

# BEZAHLBARE MOBILITÄT FÜR ALLE – JETZT!

## Bezahlbare Mobilität für alle – jetzt!

### 1. Die Herausforderungen, vor denen wir stehen

Dem motorisierten Individualverkehr wurde zu lange die größte Bedeutung zugemessen und darüber zu wenig in den ÖPNV investiert. Durch die Folgen des Klimawandels, die inzwischen überall spürbar sind, hat in der Bevölkerung, der Industrie und der Politik ein Umdenken stattgefunden und es gibt das klare Bekenntnis zu einer klimafreundlichen Mobilität. Da der Verkehrsbereich bislang seine Vorgaben im Hinblick auf das 2 Grad-Ziel bei weitem nicht erreicht hat, ist klar, dass es in diesem Bereich nun die größten Veränderungen geben muss.

Diese notwendigen Anstrengungen werden nun zum einen überlagert und teilweise konterkariert: Einerseits durch die Folgen der Corona-Pandemie, insbesondere in Hinblick auf die Finanzierung des ÖPNV und im Hinblick auf die Lieferketten in der Wirtschaft, andererseits durch die Folgen des russischen Angriffskrieges in der Ukraine, mit ihren Auswirkungen auf den Energie- und Kraftstoffmarkt.

Alle drei Aspekte berühren nun ein Thema, das bislang in der öffentlichen Diskussion kaum eine Rolle gespielt hat: die Erhaltung einer bezahlbaren Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger in diesem Land.

Dass es auch anders geht, hat das 9 Euro-Ticket gezeigt: 52 Mio. verkaufte Tickets, 17 Prozent Umsteiger auf den ÖPNV und damit rund 1,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung in ganz Deutschland.

Die Landesregierung hat hingegen bislang zu wenig unternommen, um den Erhalt einer bezahlbaren Mobilität für alle mit den Klimaschutzzielen in Einklang zu bringen. Sie hat weiterhin die Kosten für die Verkehrswende einseitig auf die Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger abgewälzt, anstatt den Prozess des Umsteuerns durch eigene Initiativen und vor allem durch eigenes Geld voran zu bringen. Sie hat sich stattdessen auf das Nötigste beschränkt.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Mobilitätsgarantie, die zwar nach ihrer Vorstellung für das ganze Land gelten soll, aber überwiegend durch die Kommunen und über den Mobilitätspass von ihren Bürgerinnen und Bürgern finanziert werden soll. Aus unserer Sicht ein klarer Verstoß gegen das Konnexitätsprinzip. Oder das Ziel eines 365 Euro-Jugendtickets, das, obwohl Bestandteil des grün-schwarzen Koalitionsvertrags, zu 30% von den Kommunen mitfinanziert werden muss.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss anders aussehen!

## 2. Unsere Ziele für eine bezahlbare Mobilität für alle

Unser Ziel ist, dass alle Menschen einfach, zügig, zuverlässig und klimafreundlich von A nach B gelangen können – auf dem Land wie in der Stadt, zur Ausbildung oder in den Urlaub. Mobilität ist die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Entwicklung und persönliche Freiheit. Unsere Mobilität der Zukunft ist niederschwellig, bezahlbar, klimafreundlich, umfassend barrierefrei, digital und vernetzt.

### 2.1 Auf den Preis kommt es an

Das 9 Euro-Ticket war ein großer Erfolg. Es hat einmal mehr gezeigt, dass es beim Öffentlichen Personennahverkehr auch auf den Preis und ein niederschwelliges Tarifangebot ankommt.

Deshalb unterstützen wir das Maßnahmenpaket 3 der Bundesregierung, das ein bundesweit gültiges ÖPNV-Ticket für 49-69 Euro im Monat vorsieht. Finanziert zu gleichen Teilen von Bund und Ländern (je 1,5 Mrd. Euro).

Mobilität ermöglicht Teilhabe in der Gesellschaft. Deshalb fordern wir zusätzlich zum Deutschland-Ticket ein Solidaricket in Höhe von 29 Euro für Gruppen wie Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren und Bezieher des neuen Bürgergelds.

Von der baden-württembergischen Landesregierung erwarten wir, dass sie ihren großen Ankündigungen zur Stärkung des ÖPNV jetzt endlich auch Taten folgen lässt. Dass sie konstruktiv in die anstehenden Bund-Länder-Gespräche geht und ihre Blockadehaltung beendet. Außerdem muss sie den Landesanteil für das 29/49-69 Euro-Ticket (ca. 200 Mio. Euro pa.) bereits im Doppelhaushalt bereitstellen. Alles andere wäre eine Bankrotterklärung nach elf Jahren grüner Verkehrspolitik in Baden-Württemberg.

