

Beschlussempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
(18. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anna Christmann, Stefan Gelbhaar, Kai Gehring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/3160 –**

Mobilitätsforschung neu denken – Experimentierräume für Stadt und Land schaffen

A. Problem

Es wird in Deutschland bereits an verschiedensten Zukunftstechnologien im Mobilitätsbereich geforscht, doch es dauert zu lange, bis Bürgerinnen und Bürger davon profitieren und ein Erkenntnis- und Technologietransfer in die Praxis stattfindet. Dabei ist der Handlungsdruck bei der Mobilität sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum besonders hoch. Die Luftreinhaltung ist zum Beispiel ein drängendes Thema, insbesondere in den Städten. Außerdem ist der aktuelle Forschungsstand an einem Punkt, an dem viel ausprobiert werden muss. Für die Erprobung und Erforschung dieser Zukunftstechnologien fehlt es allerdings an einem geeigneten Umfeld.

B. Lösung

Damit die Menschen möglichst schnell von Innovationen profitieren, müssen innovative Mobilitätskonzepte schneller aus dem Labor auf Straße, Schiene und Radweg gelangen. Ganze Städte und ländliche Regionen sollen als Experimentierräume gefördert werden, um dort ganzheitliche und substantielle Veränderungen im Sinne einer umwelt- und klimagerechten Verkehrswende zu ermöglichen. Dafür sollen Finanzmittel zur inter- und transdisziplinären Forschung sowie für konkrete Umsetzungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Bis zu 75 Millionen Euro pro Stadt oder Region sollen in insgesamt bis zu fünf Städten bzw. Regionen bereitgestellt werden.

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags auf Drucksache 19/3160.

D. Kosten

Bei Umsetzung der im Antrag erhobenen Forderungen entstehen Kosten in Höhe von bis zu 375 Millionen Euro.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/3160 abzulehnen.

Berlin, den 13. März 2019

Der Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung

Dr. Ernst Dieter Rossmann
Vorsitzender

Andreas Steier
Berichterstatter

Dr. Manja Schüle
Berichterstatterin

Dr. Michael Ependiller
Berichterstatter

Dr. h. c. Thomas Sattelberger
Berichterstatter

Dr. Petra Sitte
Berichterstatterin

Dr. Anna Christmann
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Andreas Steier, Dr. Manja Schüle, Dr. Michael Ependiller, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Petra Sitte und Dr. Anna Christmann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf **Drucksache 19/3160** in seiner 58. Sitzung am 18. Oktober 2018 beraten und an den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Ausschuss für Tourismus, den Ausschuss Digitale Agenda und den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller sind der Auffassung, dass es in Deutschland häufig zu lange dauert, bis die Bürgerinnen und Bürger im Mobilitätsbereich von neuen wissenschaftlichen Errungenschaften aus der Forschung profitieren.

Es sei daher notwendig, innovative Mobilitätskonzepte schneller aus dem Labor auf Straße, Schiene und Radweg zu bringen. Für die Erprobung und Erforschung dieser Zukunftstechnologien fehle es allerdings an einem geeigneten Umfeld. Experimentierräume in Stadt und Land böten ein solches Umfeld.

Der Handlungsdruck bei der Mobilität in den Städten sowie auch im ländlichen Raum sei besonders hoch. Die Luftreinhaltung sei zum Beispiel ein drängendes Thema in den Städten, dass von der Bundesregierung nicht signifikant verbessert werde. Zudem entstünden derzeit komplett neue Geschäftsmodelle im Mobilitätsbereich. Außerdem sei der aktuelle Forschungsstand an einem Punkt, an dem viel ausprobiert werden müsse. So schaffe die Digitalisierung viele neue Möglichkeiten, z. B. durch die intelligente Nutzung mehrerer Verkehrsträger.

In Experimentierräumen könnten 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. Die Schaffung von Erprobungs- und Forschungsräumen in einer substantiellen Größe könne einen entscheidenden Beitrag leisten, um die Städte und den ländlichen Räume zukunftsfähig zu machen. Darüber hinaus führe 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 werde.

