

# Mobilität der Zukunft

**Beschluss des Bundesvorstandes  
der CDU Deutschlands**

## **Mobilität der Zukunft**

Mobilität ist für Deutschland Fundament und Antrieb für Wachstum, Wohlstand und Arbeit. Mobil zu sein ist ein wichtiger Aspekt unserer persönlichen Freiheit. Diese individuelle Mobilität wollen wir erhalten. Sie ist die wesentliche Voraussetzung für eine selbstbestimmte Lebensführung aller Bürgerinnen und Bürgern. Sie darf deshalb auch nicht zur sozialen Frage werden. Gleichwohl: Die Mobilität der Zukunft - egal in welcher Form - müssen wir durch richtige politische Weichenstellungen und das Setzen von Anreizen so ausrichten, dass wir verkehrsträgerübergreifend die Emissionen deutlich reduzieren und so einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

## **Klima verpflichtet**

Das Klimaabkommen von Paris definiert das Ziel, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. Dazu bekennt sich die CDU. Wir wollen Maßnahmen umsetzen, mit denen diese Ziele rasch erreicht und die Folgen des Klimawandels für die Gesellschaft beherrschbar gemacht werden. Für die CDU ist die Bewahrung der Schöpfung für die kommenden Generationen von Anbeginn Auftrag ihres politischen Wirkens.

Aus unserer Sicht ergeben sich für ein hochinnovatives Industrieland wie Deutschland aus dieser Verpflichtung große Zukunftschancen. Wir sind Weltspitze, wenn es um Forschung und Entwicklung geht, und wir glauben an innovative, zukunftsorientierte Lösungen mit einer klaren Ausrichtung auf den Klimaschutz. Diese Ausrichtung wird auch die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft und unseres Industriestandortes künftig maßgeblich bestimmen. Wir sehen hier neue Chancen für Gesellschaft und Wirtschaft durch einen technologieoffenen und marktwirtschaftlichen Klima- und Umweltschutz. Deutschland als führendes Industrie- und Mobilitätsland in Europa trägt eine herausragende Verantwortung und hat Vorbildfunktion.

Klimaschutz hat bei den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber anderen gesellschaftspolitischen Zielen eine wichtige Stellung eingenommen und sie erwarten tragfähige Lösungen. Die aktuelle Klimadebatte ist dabei von Diskussionen geprägt, die Einschränkungen und nicht neue Chancen in den Mittelpunkt stellen. Wir als CDU wollen mehr erreichen: Optimismus und Offenheit, Innovations- und Forschungsgeist und Mut zum Handeln sind unsere Maßstäbe bei den nötigen Veränderungen. Diese Herausforderung nehmen wir mit

neuem Tatendrang und mit Begeisterung für Technik sowie neue Lösungswege an. Für einen wirksamen Klimaschutz muss der effizienteste Weg zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Mittelpunkt unseres politischen Handelns stehen. Staatlicher Dirigismus, der glaubt, detailliert festlegen zu können wie, wo und mit welcher Technologie dies erfolgt, führt nicht zum Ziel. Wir vertrauen auf die Prinzipien der Sozialen Marktwirtschaft in einer klugen Kombination aus Anreizen, Ordnungsrecht und der Freiheit in Verantwortung des Einzelnen.

Der Bereich Verkehr und Mobilität ist aufgrund rasant wachsender Mobilitätsbedürfnisse ein wesentlicher Grund dafür, dass wir derzeit unsere Klimaschutzziele nicht erreichen. So sind in den vergangenen Jahren die Emissionen im Verkehrsbereich, trotz erheblicher Fortschritte bei der Effizienz der Antriebe, sogar gestiegen. Im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung wurde als Zielmarke entwickelt, die Emissionen aus dem Verkehr bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Es besteht jetzt also dringender Handlungsbedarf. Wir wollen einen Wandel der Mobilität erreichen, der sich in den Dienst der Klimapolitik ebenso wie einer zukunftsfähigen Sozial-, Wirtschafts- und Gesundheitspolitik stellt. Dabei wissen wir, dass jede Form von Verteuerung der Mobilität zur Erreichung einer Lenkungswirkung mit der Verbesserung des Mobilitätsangebots einhergehen muss. Nur wer sauberer unterwegs sein kann, sauberer Güter transportieren kann, wird Lenkung als Anreiz akzeptieren und nicht nur als weitere Erhöhung von Steuer- und Abgabenlast empfinden.

### **Herausforderungen für die Mobilität von morgen**

Die Mobilität steht vor einem grundlegenden Wandel: Prozesse der Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung werden umfassende Änderungen mit sich bringen. Deutschland will hier Vorbild und Treiber internationaler Lösungen sein. Wir brauchen eine kluge Strategie, welche vorausschauend die Vielzahl von Konzepten und Maßnahmen miteinander verbindet. Wir lehnen es ab, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen oder Verkehrsteilnehmer mittels Verboten zu bevormunden. Wir setzen auf einen Mix von leistungsfähigen Mobilitätsangeboten, innovativer Forschung und einer intelligenten Infrastruktur, welche die Kopplung der unterschiedlichen Verkehrsträger möglich macht. Der Handlungsdruck ist hoch: Wir wollen den Klima- und Abgaszielen gerecht werden, negativen Effekten des Verkehrs wie Stau, Gesundheitsschäden und Flächennutzung entgegen-

wirken und zugleich eine saubere und störungsarme Mobilität ermöglichen. Unsere innerstädtischen Verkehre, ebenso unsere Autobahnen, Schienen- und Wasserwege, geraten an ihre Kapazitätsgrenzen. Gleichzeitig stellt uns der demographische Wandel, insbesondere in ländlichen Regionen, vor neue Herausforderungen in Bezug auf Mobilität und gute Erreichbarkeit.

