Ausgabe 4/2019

JULIMAGAZIN

Von 0 auf 100 in 2035

Politik muss Weichen für Mobilität der Zukunft stellen

Mobilität auf dem Land – Der blinde Fleck der Verkehrspolitik

Das große Quiz: Schätz doch mal – Verkehrssituation bis 2019 in 19 Fragen

stockadobe.com © Ingo Bartussek

liberaler mittelstand
Nordrhein-Westfalen

MITTELSTAND GESTALTEN

Werde aktiv und Mitglied im Liberalen Mittelstand Nordrhein-Westfalen. Gestalte gemeinsam mit Unternehmern aus verschiedensten Branchen den deutschen Mittelstand.

Der Liberale Mittelstand ist Plattform, Netzwerk und politisches Sprachrohr für liberal gesinnte Mittelständler. Wir sind die Interessensvertretung und kompetenter Ansprechpartner von kleinen und mittelständischen Unternehmern, Freiberuflern, Selbstständigen sowie deren Mitarbeitern als selbstbestimmte Marktteilnehmer im Geiste der Aufklärung und des Liberalismus.

Unser zentrales Leitbild ist dabei Freiheit als Selbstbestimmung und Übernahme von Verantwortung für sich selbst wie auch für Unternehmen und Mitarbeiter sowie die Gesellschaft insgesamt. Die Zusammengehörigkeit von Verantwortung und Haftung ist für uns selbstverständlich.

FÜR SCHÜLER, STUDENTEN UND AZUBIS 42,00 EURO PRO JAHR.

Liberaler Mittelstand Nordrhein-Westfalen e.V.
Landesgeschäftsstelle
Ehrenfeldstraße 14, 44789 Bochum
Tel.: 0211. 49 70 940
Fax: 0211. 88 25 31 237
E-Mail: geschaeftsstelle@liberaler-mittelstand.nrw
Website: www.liberaler-mittelstand.nrw

Anne Wickborn

Chefredakteurin

Liebe JuLis,

ihr steht am Bahnsteig, den Blick auf die blau leuchtende Anzeigetafel geheftet. Der RE heute „ca. 25 min später“. Wieder. Kalter Wind zieht durch das Bahnhofsgebäude, den Termin, zu dem ihr unterwegs seid, habt ihr längst verpasst – obwohl eigentlich sogar Puffer eingerechnet gewesen war. Frustriert löst ihr den Blick von der Anzeigetafel, starrt wieder in die Richtung, aus der eure Bahn eigentlich kommen sollte, und fragt euch: „Muss das wirklich so laufen?“

Wir stehen in Staus, warten auf verspätete Bahnen oder quetschen uns in völlig überfüllte Busse – das alles während wir scheinbar ganz nebenbei noch die Umwelt verpesten. Unsere Mobilitätskonzepte scheinen, obwohl sie eigentlich Pfeiler der individuellen Freiheit sein sollten, immer wieder an ihre Grenzen zu stoßen.

Dabei wollen wir doch eigentlich nur schnell, bequem und günstig von A nach B. Eine Mobilität, die sich an die Bedürfnisse des Nutzers anpasst, allen Menschen Teilhabe sowie persönliche Bewegungsfreiheit ermöglicht und gleichzeitig die Umwelt schont – kann das wirklich so schwer sein? Was müssen wir tun, um diese Zukunftsvision zu erreichen, und wo genau steht die Forschung heute? Unter dem Motto „Von 0 auf 100 in 2035“ wollen wir in diesem Heft einen Blick in die Zukunft werfen und unsere Möglichkeiten ausloten.

Isabel nimmt in ihrer Kolumne das Konzept von Uber näher unter die Lupe, während Tim einen Maßnahmenkatalog vorschlägt, um unsere Straßen und Infrastruktur fit für die Zukunft zu machen. Während sich Victoria und Isabel Lutfullin mit dem aktuellen Stand der Forschung in den Bereichen der alternativen Antriebstechnologie bzw. der Kernkraft beschäftigen, wirft Marc einen Blick auf den ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum. Sollte dieser eigentlich kostenlos sein – und würde das seine Attraktivität steigern? Damit hat Nils sich auseinandergesetzt.

Alexander Kobuss und Julius Vieth debattieren im altbewährten Pro vs. Contra über die Frage, wie sinnvoll eine vollständige Privatisierung des ÖPNV wäre; damit auch ihr für künftige Diskussionen gut gerüstet seid, haben wir in diesem Magazin die wichtigsten Fakten zum Thema Mobilität und Verkehr zusammengestellt. Einige werden euch sicher überraschen! Damit ihr die Fakten nicht nur wisst, sondern auch überzeugend vortragen könnt, erwartet euch außerdem ein Special zum Thema Argumentationsstrategien.

Viel Spaß beim Eintauchen in ein komplexes, vielseitiges und vor allem unfassbar spannendes Thema!

Eure

IN HALT

THEMEN

1. Überregulierter Taximarkt
2. Dicke Bretter gegen den Verkehrsinfarkt
3. Mobilität auf dem Land – Der blinde Fleck der Verkehrspolitik?
4. Datenverkehr und Daten zum Verkehr – Im Gespräch mit UZE CEO Dr. Dr.-Ing. Alexander N. Jablovski über Mobilitätsvisionen und marktwirtschaftlichen Klimaschutz
5. Carsharing als Fortbewegungsmodell der Zukunft?
6. Moderne Mobilität erfordert effektive Energiequellen: Kernfusion als Chance
7. Let’s talk about Facts, Baby!
8. Special: Argumentativ überzeugen
9. Antriebstechnologien der Zukunft – Was sind unsere Optionen für eine individuelle Mobilität?
10. Pro vs. Contra – Eine vollständige Privatisierung des ÖPNV?
11. Kostenloser ÖPNV? Attraktiver ÖPNV!
12. Vision satt Krise – Unser beschlossener Leitantrag zum politischen Paradigmenwechsel
13. Politik muss Weichen für Mobilität der Zukunft stellen
14. Das große Quiz: Schätz doch mal – Verkehrssituation bis 2019 in 19 Fragen

IMPRESSUM

CHEFREDAKTION/V.I.S.D.P.
Chefredaktion Anne Wickborn
(anne.wickborn@julis-nrw.de)

REDAKTION
Isabel Krämer (Ressortleitung Interview), Marc Bauer, Tabea Gandelheidt, Victoria Hentzen, Anna Hommen, Alexander Kobuss, Isabel Lutfullin, Jonathan Mai, Nils Mehrer, Tim Schütz, Alexander Steffen, Julius Vieth

HERAUSGEBER UND VERLAG
Junge Liberale Landesverband NRW e.V.
Sternstraße 44
40479 Düsseldorf
Telefon (0211) 4925185
julimagazin@julis-nrw.de

FOTOS
photocase.com/Adobe Stock

GESTALTUNG
BTW MARKETING Werbeagentur, Werne

DRUCK
frames GmbH, Essen

Das JULIMAGAZIN ist die Zeitschrift des Landesverbandes NRW der Jungen Liberalen. Es erscheint fünfmal jährlich. Für Mitglieder der Jungen Liberalen ist der Bezugspreis mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten. Die im JULIMAGAZIN abgedruckten Beiträge und Artikel geben alleine die Meinung des jeweiligen Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion oder der Herausgeber wieder.

Uberregulierter Taximarkt

Die meisten, gerade jüngeren Leute werden mit dem Begriff Uber etwas anfangen können. Uber, der Fahrdienst, der erst die USA, dann auch andere Staaten innerhalb weniger Jahre erobert hat und auch vor Deutschland keinen Halt macht. In der Theorie zumindest. Denn Deutschland scheint alles daranzusetzen, dem neuen Dienstleister aus Nordamerika das Leben schwer zu machen und das Monopol der Taxiunternehmen zu bewahren. Doch damit könnten wir mehr als nur günstige Fahrten verpassen.

Fakten „Uber"-Blick

• Uber Technologies ist ein sogenanntes „Ridesharing"-Unternehmen, das international agiert und weltweit in über 785 Städten in 65 Ländern vertreten ist

• Gegründet 2009, macht das Unternehmen mittlerweile einen jährlichen Umsatz von 11,3 Milliarden US-Dollar, hat jedoch Ausgaben von 13,1 Milliarden Dollar und somit Verluste von 1,8 Milliarden US-Dollar

• Der Marktanteil liegt weltweit bei über 50 Prozent, Uber ist damit Marktführer im Bereich der Fahrdienste

• Außer dem Ridesharing-Dienst werden in einigen Ländern auch noch ein Essenslieferdienst (Uber Eats), ein Dienst für Schwertransporte (Uber Freight) sowie das Bikesharing-System Jump Bikes angeboten

• Prinzip: Uber bietet ähnlich einem Taxiunternehmen unter dem Namen „Uber Pop" (in anderen Ländern: UberX) Fahrten an, welche von Privatpersonen übernommen werden, die für das Unternehmen arbeiten; buchbar sind die Fahrten per App

• Da für Uber Pop auch Personen arbeiten, die keine Beförderungslizenzen besitzen, ist dieser Dienst in Deutschland verboten, hierzulande gibt es stattdessen UberX, bei dem die Verträge über Mietwagenfirmen laufen, bei denen wiederum Fahrer mit ebenjenen erforderlichen Lizenzen angestellt sind

• Neben UberX können in Deutschland auch unter dem Angebot Uber Green Fahrten mit E-Autos und mit Uber Taxi Fahrten mit kooperierenden Taxiunternehmen gebucht werden

• Uber steht vor allem in den USA in der Kritik, da Fahrer dort je nach Nachfrage durch die Abgaben an Uber weniger als die örtlichen Mindestlöhne verdienten. Seitdem haben die Gerichte in einigen US-Staaten Uber dazu verpflichtet, den Arbeitern Mindestlohn zu garantieren (zum Vergleich: In Deutschland erhalten die Fahrer einen festen Stundenlohn über die jeweiligen Mietwagenfirmen)

• Uber konkurriert mit dem Ridesharing-Unternehmen Lyft, welches zu ähnlichen Preisen Fahrten anbietet, jedoch bislang nur in Nordamerika agiert und dementsprechend weltweit einen geringeren Marktanteil besitzt

„Ungerecht", „verkehrswidrig", „Marktverzerrung": alles Begriffe, mit denen Uber oft in den deutschen Medien beschrieben wird. Uber, der Fahrdienst, der in den USA schon lange und auch hierzulande immer öfter als Ersatz für Taxis genommen wird. Die Gründe dafür sind vielfältig: unter anderem bequeme Buchung per App und Festpreise, sodass Stau oder rote Ampeln nicht gleich das Portemonnaie sprengen. Diese liegen zudem meist auch merkbar unter den Preisen der regulären Taxis. Klingt alles in allem nach einem super Konzept, sollte man meinen. Dennoch wird Uber in der Presse unentwegt verbal und werden die für das Unternehmen arbeitenden Fahrer sogar von anderen Taxifahrern physisch attackiert. Ursache für den Groll sind die Umsatzeinbußen, die Taxiunternehmen seit dem Erscheinen von Uber auf dem deutschen Taximarkt verzeichnen. Doch anstatt selbst dafür zu sorgen, dass das Taxi als Fortbewegungsmittel wieder attraktiver wird, feuern die zugehörigen Unternehmen und Verbände lieber gegen Uber und fordern seit dessen Auftreten in den ersten deutschen Städten eine stärkere staatliche Kontrolle. So auch der Präsident des deutschen Taxi und Mietwagenverbands BZP, Michael Müller: Uber verzerre „den Wettbewerb", so seine Aussage dazu, bereits im Jahre 2014. Dass jetzt, fünf Jahre später, das Bundesverkehrsministerium die Marktbeschränkungen für neue Fahrdienste lockern will, dürfte ihm wohl nicht gefallen. Ob derartige Pläne unter dem momentan durch die Pkw-Maut-Affäre stark unter Druck stehenden Verkehrsminister Andreas Scheuer tatsächlich durchgesetzt werden, steht auf einem anderen Blatt. Nicht aber, wie überfällig dies wäre.

Noch immer gelten für Taxiunternehmen eine Reihe von staatlichen Vorteilen, die eigentlich als Schutzmechanismen vor zu viel Wettbewerb wirken sollen. Im Gegenzug haben Taxiunternehmen auch einige Pflichten, unter anderem die Auflage, jeden Auftrag anzunehmen, egal wie spät es ist. Da aber, bedingt durch Alkoholkonsum und/oder das zu diesen Uhrzeiten fehlende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, besonders zu den späten Uhrzeiten die Nachfrage nach Taxis besonders hoch ist, dürfte dies auch im Sinne der Unternehmen selbst sein.

Auf der anderen Seite existieren für Unternehmen wie Uber Regularien, die für Taxiunternehmen nicht gelten, wie beispielsweise die Rückkehrpflicht, welche besagt, dass Uber-Fahrer nicht wie Taxis am Straßenrand auf Kunden warten dürfen, sondern nach vollzogener Fahrt stets zur Mietwagenzentrale zurückmüssen. Und das, ohne dass im Gegenzug staatliche Schutzmechanismen garantiert werden.

Insgesamt entsteht so ein Wust aus Regularien, die auf dem Taximarkt für Unklarheit und das Gefühl von Ungerechtigkeit auf beiden Seiten sorgen: bei den alteingesessenen Taxiunternehmen, die sich vor Verlust der Marktmacht fürchten, ebenso wie bei den neuen Anbietern, die sich unnötigen Restriktionen ausgesetzt sehen.

Anders sieht es in den USA aus, dort ist Uber gar nicht mehr vom Taximarkt wegzudenken. Und nicht nur das, Uber expandiert auch in andere Sektoren: Unter dem Namen Jump Bikes bietet Uber mietbare Elektroräder an, mit Uber Freight lassen sich per App Schwertransporte buchen und in den Lieferdienstservice ist Uber mit Uber Eats auch schon eingestiegen. Grund dafür ist nicht zuletzt der hohe Preisunterschied, der aufgrund von Möglichkeiten wie Uber Pool, bei dem sich mehrere Kunden, die in eine ähnliche Richtung fahren, die Fahrt und somit auch die Kosten teilen können, in Nordamerika noch einmal krasser ausfällt als in Deutschland. Denn auch sogenanntes „Carpooling“ ist in Deutschland nicht erlaubt. Und das, obwohl es nicht nur für erschwingliche Fahrpreise auch für Leute mit geringerem Einkommen sorgt, sondern auch noch im Vergleich zu regulären Einzelfahrten den CO_2-Ausstoß reduzieren würde.

Eins ist klar: Wenn wir auch zukünftig individuell von A nach B gelangen wollen, werden wir nicht umhinkommen, uns neuen Mobilitätskonzepten zu öffnen. Alleine mit Fahrrad und ÖPNV wird das nicht gelingen. Anstatt uns gegen neue Ideen zu sperren, um dann sprichwörtlich überrollt zu werden, sollten wir die aktuelle Mobilitätsdebatte nutzen, um neuen Anbietern die Chance zu bieten, unter fairen Rahmenbedingungen mit altbekannten Dienstleistern zu konkurrieren. Über Erfolg und Misserfolg entscheidet dann der Markt und durch ihn der Bürger.

Bildnachweis: stock.adobe.com

Isabel Kræmer ist Kreisvorsitzende der JuLis Warendorf und studiert Medizin in Düsseldorf. Im Magazin übernimmt sie seit Neustem unsere Kolumne. Ihr erreicht sie unter: **isabel.kraemer@julis.de**

Dicke Bretter gegen den Verkehrsinfarkt 2

In meinem Berufsleben habe ich unter anderem die ehrenvolle Aufgabe, den Info-Account eines großen Baukonzerns zu betreuen. Neben Angeboten für neue Website-Programmierungen (hauptsächlich aus dem indischen Raum) und Initiativbewerbungen, die ihren Weg nicht über die regulären Wege gefunden haben, lassen sich auch immer wieder empörte Bürgerbeschwerden finden. Besonders beliebt ist in letzter Zeit die Forderung nach dem Einstellen jeglicher Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. „Wer jetzt noch Beförderungswege für Autos baut würde, läuft einer veralteten Beförderungsform hinterher. Die Umwelt leidet unter jedem Bauprojekt."