Der Deutsche Bundestag solle die Bundesregierung auffordern, einzelne und zugleich groß angelegte Experimentierräume für Stadt und Land im Bereich Mobilität einzurichten und dafür:

- ganze Städte und ländliche Regionen als Experimentierräume fördern;
- 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;
- sicherstellen, dass die Finanzmittel sowohl für inter- und transdisziplinäre Forschung als auch für konkrete Umsetzungsmaßnahmen genutzt werden können;
- gewährleisten, dass innerhalb der Experimentierräume notwendige regulatorische Maßnahmen getroffen werden können, um Mobilitätstechnologie zeitlich und räumlich begrenzt austesten zu können;
- Städte und ländliche Regionen in einem offenen Wettbewerbsverfahren auswählen und sicherstellen, dass der Experimentierraum 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 erfolge;

- die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern durch bewährte Beteiligungsformate über den gesamten Zeitraum der Experimentierräume gewährleisten und
- eine zügige, unbürokratische und flexible Finanzierung ermöglichen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat**, der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie**, der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend**, der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**, der **Ausschuss für Tourismus**, der **Ausschuss Digitale Agenda** und der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** haben in ihren Sitzungen am 13. März 2019 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/3160 empfohlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 21. Sitzung am 13. März 2019 beraten und empfiehlt die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/3160 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßt, dass das Thema Mobilität im Ausschuss zum jetzigen Zeitpunkt diskutiert werde. Ihr Antrag „Mobilitätsforschung neu denken“ sei schon etwas älter, habe aber im Hinblick auf aktuelle Diskussionen, z. B. über Grenzwerte und Fahrverbote, nicht an Aktualität eingebüßt.

Die Fraktion gehe davon aus, dass es im Ausschuss einen Konsens für wissenschaftsbasierte und faktenbasierte Politik gebe. In diesem Zusammenhang weist sie auf den aktuellen Forschungsstand zum Thema Grenzwerte und Luftreinhaltung hin. Zum einen habe die WHO 2013 Empfehlungen vorgelegt, welche die Grenzwerte, die man heute habe, untermauerten. Zum anderen werde in der WHO gerade an einer aktuelleren Studie gearbeitet, welche die Grenzwerte noch einmal daraufhin überprüfe, ob diese streng genug seien. Darüber hinaus habe sich die deutsche Fachcommunity sehr eindeutig geäußert. Die Deutsche Gesellschaft für Epidemiologie (DGEpi), die Deutsche Gesellschaft für medizinische Informatik, Biometrie und Epidemiologie (GMDS), die Deutsche Gesellschaft für Public Health (DGPH) und die Deutsche Gesellschaft für Sozialmedizin und Prävention (DGSMP) hätten in einer gemeinsamen Stellungnahme festgestellt, dass kein Zweifel daran bestehe, dass Luftschadstoffe aus Verbrennungsmotoren – auch unterhalb der derzeit geltenden europäischen Grenzwerte – gesundheitsschädigende Auswirkungen hätten. Zudem habe man am heutigen Tage eine Antwort aus Europa auf die Nachfrage des Bundesverkehrsministers Scheuer erhalten, wie man zu den aktuellen Grenzwerten stehe. Auch dort gebe es die eindeutige Einschätzung, dass wissenschaftliche Erkenntnisse immer wieder auf negative Auswirkungen für die Gesundheit hinwiesen. Es werde zudem geprüft, ob die Grenzwerte ausreichend streng seien. Es sei herausgestellt worden, dass sich Deutschland bisher leider nicht an einer Erhebung beteiligt habe, was die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für bedauernd erachtet. Zudem vermisse die Fraktion eine klare Stellungnahme, gerade auch aus dem Forschungsbereich. Die Forschungsministerin habe sich zunächst nicht geäußert, sondern auf das Verkehrs- und Umweltministerium hingewiesen. Mittlerweile habe sie klargestellt, dass es auch für die Politik ein sehr ernstes Thema sei, wenn wissenschaftliche Erkenntnisse – etwa zur Luftverschmutzung oder andere Forschungsständen – angezweifelt würden. Die Fraktion erfragt daher erneut, wie das BMBF zum Forschungsstand bei Grenzwerten und der Sinnhaftigkeit der aktuellen Debatte stehe.