Bedarfsgerechte Infrastrukturen sind Voraussetzung aller Mobilität. Wir brauchen mehr und bessere Radwege und Schienenverbindungen für Fern- und Nahverkehr ebenso wie wir Lückenschlüsse und einen Ausbau unserer Straßennetze brauchen. Deshalb sind die Investitionen in unsere Infrastrukturen auf hohem Niveau zu verstetigen und dauerhafte Planungskapazitäten sicherzustellen. Dabei ist die Gewährleistung von Barrierefreiheit an möglichst jeder Stelle für uns eine Selbstverständlichkeit.

Wir müssen Mobilität in die Planung der Lebensräume Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur integrieren. Diese Räume müssen zukünftig stärker aufeinander bezogen werden. Hierbei könne sowohl digitale Lösungen, etwa für die Verknüpfung der Mobilitätsoptionen, als auch finanzielle Anreize für eine effiziente und saubere Mobilität mit Maß und Mitte wertvolle Beiträge leisten.

### **Technologieoffen denken – Innovations- statt Verbotskultur**

Wir treten dafür ein, Technologieoffenheit und Innovation deutlich zu fördern. Der Staat soll sich nicht in die Zieltechnologie einmischen. Er soll nicht vorgeben, ob künftig mit erneuerbaren oder synthetischen Kraftstoffen, batterie- oder leitungselektrisch oder mit Wasserstoff gefahren wird. Selbst die Nutzung fossiler Ausgangsstoffe scheint mit neueren Verfahren zur Emissionsvermeidung weiterhin möglich. Uns geht es darum, saubere und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dazu wollen wir mit staatlicher Innovationsförderung Optionen schaffen, die den Wettbewerb um die effektivsten Lösungen eröffnen. Mit Blick auf die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätstechnologien kommt unseren Hochschulen dabei eine besondere Rolle zu.

Bei der Elektromobilität schreiten wir voran. Die Zahl der Fahrzeuge steigt seit Jahren stetig und inzwischen dynamisch an. Gleichzeitig entwickelt sich die Versorgung mit Ladestellen ebenfalls positiv. Dennoch stehen wir im Bereich der Elektromobilität vor erhebli-

chen Herausforderungen: Diese Antriebsart wird nur Akzeptanz finden, wenn Anschaffungskosten sinken und Reichweiten der Fahrzeuge steigen. Seit diesem Jahr gilt die 0,5-Prozent-Regelung bei der Dienstwagenbesteuerung für E-Fahrzeuge. Dies ist ein begrüßenswerter Impuls der Bundesregierung, die Flottenerneuerung im gewerblichen Bereich voranzutreiben, die rund zwei Drittel der Neuzulassungen pro Jahr ausmacht. Kaufprämie und Steuerbefreiungen machen die Anschaffung von E-Fahrzeugen attraktiver. Wir wollen die Markteintrittshilfen fortführen, sie auf die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele abstimmen und darauf achten, dass sie zeitlich begrenzt bleiben sowie Technologieoffenheit nicht verhindern. Die Umweltbelastung hängt in der Elektromobilität wesentlich von der Art der Stromerzeugung und der Produktion der Batterie ab. Die Gesamtenergie-Bilanz elektrisch angetriebener Fahrzeuge muss erheblich verbessert werden. Insbesondere die stark nachgefragten und umkämpften Rohstoffe für Batterien, die unter schwierigen ökologischen und menschenrechtlichen Umständen abgebaut werden, beeinträchtigen die Nachhaltigkeit der Elektromobilität. Wir wollen den Bedarf an Rohstoffen durch Recycling nachhaltiger sichern und tragfähige Lösungen der Entsorgung erarbeiten. In Deutschland können voraussichtlich bis zu 90 Prozent der Rohstoffe mit neuen Technologien recycelt werden. Wir wollen Batteriezellfertigung in Deutschland sowie eine bessere Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz bei der Akkuherstellung. Wir brauchen für die möglichen Batteriezellfertigungsstandorte Gigawattfabriken als Teil einer deutschen E-Mobilitätsstrategie. Die Bundesregierung sollte hier den rechtlichen Rahmen über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) so setzen, dass der Elektromobilitätsstandort Deutschland wettbewerbsfähig bleibt.

Ein entscheidender Faktor ist eine flächendeckende Infrastruktur für das Laden der E-Fahrzeuge. Wir werden dafür sorgen, dass die Ladeinfrastruktur zügig weiter ausgebaut wird. Hierzu zählt für uns auch der zügige Ausbau von Schnellladesäulen mit einer Kapazität bis zu 350kw an den für Fernstrecken relevanten Autobahnen und Bundesstraßen. Dafür müssen die Prozesse auf allen Ebenen beschleunigt und bestehende rechtliche Hürden abgebaut werden. Wichtige Voraussetzung sind leistungsfähige Stromnetze, deren zielgerichteter Ausbau ebenfalls weiter beschleunigt werden muss. An öffentlichen Ladesäulen muss das Laden verbraucherfreundlich und transparent gestaltet werden. Mit der Ladesäulenverordnung wurden bereits die Steckerstandards vereinheitlicht. Vereinfachungsbedarf gibt es noch beim Bezahlen an unterschiedlichen Säulen. Neben der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Parkraum gilt es auch, das Laden beim Arbeitgeber und in Gemeinschaftsga-

ragen zu vereinfachen. Während die Bereitstellung von Ladestrom in Einfamilienhäusern oder privaten Garagen mit Elektroanschluss in der Regel kein Problem ist – was die E-Mobilität besonders auch für den ländlichen Raum attraktiv macht – gibt es in Mehrfamilienhäusern oder Mietwohnungen noch Hürden. Deshalb werden wir die Installation von eigenen Ladepunkten in und Leitungen zu einer Gemeinschaftsgarage vereinfachen und insbesondere den Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Mietern rechtlich erleichtern.

