

# Mobilitätsträume werden Wirklichkeit

Leitantrag zum Deutschlandtag der Jungen Union am 15.-17. Oktober 2021 in Münster

Deutschland ist die Mobilitätsdrehscheibe im Herzen Europas. Wir verfügen über ein dichtes Infrastrukturnetz: ca. 230.000 Kilometer übergeordnete Straßen, 38.600 Kilometer Schiene, 7.300 Kilometer Binnenwasserstraße mit 315 Schleusenanlagen sowie bedeutende internationale Verkehrsflughäfen, See- und Binnenhäfen. Unsere leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist als Rückgrat einer prosperierenden Volkswirtschaft der Standort- und Wirtschaftsfaktor für Wohlstand, Beschäftigung und Lebensqualität sowie die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern. Als exportorientierte Nation sind wir in besonderem Maße auf einen leistungsstarken Mobilitätssektor angewiesen. Wettbewerbsfähige Logistikunternehmen und Reedereien, ein starker Straßen- und Schienengüterverkehr sowie leistungsfähige Häfen und Flughäfen als Tore zur Welt tragen maßgeblich zum wirtschaftlichen Erfolg und zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Wohlstand in Deutschland bei. Die Junge Union Deutschlands will eine moderne, innovative und zukunftsorientierte Mobilitätspolitik in diesem Jahrzehnt umsetzen, statt rückwärtsgewandte Verbotsdebatten zu führen.

## **Mobilität nachhaltig, ideologiefrei und technologieoffen gestalten – unser Selbstverständnis**

Als Junge Union Deutschlands stehen wir für eine ideologiefreie Mobilität. Unsere Generation ist so mobil wie keine andere zuvor. Für gleichwertige Lebensverhältnisse benötigt es ein sinnvolles Miteinander aller Fortbewegungsmittel und keinen politischen Ausschluss oder künstliche Verteuerung einzelner Technologien und Verkehrsträger. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass 47 Millionen Menschen in Deutschland außerhalb von Großstädten und Ballungsräumen leben.

Mobilität muss deswegen alle drei Stränge der Nachhaltigkeit umfassen: ökologisch, ökonomisch und sozial. Sie ist ökologisch nachhaltig, wenn sie ihren Beitrag zur Erfüllung des 1,5-Grad-Ziels leistet und in ihrer Gesamtbilanz den niedrigsten Bedarf an Ressourcen, Rohstoffen, Flächen etc. aufweist. Dies erfordert eine Betrachtung des gesamten Lebenszyklus von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen, nicht nur isoliert eines Antriebssystems und dessen Energieverbrauchs. Klimaschutz hat seinen Preis, darf aber niemanden von der individuellen Teilhabe an effizienter Mobilität ausschließen. Mobilität ist

ökonomisch nachhaltig, wenn sie hohe Effizienz und niedrige Kosten vereint. Und sie ist sozial nachhaltig, wenn sie allen, jederzeit und an jedem Ort in Deutschland bedarfsgerechte Fortbewegung ermöglicht – egal ob in der Stadt oder auf dem Land. So steht für uns der Mensch mit seinen unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und Voraussetzungen im Mittelpunkt der Mobilitätspolitik. Unsere Mobilitätsdevise lautet: „Miteinander statt Gegeneinander“.

Für die Junge Union Deutschlands steht die technologieoffene Weiterentwicklung im Fokus. Ein funktionierender Wettbewerb ist der Schlüssel, da er konkurrierende Unternehmen dazu anhält, nachhaltiger zu werden. Vorfestlegungen auf einzelne Technologien schwächen die Wettbewerbswirtschaft und Innovationskraft der Unternehmen. Wir sind davon überzeugt, dass Deutschland im Modernisierungsjahrzehnt durch Wachstum und Entwicklung neuer Mobilitätsformen Klimaneutralität erreichen und zugleich die Technologieführerschaft behalten kann. Forschung und Innovation brauchen Freiheit statt Fesseln. Die Marschrichtung für eine technologieoffene Mobilität lautet: „Impulse für neue Technologien setzen, anstatt Technologien vorschreiben“.

### **Wie wir mit moderner Mobilität mehr Fahrt aufnehmen – unsere Vision für digitalen Verkehr von morgen**

Das Automobil steht in seiner über 130-jährigen Geschichte wie kaum ein anderes Produkt für den deutschen Aufschwung und Erfindergeist. Auch im digitalen Zeitalter baut Deutschland die besten Autos. Als Weltmeister in der Entwicklung neuer Technologien wollen wir nun das autonome Fahren heraus aus dem Forschungslabor holen und auf die Straße bringen. Dafür gilt es, jetzt die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit wir dies auch zeitnah umsetzen können. Das weltweit erste Gesetz zum autonomen Fahren bis SAE-Level 4 (Vollautomatisiert - Eingriffsmöglichkeit des Fahrers möglich) von 5 ist dabei ein wichtiger Schritt für die Einführung des automatisierten Fahrens.

