

Neue Mobilität für Stadt und Land

Beschluss des Deutschlandrates der Jungen Union
vom 15. bis 16. Februar 2020 in Hamburg

1 Die Mobilitätsangebote einer Region entscheiden heute über Wirtschaftsstandorte und Wohnqualität.
2 Die Möglichkeiten, wie wir uns fortbewegen können, sind in der heutigen Zeit für die Menschen
3 wichtiger denn je. Auf Straße, Schiene, Geh- oder Radweg oder zu Wasser und in der Luft - dort werden
4 das öffentliche Leben und die Qualität eines Ortes bestimmt. Sich fortzubewegen ist ein menschliches
5 Grundbedürfnis, egal, ob auf dem Weg zur Ausbildung, Arbeit oder in der Freizeit.

6 Die Junge Union Deutschlands steht für eine moderne Verkehrspolitik, die durch Anreize neuen
7 Technologien eine ideologiefreie Entwicklungsmöglichkeit bietet. Dabei soll den Menschen keine
8 Verkehrsmittelwahl diktiert werden. Vielmehr brauchen die deutschen Städte ebenso wie die
9 ländlichen Räume differenzierte Angebote, die jeweils auf die regionalen Besonderheiten abgestimmt
10 sind.

11 Der motorisierte Individualverkehr

12 Das Automobil steht in seiner über 130-jährigen Geschichte wie kaum ein anderes Produkt für den
13 deutschen Aufschwung und Erfindergeist. Die Junge Union ist stolz auf die Errungenschaften der
14 deutschen Automobilindustrie und will gemeinsam mit ihr die Zukunft gestalten. Im Mittelpunkt steht
15 eine technologieoffene Politik, die den Ingenieuren das Entwickeln neuer und innovativer Lösungen
16 ermöglicht. Dazu fordert die Junge Union Deutschlands neben der Elektromobilität, unabhängig davon,
17 ob die Energie von einer Traktionsbatterie oder Brennstoffzelle bereitgestellt wird, auch alternative
18 und synthetische Kraftstoffe zu fördern. Mit diesen kann bereits heute eine erhebliche CO₂-Reduktion
19 für konventionelle Fahrzeuge erreicht werden. Außerdem spricht sich die Junge Union Deutschlands
20 für eine Batteriezellenfertigung und groß angelegte Wasserstoffproduktion in Deutschland aus, um eine
21 sichere und klimafreundliche Wertschöpfungskette zu gewährleisten. Hierzu ist es wichtig, die
22 Wasserstoffproduktion von regulatorischen Hürden, insbesondere der EEG-Umlage für grünen
23 Wasserstoff, zu befreien, um eine wirtschaftliche Produktion zu ermöglichen. Um die sehr
24 ambitionierten CO₂-Grenzwerte der Europäischen Union ab 2020 zu erreichen, ist aktuell dennoch eine
25 Elektrifizierung der Fahrzeugflotte im Übergang notwendig. Daher fordert die Junge Union
26 Deutschlands den schnellen und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro- und Plug-
27 in-Hybridfahrzeuge sowie insbesondere der Schnellladeinfrastruktur entlang der großen

28 Hauptverkehrsachsen. Weiterhin fordert die Junge Union Deutschlands, dass die CO₂-Emission von
29 Fahrzeugen nicht nur tank-to-wheel, sondern well-to-wheel oder cradle-to-cradle bewertet wird, also
30 dass möglichst die gesamte CO₂-Bilanz der Kreislaufwirtschaft realistisch abgebildet wird.

31 Neben der Antriebsart werden vor allem das automatisierte Fahren und Fragen der Konnektivität das
32 Automobil der Zukunft bestimmen. Deshalb fordert die Junge Union Deutschlands, dass sich die
33 Bundesregierung international für die baldige Zulassung des hoch- und vollautomatisierten Fahrens
34 einsetzt. Hierfür ist eine Überarbeitung der UN/ECE-Regelung notwendig.

