

Mobilitätswende schaffen: Chancen ergreifen

Sozialdemokratische Verkehrspolitik setzt auf einen gerechten Ausgleich zwischen den sich ändernden Verkehrsgewohnheiten und dem Ziel gerechter klimaneutraler Politik. Dazu hat die SPD in ihrem Zukunftsprogramm eine umfassende Vision gerechter und klimaneutraler Mobilität formuliert, die als Kern eine leistungsstarke und ambitionierte Schienenpolitik in den Mittelpunkt stellt.

Mit diesem Programm wird die Politik der SPD-Bundestagsfraktion der vergangenen Jahre in Regierungsverantwortung weitergedacht. Mobilität muss für alle da sein, sozial gerecht und klimaneutral werden. Dafür braucht es neben einer modernen Bahnpolitik auch Anstrengungen vor allem in folgenden Bereichen, die ebenso wichtig für das Erreichen klimaneutraler Mobilität sind:

Den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nachhaltig weiterentwickeln

Schon heute leistet der Öffentliche Verkehr einen enormen Beitrag zur Vermeidung von CO₂-Emissionen und zur Verkehrsminderung in den Ballungsräumen. Um die Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen müssen wir den Anteil des Öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen weiter stärken. Je besser das Angebot im ÖPNV, desto mehr wird es genutzt:

- Wir setzen uns ein für Mobilität für alle Altersgruppen, höhere Qualität und engere Taktungen, ein größeres Angebot mit mehr Flexibilität durch bedarfsgesteuerte Angebote, fairen und gerechten Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten sowie einer Kostenersparnis gegenüber dem eigenen PKW.
- Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie für jede Bürgerin und jeden Bürger mit einem wohnortnahen Anschluss an den Öffentlichen Verkehr.
- Wir schaffen die notwendigen guten Rahmenbedingungen für die Infrastruktur des ÖPNV, aber auch für die Finanzierung des laufenden Betriebs.
- Gemeinsam mit den Ländern und den Kommunen werden wir nach Möglichkeiten suchen, den ÖPNV zukunftsfest zu gestalten und nachhaltig zu finanzieren.
- Wir werden neue Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV erschließen. Denkbar ist dabei zum Beispiel die Abkehr von geschlossenen Finanzierungskreisläufen der einzelnen Verkehrsträger oder die Schaffung einer zweiten Säule der Regionalisierungsmittel.
- Dabei ist uns ein respektvoller Umgang der Gesellschaft mit Mitarbeiter*innen des ÖPNV und weiterer Mobilitätsunternehmen wichtig. Viel zu oft wurden auch diese Mitarbeiter*innen in letzter Zeit Ziel von Provokation, Hass und sogar Gewalt.

Ein breiter Infrastrukturkonsens für die Mobilität von morgen

Insbesondere bei Großprojekten dominieren häufig die Konflikte zwischen den Beteiligten und es kommt aufgrund fehlender Akzeptanz oder Klageverfahren immer wieder zu Verzögerungen. Um unsere Klimaziele zu erreichen, müssen wir insbesondere Schienenwege sowie Energieleitungen wesentlich schneller planen und (aus-)bauen sowie wasserbauliche Anlagen schneller modernisieren. Das schaffen wir nur mit einer positiveren Planungs- und Beteiligungskultur:

- Wir wollen frühe und echte Bürgerbeteiligung, um notwendige Infrastrukturvorhaben im Konsens mit den Menschen vor Ort zu planen.
- Wir fordern einen fairen Diskurs auf Augenhöhe, eine aktive Einbindung aller Prozessbeteiligten und eine abschließende Ergebniskontrolle.
- Um Beteiligungsprozesse bundesweit standardisiert und qualitativ gut durchführen zu können, wollen wir dafür eine Kompetenzstelle Bürgerbeteiligung beim Deutschen Bundestag einrichten.

