



Juliette



Mobilität von morgen

braucht Ideen von heute



Liebe JuLis, liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität ist ein absolutes Grundbedürfnis. Egal, ob wir zur Arbeit müssen, einen Arzttermin haben, oder unsere Eltern besuchen wollen – ohne sie geht es nicht.

In den vergangenen Jahren geriet diese Form der Freiheit allerdings immer wieder in Bedrängnis. Von Tempolimits ist die Rede, Fahrverbote werden durchgesetzt und gerade der Individualverkehr läuft mittlerweile Gefahr, ein Luxusgut zu werden. Dabei ist es doch gerade für unseren Mittelstand von immenser Bedeutung, uneingeschränkt von einem Ort zum anderen zu kommen. Der Handwerker von nebenan kann es sich eben nicht leisten, mal eben einen Tesla zu kaufen, nur um damit zum Kunden in die Stuttgarter Innenstadt zu fahren.

Doch damit nicht genug, denn auch die Infrastruktur in Deutschland platzt aus allen Nähten. Wenn Pendler während des Berufsverkehrs mehr als doppelt solange für ihren Weg zur Arbeit benötigen, als das ohne Stau der Fall wäre, dann hat unsere Infrastruktur an diesen Stellen großen Nachholbedarf.

Aber auch der Zustand der Deutschen Bahn ist besorgniserregend. Denn abgesehen von den beinahe 20 Mrd. Euro Schulden hat sie vor allem ein Infrastrukturproblem. Tatsächlich sind über 18% aller Verspätungen der Bahn nur auf netzbedingte Probleme zurückzuführen. Kein Wunder, schließlich hat die Anzahl der Fahrgäste zwischen 2008 und 2018 um ganze 34% zugenommen, während das Schienennetz weitestgehend unverändert blieb.

Es ist also klar, dass wir in unserer Gesellschaft nachhaltige Veränderungen im Bereich der Mobilität benötigen – lediglich die Frage nach dem „Wie“ muss debattiert werden. Während andere Parteien entweder den Klimawandel leugnen, ihn ignorieren, oder aber direkt alle Formen der Verbrennungsmotoren verbieten möchten, stehen wir JuLis für eine technologische, rationale und vor allem marktwirtschaftliche Herangehensweise – klar ist aber auch, dass von deutschen Gerichten erlassene Fahrverbote durchaus rechtskräftig und gerechtfertigt sind, weshalb es umso wichtiger ist, möglichst schnell und in größerem Umfang als bisher in neue Technologien und Verfahren zu investieren, um weitere Verbote zu verhindern.

Ich freue mich deshalb besonders, euch in dieser Ausgabe der Juliette zahlreiche Lösungsansätze präsentieren zu dürfen, welche unsere Form der Mobilität nachhaltig verändern könnten.

In diesem Sinne wünsche ich euch allen eine spannende Lektüre!



Valentin Gözl ist Beisitzer für Publikationen und Chefredakteur der Juliette.

IMPULSE

- 06 ÖPNV zum Weglaufen – warum niemand die Bahn benutzt
Lilith Schieweg
- 08 Digitale Vernetzung und Technologieoffenheit
Christian Jung MdB
- 10 Revolution im Güterverkehr – nachhaltig zum Ziel
Yannick Kalupke
- 11 INTERVIEW: Ein Gespräch mit dem Geschäftsführer des KIT-Zentrums Mobilitätssysteme
Sascha Ott
- 14 Wie steht es eigentlich um die Debatte der Zukunft der Mobilität?
Tician Boschert

- 16 Von Flugtaxis, Fortschritt und Mobilitätskapseln
Michael Theurer MdB
- 18 FACEOFF: Ein allgemeines Tempolimit
Paul Thies und Julius Langer

IMPRESSIONEN

- 20 Mit dem Liberalen Bürgergeld zu einem modernen Sozialstaat!
Pascal Kober MdB
- 22 Klare Kante gegen Linksextremismus
Benjamin Brandstetter

IMPRESSUM

Redaktion, Gestaltung und Satz
Valentin Gözl

Verantwortlich i.S.d.P.
Marvin Ruder

Herausgeber
Junge Liberale Baden-Württemberg e.V.
Marvin Ruder
Rosensteinstraße 22
70191 Stuttgart
www.julis-bw.de

Druck
DIVYANAND Verlags-GmbH, Herrischried

Auflage und Bezug
1.750 Stück im Vertrieb kostenfrei an die Mitglieder, Interessenten und Unterstützer der Jungen Liberalen Baden-Württemberg sowie an Mandatsträger der Freien Demokraten.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Verbandes oder der Redaktion wieder. Satzfehler und Irrtümer vorbehalten. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt zugesandtes Material.

Du hast Lust auf Programmatik? Dann komm zu unseren Landesarbeitskreisen! Besuche einfach www.julis-bw.de/inhalte/ideen-einbringen/landesarbeitskreise/, um dich anzumelden. Auf unserer Homepage findest du zudem alle anstehenden Termine der LAKs. Diese sind übrigens grundsätzlich offen für alle Mitglieder.



ARBEIT & SOZIALES

LEITERIN: ANJA MILDE

DIGITALES & MEDIEN

LEITER: MORITZ KLAMMLER

BILDUNG

LEITERIN: IRENE SCHUSTER

FINANZEN

LEITER: FRITZ HAUSER

EUROPA, AUSSEN & VERTEIDIGUNG

LEITER: HIERONYMUS EICHENGRÜN

GESELLSCHAFT & KULTUR

LEITER: BENJAMIN BRANDSTETTER

HANDWERK & WIRTSCHAFT

LEITER: JULIAN GRÜNKE

GESUNDHEIT

LEITER: LUCAS ARNOLDT

INNEN & RECHT

LEITER: ALEXANDER HAMPO

STADT, LAND, FLUSS

LEITER: BENEDIKT EISELE

UMWELT & VERKEHR

LEITER: YANNICK KALUPKE

VERBANDSENTWICKLUNG

LEITER: DANIEL KARRAIS MDL

LIBERALE SCHÜLER

LEITER: FRANZ KROH

ÖPNV zum Weglaufen – warum niemand die Bahn benutzt

Jede Person, die öfters spontan Entscheidungen fällt und sich überlegt, welches Verkehrsmittel dafür genutzt werden soll, wird bemerken, dass ihre für ein Kfz benötigte Spritzzufuhr preislich meist gleichauf ist mit einem Ticket für öffentliche Verkehrsmittel – wenn nicht sogar niedriger. Natürlich kommen Parkticket und die Nebenkosten obendrauf, sie werden aber gerne in Kauf genommen, quasi als Extrapreis für den Komfort, den das Autofahren mit sich bringt.

Wenn sind wir mal ehrlich, im Zug entspannen zu können ist eine Illusion. Einnehmende Sitznachbarn, eine kaputte Klimaanlage, laut telefonierende Mitreisende. Die Strecke so holprig, dass der Laptop auf dem schmalen Tischchen nicht gerade stehenbleibt, intakte Steckdosen gibt es nicht.

Entweder wir haben ein Problem mit unserer Komfortzone und fordern zu viel, oder Deutschland hat eines mit seinen bereitgestellten Optionen des öffentlichen Personenverkehrs.