So weit, so durchdacht. Wer sich jedoch die aktuellen Debatten der Verkehrspolitik anschaut, wird feststellen, dass diese sich in Kleinstdiskussionen verirren, welche dafür aber mit umso größerer Emotionalität ausgetragen werden. Wer glaubt mit einem Tempolimit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen einen großen Beitrag gegen den Klimawandel zu leisten, irrt gewaltig. Jeden Morgen ärgere ich mich über Stau. Das gesamte Ruhrgebiet ist jeden Morgen ein großer Stauknoten. In den Regionen Düsseldorf und Köln sowie auch im Umkreis von Berlin, München, Frankfurt und Co. ist es kaum besser. Warum diskutieren wir also, ob ich fünf Mal im Monat 160 km/h statt 120 km/h fahre, anstatt darüber zu debattieren, was passieren muss, damit ich statt 10 km/h täglich wenigstens 50 km/h fahren kann? Warum führt man Umweltspuren ein, die den innerstädtischen Verkehr weiter erlahmen lassen? Warum müssen Dieselfahrzeuge enorme Umwege in Städten wie Hamburg zurücklegen, um einer Verbotszone auszuweichen? Warum traut sich kaum jemand an die wirklich dicken Bretter, sondern verirrt sich in schaumstoffartigen Debatten? In der Folge also konkrete Punkte gegen den oft zitierten Verkehrsinfarkt:

1. Ein modernes Bauvergabeverfahren.

Wie oft ärgert man sich über „Pannen-Projekte", wie den Flughafen Berlin als Extrembeispiel, die Elbphilharmonie oder zahlreiche kleine Projekte auch in eurer Kommune? Ein elementarer Grund ist das aktuelle Verfahren, mit welchem Bauprojekte vergeben werden. Der Auftraggeber, also die Stadt, das Land oder der Bund, haben nahezu komplette Wahlfreiheit bei den Kriterien für den Zuschlag an ein Baukonsortium. Aktuell wird daher zu über 70 % der Preis als, zugegebenermaßen, objektivstes Kriterium verwendet. Der Rest wird zumeist durch „weiche" Kriterien wie die bisherigen Referenzen der Unternehmen bestimmt. Wer noch nie eine Brücke gebaut hat, wird es also vermutlich schwer haben, ein großes Brückenprojekt realisieren zu dürfen. Die Folge: Preisdumping. In den Angeboten wird schöngerechnet, wo es nur geht, um den Zuschlag zu erhalten. Nach erfolgtem Zuschlag hagelt es dann oft Nachträge und damit verbundene Rechtsstreitigkeiten. Für beste Infrastruktur muss das Prinzip der Partnerschaftlichkeit zwischen Unternehmen und Staat wieder in den Fokus gerückt werden, anstatt gegeneinander zu arbeiten. Mein Vorschlag: Innerhalb eines Slotsystems kann der Auftraggeber noch immer frei wählen, nach welchen Kriterien er projektbezogen vergeben möchte. So könnte der Preis nach meinen Vorstellungen maximal 50 % einnehmen, während der neue Faktor „Nachhaltigkeit und Innovation" mindestens 10 % ausmachen soll. Werfen wir bei jeder Projektvergabe den Innovationsmotor der Unternehmen an und schützen so von Projekt zu Projekt das Klima und die Biodiversität. So können Schafe Rasenmäher-Maschinen ersetzen, Solarpanels in Straßen integriert oder andere Ideen eingebaut werden, die in dem aktuellen Verfahren eher als Nachteil zählen würden, weil sie oft kurzfristig teurer sind.

Bildnachweis: stock.adobe.com

2. Bauen, bauen, bauen.

Auch wenn der Slogan in Bezug auf die Maßnahmenvorschläge der Freien Demokraten in der Baupolitik schon fast nervt. Angesichts mancher Schlaglochschluchten und Staukarawanen müssen mehr Aufträge umgesetzt werden. Ein schnelleres Baugenehmigungsverfahren, effektivere Planfeststellungsverfahren und höhere Hürden für die politische Verhinderung von bereits geplanten Projekten legen das Fundament für einen besseren Ausbau. Auch sollte man bei Autobahnausbauten oder ähnlichen Projekten lieber die langfristige Perspektive bemühen. Die Erweiterung um eine Spur kann sich über Jahrzehnte ziehen. Umso ärgerlicher, wenn dies nicht einmal ausreichend ist und danach erneut erweitert werden muss. Auch wenn manche Verkehrs-„Experten“ sich sicher sind, dass das Auto keine Zukunft hat, so wird es gute Straßen geben müssen, egal ob sie eines Tages manuell oder autonom befahren werden.

3. An einem Strang ziehen.

Klar, Fußball ist und bleibt Volkssport in unserem Land. Nur knapp danach dürfte aber ein stetiges Meckern und Misstrauen gegenüber Neuem stehen. Nahezu jedes neue Infrastrukturvorhaben wird von Verbänden beklagt, verschoben und z. T. sogar verhindert. Mein Lieblingsbeispiel spielt zu Beginn des Jahrtausends im Raum Aachen. Ein neues Gewerbegebiet soll entstehen. Kurz nach erfolgter Planfeststellung hingegen die Enttäuschung: Bevor die Bewerbungsphase losgeht, wird geklagt. Löcher des Feldhamsters seien auf dem Gelände gefunden worden. Als sich nach der Beendigung eines mehrjährigen Klageverfahrens herausstellte, dass mutwillig Löcher mit einer Leiter in den Boden gestampft wurden, waren jegliche Investoren bereits abgesprungen. Mittlere dreistellige Anzahlen an Arbeitsplätzen konnten nicht entstehen. Solange wir die Verbesserung der Infrastruktur als umweltschädlich, teuer und unerwünscht betrachten und es Verbände gibt, die ihre Existenz durch stetige Klagen begründen, müssen wir mit einem breiten Stück Holz zwischen den Speichen der deutschen Wirtschaft leben. Indem wir das Verbandsklagerecht abschaffen, in Form von Schwerpunktanwaltschaften jedoch vor Ort (!) betroffenen Bürgern die Chance ermöglichen, auf eigenes Risiko ein Verfahren zu eröffnen, schaffen wir den Spagat zwischen einem vernünftigen Rechtsrahmen und deutlichen Verbesserungen für die Verkehrslandschaft. Zudem können betroffene Bürger frühzeitiger in Dialoge eingebunden werden. Dieses Prinzip ließe sich auch auf die kommunale Stadtentwicklung anwenden.

4. Digital first.

Analoge Verkehrsführungen, Straßenschilder oder Ampelschaltungen second. Auch innerorts lässt sich so einiges bewirken, um Staubildungen besser umgehen zu können. In den Niederlanden genieße ich in weiten Teilen bereits Ampeln, die bei schwacher Verkehrslage sofort auf Grün springen, sobald ich mich einer solchen nähere. So verursache ich durch weniger Anfahrprozesse weniger CO_2 und es kommt zu weniger Staus. Ampeln, die miteinander verbunden sind, können frühzeitig auf Verkehrsänderungen reagieren. Bei digitalen Verkehrsschildern ist es sogar denkbar, dass situationsbezogen Vorfahrtregelungen wechseln können, wenn es dem flüssigen Verkehr dient. Auch Geschwindigkeiten können flexibler angepasst werden. Jedes analoge Verkehrsschild, welches heutzutage gerade in Großstädten noch errichtet wird, ist aus meiner Sicht eine Fehlinvestition.

5. Über den Schatten springen.

Gerade in der Kommunalpolitik sind manche Verkehrsthemen ungern gesehen. Bestes Beispiel: Radwege. Ich finde die pauschale Ablehnung diesem Thema gegenüber aus liberaler Sicht für aus der Zeit gefallen. Es ist nicht besonders liberal, wenn die Stadt vorgibt, dass in Zukunft jeweils ein Viertel der Mobilität zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV und mit dem Auto absolviert werden soll. Die Förderung des Fortbewegungsmittels Fahrrad muss aber nicht gleichgesetzt werden mit Planwirtschaft oder dem Kommunismus. Ganz im Gegenteil: Es steht uns gut zu Gesicht, gerade in Großstädten innovative Fahrrad(schnell)wege zu fördern, die z. B. oberirdisch auf Brücken verlaufen können oder entlang von ÖPNV-Wegen platziert werden können. Die Förderung des Radverkehrs ist nämlich nicht die Schaffung von Umweltspuren und die gleichzeitige Benachteiligung von Autofahrern. Es ist auch nicht besonders angenehm, wenn ein erhöhtes Unfallpotenzial entsteht, weil Rad und Auto sich gefährlich nah kommen müssen. Attraktiv sind moderne und neue Radwege, die einen entspannt, cool und nachhaltig an jedem Stau vorbeiziehen lassen. Das Geld, was mit Klageverzögerungen jährlich verpulvert wird, könnte den Radverkehr in Deutschland aufblühen lassen.

Ihr seht: Genug Ideen gibt es, die man angehen könnte, um Ökologie und Ökonomie in bester Infrastruktur zu vereinen. Tausende weitere Ideen sind noch gar nicht gedacht. Eines steht aber über allem: Der Wirtschaftsmogul, der Handwerker, die Familienmutter, die ökobewusste Philosophiestudentin oder die Rentnerin – sie alle profitieren von besserer Infrastruktur und sie alle würden von den wirklich wichtigen Debatten profitieren, die leider viel zu oft in einem Hysterie-Wust untergehen.

Tim Schütz (22) arbeitet im Bereich Kommunikation und Politik für einen großen Baukonzern und studiert parallel Kommunikation und Marketing im Master. Zudem ist er Mitglied des Landesvorstandes und Bundesarbeitskreisleiter für die Ressorts Verkehr, Umwelt und Bau bei den JuLis. Ihr erreicht ihn unter: **tim.schuetz@julis-nrw.de**

Mobilität auf dem Land – Der blinde Fleck der Verkehrspolitik?

Wer die aktuelle verkehrspolitische Diskussion betrachtet, der liest viel über E-Scooter, über autofreie Innenstädte und Dieselfahrverbote, über „kostenlosen" ÖPNV. Dominant ist eine großstädtische Perspektive. Der ländliche Raum wird meist vergessen, dabei ist der Pendelverkehr für einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens verantwortlich. Pendler müssen erhebliche Zeit im Stau verbringen, was politisch nicht ignoriert werden darf. Schließlich darf Verkehrspolitik nicht isoliert betrachtet werden: Je unattraktiver das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum, desto mehr verstärkt sich die Abwanderung in die Großstädte – mit negativen Folgen für Stadt und Land. Es wird daher Zeit, Verkehrspolitik auch aus ländlicher Perspektive zu denken.

Was auf dem Land nicht funktioniert

Wenn kein Bus fährt, nützt auch ein fahrscheinloser Nahverkehr nichts. Was banal klingt, wird im politischen Diskurs gerne vergessen. Der Preis ist nur dann das entscheidende Argument gegen den ÖPNV, wenn dieser überhaupt ein verfügbares Angebot bietet. Aus ländlicher Perspektive dagegen ist das Angebot der limitierende Faktor, nicht der Preis. Jeder Euro kann nur einmal ausgegeben werden – auch wenn manche Parteien das gerne anders suggerieren. Im Ausbau des ÖPNV ist er deutlich besser angelegt als in der Preissenkung. Das ist nicht nur eine Frage der Effizienz, sondern beugt auch einer wachsenden Ungleichbehandlung vor: zwischen dem, der in den Genuss eines immer besseren und immer günstigeren ÖPNV kommt, und dem, der gar keinen Zugang hat. Die bessere Anbindung des ländlichen Raums darf aber nicht so gedacht werden, dass Bahnlinien einfach analog zum innerstädtischen Netz ausgebaut werden, ohne Rücksicht auf die dünnere Besiedelung. Das kostete nicht nur enorme Summen, es gäbe immer auch zufällige (oder infolge politischer Beeinflussung nicht so zufällige) Orte, die an den Verkehrsadern liegen, während andere leer ausgehen und sich relativ noch abgehängter fühlen. Die Struktur des ländlichen Raums lädt vielmehr dazu ein, konsequenter auf eine Individualisierung von Verkehrsleistungen zu setzen.

Verkehr doch, wie du willst

Vorzugswürdig sind insbesondere Busse – je nach Einsatzort und -zeit auch Kleinbusse oder Großraumtaxis – mit flexiblen Routen, welche sich innerhalb gewisser Parameter an die genauen Ziele der Kunden anpassen. Insbesondere in Zeiten geringer Gesamtauslastung sind ÖPNV-Dienstleistungen nach Art eines Sammeltaxis sinnvoll. Sie maximieren die Auslastung zugunsten ökonomischer und ökologischer Effizienz und beseitigen gerade nachts Hürden für junge Menschen, für welche die Rückfahrt zuweilen ein Grund ist, lieber direkt zu Hause zu bleiben – oder langfristig eben wegzuziehen. Wer die Dörfer retten will, muss heute investieren. Die Digitalisierung ermöglicht auch eine höhere Effizienz. Auslastung, Bedarf und Kundenwünsche im öffentlichen Nah- und Fernverkehr sind umfassend zu evaluieren und für passgenaue, stärker flexibilisierte Angebote zu nutzen. Auswahl der Streckenverläufe neuer Strecken, Auslassen von Haltestellen zur Beschleunigung oder zusätzliches Bedienen, Frequenz, Wartezeiten für Anschlussfahrten, all diese Fragen können und sollten künftig auf einer soliden Datengrundlage entschieden werden, nicht durch bürokratische Willkür oder die im Verkehrsbereich typische Klientelpolitik. Statt weniger Leuchtturmprojekte kann so auch in der Breite Mobilität verbessert werden.

Ganzheitliche Verkehrsplanung

Verkehrsplanung darf nicht mit einem Tunnelblick geschehen. Maßnahmen bezüglich einzelner Verkehrsmittel, Verkehrspolitik einzelner Gemeinden, Planungen örtlichen und überörtlichen Zuschnitts müssen im Geiste gegenseitiger Abstimmung und Rücksichtnahme erfolgen. Verkehrs- und damit zusammenhängende Fragen der Bau-, Umwelt- und Wirtschaftspolitik müssen zusammen gedacht werden. Verkehrsplanung erfordert Weitblick und das Mitbedenken vielfältiger Gesichtspunkte. Infolge des oft zyklischen Arbeitsanfalls in den Planungsbehörden sind verstärkt Kooperationen zwischen den Gemeinden einzugehen. Informationsaustausch über Gemeindegrenzen hinweg und die Entwicklung von Best-Practice-Modellen sollen selbstverständlich werden. Das Land muss seine Verantwortung für die überregionale Verkehrsplanung entschlossen wahrnehmen. Ein forciertes Brückenbauprogramm sollte Nadelöhre für den Verkehrsfluss beseitigen und die Verbindung von Regionen verbessern. Zwischen Köln und Neuss, Bonn und Neuwied oder auch im Kreis Wesel besteht hier dringender Handlungsbedarf. Das Land muss auch etwa durch die Bedingungen von Mittelvergaben darauf hinwirken, dass es endlich zu Fusionen der Verkehrsverbünde kommt – ein einheitliches, übersichtliches und digital nutzbares Ticketsystem muss schnell umgesetzt werden.

Gestärkt werden sollte auch die Einbindung privater Akteure in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept. Der Staat sollte keinen Alleinbedienungsanspruch haben, sondern sowohl die Möglichkeiten autonomen Fahrens, von Carsharing und eines modernen, liberalisierten Taxiwesens auf dem Schirm haben. Auch da, wo der Staat Mobilität gewährleistet, muss er nicht selbst als Dienstleister tätig

Unser Angebot

Bei uns finden Sie neben klassischen Werbemitteln wie Stofftaschen, Aufklebern und Grußkarten auch Artikel für Ihren Wahlkampf vor Ort wie Bauzaunbanner, Hohlkammer- oder Großflächenplakate, Messe- und Kongressequipment oder Drucksachen wie z.B. Tischaufsteller und Visitenkarten im aktuellen Design der Freien Demokraten.

Wir bieten Ihnen die Möglichkeit, bei einer Bestellung ein bereits vorhandenes Layout oder ein individuell für Sie gestaltetes Design auszuwählen. Die gesamte Abwicklung der Bestellung ist dabei immer inklusive.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch auf www.thinkliberal.de!

BTW MARKETING Agentur für visuelle Kommunikation
Inhaber: Michael Szopieray | Burgstraße 27 | 59368 Werne
Telefon: 02389 . 92 75 82 | Telefax: 0211 . 88 25 31 237
info@thinkliberal.de | www.thinkliberal.de

Ihr Shop für FDP-Werbemittel

werden, sondern kann sich z. B. privater Busunternehmen oder Taxis bedienen.

Warum der ländliche Raum gestärkt werden sollte

Über den ländlichen Raum wird oft in einer Weise geredet, als sei er eigentlich zu vernachlässigen und werde nur aus urbaner Großzügigkeit alimentiert. In Wahrheit ist eine Balance von Stadt und Land von großer Wichtigkeit. Aktuell erleben wir eine forcierte Abwanderung. Ablesbar ist dies unter anderem an den angespannten Wohnungsmärkten in den Großstädten, während in ländlichen Regionen großer Wohnungsleerstand herrscht und ganze Dörfer eingehen. Für das Land beginnt dann ein Teufelskreis. Zum einen führt der Wegzug von Einwohnern zu einer sinkenden Auslastung öffentlicher Einrichtungen, welche dann wegen der Fixkosten immer teurer werden, was letztlich auf die verbliebenen Einwohner zurückfällt und die Attraktivität der Stadt senkt; irgendwann ist dann die Schmerzgrenze erreicht, wo die Einrichtung ganz schließt, das senkt die Attraktivität noch mal enorm. Geschäfte schließen, wenn es keine Kunden mehr gibt, Betriebe, wenn es keine Arbeitnehmer mehr gibt; am Ende verbleiben dann oft nur Menschen im oder nahe dem Rentenalter. Das Dorf stirbt dann langsam, aber sicher und bis dahin kostet es viel Geld und bietet seinen Bewohnern geringe Lebensqualität.

Umgekehrt führt der Wohnungsmangel in den großen Städten nicht nur zu hohen Preisen – die als solche ja gerade eine wichtige Anzeigefunktion in einem funktionierenden Markt haben –, sondern auch zu sinkender Lebensqualität. Mehr Menschen auf demselben Raum bedeutet Nachverdichtung, Wegfall von Grünflächen und anderen Naherholungsgebieten, überfüllte Verkehrswege und Plätze und schließlich auch einen verschärften Verteilungskampf zwischen unterschiedlichen Nutzungsarten von Gebäuden und nicht zuletzt unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Deshalb sind staatliche Eingriffe in den Wohnungsmarkt volkswirtschaftlich und ökologisch fatal, da sie die Landflucht noch verstärken.

