



# Position

## DER AUTOR

### Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der Kommunalen Selbstverwaltung der Städte und Gemeinden in Deutschland und Europa. Über seine Mitgliedsverbände repräsentiert er rund 11.000 Kommunen in Deutschland.

#### Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
- Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

## STATEMENT ZUR VERKEHRSPOLITIK

### Verkehrswende vor Ort gestalten

- Mobilität sichern
- Klima schützen
- Wirtschaft stärken

#### Kraftakt Verkehrswende

Es wurde Zeit! Im Zuge der Klimadebatte ist die Verkehrswende endlich auch auf Bundesebene angekommen. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 erfahren nachhaltige Verkehrsträger die dringend notwendige Aufmerksamkeit in der politischen Debatte. In den Städten und Gemeinden wird bereits seit vielen Jahren an nachhaltigen Mobilitätskonzepten gearbeitet. Neben dem forcierten Ausbau von ÖPNV und

Radverkehr stellen auch der technologische Wandel durch Digitalisierung und alternative Antriebe die Kommunen vor umfassende Zukunftsaufgaben. Dabei stellen weder die komplette Verdrängung des Autos, noch die alleinige Konzentration auf E-Mobilität eine sinnvolle Lösung dar. Es gilt gleichermaßen der Mobilität der Menschen, dem Klimaschutz sowie den Anforderungen einer starken Wirtschaft und funktionierender Städte und Gemeinden gerecht zu Werden. Der Wandel zu einem

### KOMMUNALE AUFGABENFELDER DER VERKEHRSWENDE



Quelle & Grafik: DStGB 2020



# DStGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

# Position

nachhaltigen Mobilitätssystem in Deutschland ist komplex, benötigt Zeit und vor allem Ressourcen und hört nicht an Verwaltungsgrenzen auf. **Ohne massive Unterstützung des Bundes und der Länder in den kommunalen Aufgabefeldern ist die Verkehrswende vor Ort nicht zu schaffen.**

## Investitionsoffensive für eine umfassende Verkehrswende

Zu den bedeutendsten Faktoren, um maßgebliche Erfolge im Sinne nachhaltiger Mobilität zu erreichen, zählt die Infrastruktur für den ÖPNV und Radverkehr. Hoffnungsträger wie die Digitalisierung von Verkehrssystemen und neue Mobilitätsangebote wie Carsharing leisten ihren Beitrag, sind jedoch in ihrer Wirkung nachrangig zum Ausbau der (analogen) Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsträger zu

betrachten. Wichtige Schritte des Bundes wurden durch die Änderungen im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (ÖPNV-Infrastruktur) und im Regionalisierungsgesetz (SPNV-Betrieb) unternommen, können jedoch nur den Anfang für einen flächendeckenden Umbau der Verkehrssysteme darstellen. Deshalb setzen sich die Kommunen im Rahmen des gemeinsamen **Bündnisses für moderne Mobilität** gegenüber Bund und Ländern für eine **Fortsetzung der Investitionsoffensive im Sinne einer umfassenden Verkehrswende** ein.

## Finanzierung absichern, Klima schützen

Gute Infrastruktur braucht ein auskömmliches und vor allem verlässliches Finanzierungsmodell, das umweltfreundliche Verkehrsträger