Die Junge Union Deutschlands ist überzeugt, dass vernetztes Fahren die Mobilität sicherer und effizienter machen kann. Die bisher deutschlandweit bestehenden 15 Testfelder, in denen smarte Infrastruktur unter Realbedingungen erprobt wird, sind bei weitem nicht ausreichend. Um der Skepsis gegenüber autonomen Systemen entgegenzutreten, fordern wir ein Reallabor für das autonome Fahren und autonome Flottenangebote in jedem der 294 Landkreise und jeder der 106 kreisfreien Städte. Gerade in ländlichen Räumen wird vollständig autonome und vernetzte Mobilität beispielsweise wieder mehr älteren Menschen sowie mobilitätseingeschränkten Personen gesellschaftliche Teilhabe und Jugendlichen eine sichere

Heimfahrt von Partys und Clubs ermöglichen. So gewinnen wir Vertrauen und Zustimmung und sorgen dafür, dass autonomes Fahren künftig zur Selbstverständlichkeit wird. Wir sind davon überzeugt, dass autonome Verkehrsangebote gerade außerhalb von Metropolregionen Mobilität vereinfachen und zu höherer Lebensqualität führen werden.

Sofern wegen der Latenz der Datenübertragung der autonomen Fahrzeuge notwendig, soll eine vorübergehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Streckenabschnitten, die das Reallabor umfasst, möglich sein. Aus dem 2017 vorgelegten Abschlussbericht der Ethikkommission zum autonomen Fahren müssen ethische Fragestellungen weiterentwickelt und die richtigen rechtlichen Rahmenbedingungen dringend geschaffen werden. Technisch ist das vollautonome Fahren bereits heute, insbesondere auf Autobahnen, möglich. Allein dort kann es bereits in wenigen Jahren schwere Verkehrsunfälle, insbesondere von LKW, effektiv verhindern und damit Menschenleben retten. Sobald ein autonomes Verkehrssystem weniger Fehler macht als ein Mensch, rettet es Leben. Gerade zu diesen ethischen Fragestellungen wollen wir in Deutschland eine Debatte in der Gesellschaft anstoßen.

Für die Junge Union Deutschlands steht fest, dass alle Technologien im Mobilitätsbereich gebraucht werden. Priorität hat für uns im motorisierten Straßenverkehr vor allem ein schneller Hochlauf alternativer Antriebe. Derzeit ist der Verkehr noch zu mehr als 95 Prozent vom Einsatz fossiler Energien abhängig. Bis 2030 werden voraussichtlich noch etwa 40 Millionen Autos mit Verbrennungsmotoren auf den deutschen Straßen unterwegs sein – das sind zwei Drittel der Fahrzeugflotte. Ein Verbot des Verbrennungsmotors schadet dem Klima. Dies gilt auch für die großen Bus- und Lastkraftflotten, die erst eine marktfähige alternative Antriebstechnologie benötigen.

Fahrzeuge auf deutschen Straßen sind heute durchschnittlich 10 Jahre alt – und werden immer älter. Das spricht dafür, dass die Fahrzeuge immer besser und langlebiger werden. So wird auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Produktion auf einen längeren Nutzungszeitraum umgelegt. Es führt jedoch auch dazu, dass Millionen Verbrenner noch bis weit in die 2040er Jahre auf unseren Straßen fahren werden. Die längere Laufdauer von Verbrennern muss beim Erreichen der Klimaschutzziele deshalb berücksichtigt werden – um eine verfrühte Abschaltung oder Verschrottung der Verbrenner zu verhindern. Außerdem wollen wir die Forschung vorantreiben, um diese Verbrenner möglichst schnell mit E-Fuels über das bestehende Tankstellennetz zu betanken. Dies beschleunigt den Umbau des Mobilitätssektors zur Klimaneutralität, da nicht erst eine neue Infrastruktur zur Energieversorgung errichtet und die

Fahrzeugflotte vollständig ausgetauscht werden muss. Hierbei gilt es bestehende Potentiale zu nutzen, denn auch sie können effektiv zur Energiewende beitragen.

Nichtsdestotrotz halten wir den Ausbau der Elektromobilität für die zentrale Herausforderung. Dazu benötigen wir als Grundvoraussetzung im Modernisierungsjahrzehnt bis 2030 leistungsfähige und sichere digitale Infrastrukturen für Datenübertragung und Verkehrssteuerung sowie eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur. Der Zubau öffentlich zugänglicher Ladestationen seit Anfang 2020 von über 60 Prozent auf knapp 40.000 öffentliche und teilöffentliche Ladepunkte – davon rund die Hälfte in öffentlicher Hand – ist anerkennenswert und muss zugleich weiterhin Ansporn sein. Die Junge Union Deutschlands fordert deshalb, das Netz bis 2030 auf deutlich mehr als eine Million öffentliche Ladepunkte für alle Antriebsarten auszubauen. Dabei ist es wichtig, dass der Bedienvorgang an Ladepunkten möglichst einfach ist. Wir unterstützen daher das Vorhaben, dass man an jeder vorhandenen und künftig öffentlich zugänglichen Ladesäule mit Giro-, Debit- oder Kreditkarte, Barzahlung beispielsweise über ein einheitliches Prepaidkartensystem oder über gängige Zahlungsdienstleister wie beispielsweise PayPal zahlen kann und dass die Preise sich transparent anhand der geladenen Leistung bemessen. Zudem soll auch die Förderung von heimischen Ladesäulen weiter gefördert werden. Jede Milchkanne anzuschließen darf keine Argumentation der Verhinderung mehr sein, sondern muss endlich wieder zu unserem Ziel werden.

