

„Wie und womit wir zukünftig mobil sein wollen“ Schlussfolgerungen des Oberbürgermeister-Dialogs „Nachhaltige Stadt“ vom 14. November 2019 zur nachhaltigen Mobilität

Die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister von Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Bottrop, Darmstadt, Delitzsch, Dortmund, Düsseldorf, Erfurt, Essen, Frankfurt am Main, Freiburg, Friedrichshafen, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Kassel, Kirchheim unter Teck, Köln, Konstanz, Leipzig, Lörrach, Ludwigsburg, Lüneburg, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Osnabrück, Ravensburg, Tübingen und Wernigerode sowie die Bürgermeister von Geestland und Rheine.

Berlin, den 02. Dezember 2019

Die kommunalen Spitzenverbände und die Verkehrsminister von Bund und Ländern sind am 21. November 2019 das „Bündnis für moderne Mobilität“ eingegangen. Der OB Dialog „Nachhaltige Stadt“ versammelt die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister mit besonderem Engagement zur Nachhaltigkeit. Sie betonen, dass moderne Mobilität vor allem nachhaltig sein muss. Ihre Forderungen setzen an ihrer fortschrittlichen Praxis an und fordern mehr Engagement des Bundes und mehr kommunale Freiräume, um den Zielen zur nachhaltigen Entwicklung gerecht zu werden.

Günther Bachmann als Initiator des OB Dialoges „Nachhaltige Stadt“.

Mehr Verkehr von Menschen und Gütern verbessert die Mobilität nicht automatisch. Oft ist das Gegenteil zu spüren. Verstopfte Straßen, überfüllte Züge, Lärm und Luftemissionen sowie negative Klimaeffekte belasten Mensch und Umwelt, die Folgekosten für nachfolgende Generationen steigen. Statt eines Signals für Freiheit und Erreichbarkeit wird die Mobilität zunehmend zum Zankapfel, weil sich Lieferfahrzeuge, Autos, Straßenbahnen, Busse, Radfahrende und Zufußgehende im Straßenraum gegenseitig blockieren und gefährden.

Die Umstellung auf effiziente und emissionsfreie Antriebe ist wichtig. Auch der Verkehr muss klimaneutral werden. Aber allein utopische Konzepte smarter, voll automatisierter Städte und Individualverkehre werden den systematischen Anforderungen der nachhaltigen Stadtentwicklung nicht gerecht werden. Wir brauchen grundlegende Änderungen, „wie und womit“ wir zukünftig

mobil sind. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist für uns das Rückgrat der Verkehrswende, zusammen mit der städtebaulichen Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs.

Wir wollen lebenswerte Städte, die allen Menschen eine verlässliche, bezahlbare sowie sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität ermöglichen, ohne die Kosten auf zukünftige Generationen abzuwälzen. Eine wirkungsvolle und nachhaltige Mobilitätswende erfordert, dass Technik, soziales Umfeld, urbane Kultur, Stadt-Land-Beziehungen, Arbeitsplätze, Nah- und Energieversorgung, Ressourcenschutz, Infrastrukturpolitik, Steuerpolitik und Klimaschutz zusammen und gesamtgesellschaftlich gedacht werden. Auch die internationale Dimension (mineralische Rohstoffe aus Konfliktländern, Kinderarbeit) muss einbezogen werden.

Wir setzen uns für eine nachhaltige Mobilität ein. Im Rahmen unserer kommunalpolitischen Verantwortung tun wir alles, um Mobilität in den Dienst der Menschen und der Stadt zu stellen. Wir wissen, wo vor Ort dringender Handlungsbedarf besteht. Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erarbeiten wir Lösungen für eine zukunftsfähige Mobilität.