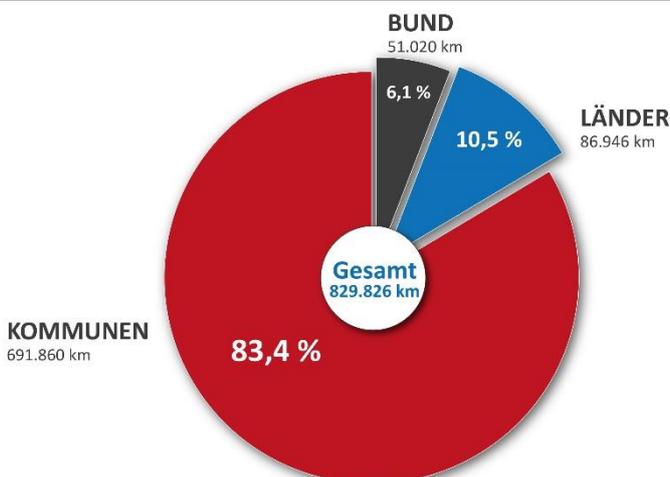
(ÖPNV, Fahrradinfrastruktur etc.) weiter stärkt und Mobilität für alle erschwinglich macht. **Ziel muss ein Mehr an Akzeptanz bei der Bürgerschaft für ein verbrauchs-, ausstoß- und nutzungsorientiertes Abgabensystem sein.** Dies beinhaltet ein differenziertes Modell unter Einbeziehung der Kfz-Steuer sowie der Öko- und Energiesteuern und eine damit verbundene Belastung klimaschädlichen Verhaltens einerseits und der Verwendung dadurch bedingter Einnahmen in klimafreundliche Maßnahmen. Erforderlich ist eine aufwandbezogene Verteilung zwischen den Kommunen, den Ländern und dem Bund. Hierbei ist zu beachten, dass die Kommunen den größten Anteil am öffentlichen Straßennetz aufweisen.

## Mobilität und Versorgung gewährleisten – in der Stadt und auf dem Land

Für die Mobilität der Menschen, aber auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland bleibt der motorisierte Individualverkehr weiterhin bedeutsam. Dort, wo Verkehre gebündelt werden können, beispielsweise auf nachfragestarken Pendlerstrecken, braucht es eine deutliche Verbesserung der Angebote, um die Menschen beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu unterstützen. In Zeiten von Wohnungsknappheit, vor dem Hintergrund gleichwertiger Le-

## ANTEILE AM DEUTSCHEN STRASSENNETZ

Netzlänge Kilometer & Prozent



Quelle: BMVI: Längenstatistik der Straßen des Überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2019; Grafik DSTGB 2019



# DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

# Position

bensverhältnisse aber auch zur Erreichbarkeit touristischer Destinationen muss die ÖPNV-Anbindung der Fläche gewährleistet werden. Nur so werden Ballungsräume entlastet und ländliche Strukturen gestärkt. **Bei der Debatte um die Verkehrswende darf nicht vernachlässigt werden, dass mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland im ländlichen Raum lebt.**

## Digitalisierung nutzen, Daseinsvorsorge sichern!

Die Digitalisierung schafft neue Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung, bspw. durch Home-Office, dezentrale Co-Working-Spaces oder die Arbeit in digitalen Teams. Durch den einfachen Zugang per Smartphone kann der Umstieg auf den ÖPNV erleichtert, das Stromtanken abgerechnet oder die beste Fahrradrouten ermittelt werden. **Digitalisierung und neue Mobilitätsdienste wie Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing können jedoch erst im Verbund mit dem ÖPNV einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.** Anstelle der Schaffung von Silolösungen mit wenig Wirkung müssen **die verschiedenen Verkehrsträger miteinander vernetzt** werden, um den Zugang durch einheitliche Auskünfte und Buchungssysteme zu erleichtern.

Mobilität ist Daseinsvorsorge! Attraktive Grundangebote müssen

daher allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen und dürfen sich nicht nur auf begrenzte Zielgruppen oder Räume beziehen. **Die kommunale Steuerungsmöglichkeit muss gewahrt sein**, um sicherzustellen, dass von rein marktgetriebenen Anbietern neuer Mobilitätsangebote keine nachteiligen Effekte für öffentliche Verkehrsangebote ausgehen. So können auch die Chancen des Ride-Pooling am besten durch eine umfassende Integration in den ÖPNV genutzt werden. Neue Formen der Nahmobilität wie E-Scooter können ihren Beitrag nur leisten, wenn sie sinnvoll und stadtverträglich in das Verkehrssystem vor Ort integriert werden.