35 Zusätzlich sind Investitionen in eine intelligente Infrastruktur unabdingbar. Hierzu gehört auch die
36 Ausstattung von Infrastrukturelementen, wie Lichtsignalanlagen mit Car2X-Infrastruktur. (Dadurch
37 können nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Schaltzeiten dynamisch an das
38 Verkehrsaufkommen angepasst werden. Auch können Einsatzfahrzeuge bevorrechtigt werden, wie
39 beispielsweise das Projekt Sirene in Braunschweig zeigt. Weiterhin ist für den Einsatz dieses
40 technologischen Fortschritts im Automobil ein unverzüglicher und flächendeckender Ausbau des 5G-
41 Mobilfunknetzes notwendig. Um eine breite Akzeptanz des automatisierten Fahrens zu fördern,
42 fordern wir eine umfassende und offene Debatte über Chancen und möglichen Begrenzungen. Wo
43 voll-automatisierte Abwägungen getroffen werden, muss der Mensch im Vorfeld die
44 Entscheidungsregeln klar definieren. Dies kann unseres Erachtens nur auf Basis eines breiten
45 gesellschaftlichen Konsenses funktionieren.

46 Die Kfz-Steuer ist durch ihre Orientierung am Hubraum nicht mehr zeitgemäß, da hierdurch keinerlei
47 Aussagen über den tatsächlichen Energiebedarf eines Fahrzeugs getroffen werden. Die Junge Union
48 Deutschlands fordert daher, dass sich die Kfz-Steuer zukünftig an der Fahrzeugmasse und den
49 emittierten Schadstoffen orientiert, um keine Antriebsarten bevor- oder zu benachteiligen. Weiterhin
50 muss die CO₂-Freigrenze der Kfz-Steuer an die etwa 15 % höheren Werte des WLTP angepasst werden.

51 Die Junge Union Deutschlands spricht sich zudem gegen den ideologischen Verbotsfetischismus und
52 Fahrverbote für Fahrzeuge mit Dieselantrieb aus. Der Dieselmotor leistet einen wichtigen Beitrag zur
53 CO₂- Reduktion und ist in der neusten Generation auch im realen Straßenverkehr sehr sauber.
54 Weiterhin lehnt die Junge Union Deutschlands auch ein generelles Tempolimit auf deutschen
55 Autobahnen, dessen Diskussion sich jeglicher Sachgrundlage entzieht, ab. Die deutschen Autobahnen
56 gehören zu den sichersten in Europa und es gibt keinerlei Evidenz dafür, dass ein Tempolimit die
57 Verkehrssicherheit erhöhen würde. Auch beweisen wissenschaftliche Erkenntnisse, dass eine
58 Geschwindigkeitsreduktion auf 130 km/h keine nennenswerten CO₂-Einsparungen einbringen würde.

59 **Der Öffentliche-Personen-Nahverkehr**

60 Die Junge Union Deutschlands steht zum ÖPNV als Kern eines gemeinschaftlichen Verkehrskonzepts in
61 urbanen Räumen sowie in ländlichen Gebieten. Seine besondere Herausforderung liegt in der
62 bedarfsgerechten Abstimmung verschiedener Verkehrsträger aufeinander, um den individuellen
63 Wünschen der Menschen nach Mobilität im Rahmen staatlicher Möglichkeiten gerecht zu werden. Wir
64 stellen fest, dass in den vergangenen Jahren das ÖPNV-Angebot in vielen ländlichen Bereichen
65 ausgedünnt wurde. Gleichzeitig werden die ÖPNV-Kapazitäten in städtischen Bereichen an ihre
66 Grenzen und darüber hinaus geführt. Überfüllte Busse, Straßen- und U-Bahnen stehen vielerorts an
67 der Tagesordnung, nicht nur zu Stoßzeiten.

