

A1 Mobilitätswende für mehr Gerechtigkeit

Antragsteller*in: Gregor Laukert, Madeleine Linke, Jan Vorbrodt

Tagesordnungspunkt: 3. Anträge

Antragstext

- 1 Mobilität heißt Freiheit, Selbstbestimmung, Lebensqualität und viele
- 2 Möglichkeiten zur gleichberechtigten Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.
- 3 Eben diese Mobilität haben wir in der Vergangenheit vom Auto abhängig gemacht.
- 4 In Folge sind unsere Städte voll davon, es gibt keine Parkplätze und auf den
- 5 Straßen herrscht Stau. Wir leben (noch) in autogerechten Städten. Die meisten
- 6 Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind noch viel zu häufig
- 7 unattraktiv, voller Barrieren, teuer und unflexibel.
- 8 Dabei sollte eigentlich klar sein: Eine für den Klimaschutz notwendige
- 9 Mobilitätswende ist nur möglich, wenn sie soziale Gerechtigkeit als zentrales
- 10 Anliegen begreift und Mobilität allen zugänglich macht. Richtig umgesetzt, kann
- 11 sie so ein wichtiger Schlüssel für eine gerechtere Gesellschaft werden.
- 12 Wir sehen im aktuellen System zwei entscheidende Probleme:
- 13 Das erste Problem erfährt bereits viel Aufmerksamkeit: Unser Verkehrswesen ist
- 14 immens klimaschädlich. Doch warum ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge als 1:1-
- 15 Substitution und Appelle an das Konsumverhalten Einzelner keine Lösung sind,
- 16 zeigt insbesondere ein Blick auf das zweite zentrale Problem:
- 17 Der Zugang zu Mobilität ist voller Mauern und ungerecht verteilt.
- 18 Ländliche Räume sind oft wenig bis gar nicht mit nachhaltiger
- 19 Mobilitätsinfrastruktur bedacht. Wer früh am morgen, am Abend oder einfach
- 20 spontan unterwegs sein will, ist stets auf ein Auto angewiesen.
- 21 Auch in Städten wird das Auto noch immer ins Zentrum aller Planungen gestellt.
- 22 Dabei ist das auch über die Abwägung der ökologischen Probleme hinaus eine
- 23 Fehlplanung. Das System "jede Person besitzt ihr eigenes Auto" ist nicht haltbar
- 24 oder zukunftsfähig. Die Fläche in unseren Städten und Dörfern ist begrenzt, doch
- 25 immer mehr Straßen für immer mehr Autos heißt, wir brauchen immer mehr
- 26 Parkplätze und haben immer mehr Staus, wegen dem dann immer mehr Straßen gebaut
- 27 werden. Flächenversiegelung und unattraktive Zentren sind die Folge. Autos
- 28 verbrauchen unfassbar viel Platz, der für öffentliche Freiräume so dringend
- 29 notwendig wäre. Statt breiter Wege voll mit Aufenthaltsräumen, Bäumen, Cafés
- 30 oder Parks sind unsere Ortszentren heute geprägt von grauen Parkplätzen, breiten
- 31 Straßen und der Lärm- und Luftverschmutzung, die unmittelbar mit diesen
- 32 einhergeht.
- 33 Wir haben eine Gesellschaft gebaut, in der Mobilität eine Notwendigkeit für die
- 34 gleichberechtigte Teilnahme am alltäglichen Geschehen ist. Dieselbe Gesellschaft
- 35 haben wir strukturell auf das Auto ausgerichtet - und damit alle vor große
- 36 Hürden gestellt, die kein Auto fahren können oder wollen. Kurz: Das Auto ist
- 37 eine Mobilitätsoption, die ausschließt. Egal ob Jugendliche ohne Führerschein,
- 38 die nicht fahren dürfen, Menschen mit Beeinträchtigung, die nicht fahren können
- 39 oder Menschen mit knappen Finanzen, die die Anschaffung sowie die hohen
- 40 laufenden Kosten, die mit einem Auto einhergehen, nicht stemmen können.

41 Was uns selbstverständlich auch bewusst ist: Gerade im ländlich-geprägten
42 Sachsen-Anhalt können wir uns nicht von heute auf morgen vom Auto trennen. Wir
43 haben uns von ihm abhängig gemacht. Menschen sind auf ihr Auto angewiesen und
44 andere Optionen fehlen, sind zu teuer oder verfügen nicht über die benötigte
45 Flexibilität. Aber nicht, weil andere Optionen schlechter wären, sondern weil
46 andere Optionen von der Politik bewusst ausgeblendet wurden. Ein wichtiges
47 Beispiel ist hier auch das Fahrrad, das zwar grundsätzlich eine klimaschonendes
48 Fortbewegungsmittel für kurze Strecken sein kann, aufgrund von katastrophaler
49 Infrastruktur – also fehlenden oder plötzlich endenden Fahrradwegen,
50 gefährlichen Kreuzungen etc. – doch oft keine echte Alternative ist.

51 Diese Abhängigkeit heißt für kurzfristige politische Handlungen, dass
52 Preissteigerungen im Individualverkehr eine Problematik der sozialen
53 Gerechtigkeit darstellen, da sie auch stets die betreffen, die für Alltag und
54 Arbeit auf ihr Auto angewiesen sind.

55 Der erste Schritt kann also nur sein, diese Abhängigkeit aufzulösen, indem wir
56 öffentliche und klimaschonende Angebote wie Bahn, Bus, Tram u.v.m attraktiver
57 machen, und zwar unabhängig vom Geldbeutel oder Wohnort.

