JUNG+LIBERAL

Das MITGLIEDER-MAGAZIN der Jungen Liberalen

ZWISCHEN BITS UND RÄDERN

Ausgabe **02/2023** | F 54017 | ISSN 1860-5648 | www.julis.de

Freie Demokraten
Fraktion im Bundestag FDP

HIER BEGINNT DEIN WEG

mit den Freien Demokraten

Mit dem „Entry Program“ der FDP-Bundestagsfraktion möchten wir junge Talente frühzeitig entdecken, fördern und für die Arbeit im politischen Betrieb begeistern. Im Fokus steht daher, dass ihr euch ausprobieren und mitgestalten dürft und auf Augenhöhe eure Meinung einbringt.

Die Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag bietet im Rahmen des „Entry Programs“ folgende Möglichkeiten an:

- Ausbildung zur Bürokauffrau und zum Bürokaufmann
- Praktika für Studentinnen und Studenten
- Beschäftigung als Werkstudentin und Werkstudent
- Beschäftigung als Rechtsreferendarin und Rechtsreferendar
- FSJ Politik

WEITERE INFORMATIONEN ZUM PROGRAMM UND DER BEWERBUNG FINDEST DU HIER:

05/2023 | V.i.S.d.P. Fraktion der Freien Demokraten im Deutschen Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

LEONARD KERN-WAGNER (22)
ist Chefredakteur der jung+liberal. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im NRW-Landtag und bekennender Zeitungsjunkie. Lieblingsteile: Politik, Wirtschaft, Finanzen und die Rezeptseite. Du erreichst ihn unter *kern-wagner@julis.de*

SAMUEL KESSLER (21)
ist stellvertretender Chefredakteur der jung+liberal. Er kommt gebürtig vom Bodensee und studiert derzeit dual Wirtschaftsinformatik in München. Die Themen Wirtschafts- und Außenpolitik liegen ihm besonders am Herzen. Du erreichst ihn unter *samuel.kessler@julis.de*

Euer **Feedback** zur **Ausgabe**

Liebe Julis,

wir Liberale sind Optimisten. Wir freuen uns auf die Zukunft und begreifen technischen Fortschritt primär als Chance. Leider ist diese Haltung in der politischen Debatte kein Allgemeingut. Das zeigt sich hervorragend in den Politikfeldern der Digitalisierung und des Verkehrs. Bei ChatGPT ist der erste Reflex an vielen Stellen, beispielsweise im Bildungswesen, zunächst einmal: „Verbieten und Beschränken“. Die Digitalisierung insgesamt, wie alle industriellen Revolutionen, wird treu begleitet von vermeintlich todsicheren Prognosen über Massenarbeitslosigkeit und das Obsoletwerden des Menschen. Und die verkehrspolitische Debatte wird unter anderem von kleingeistigen Klebstofffans vorangetrieben, die als große Vision für unser Land nur „Weniger“ anzubieten haben. Weniger Mobilität, weniger Marktwirtschaft, weniger Wohlstand. Umso wichtiger war es uns, diese Ausgabe für einen optimistischen und lösungsorientierten Ausflug in den Bereich der Digital- und Verkehrspolitik zu nutzen. Beide Bereiche sind für die Zukunft Deutschlands zentral. Ein Land Zwischen Bits und Rädern. Unser zuständiger Bundesminister, Dr. Volker Wissing, eröffnet die Ausgabe mit einem Gastbeitrag über die Vernetzung beider Bereiche. Die zahlreichen Autoren aus unseren Reihen schreiben, interviewen und diskutieren anschließend über Breitbandausbau, KI im Bildungswesen, die Zukunft kommunaler Verkehrspolitik, über autonomes Fahren, das 49€-Ticket und vieles mehr. Gemeinsam ist uns eine Ausgabe gelungen, die beide Bereiche in Ihrer thematischen Vielfalt berücksichtigt. Darüber hinaus findet ihr wieder ein Buchtipp, Veranstaltungshinweise aus dem Bundesverband und einen brandneuen Mitgliederleitfaden im wahrsten Sinne des Wortes.
Wenn diese Ausgabe bei euch das Interesse wecken sollte, einmal selbst für das Mitgliedermagazin der Jungen Liberalen Artikel zu verfassen, könnte ihr Samuel ***(samuel.kessler@julis.de)*** eine Mail schreiben und euch in den unverbindlichen Autorenverteiler eintragen lassen. Wir wünschen euch viel Freude und neue Erkenntnisse mit dieser Ausgabe.

Euer Leo & Samuel

Zum Abschied

In den letzten knapp zwei Jahren durfte ich unsere jung+liberal als Chefredakteur verantworten. In dieser Zeit haben wir der j+l ein neues Design verpasst, den Umfang der Print-Ausgabe um 50% gesteigert, zahlreiche Erstautoren begrüßen dürfen und mit den Ausgaben ganz unterschiedliche brennende Themen bearbeitet: vom demographischen Wandel über die Zukunft Europas und der Sicherheitslage in Folge des russischen Überfalls auf die Ukraine, über Krisenbewältigung und eine erste Ampelbilanz bis zum Fachkräftemangel und jetzt der Infrastruktur- und Digitalpolitik. Ich möchte mich bei allen bedanken, die das möglich gemacht haben: dem Bundesvorstand für das Vertrauen, dem Team der Bundesgeschäftsstelle, dem Gestalter hinter dem oft gelobten Design unserer Ausgaben und ganz besonders den Dutzenden von Autoren, mit denen ich zusammenarbeiten durfte. In wenigen Wochen wird die jung+liberal mit allen zukünftigen Ausgaben endlich auch als Online-Blog zur Verfügung stehen, auf dem unsere Mitglieder die Artikel noch leichter finden und lesen können. Damit wird dann auch das letzte große Projekt abgeschlossen, dass ich mir für dieses Magazin vorgenommen habe. Aus diesem Grund gebe ich die Chefredaktion zur nächsten Ausgabe an meinen bisherigen Stellvertreter Samuel ab. Ich wünsche ihm auch an dieser Stelle viel Erfolg und allen zukünftigen Autoren: „Viele Freude beim Schreiben!“

Euer Leo

INHALT

Seite 8
GASTBEITRAG VON DR. VOLKER WISSING: Digital statt durcheinander

Seite 10
JOHANNA KOCH: Flugtaxen - Wings for future

Seite 12
JOHANNES DALLHEIMER: Autonomes Fahren - Die Zukunft des Verkehrs

Seite 14
LAURENZ FRENZEL: DBakel - Zwischen Verspätung und Zukunft

Seite 16
ROMAN FRIEDRICH UND TIM PIETROWSKI: Interview - Quo vadis Digitalisierung

Seite 20
ELENA DEWITT UND HILDE BRANDNER: Debattenarena zum 49€-Ticket

Seite 22
MANDY CHRISTIN NASGOWITZ: KI - Chance oder Risiko?

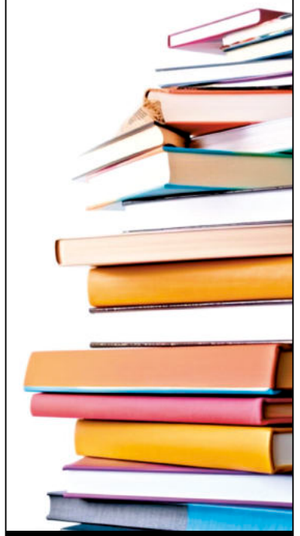
Seite 26
ALEXANDER KOBUSS: Zurück zur Natur oder vorwärts in die Zukunft?

Seite 28
ALEXANDER BEECK: KI in der Bildung - Keine Angst vor ChatGPT

Seite 30
JULIEN FRANÇOIS SIMONS: 60 Jahre Elysée-Vertrag - Für mehr grenzüberschreitende Kooperation

Seite 32
ERIK PIET JÄGER: Fachkräftemangel! Doch nicht so schlimm?

Seite 34
LAURENT PUTZIER: Lesezeichen



WEITERES

Seite 3
Editorial

Seite 6
Neumitgliederleitfaden

Seite 19
NETZWERK 80: Unterstützung für die Jungen Liberalen

Seite 24
BUNDESVERBAND: Das schwarze Brett

Seite 35
Impressum

Dein Engagement bei den Jungen Liberalen

HIER GEHTS LOS

Willst Du Dich bei den JuLis engagieren?

Nein

Yes

Ja

Wo möchtest Du Dich einbringen?

Hauptsache Aktiv dabei!

Vor Ort

Gerne auf Bundes- oder Landesebene

Worauf hast Du Lust?

Coole Leute kennenlernen, NETWORKEN und viel rumkommen.

Ich möchte mein TALENT EINBRINGEN und die JuLis maßgeblich mitgestalten.

Welches Talent hast du?

Hast Du bereits Deinen Kreisvorsitzenden informiert?

Habe keine Kontaktdaten.

Check am besten mal den INSTAGRAM-ACCOUNT deines KVs aus und schreib eine DM. Alternativ melde dich bei uns unter info@julis.de!

Ja klar!

Werde ich machen

Dann auf gehts!

An was denkst Du, wenn Du dieses Bild siehst?

WHAT?! Die Dinger gibt es immer noch? Direkt mal die Beschlusssammlung der Julis durchforsten und einen Antrag schreiben.

Krass, in anderen Ländern auf der Welt steht so ein Schrott nicht mal im Museum.

Lol, erstmal n Reel machen #oldschool #backtothe90s

Sind die DGUV-geprüft? Wie viele Ansilumen hat das Teil? Kann der 4K 60FPS?

Simpel: An und Aus. 0 und 1. Die Basis jedes digitalen Gerätes – aber sollten wir mal updaten.

ANTRÄGE schreiben, sich in Themen reinfuchsen und politische Zusammenhänge erfassen finde ich großartig. Ich habe ein gutes, präzises Ausdrucksvermögen und kenne mich besonders gut in einigen Politikbereichen aus.

Welche Themen interessieren Dich?

Alles – bei denJuLis muss man Allrounder sein.

Ich habe bestimmte Themen für die ich mich interessiere.

Ich kenne mich mit einem LAND ODER EINER WELTREGION besonders gut aus. Ein Mulit-Sprachtalent binich auch.

Ich heiße Photoshop-Philipp, bin ein laufender MEME-GENERATOR und meine Tweets stellen El Hotzo in den Schatten.

Meine VIDEOS aus YouTube landen in den Trends. Versprochen. Fotografieren ist meine Leidenschaft. Außerdem bringe ich die Veranstaltungstechnik der JuLis aufs nächste Level.

Ich bin der Überzeugung, dass Politik Vorreiter für DIGITALISIERUNG sein muss. Ich entwickle gerne und Azure, Dock und Git sind meine besten Freunde. Außerdem findet ich UX/UI ne ziemlich coole Sache.

Ich bin leidenschaftlicher Kommunalpolitiker. Ich brenne für die Themen bei mir vor Ort und möchte zeigen, dass wir JuLis Probleme auf LOKALER EBENE anpacken.

Bundes-arbeits-kreise

Intkom

Social Media Squad

Camera & Event Squad

IT-Squad

Lokal-helden

PROGRAMMATIK-GURU

Egal ob Du Allrounder oder Experte in einem Gebiet bist: Du bist richtig in einem unserem Bundesarbeitskreise (BAKs). Sie sind unsere programmatische Ideenschmiede und decken alle wichtigen Politikbereiche ab. Jedes Mitglied kann sich einbringen und ist stimmberechtigt. Melde Dich einfach bei der zuständigen BAK-Leitung unter julis.de/bak.

INTERNATIONAL EXPERT

Wenn Du Dich besonders für internationale Politik interessierst, ist das Internationale Komitee das Richtige für Dich. Für jede Weltregion gibt es eine Gruppe, schau mal unter julis.de/intkom vorbei.

SOCIAL MEDIA MANAGER

Als Mitglied im Social Media Squad kannst Du dafür sorgen, dass wir auf Instagram, Twitter & Co. noch aktueller, effektiver und reichweitenstärker werden. Dank der verschiedenen Arbeitsbereiche ist für jeden etwas dabei! Ob Community-Management, Grafik- und Kachelgestaltung oder strategische Planung – talentierte JuLis können sich direkt einbringen. Interesse? Schreibe einfach eine Mail an unsere BuVo-Mitglieder Helena (helena@julis.de) und Maxima (trabert@julis.de).

EVENTINATOR

Als Mitglied im Camera & Event Squad kannst Du dafür sorgen, dass unsere neuen Video- & Streaming-Formate sowie Großveranstaltungen noch innovativer und professioneller aufgestellt sind. Deine Einsatzbereiche sind Verbandsveranstaltungen und Twitch-Streams. Dazu kommen die Erstellung von Fotos und Videos für unsere Öffentlichkeitsarbeit. Wenn Du Dich mit Veranstaltungstechnik oder Fotografie und Videocontent auskennst, ist Dein Ansprechpartner unser Stv. Bundesvorsitzender Tobi (weiskopf@julis.de).

IT-SPEZIALIST

Du realisierst im IT-Squad die Digitalisierung des Verbandes. Dabei kannst Du Dich mit Deinen Fähigkeiten austoben und zum Beispiel unsere JuLi-App mitentwickeln. Azure, Docker und Git sind für Dich keine Fremdwörter? Dann melde Dich bei per Mail bei unserem Chief Digital Officer Piet (schwarz@julis.de).

NETWORKER

Komm zu unseren Events und lerne viele JuLis kennen! Auf dem Bundeskongress (BuKo) warten auf Dich neben spannenden Debatten ein buntes Rahmenprogramm und eine BuKo-Party. Darüber hinaus haben wir über das ganze Jahr verteilt Seminare und Veranstaltungen. Auch Dein Landesverband und die JuLis bei Dir vor Ort bieten tolle Events an. Über die Termine wirst Du per Mail oder über Social Media informiert. Eine aktuelle Übersicht findest Du außerdem unter julis.de/event

LOKALHELD

Wir wollen unsere kommunale Basis ausbauen und mit gemeinsamen Antragsinitiativen jungliberale Inhalte und Ideen verwirklichen. Dafür vernetzten sich bei den JuLi-Lokalhelden über 100 jungliberale Mandatsträger und leidenschaftliche Kommunalpolitiker aus der gesamten Bundesrepublik. Schreibe unseren Lokalhelden-Managern Erik (erik.jaeger@julis.de) und Louis

DIGITAL

STATT DURCHEINANDER: WIE DATEN, KI UND CO UNSEREN ALLTAG VERBESSERN

Ein Gastbeitrag von Dr. Volker Wissing MdB

Die Digitalisierung bereichert unser Leben: Sie macht unseren Alltag einfacher, unsere Arbeit effizienter, unsere Mobilität nachhaltiger. Leider nutzen wir die enormen Chancen der Digitalisierung in Deutschland noch zu wenig – und behindern uns in vielen Bereichen selbst. Unsere öffentliche Verwaltung etwa arbeitet mit zu vielen unterschiedlichen digitalen Systemen, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Die Folge sind ineffiziente Strukturen, lange Wartezeiten und genervte Bürger und Unternehmer. Das wollen wir ändern: Mit besseren Schnittstellen, mehr Koordination sowie einheitlichen Standards und Normen beenden wir das Digital-Durcheinander in Deutschland.

Als ersten Schritt haben wir die nationale Digitalpolitik neu ausgerichtet. Dazu haben wir die Digitalstrategie der Bundesregierung erarbeitet. Sie priorisiert besonders wichtige Handlungsbereiche, in denen wir die Hebel ansetzen: digitale Netze und Daten, digitale Identitäten und moderne Register sowie international einheitliche technische Normen und Standards.

Maßnahmen in diesen Bereichen sind zentral für die gesamte digitale Entwicklung in Deutschland. Außerdem enthält die Strategie Leuchtturmprojekte der einzelnen Ressorts, zum Beispiel die elektronische Patientenakte oder den digitalen Ausweis auf dem Smartphone. Mit diesen Projekten wollen wir das Leben und den Alltag konkret verbessern und unser Land voranbringen. Die Ressorts haben bereits damit begonnen, ihre Maßnahmen und Projekte

umzusetzen. Unterlegt haben wir die Strategie mit Kernzielen, die wir bis zum Ende der Legislaturperiode erreichen wollen. Begleitet und unterstützt werden wir dabei vom „Beirat Digitalstrategie Deutschland", dem Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft angehören.

Ein Schwerpunkt der Digitalstrategie ist das bessere Bereitstellen von Daten, DEM Rohstoff für digitale Ideen und Geschäftsmodelle. Sie müssen möglichst breit verfügbar, leicht zu finden, einfach zugänglich und nutzbar sein. Dafür erarbeitet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zusammen mit dem Wirtschaftsministerium und dem Innenministerium eine neue Datenstrategie der Bundesregierung. Mit ihrer Hilfe wollen wir nicht nur ein verlässliches, sicheres Umfeld für das Nutzen von Daten schaffen, sondern auch auf eine neue Datenkultur in Deutschland und Europa hinwirken, die für Mut und Offenheit steht.

Ein Baustein dabei sind Datenräume und -plattformen, die einen rechtssicheren Austausch ermöglichen – und das über Sektorengrenzen hinweg.