## Angebote statt Fahrverbote!

Zu viele Städte müssen sich auch weiterhin in gerichtlichen Verfahren mit drohenden Diesel-Fahrverboten aufgrund von Grenzwertüberschreitungen auseinandersetzen. Dabei findet die Diskussion um Luftreinhaltung in einer Zeit statt, in welcher sich die Stickoxidwerte in Deutschland auf historisch niedrigem Niveau bewegen. Aus Gründen des Gesundheits- und Klimaschutzes sollte vielmehr die Umrüstung älterer Dieselfahrzeuge durch die Hersteller sowie eine ganzheitliche Verkehrswende in den Kommunen vorangetrieben werden. Einzelne Fahrverbote er-

zeugen lediglich Umgehungsverkehr und bekämpfen das Schadstoffproblem nicht an der Ursache. Dass Fahrverbote kein Automatismus bei Grenzwertüberschreitungen sind und die Anstrengungen der Städte die Schadstoffbelastung spürbar reduzieren, erkennen auch die Gerichte an. **Luftreinhaltung entscheidet sich nicht im Gerichtssaal, sondern durch konkrete Maßnahmen vor Ort.** Die Kommunen sollten sich ganz dem Umbau ihrer Verkehrssysteme und der Schaffung attraktiver Angebote widmen können.

## Elektromobilität und alternative Antriebe zielgerichtet fördern

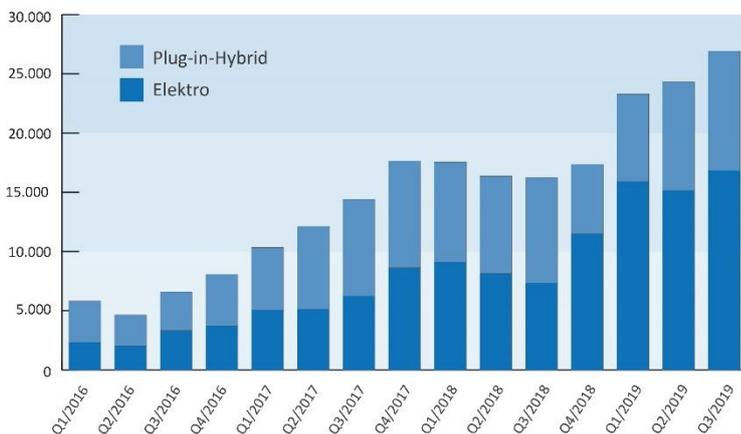
Unterschiedliche Rahmenbedingungen wie Fahrzeugtypen oder Topografie erfordern eine technologieoffene Förderung. **Deutschland braucht einen Antriebsmix aus Elektromobilität, Erdgas bzw. Biomethan, Wasserstoff aber auch Diesel 6d. Grüner Wasserstoff muss zur Marktreife gebracht und Elektromobilität in den kommenden Jahren flächendeckend verfügbar werden.** Für den Durchbruch der Elektromobilität sind deutlichere Anstrengungen als bisher seitens der Industrie und der Politik erforderlich. Derzeit gibt es in Deutschland rund 21.000 öffentliche Ladestationen, die Bundesregierung geht von einem Bedarf von 1 Millionen Ladepunkten bis 2030 aus. Kommunen und kommunale



**DSTGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

# Position

## NEU ZUGELASSENE PKW MIT ELEKTROANTRIEB 2016–2019



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Grafik: DSTGB 2019

Unternehmen haben bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um Ladepunkte aufzubauen. Auch wenn ein Großteil der Ladevorgänge zuhause oder am Arbeitsplatz erfolgt, ist ein flächendeckendes Schnellladenetzen aufgrund der „Reichweiten-Angst“ von enormer Bedeutung. Ein **Masterplan Ladeinfrastruktur** muss dazu gemeinsam von Bund, Ländern und Gemeinden und der Wirtschaft umgesetzt werden, um ausreichend Ladepunkte bei den Bürgern, den öffentlichen und privaten Arbeitgebern, aber auch auf den Parkplätzen des Handels zu schaffen. Zur Stärkung der Elektromobilität in der Fläche sollten Tankstellen eine Versorgungsaufgabe für Ladepunkte erhalten.