Wer mit Pendlern spricht, hört oft eines: Im Stau zu stehen ist zwar nervig, aber nicht so unangenehm, wie ohne Information an einem (kalten oder überhitzten) Bahnhof zu stehen und oft nur dürftig mit Informationen zu Alternativen der Weiterfahrt versorgt zu werden. Man mag ein noch so großer Verfechter des Stauarguments sein, aber ein Stau ist für die meisten nachvollziehbarer als ein „Ihr heutiger Zug verspätet sich um 20

Minuten“, gepaart mit einer kaum verständlichen dreisekündigen Durchsage: „wir ham’ da ne Zugstörung“. Nervig ist jede Verspätung, keine Frage. Aber insbesondere die Bahn tut wenig dafür, die Verspätungen mit anderen positiv laufenden Dingen auszugleichen.

VW lässt in seiner Autostadt ein Filmchen laufen, in dem ein britischer Ingenieur erklärt, warum ein komplettes Ausweichen auf öffentliche Verkehrsmittel (insbesondere in der Innenstadt) zum derzeitigen Stand der Dinge unmöglich ist. Öffentlicher Nah- oder Personenverkehr ist nicht nur fast immer unpünktlich, er ist zudem auch noch unbequem. Man muss stehen, wenn man sitzen will, sich an kompliziert ausgeschilderten Stationen zurechtfinden und fühlt sich als Individuum so manches Mal ziemlich verloren.

Damit beschreibt er etwas sehr Essentielles: Wer auf eine Sache verzichtet, möchte wenigstens etwas anderes bekommen.

Quasi Komfort gegen Service oder niedrige Preise. Seine tatsächlich etwas sehr überoptimistische Idee ist das Konzept der „PodCars“ als Ersatz für Trams und U-Bahnen; umgesetzt wurde dieses Pilotprojekt schon am Flughafen London Heathrow.

So etwas Drastisches braucht es aber gar nicht. Das Problem sind vielmehr

die unzähligen angefangenen und nie fertiggestellten Lösungsansätze.

Eine App, die frühzeitig und zuverlässig Verspätung anzeigt? Gibt es in der Theorie, funktioniert in der Praxis nur leider meist zehn Minuten vor Abfahrt, wenn man bereits am Gleis steht. Sitzplatzreservierung, damit wenigstens im Ruhebereich geschlafen oder gearbeitet werden kann? In der Realität heißt es: „Oh, heute eine neue Wagenreihung!“, oder die Anzeigen über den Plätzen funktionieren nicht. Die BahnCard direkt in das Online-Ticket integrieren, um Kramereien in der Tasche zu vermeiden? Dafür bitte erst einmal einen Brief anfordern und den mitgesendeten Code regelmäßig aktualisieren.

Die vielen Ansätze, das Reisen attraktiver zu machen, werden nie konsequent und viel zu altmodisch bzw. umständlich umgesetzt. Ein Großteil der Fahrgäste stellt sich schon im Voraus darauf ein, dass irgendetwas wieder nicht funktionieren und enttäuschen wird. Das wird in guten Momenten mit Hashtags wie #dbakel weggelacht, aber in Situationen, in denen es darauf ankommt, pünktlich zu sein, ist das Ganze schon weniger spaßig – besonders in Verbindung mit dem hochbürokratischen System hinter wirklich altem und (im Vergleich mit anderen europäischen Ländern) hohen Preisen.

Das wirklich zentrale Problem besteht jedoch darin, dass einmal im Stau zu stehen einen noch nicht davon abhält, das nächste Mal wieder ins Auto zu steigen. Wer einmal abends zwischen München und Stuttgart die gesamte Fahrt stehen musste (hierfür gibt es zahlreiche Ursachen), überlegt es sich bei der nächsten Reise sehr genau – immerhin gibt man das Vertrauen über die Beförderung aus

der Hand, dafür erwartet man zumindest ein wenig Service. Es fehlt an kleinen, aber durchdachten Trostpflastern. Warum schließen alle Geschäfte an kleinen Bahnhöfen um spätestens 22 Uhr, obwohl die Bahn genau weiß, wie oft es zu Verspätungen kommt? Keiner sitzt gerne abends an einem leeren Bahnhof, schon der Gedanke daran gruselt. Wenn die Bahn um das ewige Klimaanlagenproblem weiß, warum sind im Sommer dann nicht in jedem ICE prophylaktisch Wasserflaschen gelagert, die an die Passagiere verteilt werden können? Warum lässt sich eine Wegbeschreibung aus der DB-App nicht auf die Navi-App im Smartphone ziehen? Wer schon mal beim Umsteigen nach irgendeiner kleinen Busstation gesucht hat, wird die Problematik nachvollziehen können. Wo ist eine klare Übersicht, welche Züge unter welcher Schirmherrschaft fahren? Ist das die DB selber? Irgendein Verkehrsverbund? Welches Ticket muss ich ziehen?

Da ist eben eine gewaltige Diskrepanz zu: „Sie haben Ihr Ziel erreicht. Das Ziel befindet sich auf der linken Seite.“



Lilith Schieweg ist Beisitzerin für Organisation im Landesvorstand der JuLis Baden-Württemberg.

Digitale Vernetzung und Technologieoffenheit

Wer in diesen Wochen die Nachrichten verfolgt, hat beim Thema Mobilität wenig Anlass zu Freude und Optimismus. Stattdessen plagen diverse Probleme die vielen Pendler hierzulande. Vielerorts sind Staus alltäglich geworden; die Straßeninfrastruktur zeigt sich gerade in Ballungsräumen überlastet. Dabei trägt das zunehmende Aufkommen an LKW massiv zu verstopften Straßen bei. Zweitens kommt es in immer mehr Großstädten zu Fahrverboten für ältere Dieselautos. Für Stadtbewohner und Pendler, die bislang auf den Diesel gesetzt haben, bedeutet das eine faktische Enteignung, verliert ihr Fahrzeug doch an Wert und kann nicht länger genutzt werden. Umso mehr ärgert die mithin zweifelhafte Messung der Luftbelastung, aufgrund derer Fahrverbote vor Gericht erstritten werden.

Auch der Zugverkehr wirft im internationalen Vergleich kein gutes Licht auf Deutschland. Sehen wir von teils beträchtlichen Verspätungen, lückenhaftem Empfang von Mobilfunk und Internet, veralteten Zügen und einem deutlichen Sanierungsstau bei Weichen und Schienen ab, krankt insbesondere der Güterverkehr an fehlenden Ausweichstrecken. Die Bahn-Tunnelhavarie 2017 von Rastatt-Niederbühl, für deren Aufarbeitung ich mich nach wie vor einsetze, hätte mit einer intakten Ausweichtrasse im benachbarten Elsass kaum zu so immensen ökonomischen Folgeschäden geführt. Anderswo verschärfen mangelnde Ausweichstrecken die Lärmbelastung für Anwohner, so etwa im stark befahrenen

Mittelrheintal. Auch die Menschen im Kraichgau werden den unzureichenden Lärmschutz entlang vieler Schienenwege verstärkt wahrnehmen, sobald die Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart demnächst gesperrt und betroffene Züge umgeleitet werden.