Nach derzeitigem Kenntnisstand können wir uns nicht allein auf die Elektromobilität konzentrieren. Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, brauchen wir den gesamten Technologiemarkt. Entscheidend ist, welche Technologie zu welchem Zeitpunkt und für welchen Einsatzbereich die sinnvollste, wirtschaftlichste und nachhaltigste ist. Wir erwarten von den deutschen Automobilherstellern, technologieoffen zu denken und verstärkt in die Materialforschung, die Leichtbauweise bei Werkstoffen und die Entwicklung moderner Antriebstechnologien zu investieren. Dabei können Entwicklungen in der Luftfahrtindustrie mit denen der Automobilindustrie gekoppelt werden. Zu einer gesamtheitlichen Entwicklung muss auch das Recycling von neuentwickelten Materialmischen mitbedacht werden. Unter Nachhaltigkeits-, Wirtschaftlichkeits- und Klimaschutzaspekten müssen wir zu einer ehrlichen Analyse kommen: Die Betrachtung der fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf EU-Ebene sollte zwingend in eine ganzheitliche Betrachtung überführt werden: Von der Quelle bis zum Tank (*Well-to-Tank, WTT*) und vom Tank bis zum Rad (*Tank-to-Wheel, TTW*). Gegenwärtig werden keine der klimarelevanten Emissionen aus der Produktion und aus dem Recycling von Lithium-Ionen-Batterien in die Regulierung einbezogen. Damit werden umweltfreundliche Antriebskonzepte von Verbrennungsmotoren, die bereits über den gesamten Lebenszyklus betrachtet werden, gegenüber der Lithium-Ionen-Batterietechnologie benachteiligt.

### **Innovation bei Antriebsstoffen**

Wir wollen die verschiedenen Antriebsarten dort einsetzen, wo sie für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse den jeweils wirksamsten Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Ein Ziel muss sein, das hohe CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial bei den vorhandenen Antriebstechnologien zu nutzen. Das ist wichtig, weil – trotz des Ausbaus der Elektromobilität bei PKWs und leichten Nutzfahrzeugen – in absehbarer Zeit ein signifikanter Anteil an PKWs

und der wesentliche Anteil an Schwerlastfahrzeugen einen reinen Verbrennungsmotor oder einen Hybrid-Antrieb haben werden. Dringend einzubeziehen in unser politisches Handeln und unsere Technologieförderung sind dabei neben Biokraftstoffen auch Wasserstoff sowie Autogas (LPG), Flüssigerdgas (LNG), Erdgas (CNG) und synthetische Kraftstoffe, die CO<sub>2</sub>-arm hergestellt werden und weitgehend partikel- und stickoxidfrei verbrennen. Insbesondere die Technologieführerschaft im Bereich der hochintegrierten Antriebselektronik oder der Brennstoffzelle muss in Deutschland weiter ausgebaut werden. Innovative Kraftstoffe und Antriebstechnologien bieten zudem Potenziale, auch die Mobilität mit Flugzeug, Schiff und Bus deutlich klimaverträglicher zu machen.

Unsere Technologieführerschaft müssen wir für deutliche Fortschritte im Bereich der synthetischen Kraftstoffe nutzen. Dieser Bereich kann nicht nur einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern daneben auch äußerst lukrativ für die beteiligten Akteure sein. Denn hier wird nicht nur Klima geschützt, sondern kann auch Geld verdient werden. Studien zufolge stammen aktuell rund 98 Prozent der Antriebsenergie im Verkehrssektor und 22 Prozent der Heizenergie aus flüssigen Energieträgern. Man geht von einer Wettbewerbsfähigkeit der synthetischen Kraftstoffe im Jahr 2050 aus. Dazu müssen jedoch jetzt Pilotanlagen gebaut, andere Rahmenbedingungen geschaffen und die bisherigen Maßnahmen ausgeweitet werden, um größer dimensionierte Anlagen zu errichten. Um die Kraftstoffe klimaneutral zu erzeugen, werden große Mengen Strom aus erneuerbaren Quellen nötig sein. Die energieintensive Erzeugung von synthetischen Kraftstoffen könnte in Ländern mit viel Sonne in mit regenerativer Energie laufenden Anlagen betrieben werden. Der transportfähige Kraftstoff wird dann exportiert. Dies könnten Impulsprogramme im besten Sinne der Entwicklungshilfe sein. Darüber hinaus eröffnen sich technologisch auch Perspektiven, mit weit weniger zusätzlichem Energieaufwand Wasserstoff nahezu emissionsfrei aus Erdgas zu gewinnen.

Power-to-Gas gilt als vielversprechendster Ansatz zur Energiespeicherung: Überschüssige Energie aus sonnen- und windreichen Tagen wird in diesem Verfahren dafür genutzt, um den chemischen Prozess der Umwandlung von Strom in Wasserstoff oder Methan in Elektrolyseanlagen umzusetzen und Energie in Gasform zu speichern. Energie also, die wiederum als Kraftstoff eingesetzt werden könnte. Dieser Ansatz kann jedoch bislang noch nicht wirtschaftlich betrieben werden, obwohl noch viel zu häufig Stromüberschüsse zu Negativprei-

sen an der Strombörse gehandelt und später wieder teuer zurückgekauft werden müssen. Deshalb braucht es einen echten Markthochlauf für *Power-to-Gas*-Anlagen. Wir müssen schnellstmöglich die Kapazitäten für eine Massenfertigung schaffen.