In Deutschland „gleichwertige Lebensverhältnisse“ zu schaffen, ist auch aus unserer Sicht ein dringliches politisches Ziel. Mobilitätskonzepte können nur dann wirklich gelingen, wenn sie Stadt und Land, Arm und Reich sowie Technik und Nutzerverhalten zusammen (integriert) denken. Wir gehen über die politischen Schlussfolgerungen, die der Bundesinnenminister, die Bundeslandwirtschaftsministerin und die Bundesfamilienministerin für sich aus der Arbeit der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ ziehen, hinaus. Unstrittig nötig ist es, die öffentliche Infrastruktur und finanzielle Ausstattung der öffentlich-rechtlichen Mobilitätsanbieter zu verbessern. Unstrittig ist auch eine noch stärker auf die Innenentwicklung fokussierte Stadt- und Siedlungsplanung. Hier begrüßen wir die „Schlussfolgerungen“. Defizite sehen wir dagegen in der fehlenden Verknüpfung mit den erklärten Nachhaltigkeits- und Klimazielen der Bundesregierung sowie in der fehlenden Nachhaltigkeitsstrategie der öffentlichen Beschaffung, die als zentraler Motor (und nicht nur als fünftes Rad am Wagen) die nachhaltige Mobilität vorantreiben könnte. Bund und Länder fordern wir deshalb auf, ihre verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen besser mit den Kommunen abzustimmen und in ihrer Verkehrspolitik kohärente Beiträge zu den Klima- und Nachhaltigkeitszielen zu liefern.

An vielen Stellen sind den Kommunen die Hände gebunden, um nachhaltiger Mobilität selbst den nötigen Schwung zu verleihen. Deshalb treten wir dafür ein, dass die Kommunen mehr Möglichkeiten erhalten, lokale Bedarfe sowie Herausforderungen und Lösungen adäquat angehen zu können. Hierzu schlagen wir vor:

- 1. Politik für nachhaltige Mobilität statt Politik für mehr Verkehr**
- 2. Kommunen zu zentralen Akteuren nachhaltiger Mobilität machen**
- 3. Wirtschaftlichkeit auf Grundlage von Nachhaltigkeit berechnen**
- 4. Lasten gerecht verteilen, Umweltverbund stärken**
- 5. Fördermittel müssen besser nutzbar werden**

Begründung

1. Politik für nachhaltige Mobilität statt Politik für mehr Verkehr

Entgegen der erforderlichen Reduzierung von Emissionen emittiert der Verkehrsbereich seit 25 Jahren ungebrochen viel. Technologische Effizienzsteigerungen werden durch die weiter zunehmende PKW-Dichte, steigende Fahrleistungen und Zunahmen im Gütertransport überkompensiert.

Wir fordern den Bund auf, seine Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur prioritär für den Ausbau der Schienenwege einzusetzen und zumindest mit den Investitionen in die Straßeninfrastruktur gleichzustellen. Beim Ausbau von Autobahnen muss stärker mit Augenmaß vorgegangen werden. Sofern der Ausbau einen Mehrverkehr entstehen lässt, geht dieser für die Städte mit hohen, auch sozialen und ökologischen, Folgekosten einher. Diese müssen berücksichtigt und in voller Höhe kompensiert werden.

Wir fordern auf allen Autobahnen ein generelles Tempolimit von 130 km/h, schon allein aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Minimierung der Anzahl von Verkehrsopfern. Die Ausbaustandards für Bundesfernstraßen müssen sich daran anpassen, denn der auf Höchstgeschwindigkeit ausgelegte Ausbau ist nicht zeitgemäß. Wir sehen das als ein wirksames Mittel, um den Investitionsaufwand und den Flächenverbrauch wirksam zu reduzieren. Wir bitten den Bund daher, die Ausbaustandards für die Bundesfernstraßen zu überprüfen und anzupassen.

Wir begrüßen die geplante Erhöhung der Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG-Mittel) auf zwei Milliarden Euro. Dem gegenüber stehen jährliche Haushaltsbelastungen des Bundes in Höhe von 19 Milliarden Euro allein durch die fehlende oder niedrigere Besteuerung von Flugtickets, Diesel und Kerosin. Wir fordern diese Subventionen und Privilegien für wenige abzuschaffen und für den Ausbau des Umweltverbundes zum Wohle aller Menschen einzusetzen. Damit besteht haushaltsneutral ein großer Hebel für Fortschritte in der Klimaschutz- und Mobilitätspolitik. Sollte eine Abschaffung nicht möglich sein, sollten in gleicher Höhe Investitionen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität erfolgen. Mit einem daraus finanzierten Infrastrukturfonds für den Ausbau des ÖPNV sollten systemoffen ortsspezifische Umbaukonzepte für die Stärkung des ÖPNV gefördert werden.