68 Die Junge Union Deutschlands fordert daher ein konsequentes Ausbauprogramm für erhöhte ÖPNV-
69 Kapazitäten in städtischen Gebieten und die Sicherstellung einer adäquaten ÖPNV-Versorgung in
70 ländlichen Bereichen. Wo notwendig, müssen Bund und Länder durch geeignete Zuschussprogramme
71 den kommunalen Trägern Unterstützung gewähren. Für uns ist klar, dass die Qualitätsverbesserung
72 grundsätzlich Vorrang vor einer Fahrpreisreduktion haben muss. Durch flexible und alternative
73 Bedienungsformen des ÖPNV kann die heterogene Nachfrage – gerade im ländlichen Raum - bedient
74 werden: Dabei sollte im ländlichen Raum insbesondere auf individuelle Bedienungsformen mit
75 Kleinbussen, anstatt auf starre und unflexible Busrouten gesetzt werden. Durch das Angebot von
76 Expressbussen kann zudem eine schnelle überörtliche Verbindung gewährleistet werden. In der Breite
77 eingesetzte Beispiele sind Bürger- und Anrufbusse. Aber auch Hol- und Bringdienste zur
78 Nahversorgung, also rollende Lebensmittelhändler oder mobile Ärzte und Dienstleister gibt es bereits
79 in einigen Teilen Deutschlands. Dabei profitieren diese Angebote massiv von ehrenamtlicher und
80 genossenschaftlicher Organisation der Fahrdienste. Dieses private Engagement kann und soll die
81 öffentlichen Angebote ergänzen, darf sie aber nicht alleinig ersetzen. So sollte ein Bürgerbus zum
82 Beispiel die Strecke abdecken, die der öffentliche Nahverkehr auf den letzten Metern nicht leisten
83 kann. Für Jugendliche und Personen in Ausbildung fordern wir die konsequente Einführung eines 365-
84 Euro-Tickets in allen großen regionalen Verkehrsverbänden.

85 Neue Technologien können helfen, bislang ungenutzte Potentiale im ÖPNV zu heben. Innovative,
86 emissionsneutrale Antriebsformen und Energieträger unterstützen die Schaffung zusätzlicher
87 Kapazitäten im ÖPNV bei gleichzeitigem Schutz von Luft und Boden. Zudem erlauben sie, bislang gering
88 genutzte Verkehrsflächen wie Flüsse oder Hafenbecken umweltschonend zu nutzen und durch diese
89 schiffbaren Gewässer das Straßen-, Bus- und Bahnnetz zu entlasten. Wir fordern daher die umfassende
90 Nutzung von wasserstoffbasierten Bussen und Fähren auf kurzen Strecken im ÖPNV wie sie in den
91 Niederlanden oder Norwegen bereits erfolgreich eingesetzt werden – nicht nur als symbolischer Akt.

92 Wir unterstützen regionale Lösungen, die die Nutzung von Ressourcen im Wirtschaftskreislauf fördern
93 und einen Beitrag leisten zum Aufbau einer modernisierten Infrastruktur.

94 Angebote der „Smart Mobility“, beispielsweise gesteuert über integrative Apps, dienen dazu, die
95 einzelnen Verkehrsträger auf dem begrenzten Raum einer Stadt besser aufeinander abzustimmen.
96 Jeweils Teilstrecken in Bussen, Bahnen, auf Rädern oder Elektro-Rollern zurückzulegen, wird künftig zu
97 einer gestärkten nutzerindividuellen Mobilität im öffentlichen Rahmen beitragen. Wir fordern die
98 regionalen Verkehrsverbände dazu auf, hierfür die technischen Voraussetzungen zu schaffen: eine
99 gemeinsame integrierte Mobilitätsplattform aus Mobilitätsträgern ermöglicht den Kunden eine
100 komfortable Nutzung des breiten ÖPNV-Angebots. Gleichzeitig können derartige Plattformen im
101 ländlichen Raum dazu beitragen, vorhandene Kapazitäten verstärkt auszulasten und damit die
102 kommunalen Haushalte zu schonen. Mit der Integration intelligenter Preissysteme, durch die für eine
103 oder mehrere Fahrten automatisch das günstigste Ticket ermittelt wird, kann die
104 Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV für Kunden weiter gesteigert werden.

