

Bericht zur Zielerreichung

Positionspapier

„Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ von 2018

Stand: Februar 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Zum Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“	3
2	Gremien, fachpolitische und Stakeholder-Zusammenschlüsse, Verbände und Vereine für die Verkehrs- und Mobilitätswende	3
3	Ergebnisse aus dem Monitoring des Positionspapiers	6
4	Monitoring der Ziele des Positionspapiers „Mobilität für alle“ von 2018.....	7
A	Verkehrspolitische Ziele für 2030/2050.....	8
B	Konsistente Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene für eine Transformation der Mobilität.....	10
C	Nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern für mehr Lebens- und Umweltqualität. 11	
D	Digitalisierung und Innovationen für intelligente Mobilität.....	12
E	Kommunaler Entscheidungsspielraum/effiziente Steuerungsinstrumente für schnellere Umsetzung	13
F	Nachhaltige Finanzierung der Mobilität für alle	13

1 Zum Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“

Das im Juni 2018 vom Hauptausschuss des Deutschen Städtetages beschlossene Positionspapier „[Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht](#)“ hat in den Mitgliedstädten und Fachkreisen große Verbreitung gefunden. Es ist einerseits allgemein gehalten, um hieraus konkretisierende Beschlüsse auf kommunaler Ebene entwickeln zu können. Andererseits formuliert es konkrete Anforderungen an Bund, Länder und Kommunen selbst.

Das seit vielen Jahren bestehende Bedürfnis auf kommunaler Ebene nach einer Transformation der städtischen Verkehre hat auch auf bundes- und landespolitischer Ebene Gehör gefunden. „Verkehrs- und Mobilitätswende“ werden nicht mehr in erster Linie als politische Schlagworte begriffen. Vielmehr stehen sie für nachhaltige, klimaschonende und menschenverträgliche Mobilität in Städten und Regionen.

Die Umsetzung einer nachhaltigen, klimaschonenden und menschenverträglichen Mobilität in Städten ist ein dynamisches Aufgabenfeld. Mit Blick auf das Positionspapier leiten sich ggf. erneuerte, präzierte und auch neue Forderungen zur beschleunigten Transformation von Verkehr und Mobilität ab.

2 Gremien, fachpolitische und Stakeholder-Zusammenschlüsse, Verbände und Vereine für die Verkehrs- und Mobilitätswende

Jenseits der strategischen und operationalen Forderungen des Positionspapiers hat sich auf der Ebene aller Beteiligten und zu Beteiligten eine Vielzahl neuer Zusammenschlüsse und Arbeitszusammenhänge ergeben. Diese alten und neuen Akteure sind teilweise ministeriell, teilweise stiftungsseitig, teilweise kommunal durch Vereine und zivilgesellschaftlich getragen. Sie haben teilweise direkte, teilweise indirekte Wirkungen auf Rahmenbedingungen, Verfahren, Inhalte, Rezeption und Kommunikation zur Verkehrswende. Insgesamt haben sie zu einer neuen „Governance“ der Verkehrs- und Mobilitätswende geführt. Die Initiativen arbeiten je nach Auftragsverhältnis zu ihren Initiatoren mit selbstgewählten oder gesetzten Arbeitsprogrammen. Diese sollen den Anforderungen an eine wirksame Verkehrs- und Mobilitätswende Rechnung tragen, Lösungen entwickeln und den Transformationsprozess befördern oder auch widerstreitend Stellung beziehen.

Der Deutsche Städtetag engagiert sich für und mit seinen Mitgliedstädten mittlerweile in zahlreichen Gremien, bei und mit Stiftungen, Verbänden und Vereinen, um die Vielfalt der Ansätze zur Transformation des Mobilitätssektors zu befördern:

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), eingesetzt von der Bundesregierung

Die NPM operiert mit sechs Arbeitsgruppen, die zur Behandlung spezifischer Themen weitere ad-hoc Arbeitsgruppen einrichten können. Koordiniert wird die inhaltliche Arbeit durch einen Lenkungskreis, in dem die Ergebnisse zusammengeführt werden. Im Lenkungskreis ist der Deutsche Städtetag durch seinen Vizepräsidenten, in **drei** der sechs Arbeitsgruppen durch die Hauptgeschäftsstelle vertreten. Eine beratende Kommission dient als Schnittstelle zum Parlament. Die sechs Arbeitsgruppen arbeiten zu den folgenden Themen:

AG 1 – Klimaschutz im Verkehr mit dem Ziel, die Anforderungen an die Verkehrssektoren zu spezifizieren, die das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele gewährleisten

AG 2 – Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität, Potenziale und Herausforderungen der Elektromobilität, alternativer Antriebe und Kraftstoffe

AG 3 – Digitalisierung für den Mobilitätssektor mit Schwerpunkten auf neuen Mobilitätsangeboten, Automatisierung, Verkehrssicherheit und Steuerung von Verkehrsströmen