In diesem Zusammenhang geht die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf ihren Antrag ein. Hierzu stellt sie fest, dass niemand Fahrverbote möchte und diese eine unbefriedigende Lösung darstellten. Allerdings gebe es die Grenzwerte seit Jahren und Deutschland habe diese auch immer mitgetragen. Neue Mobilitätskonzepte müssten daher mit einer größeren Kraft vorangetrieben werden, als das bisher der Fall sei. Das sei in der Vergangenheit versäumt worden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mache mit den Experimentierräumen für Stadt und Land einen entscheidenden Vorschlag, um wissenschaftliche Erkenntnisse, die sich bei neuen Mobilitätsformen bereits in den

Laboren befänden, endlich in die Umsetzung zu bringen. Es mangle nicht an der Erkenntnis an sich, sondern daran, die Kommunen in die Lage zu versetzen, Erkenntnisse umzusetzen. Ganz konkret wolle man daher ganze Städte und ländliche Regionen fördern, um dort ganzheitliche und substantielle Veränderungen im Sinne einer umwelt- und klimagerechten Verkehrswende zu ermöglichen. Man wolle dafür bis zu 75 Millionen Euro pro Stadt oder Region in ungefähr insgesamt fünf Regionen bereitstellen. Mit dieser Förderung könne man Projekte umsetzen und Infrastruktur vor Ort ausbauen. Dabei gehe es nicht nur um die Herstellung einzelner Testfahrzeuge im Labor, sondern u.a. um eine flächendeckend intelligente Parkraumbewirtschaftung und eine Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen, auch unter Einbindung der Zivilgesellschaft vor Ort.

Abschließend betont die Fraktion, dass man zukunftsfähige Mobilitätspolitik brauche, um zukünftig Fahrverbote zu vermeiden und nicht eine Debatte über Grenzwerte, die sich an der Vergangenheit orientiere.

Die **Fraktion der CDU/CSU** richtet zunächst den Blick darauf, was der Bund im Bereich der Mobilitätsforschung bereits auf den Weg gebracht habe. Man müsse feststellen, dass das BMBF in der letzten Legislaturperiode 400 Millionen Euro in den Bereich der Forschung investiert habe.

In Bezug auf den Antrag betont die Fraktion der CDU/CSU, dass man unterscheiden müsse, an welcher Stelle weitere Investitionen im Forschungsbereich nötig seien und was nicht Aufgabe des Forschungsbereiches, sondern der nachgelagerten Ebene sei.

Im Bereich der Forschung gebe es verschiedene Programme, die im Bereich des BMWi und des BMVI liefen. Die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM) koordiniere die verschiedenen Programme.

Es gebe in der Hightech-Strategie auch wesentliche Bestandteile der Programmpunkte, die sich bereits in der Umsetzung befänden und in dem Antrag nicht aufgeführt seien. Zudem gebe es die Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ mit Ansätzen im Forschungsprogramm für den städtischen Bereich. Die CDU/CSU-Fraktion bittet die Bundesregierung die diesbezüglichen Zuständigkeiten zu erläutern, da man weder in Kompetenzen der Länder noch der Kommunen eingreifen sollte. Die Fraktion sei ein Verfechter der Subsidiarität, das heiße, was die Kommunen bzw. Länder machen sollten, dass sollten sie in eigener Verantwortung tun. Diese hätten die Freiheiten, entsprechende Experimentierräume zu schaffen. Man schließe da auf Bundesebene nichts aus. Die Länder könnten dies zielgerichteter umsetzen. Man habe nicht den Anspruch, mit der „Gießkanne quer über alles drüber zu gehen“.