Zu beobachten ist nun eine schwarz-rote Bundesregierung, die hinsichtlich all dieser Probleme entweder politische Hilflosigkeit oder fehlende Tatkraft demonstriert. Besonders deutlich wird dies anhand der Chancen, die neue Antriebe und die Digitalisierung eröffnen. Der viel zu schwerfällige Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen wirkt symptomatisch. Seit langem ist das Bundesverkehrsministerium gefordert, eine Regelung vorzulegen, die die Zulassung solcher Fahrzeuge, darunter etwa E-Scooter, erlaubt. Nachdem ein unglaublich bürokratischer erster Entwurf 2018 zurecht wieder einkassiert wurde, lässt die entsprechende Überarbeitung nun auf sich warten. Europäische Nachbarländer können da nur mit dem Kopf schütteln. In Österreich beispielsweise sind Elektro-Tretroller längst genehmigt und erfreuen sich gerade in Wien großer Beliebtheit. Generell gilt der Markt für Elektrokleinstfahrzeuge als besonders zukunftssträftig. Die politische Lähmung auf diesem doch recht überschaubaren Feld macht jedoch wenig Hoffnung für weitergehende Projekte wie die Einführung von Flugtaxi.

Es ist daher an uns Freien Demokraten, gemeinsam eine Vision für die Zukunft

der Mobilität zu entwickeln und innovative Lösungen der skizzierten Probleme anzubieten. Zum einen schafft die Digitalisierung beachtliche neue Perspektiven. Damit wir auf dem Feld des autonomen Fahrens vorankommen, brauchen wir einen zügigen und möglichst flächendeckenden Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes. Autonome Fahrzeuge, kombiniert mit digitalen Verkehrsleitsystemen, könnten auf dieser Grundlage für weniger Staus und einen effizienteren Verkehrsfluss sorgen. Kaum zu überschätzendes Potential liegt ferner in der sogenannten Plattformmobilität. Gelingt uns eine bessere Kombination diverser Verkehrsträger, dürfte das eigene Auto gerade in Ballungsräumen verzichtbar werden, was wiederum zu weniger Staus und Emissionen führen sollte. An die Stelle des eigenen Fahrzeugs treten vermehrt Carsharing-Angebote, der öffentliche Nahverkehr, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge. Während ein zuverlässiger, moderner und digital vernetzter Bahnverkehr für größere Streckenabschnitte infrage kommt, sind E-Scooter optimal für das Zurücklegen der letzten Meile geeignet, etwa zwischen Haltestelle und Arbeitsort. Das gilt gerade auch für ländliche Regionen, die weniger Haltestellen aufweisen und wo somit größere Distanzen zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Bushaltestelle anfallen.

Das Dilemma um den Diesel und die Prokrastination der Großen Koalition lassen indessen die Frage nach künftigen Antrieben in den Vordergrund treten. Viel zu oft diskutieren wir über Verbote einzelner Technologien, so zum Beispiel über fixe Daten, wann das endgültige Aus für den Dieselmotor folgen soll. Dabei können selbst Ingenieure, Fahrzeugentwickler und Experten heute kaum absehen, welcher Antrieb in Zukunft mit der höchsten

Effizienz und der besten Ökobilanz punkten wird. Alle Parteien wären folglich gut beraten, auf den offenen Wettbewerb zwischen verschiedenen Antriebslösungen zu setzen. Dabei sollen E-Fuels (synthetische Kraftstoffe) und Wasserstoffantriebe ebenso mit der Elektromobilität konkurrieren wie optimierte Verbrenner- und Hybridmotoren. Wenig zielführend ist es dagegen, sich bereits heute am grünen Tisch auf eine Technologie festzulegen, während andere vielversprechende Lösungen ausgebremst werden.

Kurzum: Am Horizont zeichnen sich vielfältige Perspektiven für die Mobilität der Zukunft ab. Wir müssen es jedoch schaffen, versäumte Investitionen in die Schienen- und Straßeninfrastruktur aufzuholen, ohne Chancen der digitalen Vernetzung und des Wettbewerbs zwischen verschiedenen Technologien zu verschlafen. Entwickeln wir gemeinsam eine Vision für die Zukunft der Mobilität.



Christian Jung MdB ist Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und Berichterstatter der FDP für den Bundesverkehrswegeplan, Güterverkehr und Logistik sowie den Radverkehr.

Revolution im Güterverkehr – nachhaltig zum Ziel

Die deutsche Wirtschaft boomt. Täglich werden Güter in geradezu rekordverdächtigen Mengen produziert. Natürlich müssen diese auch transportiert werden. Der Transport über die Straße ist meist die bevorzugte Variante. Mit wachsender Wirtschaftsleistung steigt demnach ebenso die Anzahl an Lastkraftwagen auf deutschen Autobahnen.

Laut einer Studie des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) belief sich die Zahl an Lastkraftwagen in der Bundesrepublik auf bis zu drei Millionen im vergangenen Jahr. Hiervon waren 2,9 Millionen mit Diesel und 125.000 mit Benzin angetrieben.

Doch welche Alternativen haben wir, um den Gütertransport ökologischer zu gestalten? Ganz klar bietet sich in diesem Fall der Schienenverkehr an, dieser ist auslastungs- und antriebstechnisch weitaus fortgeschrittener als der Straßenverkehr, doch weshalb nutzen ihn relativ wenig Firmen? Die Antwort setzt sich wie folgt zusammen; der Schienenverkehr ist zwar lukrativer und ökologischer, jedoch auch unflexibler und weitaus teurer als der Straßenverkehr – vor allem im ländlichen Raum sind viele Firmen auf die Straße angewiesen, da die direkte Anbindung an das Schienennetz fehlt. Durch einen Ausbau in den ländlichen Regionen könnte man die Umstellung vorantreiben und auch dem Umweltschutz ein Stück näher kommen.

Wir sollten aber den Straßenverkehr nicht ganz abschreiben, sondern

die Forschung in eine ökologische Richtung treiben. Diese sollte sich nicht nur auf die Elektromobilität beschränken, sondern auch Freiheiten für andere Antriebsarten zulassen, wie zum Beispiel Brennstoffzellen und Bio-Diesel. Es gibt durchaus das Potenzial, den Güterverkehr zu revolutionieren, außerdem kann so auch auf lange Sicht nachhaltig mit dem Lastkraftwagen auf deutschen Straßen gefahren werden.

Abschließend möchte ich ein kleines Fazit ziehen, denn durch meinen beruflichen Alltag im Speditionsgewerbe bin ich täglich praktisch mit beiden Verkehrsträgern konfrontiert und muss Entscheidungen treffen, welche dieser beiden Optionen am besten zur Situation passt. Es wird schwer sein, sich nur auf eine festzulegen, aber genau deshalb müssen wir weiter forschen, um den Gütertransport in Zukunft besser und ökologischer gestalten zu können.



Yannick Kalupke ist Landesarbeitskreisleiter für Umwelt & Verkehr.

Experteninterview – Ein Gespräch mit Sascha Ott

Unser Chefredakteur Valentin Gözl hat am Karlsruher Institut für Technologie einen Experten in Sachen Mobilitätskonzepte interviewt: Sascha Ott ist Diplom-Physiker und Geschäftsführer des KIT-Zentrums Produktentwicklung. Bei dem Gespräch ging es um verschiedene Antriebsarten, autonomes Fahren und natürlich um das Pariser Klimaabkommen.

Herr Ott, womit beschäftigen Sie sich hauptsächlich am KIT?

Als Geschäftsführer des KIT-Zentrums Mobilitätssysteme beschäftige ich mich vor allem mit der strategischen Planung der Mobilitätsforschung am gesamten KIT, gleichzeitig bin ich Leiter des Forschungsfeldes Kupplungen und Bremsen in Antriebssystemen.

Wie, glauben Sie, wird die Mobilität der Zukunft mittelfristig aussehen? Welche Rolle spielt der Individualverkehr?