AG 4 - Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung

AG 5 - Verknüpfung des Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung, sichere Versorgung mit alternativen Energieträgern und Produktionsformen

AG 6 - Standardisierung, Normung, Zertifizierung und Typgenehmigung, um Bedarfe in diesen Handlungsfeldern zu identifizieren und eine „Normungs-Roadmap“ zu entwickeln

Bündnis für Moderne Mobilität von BMVI, VMK und kommunalen Spitzenverbänden

Auf Initiative des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Präsidenten der kommunalen Spitzenverbände ist als Zusammenschluss von Vertreter*innen des BMVI, der Länderverkehrsministerkonferenz und der kommunalen Spitzenverbände das Bündnis für moderne Mobilität gegründet worden. Dem Bündnis liegt eine gemeinsame [Erklärung](#) zugrunde, die die Ziele und das Vorgehen beschreibt:

„Wir wollen überall eine noch bessere Mobilität bekommen – auf dem Land genauso wie in der Stadt. Dafür brauchen wir einen engen Austausch mit Ländern, Kommunen und Verbänden. ... Die Kommunen sollen mehr Spielraum bekommen, die Regeln so zu gestalten, wie sie den Bedürfnissen entsprechen. Denn Mobilität wird vor Ort gelebt. Die Bürgerinnen und Bürger sollen im Ergebnis schnell spüren, dass die Dinge besser laufen.“

Diesen Anspruch konnte das Bündnis trotz großen Bemühens vieler der Beteiligten und der Erstellung eines [Bündnisberichts zu einigen der drängenden Themen der Verkehrs- und Mobilitätswende](#) bislang noch nicht einlösen. Die Hauptgeschäftsstelle ist jedoch bestrebt, die Bündnisaktivitäten weiter zu begleiten, um schneller und lösungsorientierter insbesondere die immer deutlicher werdenden Defizite im regulativen Bereich zur Beförderung der Transformation des Verkehrs- und Mobilitätssektors angehen zu können. Als Voraussetzung hierfür

wird allerdings gesehen, dass die im März 2020 novellierte Straßenverkehrsordnung als wesentlicher regulativer Baustein unverzüglich vollständig in Kraft gesetzt wird. Dem soll die bereits für Ende 2020 angekündigte Novellierung für den Fußverkehr folgen.

Netzwerke und Arbeitsgruppen im BMVI unter Beteiligung des Deutschen Städtetages

Im Weiteren sind der Deutsche Städtetag und einige der Mitgliedstädte in zahlreichen interdisziplinären Ebenen übergreifend besetzten Arbeitsgruppen des BMVI vertreten. Hierzu zählen insbesondere das [Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige urbane Mobilität](#) sowie Beiräte, Arbeitsgruppen und Netzwerke zu den Themen Schienenverkehr, Güterverkehr, Rad- und Fußverkehr, Digitalisierung des Verkehrswesens, Kostendeckungsgrad des ÖPNV und Kfz-Zulassungswesen. Auch diese Form der Zusammenarbeit ist für die Beförderung der Themen zur nachhaltigen Mobilität hilfreich. Allerdings unterliegen sie im Wesentlichen dem zeitlichen und thematischen Regime des BMVI. In der Gesamtschau leisten sie jedoch wichtige Beiträge zur Transformation des Verkehrssektors.

Agora Verkehrswende

Die Agora Verkehrswende will zusammen mit zentralen Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür legen, dass der Verkehrssektor bis 2050 vollständig dekarbonisiert ist. Hierfür wird ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Energie- und Verkehrswende gesehen. Klimaschutz- und Mobilitätsstrategie greifen dafür unmittelbar ineinander. *„Die Verkehrswende schließt die Effizienzsteigerung im gesamten Verkehrssystem ein - durch Vermeidung unnötiger Verkehre, die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern. Die klimafreundliche Entwicklung des Stadtverkehrs wird als ein zentraler Baustein des notwendigen Wandels verstanden.“* Der Deutsche Städtetag ist mit seinem Präsidenten und Vizepräsidenten sowie auf Arbeitsebene im Rat der Agora Verkehrswende und seinen Arbeitsgruppen vertreten. Die Agora Verkehrswende hat die Erstellung des Positionspapiers von 2018 unterstützt und gemeinsam ein erstes Papier zu Corona und Verkehr aufgelegt: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/ein-anderer-stadtverkehr-ist-moeglich/>

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Auch mit dem Difu wirkt der Deutsche Städtetag u. a. durch wechselseitige Abstimmung der jeweiligen Papiere, gemeinsame Aktivitäten der vom Difu getragenen Fahrradakademie und Inputs bei Veranstaltungen des Difu zur Verkehrs- und Mobilitätswende eng zusammen. Das Difu ist jenseits der Gremienarbeit im Deutschen Städtetag ausgesprochen hilfreich bei der Kommunikation in den und aus dem kommunalen Bereich zu allen Themen der Verkehrswende und wirkt als kommunalwissenschaftliche Ressource auch für die verkehrspolitischen Themen des Deutschen Städtetages.