Aufgrund des hohen CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzials bei den vorhandenen Antriebstechnologien sind auch Biokraftstoffe nach wie vor für den Klimaschutz im Verkehrssektor – zumindest als Übergangslösung – notwendig. Die Förderung von innovativen Produktionstechnologien zur Herstellung von Biokraftstoffen aus Reststoffen und Abfällen bietet zusätzliches Potential. Deshalb wollen wir die Perspektiven für die Biokraftstoffe mittelfristig erhalten, indem wir höhere Beimischungen von erneuerbaren Kraftstoffen ermöglichen und die Treibhausgasminderungsquote schrittweise anheben. Damit wird ein Wettbewerb um die effizientesten und nachhaltigsten Biokraftstoffe ausgelöst und das Potential für Biokraftstoffe aus nachhaltig erzeugten, heimischen Rohstoffen erhalten. Negative Landnutzungsänderungen in anderen globalen Herkunftsregionen durch Importe müssen verhindert werden. Für Biokraftstoffe soll kein Regenwald gerodet werden oder andere wertvolle Biotop verloren gehen.

Neben der eingesetzten Energiequelle kommt es auch auf ihre effiziente Nutzung an. Studien zeigen, dass Effizienzstandards für PKW und LKW bei der Einhaltung der Klimaschutzziele wichtig sind. Wird zusätzliche Effizienz zur Treibhausgasreduzierung genutzt, liegt in ihr ein erhebliches CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial. Wir setzen zudem auf innovative Ansätze wie die Absaugung und Filterung von Stickoxiden aus der Luft oder Straßenbeläge, die Stickoxide binden können. Zusätzlich brauchen wir Infrastrukturmaßnahmen, gezielte Hardware-Nachrüstungen und attraktive Umtauschprogramme, damit die Luft durch eine beschleunigte Flottenerneuerung zügig noch sauberer wird. Auch eine gezielte steuerliche Entlastung der Hersteller, inklusive der Zulieferer, darf kein Tabu sein. Durch sie werden Investitionen ermöglicht und Wertschöpfungsketten erhalten. Zudem wollen wir mit der steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung den Bereich der Weiterentwicklung von Antriebstechnologien erreichen. Dies gilt auch für neue Antriebstechnologien im Schiffs- und Flugverkehr.

## **Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Der ÖPNV der Zukunft ist sauber, flexibel und digital vernetzt. Dazu bedarf es, neben der flächendeckenden Implementierung standardisierter digitaler Lösungen zur Buchung unterschiedlicher Angebote, auch Investitionen aller politischen Ebenen in einen Kapazitäts- und Angebotsausbau. Großstädtische Ballungszentren kommen an die Grenzen ihrer Kapazität für den Individualverkehr. Bisher kann der ÖPNV diese Verkehrsspitzen nur unzureichend ausgleichen. Denn auch die Kapazitäten des ÖPNV sind gerade in den Ballungsräumen vielfach erschöpft.

Öffentliche Mobilität muss hier so rasch wie möglich eine zuverlässige, schnelle, kostengünstige und flexible Alternative bieten. Darin gleichen sich die Anforderungen an den ÖPNV in Ballungszentren und im ländlichen Raum. Die Möglichkeiten, diese Ziele zu erreichen, unterscheiden sich jedoch stark: Im ländlichen Raum kämpft der ÖPNV mit demografisch bedingtem Bevölkerungsrückgang und den größeren Distanzen. Nicht immer ist der Preis der entscheidende Faktor, ob man den PKW gegen Bus und Bahn einzutauschen bereit ist: Das Angebot muss in Bezug auf die oben genannten Kriterien überzeugend sein – und eine echte Alternative anbieten. Wir wollen Forschung und Entwicklung autonom und automatisiert fahrender Shuttle-Busse fördern, die gerade im ländlichen Raum mit neuen Angeboten eine große Wirkung entfalten können.

Wir wollen den ÖPNV attraktiv und kostengünstig gestalten. Zusätzlich müssen Angebote wie Mobilstationen erheblich ausgebaut werden im Sinne besserer Vernetzung der Verkehrsmittel durch Park+Ride (P&R), Car-Sharing und Bike-Sharing. Wir wollen eine neue Initiative in diesem Bereich starten und insbesondere das P&R-Angebot ausweiten. Wir möchten den Bau großer P&R-Zentren mit fünfstelligen Stellplatzzahlen an den Stadträndern fördern. Wir wollen dafür sorgen, dass diese in einem engen Takt an zentrale Ziele der Städte angebunden werden, zunächst durch Linienbusse und mittelfristig durch schienegebundene Verkehrsmittel. Stellplätze in den P&R-Zentren können per App reserviert werden und den Nutzern entstehen über das Nahverkehrsticket hinaus keine Kosten. Nachbarländer wie die Niederlande zeigen, dass solche Modelle durch kluge Stadt- und Verkehrsplanung, moderne Parkhäuser am Rand der Stadtkerne und gute ÖPNV - Anbindung erfolgreich sein können, ohne dabei Autofahrer aus unseren Städten zu drängen.

Auch Ticketoptionen, die diese Angebote zusammenführen, sowie die Vereinfachung der Bildung von Zweckverbänden in Metropolregionen fördern diese verschränkte Art der Mobilität. Wir unterstützen deshalb Initiativen, die bundesweit die Vernetzung von Tarifen, Tickets und Fahrplaninformationen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr vorantreiben.

Busantriebe auf Gas- oder Wasserstoffbasis sowie Elektrobusse werden den ÖPNV sowie den Fernbusverkehr künftig nachhaltiger gestalten. Wir wollen nichtelektrifizierte Strecken des Schienenpersonennahverkehrs verstärkt technologieoffen umstellen. Die Ausschreibungen müssen bundesweit diskriminierungsfrei gegenüber verschiedenen Wasserstofftechnologien („Grünem“ und „Blauem“ Wasserstoff) sowie weiteren Antriebsstoffen und -technologien sein.