105 **Die Wasserstraße**

106 Weiterhin sehen wir als Junge Union in den vorhandenen Wasserstraßen Potenzial für den Öffentliche-
107 Personen-Nahverkehr. Während Straßen und Schienen oft überlastet sind, werden die vielerorts
108 vorhandenen Flüsse und Kanäle bislang im Bereich der Personenschifffahrt höchstens für
109 Touristenfahrten oder Fährfahrten zur Überquerung genutzt. Die Junge Union fordert daher, zu
110 erforschen, inwiefern kommerzielle Wassertaxen und Wasserbusse, auch in anderen Großstädten eine
111 Rolle spielen und Straßen sowie Züge entlasten könnten.

112 Eine Chance für umweltfreundliche Schifffahrt sehen wir dabei vor allem in verflüssigtem Erdgas (LNG)
113 als Treibstoff. LNG-Antriebe stoßen im Vergleich zu konventionellen Schiffsdieseln etwa 20% weniger
114 CO₂ und 80 bis 90% weniger Stickoxide und Feinstaub aus. Langfristiges Ziel muss hier die Umstellung
115 auf komplett CO₂-freies, synthetisches LNG sein. Für eine klimaneutrale Schifffahrt sind daher schon
116 heute zusätzliche Anreize für Bau und Betrieb von LNG-Schiffen zu setzen. Dazu bedarf es einer
117 Stärkung und gegebenenfalls einer Novellierung der LNG-Förderprogramme des Bundes sowie
118 finanzieller Anreize zum Aufbau einer Synthetisierungsinfrastruktur für LNG in Deutschland.

119 **Die Schiene**

120 Für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel zentral. Die
121 aktuellen staatlichen Investitionen in die Bahninfrastruktur sind den Anforderungen der Zukunft nicht
122 ausreichend gewachsen. Die Junge Union Deutschlands unterstützt das Vorhaben der
123 Bundesregierung, einen Deutschlandtakt einzuführen. Der Bund und die Deutsche Bahn wollen in den

124 kommenden zehn Jahren 86 Milliarden Euro in den Erhalt des Schienennetzes investieren. Dies ist ein
125 richtiger Schritt. Jetzt kommt es darauf an vor allem zu priorisieren und wichtige Bahnstrecken für
126 Personen- und Güterverkehr auszubauen.

127 Zur Flexibilisierung des Waren- und Güterverkehrs ist der Schienenverkehr in den Fokus zu nehmen.
128 Um sowohl die Reduktion von Emissionen, als auch die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu
129 gewährleisten, ist es sinnvoll und notwendig, vermehrt Güter von der Straße auf die Schiene zu
130 bringen. Eine intelligente Balance von Schiene und Straße kann dabei zur Stärkung der deutschen
131 Wirtschaft beitragen.

132 Zudem wollen wir die Bahn attraktiver machen. Qualitätssteigerungen in Pünktlichkeit, Frequenz und
133 Sauberkeit von Zügen sowie die digitale Infrastruktur sind dringend erforderlich, um die Bahn als echte
134 Alternative zum Luftverkehr zu positionieren. Hierfür ist ebenfalls unabdingbar, dass die
135 Elektrifizierung endlich flächendeckend umgesetzt wird. Der Bau von Transrapid-Strecken und die
136 Entwicklung des Hyperloops als alternative Verkehrsträger muss ebenso vorangetrieben werden wie
137 die intermodalen Verbindungen der Metropolregionen mit den Drehkreuzflughäfen.

138 **Beschleunigung von Verkehrsprojekten**

139 Langatmige Planungs- und Genehmigungsverfahren sind immer noch das größte Hemmnis für
140 effektives, schnelles und günstiges Bauen. Die Junge Union Deutschlands begrüßt das vom Bundestag
141 beschlossene Planungsbeschleunigungsgesetz und fordert die Bauplanung nicht nur für Großprojekte
142 sondern vor allem auch für die Fläche. Hier ist es unabdingbar auch neue Wege zu durchdenken.