Der Mobilitätsbereich wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Was das Bereitstellen von Daten betrifft, zählt er zu den Vorreitern. So gibt es hier etwa die Mobilithek, in der bereits offene staatliche Mobilitätsdaten sowie Verkehrs- und Reiseinformationen zugänglich sind. Mit dem Mobility Data Space (MDS) haben Bund und Wirtschaft außerdem einen Datenraum aufgebaut, in dem bereits IT- und Mobilitätsdienstleister, Automobilzulieferer, Start-ups sowie Akteure aus Wissenschaft und Luftfahrt ihre Daten austauschen. Und es werden immer mehr: Die Data Sharing Community wächst stetig weiter. Noch mehr Schwung wird das Verknüpfen von Mobilithek und MDS zu einem umfangreichen Mobilitätsdatenökosystem bringen.

Dr. Volker Wissing MdB, Bundesminister für Digitales und Verkehr

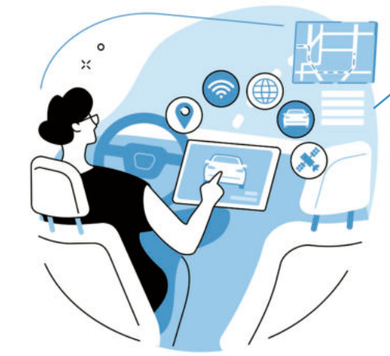
Mithilfe der Datennutzung können Ideen und digitale Lösungen entstehen, von denen wir alle profitieren. Im Verkehrsbereich sind das zum Beispiel vernetzte Fahrzeuge, die sich in Echtzeit gegenseitig vor Gefahren wie Schnee, Eis oder Unfällen frühzeitig warnen; oder intelligente Verkehrsleitsysteme, die uns ohne Umwege und unnötige Emissionen ans Ziel bringen – und die auch noch dabei helfen, schnell einen Parkplatz zu finden. Die Vorteile sind offensichtlich: besserer Verkehrsfluss, weniger Staus und Stress, bessere Luftqualität in den Städten, weniger CO2-Emissionen und damit mehr Klimaschutz.

Wir legen jetzt die Grundlagen dafür, dass Datenanwendungen schneller entwickelt, erprobt und in die Praxis gebracht werden können. Etwa indem wir den Datenschutz vereinfachen, damit er nicht mehr als Bremse bei der Digitalisierung vorgeschoben werden kann. Gleichzeitig sorgen wir dafür, dass die Menschen sich auf einen vertrauensvollen Umgang mit Ihren Daten verlassen können. Wichtig ist dafür ein moderner Rechtsrahmen. Darunter verstehe ich eine Regulierung, die ermöglicht und nicht behindert, die Raum für Innovationen lässt und nicht einschränkt. Wir wollen anwenden und nicht zurückdrängen – damit wir nicht den Anschluss verlieren.

Zum Beispiel bei der Künstlichen Intelligenz, der Schlüsseltechnologie für die digitale Transformation. KI-Technologien prägen längst die Industrie und Arbeitswelt – und auch unseren Alltag: vom Sprachassistenten über Anwendungen wir Chat GPT, automatische Empfehlungen beim Streaming bis hin zum smarten Thermostat an der Heizung.

Klar ist: KI bestimmt die Zukunft. Sie wird unser Leben weiter nachhaltig beeinflussen und verändern – und zwar positiv. Es ist atemberaubend, was KI inzwischen kann. Ganz entscheidend ist jetzt, dass wir diese Entwicklung endlich mitgestalten. Wir müssen künstliche Intelligenz vernünftig regulieren, bevor es dafür zu spät ist. Zum einen ist das wichtig, um unsere Vorstellungen und Werte für eine sichere, vertrauenswürdige KI einzubringen; zum anderen, damit Deutschland und Europa künftig international ganz vorne mitspielen können. Ich setze mich deshalb dafür ein, dass wir in Europa schnell einen gesetzlichen Rahmen für den Einsatz von künstlicher Intelligenz schaffen. Dieser Rahmen muss sicherstellen, dass diese neue Technologie nur dann eingesetzt werden darf, wenn sie sich an europäische Werte wie Demokratie, Transparenz und Neutralität hält. Denn klar ist auch: KI-Systeme dürfen uns nicht manipulieren, sie müssen uns unterstützen. Auch deshalb ist es wichtig, dass wir bei der Entwicklung und Regulierung vorn mit dabei sind und das Feld nicht totalitären Systemen überlassen, die KI einsetzen, um unsere Freiheit einzuschränken. Wir brauchen europäische KI-Anwendungen.

Die Voraussetzung für KI und das Entwickeln digitaler Anwendungen sind leistungsfähige, resiliente digitale Netze. Um den Ausbau von Glasfaser und 5G Ausbau weiter voranzutreiben, haben wir die Gigabitstrategie entwickelt. Sie enthält rund 100 Maßnahmen, die von Vereinfachungen über mehr Transparenz bis hin zum Optimieren unserer



Fördermaßnahmen reichen. Wir arbeiten mit Hochdruck an der Umsetzung und sind dabei auf einem sehr guten Weg.

Wir sehen außerdem schon erste Erfolge, wenn es darum geht, die Vorteile der Digitalisierung in Deutschland erlebbar zu machen. Ab dem 1. September können wir zum Beispiel ein Auto komplett digital zulassen, direkt im Autohaus und ohne Gang zur Kfz-Zulassungsstelle. Auch das Deutschlandticket zeigt, dass digital und einfach zusammen möglich sind. Seit dem 1. Mai reicht ein digitales Ticket, um den gesamten ÖPNV in unserem Land zu nutzen.

Deutschland digital – das ist kein Widerspruch, das ist der Leitspruch meiner Politik und dieser Bundesregierung. Gemeinsam machen wir Deutschland digitaler – in Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft.

WINGS FOR FUTURE

URBAN AIR MOBILITY: INNOVATIONSRAUM MIT LUFT NACH OBEN

Die Straßen sind zu, scheinbar endlose Staus zieren das Stadtbild und ich muss dringend ans andere Ende Berlins. Jetzt einfach drüber fliegen, denke ich mir und augenblicklich kommen mir Szenen aus Actionfilmen oder Rettungsmissionen in den Sinn. Bislang assoziiere ich Fluggeräte im städtischen Raum mit Hubschraubern. Das soll sich ändern. Denn wenn man Medienberichten Glauben schenkt, fliegen wir schon bald mit dem Flugtaxi über kurze Strecken von A nach B.

Ein bedeutender Schritt in Richtung nachhaltige Zukunftsmobilität im urbanen Raum: Die so genannten eVTOLs (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) werden nämlich als elektrische Fluggeräte konzipiert und betrieben, was zu geringeren CO2-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren und somit zu einer Dekarbonisierung des Verkehrssystems führen kann. Damit sowie mit ihrer geringen Lärmbelastung bieten sie die Chance, die Lebensqualität im städtischen Gebiet zu verbessern. Klingt vielversprechend - oder doch utopisch? Wie steht es um die Entwicklung von Flugtaxen und deren kommerzielle Nutzung in Deutschland?

Weltweit beschäftigen sich etwa 600-700 Unternehmen mit der Entwicklung von Flugtaxis. Der Fokus liegt dabei nicht ausschließlich auf elektrisch betriebenen Drohnen; diese scheinen sich jedoch aufgrund technologischer Fortschritte gegenüber wasserstoff- und hybridbetriebenen durchzusetzen. Unter den Entwicklern befinden sich klassische Flugzeugbetreiber wie Airbus sowie zahlreiche kleine Unternehmen, die sich teilweise zu namhaften Playern entwickelt haben. Dass in diesem stark umkämpften Markt zwei deutsche Unternehmen - Volocopter und Lilium - führen, kann Liberale angesichts Deutschlands Positionierung als Innovations- und Technologiestandort optimistisch stimmen. Erst im April 2023 nahm Volocopter den ersten Vertiport in Deutschland in Betrieb, welcher eine Start- und Landebahn für eVTOLs darstellt. Bei der Eröffnung war auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing anwesend. Dort, am Hangar in Bruchsal, finden seither Testflüge mit dem vom Unternehmen entwickelten eVTOL VoloCity statt. Dieses Modell soll darüber hinaus bei den Olympischen Spielen 2024 in Paris zum Einsatz kommen.

Man könnte meinen, dass die politischen Weichen den Innovationsboom im Bereich der "Urban Air Mobility" begünstigen. Beispielsweise hat das Bundesverkehrsministerium bis 2023 15 Mio. € für Förderprojekte der Richtlinie "Innovative Luftmobilität" zur Verfügung gestellt. Zudem setzen sich einige Bundesländer individuelle Ziele, wie zum Beispiel Nordrhein-Westfalen, das in der vergangenen Legislaturperiode unter Schwarz-Gelb Knotenpunkt für Flugtaxen werden wollte. Auch die neue Landesregierung berücksichtigt laut Koalitionsvertrag Flugtaxen in den Mobilitätsnutzungskonzepten des Verkehrsministeriums. Trotz der Fortschritte und politischen Zielsetzungen wird der kommerzielle Betrieb von zivilen Drohnen laut EU-Kommission jedoch erst ab 2030 möglich sein. Die Gründe hierfür sind vielfältig und komplex.

TO SUCCEED IN NEED FOR PERMISSIONS TO PROCEED!

Neue Formen der Mobilität erfordern entsprechende Regulierungen und Strategien und deren Entwicklung wiederum Zeit. Dabei ist die enge Abstimmung und Koordination verschiedener Behörden und Institutionen erforderlich. Konkret lässt sich das beispielhaft anhand von drei Themenkomplexen aufzeigen:

ZULASSUNGEN

Zunächst müssen eVTOLs komplexe Zulassungsverfahren der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) durchlaufen. Bisher wurden noch keine Flugtaxen in Europa zugelassen, die Chancen für den VoloCity sowie den Lilium-Jet stehen jedoch laut Angaben der Unternehmen gut.

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Es bedarf einer entsprechenden Infrastruktur für Flugtaxen. Die Genehmigung der Flughafeninfrastruktur erfolgt durch die Landesflughafenbehörden. Dabei variieren die Anforderungen an 'Vertiports' je nach Anbieter und eVTOL hinsichtlich Ladeinfrastruktur, Größe und Gewicht. Lilium geht hierbei clever vor, indem das Unternehmen Vereinbarungen mit großen Verkehrsflughäfen wie München und Düsseldorf erfolgreich abschließt. Dadurch stellt das Unternehmen u.a. sicher, dass die Spezifikationen ihres Lilium-Jets beim Ausbau der Flughafeninfrastruktur berücksichtigt werden.

LUFTRAUMINTEGRATION

Die Regulierung des Luftraums für zivile Drohnen, dem sogenannten „U-Space", muss noch entwickelt werden und fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. Aktuell ist es nicht erlaubt, dass zivile Drohnen kritische Infrastrukturen wie Autobahnen oder Bahngleise überfliegen. Dies schließt einen Einsatz von eVTOLs in städtischen Gebieten aus und macht ihn im peripheren Raum, bspw. als Alternative zur Fähre, wahrscheinlicher. Einige Förderprojekte, wie das Projekt SkyCab bzw. SkyTRACKplus aus Mönchengladbach, greifen diese Problematik auf und entwickeln bereits Mobilitätskonzepte zur Integration ziviler Drohnen in die bestehende Verkehrsinfrastruktur.

> **„Während ich mir die Zukunftsmobilität in der Großstadt bereits gedanklich ausmale, hoffe ich, dass Deutschland sich bis 2030 nicht von anderen europäischen Ländern abhängen lässt.**

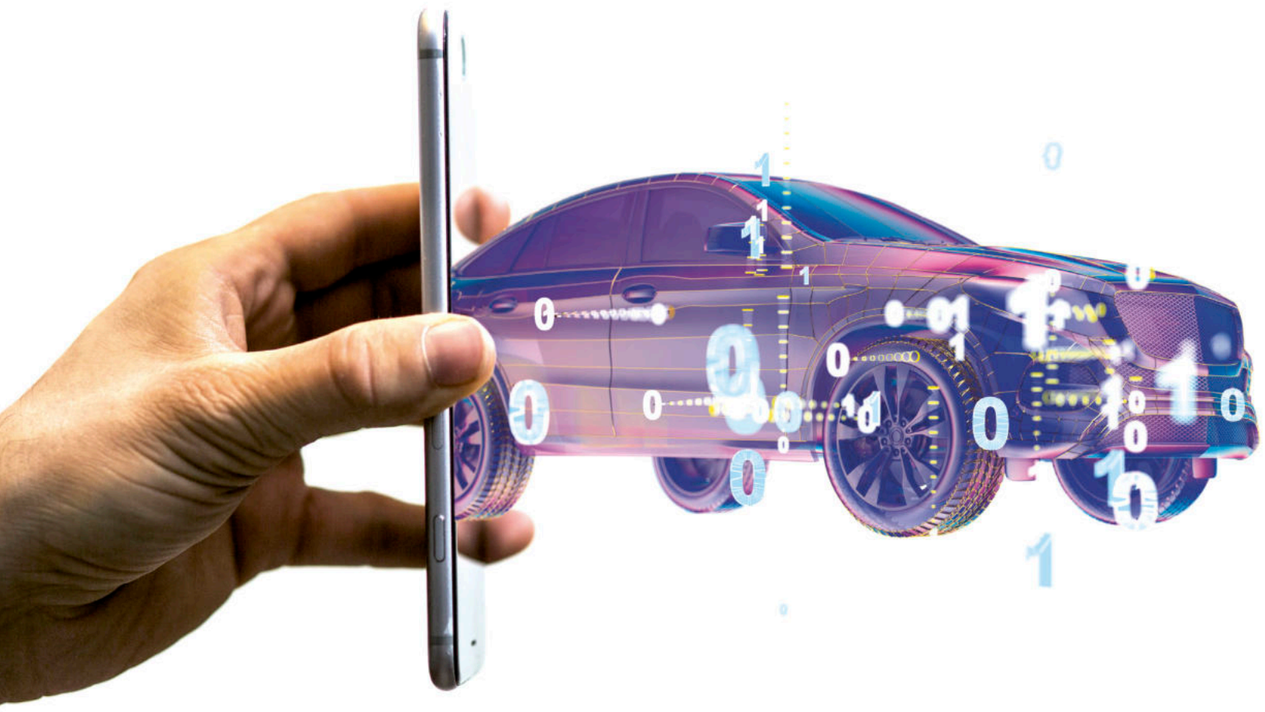
Für einen kommerziellen Betrieb von Flugtaxen bleiben also noch knapp sieben Jahre zur Entwicklung umfassender Lösungen und Strategien in den Bereichen der Verkehrsinfrastruktur und Luftraumintegration. Dabei ist elektrisches Fliegen längst keine Fiktion mehr. Schon heute gewinnt man am Flughafen Aachen-Mertzbrück einen Eindruck davon. Dort erhalten Piloten ihre Ausbildung an dem weltweit ersten zugelassenen elektrischen Flugzeug, dem Pipistrel Velis Electro. Obgleich man in dem 428 kg leichten Flugzeug jeden Windhauch zu spüren bekommt, ist der Flug wahrlich beeindruckend. Insgesamt 32 Minuten bin ich bei einem Testflug mit Pilot Rob in der Luft. Danach ist der Akku um 70 Prozent entladen und muss für etwa zwei Stunden wieder aufgeladen werden. Die lange Ladezeit ist dabei auf die geringe Belastbarkeit der Stromzuleitung am Flughafen zurückzuführen. Und für echte Umweltverträglichkeit braucht es natürlich grünen Strom. Denn was bringt eine Elektrifizierung des Flugverkehrs, wenn Braunkohlekraftwerke den erforderlichen hohen Strombedarf decken?

Das Pipistrel Velis Electro ist das weltweit erste zugelassene elektrische Flugzeug

Während ich mir die Zukunftsmobilität in der Großstadt bereits gedanklich ausmale, hoffe ich, dass Deutschland sich bis 2030 nicht von anderen europäischen Ländern abhängen lässt. Aktuell stehen die Sterne im Bereich „Urban Air Mobility" für das Verkehrsministerium und in dem Fall auch für Deutschland als Innovations- und Wirtschaftsstandort gut. Damit das so bleibt, braucht es kluge Köpfe in den Behörden und Institutionen sowie Technologieoffenheit im Bereich der Forschung. Und wer weiß, vielleicht nehme ich mir dann in Zukunft einfach ein Flugtaxi, um schnell ans andere Ende Berlins zu gelangen.

TEXT:
JOHANNA KOCH (27) ist Kommunalpolitikerin in Berlin Mitte und arbeitet als Kommunikationsreferentin bei der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit. Ihr erreicht sie unter:
koch@fdp-mitte.berlin

"Die Zukunft des VERKEHRS: Autonome Fahrzeuge und KI-gesteuerte Mobilität"



„Autonomes Fahren ist eines der spannendsten Themen der heutigen Zeit. Es beschäftigt Forscher, Ingenieure und Automobilhersteller gleichermaßen. Der Grund dafür ist simpel: Autonomes Fahren wird das Leben der Menschen grundlegend verändern. Es wird die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, revolutionieren. Vorbei die Zeiten, in denen wir uns als Fahrer auf die Straßen konzentrieren müssen. Stattdessen können wir die Fahrt als Passagier genießen, während uns das Auto sicher ans Ziel bringt.“

Das schreibt übrigens eine Künstliche Intelligenz selbst über das Autonome Fahren und ganz nebenbei eine automatisch generierte Einleitung und Überschrift. Und wir sehen: KI kann heute schon eine ganze Menge. Nicht erst durch das Aufkommen von ChatGTP, das uns Fragen beantworten kann oder ganze Hausarbeiten formuliert. In der Verkehrsbranche war Künstliche Intelligenz schon lange ein Thema – gerade im Autonomen Fahren.