Mobilität muss für Menschen und Güter durch das Teilen, Tauschen und Veredeln von Daten nach dem Open-Data-Prinzip effizienter, flexibler und passgenauer werden. Der dafür notwendige Ausbau des 5G-Netzes muss von der neuen Bundesregierung verstärkt forciert werden, um auch auf der Datenautobahn die Anschlussfähigkeit Deutschlands zu garantieren. Nur wenn es uns gelingt, Fahrzeuge sowohl untereinander (Vehicle-2-vehicle) als auch mit der Infrastruktur (Vehicle-2-infrastructure) wie beispielsweise smarten Ampel- und Lichtanlagen zu vernetzen, wird die Anschaffung eines intelligenten Fahrzeugs auch für alle Bürgerinnen und Bürger attraktiv. Dabei wollen wir die rechtlichen Rahmenbedingungen so ändern, dass unentbehrliche Daten wie die Position des Autos und die Route mit anderen Fahrzeugen und smarter Infrastruktur geteilt werden können. Datenschutz ist wichtig, darf aber nicht zur Innovationsbremse werden!

Digitales Verkehrsmanagement, Park-Apps oder Ansätze wie das „Valet-Parking“ liefern den Beweis, dass Verkehrsfluss gesteigert und Parksuch-Verkehre sowie die benötigte Parkfläche signifikant verringert werden können. Um diese Entwicklung voranzutreiben, sollte im Fokus

der zukunftsgerichteten Mobilitätspolitik verstärkt in die Entwicklung von autonomer Mobilität, Robotik, intelligenter Automatisierung und Sensorik, Edge-AI-Computing sowie in die Schlüsseltechnologien in den Bereichen Batteriezellen, Wasserstoff, E-Fuels, Halbleiter und Software investiert werden. Für den flächendeckenden Erfolg autonomer Mobilität ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass Regularien international, mindestens aber EU-weit, harmonisiert und gemeinsame Standards entwickelt werden.

Hierzu gehört auch, den Verkehrsfluss so weit zu digitalisieren, dass nicht nur in der Gegenwart geplant werden kann, welche Route die schnellste ist, sondern auch für die Zukunft. Jede und jeder sollte eine Mobilitäts-App auf dem Handy haben können, die beispielsweise morgens vor Fahrtantritt den schnellsten Weg zur Arbeit mit dem richtigen Verkehrsmittel aufzeigen kann. Dabei soll diese App, die bevorzugt privat entwickelt wird, berücksichtigen, wie sich die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verhalten werden, bevor diese überhaupt losgefahren sind.

Auch in anderen Verkehrsmitteln wird die autonome Steuerung wesentliche Entwicklungen und Neuerungen schaffen. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollen bei Lastkraftfahrzeugen neben der verbindlichen Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen testweise auch Elemente zur Unfallvermeidung auf Fernstrecken eingesetzt werden. Aber auch im Schienenverkehr und auf Binnenschiffen sollen autonome Techniken sukzessive eingesetzt und deren Erprobung gefördert werden.

Wir sind überzeugt, dass wir den ÖPNV zukünftig verstärkt mit echtzeitbasierten intermodalen Reiseketten über Mobility-as-a-Service (MaaS) mit Sharing-Angeboten sowie dem Rad- und Fußverkehr ergänzen müssen. Dazu gehört insbesondere auch der Ausbau von On-Demand-Verkehren. In diesem Sinne fordern wir eine regelmäßige Überprüfung des Personenbeförderungsgesetzes, um innovative Dienstleistungen, wie zuletzt etwa Pooling-Verkehre, zu ermöglichen und schnell skalieren zu können und gleichzeitig die etablierten Sicherheitsmaßnahmen beizubehalten. Die Rückkehrpflicht und der Auftragseingang am Betriebsitz für Mietwagen sollen ersatzlos entfallen. Ebenso lehnen wir neue bürokratische Hemmnisse wie eine Vorausbuchungsverpflichtung ab. Im Gegenzug erwarten wir von den marktführenden Unternehmen in diesen Bereichen eine deutliche Ausweitung der Geschäftsgebiete in den ländlichen Raum. Für die letzte Meile dürfen Sharing- und On-Demand-Angebote kein Privileg der Großstädte bleiben. Auch hier gilt: keine Rosinenpickerei mit der Folge, dass moderne Mobilität nur an attraktiven Standorten oder in Ballungsräumen verfügbar ist. Besonders in ländlichen Regionen sind weitere Bedienungsformen in Form von

On-Demand-Kleinbussen sinnvoll, wo starre Busrouten die benötigte Flexibilität nicht abbilden können und die geringe Nachfrage einen attraktiven Taktverkehr nicht rechtfertigt.