Hinzu kommt, dass dieses bundesweite Modell dazu genutzt werden muss, den Tarifdschungel in Baden-Württemberg auszulichten und zu bereinigen.

### 2.2 Weitere Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger vermeiden

Die Zeitenwende mit explodierenden Preisen für Energie und Kraftstoffe muss nach unserer Ansicht auch Auswirkungen auf die Pläne der Landesregierung haben, die vorsehen den Kommunen durch die Einführung eines Mobilitätspasses die Generierung von zusätzlichen Mitteln zu ermöglichen, um damit den ÖPNV weiter auszubauen. Wir fordern die Landesregierung auf, den geplanten Mobilitätspass zunächst auszusetzen. Der Mobilitätspass stellt eine zusätzliche finanzielle Belastung dar und wir gehen nicht davon aus, dass die Kommunen ihre Bürgerinnen und Bürger in der aktuellen Situation noch zusätzlich belasten können und wollen. Trotzdem muss der ÖPNV ausgebaut werden und die Qualität beim Angebot von Bussen und Bahnen verbessert werden. Hierfür muss das Land einen Beitrag leisten und

die Kommunen beim Ausbau des ÖPNV unterstützen. Im nächsten Doppelhaushalt soll die Landesregierung Landesmittel in Höhe von 200 Mio. Euro für ein „Mobilität für alle“-Programm für Busse und Bahnen im Land bereitstellen. Damit soll ein Einstieg in einen landesweiten 15 Minuten-Takt im Ballungsraum und einen 30 Minuten-Takt im ländlichen Räumen finanziert werden.

## **2.3 Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030**

Deshalb und vor allem aus Gründen des Klimaschutzes wollen wir am Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 festhalten. Wir fordern die Landesregierung auf, die Infrastruktur und die Leistungen im ÖPNV mit dem Schwerpunkt Ertüchtigung der Schiene massiv auszubauen. Die Fahrpläne müssen optimiert, die Tarife müssen einfacher und übersichtlicher und die Preise insgesamt gesenkt werden. Die Zahl der Verkehrsverbünde muss von 22 deutlich reduziert werden, um leistungsfähigere Einheiten zu schaffen.

Nur so kann es gelingen, dass bis 2030 in den Innenstädten 50 % weniger KFZ-Verkehr unterwegs ist. Die Förderung von Elektro-Bussen durch das Land muss sich am realen Bedarf orientieren und nicht an den Fördermaßstäben der Vergangenheit, wenn wir die Klimaneutralität bis 2040 erreichen wollen.

## **2.4 Ausbau des Angebots auch im ländlichen Raum**

Wir streben folgendes Ziel an: Von jeder Gemeinde in Baden-Württemberg kommt man in maximal 30 Minuten zum nächsten Mittel- bzw. Oberzentrum. Es gibt überall eine mindestens halbstündliche Anbindung an den ÖPNV oder On-Demand-Verkehr. Die Bildung von Fahrgemeinschaften wird gefördert genauso wie der „Zubringerverkehr“ an den ÖPNV mit dem Fahrrad, E-Bike oder dem Auto über Park-and-Ride-Parkplätze. Die Digitalisierung bietet zahlreiche Möglichkeiten, z.B. mit einheitlichen Apps, die wir viel stärker nutzen wollen, um die Verkehrswende zu erleichtern.

## **2.5 Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer**

Die Position von Radfahrern und Fußgängern in der Straßenverkehrsordnung (StVO) muss innerorts gestärkt werden. Lückenschlussprogramme bei Radwegen und eine Lockerung der Qualitätsstandards für Radschnellwege können dazu dienen, deren Ausbau zu beschleunigen.

## **2.6 Güterverkehr auf Wasser- und Schienenwege verlagern**

Damit die Zahl der LKW abnimmt muss die Schieneninfrastruktur so ausgebaut werden, dass sie eine ernstzunehmende Alternative zum Transport auf der Straße darstellt. Dies bedeutet massive Investitionen in das Schienenfernverkehrsnetz, aber auch die Wiederherstellung von Gleisanschlüssen vor Ort in den Industriegebieten.

Wo man auf LKWs bei der Feinverteilung von Waren nicht verzichten kann, werden emissionsarme, umweltfreundliche Antriebsformen gefördert.

Insbesondere der Ausbau der Bundeswasserstraße Neckar darf jetzt nicht länger auf die lange Bank geschoben werden. Hier ist in erster Linie der Bund gefordert.