### **Ein starkes Schienensystem ist Grundlage für klimafreundliche Verkehrspolitik**

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat in ihrem Bericht zum Schienenverkehr gezeigt, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereits heute nahezu CO<sub>2</sub>-frei ist. Im SPNV betragen die spezifischen Emissionen 60g/pkm, beim Pkw dagegen 139g/pkm. Die Zahl der Bahnpassagiere wird aller Voraussicht nach weiter steigen und die Bundesregierung hat sich dazu entschlossen, diese Entwicklung aktiv zu unterstützen, damit sich die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln. Laut Bericht der NPM ist u. a. mit erheblichen Verlagerungseffekten vom Flugverkehr auf die Schiene zu rechnen, so dass der Schienenverkehr bis 2030 zwischen 126 und 140 Milliarden pkm erreichen könnte. Damit dies gelingt, muss die Bahn in der Nutzung attraktiver werden. Höhere Kundenfreundlichkeit und verbesserte Pünktlichkeit sind dabei nur einige der Kriterien. Mit ihrem „5 Punkteplan“ für das Jahr 2019 hat die Deutsche Bahn einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung getan. Mehr Personal und neuere Fahrzeuge ermöglichen effektivere Lenksteuerungen im bestehenden System und schnellere Reparatur- und Wartungszyklen. Damit können Engpässe erheblich entschärft oder gänzlich aufgelöst werden. Diese Maßnahmen müssen mit Hochdruck weiterverfolgt werden, während parallel eine umfassende Digitalisierung des Schienenverkehrs vorangetrieben werden muss. Damit die Bahn gegenüber Kurzstreckenflügen innerhalb Deutschlands an Attraktivität gewinnt, wollen wir zudem die Hochgeschwindigkeits- und „Non-Stop-Strecken“ ausbauen. Damit solche Maßnahmen nicht auf Kosten der Anschlussfähigkeit ländlicher Regionen gehen, wollen wir gleichzeitig

den Zugang zu Hauptbahnhöfen in der Fläche erleichtern. Ein attraktives Fernbusangebot kann hier ebenfalls Alternativen bieten. Für ein gutes SPNV-Angebot setzen wir auf einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Schiene – von dem der Kunde profitiert. Wir wollen die Bahn in die Lage versetzen, dass sie zusätzlich in attraktiveres oder preiswerteres Bahnfahren investieren kann und im Wettbewerb der Verkehrsträger gestärkt wird. Flankierend können Maßnahmen wie eine steuerliche Begünstigung von Bahntickets hierzu einen sinnvollen Beitrag leisten.

Die langfristigen Vorteile der Einführung digitaler Technologien für den SPNV sind groß: Die Digitalisierung führt zu optimierter Kapazitätsauslastung und damit zu einem insgesamt effizienteren System. Wir brauchen einen Fahrplan, an dem sich der Infrastrukturausbau in unserem Land orientiert. Durch eine engere Verzahnung der landesweiten Schienennetze wird besser sichtbar, wo gezielt investiert werden muss. Es gilt, unser Schienensystem zu erhalten, neue Trassen bedarfsgerecht auszubauen und im Bedarfsfall Strecken auch zu reaktivieren. Wir wollen eine ausreichende Finanzierung sicherstellen und plädieren dafür, nach Möglichkeit zusätzliche finanzielle Mittel in die Schiene zu investieren.

Ein Ausbau des Schienennetzes muss in frühzeitigem und engem Dialog mit den betroffenen Anwohnern geschehen. Dabei müssen adäquater Lärmschutz und der Einsatz neuester Technologien in enger Verzahnung mit dem Streckenausbau einhergehen. Darüber hinaus wollen wir auf existierenden Strecken Lärmsanierungen vornehmen und die Forschung zu neuen, lärmreduzierenden Technologien vorantreiben.

### **Neue Chancen umweltfreundlicher, individueller Mobilität nutzen**

Ob Elektroroller, E-Bike oder Elektro-Tretroller: Die Elektromobilität hinterlässt auch jenseits von Autos und leichten Nutzfahrzeugen ihre Spuren. In den letzten Jahren konnte ein signifikanter Anstieg der E-Bike-Verkäufe in Deutschland registriert werden. Mittlerweile befinden sich ca. 4 Millionen dieser elektrisch unterstützten Fahrräder auf Deutschlands Straßen. E-Tretroller drängen aktuell auf den Markt. Der Trend beim individualisierten Kurzstreckenverkehr geht zu Elektrokleinstfahrzeugen. Vorteile liegen in der einfachen Handhabung, erleichterten Lademöglichkeiten, einer erweiterten Reichweite sowie der Möglichkeit, das Fahrzeug neben dem Elektroantrieb auch mit eigener Kraft fortzubewe-

gen. Zusätzlich sinken die Preise dieser Produkte. Diese Fahrzeuge sind für die Mobilität in ländlichen Räumen und in Städten interessant, da sie ein Ersatz für den PKW im Kurzstreckenbereich sein können. Sie erleichtern einen Zustieg zu weiteren Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn und verbessern die vernetzte Nutzung von unterschiedlichen Mobilitäts-technologien.

### **Radverkehr als wichtige Säule der neuen Mobilität**

Dem Fahrrad kommt eine wichtige Rolle in der Mobilität der Zukunft zu – nicht nur in städtischen Ballungsgebieten. Mit richtigen Rahmenbedingungen ist das Fahrrad ein züliges, komplikationsloses, günstiges und zudem gesundheitsförderndes Verkehrsmittel. Diese Rahmenbedingungen wollen wir gewährleisten. Wir wollen die Nutzung des Fahrrads attraktiver und sicherer machen und neue Mobilitätsformen gut integrieren.