Da bleiben auch Erwartungen und Ängste nicht aus. Doch die Horrorvisionen von manchen Technologie-Gegnern könnten einer schönen neuen Welt der Einfachheit und Sicherheit weichen. Man stelle sich vor: wir steigen morgens in unser eigenes oder geshartes autonomes Auto ein, ziehen uns im Innenraum den ersten Kaffee, schlagen die Zeitung oder das Tablet auf, schauen einen Film, schlafen oder fangen schon mal an zu arbeiten. Nach 30 Minuten hält das Auto am Zielort, wir steigen aus und es fährt von alleine in die Tiefgarage oder zum nächsten Passagier, bis wir es wieder brauchen. Stressfreier kann ein Tag kaum beginnen. Und wahrscheinlich auch kaum staufreier. Denn das Auto wird nicht nur die schnellste Route finden, sondern sich auch mit den anderen Autos abstimmen, eine einheitliche Geschwindigkeit fahren und sich nicht gegenseitig blockieren. Tempolimit? Egal! Wir fahren ja gar nicht mehr selbst.

Was fast schon nach einem grünen CO2-neutralen und effizienten Verkehr klingt, ist auch genau das. Nur nicht auf kollektiver ÖPNV-Basis, sondern auf Grundlage des Individualverkehrs. Alleine, für sich. Quasi Klimaschutz und Freiheit vereint im Auto der Zukunft. Keine schlechten Aussichten für die Generation nach der “Letzten Generation”.

Noch sind wir nicht so weit. Dennoch gibt es schon Vorstufen. Und die beginnen eigentlich bereits mit der automatischen Kupplung. Weiter geht es mit der Einparkhilfe, dem automatischen Spurhalten, dem eigenständigen Bremsen während der Tempomat eingeschaltet ist oder der Sprachsteuerung. Manche Autos gleichen bereits Raumschiffen, doch allein fahren können sie noch nicht. Oder dürfen es nicht. Das Beschriebene nennt man auch den assistierten Modus, bei dem das Auto allein auf dem Fahrstreifen steuern kann. Es erkennt aber keine Geschwindigkeitsbegrenzung oder wenn Kennzeichnungen auf der Fahrbahn wegfallen.

Daneben gibt es noch den automatisierten Modus. Hierbei kann die Maschine von selbst wechselnde Situationen erkennen und reagiert auf das Fehlverhalten anderer, meist menschlicher Fahrer. Der Fahrer kann andere Dinge währenddessen machen, aber wird bei schwierigen Situationen informiert und übernimmt dann selbst wieder das Steuer. Dies wird vom Auto auch vorher überprüft. Es wird die nächste Stufe der Autos auf unseren Straßen sein.

Das Ziel ist aber der autonome Modus. Hierbei macht das System alles selbst und von alleine. Menschen sind nur noch Passagiere, keine aktiven Fahrer mehr. Heute gibt es dafür sogar schon erste Anwendungsbereiche, nämlich kleine Shuttles in ausgewählten Bereichen und mit niedrigster Geschwindigkeit. Hier fehlt es in Deutschland aber vor allem an einem rechtlichen Rahmen.

> **„Wir leben immer mit einem Restrisiko, das uns grundsätzlich immer treffen kann, denn weder Mensch noch Maschine sind perfekt.**

Und den muss die Politik finden. Viele Menschen, auch beeinflusst von Film und Fernsehen, sprechen bei Risiken von KI im Verkehr meistens über ein konkretes Szenario: Das Trolley-Dilemma. Es ist eigentlich ein Gedankenexperiment von der Philosophin Philippa Foot aus dem Jahr 1967 und handelt ursprünglich auch gar nicht von Autos, sondern von Straßenbahnen.

ChatGPT weiß zu berichten: „Das Szenario des Trolley-Problems ist wie folgt: Ein Straßenbahnwagen fährt unkontrolliert auf eine Gruppe von fünf Personen zu, die auf den Gleisen stehen. Sie haben keine Chance, sich rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Der Fahrer des Straßenbahnwagens kann nicht mehr rechtzeitig bremsen und muss sich entscheiden, ob er auf das Gleis nebenan wechselt, wo nur eine Person steht, oder ob er weiter geradeaus fährt und somit fünf Menschenleben gefährdet.“

In der Philosophie werden meist zur Lösung dieses Dilemmas zwei Denkschulen herangezogen. Die eine ist der Utilitarismus, vertreten von zum Beispiel dem englischen Philosophen Jeremy Bentham. Er meint, man solle den Wert einer Handlung anhand ihrer Folgen bewerten – sprich fünf tote Menschen sind vier tote Menschen mehr als ein Mensch. Damit ist es gut, Menschenleben zu retten. Sein Gegenpart aus der Deontologie wird vom Philosophen Immanuel Kant repräsentiert. Er sagt, die Handlung ist moralisch, wenn sie einem universellen Prinzip folgt, also gar nicht aktiv zu töten.

Und hier könnte der Ausweg für die künstliche Intelligenz liegen. Da sie immer noch menschengemacht ist, kann sie auch nur einer menschengemachten Moral folgen. KI kann prinzipiell nicht intelligenter sein als alle von ihr gesammelten Daten. Das ist bei uns Menschen nicht anders. Und da auch der Mensch nicht über das Menschenleben in Millisekunden entscheiden kann, wieso sollte man es dann von einer KI verlangen. Damit wäre dann auch diese Befürchtung ausgeräumt. Eine KI, die am Steuer eines Autos sitzt, würde wohl aus Ermangelung an richtigen Entscheidungen einfach gar keine treffen und weiterfahren.

Was hart klingen mag, ist bei vielen Maschinen heute schon akzeptiert. Technische Fehler, die ein Mensch nicht mehr ausbügeln kann, gibt es in Autos, Flugzeugen und Zügen, aber auch in Achterbahnen oder sogar bei undichten Heizungen. Wir leben immer mit einem Restrisiko, das uns grundsätzlich immer treffen kann, denn weder Mensch noch Maschine sind perfekt. Nicht perfekt ist auch unsere Wahrnehmung von Gefahren. So haben mehr Menschen Angst, in ein Flugzeug zu steigen, als über eine Straße zu laufen, auch wenn die Unfallwahrscheinlichkeit bei letzterem höher ist. Und so haben wir auch Furcht davor, die Kontrolle zu verlieren, das Steuerrad abzugeben und unser Leben in die Hände einer Maschine zu geben. Nur dass diese im Vergleich weitaus weniger müde, betrunken, abgelenkt oder unerfahren sein wird als wir selbst.

Und das uns zum finalen Schluss: Wenn Maschinen besser fahren als wir, für einen geordneten Verkehr mit weniger Schadstoffausstoß fahren und die meisten Unfälle vermeiden, wie sollten wir dann auf die Idee kommen, selbst zu fahren? Einzig der Spaß am Gas-geben oder einen Oldtimer zu fahren könnte es erklären, alle anderen sollten es begrüßen, sich stressfrei fahren zu lassen – mit allen Annehmlichkeiten, die moderne Autos den Passagieren heute und morgen bieten können. Die Zukunft gehört dem autonomen Fahren!

TEXT: JOHANNES DALLHEIMER (29)
ist Referent für Verkehr bei Christian Sauter MdB und hat an der Universität Potsdam Philosophie studiert. Er wohnt in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg und hat gar kein Auto, aber dafür viel Vertrauen in die Zukunft. Ihr erreicht ihn unter: *johannes.dallheimer@fdp-fk.de*

DBAKEL

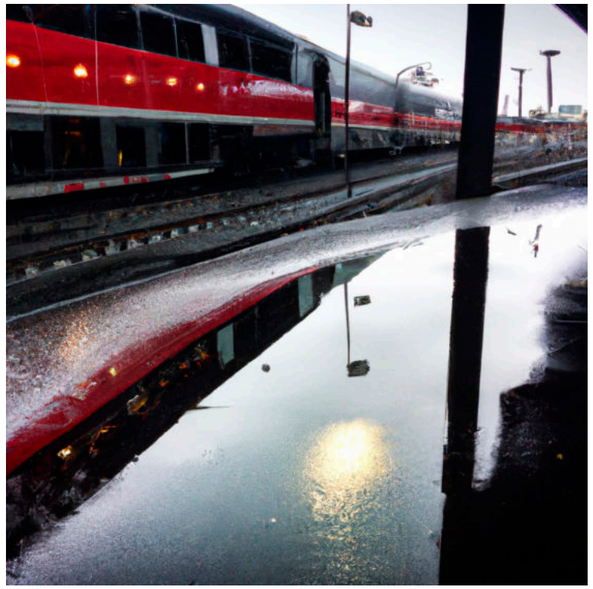
DIE DEUTSCHE BAHN ZWISCHEN **VERSPÄTUNG UND ZUKUNFT**

Ich bin ein begeisterter Bahnfahrer. Schon als Zweijähriger stand ich gern am Bahnhof und habe mit meiner Oma ein- und ausfahrende Züge beobachtet. Ich war ganz fasziniert von der Technik und den vielen Menschen, die ein Personenzug transportieren kann.

Doch statt am Gleis zu stehen und zu beobachten, steige ich heute sehr oft in den ICE, um Freunde zu besuchen, Termine wahrzunehmen oder in den Urlaub zu fahren. Die Deutsche Bahn gab vielen Jugendlichen nach Corona mit dem 9-Euro-Ticket die Möglichkeit, erstmals wieder wegzufahren. Für Jugendliche gibt es extra vergünstigte Sparpreise, die es vielen jungen Menschen ermöglichen, durch Deutschland zu fahren. Die damit verbundene Freiheit durch die DB, jetzt in einen Zug in Berlin einsteigen zu können und anderthalb Stunden später in Hamburg auszusteigen, ist für mich ein gutes Gefühl.

Doch minutenlanges Warten auf Anschlussreisende, Signalstörungen, Verspätungen oder Totalausfälle sind nur eine Auswahl an Problemen, vor denen man bei einer Zugreise in Deutschland stehen kann. Gerade die Verspätungen haben sich als Narrativ für das Unternehmen bei vielen Menschen in Deutschland eingebrannt. Dementsprechend wenig beeindruckt nahm ich folgende Nachricht wahr: Jeder dritte Fernverkehrszug der Deutschen Bahn im Jahr 2023 ist verspätet, so viele wie noch nie.

Immer mehr Menschen nutzen die Deutsche Bahn für ihre Reisen in Deutschland. Die Nutzung des Fernverkehrs war vor der Pandemie 2019 auf einem Rekordhoch von 150,7 Millionen Menschen im Jahr, im Nahverkehr um ein Vielfaches höher. Die Zahlen steigen kontinuierlich, und doch stehen viele Reisende der Bahn skeptisch gegenüber.



Wenn man die Bahn mit Alternativen vergleicht, werden Gründe dafür auch klarer: eine Flugreise für die Strecke Berlin-München (jetzt gebucht für einen Monat im Voraus) ist ab knapp 100 Euro zu kriegen. Die gleiche Strecke mit der Bahn (reine Verkehrszeit mehr als das Vierfache des Fluges) kostet mindestens 120 Euro pro Ticket. Auch wenn das Beispiel plakativ erscheint, ist das häufige Realität. Natürlich gibt es die günstigen „SuperSparPreise“ und gerade für uns Jugendliche sind sie von Vorteil. Doch diese müssen häufig im Voraus gebucht werden und sind stark limitiert. Gerade für Geschäftsreisende ist es da praktischer, für Strecken über 400 Kilometer das Flugzeug zu nehmen.

Doch nicht nur die Preise machen den Fernverkehr oft unattraktiv. Die bereits erwähnten Verspätungen sind sicherlich der Hauptgrund, warum Reisende sich alternative Verkehrsmittel suchen. Wenn jeder dritte Zug eine Verspätung von mehr als 5 Minuten hat, die Totalausfälle noch nicht mal eingerechnet, dann ist wenig Planungssicherheit für die Kunden da. Oft liest man die Gründe für die Verspätungen, „Signalschaden“, „Verspätung aus vorheriger Fahrt“, „Personen auf den Gleisen“, doch was steckt eigentlich wirklich dahinter?

Unser Schienennetz ist chronisch überlastet. Seit 1995 haben wir knapp 15 Prozent an Gleislängen verloren, dafür aber auf verbleibenden Strecken rund 41 Prozent mehr Personen- und 83 Prozent mehr Güterverkehr geschickt. Dass es da zu Verspätungen kommen kann, ist praktisch vorprogrammiert. Das betrifft vor allem große Ballungsräume, z. B. das Rhein-Main - und das Rhein-Ruhr-Gebiet, genauso aber auch Strecken zwischen Hannover und Hamburg. Hier sind verspätete Züge an der Tagesordnung- ja fast schon normal. Kommt es zu einer Verspätung, hat das meist noch mehr Verspätungszeit für den nächsten Zug zur Folge. Gerade in großen Bahnhöfen kann das zu Kettenreaktionen führen, wenn Gleise noch belegt sind.

Doch das Netz und sein Zustand machen auch einen großen Teil des Problems aus. Vereinfacht gesagt: es ist nicht nur zu wenig, es ist auch zu alt und marode. Jede fünfte Brücke und ein Drittel der Gleise haben ihren „optimalen Ersatzzeitpunkt“ bereits erreicht, der Punkt, an dem die Ausbesserung nun wirklich notwendig wird. 2022 sprach man von einem „kritischen Nachholbedarf“ bei der Schieneninfrastruktur von rund 29 Milliarden Euro, für einen optimalen, modernen Stand sogar 60 Milliarden. Wenn es einmal zu Ausbesserungsarbeiten kommt, ist das auch ein ernstzunehmender Faktor für Verspätungen. Bauarbeiten an bestimmten Strecken führen zu enormen Verzögerungen.

Ein Beispiel: die wichtige Nord-Süd-Schnellfahrstrecke Kassel-Fulda wird in diesem Jahr ein halbes Jahr lang gesperrt sein. Für Reisende nach Berlin und Hamburg bedeutet das je rund eine Stunde Fahrtzeitverlängerung. Doch das ist erst der Anfang. Solche Baustellen sind in den kommenden Jahren immer häufiger zu erwarten, da Strecken jahrelang auf Verschleiß gefahren wurden.

Doch viel größer ist eigentlich die Frage: Warum ist unser Schienennetz und unser Bahnverkehr in einem so enorm desolaten Zustand?

Nun, die Frage ließe sich schnell beantworten: es fehlt an politischen Wille und vor allem an Geld, und das fast überall. Oder sollte man besser sagen: es „fehlte“? Verantwortlich für das Schienennetz und Investitionen von politischer Seite ist der Bundesverkehrsminister, aktuell Volker Wissing, der einen wichtigen Schritt gegen den Investitionsstau getan hat: es werden bis 2027 die Gelder für die Sanierung der Strecken in einem hohen Umfang bereitgestellt, erstmals mehr pro Kopf als für die Straße. Während 2020 pro Kopf für unsere Schienen 88 Euro ausgegeben wurden, sind es jetzt sogar 125 Euro!

> **„Denn bei aller Technologieoffenheit, die es dringend braucht, müssen wir in Fragen der Verkehrswende auch auf Lösungen setzen, die bereits vorhanden sind.**

Das sind grundsätzlich gute Nachrichten, doch das muss auch so bleiben. Chancengerechtigkeit im Verkehr braucht auch eine Angleichung der Ausgaben, wofür wir Liberale uns dringend einsetzen sollten. Denn bei aller Technologieoffenheit, die es dringend braucht, müssen wir in Fragen der Verkehrswende auch auf Lösungen setzen, die bereits vorhanden sind. Und ICE, IC und Co. sind eine echte Alternative zum eigenen PKW, wenn wir uns die CO2-Bilanz einmal anschauen: ein ICE auf der Strecke Berlin-Hamburg stößt pro Person 10,3 kg aus; ein Benziner für dieselbe Strecke über 57 kg.

Doch damit in der Zukunft sowohl die Geschäftsreise, der Urlaub und der Weg zur Arbeit oder zu Freunden wirklich verlässlich mit der Deutschen Bahn zu erledigen ist, ist es noch ein langer Weg.

Wir als Liberale müssen für eine starke Schiene kämpfen, obwohl das bisher nicht zu unseren Steckenpferden zählt. Doch eine starke Schiene ermöglicht vielen Menschen ohne Führerschein Zugang zu Mobilität, hält die CO2-Emissionen gering und bringt Menschen auf schnellstem Wege von A nach B.

Doch der aktuelle Frust Vieler darf dabei nicht einfach auf die Deutsche Bahn und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Volker Wissing entfallen. Er muss vielmehr auf die verantwortlichen Minister abgewälzt werden, die unsere Schiene jahrelang kaputtgespart haben. Vielmehr müssen Scheuer und Dobrindt aus der CSU gefragt werden, warum wir den Ausbau der Straßeninfrastruktur total priorisiert haben, obwohl dieser zur Verkehrswende wohl eher weniger beiträgt. Aber kurzum: die Deutsche Bahn als Konzern hat sich als Ziel für 2027 gesetzt, 199 Millionen Passagiere im Fernverkehr pro Jahr zu befördern. Helfen wir ihr dabei!

TEXT:
LAURENZ FRENZEL (17) geht in Sachsen zur Schule und ist aktuell als Bundeskoordinator der Liberalen Schüler aktiv. Er interessiert sich sehr für Bildungspolitik und Projekte zur Demokratiestärkung.
Ihr erreicht ihn unter: *frenzellaurenz@icloud.com*

Interview mit:
Roman Friedrich, Partner und Managing Director bei BCG in Düsseldorf.