Verbände und Vereine

Meinungsbildung und Vermittlung der Positionen des Deutschen Städtetages schließen auch alle verkehrs- und mobilitätsaffinen Verbände und Vereine ein. Hierzu zählen der von Bund, Ländern und Kommunen getragene Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), das von der Wirtschaft getragene Deutsche Verkehrsforum (DVF) genauso wie die automobilbezogenen Verbände und Vereine, Mobilitäts-, Fahrrad- und Fußgängerverbände sowie der Flughafenverband (ADV).

3 Ergebnisse aus dem Monitoring des Positionspapiers

Betrachtet man die Entwicklung seit der Verabschiedung des Positionspapiers im Sommer 2018, dann zeigen sich folgende Auffälligkeiten:

- Strategien, Programme, Pläne und auch hieraus abgeleitete Projekte für eine Verkehrs- und Mobilitätswende haben in den letzten Jahren einen deutlichen Aufschwung erlebt. Dies hat vielfältige Ursachen. Festgehalten werden kann, dass das Sofortprogramm Saubere Luft der Bundesregierung aus der Krisensituation der NO_x-Grenzwertüberschreitungen heraus wichtige Impulse gesetzt und diese durch die Bereitstellung von Fördermitteln in Höhe von ca. 1,9 Mrd. Euro verstärkt hat.
- Unabhängig hiervon hat es sukzessive eine verbesserte Integration von Stadt- und Verkehrsplanung gegeben. Diese drückt sich in zusehends besser aufeinander abgestimmten Plänen und Projekten und einer Vielzahl an Einzelmaßnahmen zum Umbau von Verkehrssystemen und öffentlichen Räumen aus.
- Dennoch zeigt das Monitoring auf, dass es bis zu einer konsistent nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik für Bund, Länder und Kommunen noch ein weiter Weg ist. Nachhaltige Mobilität wird noch nicht durchgängig glaubhaft vertreten. Zielkonflikte zwischen der angestrebten Verkehrs- und Mobilitätswende und sonstigen entgegenwirkenden Belangen werden noch nicht hinreichend offengelegt und Lösungen zugeführt, die in Einklang mit den zugrundeliegenden Zielen zum Klimaschutz- und Umweltschutz und der Lebensqualität in Städten und Regionen stehen.
- Die mit neuen Mobilitätsdienstleistungen wie Ride-, Car- und Scooter-Sharingdiensten verbundene Hoffnung auf eine kundenzentriertere, nachfrageorientierte urbane Mobilität trägt bislang noch nicht. Jedenfalls mangelt es jenseits der Experimentierklauseln in Teilen an dem geeigneten rechtlichen Rahmen, in Teilen ab der erforderlichen Evaluation hierfür.
- Der gesellschaftliche Druck und der politische Wille zur Umgestaltung öffentlicher Räume und Neuzuweisung von Nutzungen zwischen Straßenverkehr, Umweltverbund und Aufenthaltsqualität ist deutlich gestiegen. Die Ergebnisse jenseits von experimentellen Umbauten erfordern Planungen, Investitionen, Zeit und das Überzeugen vieler Menschen. Die Ergebnisse sind in der Breite noch nicht zu finden.

- Die sie flankierenden Aktivitäten zur Parkraumbewirtschaftung, zur reelleren Bepreisung des Bewohnerparkens und zur Vermeidung unnötiger Transit-, Einfahr- und Parkverkehre sind notwendige Voraussetzung für mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und geringere Belastungen durch den Kfz-Verkehr. Sie stehen unter vielfältigen politischen, wirtschaftlichen und regulativen Vorbehalten, die überwunden werden müssen. Einzig zum Bewohnerparken hat der Bund eine StVG-Änderung vorgenommen, die nun noch Länderaktivitäten zur weiteren Umsetzung erfordert.
- Die vielfältig kursierenden Szenarien zur Rolle individueller autonomer Mobilität, die bis zur Substituierung des ÖPNV reichen, haben sich bislang als deutlich überzogen erwiesen. Autonome Mobilität wird in erster Linie für den ÖPNV und neue Mobilitätsdienstleistungen eine Rolle spielen. Auch hier stehen bislang jedoch erhebliche regulative Defizite entgegen.
- Die vom Bundesverkehrsministerium zugesagte Flexibilität der gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Grundlagen ist bislang noch nicht umgesetzt. Hier gehen viele kommunale Energien und Ideen in fruchtlosen Auseinandersetzungen zu regulativen Restriktionen verloren. Verkehrsversuche und -experimente können nur ansatzweise erprobt werden.
- Die Finanzierung des Umbaus der Verkehrssysteme hat sich erheblich verbessert. Sie ist nicht mehr weit entfernt von der vom Deutschen Städtetag geforderten 10-jährigen Investitionsoffensive in Höhe von 20 Mrd. Euro und ist gegenüber der Ausgangssituation 2018 dank der Aktivitäten des Bundes und der Länder erheblich verbessert worden (RegG, GVFG). Voraussetzung für eine dauerhafte Verbesserung ist, dass der Bund die Mittel für die Grunderneuerung nicht vorzeitig einkürzt.