Nachhaltige Mobilität muss ressortübergreifend umgesetzt werden. Städte, Landkreise und Regionen müssen zielstrebig zur Minderung bzw. Verringerung der Verkehrsbedarfe beitragen und die individuelle, nachhaltige Mobilität sichern sowie soziale Teilhabe verbessern. Wir fordern Bund und Länder auf, die überörtlichen Fachplanungen, das Baurecht und die Städtebauförderung daran konsequent auszurichten, um die weitere Zersiedlung ländlicher Räume zu stoppen. Das ist ein wesentlicher Baustein nachhaltiger Mobilität.

Die Anzahl von Akteuren im Themenfeld wächst und damit ebenso die Unsicherheit. Wir fordern Bund und Länder auf, ihre Leit- und Führungsfunktion stärker wahrzunehmen, um verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie misst Mobilität anhand der Indikatoren „Endenergieverbrauch im Güterverkehr und Personenverkehr“ und „Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln“. Aus unserer Sicht sind das keine Messgrößen nachhaltiger Mobilität. Stattdessen sollten besser die CO₂-Bilanz des Verkehrssektors (Endenergieverbrauch in Kombination mit Anteil Erneuerbarer Energien daran) und die Fahrleistungen einer nachhaltigen Mobilität (ÖPNV/MIV mit klimaneutralen Antrieben, grüne Logistik) gemessen werden. Die Indikatoren sollten ferner die Qualität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs messen.

2. Kommunen zu zentralen Akteuren nachhaltiger Mobilität machen

Wir möchten auf die lokalen Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität aktiv, gezielt und zügig reagieren können. Hierzu sind wir gegenüber den Bürgern verpflichtet; und hierzu brauchen wir eine zeitgemäße Novellierung des Rechtsrahmens und der Regularien. Zum Beispiel brauchen wir mehr Freiheit bei der Auslegung der Straßenverkehrsverordnung, StVO. Die StVO selbst muss die Verkehrsträger gleichwertig betrachten und ihre Autororientierung aufgeben. Wir wollen mit erweiterten Experimentierklauseln neue Herangehensweisen erproben und innovative Lösungen entwickeln, die insbesondere den Fuß- und Radverkehr stärken, unnötiges Verkehrsaufkommen vermeiden und lokale Erreichbarkeiten verbessern. Beispiele sind Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) und Fahrradstraßen strategisch begründet einsetzen zu können.

Wir wollen Art und Umfang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs in unseren Städten aktiv steuern und minimieren können. Der Bund sollte uns die rechtlichen Möglichkeiten zur Einrichtung von autofreien Innenstädten geben. Wir wollen in unseren Kommunen die Möglichkeit haben, (Auto-) Fahrverbote auch aufgrund politischer Entscheidungen aussprechen zu können.

Die Parkraumbewirtschaftung ist eine zentrale Stellschraube kommunaler Verkehrssteuerung. Bislang stellt sie den Wert des öffentlichen Raumes nicht dar und ist in den meisten Fällen nicht kostendeckend. Wir fordern daher, die wirtschaftliche, gruppen- und individualnützliche Bewertung des öffentlichen Raumes neu zu fassen. Wir wollen dem sogenannten ruhenden Verkehr unseren wertvollen öffentlichen Raum nicht mehr ohne Bedingungen zur Verfügung stellen, wenn die privaten Interessen anderen privaten und öffentlichen Nutzungsinteressen zuwiderlaufen. Bislang kann das Anwohnerparken nur in Sonderfällen über den Umweg „Sondernutzung“ geregelt und in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung nur eine vom Bund festgelegte Verwaltungsgebühr erhoben werden. Bußgelder für Parkverstöße sind bislang, auch unter Berücksichtigung der anstehenden Erhöhung, nicht ausreichend abschreckend. Die Zuständigkeit hierzu liegt auch bei Bund und Ländern; nur sie können Obergrenzen für (Park-) Gebühren und die Höhe der Bußgelder festlegen. In Zukunft sollen Kommunen, die dies wünschen, auch selbst Bußgelder festlegen können, wenn sie damit die Verkehrsaufkommen mindern und ihre öffentlichen Räume besser gestalten können.