Fest steht, dass sich das Wechselspiel zwischen den einzelnen Mobilitätssystemen ändern muss, damit unsere zukünftigen Flächen- und Ressourcenbedarfe gedeckt werden können. Klar ist aber auch, dass solch ein Wechsel nicht von heute auf morgen vollzogen werden kann. Wenn man von einer durchschnittlichen Lebensdauer von elf Jahren bei PKW ausgeht, ist klar, dass diese PKW eben auch noch 2030 fahren werden. Somit werden wir natürlich verstärkt auf den ÖPNV setzen müssen, genauso wichtig sind aber auch

alternative Antriebstechnologien wie zum Beispiel Biokraftstoffe.

Was glauben Sie denn, wie die Mobilität 2050 aussehen wird, gerade im Bezug auf das Pariser Klimaabkommen und die damit verbundenen CO₂-Ausstoßziele?

Das KIT hat hierzu eine klare Vorstellung. Wir gehen davon aus, dass diese Ziele nur erreicht werden können, wenn durch einen „Technologiemix“ alle verfügbaren Technologien eingesetzt werden und deren jeweilige Effizienz maximal ausgeschöpft wird. Nötig hierfür ist die sogenannte „Seamless Mobility“, welche dafür sorgt, dass verschiedene Mobilitätskonzepte möglichst nahtlos ineinandergreifen. Wir glauben, dass mittelfristig auch die Brennstoffzelle große Chancen birgt, tatsächlich sehen wir elektrifizierte und wasserstoffgetriebene Antriebe als gleichwertige und gleichwertige Technologien an. Leider ist die dafür nötige Infrastruktur derzeit parallel zur elektrischen Ladeinfrastruktur nicht finanzierbar. Gerade im Bereich der Bahnantriebe sowie bei LKWs könnten Brennstoffzellen in Zukunft eine große Rolle spielen.

Das ist sehr interessant. In der Öffentlichkeit scheint die Entscheidung für die Elektromobilität und gegen die Brennstoffzelle ja längst gefallen zu sein.

Das ist richtig, wir am KIT halten das aber für einen großen Fehler. In Japan gehört bei Toyota beispielsweise die Brennstoffzelle weiterhin zum festen Bestandteil

des Produktportfolios. Deutschland verabschiedet sich hier ohne Not von einer vielversprechenden Technologie, in der wir einst führend waren.

Glauben Sie denn, es reicht für die Pariser Klimaziele aus, einfach viel Geld in Forschung und neue Technologien zu stecken, um diese Ziele zu erreichen, oder muss an der einen oder anderen Stelle auch mit Verboten gearbeitet werden?

Wenn man sich anschaut, wer die technologischen Ziele in den vergangenen Jahren festgelegt hat, dann kommt man zu dem Schluss, dass dies vor allem durch den Kunden passiert ist. Trotz sparsameren Möglichkeiten möchten viele eben zum Beispiel auch in der Stadt einen SUV fahren. Ohne regulatorische Maßnahmen kann es also aus unserer Sicht keine schnellen Veränderungen geben. Zwar gibt es durchaus ein immer stärker werdendes Umweltbewusstsein vor allem in jüngeren Generationen – für eine ernsthafte und schnelle Veränderung der Mobilität reicht dies aber nicht aus. Wie diese konkreten Anreize aber aussehen sollen, ist eine weitestgehend politische Frage.

Neues Thema. Wie sehen sie die Entwicklung der Künstlichen Intelligenz im Bezug auf autonomes Fahren, gerade am Standort Deutschland?

Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen ist aus verschiedenen Gründen eine Schlüsseltechnologie für die Zukunft. Das autonome Fahren ist beispielsweise ein „Enabler“ für verschiedene Mobilitätssysteme und -services, zum Beispiel für neue Carsharing-Modelle. Dies bringt allerdings auch immer die Gefahr mit sich, dass die CO₂-Emissionen mittelfristig zunächst

anstiegen werden, da durch neue Konzepte auch mehr Menschen auf diese neuen Formen der Mobilität zurückgreifen werden. Es ist also wichtig, dass das autonome Fahren sinnvoll eingesetzt wird, Stichwort „Seamless Mobility“. International stehen wir allerdings – was die Entwicklung und Erforschung neuer Technologien angeht – schlechter da, als wir es zugeben wollen. Im Bereich der Elektromobilität ist der Zug weitestgehend abgefahren. Im Bereich des autonomen Fahrens haben wir den Anschluss noch nicht verloren, allerdings müssen wir jetzt dringend mehr in die Forschung investieren, wenn wir unsere Position halten wollen. Frau Merkel sagt zwar, das Ziel sei es, wieder die Nummer eins zu werden – in der Realität investiert aber ein einzelnes Unternehmen wie Amazon mehr Geld als die gesamte Bundesrepublik Deutschland zusammen.

Sind Sie denn der Meinung, dass Deutschland auch wieder verstärkt auf den Ausbau von Schienennetzen setzen sollte, gerade was den Güterverkehr angeht?

Ja, gerade dort wo es sinnvoll erscheint, muss mehr getan werden. Dies lässt sich schon allein daran sehen, dass die Erhöhung des Güterverkehrs auf den Schienen um 100% lediglich eine Entlastung auf den Straßen im niedrigen einstelligen Prozentbereich mit sich bringen würde. Das Problem liegt darin, dass der Güterverkehr derzeit nicht preiswert und schnell genug ist, um wirklich konkurrenzfähig zu sein. An dieser Stelle ist das Schienennetz auch durchaus überreguliert, beispielsweise ist es sehr schwer, überhaupt einen Zugang zum Schienennetz zu bekommen. Es wäre durchaus sinnvoll, wenn es auch einen Zugang gerade für kleinere Mobilitätsanbieter gäbe. Außerdem könnte man

zum Beispiel durch kleinere Zugeinheiten, welche in Zukunft vielleicht sogar noch über die Schienen hinausfahren könnten, sehr viel Potential nutzen. Technologisch gesehen wäre dies schon heute möglich, regulatorisch gesehen ist dies aber Zukunftsmusik.

Die Fahrt von Reutlingen nach Karlsruhe kostet mit der Bahn derzeit etwa 40 Euro, während man für den Flixbus 6 Euro zahlt. Woran liegt das, und können solche Situationen in Zukunft verhindert werden?

Zunächst wäre es vernünftig, eine stabile Infrastruktur zu haben, welche vernünftig ausgebaut ist. Außerdem muss es eine Trennung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und -nutzer geben, so wie das bei unseren Straßen ja auch der Fall ist. Idealerweise wären dann Straßen und Schienen sogar gekoppelt, sodass der Verkehr nahtlos von der Straße zum Schienennetz wechseln kann. Im Grunde muss man ja überhaupt nicht auf die Schienen schauen, um das Problem zu erkennen. Beispielsweise werden Buslinien immer noch in den einzelnen Landkreisen organisiert, sodass ein fließender Übergang von einer Wabe zu nächsten oft schwerfällt. Dies ist nicht mehr zeitgemäß und muss in Zukunft anders organisiert werden.

Was halten sie von einem CO₂-Zertifikatehandel im Vergleich zu einer CO₂-Steuer, wie sie z.B. von „Fridays for Future“ gefordert wird?

