



AG Mobilität und Verkehr

## GRUNDSÄTZE DER MOBILITÄT

### Autoren

Justus Hagel, Thomas Diekmann, Christian V. Friesen, Winfried Hyronimus, Michael Können-Bergmann, Michael Bär, Elke Meller, Heinrich Strößenreuther, Christina Nick, Johannes Gast, David Bathe

---

## Die Grundsätze der Mobilität

### Übersicht:

1. **Gute Verkehrsplanung ist Verkehrsvermeidung**
2. **Mobilität ist nicht an Eigentum geknüpft und muss als Service verstanden werden**
3. **Kurze Wege führen zu mehr Lebensqualität**
4. **Alternativen statt Verbote und Restriktionen**
5. **Einsatz von Big Data und Digitalisierung**
6. **Ländlicher Raum mit besonderen Bedürfnissen**
7. **Für CO2 Reduktion ist eine Transformation des Güterverkehrs notwendig**
8. **Große Steine, statt Symbolpolitik**
9. **Planungsbeschleunigung**
10. **Aufgabenverteilung von Bund, Land und Kommunen anpassen**
11. **Lernen von anderen Staaten und Städten (Reallabore)**

1. **Wir erkennen, dass es maßgeblich ist, die Verkehrsüberlastungen durch freie Mobilität zu reduzieren, indem durch gute Verkehrsplanung Externalitäten minimiert und der Nutzen maximiert wird. (gute Verkehrsplanung = Verkehrsvermeidung)**

Wir setzen uns für Städte ein, in denen tägliche Bedürfnisse innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Um die Mobilität zu verbessern, arbeiten wir an der Zusammenlegung von Wegen und der Verknüpfung von Wohnen, Arbeit/Bildung und Freizeit. Wir unterstützen die Integration von Verkehrsmitteln, einschließlich Zügen und Flügen, und das Wachstum von Telearbeit, Breitbandausbau und Co-Working-Spaces. Um Verkehrsengpässe während der Stoßzeiten zu vermeiden, fördern wir flexible Arbeitsmodelle und bieten Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Lösungen an. Außerdem bauen wir Infrastruktur in Verbindung mit neuen Entwicklungen für Gewerbe, Wohnen und Arbeiten und implementieren Einbahnstraßen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Für den privaten Individualverkehr sind Motivationskampagnen für klimaschonende Fortbewegung zu entwickeln, damit der Umstieg auf Rad und ÖPNV selbstverständlich wird. Bisher externalisierte Kosten zu Lasten der Allgemeinheit müssen soweit möglich von den Verursachern getragen werden: Nutzung von öffentlichem Raum muss einen marktwirtschaftlichen Preis erhalten, Anwohnerparken und Parkraumbewirtschaftung müssen entsprechend verteuert werden. Die Kosten von CO<sub>2</sub>-Ausstoß müssen durch einen rasch steigenden CO<sub>2</sub>-Preis vom Verursacher getragen werden, wobei die Einnahmen aus diesem CO<sub>2</sub>-Preis nicht der Staat, sondern die Bürger pro Kopf zurückerhalten sollen, um einen sozialen Ausgleich und hohe Akzeptanz zu erreichen. Auch im Güterverkehr müssen Externalitäten internalisiert werden, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen und Anreize für Innovationen zu liefern.

---

**2. Möglichst vielen Menschen muss der Zugang zu allen Mobilitätsformen ermöglicht werden, indem die Verkehrsmittel durch Sharing-Konzepte im Sinne der Mobility as a service angeboten werden.**

Besitz von Verkehrsmitteln, insbesondere von Autos, nimmt viel Platz ein und ist oft ineffizient, da Fahrzeuge bis zu 23 von 24 Stunden am Tag ungenutzt stehen. Kommerzielle und private Car-Sharing-Modelle und Mitfahrbörsen bieten eine Möglichkeit, die Größe der Fahrzeugflotte an den Bedarf anzupassen. Mobility as a Service und Peer-to-Peer Carsharing sind weitere Ansätze, die die Nutzung vorhandener Ressourcen fördern und die Nachfrage nach individueller Mobilität bedarfsgerecht und platzeffizient abdecken. Ein vielfältiger Angebotsmix ermöglicht es, Distanzen durch die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln, einschließlich (Car-) Sharing, auf vorhandener Infrastruktur zu bewältigen und somit das Straßennetz sowie den öffentlichen Raum zu entlasten. Es ist wichtig zu beachten, dass Individualverkehr nicht gleichbedeutend mit privatem Eigentum an Verkehrsmitteln ist.