Digitale Möglichkeiten bieten die Chance, Mobilität nachhaltiger zu gestalten, etwa durch eine optimierte Verkehrssteuerung oder die Bereitstellung neuer digital basierter Mobilitätsangebote. Digitalisierung darf dabei kein Selbstzweck sein, sondern muss in den Dienst der Nachhaltigkeit

gestellt, also eng mit den Nachhaltigkeits- und Klimazielen verknüpft werden. Nur so können wir Rebound-Effekten wirklich begegnen. Für die bessere Verkehrssteuerung und Mobilitätsplanung benötigen wir mehr reale Verkehrsdaten und sichere, öffentliche Datenplattformen in öffentlicher Hand. Diese sollten regional spezifisch ausgestaltet, jedoch zwingend miteinander kompatibel sein. Wir sehen hier den Bund in der Pflicht und fordern, dies in der weiteren Ausrichtung der Forschungsagenda zur „Nachhaltigen urbanen Mobilität“ zu berücksichtigen. Wir wollen die digitalen Möglichkeiten zur Überwachung des öffentlichen Parkraumes und des fließenden Kraftverkehrs, unter Beachtung höchster Datenschutzstandards, nutzen. Hierfür brauchen wir rechtssichere Rahmenbedingungen. Die Einführung des in Österreich seit langem bewährten Verfahrens „section control“ ist auch für Straßen in kommunaler Verantwortung anzustreben, insbesondere in Tunnelstrecken.

3. Wirtschaftlichkeit auf Grundlage von Nachhaltigkeit berechnen

Die Kosten-Nutzen-Untersuchungen der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen ÖPNV – Version 2016“ muss im Vergleich zu den „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen, EWS“ wettbewerbsfähig sein. Wir fordern, die sogenannte Standardisierte Bewertung so umzubauen, dass Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr erleichtert werden. Sie sollen im Rahmen der EU-Taxonomie des Finanzmarktes als Sustainable Finance gelten.

Der Nutzen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen sollte vor dem Hintergrund der Klima- und Nachhaltigkeitsziele bewertet werden und langfristige Folgekostenwirkungen berücksichtigen. Diesen Investitionen sollte eine vorgeschaltete Nachhaltigkeitsbewertung zu Grunde liegen. Das ist auch eine Frage der Glaubwürdigkeit einer nachhaltigen öffentlichen Beschaffung. Diese kann nur wirksam sein, wenn Investitionen an sich den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen.

4. Lasten gerecht verteilen, Umweltverbund stärken

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, das Fahrrad, der ÖPNV und das Zufußgehen sind in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen. Wir fordern, Kostenwahrheit herzustellen und die Verkehrsträger gemäß Verursacherprinzip zu belasten. Ökologische und soziale Folgekosten müssen sich in der Preisgestaltung widerspiegeln, denn Autofahren wird auf den finanziellen Kosten sowie auf den Kosten der Gesundheit aller anderen Verkehrsteilnehmenden finanziert.

Ohne den weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine Verkehrswende in den Städten und im ländlichen Raum nicht denkbar. Nur der ÖPNV – insbesondere der schienengebundene – ist in der Lage, die notwendigen hohen Beförderungskapazitäten effizient und nachhaltig innerhalb der Innenstädte und als Verbindung zum Umland herzustellen. Bislang besteht hier ein massives Kompatibilitätsproblem in und zwischen Verkehrsverbänden, zum Beispiel hinsichtlich der technischen Auslegung. Dieses Problem können die Kommunen nicht allein lösen. Der Ausbau der Schienenwege muss daher mit verbindlichen Vorgaben des Bundes und der Länder zur Konnektivität von Schienenverkehrsträgern erfolgen. Wir bitten die Bundesregierung, dies mit einem Finanzierungskonzept zu hinterlegen.

Allein die Entgeltpreise im ÖPNV billiger zu machen, wird den Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität nicht gerecht. Die derzeit durch den Bund finanzierten Tarifabsenkungen in einigen Modellregionen können hilfreich sein, um zu Teilaspekten Erkenntnisse zu gewinnen und Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Als Modellprojekte sind sie zu kurzfristig angelegt. Genauso wichtig wie attraktive Tarife ist es jedoch, die Qualität und flächendeckende Verfügbarkeit des ÖPNV deutlich auszubauen. Der ÖPNV muss auf eine langfristig solide Finanzierungsbasis gestellt werden, um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu stärken. Hierzu braucht der ÖPNV neue Finanzierungsmodelle.