Dazu habe ich keine abgeschlossene Meinung, das Entscheidende ist am Ende aber die globale CO₂-Reduktion aus der Atmosphäre. Dies ist also keine Angelegenheit einer Stadt oder eines Bundeslands, sondern muss über Ländergrenzen hinweg

geklärt werden. Das heißt, alle Instrumente, welche global wirksam sind, sind per se nicht schlecht. Wichtig ist vor allem, dass CO₂ kein Sektorthema ist, sondern in ganz unterschiedlichen Bereichen entsteht. Das gilt sowohl für die Mobilität und Wärmeerzeugung als auch für die Baubranche oder die Landwirtschaft. Es müssen also Lösungen gefunden werden, die alle Sektoren miteinbeziehen und die eben nicht nur lokal gedacht werden.

Eine letzte Frage. Was halten sie von Flugtaxi?

Das ist eine spannende Frage. In Karlsruhe gibt es ja das Unternehmen „Volocopter“ (Startup, das bemannte, vollelektrifizierte Helikopter baut), welches sicherlich für die ein oder andere Nische eine interessante Lösung sein kann. Gesamtwirtschaftlich betrachtet kann es aber nicht die Lösung sein, die energieaufwendigste Form der Mobilität – das Fliegen – zum Standard zu erklären. Trotzdem gibt es in der einen oder anderen hochentwickelten Region durchaus einen Markt für solche Geräte.



Sascha Ott ist Geschäftsführer des KIT-Zentrums Produktentwicklung sowie Leiter des Forschungsfeldes Kupplungen und Bremsen in Antriebssystemen.

Wie steht es eigentlich um die Debatte der Zukunft der Mobilität?

Im politischen Diskurs über die Zukunft der Mobilität könnte man aktuell den Eindruck erhalten, dass wir in Deutschland doch schon mindestens 40 Millionen Mobilitätsexperten haben, die alle eine Meinung zum Elektroauto haben und damit meinen, die Zukunft vorhersagen zu können. Kaum einer jedoch schaut darauf, was denn politisch passiert.

Unter anderem im Fokus der Debatte steht die dem Verkehrsministerium (BMVI) unterstellte „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM). Die NPM ist das Resultat einer Umstrukturierung der „Nationalen Plattform Elektromobilität“, kurz NPE. Die NPE verstand sich als Beratungsgremium der Bundesregierung und war besetzt mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Industrie und Verbänden. Ihr Ziel war es, Deutschland zum Leitmarkt und die deutsche Industrie zum Leitanbieter für Elektromobilität zu machen. Die NPE hat dabei durchaus einige

Erfolge erzielt. So wirkte sie unter anderem an der Definition der Norm für die Ladestecker mit und war eine treibende Kraft bei der Gestaltung der Förderpolitik für Elektromobilität. In ihrem Fokus standen vor allem Elektrofahrzeuge für Stadt- und Überlandfahrten sowie leichte Nutzfahrzeuge. Ende 2018 ging sie dann in die NPM über und veröffentlichte ihren Fortschrittsbericht.

Die NPM ihrerseits ist nun ein wenig breiter aufgestellt als die NPE. Manche begreifen es als generellen Konzeptionsfehler, dass Themen wie automatisiertes Fahren, Busse, LKW und regenerative Kraftstoffe erst später aufgenommen wurden und somit ein Fokus auf der Elektromobilität bestand. Jedoch ist das nur die halbe Wahrheit. Auch für andere Bereiche unterhält die Bundesregierung Expertengremien, so zum Beispiel mit der NOW (Nationale Organisation Wasserstoff). Der Vorteil einer solchen Plattform ist es, einen Konsens finden zu können zwischen Industrie, Forschung und Politik. Dieser Konsens kann man dann gemeinsam in Richtung der Politik artikulieren. So geschehen unter der NPE als Schaufenster der E-Mobilität, mit ersten Ladeinfrastruktur-Programmen...

Bei der NPM jedoch wurde dies mittlerweile aufgrund zweier Begebenheiten schwerer. Erstens ist durch die breitere Aufstellung der NPM ein wenig der Fokus verloren gegangen, alles wirkt ein wenig zerfleddert und es bleibt abzuwarten, ob die NPM noch Fahrt aufnimmt

und wie viel sie umsetzt. Zweitens ergibt es natürlich nur Sinn, eine solche Plattform zu unterhalten, wenn man auch mal auf sie hört, mit ihr in den Diskurs geht, sie nicht versucht, mundtot zu machen, und ihr eine Richtung aufzudrücken, wie von Bundesverkehrsminister Scheuer Anfang dieses Jahres getan. Scheuer ging mit einer der Vollständigkeit halber diskutierten Maßnahme (Tempolimit) der NPM an die Öffentlichkeit und bezeichnete sie als „gegen jeden Menschenverstand“. Er gab somit schon einmal die Richtung vor, was geht und was nicht. Zum großen Eklat kam es nicht, jedoch überlegten zu diesem Zeitpunkt insbesondere NGOs, die Expertenkommission zu verlassen. Die Implikation von diesem Angriff auf die Arbeit der NPM liegt jedenfalls darin, dass der Druck herausgenommen wurde, Kompromisse zu finden und vollumfänglich auf die Meinung der Experten zu hören, egal welcher Agenda man nun folgt. Das kann nicht Ziel einer solchen Debatte und eines solchen Gremiums sein. Kompromisse muss man nun einmal auskämpfen, um zur besten Lösung zu gelangen. Besonders bitter für die NPM war, dass es sich bei veröffentlichten Punkten nicht um Empfehlungen der Plattform handelte, sondern diese lediglich Teil einer Debatte waren.

Was lernen wir jetzt daraus über die politische Debatte des Themas? Nun, wir haben ein Expertengremium, das von ihrem Träger torpediert wird, und es gibt zahlreiche Handlungsempfehlungen ihres Vorgängers (NPE), die bisweilen wenig diskutiert und umgesetzt sind. So zum Beispiel mit dem Wohneigentumsrecht, eine Empfehlung aus der NPE, bei welcher es noch immer keine Lösung zur privaten Installation von Ladepunkten gibt. Es bleibt zu hoffen, dass das BMVI bald anfängt, sich auf seine grundlegenden

Aufgaben zu besinnen, anstatt mit Prestigeprojekten aus dem Bayernwahlkampf Scheuers für Unruhe zu sorgen.

Die NPM hat als Zielvorgaben mitgegeben bekommen: Die „Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie sichern, sowie die Lebensqualität der Menschen verbessern“. Um diesen Zielen gerecht zu werden, müssen wir tiefer in die Debatten einsteigen und uns nicht aus ideologischen Gründen manchen Themen verwehren, auch wenn sie im ersten Schritt vielleicht nicht unseren eigenen Vorstellungen entsprechen.



Tician Boschert ist ehemaliges Mitglied des Landesvorstand und arbeitet derzeit für einen Automobilkonzern.



Von Flugtaxis, Fortschritt und Mobilitätskapseln

Als die Staatsministerin für Digitales Dorothee Bär Anfang 2018 von Flugtaxis sprach, war das Gespött groß. Illusorisch seien die Vorschläge von Frau Staatsministerin Bär. Verrückt. Nicht umsetzbar. Doch kaum eine Frage treibt unsere Gesellschaft so um, wie die Frage, wie wir uns in Zukunft bewegen werden.