INTERVIEW

Herzlich willkommen, ich freue mich, dass Sie hier sind. Wer sind Sie und was machen Sie bei der Boston Consulting Group?
Mein Name ist Roman Friedrich, ich bin Partner und Managing Director bei BCG in Düsseldorf. Ich bin seit 28 Jahren als Berater in der Telekommunikationsbranche tätig und habe dort alle Themen mitbegleitet. Von der frühen Marktliberalisierung bis hin zum Hyperwettbewerb mit OTTs und Hyperscalern. Ich habe einen internationalen geographischen Fokus. Bei BCG bin ich verantwortlich für die digitalen Infrastrukturthemen weltweit. Das ist alles, was mit Glasfaser, 5G, Towers und Data Center zusammenhängt. Darüber hinaus beschäftige ich mich mit dem Thema Nachhaltigkeit in der Telekommunikationsbranche.

Wo stehen wir aktuell in Deutschland beim Thema 5G?
Es ist offensichtlich, dass wir mit 5G in Deutschland nicht so schnell vorangekommen sind, wie andere Länder das geschafft haben.

Das Stimmungsbild bzgl. der Netzabdeckung in Deutschland ist weiterhin getrübt. Was braucht es denn, insbesondere an politischen Rahmenbedingungen in Deutschland, um ein flächendeckendes 5G-Netz aufzubauen?
Offensichtlich ist die Frage berechtigt, warum in Deutschland die Mobilfunkabdeckung im Ländervergleich schlecht aussieht. Hier kann man zwei unterschiedliche Hypothesen formulieren: es liegt an den unterschiedlichen Akteuren oder es sind eher die Rahmenbedingungen, die zu einer Verzögerung im Netzausbau führen? Und da die Spieler, die in Deutschland aktiv sind - Telefónica, Vodafone, Deutsche Telekom - in anderen Ländern schneller 5G aufbauen, kommt man zwangsläufig zur kritischen Betrachtung der Rahmenbedingungen. Die sind für Unternehmen offenbar in Deutschland weniger attraktiv als in anderen Ländern. Denn Unternehmen investieren immer dort zuerst, wo der größere Return für das investierte Kapital schneller zu erwarten ist. Und da der Kapitalaufwand für ein flächendeckendes Mobilfunknetz sehr hoch ist – für ein 5G-Netz müssen deutlich mehr Funkturm-Standorte erschlossen werden als für 4G, also LTE – wird primär dort investiert, wo der Netzaufbau und damit die Monetarisierung des Kapitals am schnellsten gelingt. In Deutschland ist das offensichtlich nicht der Fall.

Woran liegt das? Mit welchen Engpässen sehen sich Unternehmen in Deutschland konfrontiert?
Ein Grund dafür sind extreme bürokratische Herausforderungen. Bis ein neuer Standort fertiggestellt ist, vergehen hierzulande durchschnittlich zwei Jahre. Dies hat vor allem zwei Ursachen: schwierige Standortsuchen und langwierige Genehmigungsverfahren. Solche Standorte müssen sowohl im ländlichen als auch im städtischen Bereich aufgebaut werden und ein Aufbau ist durch aufwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren geprägt. Das hat man zuletzt an 1&1 gesehen, das dem United Internet Konzern gehört. 1&1 wollten bis zum Ende des letzten Jahres 1000 Funktürme aufstellen und haben gerade mal eine Handvoll geschafft, wie das Handelsblatt kürzlich berichtete. Ursache seien eben diese zeitaufwändigen Genehmigungsverfahren.

Die Diskussion um bürokratische Hürden ist omnipräsent. Was hemmt darüber hinaus den Ausbau?
Hier muss man unbedingt den Mangel an Baukapazitäten nennen. In Deutschland wird derzeit so viel gebaut, weil es die Lücken in zahlreichen Infrastruktursektoren zu schließen gilt: das betrifft die Autobahn, die Schienenwege, die Stromtrassen, den Glasfaserausbau und eben auch den Ausbau von Funktürmen, die zudem auch mit Strom und Glasfaser angeschlossen werden müssen. Demgegenüber stehen einfach zu geringe Mengen an heimischen Baukapazitäten. Aus diesem Grund importieren wir sehr viele südeuropäische Tiefbaukräfte aus Portugal, Griechenland sowie aus Osteuropa, Rumänien, aber auch eben aus der Ukraine. Das ist jetzt nicht der Fall, aufgrund der geopolitischen Situation. Also haben wir in der Tat einfach auch einen Arbeitskräftemangel, der sich beim Aufbau von digitaler Infrastruktur deutlich auswirkt.

Lassen Sie uns den Fokus vom Thema 5G in Richtung Glasfaserausbau lenken. Wie sieht es dort aus?
Das bedingt sich gegenseitig. 5G ist im Grunde genommen auch ein Glasfaserthema, weil eine 5G Basisstation in der Regel

Die Ampel kann idealerweise nur die Rahmenbedingungen verbessern – es sind die Unternehmen, die dann zur Tat schreiten müssen.

mit Glasfaser angebunden sein muss. Die Idee ist bei 5G, dass man möglichst viel Daten über Mobilfunk transportiert. Diese Daten müssen abtransportiert werden und da ist es ökonomisch nicht sinnvoll, dass über die ganze Strecke in den Backbone hinein mit Mobilfunk zu machen. Man nennt das FTTT, Fiber to the Tower. Neben der Erschließung von Haushalten sowie Gewerbe müssen auch diese Tower erschlossen werden. Das heißt, wenn wir über 5G reden, reden wir auch gleichzeitig über Glasfaser und da sind die Engpässe ähnlicher Natur. Auch da haben wir Bauquantitätsprobleme und aufwendige Genehmigungsverfahren.

Sie haben uns hier eine Problemanalyse skizziert. Was sind Lösungsansätze, vor allem politisch?

Die Bundesregierung hat auch dieses Problem erkannt, also diese Verwaltungsprobleme und deswegen sollen behördliche Genehmigungsverfahren verkürzt werden. Allerdings müssen diese Änderungen auch auf kommunaler Ebene wirksam werden, da Planungs- und Genehmigungsverfahren von Kommunen ausgeführt werden. Auch dieser Übertragungsprozess ist zeitaufwändig und zeigt nicht von heute auf morgen seine Wirkung.

Andererseits versucht man auch die Art und Weise wie der gesamte Bauprozess Ende-zu-Ende geplant wird, einfacher zu gestalten. Digitale Planung ist hier ein wichtiges Stichwort. Zurzeit gibt es viele zeitintensive manuelle und physische Arbeitsschritte: Sichtung des Geländes, Prüfung der infrastrukturellen Voraussetzungen vor Ort und bei Behörden. Viele dieser Prozessschritte können digitalisiert werden. Per Drohnen können Bestandsaufnahmen des Geländes gemacht werden, die Planung kann unter Einbeziehung von digitalisierten Geodaten ohne Ortsbesuch automatisiert werden, all das führt zur Beschleunigung. In vielen Ländern ist diese Vorgehensweise bereits Standard. Jedoch hat sich das noch nicht zu einem „industriellen Prozess“ entwickelt, der flächendeckend durchgeführt wird. Das Beschleunigungspotenzial eines solchen weitgehend digitalisierten Planungsprozesses ist enorm.

Das Thema Huawei ist groß in den Medien aufgekommen. Ist das tragbar für die Branche, falls das durchgesetzt wird, und was ist deine Meinung dazu?

Also bei Huawei geht es um die Frage, ob man Huawei als Netzausrüster in unseren Mobilfunknetzen erlauben sollte. Die Sorge, die man hat, dass Huawei als chinesisches Unternehmen unerlaubterweise auf Daten in den Mobilfunknetzen zugreifen würde, ist die eine Sache. Es ist wichtig zu betonen, dass ein solcher Fall bisher nicht nachweislich vorgefallen ist. Allerdings muss man verstehen, warum diese Bedenken aufkommen: Huawei ist ein Unternehmen mit Hauptsitz in Shenzen, mit offenkundigen Verbindungen zur politischen Führung in Peking. Von einem Ausrüster von kritischer Infrastruktur wird jedoch unzweifelhafte Zuverlässigkeit erwartet. Diese Zuverlässigkeit findet seinen Ausdruck in „guter Unternehmensführung“ oder auch Corporate Governance, die transparent und nachvollziehbar ist. Da gibt es in der Öffentlichkeit Fragezeichen bei Huawei – ob berechtigt oder nicht, sollte die Politik bewerten. Und jetzt zu der Frage: Kann man sich das erlauben? Huawei ist bisher sicherlich ein wichtiger Lieferant gewesen, da Huawei sich als ein Unternehmen mit hoher Innovationskraft erwiesen hat. Dadurch hat Huawei für hohe Wettbewerbsintensität gesorgt, so dass auch die europäischen Ausrüster wie Ericsson und Nokia sich nicht ausruhen konnten. Huawei war der Wettbewerbsdynamik im Markt der Telekommunikationsausrüster sehr zuträglich.

Davon unbenommen ist jedoch die Frage nach der guten Unternehmensführung, die wir versuchen über sogenannt ESG-Ratings zu erfassen. Ein solches Rating sollte uns – neben einer politischen Bewertung, die mir nicht zusteht - Auskunft geben, wie Huawei diesbezüglich zu bewerten ist.

Kritische Nachfrage: Reagiert die Bundesregierung nicht zu spät. Ist das nicht ein Sachverhalt, den man früher hätte angehen sollen?

Huawei ist in der Tat heute bereits Ausrüster von vielen europäischen und auch deutschen Mobilfunkunternehmen. Einen Ausrüster auszutauschen ist immer aufwändig und mit Kosten verbunden. Etwaige Bedenken hätten daher besser bereits früher vorgebracht werden sollen, als die Ausrüstentscheidungen anstanden. Denn die Frage nach den Corporate Governance-Standards hätte man auch damals schon stellen können. Aber Auslöser der Diskussion heute sind offensichtlich die zunehmenden geopolitischen Spannungen.

Wie ist Ihr Blick in die Zukunft bezüglich des Breitbandausbaus in Deutschland? Wird die Ampel das Ruder herumreißen?

Die Ampel kann idealerweise nur die Rahmenbedingungen verbessern – es sind die Unternehmen, die dann zur Tat schreiten müssen. Und hier kann man viel Positives berichten und eine erfreuliche Entwicklung beobachten. Alle beteiligten Stakeholder auf verschiedenen Ebenen haben erkannt, dass wir in Deutschland in den letzten Jahren die falschen Rahmenbedingungen hatten, die zum Investitionsstau geführt haben. Jetzt haben wir eine Situation, die erlaubt optimistisch in die Zukunft zu blicken: es fließt sehr viel Geld in den Glasfaserausbau, so dass wir davon ausgehen können, eine komplette Penetration mit Glasfaser des Bundesgebietes im Jahr 2030 zu haben. Man kann regelrecht von einem Glasfaser-Rennen sprechen. Wir nennen das „Landgrabbing“. Das ist eine bemerkenswerte Entwicklung. Klar, es ist zunächst eine Prognose, die auch schief gehen kann, aber es gibt genug Akteure, die mit überzeugenden Konzepten und viel Unternehmertum hier unterwegs sind. Viele sind finanziell gut ausgestattet und haben einen überzeugenden Business-Case. Daher erlaube ich mir meinen Optimismus an dieser Stelle. Deutschland wird bald ein Glasfaserland sein!

DAS INTERVIEW FÜHRTE: TIM PIETROWSKI (21) studiert Informatik an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf und absolviert ein Praktikum im Bereich Public Policy & External Affairs bei Vodafone. Zudem ist er nebenbei mit einer Digitalagentur selbstständig. In der FDP engagiert er sich in seinem Heimatort Erkrath als sachkundiger Bürger und im Ortsvorstand sowie im Kreisvorstand Mettmann. Erreichen könnt ihr Tim auf LinkedIn oder unter folgender E-Mail-Adresse: *tim.pietrowski@fdp-erkrath.de*

Netzwerk 80 unterstützt neues Mitgliederverwaltungssystem **mit 10.000 Euro**

Wir kennen das von Startups. Die Spreu trennt sich vom Weizen, wenn es darum geht, Wachstum zu managen. Auch die JuLis wachsen, wachsen und wachsen - und wollen auf künftiges Wachstum vorbereitet sein. Das derzeitige Mitgliederverwaltungssystem ist in die Jahre gekommen. Zu kompliziert, zu anfällig. Ein Update nach gut 15 Jahren ist notwendig, damit wir die nächsten 16.000 Mitglieder aufnehmen können. Das Netzwerk 80, die Alumni-Vereinigung der JuLis, die auf Bundesebene im Vorstand oder in anderen Gremien Verantwortung übernommen haben, unterstützt die JuLis mit 10.000 Euro. Das war das Ergebnis eines Pitches zwischen Tobias Weiskopf und Paavo Czwikla, der für das Corporate Design-Projekt warb. Aber auch der zweite Sieger ist nicht leer ausgegangen. Mitglieder der Netzwerks haben spontan Spenden in Höhe von 2000 Euro für das CD Projekt zugesagt.

Das gemeinsame Ziel der rund 150 Netzwerker ist es, die JuLis von heute mit Tat und Rat zu unterstützen, wo es gewollt und nützlich ist. Am Rande des FDP-Bundesparteitags wurde auch die Führung des Netzwerks unter der Leitung der Ehrenvorsitzenden Liane Knüppel gewählt. Bestätigt wurden für zwei Jahre als Vorsitzender Peter Dietlmaier, ehemals Stv. Bundesvorsitzender und Pressesprecher von Guido Westerwelle sowie Laura Betz (ehem. Stv. Bundesvorsitzende) und Matthias Wieneke (ehem. Bundesschatzmeister) als Stellvertreter. Neu in den Vorstand wählten die Netzwerker als Stellvertreter Gisela Piltz (ehem. Stv. Bundesvorsitzende und Gründungsmitglied des Netzwerks) sowie Franziska Brandmann. Die Bundesvorsitzenden der JuLis haben einen festen Platz im Vorstand.

Hier geht es zur Unterstützungserklärung für alle, die beim **Netzwerk 80** mitmachen können und wollen:

Beste Grüße
Peter Dietlmaier

Vorsitzender des Netzwerk 80 e.V.

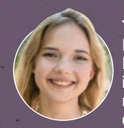
DAS 49€-DEUTSCHLANDTICKET. EINE GUTE IDEE?

JA:

"Einmal die Fahrscheine bitte." Normalerweise wird es jetzt hektisch, wenn ich die knapp 100 Kilometer zwischen meinem Heimatort und meiner Universitätsstadt zurücklege. Schon vor der Fahrt beginnt die Suche nach dem jährlich wechselnden Gültigkeitsbereich meines Studententickets, während ich parallel recherchiere, für welche Haltestellen des Regionalzugs ein Zusatzticket erforderlich ist.
In der notorisch abstürzenden Verbund-App muss ich mein Studententicket öffnen, dann das DB-Ticket für die wenigen Kilometer außerhalb des Verbundraums. Heute läuft es anders. Seit dem 1. Mai gibt es das Deutschlandticket: Für 49€ monatlich kann jeder den ÖPNV im gesamten Bundesgebiet mit nur einer Fahrkarte nutzen. Das macht nicht nur die ewige Suche nach dem passenden Ticket obsolet, sondern das Angebot des ÖPNV niederschwelliger und attraktiver. Allein im Vorverkauf sind bereits 750.000 Deutschlandtickets erworben worden, diese Zahl dürfte - wenn man den Schlangen an den Ticketautomaten glaubt - seit Gültigkeitsbeginn nochmal rapide angestiegen sein.
Dass die Nachfrage nach einem solchen kostengünstigen und unkomplizierten ÖPNV-Modell da ist, das war bereits im letzten Sommer offensichtlich, als das 9-Euro-Ticket für volle Busse und Bahnen sorgte. Dabei sind solche Projekte für die deutsche Politik in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich. In kurzer Zeit wurde ein Konzept für eine ÖPNV-Flatrate ausgearbeitet und verwirklicht, das zuvor im Rahmen der Debatte über die Mobilitätswende aufgeworfen wurde - nur um dann im ewig kreisenden Diskurs unterzugehen.
So viele Baustellen im Verkehrssektor und trotzdem das Gefühl, dass das einzige, was sich tatsächlich bewegte, die Münder der Talkshow-Gäste waren. Dabei liegen die Vorteile des Deutschlandtickets geradezu auf der Hand: es ist weitaus günstiger als Verbundfahrkarten und deckt dabei das gesamte Bundesgebiet ab. Gleichzeitig wird durch die bundesweite Gültigkeit das Problem der Tarifverbunde angepackt und durch ein gemeinsames Angebot ergänzt, das für alle Nutzer eine erhöhte Flexibilität bietet. Kann sich das Deutschlandticket durchsetzen, so wird es langfristig auch das überfällige Ende dieses Modells hin zu einer einheitlichen Lösung für das gesamte Bundesgebiet bedeuten.
Ebenso vergrößert sich durch das attraktivere Angebot der ÖPNV-Benutzerkreis, und somit auch die Zahl von Menschen, die das Auto stehen lassen und zur Verminderung von Staus und Emissionen beitragen. Logisch, dass bei so einem richtungsweisenden Konzept auch Gegenstimmen und Kritik nicht ausbleiben. So hört man oft, das Deutschlandticket sei „zu teuer". Eine Seite meint hierbei den Verbraucherpreis, die andere die Subventionen von Bund und Ländern, die den Preis von 49€ ermöglichen. Ein gutes Zeichen: Denn es zeigt, dass ein Ausgleich erzielt wurde. Das 9-Euro-Ticket konnte kein dauerhaftes Projekt sein, zu hoch die Förderungskosten, die dann an anderer Stelle fehlen. Gleichzeitig muss den Bürgern für eine erfolgreiche Mobilitätswende ein attraktives Angebot unterbreitet werden. Mit 49 Euro ist das Deutschlandticket so günstig, dass es immer noch für eine Entlastung der Nutzer sorgt, gleichzeitig aber für Bund und Länder finanzierbar bleibt. Wie sich der Preis in den kommenden Jahren entwickelt bleibt ohnehin abzuwarten, dann müssen neue Kompromisse gefunden werden. Aber auch das ist kein Mangel. Die eingeleitete Mobilitätswende muss genau das sein: Mobil, anpassungsfähig und immer um den Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen bemüht.
Natürlich gibt es auch eine Vielzahl weiterer Baustellen für Bus und Bahn: ein mangelhaftes Angebot in ländlichen Räumen, unpünktliche Züge, Personalmangel. Diese Probleme sind lange bekannt und obwohl viel darüber gesprochen wurde, hat sich bisher wenig getan. Aber bedeutet das auch dort, wo schnell Verbesserung herbeigeführt werden kann, untätig zu bleiben? Die angesprochenen Mängel sind alle nur langfristig behebbar, das Deutschlandticket aber kann von heute auf morgen spürbare Veränderungen schaffen. Dabei geraten die anderen Problemfelder nicht in Vergessenheit: Der Verkehrsminister bringt gerade eine Initiative für beschleunigte Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich auf den Weg.
Damit Deutschland Vorreiter in Sachen Zukunftsmobilität wird, reicht es nicht, Probleme nur zu benennen, man muss auch Lösungen implementieren. Das Deutschlandticket ist hierbei sicher nicht das Ende der Debatte, aber der Beginn einer Politik, die nicht nur über die Zukunft redet, sondern diese aktiv mitgestaltet.