„Es liegt in unserer Hand!“

Den ländlichen Raum NRWs zukunftsfit zu machen, ist eine zentrale Aufgabe. Sie erfordert Weitblick und Ausdauer. Es ist an uns, dass die 2020 neu zu wählenden Räte und Kreistage diese Thematik auf die Agenda setzen. Das funktioniert am sichersten mit vielen Jungen Liberalen in den kommunalen Gremien. Ein Grund mehr, im nächsten Jahr für ein starkes Ergebnis für die Freien Demokraten zu kämpfen!

Bildnachweis: stockadobe.com

Marc Bauer (24) *ist Jurist und Mitglied des Bundesvorstandes. Ihr erreicht ihn unter:* **marc.bauer@julis.de**

4

Datenverkehr und Daten zum Verkehr

Im Gespräch mit UZE CEO Dr. Dr.-Ing. Alexander N. Jablovski über Mobilitätsvisionen und marktwirtschaftlichen Klimaschutz.

Der Nutzer leiht sich ein Auto aus, fährt, gibt es wieder ab und zahlt je nach Nutzung. Ende der Geschichte in jeder konventionellen Autovermietung. Aber reicht das? Ist das wirklich das maximale Potenzial oder muss man für die Mobilität der Zukunft noch einen Schritt weiterdenken?

Bei UZE Mobility wurde nicht nur ein Schritt, sondern eher drei mehr gedacht. Das Aachener Start-up vermietet Elektroautos, vornehmlich Transporter, zu überraschend günstigen Preisen. Marktwirtschaftlich rechnen tut sich dies, indem die Autos während der Nutzung nicht nur als digitale Werbefläche für flexibel buchbare Öffentlichkeitswirksamkeit fungieren, sondern auch Daten über den sie umgebenden Verkehr sammeln. Der daraus resultierende finanzielle Vorteil ermöglicht einen Preis, der die Elektrotransporter wirklich für jeden nutzbar macht.

Tabea hat sich mit CEO und Co-Gründer Dr. Dr.-Ing. Alexander N. Jablovski unterhalten – über seine Visionen für die Zukunft der Mobilität, die Idee hinter UZE Mobility und das Unternehmen an sich.

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen für das Interview! Als erste Frage direkt vorweg: Wie kam es zu der Idee, UZE Mobility zu gründen, was war der Anlass?

Der Anlass, UZE Mobility zu gründen, war letztendlich, dass wir uns die Mobilität mit dem heutigen Stand angeguckt haben, da haben wir im Endeffekt zwei Kernprobleme: Das eine Kernproblem ist, dass es noch nicht genug emissionsfreiere Mobilität gibt. Das muss ein klares Ziel sein, speziell auch in Ballungsbereichen. Und der zweite Bereich ist dann ganz einfach, dass E-Mobilität oder emissionsfreie Mobilität noch viel zu teuer ist. Das ist eine Pioniertechnologie (…) und in Kombination damit sehen wir auch, dass die Verkehrslogistik in Städten immer mehr zunimmt und das in Zukunft nicht mehr so weitergehen kann. Wir haben uns auf dieser Grundlage überlegt: „Wie können wir eigentlich Mobilität besser koordinieren und wie können wir emissionsfreiere Mobilität in Zukunft kostenneutral anbieten?" Die Car- und Ridesharing-Thematiken, die es da draußen gibt, sind überwiegend Nullsummenspiele, die machen ja nicht richtig Profit. Und warum machen die das dann? Weil sie sich alle vorbereiten auf 2025+, wenn dann tatsächlich irgendwann einmal die Stufe 5 des autonomen Fahrens kommt, dann macht das ganze schon Sinn. Eigentlich müssen wir jetzt schon gucken, wie wir von dem eindimensionalen Business Case, d.h. Personen oder Güter von A nach B zu bringen, wegkommen. Was wäre denn, wenn man digitale Business Cases um Fahrzeuge drumherum legt, die letztendlich die eigentlichen Fuhrparkkosten neutralisieren können? Das war die Grundidee von UZE Mobility.

Sie hatten das Thema Emissionen schon angesprochen – wie sieht es denn mit der Umweltbilanz aus?

Da haben wir zwei Themen: einmal die Quantität der Fahrzeuge, die im Moment natürlich immens ist. Das hat aber sehr viel damit zu tun, dass es einfach noch kein vernünftiges Mobilitätsnetzwerk gibt. Das erreicht einfach noch nicht jeden, und wir müssen ein ganzheitliches Mobilitätskonzept aufbauen, dass einfach jeder Mensch mit dieser Mobilität verbunden werden kann. Die zweite Thematik ist: Was passiert denn mit dem Handel in Städten? Denn Leute fahren in die Stadt, kaufen ein, müssen ihre Güter irgendwie wieder nach Hause bringen, und das muss in einer ganzheitlichen Mobilität mitbedacht werden. (…) Die andere Seite ist natürlich: Wir fangen jetzt an, mit digitalen Cases um Fahrzeuge drumherum Daten auszustrahlen, und das finanziert uns letzten Endes die Fahrzeuge. (…) Wir reden da nicht über personenbezogene Daten, sondern wir reden von Umfelddaten, die wir über einen Datastore anreichern und dann nach außen hin weiterverkaufen. Wir wollen in Zukunft diesen silofreien

Ansatz haben, d. h., wir grasen keine Daten ab, die gehören uns dann und wir verkaufen die weiter so wie Facebook. Sondern diejenigen, die Daten erzeugen, sollen davon auch etwas abhaben und müssen letztendlich davon auch ihre Mobilität finanzieren können.

Sie haben das Thema personenbezogene Daten gerade angesprochen: Was im letzten Jahr viele Unternehmen bewegt hat, war die Einführung der Datenschutz-Grundverordnung. Inwieweit hat Sie das betroffen, wenn Sie Daten verarbeiten?

Eigentlich gar nicht, es hat einfach nur die Bürokratie hochgefahren. Wenn wir in Städte reingehen und dort hört man, wir haben etwas mit Daten zu tun, dann wird man erst mal groß angeguckt und man darf erst mal sehr lange erklären und vor allem im Detail aufzeigen, dass man keine personenbezogenen Daten nutzt, um die letztlich irgendwohin weiterzuverkaufen. Und da wird ja so eine harte Linie gezogen, d. h., Umfelddaten, das sind Dinge wie Verkehrsfluss, Wetter, Emissionsdaten Straßengegebenheiten et cetera pp., all solche Daten können wir aufnehmen, sammeln und im Datenstore weiterverkaufen. Also das hat wirklich nichts mit personenbezogenen Daten zu tun.

Auf Ihrer Website ist zu lesen, dass Sie sich der Blockchain-Technologie bedienen und auch bereits Anfangsformen von künstlicher Intelligenz nutzen. Inwiefern nehmen Sie wahr, dass in Deutschland schon eine gewisse Technologie-Offenheit für diese Themenfelder besteht, oder ist da noch viel Skeptizismus?

Offenheit? – Interesse. Ich glaube, die Neugier ist da, wenn man sich mit Unternehmen unterhält, mit denen wir zusammenarbeiten können, die haben schon ein gewisses Grundverständnis für diese Technologie, und sie sind sehr neugierig. Aber natürlich ist auch noch so ein bisschen Skepsis da, denn bei der Blockchain-Technologie stellt sich immer die Frage: „Was bringt einem das für einen Mehrwert als Firma?“ Und das Mindset ist immer noch: Im Moment sind die meisten Firmen reinweg auf Profit aus. Und Blockchain letztendlich ein Tool, welches nicht so viel Profit bringt. Blockchain bringt eher Transparenz und Sicherheit.

Mit dem Schlagwort Artificial Intelligence können viele auch nicht so richtig was anfangen. Dann versuchen wir immer zu erklären: Wenn man jetzt reinweg eindimensionale Daten sammelt im Straßenverkehr, z. B. „Wie ist das Wetter jetzt gerade?“, „Welche Emissionen herrschen wirklich gerade in dem Straßenzug?“, das ist das eine. Aber das andere ist die Intelligenz daraus, das ist aktuell völliger Wahnsinn, wie im Moment Emissionen in der Stadt gemessen werden: Das ist so ein Container, der steht irgendwo rum, und dann mutmaßt man, damit bestimmte Emissionsdaten aufnehmen zu können. Was wir hingegen machen: Wir haben das Ganze in sehr klein, das bedeutet, das ist dann an 100–200 Fahrzeugen. Und diese Signale von diesen Fahrzeugen, die sich durch das komplette Stadtnetz bewegen, die werden dann reingezogen. Da gibt es dann eine Intelligenz im Hintergrund, die daraus letztendlich eine Kennzahl definiert, und dann wissen wir schon ganz genau, wie die Emission in den Daten in den Städten aussieht. Das verstehen die Leute dann wieder, wenn man das so erklärt.

Das bietet dann ja auch viel Potenzial, eben um Luftverbesserung und Luftqualität in Städten zu sichern. Wie sehen Sie denn die Zukunft der Städte, sagen wir 2025 oder 2030, wie sieht da die Zukunft des Individualverkehrs aus?

Das sind immer die Diskussionspunkte und die verstehe ich teilweise nicht: Die einen sagen „Wir verbannen Mobilität aus den Städten“, und die anderen wollen dann am besten so weiter machen, wie es jetzt gerade ist. Ich glaube, dass der ganzheitliche Ansatz auch an den Generationen schon ein bisschen so zu beobachten ist. Ich gebe ja nebenbei noch Vorlesungen am MIT in Boston und da haben wir mal eine Studie gemacht über das mögliche Fahrverhalten zukünftiger Generationen. Und da steht definitiv fest: Menschen, die jetzt noch unter sieben Jahre alt sind, werden nicht mehr selbst Auto fahren, keinen Führerschein mehr machen und sich selbst nicht mehr bewegen, weil das Interesse schon gar nicht mehr da ist. (…)

Souveränität in der Mobilität ist ja für viele ein entscheidender Faktor, weshalb sie sich beispielsweise dazu entscheiden, ein eigenes

Hinweis:
nach der Anzeige geht es weiter.

THEODOR HEUSS AKADEMIE
Friedrich Naumann Stiftung
Für die Freiheit.

Willkommen auf dem #zauberberg

Veranstaltungsprogramm 2019

Wie entwickle ich meine Meinung?
Fachpolitische Seminare und Kongresse

Wie entwickle ich die richtige Strategie?
Workshops für politische Teams als Bestsellseminar

Wie vertrete ich meine Meinung?
Einsteiger- und Profitrainings für Meinungsbildner/innen: Rhetorik, politische Kommunikation und politisches Management

Was gibt es Neues auf dem #zauberberg?
Newsletter unter: **freiheit.org** abonieren!

Jetzt anmelden unter: tha.freiheit.org

Ansprechpartner: Herr Michael Postel
Theodor-Heuss-Akademie
Telefon +49 2261 3002-113
E-Mail michael.postel@freiheit.org

freiheit.org

Auto zu kaufen. Gleichzeitig sieht man, dass immer mehr junge Menschen so einen Wertewandel vollziehen, weniger eigene Besitztümer anstreben und eher Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Wie sehen bei Ihnen die Altersstrukturen Ihrer Endkundschaft aus, kann man das da auch erkennen?

Ja, das hat mich allerdings ein bisschen überrascht. Natürlich sind die, die am meisten die App runtergeladen haben, eher die jüngere Generation, also irgendwo 18+ bis irgendwo 25/30. Nach ein paar Monaten Schnupperkurs sind die Nutzer wirklich schon die Generation 30/35+, die das dann wirklich real nutzen. Wir befinden uns jetzt gerade in einem Mindset Switch. Der Mindset der Generationen ist im Moment so ein bisschen „hin- und hergerissen sein". Deswegen gibt es ja momentan auch so viel Populismus, von Greta Thunberg bis hin zu „Alles hat keine Auswirkungen auf die Zukunft". Verschiedene Generationsfronten treffen aufeinander, die grundsätzlich andere Wertvorstellungen haben, deswegen redet man ja gerade über die 3Ps: Planet, People, Profit. (…)

Das ist ein sehr spannender Markt, der sich da auftut – haben Sie den Eindruck, dass der Markt oder private Anbieter da ihren Beitrag leisten? Es gibt ja sehr populistische Stimmen, die sagen, der Kapitalismus sei verantwortlich für den Klimawandel, und nur wenn wir das System umstürzen, werden wir das schaffen. Gibt es hier Möglichkeiten, dass man den Markt so gestaltet, dass es auch nachhaltig dem Planeten zugute kommt?

Natürlich kann man das! Also das muss ja im Einklang sein, wir müssen von unseren Antrieben mehr emissionsfrei werden. Im Moment hat sich jeder festgebissen auf die Batterie und den Elektroantrieb. Die emissionsfreie Mobilität der Zukunft wird nicht nur ein Antrieb, das werden ganz viele sein, Elektro, Wasserstoff, Biogas und was gerade noch erforscht wird. Das muss ganz klar so sein: Wir müssen uns fortbewegen, ohne weiterhin die Nachhaltigkeit des Planeten zu gefährden, wie wir es mit unseren aktuellen Verbrennungsmotoren tun, obwohl die auch nicht so schlecht sind, wie gesagt wird. Die wesentlich wichtigere Komponente ist aber, dass Mobilität für jeden da sein muss. Nur so bekommen wir den ganzen Planeten dahin, dass Mobilität als Grundsatz vorhanden ist und finanziert wird durch die Datenthematik. (…)

Viele junge Menschen kommen von der Universität, haben eine Idee und sagen: „Ich möchte mich hier selbstständig machen, ich möchte meine Idee umsetzen und gründen." Sie haben ja selbst gegründet: Was sind Ihre Erfahrungen in Deutschland? Haben Sie sich da irgendwie gut betreut und beraten gefühlt oder hatten Sie das Gefühl totaler Bürokratieaufwand und erst mal abschreckend für jemanden, der sich da verwirklichen möchte?

Da kann ich vielleicht ausholen: Ich bin ja schon ein klein bisschen länger im Geschäft als UZE Mobility. Mein erstes Start-up gegründet habe ich mit 26, innerhalb von einem Dreivierteljahr habe ich das dann auf ungefähr 48 Mitarbeiter hochgefahren und 2011 recht erfolgreich verkauft. In den letzten Jahren war ich weltweit unterwegs und habe für ein großes mexikanisches Familienunternehmen Inkubatoren aufgebaut, in Montréal, Mexiko, im Silicon Valley in Shanghai und an der RWTH Aachen. Wir haben Tausende Ideen evaluiert, über 30 Start-ups gegründet und ich habe zum Beispiel Mexiko geholfen, ein attraktives System für Start-ups oder für Neugründer aufzubauen. Genau das ärgert mich jetzt gerade in Deutschland natürlich extrem. Hier hat man zwei Hürden, die erste ist ganz klar die Bürokratie: Man muss so gigantisch viel Energie reinstecken in Formulare, in Prozesse, da kann ich schon allein ein paar Leute einstellen, die sich hier um Förderung und diese Thematiken kümmern. Und die zweite Hürde, die in Deutschland im Moment noch echt schief hängt, ist der Umgang mit Wagniskapital. Die, die das Geld haben, die müssten eigentlich eine Möglichkeit haben, wesentlich effizienter Wagniskapital in Start-ups reingeben zu können. Das ist hier nun mal der Mittelstand, der im Moment noch recht gut dasteht, der aber in 10–15 Jahren überhaupt nicht mehr gut dastehen wird, weil ihm die Innovationskraft einfach fehlt. Wenn jetzt ein Start-up baden geht, kann man es nicht einfach so abschreiben, das hat man in anderen Ländern so aufgebaut. Was hat das für einen Nachteil? Es ist für junge Start-up-Leute gerade, wenn man nur eine oder zwei bis drei Personen ist, mit einem riesigen Aufwand verbunden, erst mal bestimmte Förderungen und Lizenzen zu bekommen. Und das Zweite ist: Bis man hier Investoren findet, das ist ein Kraftakt, das dauert 3–4 Monate, und dann sind die echt zögerlich, weil ja das Wagniskapital nicht einfach so abgeschrieben werden kann, wenn das Start-up nicht funktioniert. Und so hat man sehr viele Gründer in Deutschland, die hier einen echt holprigen Start haben, sich dann entscheiden abzubrechen und ins Ausland gehen und da auf einmal erfolgreich sind. Und das müssen wir schnell ändern, denn wenn wir das nicht ändern, wird den Mittelstandsunternehmen irgendwann die Innovationskraft ausgehen, aber die Start-ups, die letztendlich das Kerngeschäft wieder in die richtige Richtung bringen könnten, werden nicht mehr in Deutschland sein. Also das sehe ich auch persönlich als sehr kritisch an.

Haben Sie denn einen konkreten Wunsch, den Sie an die Politik formulieren würden, was sich ändern muss, damit Gründungen in Deutschland eben wieder attraktiv sind?