**3. Lebenswerte Städte haben zur Aufgabe, durch barrierefreie und kostengünstige Beförderungsmittel die Mobilität allen attraktiv zugänglich zu machen. Mobilität wird dabei als Türöffner zu sozialem Leben verstanden.**

Unser Ziel ist es, eine lebendige, sichere, gesunde, nachhaltige und barrierefreie Umgebung mit kollektiven Beförderungsmitteln zu schaffen, um den Verkehr stressfreier und sicherer zu gestalten. Dabei berücksichtigen wir auch die Bedürfnisse der schwächsten Mitglieder unserer Gesellschaft, wie Senioren, Kranke und Kinder. Um den Kleinhandel und die Gastronomie zu fördern, setzen wir auf sanfte Übergänge und Fußgängerzonen. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger ist von größter Bedeutung. Deshalb schaffen wir ein umfassendes Radnetz mit physischen Abgrenzungen zu anderen Verkehrsteilnehmern, wo dafür genug Platz ist. Wo der Platz keine Trennung von Auto- und Radverkehr erlaubt, ist innerstädtisch Tempo 30 erforderlich, um die Sicherheit von Radfahrern einschließlich Schulkindern zu verbessern. Wir beziehen die Bevölkerung in die Entscheidungsprozesse rund um den Verkehr mit ein. Unser Ziel ist es, Städte menschlicher und lebenswerter und das Vor-Ort-Leben attraktiver zu gestalten.

**4. Die Verkehrswende muss auf freiwilliger Basis geschehen, sodass sie nachhaltig die Verhaltensmuster der Bevölkerung positiv verändern kann. Restriktionen und Verbote sind nur in Fällen anzuwenden, in denen sie sozialverträglich umsetzbar sind, oder wo Mobilität auch ohne Auto gewährleistet werden kann.**

Die Potenziale von Schiene, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr müssen voll ausgeschöpft werden, damit Mobilitätsfreiheit in allen Regionen gewährleistet werden kann. Dafür müssen die öffentlichen Gelder und Flächen zugunsten des Umweltverbundes umverteilt werden. Zusätzlich benötigt es neben dem tatsächlichen Angebot attraktive Nutzungsbedingungen und eine umfangreiche Informationskampagne zugunsten des Umweltverbunds. Hinzu kommt der Ausbau und die Förderung von Kombinationsmöglichkeiten, sodass der Umstieg so einfach wie möglich gewährleistet wird. Der Umweltverbund selber sollte in den Attributen Sicherheit, Flexibilität, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit verbessert werden. Zusätzliche Gelder können aus einer gerechten Parkraumbewirtschaftung, höheren Steuern für klimaschädliche Verkehrsmittel

---

und der Auflösung von umweltschädlichen Subventionen gewonnen werden. Hierüber kann unter anderem auch der Einsatz von EE-Strom im Verkehr finanziell entlastet werden.

### **5. Verkehrsmittel, -lenkung, -nutzung miteinander verbinden und intelligente Städte und ländliche Regionen fördern.**

Die Digitalisierung der Stadt spielt eine wichtige Rolle bei der Erfassung und Auswertung von Daten zur Verkehrslenkung. Die Zusammenführung von Verkehrsmittel-Tickets und -Abonnements kann dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr einfacher zugänglich zu machen und den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Eine digitale und autonome Taktung des ÖPNV sowie die Automatisierung von Standardfahrten (z.B. U- / S-Bahnen) durch künstliche Intelligenz können die Zuverlässigkeit und Effizienz des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Neue autonome Mikromobilitätskonzepte wie on-demand Busse und Quartiers-Shuttles erweitern das Angebot und verbessern die Mobilität der Nutzer. Mobilität 4.0 beschreibt den Wandel hin zu einer vernetzten und digitalisierten Mobilität, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verbindet und auf die individuellen Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt ist. Hinzu kommt der durchdachte Einsatz von Einbahnstraßen und baulichen Elementen (bspw. Poller), damit der Durchfahrtsverkehr in beruhigten Gebieten beschränkt werden kann. Erst als ultima ratio ist der Einsatz von finanziellen Lenkungsmethoden (bspw. City-Maut) oder Fahreinschränkungen zu erwägen.

### **6. Die Verkehrswende und CO<sub>2</sub>-Reduktion ist aufgrund der hohen Abhängigkeit vom Auto im ländlichen Raum mit größeren Herausforderungen verbunden und muss von der Politik zielstrebig unterstützt werden!**

Um die Mobilität auf dem Land CO<sub>2</sub>-frei zu gestalten, müssen alternative Verkehrsträger wie z.B. Fahrradwege, Sharing-Modelle und Shuttles oder Rufbusse gefördert werden. Investitionen in Sharing Economy und On-Demand-Services decken die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung ab und tragen auch dort zur Mobilitätsfreiheit bei. Gerade im ländlichen Raum müssen die Kombifahrten beispielsweise aus Auto und Zug oder Fahrrad und Zug konsequent durch Mobilitätsportale, Park and Ride und Bike and Ride ausgebaut werden. In naher Zukunft führen auch Flexible On-Demand-Lösungen mit automatisierten Fahrzeugen zu einer bedarfsgerechteren Mobilität, insbesondere in ländlichen Gebieten.