NEIN:

Das Deutschlandticket ist nicht liberal - im Gegenteil. Unter der aktuellen Bundesregierung wird leider eine planwirtschaftliche Verkehrspolitik gefördert - das können wir als Liberale besser.
Das Ticket verschlimmert den desolaten Zustand der DB. Die DB ist in einem miserablen Zustand. Umso wichtiger ist es, dass es Alternativen gibt, die der Kunde wählen kann und welche die DB zudem dazu anspornen, ihren Service zu verbessern. Und diese Alternativen bauen sich zum Glück in letzter Zeit auch auf: So expandiert Flixtrain immer weiter. Doch der Aufbau eines Konkurrenzunternehmens ist schwierig, solange die DB den massiven Vorteil genießt, durch Steuergelder subventioniert zu werden.
Dieser Wettbewerbsvorteil der DB wird mit dem Deutschlandticket weiter forciert - Das ist nicht nur unfair gegenüber der Konkurrenz, sondern auch zum Nachteil der Kunden.
Denn um den desolaten Zustand der DB auf lange Sicht zu beheben, braucht es mehr Wettbewerb. Japans Züge gehören mit einer Pünktlichkeitsquote von 99 % zu den pünktlichsten der Welt und jedes der mittlerweile 127 Bahnunternehmen (Stand 2017) befindet sich in privater Hand. Wenn ein Bahnunternehmen einen schlechten Service bietet, können die Kunden also einfach zur Konkurrenz gehen.
Um die Qualität des Bahnverkehrs endlich auf ein japanisches Niveau zu bringen, muss die DB privatisiert werden, statt ihr mit dem Ticket noch mehr Wettbewerbsvorteile zu geben.
Ein weiteres Problem der DB ist die Überlastung des Schienennetzes. Die Belastung durch Personen- und Güterverkehr ist in den letzten Jahren stark angestiegen, das Netz wurde jedoch nicht ausgebaut, was massiv zum desolaten Zustand der DB beitrug. In dieser Ausgangslage noch mehr Personen auf die Schiene bringen zu wollen, wird den defizitären Zustand weiter verschlimmern.
Das Ticket ist ein Eingriff in die freie Preisbildung. Der Preis für das Deutschlandticket ergab sich nicht durch die Interaktion verschiedener Individuen auf einem freien Markt, sondern er wurde zentral vom Staat festgelegt - und das ist ein Problem: Wie schon der Ökonom Ludwig von Mises (1881-1973) erkannte, sind Preise mehr als Zahlen, sondern wichtige Kommunikationsmittel des Marktes. Preise ergeben sich aus dem Wissen unzähliger Akteure am Markt über Knappheit und Überfluss. Ticketpreise zeigen so bspw., wann es sich für ein konkurrierendes Bahnunternehmen lohnen würde, in den Markt einzusteigen: Wenn ein Bahnunternehmen sieht, dass zu einer bestimmten Zeit oder für eine bestimmte Strecke die Preise besonders teuer sind, weiß das Unternehmen, dass es sich in dem Fall lohnt, in den Markt einzusteigen. Die Preise werden durch das gestiegene Angebot dann fallen, was dem Kunden zugutekommt.
Viele Leute sind froh um das Ticket, da sie sich dann nicht mehr durch einen Tarifdschungel quälen müssen. Doch Tarifdschungel sind kein Ergebnis eines freien Marktes, sondern auch hier haben Kommunen und Landkreise großen Einfluss. Wir sollten uns darum hier nicht in eine Interventionsspirale ziehen lassen und den durch den Staat verursachten Problemen mit staatlichen Maßnahmen begegnen, sondern für freie Marktpreise stehen.
Das Ticket ist keine Entlastung. Viele Leute begrüßen das Ticket, da es eine Entlastung sei. Hier muss man klar sagen: Das Ticket ist keine Entlastung, sondern in erster Linie eine Belastung von Steuerzahlern. Denn das Ticket kostet nicht in Wirklichkeit 49 Euro, sondern um einiges mehr - nämlich mehrere Milliarden Euro pro Jahr. Diese Umverteilung geht vor allem zu Lasten derer, die das Angebot nicht nutzen können oder möchten, wie z.B. Bewohner des ländlichen Raums. Der Staat hat meines Erachtens moralisch betrachtet kein Recht, von diesen Leuten das Geld wegzunehmen, um es an Leute zu verteilen, die den ÖPNV nutzen möchten. Statt noch mehr Geld umzuverteilen, sollten wir lieber auf richtige Entlastung im Verkehr setzen. So könnte man z.B. die Energiesteuer senken - das wäre eine wirkliche Entlastung, sowohl für Bahnkunden als auch für Autofahrer.
Die FDP feiert das Ticket als großen Erfolg. Doch wenn man in das Wahlprogramm der FDP schaut, findet man dort nichts dazu - Stattdessen steht da klar: Privatisierung endlich umsetzen. Wenn wir nun schon einmal das Verkehrsministerium innehaben, sollten wir uns nicht von der öffentlichen oder medialen Meinung einschüchtern lassen, sondern unsere Ideale bestmöglich verwirklichen. Es muss darum heißen: Nein zum Deutschlandticket, ja zur Marktwirtschaft!



TEXT (JA): HILDE BRANDNER (20)
ist Beisitzerin für Programmatik im Landesvorstand der JuLis Bayern. Sie studiert Medizin in Erlangen und interessiert sich v.a. für Gesundheits- und Wirtschaftspolitik. Du erreichst sie unter *hilde.brandner@julis-bayern.de*

TEXT (NEIN): ELENA DEWITT (23)
ist Mitglied im Kreisverband Pforzheim/Enzkreis. Sie beschäftigt sich gerne mit liberalen Denkern und Ideen und setzt sich dafür ein, dass Liberale wieder mehr Mut haben, ihren philosophischen Idealen zu folgen.

CHANCE ODER RISIKO:

POLITISCHER UMGANG UND RECHTLICHE RISIKEN IM ZEITALTER DER **KÜNSTLICHEN INTELLIGENZ**

In den vergangenen Monaten hat es in der Welt der Künstlichen Intelligenz (KI) einen Durchbruch gegeben: Das Sprachmodell ChatGPT von der Firma OpenAI ist seit dem 30.11.2022 für die Öffentlichkeit zugänglich. ChatGPT ist ein KI-Modell, das menschenähnliche Texte generiert, versteht und analysiert. Neben ChatGPT gibt es weitere KI-Modelle, die derzeit in den Bereichen Sprachverarbeitung und Bildgenerierung eingesetzt werden. Nennenswert sind zum Beispiel DALL-E und Midjourney, die Bilder aus Textbeschreibungen generieren können.

Einige dieser Bilder haben in den letzten Wochen bereits für viel Verwirrung auf der Welt gesorgt. Dabei bleibt es nicht: Zuletzt hat sich die KI von Google ohne menschliche Anweisung Bengalisch beigebracht und ganze Texte übersetzt, was die Google-Mitarbeiter sichtlich überraschte. Um diese Entwicklungen greifen zu können, ist es wichtig, sich einen Überblick darüber zu verschaffen, wo wir in der Wissenschaft aktuell stehen. In den Anfängen der KI-Forschung entstanden zunächst regelbasierte Systeme, zum Beispiel IBMs Schachcomputer Deep Blue. Danach kamen lernbasierte Systeme wie die Sprachassistenten Siri und Alexa, die durch maschinelles Lernen in der Lage sind, menschliche Sprache zu verstehen. Die dritte Entwicklungsstufe ist die KI mit kontextbezogener Anpassungsfähigkeit. Ein Beispiel hierfür ist Teslas Autopilot, der sich an verschiedene Situationen anpassen und aufgrund der gegebenen Umstände eigenständig Entscheidungen treffen kann.

In ferner Zukunft der KI-Forschung liegt die Schaffung von Systemen, die selbständig Entscheidungen treffen und handeln können (KI mit autonomen Entscheidungen). Hier soll die KI über ein eigenes Bewusstsein verfügen und eigene Bedürfnisse und Wünsche erkennen. Autonome Roboter, wie die humanoide Roboterplattform Atlas von Boston Dynamics, demonstrieren bereits beeindruckende Fähigkeiten, sich in unvorhersehbaren Umgebungen zurechtzufinden und Aufgaben ohne menschliche Eingriffe auszuführen.

Die Frage, die sich jetzt stellt: In welcher Phase befinden wir uns? In der Bundesrepublik sind laut Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mehr als 90 renommierte Institutionen ansässig, die sich in Deutschland mit Künstlicher Intelligenz und ihrer Forschung befassen. Unter anderem das Fraunhofer-Institut für Kognitive Systeme. Prof. Dr. Christian Bauckhage vom Fraunhofer-Institut gibt hierzu folgende Einschätzung ab: "Meine eigenen Erfahrungen insbesondere mit GPT-4 legen nahe, dass wir uns im Übergang von Phase 2 zu Phase 3 befinden."

Indes bleibt die letzte Phase, die selbstbewusste KI, eher ein fernes Ziel als greifbare Realität. Doch während wir uns weiter auf diesem Pfad der Entdeckung bewegen, werden wir zweifellos auf ungeahnte Möglichkeiten stoßen.

WIE GEHEN ANDERE STAATEN POLITISCH MIT DEM THEMA UM?

Italien hat als erstes Land weltweit ChatGPT vorläufig gesperrt. Am 20. März 2023 wurde ein Datenleck gemeldet, das sowohl Gespräche der ChatGPT-Nutzer als auch Zahlungsinformationen der Abonnenten des Dienstes betraf. Die italienische Staatsanwaltschaft leitete eine Untersuchung des Sachverhalts ein und betont in ihrer Anordnung, dass OpenAI den betroffenen Nutzern keine Informationen über die Datensammlung zur Verfügung stellt. Zudem scheint es keine rechtliche Grundlage für das umfangreiche Sammeln und Verarbeiten persönlicher Daten zu geben, die für das "Training" der Algorithmen benötigt werden, auf denen die Plattform basiert.

Wie die bisher durchgeführten Tests bestätigen, stimmen die von ChatGPT zur Verfügung gestellten Informationen nicht immer mit den tatsächlichen Gegebenheiten überein, so dass ungenaue personenbezogene Daten verarbeitet werden. Außerdem führe das Fehlen eines Mechanismus zur Altersüberprüfung dazu, dass Kinder Antworten erhalten, die ihrem Alter und ihrem Kenntnisstand nach absolut unangemessen sind. Und das, obwohl sich der Dienst laut den Nutzungsbedingungen von OpenAI vermeintlich an Nutzer ab 13 Jahren richtet.

Die italienische Datenschutzbehörde gab OpenAI 20 Tage Zeit, Gegenmaßnahmen vorzulegen. Andernfalls droht eine Strafe von bis zu 20 Millionen Euro oder vier Prozent des weltweiten Umsatzes. Auch in Frankreich wurde ein Diskurs ins Rollen gebracht. In der französischen Stadt Montpellier wurde die Nutzung von ChatGPT am Arbeitsplatz verboten. Der stellvertretende Bürgermeister, Manu Reynaud, traf diese Entscheidung als Vorsichtsmaßnahme, bis die zahlreichen Unklarheiten rund um die Technologie geklärt sind. Reynaud äußerte Bedenken hinsichtlich des Schutzes persönlicher Daten und der fehlenden gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Auch die spanische Datenschutzbehörde (AEPD) hat den Datenschutzbeauftragten der Europäischen Union kontaktiert, um Bedenken bezüglich des Datenschutzes im Zusammenhang mit ChatGPT zu untersuchen.

RECHTLICHE RISIKEN

Es existiert bereits ein Vorschlag für ein KI-Gesetz der Europäischen Kommission, der sogenannte Artificial Intelligence (AI) Act. Im Dezember 2022 haben sich die Mitgliedstaaten auf eine gemeinsame Position verständigt. Allerdings dürften die neuen KI-Modelle der vergangenen Monate die Gesetzgeber vor neue Herausforderungen stellen, da der Vorschlag zum Artificial Intelligence Act aus dem Jahre 2021 stammt und diese Entwicklungen nicht berücksichtigt werden konnten.

Deshalb fällt auch die für die letzte Aprilwoche geplante Abstimmung ins Wasser. Laut der deutschen EU-Parlamentarierin der FDP, Svenja Hahn, brauche es mehr Gespräche und mehr Zeit zum Innehalten.

Es gibt viele Diskussionen unter den EU-Parlamentariern über zusätzliche Regelungen für leistungsfähige KI-Allzweck-Systeme wie Chat-GPT. Einige fordern sogar ein Verbot, während andere, darunter auch Svenja Hahn, vor voreiligen regulatorischen Entscheidungen warnen und eine Kennzeichnung von AI-Inhalten vorschlagen. Urheberrechte und Schadenersatz sollen in speziellen Gesetzen geregelt werden. Die EU-Abgeordneten fordern einen KI-Gipfel mit Präsident Joe Biden und Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen. Svenja Hahn hofft auf eine Einigung der Kommission im Sommer 2024. In vielen Punkten über die Regulierung hochriskanter Anwendungen sind sich die EU-Parlamentarier jedoch einig.

DIE GEFAHR VON DEEPFAKES

Der Papst in Daunenjacke, Russlands Präsident Putin, der vor Chinas Staatschef Xi auf die Knie geht oder Ex-US-Präsident Trump, der verhaftet wird. Selbst ein KI-generierter Song von Drake und The Weekend wird über Nacht zum Hit. Er schaffte es sogar bei Spotify in die Charts, bevor er aufgrund von Urheberrechtsverletzungen von allen Plattformen entfernt wurde.

Die neuen KI-Modelle sind in der Lage, innerhalb von Sekunden unreguliert und ungebremst Deepfakes zu erstellen. ChatGPT erfindet teilweise ganze Studien. Midjourney kann Bilder erschaffen, die täuschend echt aussehen. Doch bei Bildern bleibt es nicht. Hinzu kommen gescannte Gesichter und imitierte Stimmen. Die qualitativ immer hochwertigeren KI-generierten Medienprodukte lassen sich nur schwer von der Realität unterscheiden.

Die politische Arena verwandelt sich durch derartige Deepfakes in ein Schlachtfeld der Manipulation. Die Auswirkungen dessen sind noch nicht absehbar, aber das Risiko zunehmender Propaganda ist unübersehbar. Nachdem Midjourney wegen Missbrauch seine kostenfreie Version bereits eingestellt hat, stellen sich viele die Frage: Wird das reichen, um die Flut der täuschend echten Bilder und Videos einzudämmen?

Die Autoren des offenen Briefes "Pause for Giant AI Experiments", darunter auch OpenAI Mitgründer Elon Musk, fordern, dass groß angelegte Künstliche Intelligenz (KI)-Experimente für ein halbes Jahr pausiert werden, um potenzielle Risiken erst einmal evaluieren zu können. Diese Forderung beruht auf der Argumentation, dass die bahnbrechenden KI-Entwicklungen, die aktuell stattfinden, einen tiefgreifenden Wandel in der Gesellschaft bedeuten, eine angemessene Planung und Verwaltung hier aber bisher ausgeblieben sind.

Daneben bieten ChatGPT oder Midjourney aber auch zahlreiche Chancen für die Zukunft: Sie können in der Datenanalyse und Forschung eingesetzt werden, indem sie große Datenmengen verarbeiten. Darüber hinaus ermöglicht Midjourney die Erstellung realistischer virtueller Umgebungen, die für das Training in verschiedenen Branchen wie Medizin, Militär oder Luft- und Raumfahrt genutzt werden können.