Verkehrsräume für alle schaffen

Wir wollen Radfahren und Zufußgehen attraktiver machen. Dazu müssen aus Städten für Autos Städte für alle werden. Auch auf Landstraßen müssen nachhaltige Fortbewegungsarten immer mitgedacht werden. Dabei geht es uns nicht um Verdrängung, sondern um eine logische und gerechte Weiterentwicklung des Verkehrs, die sich an veränderten Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnissen orientiert. Im Mittelpunkt dieser Strategie stehen Sicherheit und eine gerechte Neuaufteilung von Flächen:

- In der Straßenverkehrsordnung stellen wir klar, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind – vollkommen egal ob zu Fuß, auf dem Rad, mit dem E-Roller oder mit dem PKW.
- Radfahrer*innen haben ein Recht auf moderne, komfortable Radwege oder eigene Fahrradstraßen. Fußgänger*innen brauchen mindestens 2,50 Meter Platz und die Gewissheit, dass die Gehwege nicht zugeparkt werden.
- Einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf das Rad schaffen wir, indem wir die Anschaffung von Lastenrädern finanziell unterstützen.
- An den Landstraßen sollen überall dort Fahrradschutzstreifen für mehr Sicherheit sorgen, wo keine abgetrennten Radwege errichtet werden können.
- Deutlich attraktiver machen wir das Radfahren auf langen Strecken, indem wir ein Radschnellwegnetz in ganz Deutschland schaffen, das Städte und Regionen miteinander verbindet.

Verkehr – aber sicher

Vor allem verletzlichere Verkehrsteilnehmer*innen haben unter der Zunahme des Verkehrs besonders zu leiden. Anders als etwa bei PKW-Fahrer*innen gehen hier die Zahlen an Verkehrstoten und Schwerstverletzten nur wenig zurück, stagnieren oder steigen sogar. Wir sind der Vision Zero – einer Reduktion der Toten und Schwerstverletzten im Verkehr auf null – verpflichtet:

- Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit testen um es in den Städten einführen zu können und nur noch auf den Hauptstraßen Tempo 50 gelten zu lassen.
- Zur effektiveren Kontrolle von Geschwindigkeitsübertretungen insbesondere auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen machen wir die Technologie der „Section Control“ unter Berücksichtigung der Ergebnisse des niedersächsischen Modellversuchs und in Abstimmung mit den Ländern einer Anwendung zugänglich.
- Wir sind für ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf Bundesautobahnen.
- Den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Autofahrer*innen werden wir in Pilotprojekten testen. Wir wollen einen mit einer Geldbuße zu ahnenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Radfahrer*innen bei 1,1 Promille im Straßenverkehr einführen.
- Wir setzen uns für eine gute finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei ein, um bereits bestehende Regeln zu überprüfen und so wirkungsvoller zu machen. Wir machen deutlich, dass der Polizei in der Ausübung und Umsetzung staatlicher Aufgaben Respekt und Anerkennung gebührt.

Faire und klimaschonende Logistik

Die Krise hat zusätzlich verdeutlicht, wie unverzichtbar zuverlässige Gütertransporte, Post- und Logistikdienstleistungen für unser tägliches Leben und unsere Wirtschaft sind. Der LKW ist auch weiterhin ein wesentlicher Teil der Transportlogistik. Wir setzen uns für einen klimaschonenden und sozial gerechten Straßengüterverkehr ein:

- Sozial- und Arbeitsstandards werden in der Branche zu häufig gezielt ausgehebelt. Wir werden geltende höchste Sozialstandards im Gütertransport konsequent durchsetzen und die Arbeitsbedingungen in der Branche fair und attraktiv gestalten.
- Durch einen verpflichtenden elektronischen Frachtbrief wollen wir für Transparenz und Nachvollziehbarkeit im Güterverkehr sorgen.
- Wir wollen die Förderung für elektrische oder wasserstoffbetriebene LKW und andere alternative Antriebsarten beibehalten und wo sinnvoll ausweiten.
- Mit der Förderung von nachhaltigen synthetischen Kraftstoffen wollen wir den Schadstoffausstoß der Bestandsflotte verringern.