Wir Freie Demokraten sind als optimistische, zukunftsorientierte Partei jedoch nicht diejenigen, die über Zukunftsmusik feixen, sondern diese mitgestalten. Deshalb haben wir uns in der Bundestagsfraktion auch intensiv mit Elektrokleinstfahrzeugen, beispielsweise Airwheels oder Hoverboards, auseinandergesetzt. Diese Pläne, wie die „letzte Meile“ innovativ und zukunftsorientiert gestaltet werden kann, sind jedoch nur der Anfang.

Eine mögliche Vision von Zukunftsmobilität sind tatsächlich Flugtaxis, wie sie etwa die Firma Volocopter aus Bruchsal bereits testet – wagemutige Gründer wie Stefan Klocke aus Karlsruhe sind es, die technischen Fortschritt vorantreiben. Doch für die Tests müssen sie in den arabischen Raum ausweichen, in Deutschland sind die rechtlichen Hürden zu hoch.

Die neuesten Modelle sind dabei nicht nur geräuschärmer als die Vorgänger, sondern können mittlerweile dank Senkrechtstart auf kleinstem Raum abheben und landen. Sie sind damit Vorreiter einer Technologie, die unser Leben ähnlich stark verändern könnte, wie es die erste

elektrische Eisenbahn tat, die Werner von Siemens und Johann Georg Halske 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung vorstellten.

In Zukunft sollen Volocopter auch autonom fliegen können. Essentiell hierfür ist eine gute digitale Infrastruktur in Form der Schaffung eines flächendeckenden 5G-Netzes. Für neue Formen der individuellen Mobilität ist häufig eine smarte Steuerung notwendig. Die Universitäten und Forschungseinrichtungen dieses Landes beschäftigen sich glücklicherweise schon einige Jahre mit diesem Thema. Das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum und das Fraunhofer Zentrum für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI sind Vorreiter in der Schaffung eines Smart Grids zwischen Signalelementen, wie Ampeln, und allen Formen der Fortbewegungsarten.

Wenn man jedoch über Visionen für die Zukunft diskutiert, so muss man sich nicht auf das beschränken, was es bereits gibt. Wovon ich träume, geht in eine andere Richtung. Das Stichwort lautet: Mobilitätskapsel. Darunter kann man eine Art Tiny House verstehen – umgeben von den Dingen, die uns am Wichtigsten sind. Eine einzige Mobilitätskapsel für eine Person oder eine Familie, die, welche als Wagenteil an einen Zug angelagert werden könnte, sich durch Verbindung mit einem Fahrwerk als Automobil über die Straße bewegt oder Menschen das bequeme Reisen per Volocopter ermöglicht. Selbst Hyperloop-Tunnel könnten Teil dieses Verkehrskonzepts werden.

Ein erstes Konzept für intermodale Mobilität ohne Umsteigen konnte das Kooperationsprojekt „Pop.Up“ von Airbus, Audi und Italdesign bereits präsentieren. Auch der chinesisch-schwedische Saab-Nachfolger NEVS hat mit dem Konzept InMotion bereits eine Designstudie für eine Mobilitätskapsel vorgestellt. Auch für die Mobilitätskonzepte der etwas ferneren Zukunft stehen wir im internationalen Wettbewerb.

Kernpunkt ist die Modularität: Bereits heute arbeiten die besten Ingenieurinnen und Ingenieure unseres Landes und auf der ganzen Welt daran, passende Module für die Schiene, den Boden oder den Luftverkehr zu designen. Wie würde sich unser Leben ändern, wenn eine Reise statt mit stundenlangem Warten auf einem Bahnhof oder langwierigen Sicherheitschecks am Flughafen ganz einfach damit beginnt, in die an das Zuhause angelegte Mobilitätskapsel zu steigen? Von dort geht es vielleicht mit dem Straßenmodul zu einem „Voloport“, einem in der Nähe befindlichen Mini-Flughafen für Taxisdrohnen. Zu guter Letzt organisiert die umgewandelte Mobilitätskapsel autonom den Anflug auf den lokalen Flughafen oder Bahnstation und die Weiterfahrt.

Wir hätten endlich wieder Zeit, uns wichtigeren Dingen zu widmen, als Bussen hinterherzulaufen, durch lange Hallen zu dem nächsten Zug zu irren oder uns die Beine in den Bauch zu stehen. Nicht zuletzt ist eine solche Mobilitätskapsel ein Versprechen an die Privatsphäre.

Bis wir so weit sind, wird es sicherlich noch einige Zeit dauern, aber schon heute muss die Politik und Infrastruktur von morgen fit gemacht werden. Es braucht Gesetzesänderungen, damit

die ersten Testflüge von Volocopter in Deutschland anstelle von Dubai stattfinden, und autonom fahrende Fahrzeuge im Straßenverkehr einem Stresstest unterzogen werden können. Auch der Ausbau von 5G im Land oder die Identifizierung von möglichen Flächen für die Nutzung von Zukunftsmobilitätssystemen sind wichtige Eckpunkte einer zukunftsgerichteten Mobilitätspolitik.

Werner von Siemens schrieb nach der Vorstellung der ersten elektrischen Eisenbahn an seinen Bruder Carl am 12. Juni 1879 in einem Brief: „Unsere elektrische Eisenbahn [...] macht jetzt hier viel Spectakel.“ Sorgen wir gemeinsam mit einer liberalen Mobilitätspolitik für viel Spektakel in der Gesellschaft und den Parlamenten dieses Landes. Let's dream big!



Michael Theurer MdB ist Landesvorsitzender der FDP Baden-Württemberg und stellv. Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion für Wirtschaft, Energie, Arbeit und Soziales.

Wir sind das einzige Land in Europa, das streckenweise auf ein Tempolimit verzichtet. Und das nicht zu knapp: Auf bundesweit rund 13.000 Kilometern Autobahn gilt auf 10.000 davon keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Debatte um das Tempolimit auf deutschen Autobahnen wird auf allen Seiten des politischen Spektrums intensiv geführt. Zuletzt hat sich die Bundesregierung, entgegen der ausdrücklichen Empfehlung ihrer Verkehrskommission, gegen die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ausgesprochen; vertreten wird diese Position jedoch hauptsächlich von Anhängern der FDP und der AfD. Und während sich bei diesem Thema der öffentliche Diskurs hauptsächlich an den Fronten der Umweltproblematik abspielt, so gibt es noch ein viel akuterer Problem, mit dem auch wir Liberale uns auseinandersetzen müssen: Die Sicherheit der Autofahrer. 2017 fanden 409 Menschen auf deutschen Autobahnen den Tod – davon 181 bei Geschwindigkeitsunfällen. Die Zahlen der Schwerverletzten bei Unfällen, die durch zu schnelles Fahren verursacht werden, haben in den letzten zehn Jahren außerdem trotz aller Sicherheitsmaßnahmen zugenommen. Und während die Freiheit des Individuums, sich selbst auch freiwillig in Gefahr zu bringen, ein Grundbaustein liberaler Politik ist, so müssen wir auch erkennen, dass die Freiheit des Einzelnen immer auch an die Freiheit der anderen grenzt. Wer mit 250 km/h über die Autobahn fährt, gefährdet nicht nur sich selbst, sondern eben auch andere Autofahrer deutlich mehr als zum Beispiel bei Tempo 130. Auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit kamen 2016 fast 50% mehr Menschen

Ein allgemeines Tempolimit: Pro und Contra



Paul Thies ist JuLi-Mitglied in Tübingen und studiert Jura an der Eberhard Karls Universität.