Die Fraktion der CDU/CSU erläutert ein paar Punkte, wie ihres Erachtens mit neuer Mobilität umgegangen werden solle. Man dürfe sich nicht nur auf E-Mobilität als eine eingeschränkte Technologie fokussieren. Vielmehr befürworte man Technologieoffenheit. Dies bedeute, dass man Systemgrenzen ansetze und dann beobachten müsse, was dabei herauskomme. Gerade bei der E-Mobilität sehe er die Problematik in der politischen Diskussion, dass man die Systemgrenzen immer nur eng setze. Man habe bis jetzt noch keine Lösung gefunden, wie man z.B. die Batterie nach ihrem Einsatz weiter verwenden könne. Man müsse schauen, dass man Forschungsaufgaben und Systemgrenzen so groß aufsetze, dass es Sinn ergebe.

Die CDU/CSU-Fraktion sehe den Verbrennungsmotor noch nicht abgeschafft. Wenn der Verbrennungsmotor mit synthetischen Kraftstoffen befeuert werde, dann könne etwas herauskommen, was im Rahmen der Verhältnisse akzeptierbar sei. Gerade bei synthetischen Kraftstoffen sehe man, dass diese zum großen Teil rußfrei und NOx-frei verbrennten. Es sei daher Ziel der Forschung, in diesem Bereich investieren zu können.

Die Fraktion hält fest, dass es in Deutschland eine große und starke Automobilindustrie gebe, die zum Rückgrat der deutschen Industrie gehöre und von der etwa zwei Millionen Menschen lebten. Daher müsse man sich Gedanken machen, wie man die Wertschöpfung weiter in Deutschland behalten könne. Dies sollte auch ein zentraler Punkt der Forschungsförderung sein. Es seien verschiedene Konzepte denkbar, über die man sich Gedanken machen müsse. Im Bereich autonomes Fahren sei man sehr gut aufgestellt. Die Hälfte der Patente im autonomen Fahren werde von der deutschen Automobilindustrie angemeldet. Hier ließen sich auch neue, nachhaltige Freiräume schaffen.

Die Fraktion der CDU/CSU betont, dass der Individualverkehr gerade im ländlichen Raum auch in Zukunft weiter notwendig sei. Auch hier müsse die Mobilitätsforschung ansetzen, damit man Konzepte systemübergreifend weiterentwickle und neu denke, ohne den Individualverkehr einfach nur zu verurteilen. Man müsse an diesen Punkt technologieoffen herangehen.

Die **Fraktion der AfD** führt aus, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in ihrem Antrag die Schaffung von Experimentierräumen für die Mobilitätsforschung fordern und dazu regulatorische Maßnahmen zeitlich und räumlich begrenzen wollen, um neue Technologien zu testen. Zudem sehe der Antrag vor, dass deutschlandweit bis zu fünf Standorte mit jeweils bis zu 75 Millionen Euro gefördert werden sollten, was insgesamt 375 Millionen Euro Steuergeld wären.

Die AfD-Fraktion erachte die regulatorischen und bürokratischen Hürden in Deutschland in sehr vielen Bereichen als zu hoch. Innovation und Entwicklung von Forschungsergebnissen in marktreife Produkte und Dienstleistung würden dadurch bei Privatunternehmen – wie Start-ups oder dem klassischen Mittelstand – stark eingeschränkt. In der Liberalisierung von Rahmenbedingungen sehe man durchaus einen besseren Ansatz, da man so den Unternehmen die Freiheit gebe, ihre Dienstleistungen und Produkte selber zu entwickeln und innovativ zu sein. Insofern stellten die bezeichneten Experimentierräume durchaus ein interessantes Konzept dar. Der regulatorische Ansatz gebe zumindest vor Ort die Möglichkeit, neue Innovationen in den Markt zu bringen.

Die Fraktion der AfD trägt vor, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sinne einer „großen Transformation“ 375 Millionen Euro Steuergeld ausgeben möchte, um ihr wohlgesonnene Technologie zu fördern. Die AfD-Fraktion gehe zum Beispiel nicht davon aus, dass ein Ingenieur mit einem technischen Forschungsprojekt zur Verbesserung von Verbrennungsprozessen in Dieselmotoren gefördert würde, obwohl Diesel eine Schlüsseltechnologie in Deutschland sei. Insofern mangle es an der Forschungsfreiheit und der Antrag stelle sich als „Schaufensterantrag“ dar. Bereits bestehende große Anstrengungen der Universitäten, der außeruniversitären Forschungseinrichtungen, der Akademien und der Wirtschaft würden im Antrag übersehen. Die Fraktion weist zudem auf die 400 Millionen Euro hin, die vom BMBF bereits in diesem Bereich investiert würden.