Ein Wunsch ist ganz klar, Bürokratie erst mal zu digitalisieren und wesentlich zu vereinfachen. Und das Zweite ist, mit Wagniskapital anders umzugehen als das, was man jetzt gerade hier in Deutschland vorfindet. Haben andere Länder auch geschafft, ich kann Ihnen das Beispiel Mexiko noch einmal erklären: Wagniskapital in ein Start-up kann da zu 100 Prozent abgeschrieben werden, wenn dieses Start-up nicht erfolgreich ist. Dann hat man in Mexiko Cluster gegründet, denn die andere Seite ist natürlich: Jeder, der irgendwie eine Idee hat, nennt sich heutzutage einfach Entrepreneur und denkt, jetzt ist er Firmenboss, und das funktioniert natürlich auch nicht. Von 1000 Start-ups überleben vier oder fünf, die anderen werden einfach nicht funktionieren. Um das einzudämmen, dass man jetzt nicht auf einmal Millionen an Förderungen rausgibt und da sind Leute bei, die wissen eigentlich nicht, wie man Firmen aufbaut, hat man in Mexiko Cluster gebildet, und das sind bestimmte Bereiche in Innovationsstädten, wo sich Start-ups niederlassen können. Da sind dann sozusagen En-Angel-Scouts drin, das sind erfahrene Leute, die mit der Regierung oder der Stadt zusammenarbeiten, und die betreuen die Start-ups. Und jedes Start-up, das sich in einem von diesen Clustern niederlässt und sich betreuen lässt, bekommt einen wesentlich einfacheren bürokratischen Weg, um Förderungen und Freigaben zu erhalten, und wesentlich bessere Zugänge auch in Richtung Wagniskapital der Regierung. Wir reden ja bei Wagniskapital nicht nur über private Kapitalgeber, das hat ja auch was zu tun mit staatlichem Kapital, ob das jetzt Pensionsfonds sind oder was auch immer. In Deutschland ist der Prozentanteil an diesen Fonds, die tatsächlich in Start-ups investieren, so gering, da könnte ich mich wirklich in Rage reden.

Danke schon mal für den Punkt, der wird uns Junge Liberale sicherlich noch beschäftigen. Auch eine konkrete Frage: Sie hatten vorhin davon gesprochen, dass die Kommunen in der Verantwortung sind, lokale Mobilitätskonzepte zu koordinieren. Was haben Sie für Wünsche an die Kommunalpolitik? Wie stellen Sie sich das vor, wie die Zusammenarbeit mit den privaten Unternehmen ausgestaltet wird?

Ich glaube, der Schwachpunkt steckt einfach ein bisschen in dieser Projektvorarbeit. Wenn man jetzt eine Stadt nimmt, die hat, sagen wir, vier bis acht verschiedene Stadtteile. Da muss man sich erst mal damit beschäftigen, was für eine Art Mobilität wird eigentlich wo benötigt? Da gibt es Stadtteile, die haben mehr Geschäfte, das bedeutet, da werden wahrscheinlich mehr Güter transportiert, dann hat man andere Stadtteile, die sind eher studentenlastig, die sind eher affiner für Kickroller, für Elektrofahrräder. Diese Vorarbeit „Wie kann die Stadt eigentlich so gut wie möglich versorgt werden mit ganzheitlicher Mobilität?“, das steckt noch in den Kinderschuhen. Oder vielleicht auch nicht die richtige Kompetenz dahinter. Dann natürlich die Verknüpfung mit Dingen, die das real anbieten können, denn die Stadt ist ja kein Roller- oder Fahrradanbieter, das ist dann ja wirklich die private Wirtschaft. Das sehe ich dann so wie ein Schubladensystem, dass es ganz viele Anbieter gibt für die ganzen unterschiedlichen Arten von Mobilität oder Mikromobilität, und die müssen dann letztendlich zu einem Netzwerk zusammengesetzt werden.

Also Sie würden appellieren, häufiger einfach mal Mobilitätskonzepte auszuprobieren, um an den Modellen auch für andere Kommunen zu sehen, ob was funktionieren kann?

Vor allen Dingen in diese Projektphase, wenn Städte anfangen zu planen „Wie wollen wir eigentlich unsere Zukunftsmobilität aufbauen?“, Experten aus bestimmten Unternehmen schon mit reinzunehmen, das tun die nämlich meistens nicht. Das hat ja nicht nur etwas mit Mikromobilität zu tun, das ist ja auch ein Trend momentan, autofreie Stadtteile aufzubauen. Das gibt es ja in vielen Städten, ob jetzt in Barcelona oder in Gent in Belgien, das funktioniert da wunderbar, weil die sich aber ganz genau vorher überlegt haben, wie kann denn trotzdem der Logistikschluss, das heißt der Transport der Personen, der Transport der Güter, wirklich funktionieren. Hier habe ich so teilweise das Gefühl, da sind dann Visionäre, die kaufen sich irgendwo einen Bereich und da kommt ein neuer Stadtteil hin und den will ich jetzt komplett autofrei haben, und so funktioniert das natürlich nicht. Da hat man dann nur noch frustrierte Leute oder auch Läden, die nichts mehr verkaufen können, weil die Leute es nicht mehr wegtransportieren können. (...)

Tabea Gandelheidt (21)
studiert Medizin an der Universität zu Köln, ist Bundesprogrammatikerin der Liberalen Hochschulgruppen und leitet bei den JuLis den Bundesarbeitskreis Gesundheit & Innovation.
Ihr erreicht Sie unter:
gandelheidt@julis.de

Das Interview in vollständiger Länge könnt Ihr auf unserer Hompage nachlesen!

Carsharing als Fortbewegungsmodell der Zukunft?

Carsharing verspricht viel!

Der Deutsche fährt im Schnitt 83 Minuten am Tag mit seinem Auto. Die übrigen 22,5 Stunden steht das Auto auf einer Parkfläche und wird nicht benutzt. Genau dort setzt Carsharing an. Ein Auto des Anbieters soll vielen Nutzern zur Verfügung stehen, wann immer es benötigt wird, und so seltener ungenutzt, als ruhender Verkehr, auf einer Parkfläche stehen. Der Fahrer kann auf ein eigenes Auto verzichten und dadurch Geld sparen. Keine Anschaffungskosten, geteilte Unterhaltskosten, kein Wartungsaufwand und geringe Umweltbelastung locken immer mehr Autofahrer zum Carsharing. Weniger Kraftfahrzeuge versprechen zudem ein ruhigeres, qualitativ verbessertes Wohnumfeld. Die Abschaffung eines eigenen Kraftfahrzeugs fördert das multimodale Verkehrsverhalten, das Auto wird also auch seltener genutzt und stattdessen steigt der Nutzer häufiger auf das Fahrrad oder den öffentlichen Personennahverkehr um. 2012 haben unter 300.000 Menschen 8.000 Autos in einem Carsharing-Angebot genutzt. 2016 stieg die Zahl der Nutzer auf über 1,7 Millionen und die Zahl der Autos auf 17.200. Der Zulauf scheint groß, zusätzlich soll das neue Carsharing-Gesetz Hürden abbauen und die neue Mobilität unterstützen. Doch was steht eigentlich drin? Und wie sinnvoll sind die einzelnen Punkte? Ein kritischer Blick auf die wesentlichen Aspekte.

Aufgrund des CsgG, des Carsharing-Gesetzes, können Kommunen Autos, die „geshared“ werden, nun bevorrechtigen, indem diesen Fahrzeugen Stellplätze zur Verfügung gestellt oder Stellplatzgebühren erlassen werden. Aber welche Kriterien muss ein Auto erfüllen, um von dieser Regelung profitieren zu können? Lediglich Fahrzeuge, die von einem unbestimmten Personenkreis selbstständig gebucht und genutzt werden können, gelten als Carsharing-Fahrzeuge. In einer Grundvereinbarung müssen außerdem Kilometer- und Zeittarif festgelegt sein – damit ist privates Carsharing in den meisten Fällen jedoch völlig ausgeschlossen. Außerdem ausgeschlossen werden Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnern, weshalb der ländliche Raum nicht von dem neuen Gesetz wird profitieren können.

Bisher stehen 97–98 % der Fahrzeuge auf privaten Stellflächen. Durch die Bevorrechtigung für Stellplätze möchte die Bundesregierung diesen Umstand ändern. Anbieter sollen ihre Autos vermehrt auf den dafür vorgesehenen öffentlichen Flächen abstellen. Was impliziert: Diese Flächen fallen dann für andere Verkehrsteilnehmer weg. Laut Konzept des Carsharings sollen Parkflächen aber weniger bis gar nicht gebraucht werden, da das Fahrzeug seltener steht und häufiger fährt, als das bei der herkömmlichen (privaten) Nutzung der Fall ist. Denkt man beide Aspekte, die Reservierung von Parkplätzen für Carsharing-Autos sowie die stark verkürzte Parkzeit der betreffenden Fahrzeuge, zu Ende, so sind tagsüber leere Parkplätze, die dem privaten Nutzer nicht zur Verfügung stehen, die logische Folge. Um die Parksituation für Carsharing-Fahrzeuge, insbesondere in der Nacht, trotzdem zu vereinfachen, wäre der Erlass von Parkgebühren eine sinnvolle Maßnahme, da diese für alle betroffenen Fahrzeuge mit einem geringeren Aufwand und sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen umsetzbar ist; so könnte der bürokratische Aufwand minimiert werden.

Zurzeit müssen Carsharing-Fahrzeuge, um für die Nutzung der reservierten Plätze überhaupt erst infrage zu kommen, von der Kommune bestätigt werden und brauchen eine besondere Kennzeichnung, die ebenfalls durch die Kommune ausgegeben werden muss. Bis zur Evaluierung des Gesetzes im Jahr 2021 werden bei den Kommunen und Ländern durch die stark ansteigende Bürokratie erhöhte Verwaltungsausgaben von 6,15 Millionen Euro erwartet. Der Bund hat dafür eine halbe Millionen Euro veranschlagt.

Zusammenfassend ist Carsharing ein Ansatz, der in Städten mit einer hohen Einwohnerzahl und -dichte große Vorteile für das Wohnumfeld und die Umwelt bieten kann. Obgleich das grundsätzliche Konzept also durchaus zu befürworten ist, geht die Maßnahme des CsgG, wie immer, wenn von staatlicher Seite eine bestimmte Lösung durch Eingriffe in die freie Marktwirtschaft einer anderen vorgezogen werden soll, weit an einer sinnvollen Unterstützung vorbei. Im Zuge des Gesetzes werden nicht nur ein Großteil der Carsharing-Formen, so beispielsweise die private Organisation, ausgeschlossen, die Parkplatz-Regelung zeugt auch deutlich vom Unverständnis des Gesetzgebers für das grundlegende Konzept dieser Art der Mobilität. Außerdem wird der ländliche Bereich, der eine Mobilitätsrevolution vielleicht sogar nötiger hätte als die Städte, völlig ausgeschlossen.

Die fraglichen Vorteile, die für einige Anbieter aus dem Gesetz resultieren, sind die entstehenden Kosten, den bürokratischen Mehraufwand sowie die Minderung der nutzbaren Parkfläche schlicht nicht wert.

Anna Hommen ist stellvertretende BAK-Leiterin für Umwelt und Verkehr. Sie studiert Geographie mit den Nebenfächern Betriebswirtschaftslehre und Städtebau in Köln. Ihr erreicht sie unter: **anna.marie.hommen@gmail.com**

Moderne Mobilität erfordert effektive Energiequellen: Kernfusion als Chance

Sehen wir endlich der beunruhigenden Zukunft Deutschlands ins Gesicht. Der Atomausstieg 2022 und das vollständige Abschalten der Kohlekraftwerke bis zum Jahre 2038 sind, ob wir wollen oder nicht, unvermeidbar. Doch haben wir unseren Plan auch wirklich zu Ende gedacht? Was machen wir, wenn die Zukunft unserer Energieversorgung ungewiss ist?

Ein Defizit an Weitsichtigkeit: Erneuerbare Energien allein reichen nicht aus.

Egal, ob wir mit dem Zug zur Arbeit fahren, uns auf das E-Bike setzen oder in ein E-Auto steigen – für all das brauchen wir Energie. Und wo sollen wir diese herbekommen? Das Rezept sei ganz einfach, würden nun viele aufschreien: Man nehme ein paar Solaranlagen, stelle sie in die Sonne, daneben ein paar Windkrafträder, warten, bis der Wind bläst und die Sonne scheint. So einfach ist das Ganze leider alles nicht.

Deutschland scheitert aktuell bei dem Versuch, eine Vorbildfunktion im Bereich der erneuerbaren Energien zu erfüllen, und betreibt somit eine fehlgeleitete Politik. Der Atomausstieg ist eine überhastete Kurzschlussreaktion, die nicht nur durch den gesellschaftlichen Druck auf die Politik verursacht wurde, sondern auch durch mangelnde fachliche Kompetenz der handelnden Akteure. Geholfen hat es der Umwelt allerdings nicht. Hätten wir damals nicht beschlossen, aus der Kernenergie auszusteigen und unsere Atomkraftwerke der Reihe nach abzuschalten, so würden wir aktuell 43 % weniger CO_2-Emissionen ausstoßen. Stattdessen fokussieren wir uns auf Solar- und Windenergie, doch diese deckt unseren Energiebedarf nicht ab. Entweder mangelt es an der Quantität der Anlagen, denn niemand hat schon gerne in seinem Vorgarten eine Windkraftanlage stehen, oder an den ungenügenden Speicherungs- und Transportmöglichkeiten. Importiert wird die fehlende Stromdifferenz aus Ländern wie Frankreich und Belgien. Und die produzieren ihren Strom überwiegend in Atomkraftwerken. Ein energiepolitischer Widerspruch, den Schopenhauer als „Denkmal deutscher Niaiserie“ bezeichnen würde.

Forscher in Deutschland vom Aussterben bedroht.

Parallel dazu stellen wir eine beunruhigende Entwicklung fest: die Abwanderung der Wissenschaftler aus Deutschland in andere Industrieländer wie England, Frankreich und die USA: Nach Angaben der OECD verliert derzeit kein anderer Staat so viele Akademiker wie Deutschland. Viele sehen keine Perspektive für ihre Forschungsgebiete in Deutschland. An den Innovationen der Zukunft wird aktuell an Standorten wie New York, Genf und Peking geforscht. Dementsprechend locken diese Orte die klügsten Köpfe aus aller Welt an. Positive Ergebnisse bringen den jeweiligen Forschungsländern einen großen Vorteil als Wirtschaftsstandort.

Ein Beispiel: Von der Transmutation, der Umwandlung von Kernmüll in entschärfteren „Abfall“, will hier in Deutschland kaum jemand etwas wissen. Bei diesem Verfahren wird in einem Reaktor ein Protonenstrahl erzeugt und auf eine Metallfläche geschossen. Die Geschwindigkeit des Strahls ist so groß, dass aus der Bleifläche Neutronen rausgeschossen werden und diese wiederum auf die Abfallprodukte treffen, fusionieren und diese somit kurzlebiger machen. Damit besteht die Chance, zusätzliche Energie zu gewinnen und die Endlagerungszeit auf ein Tausendstel herabzusenken. Doch ob Tausend Jahre oder eine Million Jahre Lagerungszeit, was macht das denn schon für einen Unterschied? Dies zeigt eins: Deutschland als Forschungsstandort ist bei Weitem nicht mehr so lukrativ, wie er es einmal war.

Eine zukunftssichernde Möglichkeit: Stimulus im Status quo.

Um die Mobilität der Zukunft zu gewährleisten, braucht es zwingend eine Offenheit für Innovation und neue Technologien. Neben spannenden Forschungsfeldern wie synthetischen Kraftstoffen und Brennstoffzellen zeigt die Kernfusion immenses Potenzial auf. Gemeinsam mit sechs weiteren Partnern beteiligen sich die Europäische Union und die Schweiz am Fusionsprojekt ITER. Dabei handelt es sich um den ersten Kernfusionsreaktor, der bereits 2025 fertig sein soll. Wissenschaftler und Ingenieure bauen und forschen aktuell in Südfrankreich an der Entwicklung dieser massiven Energiequelle. Die Vorteile sind immens: keine CO_2-Emissionen,

6

keine Kernschmelze und eine Lagerungszeit von 100 Jahren. Zum Vergleich: Bei Uran ist diese 70 Millionen Mal länger. Abschließend kann das Material sogar recycelt und dabei Energie freigesetzt werden. Das Wichtigste ist: Die Vorräte, die für eine Kernfusion benötigt werden, sind auf unserer Erde unbegrenzt verfügbar und von diesen sind viel weniger nötig, um die gleiche Menge an Energie zu produzieren, wie durch das Verbrennen von Kohle, Öl oder Gas freigesetzt würde.

Da fragt man sich zu Recht, warum wir hier nicht tiefgreifender in die Forschung investieren und uns an diesen Zukunftsprojekten beteiligen. Gegenwärtig sind die Subventionen für erneuerbare Energien drei Mal so hoch (bei fast einer halben Milliarde Euro) wie die Investitionen in die Fusionsforschung. Wir predigen doch immer, dass dies ein globales Problem sei, welches wir gemeinsam anpacken müssen. Warum tun wir das nicht? Warum lassen wir zu, dass Deutschland sowohl als Forschungsstandort als auch als Forschungsinvestor immer unattraktiver wird? Deutschland ist gerade dabei, seine weltweit führenden Schlüsselindustrien, wie die Chemie- und Automobilbranche, zu demontieren. Wenn wir so weitermachen, fehlt uns irgendwann die Energie, die wir benötigen, um den Fortschritt zu ermöglichen. Handlungsbedarf und Investition in Grundlagenforschung sind erforderlich. Sonst ist dieser Zug, im Vergleich zu manch anderen in Deutschland, bald abgefahren.