Eine Gefahr für Radfahrer – die häufig höhere Geschwindigkeiten erreichen, ob mit oder ohne Elektroantrieb – geht von zu schmalen, teilweise maroden Radwegen aus. Deshalb wollen wir, dass fahrradfreundliche Infrastrukturen ihren Platz bekommen. So können Fahrräder neben Elektrokleinstfahrzeugen bei Entfernungen bis zu ca. 15 Kilometern als Alternative zum PKW attraktiver werden. Wir wollen eine Radwege-Offensive von Bund, Ländern und Kommunen, um der stetig wachsenden Zahl der Fahrradfahrer in Deutschland mit einem angemessenen Angebot gerecht zu werden. Im Durchschnitt transportieren PKW nur 1,4 Menschen pro Fahrt, brauchen dafür aber die meiste Fläche pro Fahrgast und belasten das Anlagegut Straße um ein Vielfaches. Vor diesem Hintergrund müssen wir insbesondere in unseren Städten eine Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Raums in Angriff nehmen.

Bei der Förderung des Radverkehrs wird dem Ausbau von Radschnellwegen eine maßgebliche Bedeutung zukommen. Sie ermöglichen eine attraktive, kosteneffiziente und umweltfreundliche Mobilität für den Alltagsverkehr und benötigen dafür zusätzlichen Raum in unseren Städten. Beim Bau von Radwegen setzen wir uns für eine Vereinfachung von Umweltverträglichkeitsprüfungen ein, um den Bau von umweltfreundlichen Verkehrswegen zu beschleunigen. Die reibungslose Einbindung des Radverkehrs im öffentlichen Raum ist für die Akzeptanz und die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer von besonderer Bedeutung. Integrierte Gesamtkonzepte mit angepassten Ampelschaltungen erleichtern

den Radverkehr und bauen Nutzungshemmnisse ab. Eine Separierung des Straßenverkehrs zwischen Fußgängern, Rad- und Kraftwagenverkehr ist im Sinne der Sicherheit geboten. Auch im ländlichen Raum bietet der Ausbau von Radschnellwegen Chancen und erhöht die Attraktivität. Sie können zudem zu einer verstärkten Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern beitragen. Dazu wollen wir die Aufnahme von Radschnellwegen als neue Kategorie der Raum- und Stadtplanung – auf deutscher und europäischer Ebene. Projekte wie der Radschnellweg Ruhr (RS1) sind Vorbild. So werden ab 2020 Radfahrer zwischen Hamm und Duisburg eine 100 Kilometer lange Strecke nutzen können mit dem Ziel, bis zu 52 000 PKW-Fahrten pro Tag einzusparen. In Städten bietet sich zudem an, verstärkt sogenannte „tote Räume“ u.a. unter Brücken zu nutzen, um schnell und kostengünstig Radwege zu bauen. Darüber hinaus wollen wir auch den Fußgängerverkehr als wichtige Säule der innerstädtischen Mobilität stärker fördern. Er muss ebenfalls Teil einer modernen Entwicklung der städtischen Verkehrsräume sein.

### **Digitalisierungsprozesse nutzen**

Wir werden uns in Zukunft über eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger fortbewegen. Diese intermodale Fortbewegung setzt eine digitale Vernetzung voraus. Autonomes Fahren, E-Mobility, Verleih von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen, besser vernetzter ÖPNV und Miet- bzw. Nutzungsangebote, Carsharing, Robotic oder Künstliche Intelligenz liefern Chancen dafür, dass Verkehre und Verkehrswege künftig besser aufeinander abgestimmt werden können.

Digitale Vernetzung sorgt nicht nur für mehr Mobilitätsangebote, sondern bildet die Grundlage für neue Mobilitätsformen. Bereits heute kommunizieren Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge sowie die sie umgebende Infrastruktur digital. Diese Entwicklung bietet große Chancen und liefert die Basis für innovative Verkehrsinfrastrukturen sowie intelligente Verkehrsflüsse. Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass durch die verbesserte Verkehrsverflüssigung bis zu zwei Prozent der Emissionen im Verkehrsbereich Deutschlands – also mindestens 3,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> – pro Jahr eingespart werden können.

Anonymisierte Bewegungsdaten können in Kombination mit den Navigations- und den Verkehrsdaten Staubildungen und Verkehre zum Suchen von Parkplätzen vermeiden und sorgen so für einen verbesserten und sichereren Verkehrsfluss. Aktuelle Verkehrslagen

werden in Echtzeit erfasst und Vorhersagen über künftige Verkehrsflüsse können gebildet werden, sei es anhand von Algorithmen oder anonymisierten Nutzerdaten. Sogenannte Datenmanagementsysteme bilden die Grundlage für die Routen- und Reiseplanung, die Bereitstellung von Verkehrsmitteln sowie die Auslastung von Fahrzeugen.

Dafür werden Kooperationen und strategische Allianzen zwischen Herstellern und IT-Plattformen immer wichtiger. Hierbei muss selbstverständlich die Datensicherheit und die Anonymität individueller Daten gewährleistet werden. Daher fordern wir eine besondere Qualitäts- und Sicherheitszertifizierung von datenverarbeitenden Verkehrsunternehmen. Zudem bilden Breitband-Datennetze, ein flächendeckend lückenloses Netz von mindestens 4G Konnektivität sowie leistungsfähige Soft- und Hardwarelösungen die notwendigen technischen Voraussetzungen. Darum fordern wir: Vorfahrt für den zeitnahen digitalen Infrastrukturausbau in Deutschland.

### **Effizientere Mobilität durch Sharing Mobility**

Der Nachhaltigkeitsgedanke steht der hohen Individualisierung in der Mobilität nicht immer entgegen: Sharing-Dienste stellen bereits heute an vielen Orten Autos, Roller, Fahrräder oder andere Fortbewegungsmittel zur Verfügung, die von allen Kunden genutzt werden können. Über Apps findet man ihren Standort und wickelt die Buchung ab. Car-Sharing-Dienste sind schon länger zugelassen und haben in einigen Städten einen besonderen rechtlichen Status, der es ihnen erlaubt, gesonderte Abstellmöglichkeiten zu nutzen. On-Demand-Dienste vermitteln Beförderungsfahrten neuer Anbieter und hinterlegen diese mit einem Algorithmus. Apps erledigen die Fahrersuche und ermitteln sogleich einen Festpreis für die geplante Fahrt. Das dahinterliegende Prinzip des Nutzens statt Besitzens möchten wir stärken.