Das kürzlich vorgestellte Demo-Modell eines Flugtaxi von Airbus zeige, dass Unternehmen bereits in Innovationen investierten, um das Potential am Markt abzuschöpfen. Es gebe weitere Beispiele, wie zum Beispiel „Cambio“ CarSharing in Aachen, die kommunal organisiert und finanziert seien, oder Apps wie Uber, die rein privat entwickelt worden seien.

Die AfD-Fraktion hebt hervor, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit Steuergeld „sichtbare“ Mobilitätslösungen entwickeln wolle und somit einen größeren Fokus auf „öko-populistisches“ Marketing lege. Die ökonomische Nachhaltigkeit der umgesetzten Projekte finde im Antrag hingegen keine Erwähnung. Es bestehe daher die Gefahr, dass man aus 375 Millionen Euro Anschubfinanzierung eine Dauersubventionierung mache und den Steuerzahler deutlich belaste. Der Bund solle als Investor auftreten, was häufig sehr schief gehe.

Zuletzt weist die Fraktion der AfD auf ein Subsidiaritätsargument hin. Die angesprochene Mobilität in Städten, wie zum Beispiel das im Antrag erwähnte intelligente Parkhaus, seien lokale Projekte, die von Kommunen und Bundesländern wesentlich besser bewertet werden könnten als von Bundespolitikern. Ein Stadtrat werde sich genau überlegen, ob er zwei Millionen Euro für die Intelligenz eines Parkhauses „in den Sand setze“. Dieser müsse wesentlich mehr auf die ökonomische Nachhaltigkeit achten als Bundespolitiker, die Fördergelder bereitstellten. Bei der allgemeinen finanziellen Unterstützung von Ländern und Kommunen für solche Projekte sei man durchaus gesprächsbereit. Dieses Thema werde zudem bei der Grundsteuerdebatte diskutiert. Im Ergebnis lehne die Fraktion der AfD den Antrag ab.

Die **Fraktion der SPD** stimmt mit den Forderungen im Antrag der GRÜNEN insofern überein, als es Mobilitätskonzepte brauche. Allerdings befänden sich viele der im Antrag benannten Forderungen und Hinweise bereits in der Koalitionsvereinbarung oder in der Umsetzung.

Die SPD-Fraktion geht sodann auf den Punkt im Antrag ein, der den flächendeckenden Einsatz von Car- und Bike-Sharing befürworte. Man dürfe hierbei nicht den Fehler machen, Geschäftsmodelle großer Monopolisten zur neuen Segnung für Stadt und Land zu erklären. Die Fraktion merkt an, dass sich z. B. im Umkreis des Reichstagsgebäudes viele Fahrräder befänden, die entweder auf der Straße lägen, kaputt seien oder nicht gebraucht würden. Das zeige, dass sich der Experimentierraum Berlin schon jetzt gegen diese Räder wehre, die billig produziert seien, bestimmte Stadtbereiche „vermüllten“ oder ihre Nutzer zwingen, sensible Daten preiszugeben. Man müsse daher ziemlich genau aufpassen, welche Modelle man sich in Anträgen wünsche.

Richtig sei aber, dass es wenig hilfreich sei, sich in einer Debatte um die Luftreinhaltung in Städten zu stark auf die Frage der Gemeinnützigkeit der Deutschen Umwelthilfe zu fokussieren. Zudem teilt sie die Meinung, dass es eher um eine richterliche Entscheidung zum Thema Abgaswerte gehen müsse.

Dennoch lehne die Fraktion der SPD den Antrag ab, da viele darin enthaltene Programmpunkte oder -forderungen bereits in der Erarbeitung seien. Die Fraktion wünsche sich, dass man gemeinsam den nächsten Schritt gehe und an gemeinwohlorientierten Programmen arbeite, die erforschten, wie datenbasierte Geschäftsmodelle der bisherigen Anbieter kritischer und unverblümter, vor allem im Bereich des Car- und Bike-Sharings, in den Blick genommen werden könnten.