Es steht außer Frage, dass Artificial Intelligence die Möglichkeit bietet, unsere Interaktion und Nutzung von Computern grundlegend zu verändern. Um das volle Potenzial dieser Technologien nutzen zu können, ist es jedoch entscheidend, ihre Entwicklung verantwortungsbewusst zu steuern und potenzielle Gefahren angemessen zu adressieren.

TEXT:
CHRISTIN NASGOWITZ (26)
studiert zurzeit Rechtswissenschaften und legt im Oktober ihr erstes juristisches Staatsexamen ab. Sie ist Mitglied der JuLis Berlin-Mitte und der FDP Berlin-Mitte. Sie unterstützt den BAK Liberaler Feminismus und setzt mich für Chancengleichheit ein. Neben dem Studium arbeitet sie in der Pharmaziebranche und ist "Ambassador for women in business and pharmacy". Ihr erreicht sie unter: *mandychristinna@gmail.com*

WIE FUNKTIONIERT DIE BETEILIGUNG IN EINER POLITISCHEN JUGENDORGANISATION?

Was machen der JuLi-Bundesvorstand und das Team der Bundesgeschäftsstelle?

Du möchtest einen Einblick hinter die Kulissen der JuLis?!
Dann bewirb Dich für ein Freiwilliges Soziales Jahr in der JuLi-Bundesgeschäftsstelle und werde Teil unseres Teams!

Deine Aufgabenschwerpunkte liegen in der Mitwirkung an bis hin zur Übernahme von (Teil-)Projekten im Zusammenhang mit unserer Seminarplanung und Kongressplanung sowie in der Unterstützung bei der Abwicklung des Tagesgeschäftes (Mitgliederverwaltung, Korrespondenz mit Mitgliedern, Interessenten und Entscheidungsträgern).

Du erhältst bei uns vielfältige Einblicke in die politische Arbeit des Bundesvorstandes und wirst in interne Projekte und Sitzungen einbezogen. Neben der parteipolitischen Arbeit möchten wir Dir auch einen Einblick in die parlamentarische Arbeit geben und Dir einen mehrtägigen Besuch in der FDP-Bundestagsfraktion ermöglichen.

Du hast Interesse?! Dann schaue auf der Website für weitere Infos [QR-Code] oder wende Dich an unseren Bundesgeschäftsführer Carsten Repges ***(repges@julis.de).***

Wir freuen uns auf Deine Bewerbung.

Der Rahmen:
30 Urlaubstage
30 Bildungstage
35-Stunden-Woche

Zurück zur NATUR oder vorwärts in die ZUKUNFT?

Digitalisierung, künstliche Intelligenz, autonomes Fahren und Robotik – Technologien und Entwicklungen, die einen Ausschnitt einer faszinierenden Zukunftsvision zeigen. Für viele ist diese Vision allerdings auch mit vielen Ängsten verbunden. Die Angst, seinen Job zu verlieren, weil der Beruf technologisch obsolet wird oder die Sorge, die Kontrolle über die Technologie zu verlieren, ist weit verbreitet. Diese Ängste nutzen sowohl Konservative und Reaktionäre als auch Grüne für sich. Sie bauen daraus ihr politisches Narrativ und romantisieren die Rückkehr zur Natur. Das ist eine historische Fehldeutung. Wir Liberale müssen aufpassen, dass uns nach der ersten und zweiten industriellen Revolution nicht erneut die Deutungshoheit über die großen gesellschaftlichen Narrative entgleitet.
Ein Plädoyer für Optimismus und Technologieoffenheit.

ÄSTE DES GLEICHEN IDEOLOGISCHEN BAUSTAMMS

Konservative und Grüne – wie passt sowas zusammen? Auf den ersten Blick erscheinen konservative Parteien, wie die CDU oder reaktionäre Parteien wie die AfD, sehr weit entfernt von den links-progressiven Grünen. Doch die ideologischen Wurzeln der Grünen Bewegung sind durchaus konservativ. Der Philosoph Martin Heidegger ist als einer der wichtigsten Vordenker der grünen Weltanschauung zu nennen. Seine Nähe zu nationalkonservativen Ansichten ist hinlänglich bekannt und seine Rolle als Denker für die Ideologie des Nationalsozialismus wird bis heute kontrovers diskutiert. Wie kann es also sein, dass grüne und konservative Ideen miteinander zusammenpassen?
Fundamental geht es sowohl Konservativen als auch Grünen um das Bewahren einer Sache. Im Konservatismus geht es vor allem um die Bewahrung von Werten, Tradition und Religion. Der Grünen Ideologie geht es um das Bewahren der Natur – dem Bewahren der Schöpfung, um einen Begriff der Unionsparteien zu verwenden. Beiden Ideologien liegt das Bedürfnis nach Sicherheit zugrunde. Denn die Natur ist etwas Gutes und sie wird zu einem perfekt ausbalancierten Zyklus stilisiert. Dieses Narrativ ist sehr alt. Wir kennen es besonders wirkmächtig aus der Dichtkunst der Romantik im 19. Jahrhundert. Die anlaufende Industrialisierung löste bei den Menschen Zukunftsängste aus, weil die Art und Weise, wie Arbeit und Zusammenleben gestaltet wurden, sich stark veränderten. Daraufhin folgte eine verklärte Romantisierung des Mittelalters und der Rückkehr zur Natur. Hier zeigen sich auch Verbindungen zu heidnischen Religionen, wo die Mystifizierung der Natur zum Bestandteil der Rituale gehört.

TECHNOLOGIE MACHT DAS LEBEN BESSER

Die Verbindung zur Natur ist grundsätzlich etwas Schönes, aber die Romantisierung der Natur als eine friedliche Balance der göttlichen Ordnung ist schlicht und ergreifend falsch. Lange vor dem Menschen sind ganze Spezies ausgestorben, sei es durch Krankheiten, das Ausrotten durch andere Spezies oder Naturkatastrophen. Die Natur befindet sich in ständigem Wandel und ist dabei alles andere als friedlich. Das Leben war bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts für die allermeisten Menschen ein großes Elend. Ein Drittel der Kinder starben im Rahmen der Geburt oder in den ersten Lebensjahren. Wenn ein Mensch es dann schaffte, nicht von Krankheiten wie der Pest, den Masern, den kalten Wintern oder einer Hungersnot bis zum Erwachsenenalter dahingerafft zu werden, durften die meisten in den Kriegen irgendwelcher Fürsten ihr Leben lassen. Die Natur ist weder friedlich, noch ist sie gerecht.
Die Industrialisierung hat alles verändert. Die Ideen von großen liberalen Denkern wie Adam Smith und die Verbreitung der Marktwirtschaft in Europa, haben die Möglichkeiten für Partizipation und den Wohlstand der Völker immens gesteigert. Die technologischen Entwicklungen der ersten und insbesondere der zweiten Welle der industriellen Revolution führten dazu, dass sich das Leben bis zum Jahre 1890 auf ein erträgliches Niveau für viele Menschen verbesserte. In drei Generationen veränderte sich das Leben der meisten Menschen in Europa und Amerika so rasant, wie es sich die letzten 10.000 Jahre nicht verändert hatte. Auch wenn es objektiv messbar das Leben von so vielen Menschen verbesserte, ist nachvollziehbar, dass diese Entwicklungen viele verunsicherte. Die Kollektivisten nutzten diese Ängste und generierten damit Unterstützung für ihre totalitären Ideologien. In den 1920er Jahren ist es den Liberalen in Deutschland nicht gelungen, die Freiheit und Marktwirtschaft überzeugend zu verteidigen. Dieser Fehler darf nicht nochmal passieren.

> **„Wir haben gar keine andere Wahl als optimistisch zu sein.**

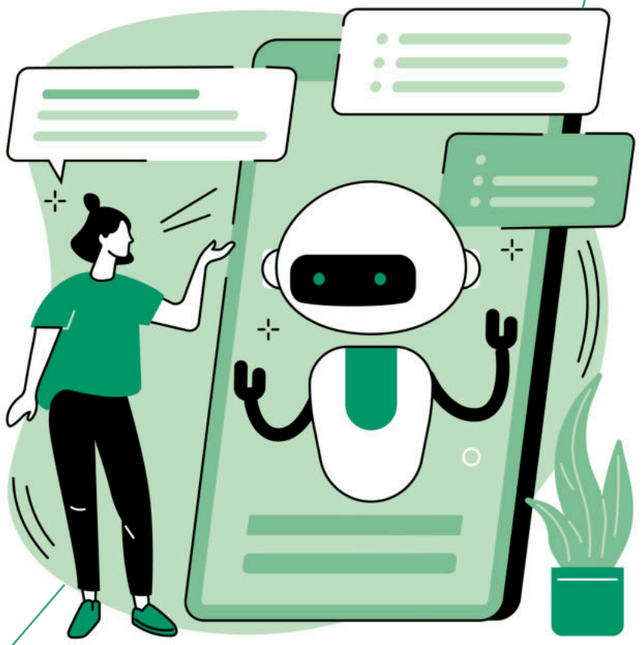
EINE VISION FÜR DIE ZUKUNFT

Die rasanten technologischen Entwicklungen der Gegenwart machen auch vielen Menschen Angst. Konservative, Reaktionäre, aber auch Grüne nutzen diese Ängste vor der Veränderung, um daraus politisches Kapital zu schlagen. Wir brauchen als Liberale ein wirkmächtiges Gegenarrativ. Wir haben die Empirie auch auf unserer Seite. Trotz aller Grausamkeiten des 20. Jahrhunderts hat der Liberalismus nicht nur fortbestanden, sondern die ideologischen Kämpfe für sich entschieden. Der Siegeszug des Liberalismus und der Globalisierung brachte eine bis dato nie gesehene Welle der Wohlstandes, der Demokratisierung, der Freiheit und der Verbesserung des Lebensstandards für alle Menschen mit sich. Diese Empirie ist nützlich, aber wir müssen sie nutzen, um starke emotionale Bilder zu zeichnen.
Anstatt grünen Hirngespinsten zur Gentechnik auf den Leim zu gehen, müssen wir eine Vision zeichnen, wo durch die Gen-Schere klimafreundliche Lebensmittel angebaut werden können, die den Welthunger für immer beenden. Anstatt den Ängsten der Impfgegner zu trauen, sollten wir eine Zukunft zeichnen, in der Krebs der Vergangenheit angehört, weil wir die Potenziale der MRNA-Technologie nutzen. Anstatt auf die konservativen Feiglinge zu hören, die die KI als große Gefahr für das Bildungswesen sehen, lasst uns ein Bildungswesen erdenken, wo stumpfes Auswendiglernen der Vergangenheit angehört und der Mensch sich auf spannende Dinge, wie analytisches Denken, Transfer und Bewertung konzentrieren kann. Die Zukunft ist besser als ihr Ruf. Wir haben gar keine andere Wahl als optimistisch zu sein. Lass uns nicht den Kopf in den Sand stecken und denselben Fehler machen wie die Liberalen der 1920er Jahre. Die Liberalen der 2020er Jahre sind mutig. Frei nach dem liberalen Wirtschaftsnobelpreisträger Friedrich August von Hayek: „Wir müssen den Aufbau einer freien Gesellschaft wieder zu einem intellektuellen Abenteuer machen, zu einem Akt des Mutes."

TEXT: ALEXANDER KOBUSS (25) ist arlamentarischer Referent im deutschen Bundestag. Er hat im Master of Education Geschichte und Sozialwissenschaften studiert und promoviert gegenwärtig zur Geschichte der sozialen Marktwirtschaft. Er ist Bezirksvorsitzender der Jungen Liberalen Berlin-Mitte und leitet den Bundesarbeitskreis für Wirtschaft und Finanzen. Ihr erreicht ihn über *kobuss@julis.de*

Keine Angst vor ChatGPT im Bildungswesen!

ChatGPT ist der erste erfolgreiche, auf künstliche Intelligenz (KI) basierende Chatbot.
Seitdem er frei im Internet verfügbar ist, ist er aus Klassenräumen und Hörsälen nicht mehr wegzudenken.
Es ist mittlerweile kein Geheimnis mehr, wie einfach es mit Hilfe von ChatGPT ist, Texte, Präsentationen, Hausarbeiten usw. zu erstellen, ohne dabei viel Aufwand, Vorwissen oder Recherche zu betreiben.



Aufgrund dieser Fähigkeiten, ist die Verknüpfung zum Bildungswesen offensichtlich. Die Meinungen der Lehrkräfte dazu sind geteilt. Einige verbieten die Verwendung von ChatGPT während andere ihn als Gegenstand des Unterrichts oder von Seminaren an Universitäten einsetzen. In der Realität ist ein Verbot von ChatGPT kaum durchzusetzen, da die generierten Texte täuschend echt verfasst werden und somit schwer zu identifizieren sind. Obwohl das Unternehmen OpenAI, welches hinter der Entwicklung von ChatGPT steht, den "AI-Text-Classifier" veröffentlicht hat, der eine Wahrscheinlichkeit angibt, ob ein Text von einer KI generiert wurde, kann keine absolute Gewissheit über den tatsächlichen Autor erlangt werden. Eine bloße Wahrscheinlichkeit, ob ein Text von einer KI geschrieben wurde, reicht nun mal nicht aus, um diesen nicht als eigene Leistung zu klassifizieren. Regulierungen und Verbote können also nicht die Lösung sein. Viele Schüler und Studenten verwenden das Programm ohnehin schon regelmäßig im Alltag. Das Ausschließen des Chatbots aus dem Bildungswesen wäre dementsprechend eine realitätsferne Maßnahme. Vielmehr sollte technologieoffen mit diesem Thema umgegangen werden und die Chancen müssen gesehen werden!
Zunächst sollte den Schülern und Studenten bei der Verwendung des Chatbots bewusst werden, dass die generierten Texte nicht unbedingt der Wahrheit entsprechen. Bei einem Selbstversuch meinerseits wurde für eine Gedichtanalyse das falsche Gedicht behandelt und bei einem weiteren Test ein Märchen mit einem alternativen Ende versehen und auf dieser Grundlage analysiert. Alltagswissen kann wiederum von der KI leicht verständlich zusammengefasst werden. Verwendet der Benutzer konkrete, präzise formulierte Anweisungen, kann ein mehr oder weniger befriedigendes Ergebnis erstellt werden.
Mit Blick auf den schulischen Anwendungsbereich, sind die drei Anforderungsbereiche (Reproduzieren, Zusammenhänge herstellen, Reflektieren) zu prüfen. Einfaches Reproduzieren kann schnell von ChatGPT übernommen werden, während Aufgaben, bei denen Wissen verknüpft, reflektiert und/oder beurteilt werden sollen, nicht übernommen werden können. ChatGPT ist nämlich grundsätzlich darauf programmiert, eine objektive und neutrale Meinung wiederzugeben. Konkret bedeutet dies, dass künstliche Intelligenz im Klassenzimmer dann angewendet werden kann, wenn es sich um eine einfache, reproduzierende Aufgabe handelt, also um den ersten Anforderungsbereich. Ist eine Stellungnahme oder Kreativität gefragt, bleibt der Chatbot im dritten Anforderungsbereich aus. Lehrkräfte stehen nun also vor der Herausforderung, den Schülern einen kritischen Umgang mit dem Tool beizubringen, bei dem dieses nicht abgelehnt wird, sondern mehr als ein Werkzeug vermittelt wird, welches unterstützend, durch zum Beispiel Inspiration und Zusammenfassungen, zum Ziel führen kann. Zusätzlich betont Jan-Martin Klinge im Tagesspiegel (20.02.23), dass es die Aufgabe der Schule ist „den Kindern zu vermitteln, warum das Rechnen oder das Schreiben von Aufsätzen wichtige Grundkompetenzen sind – die man selbst haben muss, die aber vom Computer sicher irgendwann mal übernommen und unterstützt werden können“. Abgesehen davon benutzen einige Lehrerinnen und Lehrer das Tool schon selbst. Aufgabenstellungen, Fallbeispiele sowie oberflächliche Korrekturen lassen sich leicht erstellen. Ebenso wird es Schülern erleichtert, sich Probeklausuren und Übungsaufgaben entwerfen zu lassen.
Für Studierende sehe ich einen geringeren Nutzen. Hier gilt zwar auch, dass reproduzierende Aufgaben gut übernommen werden können und dabei Texte von ChatGPT nicht einmal plagiatsanfällig sein sollten, aber gänzlich neue Schlüsse kann die künstliche „Intelligenz“ nicht ziehen, geschweige denn tatsächlich forschen. Auch das Recherchieren von wissenschaftlichen Quellen funktioniert nicht. In meinem Test für diesen Beitrag wurden mir sowohl nicht funktionierende Links als auch eine schlechte Zitation generiert. Generell beschränkt sich der ChatBot nur auf Quellen, die im Internet als Website zu finden seien. Auf die Anfrage Zitationsstile wie MLA, APA oder Harvard zu berücksichtigen, kam ein genauso ernüchterndes Ergebnis wie bei der Quellenrecherche. Generell werden gerne Quellen erfunden. Dozenten brauchen also meiner Meinung nach noch weniger Angst vor diesem Tool zu haben als die Lehrkräfte an Schulen.

"Aufgaben müssen also so gestellt werden, dass sie die Selbstständigkeit sowie die Eigenverantwortung der Schüler fördern."