Wir fordern die Möglichkeit einer grundlegenden Umgestaltung der Finanzierungsbasis von einer Nutzer- zu einer Solidarfinanzierung, die dem Ausbau des ÖPNV zugutekommt, beispielsweise durch eine rechtliche Option einer verpflichtenden Nahverkehrsabgabe. Wir benötigen dauerhafte Rahmenbedingungen für die Mischkalkulation zur attraktiven Preisgestaltung des ÖPNV. Wir brauchen darüber hinaus verlässliche Rahmenbedingungen für Investitionen in den Umbau unserer Infrastrukturen und die Beschaffung umweltgerechter Fahrzeuge, einschließlich der erforderlichen Tank- und Ladeinfrastruktur.

Bereits heute entwickeln wir neue, nachhaltige Stadtquartiere, in denen das private Auto kaum eine Rolle spielt. Wir wollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität unserer öffentlichen Räume auch in unseren Bestandsquartieren weiter verbessern und dem Fuß- und Radverkehr als Teil des Umweltverbundes mehr Raum geben. Die Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Raumes müssen die Bedeutung dieser Verkehrsarten für eine nachhaltige, das heißt eine sozial gerechte, diskriminierungsfreie und umweltgerechte, Mobilität, widerspiegeln. Wir fordern, die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes durch die Kommunen zu vereinfachen und die umständliche Begründungspflicht hierfür abzuschaffen. Freiwerdende finanzielle Mittel aus der Abschaffung o. g. umweltschädlicher Subventionen sollten insbesondere für die Stärkung des lokalen, regionalen und überregionalen Umweltverbundes und für die Stärkung der intermodalen Mobilität im Umweltverbund eingesetzt werden.

5. Fördermittel müssen besser nutzbar werden

Die Antragsverfahren für Fördermittel des Bundes sind oft zu bürokratisch. Die von Förderkonzepten häufig vorgegebenen Eigenbeiträge übersteigen oftmals die finanziellen Möglichkeiten schuldenbelasteter, finanzschwacher Kommunen, so dass diese von Bewerbungen absehen. Vielerorts fehlen die personellen Kapazitäten, um Fördermittel beantragen oder umsetzen zu können. Die kommunalen Haushaltspläne können auf kurzfristige Förderzusagen nicht reagieren. Wir fordern, die Antragsverfahren zu vereinfachen und die Möglichkeit zu schaffen, regelmäßig auch Personal aus Fördermitteln finanzieren zu können. Förderprogramme zur Förderung der Mobilität oder auch zur Städtebauförderung sollten grundsätzlich auf die Erreichung von Klima- und Nachhaltigkeitszielen ausgerichtet sein und evaluiert werden.

Mit Fördermitteln des Bundes und der Länder konnten wir bereits wichtige Weichen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität stellen. Insbesondere im Bereich der Schaffung neuer und notwendiger Anpassungen vorhandener Infrastrukturen des ÖPNV und für den Radverkehr sollte der Bund eine deutlich stärkere Position einnehmen. Um das Anliegen dauerhaft und verlässlich

anzugehen, fordern wir Bund und Länder auf, ihre Anstrengungen zur strukturellen und langfristigen Verankerung nachhaltiger Mobilität zu verstärken. Für die Förderung von Sicherheit, Nutzerfreundlichkeit, Komfort und Attraktivität des Radverkehrs sollte der Bund ein breit angelegtes Förderprogramm zum Umbau, zur Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur und Umverteilung von (Verkehrs-)Flächen auflegen. Dies anstelle der Förderung von Sonderprojekten mit Leuchtturmfunktion, die für Kommunen hohe Hürden darstellen und nicht in die Breite wirken. Das Auflegen kleiner Fördertöpfe für zivilgesellschaftliche Akteure (ähnlich wie im Klimaschutz) sollte den Prozess der gesellschaftlichen Veränderung und Akzeptanz stützen.

Gerne stehen wir der Bundesregierung für weitere Gespräche zum Thema zur Verfügung.