### **7. Der Güterverkehr ist für die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zuständig, weswegen hier eine Antriebswende und eine europäische Schienenstrategie im Fokus stehen müssen.**

Besonders im Güterverkehr ist die Antriebswende voranzubringen, denn es gehören zwar die Güter auf die Schiene, jedoch dauert der Umstieg auf die Schiene zu lang, als dass keine Lösungen für LKWs gefunden werden müssen. Für die Elektrifizierung von LKWs benötigt es eine entsprechende Infrastruktur. Beim Ausbau der Infrastruktur ist die klimaschonende Technologieoffenheit zu beachten und deswegen müssen die verschiedenen Antriebsarten gleichzeitig gefördert werden. Konkret geht es um den Aufbau einer Oberleitungsinfrastruktur auf 4.000km Autobahn und die Förderung von Wasserstoff und E-Fuels. Um den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten, sollten mehr Güter auf die Schiene und aufs Wasser verlagert werden,

hierfür müssen private und die staatlichen Bahnunternehmen gefördert und gefordert werden. Urbane Sammel- und Verteilzentren können dabei helfen, die letzte Meile zu verkürzen und eine Bündelung der Güter zu ermöglichen. Eine nachhaltige Innenstadtlogistik ist ebenso wichtig, wie die Erkennung und Nutzung regionenspezifischer Potentiale, welche sich nach Gütern, Geologie und Anbindung bemessen. Zudem muss der Masterplan der Binnenschifffahrt konsequent umgesetzt werden.

### **8. Die CDU will die großen Steine bewegen und so schnell wie möglich große CO2-Einsparungen ermöglichen - das schließt wiederum Symbolpolitik aus.**

Für die Klimaneutralität muss der Verkehrssektor die jährlichen Emissionen um über 160 Millionen Tonnen CO2 reduzieren. Um das möglichst schnell zu erreichen, richten wir den Blick auf die großen Hebel und haben keine Zeit für Symbolpolitik. Der Fokus der Umsetzung liegt demnach darin, die effektiven und kostengünstigen Technologien, welche bereits solide erprobt und marktreif sind, zu fördern und einzusetzen. Hierzu zählt das Auflösen aller klimaschädlichen Subventionen, welche klimaschädliches Verhalten wie Fliegen und Autofahren künstlich günstig halten - Bahnfahren darf nicht teurer sein, als Fliegen. Die Gelder der umweltschädlichen Subventionen müssen Zweckgebunden werden und allein der schnellen Reduktion von CO2 dienen.

### **9. Für die schnelle CO2-Einsparung muss der Planungs- und Genehmigungsprozess vereinfacht werden.**

Um schnell CO2 einzusparen, soll der Planungs- und Genehmigungsprozess vereinfacht werden. Konkrete Maßnahmen wie Oberleitungen auf Autobahnen müssen dabei jedoch sorgfältig geprüft werden, um falsche Infrastruktur zu vermeiden. Weitere Ansätze sind der Ausbau des Rad- und ÖPNV-Verkehrs in Kommunen, die Förderung von Park and Ride und Bike and Ride, Stadtgrün-Projekte wie Straßen- und Dachbegrünungen sowie die Schaffung von Orten zum Verweilen. Auch Einbahnstraßen mit Sicker- und Verdunstungsflächen im Seitenraum und zusätzlichen Baumstandorten können zur CO2-Reduktion beitragen. Die Entwicklung von CO2-Innovationsmärkten im Verkehr sowie die beschleunigte Umsetzung CO2-arter Infrastrukturmaßnahmen und die Fokussierung auf Industriepolitik im Verkehr sind weitere Schritte. Die Förderung der Start-Up-Kultur und das Konzept des "Oben und Unten Denkens" sollen dabei helfen, auch bei neuen Wärmenetzen oder Straßen-Aufreißen die Umgestaltung der Infrastruktur mitzudenken. Auch sonst bedarf es in Deutschland einen politischen Zusammenschluss von Bund, Ländern und Kommunen, sodass auf allen Ebenen Best Practice ausgetauscht und Interessenvertretung gebündelt werden kann. Zusätzlich lohnt sich für Deutschland der Blick über den Tellerrand in Städte außerhalb Deutschlands, welche die Verkehrswende schon weit vorangebracht haben.

#### **Autoren:**

Justus Hagel, Thomas Diekmann, Christian V. Friesen, Winfried Hyronimus, Michael Können-Bergmann, Michael Bär, Elke Meller, Heinrich Strößenreuther, Christina Nick, Johannes Gast, David Bathe