Insgesamt soll das jedoch auf gar keinen Fall bedeuten, dass die Veröffentlichung von ChatGPT nur einen geringen Einfluss auf das Bildungswesen hat. Ganz im Gegenteil! Aufgrund dessen, dass nun „leichtere“, also reproduzierende, Aufgaben von einer künstlichen Intelligenz erledigt werden können, brauchen Schüler und Studenten weniger Kapazitäten dafür aufbringen und können stattdessen dies in kreative und einfallsreiche Gedankengänge stecken. Genau die Aufgaben, bei denen geistliche Anstrengung zählt, werden deutlich wichtiger. Aufgaben müssen also so gestellt werden, dass sie die Selbstständigkeit sowie die Eigenverantwortung der Schüler fördern. Alternativ kann man genauso auch die Verwendung der KI in die Aufgaben mit einbeziehen, indem die Nutzung des Chatbots zur Lösung der Aufgabe erklärt und reflektiert werden soll. Die künstliche Intelligenz wird also mehr als ein Werkzeug verstanden, ähnlich wie ein Taschenrechner in der Mathematik, der ebenfalls nicht bei jeder Aufgabe verwendet werden darf. Anhand dieses Beispiels wird auch erneut deutlich, dass die Grundkompetenz, auch eine repetitive Aufgabe lösen zu können, in der Schule wichtig bleibt und damit nicht wegen ChatGPT aus dem Lehrplan gestrichen werden darf. Denn analytisches Denken im zweiten und dritten Anforderungsbereich (Zusammenhänge herstellen, Reflektieren) erfordert das Beherrschen des ersten Bereichs (Reproduzieren).
Zukünftig könnte die KI noch weitere Aufgaben im Bildungswesen übernehmen. Bei Defiziten im Lernprozess könnte diese möglicherweise individuell unterstützend agieren und somit die Lehrkräfte entlasten. Zum Beispiel mittels Generierung von Aufgaben mit individuell angepassten Leistungsniveaus und einer darauffolgenden Kontrolle und Auswertung - eine Art der künstlich intelligenten Nachhilfe beziehungsweise des persönlichen Lernassistenten. Hierbei ist zu betonen, dass dadurch keine Lehrkraft gänzlich ersetzt, sondern lediglich unterstützt werden würde. Eine pädagogische Fachkraft lässt sich nun mal nicht durch eine KI ersetzen. Auch wenn diese Vorstellung noch ein wenig utopisch klingt, sehe ich hier eine Chance das Bildungswesen effizienter zu gestalten und einen größeren Raum für Innovation bieten zu können.

TEXT:
ALEXANDER BEECK (21)
studiert Erziehungswissenschaft und Germanistik an der Bergischen Universität Wuppertal. Er ist seit 2021 Mitglied bei den Jungen Liberalen und ist im Vorstand der Liberalen Hochschulgruppe Wuppertal für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Ihr könnt ihn erreichen unter: *beeck.alexander02@gmail.com*

ZEIT ZU HANDELN

Svenja Hahn
Mitglied des Europäischen Parlaments

Wirtschaftswachstum durch mehr Freihandel ist der beste Motor, um gestärkt aus den Krisen der Zeit zu kommen. Es müssen Fortschritte bei den Verhandlungen der Freihandelsabkommen mit Australien, Indien und Indonesien erreicht werden. Die Abkommen mit Neuseeland, Mexiko, Chile und Mercosur müssen ratifiziert werden.

Mehr Handel mit Partnern macht Deutschland und die EU wirtschaftlich und geopolitisch stärker. Im Konflikt Autokratie vs. Demokratie müssen wir die Allianz der Demokratien durch freien Handel ausbauen und Abhängigkeiten von Autokratien verringern.

@svenja_ilona_hahn
/svenjahahnfdp
/svenja_hahn

MEHR EXPERIMENTIEREN!

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Motor europäischer Integration

Mit dem Schuman-Plan hat in Europa eine Epoche von Frieden, Freiheit und Wohlstand begonnen. Europa ist das liberale Jahrtausendprojekt des 20. Jahrhunderts. Aktuell sehen wir, dass autoritäre Regime unsere liberale Demokratie und Werteordnung angreifen. Andere sehnen sich danach, Teil unserer europäischen Gemeinschaft zu werden, weil sie die gleichen Werte teilen.

Der Leitgedanke nach dem Zweiten Weltkrieg bestand darin, das Zusammenwachsen der europäischen Einzelstaaten zu fördern. Die Europäische Union leidet aber häufig darunter, dass sie nicht konkret im Alltag spürbar ist. Die Möglichkeit innerhalb der EU frei zu reisen, zu arbeiten und zu lieben, gehört zu den konkret erfahrbaren Errungenschaften der EU. Die europäische Integration muss kontinuierlich verteidigt, erneuert und gestärkt werden. Das Neudenken der Grenzregionen ist dabei eine wesentliche Chance!

Eine besondere Rolle bei der europäischen Integration hat das deutsch-französische Verhältnis gespielt. In diesem Jahr feiern wir 60 Jahre Elysée-Vertrag, mit dem Charles de Gaulle und Konrad Adenauer das Ziel vereinbart haben, die Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich zu verbessern und eine Aussöhnung zwischen beiden Ländern zu erreichen. Der Vertrag legte den Grundstein für eine enge Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Bildung sowie für eine engere Abstimmung in der Außen- und Sicherheitspolitik. Und er war ein voller Erfolg!

Der Aachener Vertrag wurde 2019 geschlossen, um dieses Ziel weiter zu verfolgen und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Frankreich zu verstärken. Die Zusammenarbeit und die Mobilität sollen zwischen den Grenzregionen gestärkt werden. Dazu wurde der deutsch-französische Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit eingerichtet.

Zudem enthält der Aachener Vertrag eine Experimentierklausel, die es Deutschland und Frankreich ermöglicht, für bestimmte Projekte Ausnahmeregelungen von nationalem Recht zu erlassen. Die Klausel soll dazu beitragen, die Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern zu erleichtern und die Umsetzung gemeinsamer Projekte zu fördern. Seit der Unterzeichnung des Vertrags hat die Experimentierklausel jedoch noch keine Anwendung gefunden. Außerdem bestehen rechtliche Bedenken dahingehend, dass die als „Experimentierklausel" umschriebene Regelung des Art. 13 Abs. 2 des Vertrags von Aachen selbst den rechtlichen Anforderungen nicht genügt, somit nicht unmittelbar als Rechtsgrundlage dient.

Stattdessen sollte eine Lösung der grenzüberschreitenden Hindernisse vor ihrem Auftreten durch eine Folgenabschätzung, die sich auf potenzielle grenzüberschreitende Hindernisse konzentriert, sowie auf dieser Grundlage eine allgemeine Aufnahme von Experimentier- oder Öffnungsklauseln in die verschiedenen sektoralen Gesetze bevorzugt werden. Das sollte aber kein unlösbares Problem sein, soweit der politische Wille besteht.

„Der europäische Gedanke war seit jeher von der Idee der wirtschaftlichen Verknüpfung getragen

Experimentierklausel sollte ein Vorbild in ganz Europa werden!

Der 'Laborcharakter' des Aachener Vertrages für deutsch-französische Grenzregionen mit der Experimentierklausel und der Möglichkeit von Ausnahmen von nationalem Recht für gewisse Projekte ist dabei nicht nur wichtig für das Leben in der Grenzregion, er kann auch als Schablone für Europa dienen.

Anhand von vier Themenbereichen möchte ich zeigen, warum wir mehr Europa wagen sollten und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Motor der europäischen Integration ist. Von den Grenzregionen aus kann Europa im Kleinen modellhaft getestet und ausgeweitet werden. Sie sind heute schon Impulsgeber und können auch in Zukunft Laborräume des europäischen Einigungsprozesses sein.

1. Bürokratie abbauen

Als wären die nationalen bürokratischen Anforderungen nicht zu hoch, zeigen sich besondere skurrile Auswüchse gerade im grenzüberschreitenden Kontext.

In der Corona-Pandemie wurden tausende Grenzgänger auf ihr Kurzarbeitergeld doppelt besteuert. Das Bundessozialgericht hat mittlerweile entschieden, dass kein Steuerabzug beim Kurzarbeitergeld von Grenzgängern erfolgen darf. Nach langem Streit und vielen Klagen liegt nun eine Lösung vor. Wer in Frankreich wohnt, aber in Deutschland arbeitet und Kurzarbeitergeld erhält, soll ab Dezember 2021 nur noch in Frankreich besteuert werden. Dass es hier aber keine Möglichkeit gab, die Problematik vorab lösungsorientiert anzugehen, hat viele Familien an die Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten gebracht. Dabei gehört es in Grenzregionen zum Alltag.

Ähnlich verhält es sich mit den Regelungen zum Homeoffice. Grenzgänger können wegen steuerlicher und sozialrechtlicher Einschränkungen nicht mehr als 19 Tage im Jahr von Deutschland aus arbeiten, da das Einkommen sonst in Deutschland zu versteuern wäre. Für Belgier und Franzosen liegt die Schwelle etwas höher, bei mehr als 34 Tagen im Jahr.

Durch eine spezielle Vereinbarung zwischen Luxemburg und Deutschland zur Telearbeit wurde beschlossen, dass die Arbeitstage, die Grenzgängern aufgrund der COVID-19-Maßnahmen im Home-Office verbringen, als in dem Vertragsstaat verbracht gelten, in dem die Grenzgänger ohne diese Maßnahmen gearbeitet hätten.

Diese beiden Beispiele sind im Alltag eines Grenzgängers, der die Grenze oft mehrfach am Tag wechselt, nicht nachzuvollziehen. Die Bedarfe sind in der Grenzregion klar und könnten von hier aus Taktgeber der europäischen Gesetzfindung und -gebung sein.

2. Mobilität

Eine wichtige Voraussetzung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist die Infrastruktur und Mobilität. Diese endet aber oft an der Grenze. Grund dafür sind unklare Finanzierung, Bürokratie und fehlende gemeinsame Planbarkeit. Dabei müssten die Bahn- und Schnellbusanbindungen erhöht und die Taktung angepasst werden, um gerade für junge Menschen eine grenzüberschreitende Mobilität zu ermöglichen. Eine Grenzregion, die zusammen denkt und zusammen planen (darf) würde hier neue Möglichkeiten eröffnen.

Ein Lichtblick: der deutsch-französische Ministerrat möchte ein deutsch-französisches Jugendticket, um den Austausch zwischen den beiden Ländern zu fördern. Diese Initiative, die von Minister Wissing angestoßen worden ist, zielt genau in die richtige Richtung.

3. Grenzüberschreitender Inkubator

Der europäische Gedanke war seit jeher von der Idee der wirtschaftlichen Verknüpfung getragen. Dazu braucht es Beratung, Begleitung und Unterstützung grenzüberschreitender Start-Ups zu Beginn ihrer Geschäftsfähigkeit und die Befreiung bürokratischer Fesseln. Auch die Erleichterung grenzüberschreitender Unternehmenskooperationen sowie eine erleichterte Gründung europäischer Kapitalgesellschaften analog der Wirkung der UG (haftungsbeschränkt) zur GmbH. Ich bin davon überzeugt, dass wir einen grenzüberschreitenden Inkubator brauchen, der die Unternehmensgründungen an der Wurzel fördert und in einer engen Kooperation mit den Universitäten der Grenzregion stehen muss. Hier entstehen die Innovationen der Zukunft und die Durchlässigkeit in die Wirtschaft würde nicht nur die Grenzregion bereichern, sondern das Zusammenwachsen der Länder fördern.

Mein persönlicher Wunsch: ein deutsch-französischer Inkubator im Saarland!

4. Europäische Universität

Die Europäische Hochschule ist eine Vision von Emmanuel Macron. Er skizzierte in seiner Europa-Rede an der Sorbonne die „Einrichtung europäischer Universitäten, die ein Netzwerk von Universitäten aus mehreren Ländern Europas bilden und die einen Studienverlauf schaffen, in dem jeder Studierende im Ausland studieren kann". Auch hier sind die Grenzregionen Vorreiter, die Universität des Saarlandes ist Teil der Universität der Großregion Saar-Lor-Lux-Wallonie. Der Schritt zur Europäischen Universität fehlt aber noch und würde eine Intensivierung der Kooperation der Hochschulen der Großregion zur Erweiterung des Lehrangebots erfordern.

Europa muss jeden Tag weiterentwickelt werden. Wir dürfen uns nicht damit zufriedengeben, sämtliche Kritik an der EU sofort abzutun. Gerade wir als Liberale sollten diejenigen sein, die die EU konstruktiv-kritisch reformieren und weiterentwickeln wollen. Deshalb lasst uns mehr experimentieren und die Grenzregionen (nicht nur, aber auch die Deutsch-Französische) als Laborräume nutzen!

TEXT:
JULIEN FRANÇOIS SIMONS (33) arbeitet im Dezernat für Wirtschaft, Soziales und Digitalisierung der Landeshauptstadt Saarbrücken. Er ist u.a. stellvertretender Landesvorsitzender der Europa Union Saar und Vorsitzender des LFA Europa der FDP Saar. Er war 6 Jahre Landesvorsitzender der Jungen Liberalen Saarland. Seine Schwerpunkte sind die Wirtschafts-, Innen- und Europapolitik. Ihr erreicht ihn unter: *simons@julis.de*

Von **Straßenrückbau** und **autofreien Innenstädten**

WIE ÜBERWINDEN WIR DEN KONFLIKT UM DIE **VERKEHRSWENDE?**

Ein junger Mann fährt im Schleichtempo mit seinem Kleinwagen durch den Ortskern einer größeren Stadt in Norddeutschland. Frustriert schaut er auf seine Armbanduhr, lässt einige Worte des Unmutes los, bevor er sichtlich verärgert mit derselben Geschwindigkeit weiterfährt. Eigentlich hatte er bereits vor einer halben Stunde eine Verabredung. Zu dieser Verabredung kommt er nun allerdings zu spät. Der aufmerksame Beobachter hat es bereits erraten: Unser Protagonist ist auf Parkplatzsuche - vergeblich.

Was wir hier eben erlebt haben, ist häufig ein Symptom gescheiterter kommunaler Verkehrspolitik. Vielerorts werden Straßen zurückgebaut und Parkplätze gestrichen, um das Auto vermeintlich zu einer unattraktiveren Mobilitätsform zu machen. Ein Thema, das es wie kaum ein anderes schafft, selbst Menschen von Kommunalpolitik zu begeistern, die sonst von sich behaupten würden, eher unpolitisch zu sein. Es geht schließlich um die dringend notwendige Verkehrswende… oder das eigene Auto und die damit verbundene Fortbewegungsfähigkeit. Ein gesellschaftliches Spannungsfeld ist vorprogrammiert. Den Fragen, warum der Konflikt zwischen Klimaschutz und Individualverkehr eigentlich so vermeidbar wäre und wie wir es als Liberale besser machen können, möchte ich mit diesem Beitrag gerne auf den Grund gehen.

Oft liefern Positivbeispiele die beste Blaupause dafür, um zu identifizieren, wo die Fehler einer Politik liegen. Deshalb schauen wir uns erstmal an, wo es schon heute vergleichsweise gut läuft: Laut Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) aus dem Jahr 2021 sind die Bundesländer mit der niedrigsten Autodichte in Deutschland Berlin, Hamburg und Bremen. Das liegt natürlich daran, dass es sich hier nicht um Flächenländer handelt. Es wird aber auch damit begründet, dass alle drei Städte einen sehr gut ausgebauten ÖPNV anbieten. Unterstreichen tut dies eine Befragung des Online-Magazins "Time Out" aus dem Jahr 2023. Laut dieser Umfrage beantworten 97% der befragten Berlinerinnen und Berliner die Frage "Ist es einfach, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Ihrer Stadt fortzubewegen?" mit "Ja". Das macht Berlin im Rahmen dieser Umfrage zur Stadt mit dem zugänglichsten ÖPNV weltweit.

Was uns diese Entwicklungen zeigen ist nichts geringeres, als dass Menschen auch im verkehrspolitischen Kontext sehr wohl auf positive Anreize reagieren und das Auto öfter stehen lassen, weil sie Zugang zu einem bedarfsgerechten, bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr haben. Nicht aber, weil die Kommunalpolitik vielerorts große Anstrengungen unternimmt, Autofahren unattraktiver zu machen. Das schafft lediglich Frust bei denjenigen, für welche die vielen Herausforderungen, die der ÖPNV in Deutschland hat, noch nicht gelöst sind.

Was eine differenzierte Verkehrspolitik auszeichnet, ist anzuerkennen, dass es gute Gründe dafür gibt, dass viele Menschen noch nicht zugunsten von Bus, Bahn und Fahrrad auf ihr Auto verzichten wollen. So kann man es durchaus kritisch betrachten, dass die Deutsche Bahn im Fernverkehr mit einer Verspätungsquote von 35% für das Jahr 2022 nicht unbedingt mit Pünktlichkeit geglänzt hat. Auch lässt es so manchen wieder gen Autotür fliehen, wenn man zum wiederholten Male ohne Sitzplatz und funktionierendes WLAN in einem überfüllten Regionalzug zur Arbeit pendeln muss. Ähnlich ist es bei den Busverbindungen: Diese werden selbst in vielen Großstädten noch nicht in einer Taktung angeboten, dass sie einen ansatzweise in der Zeit zum Zielort bringen, wie es für dieselbe Strecke mit dem Auto der Fall wäre.