Julius Langer ist Vorsitzender im Kreisverband Reutlingen und studiert Wirtschaftsinformatik.

pro Kilometer ums Leben als auf Autobahnstrecken mit Tempolimit.

Neuere Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr werden erfahrungsgemäß heiß diskutiert; noch in den 70er-Jahren wurde eine erbitterte Debatte über die Einführung der Anschnallpflicht ausgetragen. Was uns heute als so selbstverständliche Sicherheitsmaßnahme erscheint, wurde damals noch als massiver Eingriff in die Freiheit des Autofahrers gewertet.

Es muss ja nicht gleich mit der Holzhammermethode gearbeitet werden: Ein generelles Tempolimit muss nicht unbedingt die sinnvollste Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit sein. Durch ein differenziertes Vorgehen wie tageszeitabhängigen Geschwindigkeitsbegrenzungen kann viel erreicht werden. Sicher ist jedoch, dass die Todeszahlen durch Rasen immer noch viel zu hoch sind, um untätig dabei zuzusehen.

Die Diskussion um ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen ist so alt wie die Bundesrepublik selbst. Vor allem in jüngerer Zeit wird diese Diskussion entlang ideologischer Grenzen geführt.

Deutschland ist heute schon ein sehr sicheres Land für Autofahrer. Hinter Schweden hat Deutschland die zweitgeringste Verkehrstotenquote aller großen kontinentaleuropäischen Staaten. Während nur knapp 12% der tödlichen Verkehrsunfälle auf Autobahnen passieren, geschehen 60% der Unfälle auf Landstraßen, welche durch ein Tempolimit auf Autobahnen nicht reduziert werden. Fakt ist: Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland, sowohl Abschnitte mit, als auch Abschnitte ohne Tempolimit.

In den letzten Jahrzehnten haben immer neue Sicherheitssysteme das Autofahren sicherer gemacht. Zuletzt etwa Notbremsassistenten,

die heute in jedem LKW über 8 Tonnen verpflichtend eingebaut werden müssen. Aktuell in der Diskussion sind Alkolock-Systeme, die bei Autofahrern, die in der Vergangenheit mit Alkohol am Steuer aufgefallen sind, das Wegfahren an einen Alkolocktest knüpfen. Dass diese Maßnahmen Wirkung zeigen, sieht man daran, dass die Verkehrstotenquote in Deutschland in den letzten 30 Jahren um mehr als drei Viertel zurückging.

Bezüglich des Umweltaspekts eines Tempolimits hat das Umweltbundesamt errechnet, dass durch ein allgemeines Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen die CO₂-Emissionen um 9% sinken würden. Nur zum Vergleich: Ein Benziner verursacht 15% mehr CO₂-Emissionen als ein Diesel-Motor.

Heutzutage sollten wir lieber auf eine intelligente Verkehrsführung auf Autobahnen hinarbeiten. Mit einem vernetzten Anzeigensystem, welches Tempolimits an Faktoren wie Verkehrsaufkommen und Stau ausrichtet, sind wir besser aufgestellt als mit einem generellen Tempolimit. An einem verregneten Morgen, an dem viele Pendler unterwegs sind, kann ein Tempolimit von 120 km/h auf einem Autobahnabschnitt durchaus Sinn ergeben. Wenn dieser Abschnitt am späten Abend aber trocken und weitestgehend unbefahren ist, reicht auch eine Richtgeschwindigkeit.

Durch intelligente Verkehrsführung und neue Sicherheitssysteme stehen uns bessere Alternativen zur Verfügung als ein generelles Tempolimit. Eine Freiheit, die wir uns durch unsere ohnehin hohe Verkehrssicherheit erarbeitet haben und uns auch leisten können.



Mit dem Liberalen Bürgergeld zu einem modernen Sozialstaat!

Seit den 90er-Jahren setzt sich die FDP für eine grundlegende Reform des Sozialstaats ein. Mit dem „Liberalen Bürgergeld“ wollen wir den Sozialstaat einfacher, gerechter und transparenter machen, indem wir alle steuerfinanzierten Sozialleistungen bündeln, aufeinander abstimmen und aus einer Hand nach dem Prinzip einer negativen Einkommensteuer ausbezahlen. Wer etwas verdient, der zahlt Steuern, wer Unterstützungsbedarf hat und nichts oder wenig selbst verdient, bekommt entsprechend „Steuern ausbezahlt“.

Wer heute auf Sozialleistungen angewiesen ist, rennt von Amt zu Amt, um diese zu beantragen und erhalten. Das ist unnötig kompliziert und vor allem in der Verwaltung teuer. Es ist nicht nur für die Antragsteller nervenaufreibend, sondern bindet auch unnötig Arbeitszeit in den Ämtern. Wir wollen daher die steuerfinanzierten Leistungen zusammenfassen. So entlasten wir die Behörden, reduzieren Bürokratie und sorgen dafür, dass die Bearbeiter mehr Zeit für ihre Kernaufgabe haben: Menschen in Jobs zu vermitteln.

Was sich auf dem Papier überzeugend entwickeln lässt, ist in der Realität allerdings nur sehr schwer umsetzbar. Das bestehende System von jetzt auf nachher komplett zu streichen und neu aufzubauen ist unmöglich. Unser Ziel klar vor Augen wird es uns allerdings gelingen, das bestehende System in Richtung unseres Liberalen Bürgergeldes Schritt

für Schritt weiterzuentwickeln. Ein großer und notwendiger Schritt ist nun gemacht: Wir haben auf der Grundlage von Berechnungen des ifo-Instituts einen konkreten Reformschritt vorgelegt, der das bestehende Sozialsystem Hartz IV in Richtung des Liberalen Bürgergeldes reformieren würde. Wo und wie setzen wir an?

Die Zuverdienstgrenzen bei Hartz IV entpuppen sich heute oft als Falle: Wer ist motiviert, einen Minijob für 450 Euro anzunehmen, wenn er nur 170 Euro behalten darf? Ab einem Einkommen von ca. 1.500 Euro wird es für Alleinerziehende besonders leistungsfeindlich: Hier bedeutet mehr Brutto sogar weniger Netto. Eine Alleinerziehende mit zwei Kindern und einem Bruttoverdienst von rund 1.300 Euro hat Anspruch auf Wohngeld, Kindergeld und Kinderzuschlag. Rechnet man ihr Netto-Einkommen und die Sozialleistungen zusammen, kommt sie auf 2.070 Euro. Würde sie hingegen 2.300 Euro brutto verdienen, hätte sie am Ende des Monats genauso viel Geld in der Tasche wie zuvor. Wir wollen mit unserem nun vorgelegten Konzept die Zuverdienstregeln so verbessern, dass man mehr Einkommen behalten darf. So belohnen wir jede Anstrengung und setzen Anreize. Bei unserem Konzept sind die ersten 100 Euro Zuverdienst komplett anrechnungsfrei. Danach sinkt die Belastung mit jedem hinzuverdienten Euro stufenweise bis auf nur maximal 60 Prozent. Jeder, der arbeitet, hat damit nach unserem Modell mehr Geld in der Tasche als im bisherigen

System. Das ist gerecht und deshalb auch motivierender. Wir bringen so außerdem nach Berechnungen des ifo-Instituts 300.000 mehr Menschen in Arbeit und erwirtschaften obendrein vier Milliarden Euro zusätzliche Einnahmen.

Eine weitere Falle wartet auf Hartz-IV-Empfänger, die ein Leben lang fleißig gespart haben, bevor sie in die Langzeitarbeitslosigkeit rutschen.