Unterschiedliche Verkehrsträger müssen besser miteinander vernetzt werden, um ohne Zeitverlust und Mehrkosten vom Wohnort im ländlichen Raum zum Arbeitsplatz in der Stadt zu kommen und dabei mehrmals das Verkehrsmittel zu wechseln. Menschen müssen also die Möglichkeit haben, mit dem eigenen Fahrzeug bis an den Stadtrand zu fahren, dort zu parken und dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Leihrädern oder -rollern ins Stadtzentrum zu gelangen. Wir wollen durch ein bundesweit vereinheitlichtes Ticketing-Angebot innerhalb der kommenden Legislaturperiode mit Hilfe von moderner Tracking-Software die Nutzung und Bezahlung unterschiedlicher Fortbewegungsmittel erleichtern und deren Verzahnung optimieren. Darüber hinaus fordern wir die Harmonisierung verschiedener Tarif-Zonen.

### **Wie wir die Weichen für einen noch besseren Zugverkehr stellen – unser Fahrplan für eine „Bahnreform 3.0“**

Für uns steht der Fahrgast im Mittelpunkt unserer Bestrebungen. Die Bahnreform 1994 hat in dieser Hinsicht vielfach nicht das gehalten, was sie versprochen hat. Insbesondere die Infrastruktur lässt in einigen Bereichen zu wünschen übrig und führt leider immer wieder zu Verspätungen oder gestrichenen Fahrten. Das Reiseerlebnis Bahn wird Fahrgästen oft schon am Empfangsgebäude genommen. Deswegen müssen Bahnhöfe zu sicheren Orten werden. Dazu bedarf es neben einem gepflegten Erscheinungsbild, digitaler Möglichkeiten zur Fahrgastlenkung, sowie in Fahrzeugen und an Haltepunkten einer gesetzlichen Klarstellung, dass eine permanente und lückenlose Videoüberwachung möglich ist. Da Opfer von Straftaten erfahrungsgemäß erst zeitverzögert Anzeige erstatten, sollte dementsprechend daneben auch die Speicherdauer von Videoaufzeichnungen angepasst werden. Auch wenn im Bereich der Bahninfrastruktur sowie der Pünktlichkeit noch Luft nach oben ist, ist der Zug für uns noch nicht abgefahren. Daher streben wir ein Update an, das den Komfort in den Zügen wie auch die Verlässlichkeit verbessert. Dafür braucht es aus unserer Sicht eine umfangreiche „Bahnreform 3.0“ in der kommenden Legislaturperiode, die insbesondere auch die Digitalisierung in den Blick nimmt. Wir wollen, dass der Deutschlandtakt im Laufe dieses Jahrzehnts Wirklichkeit wird und denken bereits heute weiter hin zu einer Mobilitätsgarantie für alle: Die Verdopplung des Anteils des Schienenverkehrs am Modal Split bis 2030 ist – auch unter Umweltaspekten – unser Ziel. In Großstädten soll im ÖPNV daher der 5-Minuten-Takt die Regel sein, in Verdichtungsräumen der 15-Minuten-Takt und in ländlichen Gegenden

mindestens der 1-Stunden-Takt sowie ein überregionaler Schnellbus. Außerdem ist für uns eine Mobilitätsgarantie für Dörfer und Kleinstädte täglich zwischen 5 und 24 Uhr unabdingbar.

Erfahrungen aus dem Ausland bestätigen, dass nicht nur der Fahrpreis, sondern vor allem die Attraktivität, Taktung und die Zuverlässigkeit des Angebots die entscheidenden Kriterien zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr sind. Vor allem für eine auskömmliche Finanzierung des nötigen Infrastrukturausbaus – etwa der Fortsetzung der bisher 60-prozentigen Elektrifizierung oder dem mehrgleisigen Ausbau – zur Attraktivitätssteigerung und für einen Aufwuchs der Fahrgastzahlen, benötigen wir eine Steigerung der heutigen Regionalisierungsmittel auf das 1,75-fache. Nur wenn wir die Schieneninfrastruktur zügig ausbauen, kann die bereits jetzige Überlastung im Personen- und Güterverkehr behoben, darüber zusätzliche Kapazität geschaffen werden und damit eine Verlagerung auf den klimafreundlichen Schienenverkehr gelingen. Neben einem Europa-Interrail-Ticket zum 18. Geburtstag, mit dem die junge Generation für die Bahn begeistert werden soll, wollen wir erst dann eine perspektivische Vergünstigung des Schienenverkehrs. Zudem soll das innereuropäische Streckennetz stärker zusammenwachsen, etwa durch den Ausbau des Nachtzugnetzes. Auch hier werden die bereits angesprochenen genehmigungs- und planungsrechtlichen Entfesselungen ihre Wirkung zeigen.