Isabel Lutfullin (18) studiert Humanmedizin an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster und ist stellvertretende Landesvorsitzende der Liberalen Hochschulgruppe NRW. Ihr erreicht sie unter: **isabel.lutfullin@gmx.de**

Bildnachweis: stock.adobe.com

LET'S TALK ABOUT FACTS BABY!

Bildnachweis: stock.adobe.com

TAXI

Taxitarife (€/km)

• Kassel	3,80 €
• Berlin	2,00 €
• München	1,90 €
• Bochum	1,70 €

Fahrraddiebstähle pro 100.000 Einwohner in Bremen
1053

Fahrraddiebstähle pro 100.000 Einwohner in NRW
397

Fahrraddiebstähle pro 100.000 Einwohner in Rheinland-Pfalz
168

Fahrraddiebstähle pro 100.000 Einwohner in Sachsen-Anhalt
553

CO_2-Ausstoß auf der Strecke von Berlin nach Hamburg (Flug)	81,2 kg
CO_2-Ausstoß auf der Strecke von Berlin nach Hamburg (Bahn)	26 kg
CO_2-Ausstoß auf der Strecke von Berlin nach Hamburg (Bus)	19,2 kg

Schadenshäufigkeit bei Autos (<75 PS)	6 %
Schadenshäufigkeit bei Autos (250–300 PS)	19,9 %

Kosten für die Strecke von Berlin nach Frankfurt (Flug)	Ab 25 €
Kosten für die Strecke von Berlin nach Frankfurt (Bahn)	Ab 20 €
Kosten für die Strecke von Berlin nach Frankfurt (Bus)	Ab 18 €

7

Haftpflicht-Schäden pro Jahr je 100 Versicherte, Mercedes-Benz	5,4 %
Haftpflicht-Schäden pro Jahr je 100 Versicherte, BMW	5,2 %
Haftpflicht-Schäden pro Jahr je 100 Versicherte, Fiat & Skoda	4,6 %

Special: Argumentativ überzeugen

Irritierte Blicke, ein Stirnrunzeln, Murmeln. Ihr versucht, die Situation zu retten: „Was ich eigentlich damit sagen möchte, ist …“ Wieder lauft ihr argumentativ irgendwie ins Leere. Die Sätze klangen in eurem Kopf logisch, schlüssig, die Argumente überzeugend. Aber einmal laut ausgesprochen, verheddert ihr euch in den Details, geratet ins Stottern, macht Umschweife und kommt nicht zum Punkt. Kommt euch bekannt vor?

Immer wieder stehen wir vor Situationen, in denen wir argumentativ logisch überzeugen wollen. Ob in der Diskussion am Stammtisch, während der Rede beim nächsten Kongress oder beim Schreiben eines Artikels für unser Magazin – die eigene Meinung strukturiert, überzeugend und schlüssig vorzutragen macht die aufgeführten Argumente stärker. Natürlich sind die Strategien hierfür mindestens genauso zahlreich wie die Umstände, die eine Anwendung erforderlich machen. Trotzdem gibt es ein paar Ideen und Herangehensweisen, die in vielen Situationen helfen, den roten Faden zu behalten.

Struktur klingt erst mal gut, ihr seid euch aber unsicher, wie die aussehen soll? Je nach Inhalt und Länge kann das natürlich variieren. Hier aber ein paar Anregungen aus der klassischen Rhetorik.

Strukturierungsmöglichkeiten

Die Fünf-Satz-Struktur ist wahrscheinlich der Klassiker schlechthin. Ein einfacher Grundaufbau, der ursprünglich für Reden gedacht war, sich jedoch in Artikeln genauso nutzen lässt.

Man beginnt mit einem Einstieg – was ist die grobe Thematik? Warum lege ich heute meine Meinung überhaupt dar?

Darauf folgt der dreigliedrige Hauptteil – im ersten Schritt wird hier die aktuelle Situation geschildert. In diesem Absatz können Problematiken deutlich gemacht werden, die auftauchen und behoben werden müssen. Im zweiten Schritt kann jetzt ein Idealzustand beschrieben werden – wie müsste es sein? Wo wollen wir hin, was soll überhaupt erreicht werden? Um schließlich die Brücke zwischen diesen beiden Schritten zu schlagen, wird im letzten dargelegt, was konkret getan werden muss, um vom Ist- in den Sollzustand zu gelangen.

Als Schluss eignet sich ein Appell gut – wer hier Leser oder Zuhörer auffordert, Initiative zu ergreifen, bleibt leicht im Gedächtnis und weckt das Bedürfnis, zu handeln.

Je nach Thematik sind auch Varianten der klassischen Fünf-Satz-Methode denkbar. Statt Ist- und Sollzustand sowie Handlungsoptionen im Hauptteil zu nennen, können auch logische Ketten (wenn A, dann B, deswegen C) aufgebaut werden. Als weitere Möglichkeit ist die Nennung von These (Behauptung A), Antithese (Gegenbehauptung B) und Synthese (Kompromiss C) oder der klare Entwurf einer Kontraposition (ursprüngliche Position A, eigene Position B, verstärkendes Argument für eigene Position C) denkbar.

Auch die Schulklassiker Sanduhr- oder Pingpong-Modell bieten klare Orientierungshilfen im Dickicht der eigenen Argumentation. Hierbei wird durch einen oder mehrere Sätze in die Thematik eingeleitet, bevor Argumente für und gegen die eigene Position aufgezählt werden – entweder streng getrennt (drei Mal Contra, drei Mal Pro) oder im Wechsel (Contra – Pro drei Mal). Ein nicht ganz so bekannter Aufbau beinhaltet auch das Umschließen der Gegenmeinung mit Argumenten des eigenen Standpunktes (Pro, Contra, Contra, Pro).

Welche der Strukturen euch am meisten liegt, ist nicht nur abhängig vom persönlichen Stil, sondern ebenso von der Thematik, dem zur Verfügung stehenden Platz und der Zeit sowie von Argumentzahl und Logik in der Argumentation.

Wichtig ist die grundsätzliche Existenz einer erkennbaren Leitstruktur, die beim Schreiben gerne durch Unterpunkte oder Zwischenüberschriften verdeutlicht werden kann. In der freien Rede erfüllen simple Wörter wie „erstens, zweitens, drittens“ oder ähnliche diesen Zweck ebenfalls.

Formulierungen

Jetzt, wo die Grundstruktur steht, geht es eigentlich nur noch um das Verpacken der inhaltlich bereits vorbereiteten Grundbausteine. Ein paar grundlegende Richtlinien zum Formulieren können sein:

1. Aktiv statt Passiv – „Passivkonstruktionen wenn möglich vermeiden!“ klingt ja auch viel griffiger als „Passivkonstruktionen sollten, wenn möglich, vermieden werden.“

2. Konkretes statt Allgemeines – klar, die grundlegenden Thesen dürfen und müssen allgemeingültig bis abstrakt formuliert sein. Für eine Veranschaulichung, um die leeren Sätze mit Bildern und Leben zu füllen, eignen sich jedoch

konkrete Beispiele weitaus besser.

3 Wiederholungen vermeiden, Wiederholungen nutzen – wie jetzt, beides gleichzeitig? Ja, das geht! Unbeabsichtigte Wortwiederholungen sollten vermieden werden. Wer das gleiche Wort mehrmals mit weniger als einer Zeile Abstand verwendet, sollte sich Gedanken über Synonyme oder alternative Formulierungen machen. Es sei denn, es handelt sich um einen Schlüsselbegriff, der hervorstechen und sich einprägen soll; dann erfüllen Wiederholungen eben diesen Zweck und eignen sich hervorragend als Stilmittel. Wie zum Beispiel in der ersten Zeile dieses Unterpunkts.

4 Hauptsachen in den Hauptsatz – „Im Allgemeinen ist es so, dass ihr eure Hauptargumente nicht im Nebensatz untergehen lassen solltet!“ vs. „Ihr solltet eure Hauptargumente nicht im Nebensatz untergehen lassen.“ Was klingt wohl prägnanter?

5 Streicht unnötige Relativierungen! – „Ich denke, dass …“, „Meiner Ansicht nach …“, „Im Großen und Ganzen relativ viel …“ oder „Generell eher …“. All das sind Beispiele für Relativierungen, welche die Wirkung der Aussage massiv abschwächen, ohne inhaltlich etwas Relevantes zu ändern. Sicher, durch präventive Relativierung der eigenen Aussage könnte man den Kritikern Wind aus den Segeln nehmen – eure Argumente wirken aber auch automatisch schwammiger und weniger aussagekräftig.

Die Königsdisziplin zum Schluss

der richtige Anfang

Aller Anfang ist schwer – besonders, wenn ihr vor einem weißen Blatt sitzt oder in eine schweigende Menge schaut. Was gibt es zu beachten, um Aufmerksamkeit zu erregen und die Argumentation richtig einzuleiten? Der Kernpunkt lässt sich auf fünf As herunterbrechen: Anders Anfangen Als Alle Anderen! Ihr dürft provozieren, gegen Regeln verstoßen, verwirren oder Klischees durchbrechen – alles ist erlaubt, um Leser oder Publikum aufmerksam und neugierig zu machen. Hier ein paar Ideen …

- **Schätzfrage**
- **Rhetorische Frage**
- **Daten/Fakten, die überraschen (Extremdaten)**
- **Zitat, Redewendung (siehe Beginn dieses Abschnittes)**
- **Analogie**
- **Provokation, Überspitzung (die im Nachhinein aufgelöst und erklärt wird)**
- **Informationsdefizit (Was viele nicht wissen: …)**
- **Paradoxsatz**

Ist der Anfang einmal gemacht, arbeitet ihr eure vorher festgelegte Struktur ab – was natürlich nicht heißen soll, dass spontane Ideen einfach verdrängt und beiseitegeschoben werden sollen. Im Gegenteil! Grade wenn es darum geht, zu überzeugen, sind spontane Einfälle manchmal das Salz in der Suppe, solange sie eure Struktur nicht komplett sprengen.

An seinem Konzept muss deswegen niemand sklavisch festhalten – wichtig ist, es als roten Faden im Hinterkopf zu behalten, um die Orientierung nicht zu verlieren. Aber ganz egal, wie ihr strukturiert und vorgeht: Der Kernpunkt bleibt, dass ihr eure Meinung äußert und euch einbringt. Ob auf dem Landeskongress, im Magazin oder bei der Stammtischdiskussion am Donnerstagabend: Die JuLis leben von euren Ideen und eurem Engagement!

Bildnachweis: stockadobe.com

Antriebstechnologien der Zukunft

Was sind unsere Optionen für eine individuelle Mobilität?

Spätestens seit Fridays for Future, wo Demonstranten Sticker auf SUVs kleben oder SUV-Fahrer am Weiterfahren hindern und sie beschimpfen, ist die Debatte über Antriebstechnologien in aller Munde. Vor allem Verbrennungsmotoren werden von den Demonstranten als Wurzel alles Bösen gesehen. Doch ist dies überhaupt der Fall? Sind zum Beispiel Elektroautos, die von vielen als Allheilmittel angesehen werden, überhaupt die beste und günstigste Alternative? Werfen wir einen Blick auf die Fakten!

Um diese Faktenlage zu schaffen, hat sich die deutsche Automobilindustrie bereits vor Jahren zur Initiative „Mobilität von Morgen“ zusammengetan und investiert jedes Jahr mindestens 30 Milliarden in Forschung und Entwicklung, vor allem von alternativen Antriebstechnologien. Außerdem wird daran gearbeitet, die Verbrennungsmotoren effizienter und schadstoffärmer zu machen. So konnten seit 2004 CO_2-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch bei neu zugelassenen Pkw um mehr als ein Viertel gesenkt werden, bis 2020 sollen es 40 % sein. Darüber hinaus sind synthetische, klimafreundliche Kraftstoffe wie etwa Wasserstoff Gegenstand der Forschungsinitiative. All diese Fortschritte sollten in der aktuellen Debatte bedacht werden.

Trotz dieser theoretischen Errungenschaften im Bereich der alternativen Antriebe – schaut man sich die aktuellen Zulassungszahlen für Neuwagen in Deutschland an, so ist erkennbar, dass die klassischen Verbrennungsmotoren (Benzin und Diesel) quantitativ ganz klar die Nase vorne haben. Elektroautos machen nur einen winzigen Bruchteil aus – Brennstoffzellenautos sind in der Statistik gar nicht erst erfasst.

Die Mobilitätswende mit umweltfreundlicheren Antriebstechnologien, wie sie von vielen gefordert wird, zeichnet sich in den Statistiken noch nicht ab. Wieso?

Die bisherigen, auf dem Markt verfügbaren Elektroautos fallen meist durch hohe Preise, verpflichtende monatliche Batteriemieten und niedrige Reichweiten bei langen Ladezeiten auf. Das Schnellladen verringert diese Ladezeit zwar signifikant, von etwa neun bis zehn Stunden auf grade einmal 30 min, führt aber gleichzeitig zu einer schnelleren Abnahme der Batterieleistung, wodurch die Fahrzeuge nicht unbedingt für die breite Masse und weite Strecken geeignet sind. Viel eher eignen sie sich derzeit laut Prof. Dr. Günther Schuh (Gründer von StreetScooter und e.Go) für den innerstädtischen Verkehr und kurze Strecken. Des Weiteren sind Elektroautos nicht so umweltfreundlich wie immer angepriesen. Größere Modelle haben im gesamten Lebenszyklus eine ähnlich miserable CO_2-Bilanz wie Verbrennungsmotoren (energieintensive Batterieherstellung und hoher Kohlestromanteil im Strommix). Auch wenn die Grünen weiterhin eine völlige Ablösung des herkömmlichen Verbrennungsmotors durch die Elektroautos anstreben, so ist die eine Utopie, die beim jetzigen Forschungsstand und der Infrastruktur nicht realisierbar ist.

Weiterhin muss die hohe Brandgefahr der batteriebetriebenen Fahrzeuge im Falle eines Unfalls in Betracht gezogen werden. Die in den Autos meist unter der Fahrzeugkabine verbauten Batterien können aufgrund der verwendeten leicht brennbaren Substanzen ein großes Sicherheitsrisiko für die Autoinsassen darstellen.

Es gibt jedoch neben dem batteriebetriebenen Elektroauto Technologien, die der breiten Öffentlichkeit bis jetzt noch nicht bekannt sind. Hierzu zählt vor allem die Brennstoffzelle mit Wasserstoff. Bei der Brennstoffzelle wird die Energie direkt an Bord des Fahrzeuges erzeugt – es handelt sich also um einen Energiewandler, nicht um einen Energiespeicher, wie die Batterie eines herkömmlichen Elektroautos einer ist. Der kontinuierlich zugeführte Wasserstoff reagiert mit dem Oxidationsmittel (Sauerstoff der Luft). Diesen Vorgang nennt man „kalte Verbrennung“. Wasserstoffautos sind somit relativ ähnlich zu den klassischen Verbrennungsmotoren, dabei jedoch praktisch schadstofffrei und stellen deswegen durchaus eine umweltfreundliche Alternative dar. Außerdem nimmt ihre Betankung nur wenige Minuten in Anspruch, wodurch sie sich theoretisch auch für längere Strecken eignen. Das Problem liegt in der zurzeit nicht ausreichend vorhandenen, teuren Infrastruktur. Der Bau einer Tankstelle kostet momentan etwa eine Million Euro – nicht gerade günstig. De facto würde jedoch

Victoria Hentzen ist 22 und studiert Wirtschaftsingenieurwesen Maschinenbau im Master an der RWTH Aachen. Sie ist Leiterin des LAK „Technologie schützt Umwelt“ der JuLis NRW.

9

mit steigender Anzahl von Bauten dieser Preis signifikant sinken, sodass auf lange Sicht das Brennstoffzellenauto mit Wasserstoff inklusive Infrastruktur sogar günstiger sein könnte als das Elektroauto inklusive Infrastruktur.

Fraglich ist, ob diese Kalkulationen bei den zukünftigen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Trotz dieser Vorteile gibt es momentan auch Probleme bei Brennstoffzellenautos, die durch Forschung bisher noch nicht behoben wurden. Unter anderem verflüchtigt sich der Wasserstoff in den Tanks beispielsweise in ca. neun Tagen. Eine regelmäßige Nutzung des Autos ist damit nötig, um eine optimale Verbrauchsbilanz zu gewährleisten. Für die Erzeugung eines ausreichenden Drucks, welcher den Wasserstoff im flüssigen Zustand hält, müssen die heutigen Tanks zudem ein hohes Gewicht aufweisen. Das gesteigerte Gesamtfahrzeuggewicht lässt die Reichweite einer Tankfüllung jedoch sinken.

Die häufig diskutierte Gefahr eines Wasserstofftanks ist durch die schnelle Verflüchtigung des Treibstoffes nicht wirklich gegeben. Zwar gibt es im Brandfall eine hohe Stichflamme – in unter 60 Sekunden ist jedoch der gesamte Wasserstoff verbrannt, sodass das Feuer wieder erlischt und das Fahrzeug weitgehend unversehrt zurücklässt. Benzin-, Diesel- oder Elektroautos brennen hingegen meist vollständig aus.

Wie kann man also die Technologien miteinander vergleichbar machen?