Diese Beförderungsmöglichkeiten sind aufgrund ihres App-basierten Modells eine neue Herausforderung für den Transportsektor und werden den gesamten Wirtschaftszweig verändern. Ein fairer Wettbewerb ist hierbei unser Ziel. Aufgrund der effizienteren Nutzung von Fahrzeugen bieten Sharing-Dienste im Zusammenspiel mit wirksamen Anreizen die Chance, Verkehrsaufkommen zu reduzieren und Abgasemissionen zu senken, während individuelle Mobilität erhalten wird. Forscher der Universität Kassel haben ermittelt, dass

Sharing-Angebote in einer Stadt ab 50 000 Einwohnern die tägliche Fahrleistung eines PKW um 17 Prozent verringern können.

Damit tatsächlich eine Verkehrsentlastung erreicht wird, wollen wir die Rahmenbedingungen so setzen, dass kein additiver Effekt eintritt. Auch für den ländlichen Raum sind Sharing-Dienste eine Chance, individuelle Mobilität auch ohne eigenes Auto zu erhalten. Sie sind eine bedarfsgerechte Alternative zum liniengebundenen ÖPNV, der in der Fläche nie so dicht sein kann wie in der Großstadt. Durch die geringere Auslastung und die oft weiteren Strecken ist der Betrieb von Carsharing-Diensten für große kommerzielle Anbieter bisher jedoch wenig interessant. Sharing-Dienste in ländlichen Regionen müssen deshalb anders organisiert sein. Es bieten sich sowohl kommunale als auch genossenschaftlich organisierte Formen an oder auch Modelle, die die Mitnutzung von Privat-PKW und Dienstwagen miteinbeziehen und die digital über regionale Plattformen koordiniert werden. Dorfgemeinschaften ergreifen inzwischen die Initiative und ermöglichen mit Bürgerbussen sowie eigenen Sharing-Cars auch den Menschen auf dem Land eine weitgehend individualisierte Mobilitätsversorgung ohne eigenen PKW. Diese Initiativen im ländlichen Raum gilt es unbedingt zu unterstützen.

Wir vertreten grundsätzlich eine offene Haltung gegenüber neuen Mobilitätskonzepten und ihren Anbietern. Der Markt sollte für Angebote offenbleiben, sodass der Kunde über das beste Konzept befinden kann. Traditionelle Verkehrsunternehmen ermutigen wir, Sharing-Dienste als potenziellen Partner zu begreifen und Synergieeffekte zu nutzen. Wir wollen daher das Personenbeförderungsgesetz ändern und den Markteintritt von innovativen Fahrdiensten ermöglichen – und an eine klare Klimakomponente koppeln: Eine Lizenz bekommt nur, wer emissionsarm fährt. So würde auch die Flottendurchdringung im Taxigewerbe vorangebracht werden.

### **Zukunftschancen neuer Technologien ergreifen**

Im Zuge der Digitalisierung und der verstärkten Nutzung von KI wird sich auch die Welt der Mobilität in den kommenden Jahren und Jahrzehnten fundamental verändern. Wir wollen diese neuen technologischen Entwicklungen als Chancen ergreifen und die Rahmenbedingungen so setzen, dass Menschen von den vielen Vorteilen sowie von mehr Sicherheit profitieren können.

Ein wichtiges Thema für uns ist das automatisierte und autonome Fahren. Sukzessive mit Assistenzsystemen ausgestattet sind so automatisierte Fahrzeuge schon längst technisch machbar und nicht mehr Gegenstand ferner Zukunftsvisionen. Diese technische Entwicklung schreitet weiter voran. Fahrzeugassistenten wie Notfallbremssysteme, Abstands- oder Einparkassistenten sind entscheidende Schritte. Sie erleichtern dem Autofahrer schon heute die Fahrt und machen diese sicherer. Künftig bleiben wir dank automatisierter Fahrzeuge bis ins hohe Alter an jedem Ort mobil. Sie bieten außerdem die technischen Möglichkeiten, durch perfekte Anpassung an die verkehrsbedingten Gegebenheiten umwelt- und klimaschonender unterwegs zu sein. So gewinnen gerade auch ländliche Räume durch vernetztes und autonomes Fahren an Attraktivität und könnten besser erschlossen werden. Unfallzahlen werden zurückgehen, weil mehr als 90 Prozent der Unfälle heute auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind. Damit kommen wir der „Vision Zero“ deutlich näher als wir es mit herkömmlichen Methoden jemals könnten.

Wir wollen durch bessere technische und KI-getriebene Prozesse auf unsere bisherigen Schritte aufbauen und noch mehr Sicherheit und Effizienz im Straßenverkehr erreichen. Aufgabe der Politik ist es, dabei in erster Linie die Forschung und Entwicklung durch optimale Bedingungen zu unterstützen. Teststrecken wie die 2015 in Betrieb genommene A9 zwischen München und Ingolstadt möchten wir andernorts replizieren. Mit Hilfe solcher Pilotprojekte können IT-Unternehmen, Autohersteller und Telekommunikations-Firmen im Realbetrieb erforschen, wie das automatisierte und vernetzte Fahren funktionieren kann. Mit Blick auf die zukünftige Gestaltung des autonomen Fahrens in Deutschland müssen wir dafür sorgen, dass diese Technologien innerhalb eines geeigneten rechtlichen Rahmens ihre Anwendung finden. 2017 wurden mit einem Gesetz erste Regelungen zum Fahren von Autos mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Auf dieser Grundlage werden wir die Entwicklung im Bereich des autonomen Fahrens weiter gesetzgeberisch begleiten und stets das Ziel verfolgen, die größtmögliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und der Datenverarbeitung zu gewährleisten.