143 **The Shared Economy**

144 Die Junge Union Deutschlands begrüßt Innovationen, die durch die Digitalisierung im Mobilitätsbereich
145 möglich sind. Die Angebote der sogenannten Shared Economy, also des Teilens statt Besitzens von
146 Fortbewegungsmitteln ist längst nicht mehr nur für Großstädte attraktiv. Dabei ist es wichtig, dass die
147 gesetzlichen Regeln für die Anbieter klar definiert werden. Für einen freien und fairen Wettbewerb
148 unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister muss eine entsprechende Anpassung des
149 Personenbeförderungsgesetz vorgenommen werden. Mit einer Novellierung des
150 Personenbeförderungsgesetzes muss Mobilität multimodal, effizient und ganzheitlich gedacht
151 werden. Gleichzeitig darf eine zu enge Rechtsregulierung Innovation in diesem disruptiven Markt nicht
152 verhindern. Eine Neufassung muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Egal, ob Online-
153 Vermittlungsdienste zu Mietwagen, Pooling-Dienste oder eScooter als Ergänzung zum klassischen Taxi
154 - diese Angebote sollten ermöglicht werden, so dass Angebot und Nachfrage darüber entscheiden,

155 welche Dienstleistungen langfristig bestehen können. Unser Ziel ist eine Mobilitätsplattform, die alle
156 Dienste auf einer App als Buchungsservice zusammenbringt.

157 Durch Sharing Angebote kann beispielsweise viel Parkraum gespart und für andere Nutzungen
158 freigemacht werden. Klassische umweltfreundliche Konzepte wie Fahrgemeinschaften sollten (zum
159 Beispiel durch die Nutzung von Busspuren) Vorteile haben. Auch hier setzt die Junge Union
160 Deutschlands auf Anreize statt Verbote.

161 **Der Luftverkehr als Innovationsschmiede**

162 Wo Schiene und Straße mehr als ausgelastet sind, kann der Luftverkehr in der dritten Dimension neues
163 Potential bieten. Die Junge Union Deutschlands begrüßt aktuelle Vorhaben zu Flugtaxen betont
164 ausdrücklich das Pionierpotenzial in und für den ländlichen Raum. Wir fordern die Bundesregierung
165 auf, diese Innovation aktiv zu unterstützen und Pilotprojekte zu Flugtaxen und Landeplätze für eVTOLs
166 (electrical vertical take- off and landing) im Rahmen des Smart-City-Gedanke - elektrisch, point-to-
167 point, sharing, etc. - als nachhaltige Verkehrsträger der Zukunft weiter zu forcieren.

168 Für verdichtete Regionen werden immer wieder Seilbahnen als neue Form der Mobilität ins Spiel
169 gebracht. Was in Wuppertal mit der Schwebebahn seit Jahrzehnten gelebt wird, wäre so machbar:
170 Über bestehenden Verkehrsachsen könnte in der Höhe eine Seilbahn die Straße oder Schiene
171 zusätzlich entlasten. Solche Projekte (zum Beispiel Stadtseilbahnprojekte in Kempten oder München)
172 befinden sich derzeit im Stadium der Machbarkeitsanalyse, können unseres Erachtens aber einen
173 wesentlichen Beitrag zur Ergänzung und Entlastung des bestehenden Verkehrsnetzes liefern.