Mehr Verkehr auf die Wasserstraße

Als Transportmittel kann ein großes Binnenschiff bis zu 150 LKW ersetzen und verursacht zugleich weniger Lärm als der Schienenverkehr. Zurzeit wird die Umweltbilanz allerdings noch durch Dieselantriebe geschmälert, das wollen wir ändern. Wir brauchen eine moderne, leistungsfähige und saubere Wasserstraße, die dem Güterverkehr eine planbare Perspektive gibt, ihre Kapazitäten ausreizen kann und gleichzeitig Verkehr und Umwelt miteinander verbindet:

- Die nachhaltige Modernisierung der Schifffahrt wollen wir weiter voranbringen, technologische Innovation fördern und maritime Lieferketten sichern.
- Die Förderung für emissionsärmere Motoren, emissionsmindernde Technologien und lärmindernde Maßnahmen zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen wollen wir ausweiten.
- Unser Ziel sind moderne Binnenhäfen als trimodale Güterverkehrszentren, um eine stärkere Verlagerung vom LKW auf die Schiene und die Wasserstraße zu erreichen.
- Notwendige Infrastruktur wollen wir erhalten und ausbauen. Projekte müssen dafür verlässlich geplant und zeitnah umgesetzt werden.
- Wir setzen uns für ein besseres Management, mehr Transparenz und eine ausreichende Personalausstattung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ein.
- Wir wollen die Wasserstraßen auch als Orte für Sport, Erholung und Tourismus stärken. Wir fordern deshalb ein ganzheitliches Konzept, das sowohl den Güterverkehr als auch die Freizeitschifffahrt und Schnittstellen zu anderen Mobilitätsformen berücksichtigt.

Seehäfen und Seeschifffahrt als Stütze moderner Logistik

Als die zentralen Umschlagplätze für die deutsche Wirtschaft benötigen die deutschen Seehäfen eine stärkere Unterstützung auf Bundesebene. Die Seeschifffahrt muss sicherer werden und besser soziale Standards gewährleisten können. Nur so werden die deutschen Seehäfen und die Seeschifffahrt wettbewerbsfähig bleiben:

- Der Bund muss die deutschen Seehäfen als nationale Aufgabe anerkennen und sich im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel deshalb stärker finanziell an den Hafenlasten der Bundesländer beteiligen. Durch eine starke Unterstützung des Bundes der Energie- und Kraftstoffversorgung in Häfen mit Wasserstoff schaffen wir neue, attraktive Arbeitsplätze.

- Wir schaffen gute, verlässliche und effiziente Hafenhinterlandanbindungen, indem wir die einzelnen Verkehrsträger effizient miteinander kombinieren.
- Das Nationale Hafenkonzept wollen wir konsequent und zukunftsfähig fortschreiben.
- Wir setzen uns für ein gemeinsames europäisches Vorgehen für die Betriebssicherheit der Seeschifffahrt ein.
- Wir wollen die Ausbildung und Qualifizierung von Arbeitskräften in der maritimen Wirtschaft weiter verbessern und dabei gemeinsam mit den Sozialpartnern Strategien gegen den Fachkräftemangel entwickeln. Es gilt faire und tarifgebundene Beschäftigung in Deutschland zu sichern.
- Für den langfristigen Erhalt der Schleppschifffahrt wollen wir, dass eine Verpflichtung der deutschen Flagge im ersten Register für die Schleppschifffahrt in deutschen Häfen und im deutschen Seeverkehrsgebiet sowie verbindliche Arbeits- und Sozialstandards gelten muss.

Klimaneutraler Luftverkehr bis 2040

Deutschland ist führend in der Luft- und auch der Raumfahrtindustrie. Dies sind innovative Branchen mit großer Wertschöpfungstiefe, einer hohen Forschungsquote, gut dotierten und qualifizierten Arbeitsplätzen sowie zahlreichen Technologie-Spin-offs. Das Ziel eines klimaneutralen Luftverkehrs bis 2040 ist auch mit deutscher Innovationskraft zu schaffen:

- Wir sorgen mit einer Innovationsprämie Luftfahrt dafür, die Modernisierung von Flugzeugflotten voranzubringen. Dafür sollten auch Einnahmen der Luftverkehrssteuer für die Prämie verwendet werden. Wir wollen die Luftfahrtforschung stärken. Das bewährte LuFo (Luftfahrtforschungsprogramm) werden wir ausbauen und dabei den Schwerpunkt klimaneutrales Fliegen stärken.
- Wir bauen die deutsche Spitzenstellung bei der Urban und Regional Air Mobility aus.
- Wir setzen uns für ein modernes Luftverkehrskonzept 2030 ein, das in einen umfassenden verkehrsübergreifenden Mobilitätsplan integriert ist.
- Wir stärken die Raumfahrt als Schlüsselfähigkeit für nationale und europäische Souveränität und erstellen eine neue europäisch abgestimmte Raumfahrtstrategie 2021+.