

Antrag

der Abgeordneten Dr. Anna Christmann, Stefan Gelbhaar, Kai Gehring, Markus Tressel, Margit Stumpp, Beate Walter-Rosenheimer, Katja Dörner, Erhard Grundl, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Maria Klein-Schmeink, Ulle Schauws, Kordula Schulz-Asche, Kerstin Andreae, Lisa Badum, Ekin Deligöz, Katharina Dröge, Matthias Gastel, Anja Hajduk, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Dieter Janecek, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Claudia Müller, Dr. Ingrid Nestle, Corinna Rüffer, Stefan Schmidt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mobilitätsforschung neu denken – Experimentierräume für Stadt und Land schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Deutschland wird an verschiedensten Zukunftstechnologien im Mobilitätsbereich geforscht und das teilweise sehr erfolgreich. Bis die Bürgerinnen und Bürger von den neuen wissenschaftlichen Errungenschaften profitieren, dauert es jedoch häufig unnötig lange. Es hapert am zügigen Erkenntnis- und Technologietransfer in die Praxis. Damit die Menschen möglichst schnell von Innovationen profitieren, müssen innovative Mobilitätskonzepte schneller aus dem Labor auf Straße, Schiene und Radweg gelangen. Doch dafür fehlt oft das richtige Umfeld. Experimentierräume in Stadt und Land können genau das bieten. In ihnen können wissenschaftliche Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung durch eine enge Kooperation von Politik und Verwaltung mit Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft direkt zur Anwendung gebracht werden und unbürokratisch weiterentwickelt und ausprobiert werden.

Das Forschungsfeld der Mobilität bietet sich für die Schaffung von Experimentierräumen zum einen darum an, weil der Handlungsdruck in diesem Bereich sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum besonders hoch ist; zum anderen, weil der Forschungsstand an einem Punkt ist, an dem es jetzt ums Ausprobieren und Weiterentwickeln geht. So schafft die Digitalisierung ganz neue Möglichkeiten, mehrere Verkehrsträger für eine Strecke intelligent zu nutzen und so die berühmte letzte Meile zu überwinden (z. B. Sharing-E-Bike, E-Roller und ÖPNV). Auch lassen sich, beispielsweise durch den flächendeckenden Einsatz von Carsharing und intelligenter Verkehrssteuerung, große Effizienzgewinne erzielen. Zudem entstehen aktuell komplett neue Geschäftsmodelle im Mobilitätsbereich – und dies mit oder ohne deutsche Unternehmen. Auch die Frage, wie eine Stadt eine Ladeinfrastruktur für einen relevanten Anteil von E-Fahrzeugen bereitstellen kann, wird in der Theorie ausführlich diskutiert, aber bisher

nicht dem Praxistest unterzogen. In Oslo gibt es längst intelligente Parkhäuser, die nachts dafür sorgen, dass parkende Fahrzeuge nicht alle gleichzeitig aufgeladen werden. In Deutschland scheitern solche Projekte derzeit an aufwendigen Genehmigungsverfahren und der fehlenden Dichte an E-Fahrzeugen, die den Druck für kluge Lösungen erhöhen.

Dabei können Experimentierräume, teilweise mit Fokus auf den Bereich Mobilität, auf bisherigen Förderformaten der Länder durchaus aufbauen. Beispielhaft genannt werden können hier die Förderlinie zu Reallaboren¹, das Förderprogramm Wissenschaft für nachhaltige Entwicklung² oder das Testfeld „Autonomes Fahren“³.

Jetzt geht es um die Etablierung von Erprobungs- und Forschungsräumen für innovative Mobilitätslösungen substantieller Größe mittels Förderung durch den Bund. In ihrem Koalitionsvertrag benennen auch CDU, CSU und SPD die Notwendigkeit von Experimentierräumen, um „(...) innovative technische Systeme und neue Geschäftsmodelle zu erproben“ (Koalitionsvertrag, S. 35). Dieser Ankündigung muss jetzt ein ausformuliertes Konzept folgen.

Trotz Dieselskandals und drohender Fahrverbote hat es die Bundesregierung in den letzten Jahren versäumt, durch deutliche Innovationsanreize saubere Mobilität für unsere Städte voranzutreiben. Ein Dieselforum folgte auf das nächste, aber dies führte bisher nicht zu substantiellen Verbesserungen. Das von der Bundesregierung beschlossene Sofortprogramm „Saubere Luft“ wird voraussichtlich keinen signifikanten Beitrag zur Luftreinhaltung in den Städten leisten und wurde vom Deutschen Städtetag entsprechend als „unzureichend“ bewertet.⁴

Zukunftsweisende Mobilitätstechnologien, veränderte Mobilitätskulturen und moderne Infrastrukturen können in Experimentierräumen schnell und umfassend aus der Forschungs- in die Umsetzungsphase gelangen. Die Schaffung solcher Erprobungs- und Forschungsräume substantieller Größe kann einen entscheidenden Beitrag leisten, um unsere Städte und ländlichen Räume zukunftsfähig zu machen. Darüber hinaus führt die Förderung solcher Experimentierräume dazu, dass das Leben und Wirtschaften in Stadt und Land dauerhaft ökologisch verträglicher, sozial gerechter und ökonomisch tragfähiger als heute sein wird. Auch lässt sich durch solche Räume ein vertieftes Verständnis darüber entwickeln, wo weiterhin politische, rechtliche, technologische und kulturelle Handlungsbedarfe für innovative, zukunftsfähige Mobilität bestehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einzelne und zugleich groß angelegte Experimentierräume für Stadt und Land im Bereich Mobilität einzurichten. Dazu soll die Bundesregierung:

1. ganze Städte und ländliche Regionen als Experimentierräume fördern, um dort ganzheitliche und substantielle Veränderungen im Sinne einer umwelt- und klimagerechten Verkehrswende zu ermöglichen,
2. ggf. mit weiteren Partnern bis zu fünf Städte bzw. ländliche Regionen mit jeweils bis zu 75 Mio. EUR unterstützen, damit diese weithin sichtbare, innovative Mobilitätslösungen entwickeln können,

¹ <https://mwk.baden-wuerttemberg.de/de/forschung/forschungspolitik/wissenschaft-fuer-nachhaltigkeit/reallabore/>

² www.mwk.niedersachsen.de/startseite/themen/forschung/forschungsfoerderung_durch_mwk/neue_aus-schreibungen_und_laufende_programme/wissenschaft_und_nachhaltige_entwicklung/wissenschaft-fuer-nachhaltige-entwicklung--118898.html

³ <https://taf-bw.de/>

⁴ www.swr.de/swr2/programm/sendungen/interview-der-woche/interview-der-woche-helmut-dedy-deutscher-staedtetag-chef/-/id=659202/did=20992748/nid=659202/vadydb/index.html

3. sicherstellen, dass die Finanzmittel sowohl für inter- und transdisziplinäre (Begleit-)Forschung als auch für konkrete Umsetzungsmaßnahmen (z. B. Mobilitätstechnologien, Infrastrukturmaßnahmen, städtebauliche Maßnahmen etc.) genutzt werden können,
4. gewährleisten, dass innerhalb der Experimentierräume notwendige regulatorische Maßnahmen getroffen werden können, um zukunftsweisende Mobilitätstechnologie zeitlich und räumlich begrenzt austesten zu können,
5. Städte und ländliche Regionen in einem offenen Wettbewerbsverfahren auswählen und sicherstellen, dass der Experimentierraum Mobilität von der Breite der Akteure vor Ort getragen wird und die Beantragung der Mittel der Kommunen zusammen mit Wissenschaftseinrichtungen sowie Partnern aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft erfolgt,
6. die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern durch bewährte Beteiligungsformate über den gesamten Zeitraum der Experimentierräume gewährleisten,
7. eine zügige, unbürokratische und flexible Finanzierung ermöglichen, welche auch im Projektverlauf Anpassungen an verändernde Rahmenbedingungen erlaubt.

Berlin, den 2. Juli 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

In Experimentierräumen für innovative Mobilität können zukunftsweisende Technologien, veränderte Mobilitätskulturen und moderne Infrastrukturen schnell und umfassend aus der Forschungs- in die Umsetzungsphase gelangen. Sie bieten ungeahnte Möglichkeiten für einen beschleunigten Transfer von Forschungsergebnissen in die Praxis und leisten so einen entscheidenden Beitrag, Leben und Wirtschaften in Stadt und Land dauerhaft ökologisch verträglich, sozial gerecht und ökonomisch tragfähig zu gestalten. Viele inspirierende Ansätze für Experimentierräume sind bereits vorhanden und speziell im Mobilitätsbereich gibt es spannende Entwicklungen. Hierbei ist insbesondere das „Testfeld Autonomes Fahren“ zu nennen, welches Anfang Mai 2018 im Raum Karlsruhe an den Start ging⁵. Zugleich bieten Experimentierräume die Möglichkeit, neue Forschungsmodi wie beispielsweise der Reallaborforschung zu erproben. Bestehende Konzepte erfüllen aber jeweils nur teilweise die zuvor definierten Kriterien und sind auch bezüglich ihres konzeptionellen und finanziellen Umfangs wesentlich kleiner als das hier definierte Konzept der Experimentierräume für innovative Mobilität. So konnten mit der Förderung von Reallaboren in Baden-Württemberg sehr gute Erfahrungen gemacht werden und dabei Veränderungsprozesse vor Ort weiter verstärkt und transdisziplinär erforscht werden⁶. Ähnliches gilt auch für das Förderprogramm „Wissenschaft für nachhaltige Entwicklung“ der VolkswagenStiftung⁷. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls der durch das BMBF geförderte Wettbewerb „Zukunftsstadt“ zu erwähnen, welcher Städte und Kommunen unterschiedlichster Größe dabei fördert, Zukunftskonzepte für ihre jeweilige Kommune mit einer Vielzahl an Akteuren partizipativ zu entwickeln⁸. Der vom Branchenverband Bitkom ausgeschriebene Wettbewerb „Digitale Stadt“ fokussiert ganz bewusst nur eine Stadt, um eine hohe Leuchtturmwirkung zu entfalten⁹.

⁵ <https://taf-bw.de/>

⁶ <https://mwk.baden-wuerttemberg.de/de/forschung/forschungspolitik/wissenschaft-fuer-nachhaltigkeit/reallabore/>

⁷ www.mwk.niedersachsen.de/startseite/themen/forschung/forschungsfoerderung_durch_mwk/neue_aus-schreibungen_und_laufende_programme/wissenschaft_und_nachhaltige_entwicklung/wissenschaft-fuer-nachhaltige-entwicklung--118898.html

⁸ www.wettbewerb-zukunftsstadt.de/

⁹ <http://digitalestadt.org/bitkom/org/Digitale-Stadt/index-2.html>