Darüber hinaus soll die Aufspaltung der Deutschen Bahn (DB) AG in DB Station & Service und DB Energie sowie DB Netz forciert werden. Mit der Eigenständigkeit von DB Netz ergibt sich ein echter Wettbewerb auf der Schiene, welcher sich innovationsfördernd auf das deutsche Schienennetz auswirkt. Dabei müssen die Satzungen dieser Infrastrukturgesellschaften so geändert werden, dass ihr Zweck primär im am Gemeinwohl orientierten Ausbau und Erhalt der bundeseigenen Schieneninfrastruktur besteht. Ein solcher Ausbau kann jedoch nur gelingen, wenn die Infrastrukturunternehmen nicht zur Gewinnerzielung verpflichtet sind. Die Qualitätssicherung muss dabei jederzeit gewährleistet werden. Gleichzeitig erhoffen wir uns eine Halbierung der Trassenpreise und Stationsentgelte im Eisenbahnregulierungsgesetz. Das aktuell geltende Trassenpreissystem der Voll- und Grenzkosten führt zu den höchsten Trassenpreisen in Europa und macht den Markteintritt für neue Wettbewerber besonders schwierig. Die Reduzierung der Trassenpreise ist zudem im Sinne der Fahrgäste, da die bislang ausgeschriebenen Strecken zu einem Unterbietungswettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen, bei der die Vergabe im Hinblick auf Qualität und konstruktivem Wettbewerb auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen wird.

Seit der bundesdeutschen Einheit wurden hierzulande – besonders in Ostdeutschland – mehrere hundert Bahnhöfe geschlossen und insgesamt über 6.300 Kilometer Strecke stillgelegt. Das entspricht einer Länge der elektrifizierten Schienennetze von Norwegen, Dänemark und den Niederlanden zusammen. In der Reaktivierung dieser stillgelegten Bahnanlagen liegt ein gewaltiges Potential. Deutschlandweit könnten mehr als 180 Strecken mit rund 3.000 Kilometern Schienenweg genutzt werden, um das Schienennetz zu verdichten. Das ist oft wesentlich schneller und einfacher möglich als Neu- und Ausbaustrecken zu errichten, da die Grundstücke bereits gesichert sind und aufwändige Planungs- und Genehmigungsverfahren entfallen. Im Verbund mit ausreichend groß dimensionierten Park/Bike&Ride-Flächen und Mobilstationen kann die Bahn so auch im ländlichen Raum als Alternative ohne Zeit- und Komfortverlust zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen werden.

Für alle langläufigen Bauphasen von Schieneninfrastrukturprojekten ist vor allem jedoch Planungssicherheit entscheidend. Eine gesicherte über- und mehrjährige Bereitstellung von Finanzmitteln – im Optimalfall zur Selbstbewirtschaftung nach Schweizer Vorbild – könnte uns innerhalb kurzer Zeit Jahrhundert-Baustellen ersparen und für Planungssicherheit sorgen. Die vom Haushalts- und Verkehrsausschuss des Bundestages beschlossenen Investitionen von insgesamt circa 86 Milliarden Euro für die Sanierung und den Erhalt von Strecken bis zum Jahr 2029 können dabei also nur ein Anfang gewesen sein.

Neben der Finanzierung ist die Planungsbeschleunigung, um die Investitionsmittel auch tatsächlich verbauen zu können, elementar. Durch eine wirksame Entfesselung müssen Genehmigungs- und Planungsprozesse beschleunigt werden. Hierzu müssen die Verbandsklagerechte auf das grundgesetzlich unbedingt Notwendige beschränkt werden.

Auf den Strecken, die Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) sind, muss die bestehende ortsfeste Leit- und Sicherungstechnik (PZB, LZB) durch das European Train Control System (ETCS) und digitale Stellwerke als einheitliches europäisches Zugkontrollsystem implementiert werden. Da die Kosten dieses Modernisierungsprozesses allerdings bisher die im Bundeshaushalt vorgesehenen Fördermittel um ein Vielfaches übersteigen, sehen wir an dieser Stelle dringenden Anpassungsbedarf nach oben. Die smarte Technologie ETCS ist die Grundlage für europaweite grenzüberschreitende High-Speed-Verbindungen, die den Bahnverkehr konkurrenzfähig zu Auto und Flugzeug macht. Hochgeschwindigkeitszüge sollen somit als Pull-Faktor ein attraktives Gegenangebot auf Strecken werden, die derzeit schneller mit dem Auto oder einem Flug zurückzulegen sind. So



können wir unsere europäischen Metropolen modern und leistungsfähig miteinander vernetzen. Dabei sollten wir offen für verschiedenste neue und moderne Technologien sein, um in ganz Europa schnell und klimaneutral von A nach B zu gelangen. Damit Prototypen bald zur Realität werden, setzen wir auch hier auf eine breite Forschung und Innovation, die im Rahmen des EU-Programmes „Fit for 55“ finanziell stark gefördert werden.

Im Zugverkehr soll das Condition Monitoring den technischen Zustand des Fahrzeugs und Fahrweges dauerhaft erfassen und mittels Methoden des Predictive Maintenance die Wahrscheinlichkeit und den Zeitpunkt von Defekten – möglichst vor ihrem Versagen – voraussagen. Eine vorausschauende Wartung und Instandhaltung wird dabei zu weniger Ausfällen, weniger Störungen und somit zu einer höheren Zuverlässigkeit und einem pünktlicheren Bahnbetrieb führen.

