

## WA4 Klimafreundliche Mobilität sozial gerecht und intersektional gestalten -

Gremium: LAG Mobilität und Verkehr  
Beschlussdatum: 23.10.2023  
Tagesordnungspunkt: 10. weitere Anträge  
Status: Zurückgezogen

### Antragstext

1 (z. B. einfügen nach Zeile 297)

2 Mobilität wurde bisher vorrangig aus der Perspektive des Pendelverkehrs zum und  
3 vom Arbeitsplatz erforscht und geplant, der noch immer überwiegend den  
4 Mobilitätsbedarf von Männern abbildet. Wir wollen deshalb genderspezifische und  
5 intersektionale Mobilitätsforschung fördern.

6 Vor allem im Verkehrssektor sind weitere Anstrengungen zur Erreichung der  
7 Klimaziele notwendig. Deshalb treiben wir die Stärkung von Fußverkehr,  
8 Radverkehr und ÖPNV einschließlich der Novellierung des NGVFG sowie die  
9 Einrichtung einer Modellregion für die Mobilitätsgarantie weiter energisch  
10 voran. Damit wollen wir Mobilitätsarmut verringern, also neben der Bezahlbarkeit  
11 auch den Zugang zu Mobilität und die freie Wahl von Verkehrsmitteln  
12 sicherstellen.

13 Wir setzen uns für den Erhalt des Deutschland-Tickets für 49 Euro pro Monat und  
14 dessen Ergänzung um ein Sozialticket sowie Ticket für Studierende,  
15 Schüler\*innen, Freiwilligendienstler\*innen und Azubis (unabhängig von der  
16 Entfernung zur Bildungseinrichtung) für 29 Euro pro Monat ein. Das Deutschland-  
17 Ticket ist mit bundesweit mehr als elf Millionen Abonent\*innen ein Erfolg und  
18 zentraler Beitrag zu Klimaschutz, Verkehrswende und sozialer Gerechtigkeit. Es  
19 muss dauerhaft kostengünstig erhalten bleiben. Eine Preiserhöhung trifft zuerst  
20 die Menschen, deren finanzielle Mittel besonders knapp sind. Hier darf nicht auf  
21 Kosten derer gespart werden, die bereits am wenigsten haben. Wir sind bereit,  
22 daraus entstehende Mehrkosten zur Hälfte aus dem Landeshaushalt zu übernehmen  
23 und fordern vom Bund, sich ebenfalls zur Hälfte an den Mehrkosten aus  
24 Bundesmitteln zu beteiligen.

25 Außerdem setzen wir uns für die Ausnutzung der durch die Novellierung des StVG  
26 geschaffenen Möglichkeiten, die Verkehrswende durch die Anpassung der StVO und  
27 VwV-StVO voranzubringen, ein. Handlungsleitend bleibt dabei die "Vision Zero" -  
28 keine Toten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr - neben den weiteren jetzt  
29 im StVG benannten Zielen, insbesondere Umwelt- und Gesundheitsschutz und  
30 städtebaulicher Entwicklung.

31 Für die Planung der Einbindung des schienengebundenen Nahverkehrs in den  
32 Deutschlandtakt ist es erforderlich den gesamten Umweltverbund im Nahverkehr  
33 (Schiene, Landesbuslinien, Radfernwege, einschließlich der Umstiegsknoten  
34 zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und zwischen Nahverkehr und Fernverkehr)  
35 landesweit und mit den Anschlüssen an den Landesgrenzen zu planen. Einen  
36 Mobilitätsplan des Verkehrsministeriums unterstützen wir, wenn er einen klaren  
37 Fokus auf den öffentlichen Nahverkehr und die Verknüpfung mit dem Umweltverbund  
38 hat.