Die **Fraktion der FDP** sieht den leidenschaftlichen Appell der GRÜNEN für freie Forschung angesichts ihrer Begeisterung für Fahrverbote skeptisch.

Das Verständnis der FDP-Fraktion von Experimentierräumen gehe weit über das Verständnis der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hinaus. In den Anträgen der FDP-Fraktion zur Künstlichen Intelligenz oder im Programm zur Beschleunigung der Digitalisierung in Deutschland fordere man die Bundesregierung auf, die Einrichtung von digitalen Freiheitszonen zu ermöglichen, um bundesweit Experimentierräume für Innovation, Start-ups, Spin-offs und innovative Mittelständler zu schaffen, in denen ganz andere regulatorische Freiheiten möglich seien. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN komme mit dem Thema Freiheitsraum und Experimentierzone auf den ersten Blick „sympathisch“ daher, bei genauerer Betrachtung stelle er jedoch eine „Freiheit für die Einengung“ dar. Die FDP-Fraktion stehe für Experimentierräume, die möglichst cross-sektoral sowie technologieoffen und nicht unisektoral seien. Die Bemerkungen der GRÜNEN und der AfD zu den Ausführungen der FDP-Fraktion zu Flugtaxis im Plenum zeigten, wie eng die GRÜNEN Mobilität definierten und wie archaisch die AfD die Welt von heute betrachte.

Wenn man über Experimentierräume nachdenke, dann solle das nicht nur die Elektromobilität einschließen, sondern müsse auch den modernsten Diesel, Wasserstoff und Biomasse umfassen und den Bereich auf dem Boden, in der Luft und unter der Erde miteinbeziehen. Dann spreche man wirklich über experimentelle Räume auf dem Gebiet der Mobilität. Zudem könne man noch einen Schritt weitergehen und darüber nachdenken, wie im Bereich der Verwaltung entbürokratisiert werde, wie im Bereich des Steuerrechts neue Geschäftsmodelle steuerlich erleichtert würden und wie im Bereich der Arbeit innovationsförderliche Arbeitszeiten, Arbeitsort und Arbeitszeit-souveränität gefördert würden. Dies sei ein sehr breites, technologieoffenes und sektorübergreifendes Verständnis von Freiheitszonen, bei dem es sich um freiheitgebende Ökosysteme handle. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei der „Veggie-day“ übertragen auf die Verkehrspolitik, bei dem das Experimentieren nur auf dem von den GRÜNEN programmierten Wege erfolgen solle.

Die FDP-Fraktion hält fest, dass man in Deutschland breit aufgestellte Freiheitszonen, experimentelle Innovations- und Wachstumskerne, Mittelständler mit Start-ups vernetzt zum Thema Mobilität, Bildung, Gesundheit und Kultur brauche und nicht ein unisektorales Konzept von Experimentierräumen. Aus diesem Grunde lehne die FDP-Fraktion den Antrag ab.

Die **Fraktion DIE LINKE**. weist zunächst darauf hin, dass Mobilität mehr als Verkehr sei. Dies müsse in der Debatte um Mobilitätsforschung und Experimentierräume Berücksichtigung finden. Nicht nur technologische Entwicklungen sollten im Fokus stehen, sondern auch, welche sozialen Lasten entstünden und was im Alltag der Städte passiere.

Nach Ansicht der Fraktion DIE LINKE. greife der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ein drängendes Problem auf. Die Fraktion DIE LINKE. merkt an, dass es ein ähnliches Programm der Bundesregierung gebe. Sie bittet die Bundesregierung, die Gemeinsamkeiten bzw. Unterschiede im Ansatz zwischen dem Antrag der GRÜNEN und dem Programm der Bundesregierung aufzuzeigen.

Der Antrag spreche überwiegend verkehrsbezogene Probleme an und fokussiere sich auf private und öffentliche Mobilität. Das Problem sei, dass Mobilität zu viel in der gegenwärtigen Lebensweise gedacht werde. Wenn man politische Voraussetzungen für die Änderung der Lebensweise schaffe, könne dies einen ganz anderen Ausgangspunkt bilden, um Mobilität neu zu denken.