### **Wie wir auf der Kurzstrecke besser werden – unsere Zukunft für den ÖPNV**

Im Fernreisebusverkehr sprechen wir uns für die Aufhebung des Bedienverbots auf Strecken von weniger als 50 Kilometern oder 60 Minuten SPNV-Fahrzeit aus. Da Deutschland neben Griechenland und Kroatien einer der letzten EU-Mitgliedsstaaten ist, in dem für Tickets im Fernbus als auch für Fahrten im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen noch der volle Mehrwertsteuersatz gilt, fordern wir eine Angleichung der Mehrwertsteuer von derzeit 19 Prozent auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent, wie es auch bei Fern- und Regionalbahnen sowie Bussen im ÖPNV der Fall ist.

Als sinnvolle Erweiterung eines ganzheitlich aufgestellten ÖPNV wollen wir auch innovative Lösungen wie Seilbahnsysteme oder Wassertaxen beziehungsweise Wasserbusse künftig verstärkt mitdenken. Einige Großstädte zeigen bereits, dass Seilbahnen in engen, bergigen Lagen zum Hauptträger des Pendelverkehrs werden können. Sie sind im Bau deutlich günstiger als U-Bahnen und müssen keine Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit nehmen. Ein anderes Beispiel sind Fahrradhighways, die auch auf Stelen oder am Ufer befestigt über dem Wasser schweben können. So kann über dem Wasser schnell die gesamte Stadt durchquert werden. Entscheidend ist, dass jeder Raum die passenden Verkehrsträger bekommt. Im ländlichen Raum sind das aufgrund der geringen Frequenz individuelle Fahrzeuge – in der Zukunft autonom und dann wahlweise als Privatfahrzeug oder On-Demand-Shuttle. In den Außenbezirken der Städte kann und muss der Schienenverkehr ausgebaut werden. Und in den Zentren der großen Städte bedarf es einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsträger, die digital eng miteinander verzahnt werden müssen, um immer den schnellsten oder komfortabelsten Weg zum Ziel zu bieten.

## **Wie wir beim Straßenverkehr einen Gang hochschalten – unsere Infrastruktur verdient mehr Tempo**

Die Mobilität der Menschen und der Transport von Waren und Gütern hängen von einer leistungsfähigen und intakten Infrastruktur ab. Neben einem schnellen Hochlauf der Elektromobilität bei Fahrzeugen und einem verstetigten Ausbau mit hohen Investitionen in die Straßeninfrastruktur geht es auch um Substanzerhalt und Zustandsverbesserung des Bestandsnetzes, denn auch autonome Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antrieben werden hierauf fahren. Unsere Straßen als wichtige Pulsadern Deutschlands sollten nicht durch falsche Schwerpunkte bei dem Erhalt der Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt werden. Dabei müssen Genehmigungs- und Planungsprozesse vor allem im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung oder Anforderungen beim Artenschutz deutlich unbürokratischer, schneller und effizienter werden. Grundsätzlich sind zudem eine Übererfüllung von EU-Standards bei der Umsetzung in deutsches Recht zu vermeiden und die Klagebefugnisse von Verbänden wie beispielsweise der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zu begrenzen, die derzeit thematisch breit über die eigentlichen eigenen Interessensphären hinaus Verkehrsplanungen beeinträchtigen können. Weitere Prozessbeschleunigungen könnten mithilfe eines Redaktionsschlusses für anzuwendende Gesetzgebung sowie Stichtagen für Einwände von Betroffenen festgeschrieben werden (materielle Präklusion). Lückenschlüsse, auf die Menschen bereits seit Jahrzehnten warten, müssen endlich der Vergangenheit angehören.

Auf Grund einer Änderung des Grundgesetzes im Jahr 2017 ist seit dem 1. Januar 2021 nun der Bund für Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung der Bundesautobahnen zuständig. Wir erwarten von der Autobahn GmbH, dass sie bei Autobahnprojekten für Transparenz sorgt und die Modernisierung der Autobahnen weiter vorantreibt.

Die Straßenblockadepolitik muss überwunden werden. Ein mit dem Verbotsfetischismus grüner Verkehrsideologen einhergehendes Moratorium für den Neubau von Verkehrsinfrastruktur – gleich welcher Art – schließt die Junge Union Deutschlands aus, da es die Umstellung auf Fahrzeuge mit Elektromobilität oder Wasserstoffantrieb ad absurdum führen würde. Gerade neue Ortsumgehungen werten zudem die Lebensqualität in Ortsmitten durch geringere Lärm- und Umweltbelastungen für die Menschen auf und eröffnen neue Möglichkeiten der Stadtgestaltung. Erst dann können Innenstädte und Ortskerne bei Bedarf verkehrsberuhigt werden. Ein pauschales Verbot von Verkehrsmitteln, ohne gleichzeitig Alternativen zu schaffen, funktioniert nicht.