Autos werden häufig anhand ihrer Wirkungsgrade gemessen und bewertet. Schaut man sich die komplette Kette von der Wasserstofferzeugung bis zur Umwandlung in elektrische bzw. kinetische Energie an, hat das Brennstoffzellenauto tatsächlich noch einen Wirkungsgrad von 29 bis 32 Prozent. Was für den Laien nach einem geringen Wert klingt, zeigt sich im Vergleich mit anderen Technologien als durchaus vertretbar. Benziner haben einen Wirkungsgrad von ungefähr 22 %, Dieselautos liegen bei etwa 25 %. Selbst das Elektroauto, dessen Effizienz in der Debatte immer wieder hervorgehoben und unterstrichen wird, hat bei einer Well-to-Wheel-Betrachtung (inkl. Stromerzeugung) nur einen minimal besseren Wirkungsgrad als das Wasserstoffauto. Eine pauschalisierte Aussage über die Umweltfreundlichkeit der verschiedenen Antriebe scheint auf der Grundlage dieser Zahlen demnach nicht möglich.

Wie sollte die Politik nun mit den verschiedenen Technologien verfahren?

Technologieoffen. Sowohl vonseiten der Universitäten, der Automobilbauer als auch vonseiten der Politik ist ein vorurteilsfreier, offener Umgang mit den verschiedenen Antriebstechnologien wünschenswert. Eine Quote zum Fördern bestimmter Technologien stellt eine meist nicht ausreichend begründete Bevorteilung dieser dar und ist deswegen nicht zielführend. Nicht die Technologie mit der meisten (politisch gewollten) Förderung sollte sich schließlich durchsetzen, sondern diejenige, die für den einzelnen Nutzer die meisten Vorteile beinhaltet.

Dieser individuelle Nutzen kann nicht von der Politik festgelegt werden, denn eine universal „richtige“ und „korrekte“ Option für das Kollektiv gibt es nicht. Schaut man sich die Zahlen an, gibt es keine Argumente, die pauschal und bei jedem Nutzungsverhalten klar für oder gegen eine einzelne Technologie sprechen. Der Handwerker/die Handwerkerin von nebenan hat andere Bedürfnisse und Ansprüche an das Fahrzeug als die Geschäftsperson, die regelmäßig viele Kilometer auf den Autobahnen unterwegs ist. Es scheint klar, dass die Ideallösung sich von Nutzer zu Nutzer unterscheidet und von einer Vielzahl von individuellen Einzelfaktoren abhängt. Dieser Individualität muss die Strategie der Politik Rechnung tragen, indem anstelle der Suche nach einer einzigen Technologie als Allheilmittel eine lösungsorientierte, ideologiefreie Debatte über Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Antriebssysteme geführt wird. Den Verbrennungsmotor zu verbieten, ohne eine finanziell und ökonomisch tragbare Alternative anbieten zu können, kann in keinem Fall die Lösung der Klimaproblematik sein.

Bildnachweis: stockadobe.com

Pro vs. Contra – Eine vollständige Privatisierung des ÖPNV?

Alexander Kobuss (21) studiert Lehramt für Gymnasien und ist Landesprogrammatiker der LHG NRW und Beisitzer im Kreisvorstand der JuLis Köln. Erreichen könnt ihr ihn unter: **alexkobuss@yahoo.de**

Bildnachweis: stock.adobe.com

Asiatische Verhältnisse – pro Privatisierung des ÖPNV

Verspätung, Ausfälle, ewig verzögerte Baustellen und Milliarden an verschwendeten Steuergeldern. Die Situation der Deutschen Bahn und vieler kommunaler Verkehrsanbieter ist dramatisch. Gerade in NRW scheint die Situation besonders schlimm. Durch den Rückbau vieler Schienenstreckenabschnitte in den 1990er-Jahren sieht sich gerade der Zugverkehr mit den Anforderungen an moderne Mobilität vollkommen überfordert. Die kritischen Stimmen finden schnell einen Schuldigen: die Privatisierung der ehemaligen Bundesbahn – wieder ein weiterer Zweig des öffentlichen Lebens, der der neoliberalen Sparpolitik zum Opfer gefallen war. Früher sei schließlich alles besser gewesen, als Vater Staat dieses „Grundbedürfnis“ noch übernahm.

Privatisierung als Ursprung allen Übels? – Das Märchen vom Nanny-Staat

Grundsätzlich ist es nachvollziehbar, dass viele Menschen instinktiv meinen, der Staat solle sich um die Grundbedürfnisse der Bürger kümmern. Nahrung, Trinkwasser, Wohnraum und Teilhabe am öffentlichen Leben sind schließlich ein integraler Bestandteil menschlichen Zusammenlebens in einer modernen Gesellschaft. Diese Versprechen, der Staat würde sich darum kümmern und alle Gegner dieser Politik seien eiskalte, neoliberale Menschenfeinde, sind ein gängiges Argumentationsmuster in linken Kreisen. Doch wenn wir in die Gesellschaften schauen, die versuchen, genau dies staatlich durchzusetzen, ist das Ergebnis stets das gleiche: Unfreiheit, Armut und Unterdrückung. Nichts mit staatlicher Fürsorge und Utopie. Fakt ist, dass das System freier Marktwirtschaft bisher die meisten Menschen in der gesamten Menschheitsgeschichte aus der Armut befreit hat und evidenterweise deutlich erfolgreicher dabei ist, sich um die Bedürfnisse – grundlegend oder weitergehend – der Menschen zu kümmern.

Privatisierung ist die Lösung und nicht das Problem

Die Argumentation, dass die Privatisierung der DB und vieler Nahverkehrsanbieter zu den heutigen Problemen geführt habe, verkennt eine zentrale Tatsache. Die DB ist nicht privatisiert und die meisten Nahverkehrsanbieter sind es ebenfalls nicht. Die DB ist eine Aktiengesellschaft, deren Aktien zu 100 % dem Staat gehören, und ist dementsprechend den Rechtsvorschriften des deutschen Aktienrechtes unterworfen – obwohl es sich um ein staatlich verwaltetes Quasi-Monopol handelt. Wie in den meisten Fällen ökonomischen Totalversagens trägt der Staat die Verantwortung dafür. Wenn nun endlich alle Subventionen und staatliche Beteiligungen aus diesen Unternehmen gestrichen werden würden, könnten sich im markwirtschaftlichen Wettbewerb die besten Angebote durchsetzen und der Staat sich auf seine eigentlichen Aufgaben beschränken: Rahmen schaffen, um Deutschland als Standort attraktiv zu machen, also Schienen-, Straßen- und Digitalnetz ausbauen, damit private Anbieter echten Wohlstand dort generieren können.

Hongkong und Japan machen es vor

Wenn ich von asiatischen Verhältnissen spreche, sollte man eher ostasiatische Verhältnisse beschreiben. Denn die Privatisierung mit den bereits erwähnten Vorzügen ist keine neoliberale Utopie, die auf Kosten der Bürger geht (auf Kosten der Bürger arbeitet nur der Staat). Sie ist bereits Realität in den Ländern, wo es in internationalen Rankings den besten Nah- und Fernverkehr gibt. Hongkong ist nicht nur seit Jahren ganz oben im Index of Economic Freedom, sondern versorgt auch 90 % seines Verkehrsaufkommens mit einem hocheffizienten ÖPNV. Mit einem Kostendeckungsgrad von 186 % ist die Betreibergesellschaft MTR Corporation Limited eines der profitabelsten Nahverkehrsangebote weltweit. Ähnliches gilt für Japan, das die Privatisierung der Bahn in den 1990er-Jahren richtig umgesetzt hat. Es wurden alle Subventionen für die neuen Bahnverkehrsunternehmen ausgeschlossen und so setzten sich die Personenverkehrsgesellschaften der sog. JR Group langfristig durch, die das modernste, technologieoffenste, umweltfreundlichste und günstigste Nah- und Fernverkehrsnetz zusammenstellen. Hier werden allein im Großraum Tokio über 35 Millionen Menschen transportiert – interessanterweise mit Zügen, die in Deutschland entwickelt worden sind, aber aufgrund der langsamen Prozesse des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs in Deutschland abwanderten.

Mit mutigen und zukunftsorientierten Ideen ließe sich so etwas auch mit deutschem Know-how implementieren. Dafür muss der öffentliche Nah- und Fernverkehr endlich richtig privatisiert werden. Dann können wieder Investitionen in zentrale Infrastruktur gesteckt werden, anstatt mit Subventionen scheintote Verkehrsunternehmen zu alimentieren.

10

Erst mal zwei grundsätzliche Sachen: Wir haben bereits einen privatisierten SPNV und eigenwirtschaftliche Verkehre sind möglich! Nur gibt es in ganz Deutschland kein Unternehmen, das eigenwirtschaftlich SPNV betreibt, weshalb die staatlichen Nahverkehrsgesellschaften die benötigten Verkehre stattdessen ausschreiben müssen und an das günstigste Unternehmen vergeben. Das passiert in ganz Europa so und ist von der EU auch klar geregelt und zeigt eines: Wenn wir die Ausschreibungen abschaffen würden, hätten wir einfach keinen SPNV mehr, weil es sich für kein Unternehmen lohnt.

Das größte Problem an eigenwirtschaftlichen Verkehren ist, dass die Teilnahme am Schienenverkehr sehr komplex ist. Im Gegensatz zum Güterverkehr braucht man im Nahverkehr eine relativ große Flotte. Diese kostet mehrere Millionen Euro und ein Leasing ist nicht möglich, da das Risiko, dass das Unternehmen pleitegeht und dann die Fahrzeuge nach kurzer Zeit ohne Verwendungszweck herumstehen, sehr hoch ist. Das liegt auch daran, dass die meisten Nahverkehrszüge nur in Deutschland genutzt werden können und sowohl die Anforderungen als auch die benötigte Flottengröße immer unterschiedlich sind, weshalb das Finden einer Weiternutzung häufig sehr schwierig ist. Auch das Finden von Mitarbeitern ist sehr schwierig bis unmöglich, gerade wenn es kaum Sicherheiten gibt. Dazu gibt es dann noch eine Menge Bürokratie: Man muss als EVU zugelassen sein, die gewünschten Trassen über ein Jahr im Voraus anmelden und noch einiges an Sperenzchen abarbeiten.

Wenn man aber möchte, dass Leute die Bahn statt das Auto benutzen, muss diese nicht nur zuverlässig und günstig, sondern auch komfortabel sein. Dazu gehört maßgeblich, dass ich problemlos für jede Strecke ein Ticket bekomme. Dabei ist es egal, ob ich nur von Düsseldorf nach Duisburg möchte, von Oberstdorf nach Westerland oder von Buxtehude nach Bitterfeld. Auf langen Strecken ergibt sich dann schnell das Problem, dass man mehrere verschiedene Tickets kaufen muss, um von A nach B zu kommen. Aber auch auf Kurzstrecken werden unnötig Steine in den Weg geworfen. Normalerweise nimmt man einfach den nächsten Zug, egal welches Unternehmen ihn fährt, Hauptsache, man ist möglichst schnell am Ziel. Wenn aber jedes Unternehmen eigene Tickets und Tarife hat, muss ich warten, bis der nächste Zug des passenden Unternehmens kommt, und kann nicht den Zug ein paar Minuten früher nehmen. Verkehrsverbünde, wie es sie heute fast flächendeckend gibt, wären kaum bis gar nicht mehr möglich und das Bahnfahren wäre somit komplexer und um einiges unattraktiver.

Das größte Problem des Schienenverkehrs in Deutschland ist die Auslastung sowie die begrenzte Kapazität des Netzes. Wenn bis zu 300 km/h schnelle ICEs, Güterzüge mit 80 km/h und S-Bahnen, die alle paar Kilometer halten, sich teilweise ein Richtungsgleis teilen müssen, führt das selbstverständlich zu Konflikten. Für viele Verspätungen ist die Überlastung des Netzes und nicht Verfehlungen eines einzelnen Unternehmens die Ursache. Diese Probleme lassen sich nur umgehen, wenn man die Fahrpläne zentral organisiert und versucht, möglichst effizient die Strecken zu nutzen. Dafür müssen aber Kompromisse eingegangen werden, wozu Unternehmen im Wettbewerb natürlich nur begrenzt bereit sind. Dies kann man gut seit dem Einstieg privater Unternehmen in den SPFV-Markt beobachten. HKX, mittlerweile als Flixtrain unterwegs, hat auf der überlasteten Rheintalstrecke, um eine Trasse zu bekommen, den Taktfahrplan des Nahverkehrs kaputtgemacht und dann diese Verbindung nach einigen Monaten wieder eingestellt, und auch sonst landen Fälle mit Flixtrain häufig bei den entsprechenden Schlichtungsstellen. Die Lösung für das Problem gibt es zum Glück schon, der sogenannte Deutschlandtakt, dieser lässt sich aber nur umsetzen, wenn alle Unternehmen an einem Strang ziehen und nicht jeder sein eigenes Süppchen kocht und versucht, bei jedem Fahrplan das Beste für sich rauszuholen.

Um einen zuverlässigen und günstigen SPNV zu bekommen, ist es wichtiger, den Wettbewerb fairer und offener zu gestalten, dazu gehört natürlich auch, bei der Deutschen Bahn Netz und Betrieb endgültig zu trennen und den Betriebsteil zu privatisieren, aber es gibt noch eine Menge Stellschrauben, wie zum Beispiel die Fahrzeugbereitstellung, über die man vieles optimieren kann; die Umstellung auf ausschließlich eigenwirtschaftlichen Betrieb ist keine Lösung und macht mehr kaputt, als sie nützt.

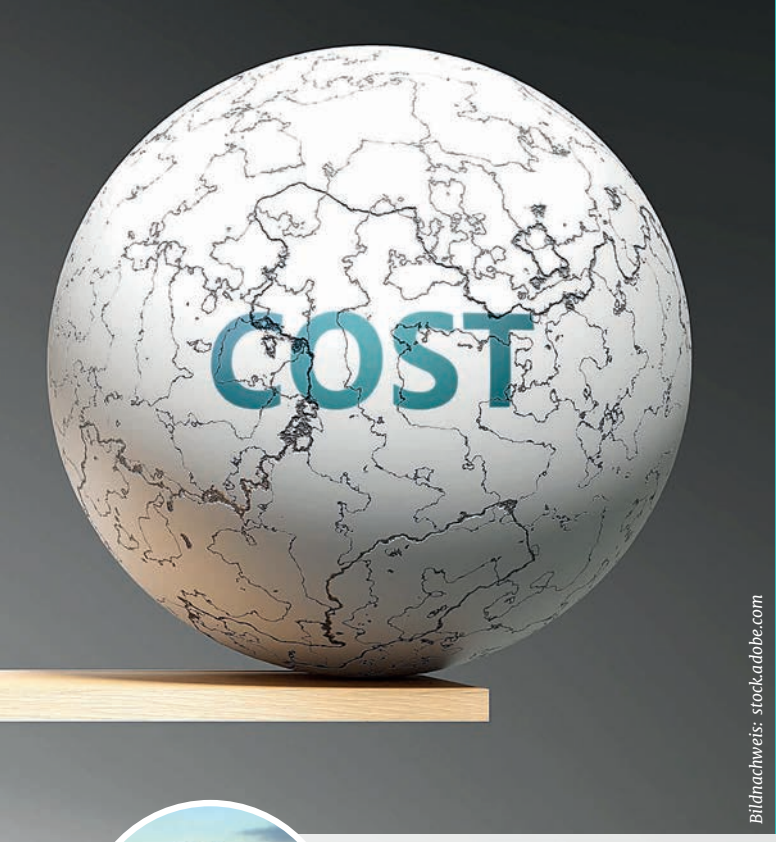
Julius Vieth (20) studiert Maschinenbau an der RWTH Aachen, ist hauptsächlich in der Hochschulpolitik unterwegs und leitet bei den dortigen JuLis den Arbeitskreis Mobilität. Ihr erreicht in unter: **julis@juliusvieth.de**

Kostenloser ÖPNV? Attraktiver ÖPNV!

Wie oft haben wir schon kopfschüttelnd vor dem Busfahrer gestanden, weil wir drei Euro oder mehr aus dem Portemonnaie fischen mussten, um eine Fahrt in die Stadt zu bezahlen, die meist nicht länger als zehn Minuten dauert? Dazu kommt bei den meisten von uns genereller Unmut auf, wenn wir an den öffentlichen Nahverkehr denken: Die Busse fahren nicht selten nur einmal die Stunde, sollte man nicht direkt im Stadtzentrum wohnen, Pünktlichkeit scheint bei Bus und Bahn keine besonders weit verbreitete Tugend zu sein und auch die Sauberkeit lässt zu wünschen übrig.
Als möglichen Gegenentwurf hat im Juli dieses Jahres die Stadt Monheim als erste deutsche Stadt einen kostenlosen ÖPNV in der Stadt beschlossen – unter anderem mit den Stimmen der FDP. Bei unseren europäischen Nachbarn ist zum Beispiel in Luxemburg der öffentliche Nahverkehr kostenlos. Doch ist er dadurch auch attraktiver?