4 Monitoring der Ziele des Positionspapiers „Mobilität für alle“ von 2018

Ein wirksames Monitoring eines Positionspapiers würde eine Auswahl von zielspezifischen Indikatoren und ihr Hinterlegen mit konkreter Evidenz, Daten, Fortschrittsberichten etc. erfordern. Ziel des „vorläufigen Monitorings“ ist jedoch keine evidenz- und datenbasierte Berichterstattung, sondern eine qualitative Einschätzung des mittlerweile erreichten Status Quo zur Verkehrs- und Mobilitätswende. Dieser Status Quo misst sich an den Forderungen des Positionspapiers vom Juni 2018. Hieraus sollen sich mit Blick auf die anstehende Bundestagswahl die nötigenfalls zu wiederholenden oder auch neue Forderungen an die zur Wahl stehenden Parteien, den neuen Bundestag für seine 20. Legislatur und eine neue Bundesregierung ableiten lassen.

Das Positionspapier von 2018 hat verkehrspolitische Ziele formuliert, die bis 2030 weitgehend umgesetzt sein sollten und im Weiteren fünf Schlüsselbereiche identifiziert:

- Anforderungen an eine konsistente Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene für eine Transformation der Mobilität,

- Aktivität für eine nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern für mehr Lebens- und Umweltqualität,
- Digitalisierung und Innovationen für intelligente Mobilität,
- kommunaler Entscheidungsspielraum und effiziente Steuerungsinstrumente für schnellere Umsetzung und
- nachhaltige Finanzierung der Mobilität für alle.

Die zugrundeliegenden Ziele und die Kernforderungen der fünf Schlüsselbereiche werden beschränkt auf jeweils fünf essenzielle Themen vertieft betrachtet und einer qualitativen, vorläufigen Wertung unterzogen. Das bedeutet, dass insgesamt 25 Forderungen des Deutschen Städtetages einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

Hierfür erfolgt zur groben Orientierung eine Einteilung in fünf Kategorien:

- ++ voll erfüllt
- + überwiegend erfüllt
- o teilweise erfüllt / nicht erfüllt
- nicht erfüllt
- voll verfehlt.

A Verkehrspolitische Ziele für 2030/2050

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	o	-	--
Oberziel - breiten politischen und gesellschaftlichen Konsens für eine nachhaltige Mobilität für alle schaffen, der Wandel, Umbau und Erneuerung der Verkehrssysteme maßgeblich befördert	- Fortschritte in medialer und gesellschaftlicher Hinsicht sind spürbar - Konsens zur Rolle von Pkws in Innenstädten (fließender und ruhender Verkehr) und bei der urbanen und stadt-regionalen Mobilität (< 50 km) noch offen - Konsens zur Rolle des Umweltverbunds von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr nimmt zu				
Teilziele - Ziele in Strategien, Programme und Projekte übersetzen	- auf Bundesebene umfängliche Programmatik zu Schienen-, Güter-, Binnenwasserstraßen-, Rad- und Fußverkehr entwickelt - Verbesserung der Luftqualität über „Sofortprogramm Saubere Luft“ des Bundes und tlw. Komplementärprogramme der Länder in Angriff genommen/Programm schnell aufgelegt und in den Kommunen mit Eigenanteilen durchgeführt - Umgang mit den CO ₂ -Einsparvorgaben für den fossil angetriebenen Verkehr in NPM noch nicht abschließend geklärt - Länderebene mit großen Unterschieden - Strategien, Programme und Projekte auf kommunaler Ebene nehmen deutlich zu				