Doch wir müssen auch die Darstellung der Gegenseite verstehen. Für viele Radfahrer und Fußgänger ist es ein großes Ärgernis, dass der Bau und die Sanierung von Straßen in vielen Kommunen für lange Zeit unverhältnismäßig priorisiert wurde. Investitionen in eine funktionierende Radwegeinfrastruktur und intakte Gehwege standen lange hinten an. Es ist vollkommen verständlich, dass dieses über Jahre vorherrschende Missverhältnis die Gemüter drückt, wenn man die steigende Popularität von Mobilitätsformen beobachtet, die vom eigens genutzten Auto abweichen.

Wenn man diesen Konflikt also nüchtern betrachtet, zeigt sich, dass beide Seiten mit einer gewissen Berechtigung frustriert sind, sich allerdings kein Zielkonflikt zwischen beiden Gruppen ergibt. In Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, alternative Mobilitätskonzepte sowie den öffentlichen Nahverkehr kann investiert werden, ohne auch nur einen Parkplatz zu streichen oder eine Straße ersatzlos zurückzubauen. Nun fragt sich bloß, wie die Politik mit diesem irrationalen Spannungsfeld umgehen sollte. Die Antwort ist simpel: Lösungen für die Verkehrswende schaffen, mit der alle Leben können.

Damit die angestrebte Verkehrswende erfolgreich ist, muss für Verfechter des privaten PKW ein Angebot geschaffen werden, das sich in einem Maße lohnt, sodass es nicht mit Frust und Ärger verbunden ist, die Flexibilität und den Komfort des eigenen Autos aufzugeben. Und das, bevor der noch notwendige Unterbau für den Autoverkehr fälschlicherweise für obsolet erklärt wird.

Eine Maßnahme wäre es etwa, die Verfügbarkeit und die Anzahl der durch den ÖPNV erreichbaren Ziele zu erhöhen. So gibt es beispielsweise viele stillgelegte Bahnstrecken in Deutschland, wo eine Reaktivierung, gerne auch mit neuen Haltepunkten, oftmals eine Option darstellt. Derartige Strecken können in vielen Landkreisen, aber auch Städten, eine wertvolle Mobilitäts-Achse bilden, die auf der Kurzstrecke den Nahverkehr ergänzt und das Umland anbindet. Die Fuhrparks von Nahverkehrsanbietern mit kommunaler Beteiligung können mittelfristig auf Elektromobilität und Wagen mit besserer Ausstattung umgestellt werden. Zum Beispiel können in diesen WLAN und Lademöglichkeiten für mobile Endgeräte zur Verfügung gestellt werden. Das ermöglicht mehr Fahrkomfort und Produktivität, die bei Nutzung des Autos ausbleiben würde. Auch die Taktung von Buslinien muss eine entscheidende Rolle spielen. Denn ein potenzieller Nutzer des ÖPNV kann nur den Bus nehmen, der auch fährt. Wenn wir uns in die Haut eines Autofahrers versetzen, steht dabei insbesondere der Aspekt der zeitlichen Flexibilität im Vordergrund. Dementsprechend muss neben dem Ausbau des Busnetzes an sich auch immer die Frequenz mitgedacht werden, in der die unterschiedlichen Linien befahren werden. Denn nur wenn diese stimmt, wird der Linienbus auch für diejenigen attraktiv, die keine 20 Minuten an einer Haltestelle warten wollen.

Ebenfalls spielt der Ausbau von alternativen Mobilitätsformen eine Rolle, insbesondere um eine Alternative zum öffentlichen Nahverkehr zu bieten. So sind auch Konzepte wie Car- und Bike-Sharing, E-Scooter und Shuttleservices zwischen Parkplätzen und gut besuchten Orten unabdingbar.

Zu guter Letzt ist es natürlich ebenfalls wichtig, dass die Infrastruktur für Fuß- und Radwege hinreichend saniert und neu gebaut wird. Auch hier bietet sich ein kurzer Blick auf Best-Practice-Beispiele an, wo es bereits gut funktioniert. Man betrachte beispielsweise die Landesstraßenstrategie 2030 des Landes Schleswig-Holstein. Diese verfolgt das Ziel, die Landesstraßen in Schleswig-Holstein zu sanieren, allerdings mit zusätzlichem Fokus auf den Bau und die Instandsetzung von Radwegen, die an diesen Landesstraßen entlang verlaufen. Es ist deutlich günstiger, einen Radweg neben einer Straße zu bauen oder zu sanieren, wo sowieso bereits entsprechende Bauarbeiten vorgenommen werden. Wenn man sich derartiger Synergieeffekte auch auf der kommunalen Ebene bewusst ist, lassen sich hochwertige Fuß- und Radwege günstiger umsetzen, als wenn sie als Einzelprojekte geplant werden. Oft ist es niedrigschwellig, diese in die entsprechenden Vorhaben mit einzubeziehen, da fast jede Kommune eine Investitionsplanung für Straßensanierung vorhält.

Am Ende stehen wir nun vor der Entscheidung, mit welchem Modus Operandi wir die Verkehrswende in den Kommunen vorantreiben wollen. Wollen wir einen Weg begleitet von Straßenrückbau, Parkplatzmangel und Frust gehen, oder wollen wir Vertrauen darin zeigen, dass die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes ein gutes Angebot wertschätzen und in der Konsequenz auch nutzen? Der Mann auf Parkplatzsuche hat uns die Antwort auf diese Frage schon zu Beginn gegeben. Denn mit dem Auto hat er sich höchstwahrscheinlich einfach für die Mobilitätsform entschieden, die für ihn in dem Moment am zugänglichsten war. Und wer weiß: Wenn die Busanbindung stimmt und der ÖPNV komfortabler und bezahlbarer wird, dann würde er dieselbe Entscheidung in ein paar Jahren vielleicht anders fällen.

TEXT:
ERIK JÄGER (24) leitet seit Anfang des Jahres die Lokalhelden, das Kommunalpolitikernetzwerk der Jungen Liberalen. Bereits im Jahr 2017 fing er an, sich neben seinem Studium in der Kommunalpolitik zu engagieren und ist seit zwei Jahren Ratsherr in der kreisfreien Stadt Flensburg. Ihr erreicht ihn unter: *jaeger@fdp-flensburg.de*

Mobilität ist Freiheit

„Mobilität ist Grundbedingung für den Wohlstand. Mobilität nimmt permanent zu. Mobilität verursacht ein Viertel des globalen CO2-Ausstoßes. Kurz: Die Bewältigung künftiger Mobilitätsströme ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit.“ – so eröffnet das aktuelle Buch von Benedikt Weibel den Blick auf das herausfordernde Politikfeld des Verkehrs. In zehn gut strukturierten und verständlichen Kapiteln nimmt uns Weibel mit in seine Gedanken, die er sich als ehemaliger Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Verwaltungsrat der Französischen Staatsbahn (SNCF), Koordinator der Fußball-Europameisterschaft 2008 und Honorarprofessor an der Universität Bern zum Thema Mobilität gemacht hat.

Dabei beleuchtet Weibel alle relevanten Unterkategorien: vom Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad über Auto und Bus bis hin zu Eisenbahn, Schiff und Flugzeug und stellt Verbindungen untereinander her. Der Leser kann viele wichtige Einblicke gewinnen, die man so sicherlich nur von einem ehemaligen Chef der SBB – also eines gut funktionierenden Eisenbahnunternehmens – erhalten kann.

BENEDIKT WEIBEL – WIR MOBILITÄTSMENSCHEN
NZZ Libro, Basel 2021
ISBN 978-3-907291-56-6
Gebunden mit Einband, 192 Seiten, 34 Euro

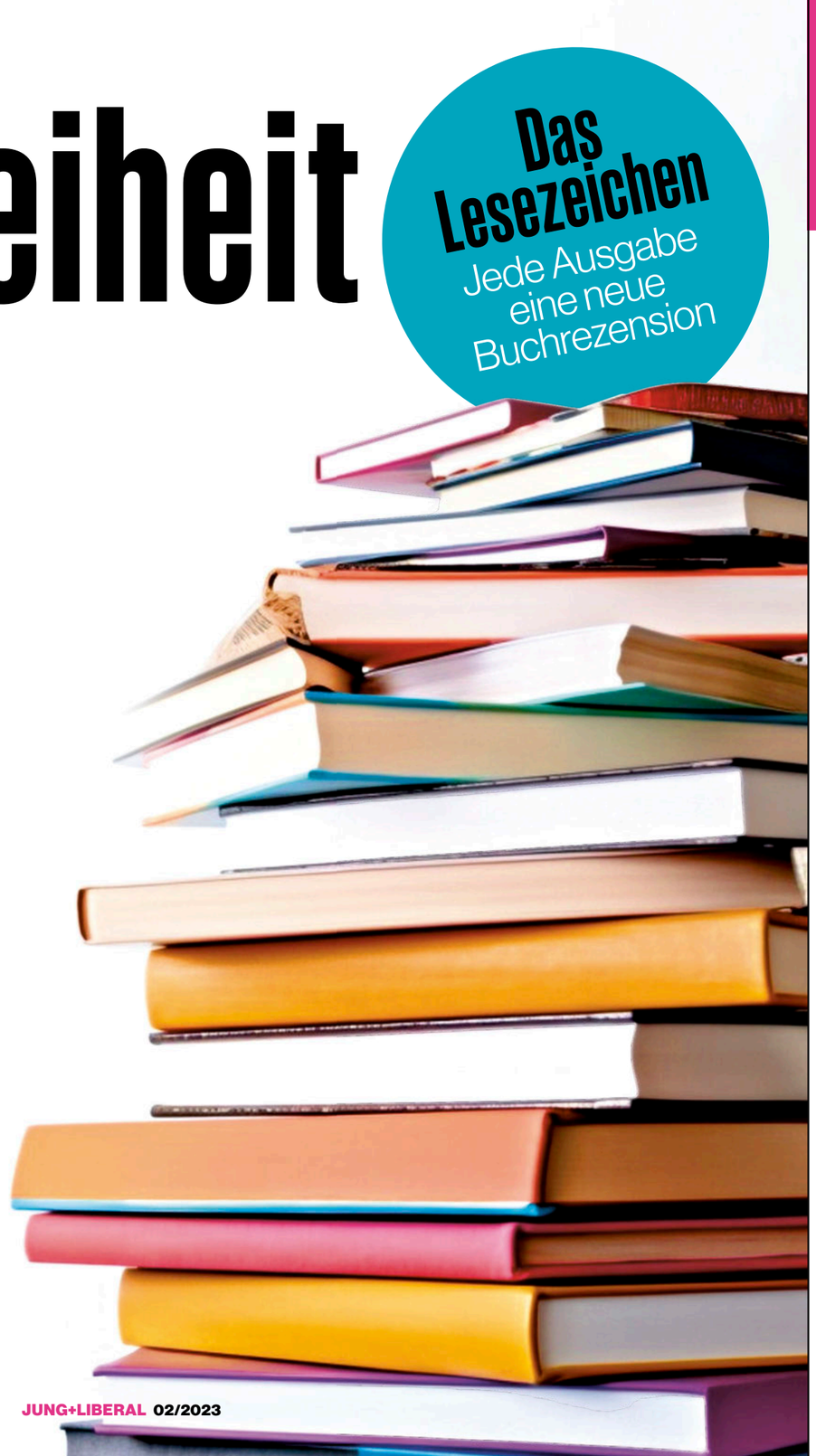
Gerade für Deutschland und für eine Partei, die den Bundesverkehrsminister stellt, spannend sind seine Ansichten zu einem integralen Taktfahrplan – in Deutschland bekannt unter dem Schlagwort Deutschlandtakt. So ein integraler Taktfahrplan funktioniert in der Schweiz hervorragend – dazu, ob er auch in Deutschland eine gute Idee ist, äußert sich Weibel gut begründet skeptisch. Die vollständige Etablierung eines integralen Taktes hat in der Schweiz 20 Jahre gedauert – wenn man sich die Größenordnungen der Schweiz und Deutschlands vor Augen führt, sind Michael Theurers „50 Jahre“ also durchaus angemessen.

Aber der Eisenbahner Weibel schreibt auch detailreich über andere Mobilitätsfelder. Probleme, die wir nur zu gut aus deutschen Großstädten kennen, wie zum Beispiel den Stillstand auf den Straßen im Berufsverkehr, analysiert er und zeigt Lösungsmöglichkeiten auf. Ganz im Stile eines Liberalen verwendet er hierbei die Möglichkeiten des Marktes: Um den angesprochenen Stillstand auf Straßen in der Innenstadt abzuwenden, schlägt er beispielsweise einen Verkauf von quantitativ gedeckelten Einfahrtberechtigungen vor, der nicht zwingend zu einer finanziellen Mehrbelastung von Autofahrern führen muss, wenn man an anderen Stellen wieder ausgleicht. Denn monetäre Anreize können durchaus zu Verhaltensänderungen führen und damit letztlich zur freien Fahrt für freie Bürger, die sich dafür entscheiden, zahlenmäßig begrenzte Zeitfenstertickets für den Berufsverkehr zu kaufen. Ein System, das auf ähnliche Art und Weise auch im ÖPNV erfolgreich zur Anwendung kommt; jeder Hamburger kennt die „9-Uhr-Tageskarte“, in Berlin und anderswo gibt es ähnliche Angebote.

Benedikt Weibel räumt mit Argumenten, die man häufig von Grünen und Linken hört, auf, ohne dabei Partei für ein anderes Lager zu ergreifen. Er bleibt neutral und spricht klar und pointiert. Das Auto steht meist nur ungenutzt herum? „Fahrräder werden im Schnitt noch weniger gefahren. Selbst ein Bett wird nur zu etwa einem Drittel der Tageszeit beschlafen.“ Er vergisst auch die Mikromobilität nicht, also E-Scooter, E-Bikes und dergleichen. Der Leser kann von ihm lernen, was diese neue Mobilitätsform mit Coolness und Paris zu tun hat, aber auch, warum es Anbieter solcher Mobilitätsangebote schwerer haben als andere verhältnismäßig neue Mobilitätsanbieter wie Flixbus oder Uber.

Wer Lust dazu hat, gemeinsam mit Benedikt Weibel das Scheitern des Transrapid zu betrauern, den individuellen Verkehr zu feiern und den öffentlichen Verkehr gedanklich weiterzuentwickeln, ohne dabei die Ziele des Klimaschutzes, die Bedürfnisse der Menschen und volkswirtschaftliche Vorgaben außer Acht zu lassen, sollte dieses kurzweilige Sachbuch unbedingt lesen. Der eine oder andere inhaltliche Antrag auf dem nächsten JuLi-Kongress könnte daraus hervorgehen.

TEXT:
LAURENT PUTZIER (21) ist Student des Bauingenieurwesens sowie Schatzmeister des Landesverbands Berlin und hat während des ersten Corona-Lockdowns seine Leidenschaft für das Lesen entwickelt. Du erreichst ihn hier: *laurent.putzier@julis.de*



Impressum

jung+liberal ist das Mitgliedermagazin des Bundesverbandes der Jungen Liberalen. Es erscheint viermal jährlich. Zu beziehen ist jung+liberal per Abonnement, Mitglieder der Jungen Liberalen erhalten das Magazin automatisch im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. jung+liberal wird gefördert aus Mitteln des Bundesministeriums für Familien, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ).

Herausgeber:
Bundesverband Junge Liberale e.V.
Reinhardtstraße 14, 10117 Berlin
Telefon: (030) 680 78 55-0
Telefax: (030) 680 78 55-22
E-Mail: info@julis.de

Chefredaktion (V.i.S.d.P):
Leonard Kern-Wagner (kern-wagner@julis.de)
Samuel Kessler (samuel.kessler@julis.de)

AutorInnen: Alexander Beeck, Hilde Brandner, Johannes Dallheimer, Elena Dewitt, Laurenz Frenzel, Roman Friedrich, Erik Piet Jäger, Alexander Kobuss, Johanna Koch, Mandy Christin Nasgowitz, Tim Pietrowski, Laurent Putzier, Julien François Simons

Auflage: 11.000 Exemplare
Gestaltung: Sebastian Ritschel

Mit dem Namen des Autors versehene Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte übernehmen wir keine Haftung.
Meinungsbeiträge, insbesondere von Gastautoren im Rahmen der Manöverkritik, werden weder inhaltlich noch redaktionell, lediglich auf Rechtschreibung, überarbeitet.
Bei Fragen zur Ausgabe, für eine Aufnahme in den Autorenverteiler, bezüglich Leserbriefe und Blattkritik bitte einfach eine E-Mail an kern-wagner@julis.de schicken.

Bildnachweise
© JuLis/privat, Berlin
Titelfoto: Adobe Stock
Illustrationen und Fotos: Adobe Stock: S. 4 (2), S. 8 (2), S. 10, S. 12, S. 16, S. 19, S. 20, S. 22, S. 24, S. 26, S. 28, S. 30, S. 33, S. 35; Shutterstock: S. 14; wikipedia S.24

Dieses Magazin wird gefördert vom
Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

PKV
Verband der Privaten Krankenversicherung

Endlich: die Jugendbewegung für jedes Alter.

Der neue Generationenvertrag für die Pflege.

Wenn Alt und Jung zusammenhalten, haben alle eine sichere Zukunft.
Das gilt besonders für die Pflege. Damit sie bezahlbar bleibt, muss sich dringend etwas ändern. Unser Vorschlag: die Älteren solidarisch unterstützen und den Jüngeren die Spielräume für private Vorsorge schaffen.

www.pkv.de/generationenvertrag