In Zeiten von Fridays for Future und Debatten über Fahrverbote sowie allgemeinen Tempolimits wurde zuletzt die Frage nach einem kostenlosen ÖPNV immer wieder aufgeworfen. Die Überlegung dahinter: Wenn man auch umsonst in die Stadt fahren kann, warum sollte man dann noch für Sprit und Parkplatz zahlen? Die vermehrte Nutzung von Bussen und Bahnen, so der Ansatz, soll dann vor allem den dichten Stadtverkehr entlasten und die innerstädtischen Feinstaubwerte senken.
Keine Frage – in vielen Städten ist der ÖPNV nicht preiswert und wird weniger häufig genutzt, als es wünschenswert wäre. Der Grund hierfür liegt jedoch viel eher im Preis-Leistungs-Verhältnis als in der bloßen Tatsache, dass für die Fahrt ein Entgelt fällig wird. Schließlich sind wir doch von der (Un-)Pünktlichkeit, den überfüllten und verdreckten Wagen sowie den unregelmäßigen, unflexiblen Abfahrtzeiten genervt und sehen daher oft nicht ein, den Preis für die Mobilität zu zahlen. In einem aktuellem Eurobarometer über die Einstellung der Bevölkerung zur Bahn belegt Deutschland nur einen der hinteren, den viertletzten Platz – nur Italien, Bulgarien und Rumänien schlossen schlechter ab. Besonders bei der Pünktlichkeit sind deutsche Bahnfahrer der europäischen Meinungsumfrage nach unzufrieden. Hier gaben über 50 % der Befragten an, sie seien nicht zufrieden mit der Pünktlichkeit – damit liegt Deutschland auch unter dem EU-Durchschnitt, denn europaweit sind immerhin knapp 60 % zufrieden. Auch bei der Sauberkeit sind die deutschen ÖPNV-Nutzer nicht zufrieden: Laut Statista waren dieses Jahr 47 % der Nutzer des ÖPNV unzufrieden mit der Sauberkeit der Bahnhöfe und Bushaltestellen. Demgegenüber gaben lediglich 11 % an, sehr zufrieden mit dem Angebot sein. Hier wäre eine Investition in mehr Reinigungspersonal besser, als die Ticketpreise zu erlassen. Die Rheinbahn in Düsseldorf setzt hier ein positives Zeichen und reagiert auf die Kundenunzufriedenheit: In Zukunft lässt sie als Pilotprojekt „Präsenzreiniger“ zusteigen, welche kleinere Verschmutzungen und herumliegenden Müll in Zügen und an den Stationen beseitigen sollen. Auffällig ist im Europabarometer zuletzt, dass rund 25 % angeben, sie hätten Schwierigkeiten, zum Bahnhof zu gelangen – gerade dies schreckt Pendler auf ihrem Weg zur Arbeit ab und sie entscheiden sich laut dem Barometer gegen eine Nutzung der Bahn.

Könnte man also mit einem immer pünktlichen und ebenso leeren Bus zur Arbeit fahren, welcher gleichzeitig zu passenden



Bildnachweis: stock.adobe.com

Nils Mehrer (18) ist Kreisvorsitzender der JuLis Dortmund. Gerade studiert er Jura in Bochum. Ihr erreicht ihn unter: **nils.mehrer@julis.de**

Zeiten direkt vor der Haustür abfährt, so wäre ein Preis von drei Euro – in vielen Großstädten der übliche Fahrpreis – keineswegs unangemessen. Fährt der Bus allerdings unregelmäßig, ist verschmutzt und häufig zu spät von einer Hunderte Meter entfernten Haltestelle, so empfindet man den Fahrpreis als deutlich zu hoch. Fakt ist, bleiben die Einnahmen durch Abo- und Ticketverkäufe aus, so muss der Steuerzahler für die entstehenden Kosten aufkommen. In der Folge zahlt dann jemand, der nie mit Bus und Bahn fährt, das Gleiche für den ÖPNV wie derjenige, der das Angebot täglich nutzt. Zudem würde durch ausbleibende Einnahmen auch an dringend notwendigen Investitionen in die Fahrzeuge, das Streckennetz oder die Frequenz gespart werden. Gerade diese Investitionen müssen jedoch zwingend getätigt werden, wenn ein ÖPNV geschaffen werden soll, dessen Benutzung sein Geld wert ist.

Letzthin würde durch das Erlassen des Fahrpreises doch auch der letzte Wettbewerbsdruck wegfallen, obgleich dieser beim ÖPNV nur sporadisch vertreten ist. Vielmehr sollten hier auch mehrere Anbieter, zum Beispiel im Nahverkehr auf der Schiene, konkurrieren und sich der Fahrgast für das beste Angebot entscheiden können. Trotzdem muss man anerkennen, dass ein kostenfreier ÖPNV die Passagierzahlen vorerst erhöht. Aber auch hier ist der Gedankenschluss falsch, dass ein kostenloses Produkt allein für einen solchen Effekt sorgen könne! Ist das gleiche Produkt plötzlich kostenlos nutzbar, wird es zwangsläufig häufiger genutzt. Dabei darf man aber nicht außer Acht lassen, dass ein deutlich verbessertes Produkt zum gleichen Preis ebenfalls für einen Anstieg der Passagierzahl führen würde– dieser Gedankenschritt scheint in der Debatte allzu häufig übergangen zu werden. Mehr noch: Betrachtet man die langfristigen Auswirkungen, wird ein kostenloser ÖPNV seine Passagiere sogar wieder verlieren. Bleiben wichtige Investitionen aus, überlegen sich die Passagiere zweimal, ob sie erneut im kostenlosen, aber verdreckten Bus fahren wollen oder doch bequem das Auto nehmen und dafür zahlen – dieses Problem hat ein qualitativ ansprechender ÖPNV nicht.
Des Weiteren ist die Frage der Finanzierbarkeit des kostenlosen ÖPNV in vielen Kommunen nicht geklärt und durchaus problematisch. Sicher, Monheim konnte die finanzielle Belastung stemmen, doch nicht überall kann aus einem Haushaltsüberschuss in Millionenhöhe – wie Monheim ihn hat – ein solches Projekt gegenfinanziert werden.

Obendrein werden durch den kostenlosen ÖPNV allein die Autos in der Stadt nicht weniger. Wer sich zum Ziel setzt, das innerstädtische Verkehrsaufkommen zu reduzieren, der muss dabei auch auf andere Anreize setzten. In Bezug auf den ÖPNV könnten dies auch flexiblere Ticketangebote sein. Gerade für Familien ist es beispielsweise am Wochenende trotz Parkgebühren günstiger, das Auto dem Bus vorzuziehen. Hier müssen also Familientickets fürs Wochenende die Antwort sein, um eine echte Alternative zu schaffen und den ÖPNV attraktiver zu machen. Auch für andere Zielgruppen machen flexible Abo-Angebote den öffentlichen Nahverkehr attraktiv und wirken somit besser und gezielter, als schlicht den gesamten Fahrpreis zu erlassen.

Betrachtet man das momentane Angebot in den meisten Städten, mangelt es sicherlich nicht an Ideen und Verbesserungsvorschlägen. WLAN in den Bussen und Bahnen, wie beispielsweise bei der Bahn im RRX mittlerweile Standard, zusätzliche Sicherheitskräfte und ein sauberer Wagen würden die Fahrt angenehmer gestalten und gerade bei Nacht das Sicherheitsgefühl steigern. Insbesondere ist außerdem die Taktung der Busse in den Vororten vieler Städte und auf dem Land ein Problem. Vor allem abends ist man hier meist aufgeschmissen und muss sich Alternativen suchen. Das sind im Normalfall der eigene Wagen oder das Taxi. Würde man die, im Falle des kostenlosen ÖPNV zur Kompensation der ausbleibenden Einnahmen nötige, Summe in einen attraktiveren ÖPNV investieren, würde dieser insgesamt deutlich häufiger genutzt und die Passagiere würden gerne für das Angebot zahlen.
Schlussendlich ist klar, dass es definitiv Handlungsbedarf beim ÖPNV gibt. Hierbei ist aber wichtig zu betonen, dass als langfristiges Ziel ein attraktiverer ÖPNV im Fokus stehen sollte, was durch eine Qualitätssteigerung statt durch reines Erlassen des Fahrpreises erreicht wird. Der Ticketpreis ist zwar ein Kriterium für die Verkehrsmittelwahl, wichtiger ist aber etwa Pünktlichkeit oder Häufigkeit der Fahrten.

Wir brauchen moderne und zuverlässige öffentliche Verkehrsmittel statt kostenlosen ÖPNV, bei welchem sich an den oft bemängelten Zuständen nichts ändert!

„Wer Visionen hat, der sollte zum Arzt gehen.“

Zitat von Helmut Schmidt

Für mich ist jedoch klar: Wer Visionen hat, der sollte zu den Jungen Liberalen kommen – und genau das hat unser Landesverband beim 93. Landeskongress in Borken einmal mehr bewiesen.

Der politische Diskurs der letzten Jahre hat sich nämlich nicht auf Visionen, sondern auf diverse Krisensymptome eingestellt. Seit 2015 sprechen wir beispielsweise über die „Flüchtlingskrise“. Deutschland zeigte sich dabei von einer ganz neuen Seite. Der Staat ist plötzlich so handlungsfähig und flexibel wie selten zuvor. In wenigen Monaten werden Wohnraum und Aufnahmemöglichkeiten für Hunderttausende geschaffen. Die Zivilgesellschaft beteiligte sich und gemeinsam schafften wir eine große humane Leistung. Verschiedene politische Ebenen und Behörden arbeiteten zusammen und unterstützten sich. In den Parlamenten werden heute noch eine Vielzahl von Hilfspaketen und Maßnahmen beschlossen, damit die Situation nicht aus dem Ruder läuft.

Aber was ist eigentlich mit den langfristigen Lösungen? Was ist mit einer Lösung für den Syrienkonflikt oder zumindest eine Strategie? Was sind die europäischen Antworten und Maßnahmen der EU auf Flüchtlingsströme in Afrika – außer einem Deal mit Erdogan? Wo bleibt ein Einwanderungsgesetz, welches endlich zwischen Asyl und Einwanderung unterscheidet? Wie schaffen wir es, in einigen Jahren Flüchtlinge hierzubehalten, die sich integriert haben und gerne bleiben möchten? Die langfristigen Antworten und Visionen bleiben auf der Strecke.

Eine ähnliche Entwicklung erleben wir momentan in der Klimadebatte. Alle Parteien mit Ausnahme der AfD sind sich einig: Wir müssen handeln. Wir brauchen Maßnahmen gegen den Klimawandel. Die Grünen erleben seitdem ihr Rekordhoch – mit Forderungen nach SUV-Obergrenzen, Tempolimits und dem Aufbrechen des Kohlekompromisses. Linke Parteien wollen CO_2 besteuern und sehen im Klimawandel grundsätzlich ein Problem des Kapitalismus. Der Emissionshandel, die beste und effektivste Lösung, um langfristig und nachhaltig Emissionen zu reduzieren, bleibt einem großen Teil der Bevölkerung weiter unbekannt. Maßnahmen zur Aufforstung oder Plastikreduzierung – abgesehen von Plastiktütenverboten – kommen im politischen Diskurs auch kaum bis gar nicht vor.

Genau jetzt ist die Zeit für uns Junge Liberale, mit unseren Vorstellungen mutig nach vorne zu gehen. Wir verfolgen ein ganz anderes Konzept, eine ganz andere Herangehensweise als unsere politischen Wettbewerber. Wir sehen Probleme und Krisen nie exklusiv und getrennt von gesellschaftlichen Entwicklungen. Wir lösen den Klimawandel nicht allein im Umweltministerium oder die Herausforderungen der Flüchtlingspolitik im Innenministerium. Für die großen Herausforderungen der Zeit brauchen wir gesamtgesellschaftliche Lösungswege, die verschiedene Politikfelder und Ebenen verbinden.

Davon, wie wir uns diesen Weg mit einer klaren, liberalen Handschrift, die den Einzelnen in den Mittelpunkt der Politik setzt, vorstellen, zeichnen wir mit dem Leitantrag „Vision statt Krise – unsere Agenda 2035 für einen politischen Paradigmenwechsel“ ein klares Bild. Wir wollen den Liberalismus selbst wieder stärker als die Lösung und die Zukunft vermitteln. Eine bessere Zukunft ist nämlich keine Selbstverständlichkeit – und eine bessere Zukunft ohne liberale Werte, eine freie Gesellschaft und eigenverantwortliche Individuen ist nicht möglich. Unsere Freiheit wird durch Gleichmacherei von allen Seiten bedroht. Kollektivisten wollen nicht nur die Leistungsgerechtigkeit völlig neu definieren, sondern bedrohen letztlich auch die Pluralität unserer Gesellschaft und damit eine bessere Zukunft. Mit dem Antrag machen wir deutlich, dass die Jungen Liberalen nicht nur Ziele und Vorstellungen für die nächsten 15, 20 Jahre haben, sondern auch konkrete Forderungen und Maßnahmen, wie wir dort hinkommen. Wer beispielsweise sozialen Aufstieg und Selbstentfaltung ernst meint, der darf weltbeste Bildung nicht nur als Wahlkampffloskel verstehen. Bildung muss bereits im Kindergarten anfangen und muss auch für Berufstätige möglich sein.

Bildnachweis: stock.adobe.com

Alexander Steffen ist stellvertretender Vorsitzender der JuLis NRW für Programmatik und Hauptverantwortlicher für den in Borken beschlossenen Leitantrag. Bei Fragen zur Beschlusslage oder weiteren Anregungen hilft er gerne weiter . Ihr erreicht ihn unter: **alexander.steffen@julis-nrw.de**

Deswegen bekennen wir uns im Leitantrag ausdrücklich dazu, die Kita auch endlich zu einem qualitativen Ort der Bildung zu machen – aber ohne ein verpflichtendes Vorschuljahr –, und hauchen der Wahlkampffloskel „lebenslanges Lernen“ mit einem 3-Säulen-Modell endlich Leben ein. Jeder Mensch, ganz gleich aus welchem Elternhaus er kommt und wie alt er ist, muss die Möglichkeit haben, einen Bildungsweg gehen zu können, der bestmöglich zu seinen individuellen Eignungen und Interessen passt.

Wohnungsmangel, Staus und lahmende Großprojekte – das sind nicht die besten Voraussetzungen, um Deutschland zu modernisieren. Wir müssen auch unserer Infrastruktur wieder einen Anschub geben. Wie so oft ist der größte Bremser in vielen Fragen nicht die Wirtschaft oder böse Investoren, sondern der Staat, der Bauvorhaben, Weiterentwicklungen und Investitionen mit Regulierungen, unnötigen Vorschriften und Gebühren aufhält oder verzögert. Unsere Vision für bessere Infrastruktur sieht aber nicht nur Beschleunigung, grundsätzliche Vereinfachung und weniger staatliche Kosten für Bauverfahren vor; vielmehr wollen wir bei der Vergabe auch Faktoren wie Innovation und Umweltschutz mitberücksichtigen.

Wir JuLis sind aber auch was Großprojekte angeht Optimisten. Wir sind davon überzeugt, dass NRW und Deutschland auch große infrastrukturelle und organisatorische Herausforderungen in Zukunft meistern können. Deswegen bekennen wir uns im Leitantrag auch zu Olympischen Spielen in NRW. Lasst uns Olympia als Chance begreifen, bei der unser Bundesland nicht nur Menschen aus aller Welt begrüßen darf, sondern auch zusammenwächst. Gleichzeitig wollen wir aber auch die Olympischen Spiele selbst stärken, indem wir Reformen des IOC zur Voraussetzung einer starken Bewerbung machen. Es muss klar sein, dass wir gerne Olympische Spiele ausrichten – aber nur, wenn sich der Verband dahinter auch endlich als ehrenwert beweist.

Auch unser Staat hat ein Update verdient. Als JuLis wünschen wir uns einen bescheidenen Staat, der nur in diejenigen Lebensbereiche eingreift, in denen sein Handeln unverzichtbar ist. Dies gilt vor allem für das staatliche Gewaltmonopol und den Rechtsstaat. Aber auch in unserem Grundgesetz steckt Raum für Erneuerungen. So schlagen wir vor, dass die Wehrpflicht endgültig aus dem Grundgesetz verschwindet und Artikel 15, der nur unnötig Enteignungsfantasien anheizt, gestrichen wird. Außerdem wollen wir eine maximale Belastungsgrenze von 50 Prozent für direkte Steuern und Sozialabgaben im Grundgesetz festschreiben.

Das ist nur ein kleiner Ausschnitt aus dem Leitantrag, den wir beschlossen haben. Als Landesprogrammatiker kann und möchte ich gar nicht den Anspruch auf Vollständigkeit stellen. Auf einigen Seiten die liberale Agenda der Zukunft festzuhalten ist nicht möglich und funktioniert ja kaum in einem Grundsatzprogramm. Zudem hat die lange Beratung unsere Mitglieder sicherlich viel Geduld gekostet. Dennoch bin ich sehr glücklich, dass wir nicht nur eine konzentrierte und konstruktive Beratung hatten, sondern vor allem auch so viele intensive und leidenschaftliche Debatten gemeinsam geführt haben. Liberalismus ist auch immer der Wettstreit um bessere Ideen und Grundsatzfragen: ob bei autonomem Fahren, In-vitro-Fleisch, der Krankenhausinfrastruktur, dem ETS und internationalen Handelsabkommen, der Erweiterung der EU, der Staatsquote oder Fragen unseres Wahlrechts … Wir werden auch in Zukunft immer wieder unsere Beschlüsse infrage stellen und neu prüfen.

Genau das macht liberale Politik aus: Wir leben gesellschaftlichen Fortschritt und passen unsere Politik den Umständen an, nicht die Umstände unserer Politik – zum Wohle des Einzelnen. In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen Mitgliedern, die die vielen Debatten ermöglicht haben, und kann versprechen, dass wir im Zuge des nächsten LaKos der Beratung von Anträgen aus den Untergliederungen wieder mehr Raum geben werden.