Die Chancen von Digitalisierung und Konnektivität bestärken die Junge Union Deutschlands zudem darin, die Einführung eines starren, bundeseinheitlichen Tempolimits und dauerhafte Einschränkungen und Verbote weiterhin abzulehnen.

Intelligente Verkehrssteuerung über telematische Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der Basis von Echtzeitdaten zum Verkehrsaufkommen, Verkehrsströmen, Witterung, Baustellen und vielem mehr ermöglichen schon heute eine effiziente und bedarfsoptimierte Nutzung des Verkehrsraumes mit situativ angepasster Geschwindigkeit. Auch sonst entbehrt die Diskussion jeder Grundlage, da deutsche Autobahnen mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu den sichersten der Welt zählen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung lediglich marginale CO<sub>2</sub>-Einsparungen bewirkt. Das Argument dieser theoretischen Ersatzdebatte wird besonders absurd vor dem Hintergrund, dass in naher Zukunft Autos mit alternativen Antrieben und autonomer Steuerung alle denkbaren Geschwindigkeiten bei höherer Verkehrssicherheit erreichen werden können.

Wir wollen eine Absenkung des Mindestalters für den Führerscheinwerb im begleiteten Fahren auf 16 Jahre durchsetzen. Gleichzeitig sollte eine Vereinheitlichung der Regelungen zum Führerscheinwerb in der EU weiter harmonisiert und Altersgrenzenabsenkungen möglichst breit übernommen werden. Darüber hinaus setzen wir uns für eine europäische Harmonisierung der Straßenverkehrsordnungen ein. Insbesondere Umwelt- und Low-Emission-Zonen sollten künftig einheitlichen europäischen Regularien unterliegen und so Intransparenz für Reisende vermeiden.

### **Wie wir für Nahmobilität in die Pedale treten – unsere Ansätze für Pferdestärken auf Drahteseln**

Zur Mobilität der Zukunft gehört das Fahrrad. Das Fahrrad hat in der Coronazeit deutlich an Zulauf gewonnen. Dank E-Bikes und Pedelecs kommt Radfahren auch für längere Distanzen und in hügeligem Gelände und damit für viele zusätzliche Pendlerinnen und Pendler in Frage. Der Bund gibt bis 2023 zusätzlich 900 Millionen Euro an die Länder für eine bessere Radinfrastruktur. Dies entspricht dem Bedarf bislang nur in Ansätzen. Die Junge Union Deutschlands erwartet daher auch von den Bundesländern entsprechend verstärkte Investitionen.

Wie in den europäischen Nachbarländern schon praktiziert, fordern wir ein bundesweites Investitionspaket für Fahrradschnellwege und die Verabschiedung eines nationalen Radverkehrsplans mit einem Radvorrangnetz für die überregionale Radinfrastruktur, dessen

Verbindlichkeit im Bundesverkehrswegeplan niedergelegt werden soll. Radverkehr soll zukünftig als zusammenhängendes Netz gedacht werden, anstatt an den Grenzen von Gemeinden, Städten und Kreisen zu enden. Über ein Nahmobilitätsgesetz auf Bundesebene soll hier ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, über den darüber hinaus auch der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen geregelt werden können. Ziel ist die Erreichung eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent am Modal Split der zurückgelegten Wege.

Isolierte Insellösungen urbaner Verkehrspolitik wie unabgestimmte „Pop-Up-Radwege“ oder die Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr lehnen wir hingegen ab. Sie verringern den Autoverkehr nicht, sondern verteilen ihn nur anders und sorgen in der Regel für mehr Staus und damit höhere Emissionen. Stattdessen fordern wir Gesamtkonzepte für Mobilität, die unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten vor Ort die Interessen aller Verkehrsteilnehmer einbeziehen. Bike&Ride-Parkplätze, sichere Fahrradabstellanlagen, Rad- und Mobilstationen an Bahnhöfen sind in dieser Hinsicht zwar noch ausbaubedürftig, aber bereits heute etablierte Möglichkeiten, um Verkehre des Umweltverbundes sinnvoll zu kombinieren.

### **Wie wir wieder hoch hinauskommen – unser Take-off im Luftverkehr**

Auch im Luftverkehr wollen wir emissionsfreie Mobilität gewährleisten. Ein pauschales Verbot von Inlandsflügen halten wir für falsch und wollen stattdessen dafür sorgen, dass das CO<sub>2</sub>-freie Flugzeug nicht nur in Deutschland gebaut wird, sondern auch bei uns abhebt. Dafür müssen wir in eine Forschungsoffensive für synthetische Kraftstoffe investieren und das Airbus-Programm bestmöglich fördern.

Noch innerhalb des Modernisierungsjahrzehnts rechnen wir mit den ersten Genehmigungen zum gewerblichen Flugverkehr mit Flugtaxen. Wir sollten bereits jetzt weitere Grundlagen für den zunehmend realistischeren Einsatz dieser visionären Technologie legen. So können Flugtaxen – neben innerstädtischen Grounding-Strukturen – auch eine Chance für die Regionalflyghäfen darstellen. So sind beispielsweise Zubringerverkehre zu großen Airports ein Modell, das wir prüfen wollen. Mithilfe der Weiterentwicklung des Single European Sky sind eine optimierte Flugführung und die dafür notwendige digitale Nachrüstung der bestehenden Infrastruktur in der Flugsicherung möglich.