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse
<ul style="list-style-type: none"> - Sofortmaßnahmen, mittelfristige Umbauprojekte und Maßnahmen zur langfristigen und tiefgreifenden Transformation des Verkehrssektors identifizieren 	<ul style="list-style-type: none"> - öffentlichkeitswirksame Corona-induzierte Sofortmaßnahmen breit wahrgenommen und punktuell vervielfältigt/Wirksamkeitsbetrachtungen müssen noch erfolgen - mittel- und langfristige Maßnahmen bereits zuvor identifiziert/weitere Beschleunigung der Planungs- und Finanzierungsprozesse erforderlich/ÖPNV-Projekte müssen kommunikativ noch besser begleitet werden, um ein Scheitern auf kommunaler Ebene durch Bürgerbegehren zu vermeiden - langfristige Transformation des Antriebssektors Kfz schrittweise wirksam
<ul style="list-style-type: none"> - integriertes Maßnahmenbündel größtenteils bis 2030 und vollständig bis 2050 wirksam werden lassen 	<ul style="list-style-type: none"> - im Rahmen des Klimaschutzes wurden wichtige Pakete bis 2030 und 2050 geschnürt und Verantwortlichkeiten bestimmt - Umsetzung auf Bundesebene nur mit deutlicher Beschleunigung möglich - auf kommunaler Ebene teilträumlich möglich/abhängig von Planungs- und Baukapazitäten, finanzieller Handlungsfähigkeit und überwirkenden Planungen und Entwicklungen
<ul style="list-style-type: none"> - Regional- und Stadtentwicklung stärken - das einvernehmliche Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ umsetzen - Siedlungserweiterungen ohne Anschluss an umweltverträgliche Verkehrssysteme vermeiden - Siedlungsentwicklung zwischen Städten und Umland kooperativer gestalten und maßgebliche an der Verringerung von Verkehrsleistungen ausrichten - kommunale Bauleitplanung auf angemessene Formen der Verdichtung von Wohn- und Gewerbeflächen ausrichten 	<ul style="list-style-type: none"> - Leitbilddiskussion in vielen Städten abgeschlossen oder auf dem Weg, teilweise noch weiter differenziert: die „15-Minuten-Stadt“ - auf Landes- und regionaler Ebene nur teilträumlich umsetzbar/regionale Koordinierung nur in Teilräumen umgesetzt/dezentrale und nicht angebundene Gebietsausweisungen bleiben bis auf Weiteres möglich (§ 13b BauGB) - Verringerung von Verkehrsleistungen bislang nur teilträumlich (autofreie/-arme Wohngebiete) planungsleitendes Prinzip - Nachverdichtung und „Weiterbauen“ in den Städten für kürzere Wege und Nutzungsmischung umstritten

B Konsistente Verkehrspolitik auf Bundes- und Länderebene für eine Transformation der Mobilität

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	0	-	--
<ul style="list-style-type: none"> - ressortübergreifende Mobilitätspolitik auf Bundesebene aufsetzen, die die Handlungsfelder (Infrastrukturerehalt, -erneuerung und -ausbau, Förderung des „Umweltverbunds“, Umstellung auf lärm- und schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien etc.) ineinander greifen lässt 	<ul style="list-style-type: none"> - in Ansätzen erkennbar, z. B. im Förderprogramm „Sofortprogramm Saubere Luft“ - derzeit aber zu wenig ressortübergreifend angelegt - zu sehr auf Einzelprogramme und teilweise zu einseitig auf Einhaltung der CO₂-Einsparungswerte ausgerichtet 				
<ul style="list-style-type: none"> - Bund und Länder müssen bisherige Fördersystematik überprüfen mit dem Ziel, Antrags- und Abwicklungshürden abzubauen und eine systemübergreifende Alternativenbetrachtung zu ermöglichen - räumlichen Verflechtungen in Ballungsräumen Rechnung tragen - Voraussetzungen für eine Umsetzung der jeweils volkswirtschaftlich und umweltpolitisch sinnvollsten Lösung schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> - allgemeine Fördersystematik von Bund, Ländern und Kommunen wird derzeit in BMF-Projekt „Partner Deutschland PD“ mit DST grundlegend evaluiert - verkehrsspezifische Fördersystematik wird tlw. durch Überarbeitung der „Standardisierten Bewertung“ modifiziert - Alternativenbetrachtung Straßenverkehr vs. Schienenverkehr steht derzeit noch nicht zur Diskussion - standardisierte Bewertung nicht überarbeitet 				
<ul style="list-style-type: none"> - Bund muss den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik für Kommunen umsetzungsorientiert ausgestalten, um Verkehrsleistungen und Umweltbelastungen überregional, in den Regionen und den Städten zu verringern 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßengüterverkehr als maßgeblicher Verursacher und Lösungsfaktor identifiziert/ Schienengüterverkehr wird ergänzend gefördert - Versuche zu alternativen Antriebsarten laufen - Gleisanschlusscharta unter Beteiligung DST ist abgeschlossen, weitere Umsetzung angelaufen - stadt- und umweltverträglichere Stadt- und Paketlogistik thematisiert aber nur in Piloten umgesetzt 				
<ul style="list-style-type: none"> - Bund muss gemeinsame Arbeitsprozesse mit den anderen föderalen Ebenen sowie Wirtschaft und Zivilgesellschaft sichern - Bund muss aktiv die Steuerung und Moderation des erforderlichen gesamtgesellschaftlichen Dialogs zur nachhaltigen Mobilität übernehmen und ressortübergreifend koordinieren 	<ul style="list-style-type: none"> - umfassende Mehrebenen-Stakeholder-Beteiligung und Abstimmungsprozesse in Nationale Plattform Zukunft der Mobilität NPM und zahlreichen weiteren Arbeitsgruppen (Güterverkehr, Rad- und Fußmobilität, Digitalisierung etc.) in Angriff genommen - nachhaltige Mobilität wird insgesamt mit Blick auf BAB-Ausbau- und Erweiterungsplanungen, Industriepolitik, CO₂-Einsparziele auf EU-Ebene und teils kontraproduktive Incentivierung u. ä. nicht durchgängig glaubhaft vertreten 				
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit muss in eine neue Dimension treten – die „Vision Zero“ ohne Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr erreichbar ausgestalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision Zero trotz BT-Entschließung bislang nur teilweise handlungsleitendes Motiv für verkehrsbauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen - StVO-Novelle durch den Bund nicht vollständig in Kraft gesetzt 				

C Nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern für mehr Lebens- und Umweltqualität

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	o	-	--
<ul style="list-style-type: none"> - Stadt- und Verkehrsentwicklung integriert betrachten und steuern - hierfür Rahmenplanungen aufsetzen, die unterschiedliche Herausforderungen je nach Größe der Städte und Betroffenheit von Verkehrsproblemen adressieren 	<ul style="list-style-type: none"> - integrierte Konzepte sind umfassend eingeführt und verbreiten sich (auch Dank Förderung durch Bund und Länder) - Verbindung zwischen Konzepten und Umsetzung (Sofortmaßnahmen, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen) krankt an Planverfahren, öffentlichem Widerstand, Durchführungskapazitäten und Finanzierungsengpässen 				
<ul style="list-style-type: none"> - neue Entwicklungen (z. B. inter- und multimodales Verkehrsverhalten, Sharing- und Poolingkonzepte, Ladeinfrastruktur) aufgreifen und breit ausrollen 	<ul style="list-style-type: none"> - neue Entwicklungen bislang nur teilträumlich und in Teilen der Zielgruppe akzeptiert - Geschäftsmodelle tlw. nicht tragfähig - Umrüstung Busflotte mit guter Perspektive - Ladeinfrastruktur wird auf breiter Front ausgebaut/kommunaler Beitrag am Gesamtausbau von ca. 15 % bislang gesichert 				
<ul style="list-style-type: none"> - Aufenthalts- und Nutzungsqualität im öffentlichen Raum steigern - Flächen und ihre Nutzungen nutzungsgerecht umverteilen - mehr Platz für den sicheren Fuß- und Radverkehr und ein vielfältiges Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen 	<ul style="list-style-type: none"> - zunehmende Akzeptanz bei Umbaumaßnahmen im „öffentlichen Raum für alle“ - Umbaumaßnahmen zeit- und kostenintensiv - ambulante Sofortmaßnahmen nicht immer zufriedenstellend - durchgreifende Erfolge im Nutzerverhalten bei Ausbau sicherer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, aber Vervielfältigung erforderlich und infolge deutlich erhöhter Förderung von Bund und Ländern für den Radverkehr auch möglich 				
<ul style="list-style-type: none"> - stringente lokale Parkraumpolitik und -bewirtschaftung für die Aufwertung des öffentlichen Raums nutzen - Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl setzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Handlungserfordernisse und Akzeptanzprobleme bei beschließenden Gremien und Betroffenen können nur schrittweise aufgelöst werden - „echte“ Alternativen in der Wahrnehmung von Pkw-Nutzenden stehen nicht flächendeckend zu Verfügung 				
<ul style="list-style-type: none"> - Güterverkehrsströme umwelt- und stadverträglich gewährleisten - insbesondere Intermodalität und Konzepte zur „letzten Meile“ fördern, Binnenschifffahrt und Güterverkehr auf der Schiene ausbauen und Lkws verträglich führen 	<ul style="list-style-type: none"> - Desincentivierung von Lkw- und Incentivierung von verträglicheren Güterverkehrsformen noch nicht wirksam angegangen - Intermodalität bislang auf Pilotprojekte beschränkt - Handlungsmöglichkeiten der Kommunen beschränkt auf Freihaltung von Schienenanbindung und verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen 				