### Kapazitäten im ÖPNV erweitern, Zugang erleichtern

Ein attraktiver ÖPNV muss preiswert, vor allem aber gut sein. Da bereits heute zur Hauptverkehrszeit vielerorts die Kapazitätsgrenzen erreicht sind, sollte der Fokus auf dem Infrastrukturausbau sowie der Erweiterung der Angebote durch Taktverbesserungen und neue Verbindungen liegen. Für die Kommunen stellen zudem die Beschaffungsquoten der europäischen „Clean-Vehicles-Directive“ eine besondere Herausforderung dar. **Vergünstigte Fahrpreise wie ein 365-Euro-Ticket können ihre Wirkung nur mit dem quantitativen und qualitativen Ausbau des ÖPNV entfalten.** Für die Bürger muss es zudem attraktiver und leichter gemacht werden, den

ÖPNV zu nutzen. Komfortsteigerungen durch Echtzeitinformation, WLAN und deutschlandweite Tarifsysteme sind wichtige Bausteine. **Anstatt des Tarifdschungels unterschiedlicher Verkehrsverbünde kann durch ein deutschlandweites automatisches Ticketing (Vorbild „EasyRide“ in der Schweiz) der Zugang erleichtert werden.** Digitale Plattformen und Mobilitätsstationen können zudem nachhaltige Reiseketten unterstützen.

### Die Schiene als Rückgrat nachhaltiger Mobilität in Stadt und Land

Personen und Güter müssen vermehrt auf der Schiene befördert werden, um die Klimaziele zu erreichen und gleichwertige Lebensbedingungen in ganz Deutschland zu unterstützen. Dazu braucht es die Erschließung auch abseits von Hauptstrecken. Schienenanbindungen stärken zudem die Wirtschaft und den Tourismus auch abseits der Zentren. **Für die attraktive Anbindung der Fläche spielt der Deutschlandtakt eine entscheidende Rolle.** Durch Gleisanschlussförderung muss die dringend notwendige Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene weiter forciert werden. In den Ballungszentren sind die Kapazitäten im Schienenpersonenverkehr umfassend auszuweiten. Denn vielerorts gilt es, sowohl das allgemeine Verkehrswachstum als auch den vermehrten Umstieg



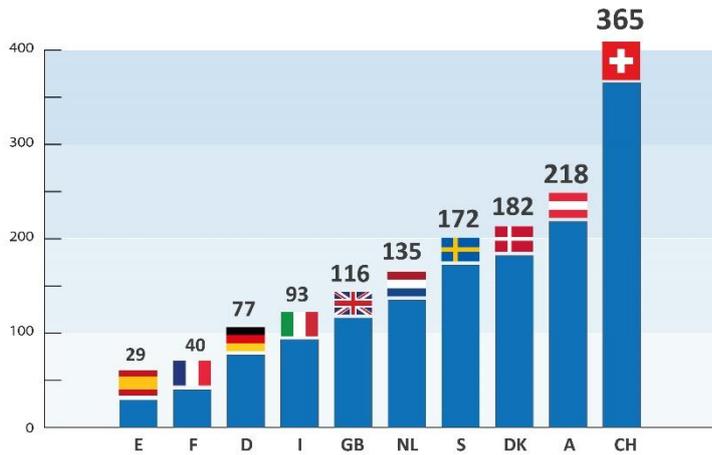
**DSTGB**

Deutscher Städte- und Gemeindebund

# Position

## PRO-KOPF-INVESTITIONEN DES STAATES IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR 2018

In ausgewählten europäischen Ländern, in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene (06/19) auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH; Grafik: DSTGB 2019

der Menschen auf Busse und Bahnen zu bewältigen. Um den Aufgabenträgern zu ermöglichen, mehr Verkehrsleistung zu bestellen, braucht es neben zusätzlichen Netzkapazitäten und einer Elektrifizierungsoffensive auch zusätzlicher Regionalisierungsmittel. Die nun vorgesehenen Erhöhungen müssen komplett der Angebotsausweitung zugutekommen und dürfen nicht in Stationsentgelte und Trassengebühren fließen. Auch regionale Buslinien und Zubringerverkehre sollten dort, wo keine direkte Schienenanbindung möglich ist, durch Regionalisierungsmittel unterstützt werden.

### Radinfrastruktur ausbauen, Verkehrssicherheit erhöhen

Die Programme zur Radverkehrsförderung müssen mehr als bislang

untereinander abgestimmt und flächendeckend verfügbar gemacht werden. Anstelle einzelner Modellprojekte braucht es endlich eine breit angelegte Infrastrukturoffensive, um den Wegeanteil des Radverkehrs in den Städten aber auch auf dem Land zu erhöhen. **Ziel ist ein lückenloses Radwegenetz, das**

auch Radschnellwege und pragmatische Führungsformen wie Schutzstreifen außerorts umfasst.

