittel- und Großstädte verbinden. Sie werden ergänzt durch
64 fahrplanfreie Rufbusse, die bei Bedarf innerhalb von einer Stunde verfügbar sein
65 sollen.

66 **Mobilitätsgesetz**

67 Die Notwendigkeit einer Mobilitätswende dringt immer weiter in das
68 gesellschaftliche Bewusstsein ein. Die Umsetzung scheitert jedoch oft nicht an
69 fehlenden Konzepten, sondern an mangelnder Umsetzung.

70 Zwar schreibt der sächsische Koalitionsvertrag von 2019 ambitionierte, aber
71 nicht ausreichende Ziele in der Verkehrspolitik fest: das sind beispielsweise
72 die Verdopplung des ÖPNV-Anteils an den zurückgelegten Wegen oder die
73 Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2025. Wir wollen weit über die dort
74 vorgesehenen Maßnahmen hinaus. Bislang fehlt es allein schon an Maßnahmen, um
75 die Ziele des Koalitionsvertrags auch nur annähernd erreichen zu können und es
76 ist zurzeit nicht zu erkennen, dass das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit
77 und Verkehr die Initiative ergreift die notwendigen Änderungen umzusetzen, um
78 diese Ziele zu erreichen.

79 Wir brauchen deshalb ein Mobilitätsgesetz, das verbindliche Ziele in der
80 Mobilitätspolitik festschreibt und dadurch einklagbar macht. Ein solches
81 Mobilitätsgesetz sollte neben konkreten Zielen für den Anteil des
82 Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split), konkrete Maßnahmen und
83 Projekte für den Ausbau und die Förderung des Fußverkehrs, des Radverkehrs und
84 des ÖPNV sowie die dazugehörigen Zeitpläne und Verantwortlichkeiten beinhalten.
85 Ebenso sollten durch so ein Gesetz bestehende Gesetze und Regelwerke aus dem
86 Bereich Mobilität und Verkehr so angepasst werden, dass sie die Ziele einer
87 Mobilitätswende unterstützen und den Umweltverbund fördern. Dazu gehört auch,
88 dass Verkehrsplanung zukünftig verkehrsträgerübergreifend gedacht wird und

- ⁸⁹ Maßnahmen zwischen den Verkehrsträgern aufeinander abgestimmt werden. Ebenso
⁹⁰ sollte die Erschließung neuer Finanzierungsquellen Bestandteil eines solchen
⁹¹ Gesetzes sein, um die Finanzierung der Verkehrswende abzusichern.

Begründung

Wir brauchen eine neue Mobilitäts- und Verkehrspolitik in Sachsen. Wir wollen in der Verkehrspolitik weg von einem autozentriertem hin zu einem menschenorientierten Ansatz, wir wollen eine feministische Mobilitätspolitik.

Der sächsische Koalitionsvertrag von 2019 setzt zwar unter dem Stichwort „Mindestbedienstandards“ ambitionierte Ziele hinsichtlich der Steigerung des Anteils von ÖPNV am Modal Split und der verlässlicheren Taktung von diesem¹, allerdings reichen sie nicht: wir müssen allen Menschen in Sachsen schnellstmöglich eine autounabhängige, verlässliche Mobilität ermöglichen, damit alle, egal welches Alter, Einkommen oder welche körperliche Verfassung, ob auf dem Land oder in der Stadt, einfach von A nach B kommen.

Ein Grundstein hierfür ist ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot insbesondere im ländlichen Raum mit definierten Mindeststandards unabhängig der Bevölkerungsdichte. Wir wollen den Menschen ein verlässliches Angebot machen ohne Auto überall in Sachsen mobil sein zu können. Dafür braucht es die Mobilitätsgarantie.

Darüber hinaus ist der ÖPNV **die** Stellschraube für eine klimagerechte Mobilitätswende und wir müssen unseren Fokus in jeglichen Lebensbereichen auf das 1,5-Grad-Ziel richten. Ein Mobilitätsgesetz ist somit unser Vorschlag, wie eine solche neue Mobilitäts- und Verkehrspolitik in Sachsen einklagbar ist und zielgerichtet umgesetzt werden kann.

¹https://www.staatsregierung.sachsen.de/download/Koalitionsvertrag_2019-2024-2.pdf, S.48f.

Unterstützer*innen

Charlotte Henke (KV Dresden)