D Digitalisierung und Innovationen für intelligente Mobilität

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	o	-	--
<ul style="list-style-type: none"> - Chancen der Digitalisierung des Stadtverkehrs nutzen, um neue stadtverträgliche Mobilitätsformen zu etablieren und vorhandene Verkehrssysteme zu stärken 	<ul style="list-style-type: none"> - Digitalisierung bislang überwiegend proprietär ausgerollt - übergreifende Digitalisierung von Mobilitätsangeboten noch nicht flächendeckend verfügbar - PBefG-E ist in Vorbereitung, stellt aber noch keinen zufriedenstellenden Ansatz für digitalisierte Mobilitätsdienstleistungen bereit („level playing field“ aller Mobilitätsdienstleister) 				
<ul style="list-style-type: none"> - autonomes und vernetztes Fahren mit ausreichenden „Leitplanken“ versehen, um den Nutzen in den Kommunen zu sichern und die Risiken (Mehrverkehr, stark separierte öffentliche Räume, soziale Segregation hinsichtlich der Mobilitätschancen etc.) zu minimieren 	<ul style="list-style-type: none"> - autonomes und vernetztes Fahren in der Wirksamkeit für urbane Mobilitätsleistung lange überschätzt - bislang keine zufriedenstellenden regulativen Lösungen - Schwerpunkt wird bei ÖPNV und Andienung an den ÖPNV liegen müssen 				
<ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV digitalisieren, sichern und situationsbezogen um neue Angebotsformen vor allem im Zubringerverkehr ergänzen - ÖPNV durch Individualisierung und Vernetzung zur „echten“ Alternative für Pkw machen 	<ul style="list-style-type: none"> - Roadmap Digitale Vernetzung ÖV 2.0 verabschiedet - Digitalisierungsansätze bislang noch Insellösungen, Breitenförderung fehlt, Kommunen/Verkehrsunternehmen können das über den Fahrpreis nicht finanzieren - Vernetzung mit individualisierten und vernetzten Angeboten mit Pilotcharakter - Datenraum Mobilität für den Straßenverkehr soll Ende 2021 entstehen - Datenbereitstellung zur Kontrolle/Datensouveränität der Kommunen im PBefG unzureichend 				
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement nicht nur für flüssigeren individuellen Autoverkehr nutzen, sondern durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement die Bedingungen für den Umweltverbund verbessern, Emissionen reduzieren und Sicherheit im Verkehr fördern 	<ul style="list-style-type: none"> - digitale Lösungen im Kfz-Verkehr vielfältig auch mit Förderung des Bundes implementiert - digitale Lösungen für Umweltverbund müssen noch verstärkt ausgerollt und gefördert werden (Bevorrechtigungen, Schaltzeiten, Verkehrsbevorrechtigung für Umweltverbund etc.) 				
<ul style="list-style-type: none"> - Digitalisierung für effizientere Parkraumbewirtschaftung einsetzen - Rechtsrahmen schaffen, der Gemeingebrauch durch diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen über verfügbaren Parkraum auf öffentlichen bzw. Stellplätzen auf privaten Flächen sicherstellt - erforderlich Standardisierung technischer Schnittstellen schaffen, um weitere eigenständige („proprietäre“) Angebote zu vermeiden 	<ul style="list-style-type: none"> - Erprobung ist nicht über Piloten hinausgekommen - Diskussionen über Rechtsrahmen über Verkehrsdaten laufen - Standardisierung scheitert an proprietären Widerständen 				

E Kommunalen Entscheidungsspielraum/effiziente Steuerungsinstrumente für schnellere Umsetzung

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	o	-	--
<ul style="list-style-type: none"> - bei Regulierung nötiges Maß an Flexibilität für die kommunale Anwendungspraxis vorsehen, um lokale Ideen und Lösungen schnell zu ermöglichen - Kommunen mit flexiblerem Straßenverkehrsrecht vorsehen, das Erprobung und Umsetzung von Erprobungen und Experimenten erleichtert 	<ul style="list-style-type: none"> - abgesehen von Bewohnerparken, bislang vom Bund keine weiterreichende Flexibilisierung eingeführt/„kreatives Potential“ der Kommunen bleibt weitgehend unerschlossen - Wechsel der Erprobungs- in eine Innovationsklausel nicht geglückt - entscheidende Verkehrsversuche (Regelumkehr) stehen aus - regulatives Defizit zu Lasten der betroffenen Verkehrsteilnehmer*innen und der Kommunen 				
<ul style="list-style-type: none"> - PBefG muss Kommunen in Zukunft ermöglichen, gewünschte Formen des Sharings und Poolings zu regeln und zu genehmigen und die Datenverwendung zu klären 	<ul style="list-style-type: none"> - PBefG-E setzt die kommunalen Ansprüche noch nicht vollständig in der vorgebrachten Form um (Stand 2/2021) 				
<ul style="list-style-type: none"> - umfassende Reformen beim gesetzlichen Rahmen für das Parken umsetzen, von angemessenen Kosten für die Nutzung des öffentlichen Raums für das Bewohnerparken, über Parkraumbewirtschaftung bis zur schärferen Sanktionierung von Parkverstößen 	<ul style="list-style-type: none"> - Regelung vom Bund über komplizierten Umweg (StraßenG) auf den Weg gebracht - Abhängigkeit der Kommunen beim Bewohnerparken von landesrechtlicher Umsetzung 				
<ul style="list-style-type: none"> - vollzugsfähigen Rechtsrahmen für unvermeidbare Zufahrtsbeschränkungen und alternative Routenangebote liefern, um einen Flickenteppich von Einzelregelungen zu vermeiden 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsrahmen des Bundes beschränkt sich auf die Datenerfassung zur Kontrolle nach § 63c StVG und ist nicht vollzugsfähig 				
<ul style="list-style-type: none"> - für autonomes und vernetztes Fahren erforderliche gesetzlichen Regelungen vorsehen, um kommunale Betroffenheiten zu berücksichtigen 	<ul style="list-style-type: none"> - regulatorischer Entwurf des Bundes ohne kommunale Vorabstimmung auf den Weg gebracht (Stand 1/21) 				