Eine 55-jährige darf heute gerade mal 8.250 Euro von ihrem Angesparten behalten, wenn sie auf Hartz IV angewiesen ist. Sie stellt sich damit kaum besser als jemand, der nur wenige Jahre gearbeitet hat. Damit achten wir den Fleiß und die Lebensleistung der Menschen viel zu wenig. Niemand soll fürchten müssen, seine Ersparnisse auf einen Schlag zu verlieren, weil er im Alter hilfsbedürftig wird. Daher fordern wir eine deutliche Erhöhung des Schonvermögens, auf 30.000 Euro.

Unsere Modell setzt finanzielle Mittel frei, die wir in bessere Chancen für Langzeitarbeitslose investieren wollen. Wenn ein 29-jähriger Hartz-IV-Bezieher ohne Berufsabschluss ein Jobangebot als Kurierfahrer auf Mindestlohnniveau bekommt und ihm gleichzeitig ein Angebot für eine Ausbildung als Bäcker vorliegt, kann er nicht frei entscheiden. Mit der aktuellen Regelung muss er das Angebot als Kurierfahrer annehmen. Damit ist nicht nur er selbst langfristig schlechter gestellt, das ist auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels für die Wirtschaft und die Solidargemeinschaft widersinnig. Wir wollen daher Aus- und Weiterbildung stärker fördern. Die Aufnahme einer Ausbildung bei Personen unter 30 Jahren ohne Abschluss muss Vorrang vor der Vermittlung in Arbeit haben.

Die Beispiele zeigen: Wir brauchen eine Reform der Grundsicherung für Arbeitssuchende, wir brauchen eine Reform von Hartz IV. Das System muss unbürokratischer, würdewahrender und vor allem chancenorientierter werden. Das ist es, wofür unser „Liberales Bürgergeld“ steht, das ist es, was wir mit unserem sofort umsetzbaren Vorschlag verfolgen.

Konkret fordern wir aktuell in einem ersten Schritt die Zusammenlegung von Kinderzuschlag, ALG II und Wohngeld und Kosten der Unterkunft. Zusammen mit gerechteren und motivierenderen Zuverdienstmöglichkeiten würden wir Hartz IV im Sinne der Menschen deutlich verbessern und unserer Idee des Liberalen Bürgergeldes einen großen Schritt näher kommen. Dies könnte, den politischen Willen vorausgesetzt, sofort von der Bundesregierung umgesetzt werden.



Pascal Kober MdB ist sozialpolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion und stellvertretender Landesvorsitzender der FDP Baden-Württemberg.

Klare Kante gegen Linksextremismus!

Che Guevara ist überall: Auf T-Shirts, auf Tassen, auf Postern, ja selbst eine luxemburgische Zigarettenmarke hat ausgerechnet den kubanischen Revolutionär als Werbefigur gewählt. Wer aber war Che Guevara? Unter anderem war der bedingungslose Stalinist, der einen Atomkrieg herbeisehnte, für die Hinrichtung von mindestens 400 Menschen verantwortlich, ließ Andersdenkende foltern und schickte Homosexuelle ins Arbeitslager. Es mag nicht jeder, der sich mit dem Abbild dieses doch eher unsympathischen Guerillaführers zeigt, ein Kommunist sein; doch die unbedachte Omnipräsenz eines Menschenrechtsverbrechers selbst in der Mitte der Gesellschaft macht eines klar: Gegen Linksextremismus ist unsere Gesellschaft nicht ausreichend immun.

Natürlich haben linke und sozialdemokratische wie auch konservative Positionen ihren Platz in unserer demokratischen Ordnung, so sehr uns als Liberale manche politischen Forderungen auch zum Kopfschütteln bringen mögen. Linksextremistinnen und Linksextremisten hingegen stellen diesen politischen Pluralismus und damit die demokratische Ordnung infrage und bekämpfen diese. Gerade für uns als Liberale – immer schon das verhasste Ziel des linken wie rechten, aber auch des religiösen Extremismus – ist es wichtig, das zu verhindern. Nachdem wir JuLis bereits ausführliche Beschlusslagen zu Rechtsextremismus und religiösem Extremismus haben, war es nun für den Landesarbeitskreis Gesellschaft und

Integration wichtig, eine Beschlusslage zu schaffen. Dabei haben wir erstens für uns als Verband deutlich machen wollen, wie wir mit Linksextremismus auch bei Linksjugend und -partei umgehen wollen, denn diese können wir als teilweise vom Verfassungsschutz beobachtet nicht bedenkenlos als politische Partner ansehen. Zweitens bedarf es einer Sicherheitsstruktur, die zum einen keine bürgerrechtlichen Gefahren beinhaltet, aber dennoch einer gut vernetzten, europaweiten Szene beispielsweise durch eine grenzübergreifende Extremismusdatei gerecht wird. Im Umgang mit sozialistischem Erbe und aktuellen Gefahren durch Linksextremismus fordern wir bessere Aufklärung und Beendigung der Verharmlosung der zweiten deutschen Diktatur. Staatliche Gelder dürfen nicht an jene überwiesen werden, die diesen freiheitlichen Staat beseitigen wollen. Auch wollen wir gemeinsam mit anderen Demokratinnen und Demokraten das Engagement gegen Rechtsextremismus nicht den Linksextremisten überlassen.

Den Antrag mit diesen Inhalten haben die JuLis in Baden-Württemberg zum Landeskongress in Schwäbisch Hall direkt hinter den Leitantrag gemüllert – ein klares Zeichen. Mit wenigen Änderungen wurde der Antrag angenommen. Für ebenso wichtig hielten diesen Antrag auch die JuLis in ganz Deutschland: Auch hier landete der Antrag zum Bundeskongress in Bremen hinter dem Leitantrag. Leider wurde hier der Antrag nach einer kontroversen Debatte um den ursprünglich



Für eine Flashmob-Aktion haben JuLis aus dem ganzen Bundesgebiet beim vergangenen Bundeskongress in Bremen die Europahymne gespielt und gesungen.

beabsichtigten kritischen Umgang mit Linksjugend und -partei gekürzt. Dennoch freue ich mich als Leiter unseres Landesarbeitskreises und ursprünglicher Autor, dass der Antrag sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene angenommen wurde! Herzlichen Dank an allen, die daran mitgearbeitet haben! Der Erfolg zeigt einmal wieder: JuLis können mehr als Wirtschaft und Finanzen.

Wenn du auch Lust auf gesellschaftliche Themen hast, komm zu unseren regelmäßigen Sitzungen des Landesarbeitskreises Gesellschaft & Kultur!



Benjamin Brandstetter ist Vorsitzender des Kreisverbands Heidelberg und LAK-Leiter für Gesellschaft & Kultur.

Termine

26.05.2019 | Europawahl und Kommunalwahlen

14.06.2019 | Politisch-programmatisches Wochenende
der Friedrich-Naumann-Stiftung

29.06.2019 | Sitzung des erweiterten Landesvorstands

13.07.2019 | Landesparteitag der FDP Baden-Württemberg

26.07.2019 | Bezirksprogrammatisches Wochenende
Südwestfalen-Lippe

DEIN FEEDBACK



Wie hat dir die Juliette gefallen?
Was ist deine Reaktion auf das Heft?
Feedback kannst du jederzeit gerne
an goelz@julius-bw.de schicken oder auf
unserer Facebookseite hinterlassen!