Auch Mobilitätskonzepte der absehbaren Zukunft sollten heute schon mitgedacht werden. Urban-Air-Mobility ist noch eine Vision für Ballungszentren. Die Fortschritte im Bereich der computergesteuerten Multicopter sind jedoch rasant. Bedienungsfreundlichkeit, Trag-

last, Flugdauer und Zuverlässigkeit verbessern sich stetig. Akkubetriebene Flugtaxis wären eine sinnvolle Ergänzung zum straßen- und schienengebundenen Verkehr. Deutschland ist in diesem Bereich mit mehreren Unternehmen weltweit technologisch führend. Flugtaxis sind schon heute in der Lage, zwei Personen über eine Strecke von rund 30 Kilometern zu transportieren. Deutschland muss den Vorreiterstatus im Bereich der Flugmobilitätsinitiativen ausbauen. Wir wollen Forschung und Entwicklung aktiv unterstützen und zeitnah die rechtlichen sowie technischen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Flugtaxis marktfähig werden und bis spätestens 2025 in Deutschland zum Einsatz kommen können. Im Personenfernverkehr gilt es zudem, Konzepte wie den „HyperLoop“ weiter zu erforschen. Unser Ziel lautet: Die Zukunft der Mobilität bleibt „Made in Germany“!

### **Mobilität europäisch denken**

In Vorbereitung auf die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im Jahr 2020 wollen wir der europäischen Dimension des Themas Mobilität mehr Aufmerksamkeit verschaffen. Wir leben aufgrund der historischen Errungenschaften des europäischen Einigungsprozesses auf einem Kontinent, in dem nationale Grenzen für die meisten Menschen im Alltag nicht spürbar sind. Mobilität auf grenzüberschreitenden europäischen Autobahnen, Schienen und Wasserstraßen gehört zu unserem Alltag. Diesen integrierenden Faktor von Mobilität möchten wir stärker in den Vordergrund unserer Europapolitik stellen.

Wir wollen, dass unser Europa mittels neuer vernetzter Mobilitätskonzepte und einer besseren Vernetzung der bestehenden Infrastruktur noch näher zusammenrückt. Innovationen im Bereich Mobilität müssen europäisch nutzbar gemacht werden können. Das macht künftig europäisch aufeinander abgestimmte Regulierung von der Verkehrs- bis zur Energiepolitik zwingend notwendig. Wir wollen ein transeuropäisches Verkehrsnetz. Wir halten an den Zielen der Bundesregierung fest und wollen bis 2030 das Kernnetz und bis 2050 das Gesamtnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes fertigstellen. Hierin sehen wir große Vorteile sowohl für individuell Reisende als auch für unsere Wirtschaft. Ein solches Netz muss aus unserer Sicht andere Verkehrsträger (bspw. Auto- und Wasserstraßen) einbinden, wird jedoch in erster Linie auf einem europäischen Schienennetz aufzubauen sein.

Mit Blick auf den europäischen Fahrgastverkehr möchten wir ein vielfältiges Angebot an Fern- und Nachtzügen fördern. Verschiedene Anbieter solcher Dienstleistungen sollen auf

dem deutschen und europäischen Markt auftreten können, damit durch Wettbewerb das Reisen in Europa auf diesem Wege attraktiver und klimafreundlicher werden kann. Ein transeuropäisches Schienennetz setzt eine engere Verknüpfung der unterschiedlichen nationalen Netze sowie eine bessere Abstimmung mit unseren europäischen Nachbarn bei größeren Infrastrukturprojekten, gerade in Grenzregionen, voraus. Außerdem müssen wir mit Blick auf Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Verbraucherschutz und Fahrgastrechte eine europäische Vereinheitlichung auf hohem Niveau erreichen.

### **Mit Innovationen in eine klimaschützende Zukunft**

Die Politik hat zwei wirksame Hebel zur Verfügung, um den Klimaschutz in dieser entscheidenden Phase konsequent voranzubringen und die Weichenstellungen für die Zukunft der Mobilität jetzt vorzunehmen:

Mit einer Innovationspolitik, die Impulse über Fördermittel oder andere finanzielle Anreize setzt:

- Technologieoffenheit für die Reduktion von Treibhausgasemissionen und effizienteren Verkehr.
- Prioritäre Unterstützung von Forschung und Entwicklung im Bereich der mobilitätsbezogenen Zukunftstechnologien.
- Steuerliche Forschungsförderung, die auch im Bereich Mobilität entsprechende Anreize schafft.
- Wettbewerb um Mobilitätskonzepte, durch den Experimentierräume für neue Mobilität realisiert werden.

Mit einer Ordnungspolitik über gesetzliche Vorgaben und staatliche Investitionen:

- Entschiedener Ausbau von Infrastruktur für neue Mobilitätstechnologien.
- Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Verkehrsraums in unseren Städten.
- Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, das innovative Fahrdienste in Verbindung mit einer Klimakomponente auf unsere Straßen bringt.
- Aufnahme von Radschnellwegen als neue Kategorie der Raum- und Stadtplanung sowie Aufnahme von Fußwegebeziehungen zur Stärkung der Fußverkehre.

- Verkehrsträger Schiene durch Investitionen in neue und bestehende Netze sowie Reaktivierung von Strecken und erhöhte Pünktlichkeit sowie verbesserten Kundenservice attraktiver machen.
- Investitionen in den digitalen Infrastrukturausbau in Deutschland, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen bringen wir Wirtschaft, Mobilität und Klimaschutz in Einklang. Es ist die eine historische Aufgabe unserer Generation, dafür zu sorgen, dass die uns nachfolgenden Generationen diese einzigartige Erde intakt erleben und gleichzeitig mobil bleiben dürfen.