Damit eine Insolvenzelle der Regionalflyghäfen nach dem europarechtlichen Verbot der Betriebsmittelsubventionen verhindert werden kann, fordern wir die Angleichung der Flughafengebühren an den europäischen Standard, beispielsweise durch die Übernahme der

Flugsicherungsgebühren durch das Bundesverkehrsministerium. Darüber hinaus fordern wir eine Befreiung der Flüge mit alternativen Kraftstoffen von der Luftverkehrssteuer ein.

Durch die im Rahmen von Anschaffung und Nachrüstung der Triebwerks- und Flugzeugtechnologie erreichte Lärmreduktion im An- und Abflug setzen wir uns weiterhin für bisher nachtoffene Flughäfen ein. Weitere Einschnitte bei den Betriebszeiten sind für uns nicht akzeptabel.

### **Wie wir im Güterverkehr durchstarten – unser Anspruch für gute Logistik**

Auch im Bereich des Güterverkehrs ist Wasserstoff die Zukunft. Durch seine geringe CO<sub>2</sub>-Bilanz und seinen hohen Wirkungsgrad handelt es sich um einen klimafreundlichen und vielfältig einsetzbaren Kraftstoff. Daher begrüßen wir die Wasserstoffstrategie der Bundesregierung. Um klimaneutralen Güterverkehr in der gesamten EU zu ermöglichen, fordern wir die Entwicklung einer europaweiten Wasserstoffinfrastruktur im Rahmen der Europäischen Wasserstoffallianz. Dafür bedarf es auch auf europäischer Ebene eines neuen Wasserstoffpaktes, der konkrete Maßnahmen zur Schaffung einer solchen Infrastruktur benennt und sich nicht nur mit der Bezeichnung der verschiedenen Wasserstoffarten auseinandersetzt.

Um den Straßenverkehr nachhaltig zu entlasten, forcieren wir die Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger wie Schiene oder Wasserstraße. Hierzu wollen wir beispielsweise die Cargoverladung wieder stärker in die Fläche bringen und regionale Güterbahnhöfe sowie Ladestationen für Binnenschiffe in Häfen fördern. Die Schaffung privater Gleisanschlüsse für große Unternehmen muss wieder attraktiver gestaltet werden, die bisherigen Förderprogramme und die Verfahren müssen grundlegend reformiert werden. Eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene oder schiffbare Gewässer setzt jedoch immer voraus, dass sich dadurch die Effizienz der gesamten Transportkette verbessert. In diesem Sinne muss für den kombinierten Verkehr (KV) die Ende Dezember zur Fortschreibung anstehende Förderrichtlinie um den Bau von Abstellgleisen sowie die Schaffung von Umschlagkapazitäten in den Seehäfen und im Hinterland in den Förderkatalog mit aufgenommen werden. Überall dort, wo das Ziel nicht in unmittelbarer Nähe eines Hafens liegt, sind trimodale Logistikangebote – Schiff, LKW, Bahn – interessant. Damit der Suchstress für Fernfahrer sinkt und die Verkehrssicherheit steigt, muss die Autobahn GmbH des Bundes ausreichend Lkw-Rastplätze entlang der Autobahnen schaffen.

Mit der Schaffung der Autobahn GmbH des Bundes zum 1. Januar 2021 will der Bund zeigen, dass mit neuen Strukturen die Bundesautobahnen effektiv gemanagt werden können. Nach diesem Vorbild müssen auch für die Bundeswasserstraßen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die überbordenden Strukturen und der bürokratische Personalwasserkopf im Verhältnis zu einem überschaubaren Netz von der nächsten Bundesregierung kritisch auf ihre Effizienz hin überprüft werden. Durch die Schaffung einer Experimentierklausel soll die Förderung von Mikrohub und unbemannten (Transport-)Drohnen im Rahmen der Logistik Realität werden und die Ansiedlung neuer Technologien fördern, urbane Zentren entlasten sowie die Versorgung ländlicher Räume und Inseln – etwa mit medizinischen Produkten – verbessern.

Auf europäischer Ebene fordern wir im Rahmen des „European Green Deal“, die Infrastruktur intelligent zu machen und beispielsweise in den Ausbau des Verkehrsinformationssystems River Information System (RIS) zu investieren. Darüber hinaus ist die europaweite Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK), mit der die manuelle Zugvorbereitung und -abfertigung der etwa 450.000 Güterwagen automatisiert werden und die zugleich eine schnellere Zugbildung sowie längere Güterzüge ermöglicht, entschieden anzugehen. Für die bis zu 10 Milliarden Euro teure Umrüstung muss sich die künftige Bundesregierung in Brüssel stark machen, dass der reguläre EU-Haushalt und das Infrastrukturfinanzierungsinstrument Connecting Europe Facility (CEF) aufgestockt werden.