58 Für uns ist daher klar: Mobilität gehört zur notwendigen öffentlichen
59 Daseinsvorsorge und muss auch endlich so gedacht werden!

60 Daher stehen wir konkret für folgendes:

- 61 • Unsere Perspektive ist eine öffentlich organisierte
62 Mobilitätsinfrastruktur. Der Bahn-Fernverkehr, die Regionalzüge und das
63 ÖPNV-Netz sind öffentliche Daseinsvorsorge und gehören damit in
64 öffentliche Hand, getrennt von kapitalistischen Profitzwängen. Sie sollten
65 gemeinwohlorientiert und ausfinanziert sein.
- 66 • Reisen mit Bus & Bahn muss für alle erschwinglich sein. Ein klassisches
67 Beispiel ist hier der Fernverkehr der DB, der Dank versteckten Kerosin-
68 Subventionen und falscher Preispolitik auf innerdeutschen Strecken teils
69 vielfach teurer als Flugreisen angeboten wird. Aber auch in Sachsen-Anhalt
70 müssen die Ticketpreise sinken, zum Beispiel, indem Tarifzonen sinnvoll
71 kombiniert und erschwingliche Ticketangebote wie 365€ Tickets angeboten
72 werden. Insbesondere Schüler*innen, Auszubildende und Studierende sollten
73 neben Sozialhilfeempfänger*innen auch kostenlos mit dem ÖPNV von A nach B
74 kommen können.
- 75 • Investitionen in die Schiene sind dringend notwendig. Für die fehlende
76 Infrastruktur gerade im ländlichen Raum wäre die Reaktivierung
77 stillgelegter Schienenstrecken, die oft noch bis heute von lokalen
78 Initiativen gepflegt und erhalten werden, ein erster Schritt. Eine
79 Reaktivierung ist ein vergleichsweise niedrigschwelliger Anfang für die
80 Ausweitung des Schienennetzes in Sachsen-Anhalt. Aber auch abseits davon
81 müssen wir Bus- Bahn- & Tramnetze ausbauen, elektrifizieren, neue
82 Haltestellen schaffen und Taktungen verdichten. Die Gelder, die im Kontext
83 der Klimakrise in die sozial-ökologische Transformation gesteckt werden
84 müssen, sollten hier einen Schwerpunkt finden. Ziel für ländlichen Raum
85 muss eine Mobilitätsgarantie sein: Von 5 Uhr morgens bis Mitternacht muss
86 jedes Dorf mindestens stündlich mit dem nächsten Mobilitätszentrum (z.B.

87 einem Bahnhof) verbunden sein. Nur so kann der klimaschonende öffentliche
88 Personen-Nahverkehr eine echte Alternative für den Alltag sein.

- 89 • Es braucht einen neuen Schwerpunkt in der Dorf- und Stadtplanung:
90 Platzsparende, barrierefreie und klimaschonende Mobilität schafft neuen
91 Raum, der der öffentlichen Aufenthaltsqualität zugutekommt. Dafür müssen
92 wir ein durchgängiges und sicheres ÖPNV-, Rad- und Fußwegenetz aufbauen
93 und diese dadurch zu einer echten Option für alle Kurz- und Mittelstrecken
94 machen.

95 All diese Forderungen werden selbstverständlich auch dadurch gestützt, dass sie
96 uns den Weg in eine klimaneutrale Mobilität ebnen. Und das sozial-gerecht.

97 ----

98 Glossar:

99 Mobilitätswende: Umdenken in der Verkehrspolitik. Zumeist ist eine Abkehr vom
100 Fokus auf das Auto und Klimaneutralität die Hauptidee.

101 Verkehrswesen: alles, was mit Mobilität in Verbindung steht. Also Straßen,
102 Autobahnen, Schiene, Parkplätze, Autos, Züge, ...

103 Infrastruktur: Notwendige Voraussetzung für die Versorgung in einem Land. Sowohl
104 für Personen als auch wirtschaftlich. Z.B. Straßen, Krankenhäuser, Schulen,
105 Internetleitungen, Mobilfunknetz, ...

106 Daseinsvorsorge: Eigentlich staatliche Aufgabe, lebensnotwendige Infrastruktur
107 für alle Menschen zu erhalten und zu pflegen.

108 Öffentliche Hand: Gesamtheit aller staatlich getragener Institutionen. Z. B. der
109 öffentlich-rechtliche Rundfunk oder Universitäten.

110 Konsum-shaming: Probleme auf das Verhalten einzelner runterbrechen und diese
111 dafür Verantwortlich machen, obwohl einzelne nicht oder nur verschwindet gering
112 verantwortlich für die Probleme sind. Die wahren Ursachen sind meist
113 systematisch, also von Politik und Wirtschaft bestimmt.

114 Versteckte Subventionen: Kerosin ist von der Energiesteuer und internationale
115 Flüge von der Mehrwertsteuer befreit. Der Flugverkehr hat damit einen
116 unausgeglichenen Vorteil gegenüber anderen Mobilitätsangeboten, wird also
117 indirekt staatlich unterstützt (subventioniert).

118 Sozial-ökologische Transformation: Umbau der Gesellschaft hin zu
119 Klimaneutralität und mehr sozialer Gerechtigkeit.

120 365€ Ticket: Ein Ticket, das 365€ kostet und ein Jahr gültig ist, also 1€/Tag.

Begründung

erfolgt mündlich