Politik muss Weichen für die Mobilität der Zukunft stellen

Eine Frage, die schon seit Jahren allgegenwärtig scheint und deren Antwort trotzdem bis heute nicht einfach zu geben ist: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?

Wir wissen es nicht.
Es ist nach wie vor nicht klar, welche Mobilitätskonzepte und Antriebsformen von der Gesellschaft und vom Gesetzgeber angenommen werden – aber es ist vorhersehbar, dass die Welt der Mobilität in den nächsten Jahren einen großen Wandel erfahren wird. Dabei werden sowohl Konzepte wie autonome Fahrsysteme und Carsharing als auch die Vernetzung des Verkehrs eine bedeutende Rolle spielen.

Wo wollen wir überhaupt hin?
Die visionäre Mobilität der Zukunft muss drei Anforderungen erfüllen, um die individuelle Freiheit innerhalb unserer Gesellschaft zu steigern.
Sie muss alle mitnehmen – um Chancengerechtigkeit, insbesondere auch in ländlicheren Regionen gewährleisten zu können, darf die Mobilität nicht nur Menschen in Ballungszentren vorbehalten sein. Jeder muss die Möglichkeit haben, sich entsprechend seiner Bedürfnisse von A nach B zu bewegen, unabhängig davon, wo er lebt.
Sie muss benutzerfreundlich sein – verspätete Bahnen, kilometerlange Staus und alle drei Stunden mal ein Nachtbus: Eine Mobilität, die Fortbewegung zwar gewährleistet, dabei jedoch die Bedürfnisse ihrer Benutzer weitestgehend ignoriert und diese stattdessen stark einschränkt, kann nicht unsere Vision für die Zukunft sein.
Sie muss nachhaltig sein – im Sinne der Generationengerechtigkeit stehen wir in der Pflicht, Mobilität so zu denken, dass ihre Nutzung mit einem verantwortungsbewussten, schonenden Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen vereinbar ist.

Was muss getan werden, um dieser neuen Mobilität den Weg zu ebnen?
Um diese beschriebenen Visionen zu erreichen, darf die oberste Priorität der politischen Diskussion nicht die Frage haben, welche konkreten Konzepte gefördert und subventioniert werden. Die Politik überschreitet ihre Kompetenzen deutlich, wenn sie versucht, die Richtung und Art des Mobilitätswandels eigenständig festzulegen. Viel eher sollte sich der Blick auf existierende Hemmnisse und Hürden richten, die einen fortschrittlichen Mobilitätswandel in Deutschland verhindern und ausbremsen. Statt die Revolution des Transports und des Individualverkehrs eigenständig stemmen zu wollen, muss sich die Politik darauf konzentrieren, ihr nicht aktiv im Weg zu stehen.
Ein Beispiel dafür ergab sich vor zwei Jahren, als 2017 der A8, das aktuelle Flaggschiff von Audi, vorgestellt wurde. Mit der Markteinführung präsentierte das Unternehmen das weltweit erste Fahrerassistenzsystem, welches das hochautomatisierte Fahren entsprechend der Stufe 3 ermöglicht. Der „Audi AI Staupilot“ ist in der Lage, in bestimmten Fahrsituationen alle Fahrfunktionen komplett zu übernehmen. Eine Technologie, die das Potenzial hatte, das Fahren grundlegend zu verändern! Ein Antrag auf Zulassung dieses Fahrassistenzsystems wurde von Audi gestellt – eine Genehmigung für den Straßenverkehr blieb allerdings aus. Grund dafür war das Unvermögen des Gesetzgebers, rechtzeitig die rechtlichen Rahmenbedingungen für ein solches System zu definieren. Ohne rechtliche Rahmenbedingungen kann keine Genehmigung erteilt werden. Die Politik hinkt dem Mobilitätswandel hinterher, bremst ihn aus und verpasst große Chancen.

Ähnlich stellt sich die Situation bei der Entwicklung von automatisierten Fahrsystemen dar. Auch hier stehen die deutschen Automobilhersteller aktuell vor ungeklärten rechtlichen Fragestellungen – aufgrund solcher Hindernisse werden Teile der Forschung und Entwicklung in andere Regionen der Welt ausgelagert, wodurch es zu einer langfristigen Verlagerung von Arbeitsplätzen aus Deutschland hinaus kommt. Das zeigt deutlich die entscheidende Rolle der Politik darin, dass Unternehmen auch zukünftig Deutschland als Entwicklungsstandort in Betracht ziehen werden. Denn nur, wenn die nationale Gesetzgebung nicht den technischen Entwicklungen hinterherläuft, lässt sich eine Rechtssicherheit bei zukünftigen Forschungsprojekten garantieren.

Auch wenn es keine Einigkeit gibt, wie die Mobilität der Zukunft ausschauen wird, so herrscht der Konsens, dass große Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden müssen. Die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer investieren in den nächsten drei Jahren über 40 Milliarden Euro in die Entwicklung alternativer Antriebe. Damit die dabei entwickelten Produkte bei den Kunden Akzeptanz finden, spielt die Versorgung mit einer flächendeckenden und leistungsfähigen Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle. Der Volkswagen-Konzern, BMW, Daimler und Ford errichten dafür gemeinsam unter dem Joint Venture Ionity in den nächsten Jahren eine Ladeinfrastruktur an Hauptverkehrswegen für eine zuverlässige Versorgung bei Langstreckenfahrten. Aber gerade im urbanen Bereich gibt es aktuell noch viele bürokratische Hürden und Einschränkungen bei der Errichtung weiterer Ladestationen. Der Verband der deutschen Automobilindustrie gibt eine Million benötigte öffentliche Lademöglichkeiten für eine flächendeckende Versorgung an. Momentan existieren davon lediglich 17.400. Der bestehende Handlungsbedarf ist dementsprechend groß.

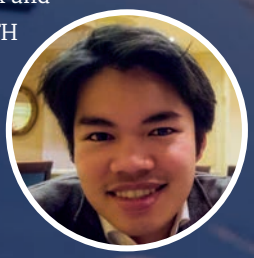
Die Planung und Diskussion zukünftiger Maßnahmen muss außerdem im Auge behalten, dass die Elektromobilität nur ein Pfeiler einer CO_2-neutralen Mobilität sein kann. Ein Elektrofahrzeug stößt erst dann über die gesamte Wirkungskette keine Treibhausgase aus, wenn die Energie für den Antrieb aus regenerativen Quellen stammt. Die Elektromobilität und die Energiewende sind also zwei Seiten einer Medaille und müssen in der Gesamtheit betrachtet und angegangen werden.

Genauso wie in allen anderen Bereichen in unserem Leben wird auch in der Mobilität die Digitalisierung eine entscheidende Rolle spielen. Zukünftig werden nicht nur Fahrzeuge untereinander Daten austauschen, es wird auch eine Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und der umgebenden Infrastruktur stattfinden. Beispielsweise können dann Ampeln Informationen über die Dauer der Ampelphasen aussenden oder Sensoren in Fahrbahnen den Verkehrsfluss erkennen und diese Daten für eine Optimierung der Route an die Verkehrsteilnehmer weiterleiten. Um solche Anwendungen zu ermöglichen, werden nicht nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur notwendig sein, es muss auch eine schnelle und sichere Übertragung einer großen Menge an Daten sichergestellt werden können. Dafür ist ein Ausbau des Mobilfunknetzes essenziell, eine flächendeckende Versorgung mit 4G und eine Bereitstellung von 5G in urbanen Räumen und an Hauptverkehrsstraßen muss so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Der Wandel in der Mobilität ist eine große Chance für die deutsche Industrie und es ist eine zentrale Aufgabe der Politik, die entsprechenden Weichen zu stellen, um Weiterentwicklungen und neue Mobilitätskonzepte zu ermöglichen und nicht auszubremsen.

Auch wenn wir nicht wissen, wie die Zukunft unserer Fortbewegung konkret aussehen wird, so können wir doch unsere Visionen im Blick behalten und die Hürden ausräumen, die sich dem technischen Fortschritt, unserem Wachstums- und Wohlstandsgaranten, in den Weg stellen.

Jonathan Mai (26) studiert Elektrotechnik und Wirtschaftswissenschaften an der RWTH Aachen und ist aktuell Masterand bei der Porsche AG. Er vertritt die Jungen Liberalen im FDP Bundesfachausschuss Wirtschaft und Energie. Ihr erreicht ihn unter **mai@julis.de**



Bildnachweis: stock.adobe.com

#Das große Quiz

Teste dein Wissen! Beantworte die folgenden 19 Fragen richtig.
Schätz doch mal – Verkehrssituation bis 2019.

1 Wie viele Pkw gibt es aktuell in Deutschland?

A) 47 Millionen
B) 68 Millionen
C) 26 Millionen

2 Wie viele Fahrräder gibt es in Deutschland?

A) 93,8 Millionen
B) 47,3 Millionen
C) 75,5 Millionen

3 Wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehr in Deutschland?

A) 12,5 %
B) 7,8 %
C) 9,1 %

4 Wie viele Personen wurden 2018 mit dem ÖPNV transportiert?

A) 11,6 Millionen
B) 35,3 Millionen
C) 48,1 Millionen

5 Wie viele Personen benutzten im Jahr 2018 in Deutschland Carsharing?

A) 1,8 Millionen
B) 900.000
C) 1,1 Millionen

6 Welcher Mobilitätsdienstleister wurde 2018 am besten bewertet (in Bezug auf das Preis-Leistungs-Verhältnis)?

A) Deutsche Bahn (haha lol)
B) Flixbus
C) BlaBlaCar

7 Bei einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts/Statistikportals Statista gaben 65 % der Befragten an …

A) regelmäßig mit dem ÖPNV zu fahren.
B) kurze Strecken am liebsten mit dem Fahrrad zurückzulegen.
C) ungern auf ihr Auto verzichten zu wollen.

8 Wie unterscheiden sich Land- und Stadtbevölkerung beim Weg zum Einkaufen?

A) 79 % der Landbevölkerung fahren mit dem Auto, 54 % der Stadtbevölkerung fahren mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß
B) 89 % der Landbevölkerung fahren mit dem Auto, 32 % der Stadtbevölkerung fahren mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß
C) 64 % der Landbevölkerung fahren mit dem Auto, 72 % der Stadtbevölkerung fahren mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß

9 Relative Pünktlichkeit der Züge im DB-Fernverkehr, September 2019 (< 5 min Verspätung):

A) 81,9 %
B) 70,3 %
C) 74,7 %

10 Welcher Anteil der in Norwegen 2018 verkauften Autos fuhr elektrisch?

A) 37,3 %
B) 45,2 %
C) 49,1 %

11 **Anteil der Elektro- oder Plug-in-Autos an neu zugelassenen Autos in Deutschland 2018:**

A) 4 %
B) 1 %
C) 2 %

12 **Wie häufig kamen die Begriffe „Mobilität“, „Digitalisierung“ und „Bildung/Ausbildung“ im Landtagswahlprogramm der FDP Thüringen vor?**

A) Mobilität 46 – Digitalisierung 43 – Bildung/Ausbildung 204
B) Mobilität 103 – Digitalisierung 106 – Bildung/Ausbildung 180
C) Mobilität 52 – Digitalisierung 232 – Bildung/Ausbildung 70

13 **Gesamtlänge deutscher Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundesfern-, Landes-/Staats-, Kreisstraßen) in km:**

A) 229.903
B) 180.704
C) 506.208

14 **Gesamtlänge der deutschen Schienenstrecken in km (Betriebslänge):**

A) 46.704
B) 33.500
C) 56.762

15 **Personengruppen nach Alter, die an einem Stichtag angaben, das Auto als Hauptverkehrsmittel zu nutzen:**

A) 18–29 Jahre: 37 % | 30–39 Jahre: 60 % | 40–49 Jahre: 62 %
B) 18–29 Jahre: 40 % | 30–39 Jahre: 52 % | 40–49 Jahre: 67 %
C) 18–29 Jahre: 42 % | 30–39 Jahre: 53 % | 40–49 Jahre: 59 %

16 **Prozent der Frauen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen:**

A) 85 %
B) 80 %
C) 95 %

17 **Anteil der Personen ab 14 Jahren, die 2017 angaben, kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich zu nutzen:**

A) 2 %
B) 4 %
C) 6 %

18 **Auf die Frage, welche Fahrkarte sie im ÖPNV üblicherweise in Anspruch nehmen, war Antwort bei …**

A) 12 % aller Befragten „Jobticket/Semesterticket“
B) 6 % aller Befragten „Jobticket/Semesterticket“
C) 15 % aller Befragten „Jobticket/Semesterticket“

19 **34 % der 2017 nachgefragten Personenkilometer entfielen auf …**

A) Freizeit
B) Ausbildung/Arbeit
C) Erledigung/Einkauf

#nicht schummeln!

#Die Antworten

1 A) 47 Millionen

2 C) 75,5 Millionen

3 B) 7,8 %

4 A) 11,6 Millionen

5 A) 1,8 Millionen

6 B) Flixbus

7 C) ungern auf ihr Auto verzichten wollen

8 A) 79 % der Landbevölkerung fahren mit dem Auto, 54 % der Stadtbevölkerung fahren mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß

9 C) 74,7 %

10 C) 49,1 %

11 C) 2 %

12 A) Mobilität 46 – Digitalisierung 43 – Bildung/Ausbildung 204

13 A) 229.903

14 B) 33.500

15 C) 18–29 Jahre: 42 %
30–39 Jahre: 53 %
40–49 Jahre: 59 %

16 A) 85 %

17 C) 6 %

18 B) 6 % aller Befragten „Jobticket/ Semesterticket"

19 A) Freizeit

#Frage des Tages

Bekommt man Geld zurück, wenn das Taxi rückwärts fährt?

renew europe.

MORITZ KÖRNER, MdEP

Mitglied im Präsidium der FDP

Innen- und Haushaltspolitischer Sprecher der FDP
im Europäischen Parlament

@moritzkoernerfdp
@moritz_koerner
@moritzkoerner
@Moritz Körner

E-EVIDENCE

Zurzeit wird in Brüssel über das sogenannte E-Evidence-Gesetzespaket verhandelt. Der Gesetzentwurf ist sehr umstritten. Er sieht vor, dass Polizei- und Justizbehörden eines EU-Staates in Zukunft Internetprovider, E-Mail-Dienstanbieter oder Messenger-Betreiber, die in einem anderen EU-Staat ansässig sind, verpflichten können, Chatprotokolle und Inhalte von Nachrichten ihrer Kunden herauszugeben. Das Land, in dem der Provider sitzt oder die Daten gespeichert sind, würde darüber nicht mitentscheiden dürfen. Es ist auch nicht erforderlich, dass das verfolgte Delikt in dem Staat, in dem der Provider sitzt oder in dem der Beschuldigte lebt, überhaupt eine Straftat ist.

Viele befürchten, dass dadurch Anbieter und Staaten gezwungen werden könnten, an der Verfolgung von Taten mitzuwirken, die in ihrem Land legal sind. In Polen ist es zum Beispiel eine Straftat, der polnischen Bevölkerung oder dem polnischen Staat eine Mitverantwortung für den Holocaust zu geben. Eine Frau, die in Malta ihre Schwangerschaft abbricht, riskiert eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren.
Als Verhandlungsführer der europäischen Liberalen im Europäischen Parlament setze ich mich dafür ein, dass der Gesetzesvorschlag so abgeändert wird, dass ein umfassender Grundrechteschutz in ganz Europa gewährleistet werden kann. Die Verhandlungen werden schwierig, eine Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten will das Gesetz so schnell wie möglich verabschieden.

Den Gesetzesvorschlag findet ihr online.

Da das Thema in der breiten Öffentlichkeit noch kaum bekannt ist, wäre ich euch dankbar, wenn ihr es in eurem persönlichen Umfeld diskutieren könntet. Falls ihr mir Vorschläge zusenden möchtet, wie das Gesetz eurer Meinung nach abgeändert werden sollte, oder ihr ein Praktikum bei mir machen möchtet, um an Themen wie E-Evidence mitzuarbeiten, schreibt mir an:
moritz.koerner@europarl.europa.eu.
Falls ihr mich als Teil einer JuLis-Besuchergruppe besuchen möchtet, um mit mir über dieses und andere europäische Themen zu diskutieren, schreibt bitte an:
fabian.griewel@la.europarl.europa.eu.

Moritz

Moritz Körner MdEP
Mitglied im Präsidium der FDP

Innen- und haushaltpolitischer Sprecher der FDP
im Europäischen Parlament

In meinem Podcast „Europa, wir müssen reden!“ nehme ich euch mit hinter die Kulissen der europäischen Politik. Ihr findet ihn auf Spotify (siehe QR-Code rechts)

© Renew Europe 2019

DKV

Mein Gesundheitstipp:

Vorteile clever kombinieren.
Gesetzlich versichert – privat behandelt.

BestMed Kombitarife zur GKV.
Zusatzversicherung für gesetzlich Versicherte.

Einfach anrufen:
0179 4691889

Alle DKV-Produkte gibt es auch bei:
Sebastian T. Stachelhaus
www.ergo-stachelhaus.de
0179 4691889
Alte Rather Str. 108, 47802 Krefeld

Der Gesundheitsversicherer der ERGO

Ich vertrau der DKV