Die Fraktion DIE LINKE schließt sich dem Konzept der GRÜNEN an, Mobilitätsforschung ausreichend zu finanzieren und teilt die Ansätze für ein kostenfreies ÖPNV oder die Zulassung kommunal regulierter Sharing-Anbieter. Insbesondere in einer Übergangsphase müsse man sich über die sinnvolle Größe und Ausstattung von Fahrzeugflotten Gedanken machen. Diese müssten inklusiv gedacht werden und Familien mit kleinen Kindern und Menschen, die über Mobilitätseinschränkungen verfügten, mit berücksichtigen.

Schließlich hebt sie den massiven Ausbau von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur hervor. Hier müsse man das Berliner Mobilitätsgesetz aufmerksam auf Bundesebene beobachten, insbesondere auch mit Blick auf die Ausstattung der Flotten von Bussen mit Wind- und Sonnenenergie.

Die Fraktion unterstreicht, dass man verschiedene Modelle denken müsse. Man rede zu wenig über wasserstoffbasierte Mobilitätskonzepte. Im mitteldeutschen Raum gebe es beispielsweise einen Verbund, dem über 100 Beteiligte angehörten und der solche Modelle in absehbarer Zeit anbieten wolle. Dies könne Konfliktfragen zwischen Elektromobilität und Ökologie lösen. Trotzdem werde die Fraktion DIE LINKE. dem Antrag zustimmen.

Die **Bundesregierung** führt zu der Frage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Umgang mit wissenschaftspolitischen Diskussionen aus, dass man im Januar dieses Jahres die Leopoldina gebeten habe, sich mit dem Thema „Grenzwerte für die Belastung der Atemluft mit Stickoxiden“ zu befassen und bis zum Frühjahr eine wissenschaftliche Stellungnahme zu erarbeiten, die die Methoden und Bewertungen darlege. Hierbei gehe es insbesondere um die Frage, wie Grenzwerte ermittelt und festgelegt werden sollten. Man hoffe hier ein verlässliches Fundament zur Einordnung dieser Fragen zu bekommen.

Zur Anmerkung der CDU/CSU-Fraktion hebt die Bundesregierung hervor, dass man Subsidiarität als sehr wichtig erachte. Die Bundesregierung wisse, wer Kompetenzträger sei und wolle diese nicht bevormunden. Vielmehr gehe es darum, Hilfestellung bei den Forschungsaktivitäten zu geben, die das BMBF auf den Weg bringe. Die Bundesregierung verstehe sich als Helfer und Unterstützer von Städten, Gemeinden, Landkreisen, welche sowohl im ländlichen Raum wie auch im stadtnahen Bereich die Frage der Mobilität organisierten. An dieser Stelle habe man die Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ auf den Weg gebracht, um mit den Städten und Gemeinden Reallabore und Experimentierräume zu schaffen. Die Agenda sei im Dezember 2018 veröffentlicht worden. Am 7. Februar 2019 sei zu ihrer Umsetzung die erste Förderrichtlinie herausgegeben worden. Die Förderrichtlinie Mobilitätswerkstatt 2025 adressiere viele der auch im Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angesprochenen Forderungen. Die Bundesregierung habe die Absicht, im Rahmen der Forschungsagenda „Nachhaltige urbane Mobilität“ weitere Aktivitäten auf den Weg zu bringen. Da gehe es zum Beispiel auch um die Frage der Batterien und Batteriespeichermöglichkeiten sowie um die Fragestellung, wie man im Bereich Klimaschutz mit Innovation umgehen könne. Dies betreffe zwar nicht direkt Mobilität, trage aber zu der Frage bei, wie man eine vernünftige Mobilitätsforschung organisieren könne.

Berlin, den 13. März 2019

Andreas Steier
Berichtersteller

Dr. Manja Schüle
Berichterstellerin

Dr. Michael Ependiller
Berichtersteller

Dr. h. c. Thomas Sattelberger
Berichtersteller

Dr. Petra Sitte
Berichterstellerin

Dr. Anna Christmann
Berichterstellerin