F Nachhaltige Finanzierung der Mobilität für alle

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse				
	++	+	o	-	--
<ul style="list-style-type: none"> - dramatischer Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Kommunen aller Größenordnungen abhelfen - solide finanzielle Grundlage für Neubau, Umgestaltung und Erhalt der Infrastruktur sowie die Sicherung des Mobilitätsangebots schaffen - Finanzierungs- und Förderprogramme aufstocken, ergänzen und flexibilisieren - für die Abwicklung von Förderprogrammen zusätzlich erforderliche Personalressourcen sichern 	<ul style="list-style-type: none"> - Bund hat RegG und GVFG aufgestockt und Förderatbestände (u. a. auch Grunderneuerung, Planungskosten) ergänzt/Finanzierungsbedingungen grundsätzlich verbessert - Investitionsförderung Radverkehr (900 Mio. Euro bis 2021) im Rahmen des Klimaschutzes auf den Weg gebracht - Bund hat mit tlw. Unterstützung der Länder Solvenz und Betrieb der VUs in der Corona-Krise durch Kompensation der Fahrgeldausfälle für 2020 gesichert - einzelne Länder ermöglichen Refinanzierung zusätzlicher Personalressourcen 				

Forderungen aus dem Positionspapier	Zwischenergebnisse
<ul style="list-style-type: none"> - grundsätzliche Lösung für eine dauerhaft bedarfsgerechte Verkehrsfinanzierung jenseits der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern herbeiführen - Investitionsoffensive auf mind. zehn Jahre auf einem bedarfsgerechten Niveau für eine auskömmliche Finanzierung der Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten und Regionen ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufstockung der Mittel führt zu einer ansatzweisen Investitionsoffensive, die allerdings noch nicht umfassend bedarfsgerecht ist - entscheidende und dauerhafte Finanzierungsbeiträge für die Digitalisierung des ÖV und die Transformation durch Antriebswechsel fehlen (Verpflichtung soll durch Gesetzentwurf saubere Fahrzeuge umgesetzt werden, Finanzierung bleibt ungesichert) - viele Kommunen haben Absorptionsprobleme zusätzlicher Fördermittel (Planungsvorlauf, Eigenmittel, Personalbestand)
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellen, dass die bisher für den Stadtverkehr zweckgebundenen Entflechtungsmittel auch nach 2019 von den Ländern an die Kommunen fließen - Länder hinsichtlich ergänzender Initiativen und Programme zur Finanzierung des Stadtverkehrs fordern 	<ul style="list-style-type: none"> - Entflechtungsmittel sind in den Ländern nur teilweise in GVFGs überführt worden - Länder antworten asymmetrisch auf die Erfordernisse einer Verkehrs- und Mobilitätswende - Eigenmittel der Länder werden nur selten erhöht
<ul style="list-style-type: none"> - für die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Pkw Investitionskosten nicht zu einem Anstieg von Fahrpreisen führen lassen - den ÖPNV begünstigende Instrumente, wie den steuerlichen Querverbund, erhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrpreisanstieg wird von Verkehrsverbänden und ÖPNV-Aufgabenträgern gedeckelt und gepuffert - Haushaltslage durch Corona vermindert hier zukünftig Spielräume - vielfältige Initiativen zu alternativen Tarifgestaltungen (365-Euro-Ticket für unterschiedliche Zielgruppe u. ä.) in Diskussion und teilweise in Erprobung - Bund fördert fünf Städte und 2021 erneut zehn weitere Regionen bei Erprobung von Tarifmodellen - Querverbund weiterhin in der Diskussion
<ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Mittel aus einem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ bereitstellen - Kommunen hieraus unbürokratische Mittelakquise für Maßnahmen mit möglichst hohem Nutzen im Sinne der nachhaltigen Mobilität ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> - zusätzliche Invest-Mittel über GVFG/RegG bereitgestellt, Sofortprogramm Saubere Luft wurde wesentlich aus der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gefördert, dauerhafter Fonds für die Transformation des Verkehrs nicht eingerichtet - Mittelakquise erstreckt sich breiteres Antragspektrum, unterliegt aber unverändert aufwändigen Kosten-Nutzen-Analysen und erheblichem Antrags-, Durchführungs- und Abrechnungsaufwand

Herausgeber

Deutscher Städtetag

Ansprechpartner/in in der Hauptgeschäftsstelle

Beigeordneter Hilmar v. Lojewski
Referent Thomas Kiel d'Aragon,
E-Mail: thomas.kiel@staedtetag.de