174 Als Hightech- und Innovationsstandort muss Deutschland im Luftverkehr mehr auf Forschung und
175 Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen durch Power-to-Liquid und eFlugzeuge setzen.
176 Deutschland als Wiege des Luftverkehrs muss einmal mehr Innovationsschmiede sein. Die
177 Bundesregierung sollte daher gemeinsam mit den Ländern und unter Beteiligung der Europäischen
178 Union eine koordinierte Förderung der Erzeugung nachhaltiger Kraftstoffe ermöglichen. So gelingt es
179 uns, die Produktion möglichst schnell skalierbar und marktfähig zu machen. Um den wirtschaftlichen
180 Anreiz zum Einsatz non-fossiler Kraftstoffe zu steigern, muss der Passagierbetrieb bei Verwendung von
181 non-fossilen Kraftstoffen und elektrischen Fluggeräten als Ausnahmetatbestand in §5 LuftVStG
182 aufgenommen werden. Kurzstrecken- und Inlandsflüge könnten so u.a. auf nicht-fossile Flüge verlagert
183 und gleichzeitig neue Technologie und Arbeitsplätze gefördert werden. Denn unser Ziel ist es das erste
184 emissionsfreie Flugzeug in Deutschland an den Start zu bringen.

185 **Der Radverkehr**

186 Der Fahrradverkehr bietet in Städten und auch auf Pendelstrecken eine klimafreundliche Alternative
187 zum Auto. Die verstärkte Nutzung von Fahrrädern wird aber oftmals erschwert. Deshalb sollen neue
188 Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den Umstieg auf das Rad zu erleichtern. Der Bau von
189 Fahrradwegen muss in der Stadtplanung und auch in der übergeordneten Raumplanung stärker
190 beachtet und der Bau von Radschnellwegen vorangetrieben werden. Dafür sind auch hier
191 Planungserfordernisse zu senken.

192 Neue Radwege sollten möglichst frei von motorisiertem Verkehr und Ampeln sein. Die Junge Union
193 begrüßt den im Klimaschutzprogramm beschlossenen Ausbau des Radverkehrs mit dem klassischen
194 Ausbau von Radwegen und z.B. der Verbesserung von Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern an
195 Bahnhöfen. Gerade bei der Planung neuer öffentlicher und privatwirtschaftlicher Großprojekte, etwa
196 dem Neubau von Bürokomplexen, Supermärkten und Shoppingmalls ist darauf zu achten,
197 Radstellplätze in ausreichender Menge und mit gutem Standard zu bieten. In Parkhäusern sind die
198 Fahrradstellplätze zumindest teilweise beleuchtet und nah bei den Eingängen zu errichten, um allen
199 eine sichere Nutzung zu gewährleisten, ähnlich wie bei Frauenparkplätzen für Autos.

200 Wichtig ist der Jungen Union allerdings, der Ausbau des Radverkehrs und seiner Infrastruktur nicht auf
201 dem Rücken anderer Verkehrsträger, etwa des Individualverkehrs, zu betreiben. Wir wollen attraktive
202 Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer durch Investitionen erreichen und den Menschen die Wahl
203 zwischen mehreren attraktiven Verkehrsmitteln bieten. Eine größere Attraktivität des Fahrrads darf
204 nicht dadurch erreicht werden, dass andere Verkehrsmittel durch Entnahme von Verkehrs- und
205 Parkraum möglichst unattraktiv gemacht werden.

206 Gerade zur Bewältigung größerer Distanzen greifen immer mehr Menschen auf E-Bikes und Pedelecs
207 zurück. Um eine Nutzung auf längeren Strecken, gerade auch für den Arbeitsweg, wirklich attraktiv zu
208 machen, ist es nötig, mehr Ladestationen für E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen. Bei
209 der Errichtung neuer Ladesäulen für E-Autos sollte darauf geachtet werden, in dieselben Ladesäulen
210 integriert oder an denselben Ladepunkten auch Lademöglichkeiten für E-Bikes zu schaffen, auch
211 Straßenlaternen können zu öffentlichen Ladepunkten für E-Bikes umgerüstet werden. Arbeitgeber, die
212 ihren Mitarbeitern Fahrradstellplätze zur Verfügung stellen, sollten mit steuerlichen Anreizen dazu
213 ermutigt werden, dort auch Ladestationen für E-Bikes einzurichten.