Die Kommunen sind ohne entsprechenden Spielraum und die finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder nicht in der Lage, diesen Infrastrukturausbau im erforderlichen Maß voranzutreiben.

Zudem sind **mehr sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen erforderlich**, wo der Bedarf auf über eine Million zusätzliche Plätze prognostiziert wird. Hierzu bedarf es endlich eines bundesweit koordinierten und standardisierten Verfahrens. Die DB AG und ihre Tochtergesellschaften benötigen den klaren Auftrag, gemeinsam mit den Kommunen vor Ort und unter Zuhilfenahme von Fördermitteln diesen massiven Aufwuchs anzugehen.

Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, bieten sich baulich getrennte

## FAHRRADANTEIL BUNDESLÄNDER AM VERKEHRSaufkommen Vergleich 2002/2017



Quelle: MiD 2017, Analysen zum Radverkehr; Grafik: DSTGB 2020



# DStGB

Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

# Position

Radwegführungen an. **Wo der öffentliche Raum begrenzt ist, ist je nach örtlicher Gegebenheit auch eine Neuaufteilung zugunsten von Radfahrern und Fußgängern erforderlich.** Hierfür spricht auch das Auftreten neuer Mobilitätsformen wie E-Scootern oder Lastenrädern, welche die Radinfrastruktur zusätzlich benutzen. Die Straßenverkehrsordnung ist auf die neuen Anforderungen fortlaufend zu evaluieren und anzupassen.

## Neue Logistikkonzepte

Für funktionierende Städte und Gemeinden sind Güterverkehre unabdingbar. Angesichts stetig steigenden Warenaufkommens durch den Online-Handel und begrenzter Flächen geraten insbesondere urbane Lieferverkehre ins Blickfeld. Der DStGB hat daher 2018 mit Partnern aus dem Handel und der Paketbranche eine gemeinsame Positionierung verfasst, worin unter anderem der Gesetzgeber aufgefordert wird, den Kommunen die Möglichkeit einzuräumen, Privilegierungen wie Ladezonen leichter auszuweisen. Konzepte für **mehr Kooperation auf der letzten Meile wie anbieterübergreifende Mikrodepots** und die Auslieferung mittels E-Lastenrädern sind bereits im Einsatz, müssen jedoch nun in die Breite getragen werden.

## Ausbildungsoffensive starten

Um den **Personalmangel** bei den für die Umsetzung der Verkehrswende dringend benötigten Verkehrsplanern und Ingenieuren, aber auch bei Busfahrern und Lokführern zu begegnen, bedarf es einer **Ausbildungsoffensive öffentlicher Verkehr**, die von einem breiten Bündnis von Wirtschaft, öffentlicher Hand und Bildungseinrichtungen getragen wird und öffentlichkeitswirksam für die Attraktivität dieser Berufsbilder wirbt.

## Bürokratie abbauen, Verfahren beschleunigen

Im Bereich kommunaler Mobilität gibt es zahlreiche Förderprogramme der EU, des Bundes und der Länder. Gerade für kleinere und finanzschwache Städte und Gemeinden stellt die Förderbürokratie jedoch eine Hürde dar. Der DStGB schlägt daher neben vereinfachten Förderprozessen eine **Lotsenstelle „kommunale Verkehrswende“** beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor, welche die Kommunen bei Maßnahmen zur Verkehrswende berät und Unterstützung bietet. Hierfür setzt sich der DStGB auch im Rahmen des im November 2019 gegründeten Bündnis für moderne Mobilität zwischen Bund, Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden ein.

Für den notwendigen schnellen und umfassenden Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sollten **Genehmigungs- und Klageverfahren deutlich beschleunigt werden.** Kommunale Investitionsvorhaben werden nicht gegen, sondern für die Bürger und die Wirtschaft unternommen. Abwägungs- und Beteiligungsprozesse sollten daher verschlankt werden, damit die gesamtgesellschaftlichen Vorteile der Verkehrswende erzielt werden können und die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden verbessert wird.

*Berlin, 09.01.2020*