



# 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 auf Bundesebene angekommen und erhält mit dem Klimaschutzprogramm 2030 die dringend notwendige Aufmerksamkeit in der politischen Debatte. Auch im Zuge des Konjunktur- und Zukunftspakets sollen nachhaltige Verkehrsträger während und nach der Corona-Pandemie gestärkt werden. In den Städten und Gemeinden wird bereits seit vielen Jahren an neuen 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. Gleichzeitig gilt es, auf das veränderte Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie zu reagieren. 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 Ge-

### KOMMUNALE AUFGABENFELDER DER VERKEHRSWENDE



Quelle & Grafik: DStGB 2020



**DSTGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

# Position

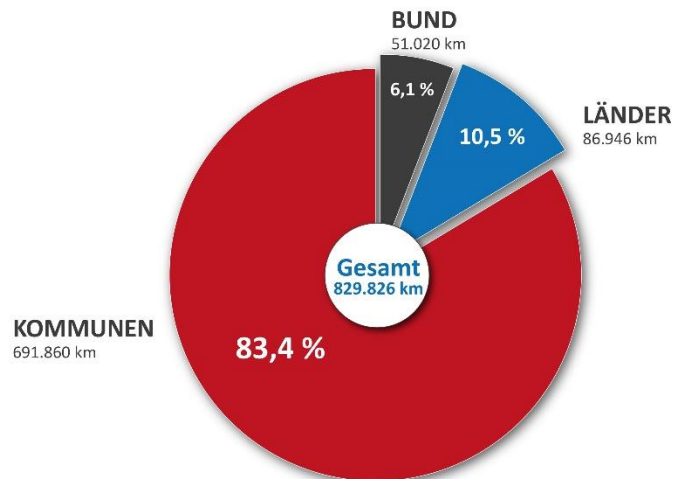
meinden gerecht zu werden. Der Wandel zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem in Deutschland ist komplex, benötigt Zeit und vor allem Ressourcen und hört nicht an Verwaltungsgrenzen auf. **Ohne massive Unterstützung des Bundes und der Länder in den kommunalen Aufgabenfeldern ist die Verkehrswende vor 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**

## ANTEILE AM DEUTSCHEN STRASSENNETZ

Netzlänge Kilometer & Prozent



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

**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 klima-

freundliche 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. Und auch durch die Corona-Pandemie erfahren individuelle Verkehrsträger wie Auto und Fahrrad eine stärkere Nutzung. Dort, wo Verkehre gebündelt werden können, beispielsweise auf nachfragestarken Pendlerstrecken, braucht es mehr denn je eine deutliche Verbesserung der



**DSTGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

# Position

Angebote, um die Menschen beim Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu unterstützen und die Sicherheit und das Wohlbefinden der Fahrgäste zu gewährleisten. Daneben muss zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, aber auch zur Erreichbarkeit touristischer Destinationen die ÖPNV- und SPNV-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. Die Corona-Pandemie verstärkt diesen Trend. 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. **Bei neuen Verkehrsangeboten wie dem Ride-Pooling muss die kommunale Steuerungsmöglichkeit gewahrt sein**, um sicherzustellen, dass von rein marktgetriebenen Anbietern keine nachteiligen Effekte für öffentliche Verkehrsangebote ausgehen und somit mehr Verkehrs- und Umweltbelastung entsteht. Die Chancen von Ride-Pooling können am besten durch eine umfassende Integration in den ÖPNV genutzt werden. Auch

neue Formen der Nahmobilität wie E-Scooter können ihren Beitrag nur leisten, wenn sie sinnvoll und stadtverträglich in das Verkehrssystem vor Ort integriert werden.

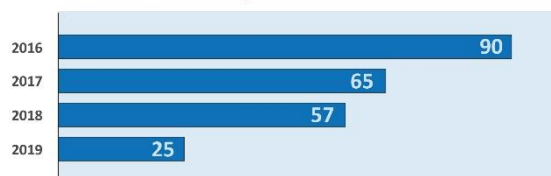
## Saubere Luft wird durch alternative Angebote erreicht

Zu viele Städte mussten sich in gerichtlichen Verfahren mit drohenden Diesel-Fahrverboten aufgrund von Grenzwertüberschreitungen auseinandersetzen. Einzelne Fahrverbote erzeugen jedoch lediglich Umgehungsverkehr und bekämpfen das Schadstoffproblem nicht an der Ursache. Dass Fahrverbote kein Automatismus bei Grenzwertüberschreitungen sind und die Anstrengungen der Städte wie der Ausbau von ÖPNV und Radverkehr die Schadstoffbelastung spürbar reduzieren, erkennen auch die Gerichte an. Auch mithilfe der

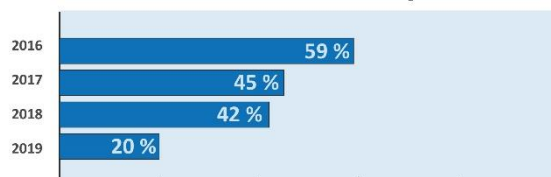
## STICKSTOFFDIOXID-BELASTUNG IN STÄDTEN SINKT DEUTLICH



Anzahl der Städte mit NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen



Anteil der verkehrsnahen Messstationen mit NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen



Finale Messdaten (Jahresmittel) der Messstationen für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Quelle: Quelle: Umweltbundesamt; Grafik DSTGB 2020



# DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

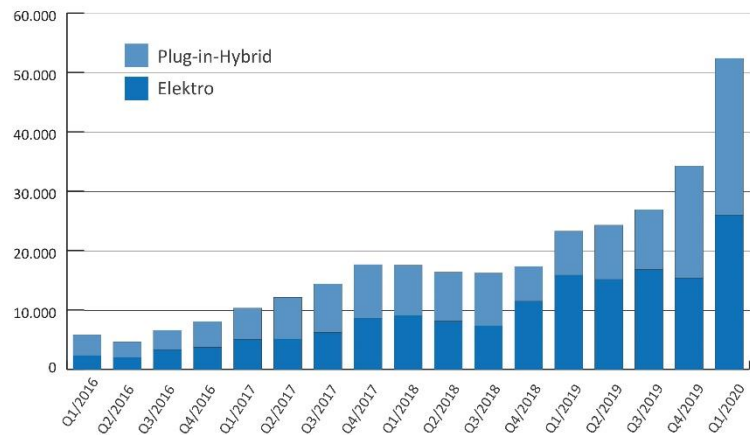
# Position

Bundesförderung wie dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ wurden viele wirksame Maßnahmen auf den Weg gebracht. Dieselbusse wurden nachgerüstet, emissionsfreie Fahrzeuge angeschafft und Verkehrssysteme digitalisiert. **Da immer weniger Städte die Grenzwerte für Stickoxid überschreiten, sollten die erfolgreichen Programme auf alle Kommunen ausgeweitet werden.** Luftreinhaltung entscheidet sich nicht im Gerichtssaal, sondern durch konkrete Maßnahmen vor Ort!

## Den flächendeckenden Rollout von Elektromobilität und Wasserstoff fördern

Unterschiedliche Rahmenbedingungen wie Fahrzeugtypen oder Topografie erfordern eine technologieoffene Förderung für alternative Antriebe. **Deutschland benötigt einen Antriebsmix aus Elektromobilität, Erdgas bzw. Biomethan, Wasserstoff aber auch Diesel 6d.** Grüner Wasserstoff muss zur Marktreife gebracht und Elektromobilität in den kommenden Jahren auch flächendeckend verfügbar werden. Die Bundesregierung geht von einem Bedarf von 1 Millionen Ladepunkten bis 2030 aus. Kommunen und kommunale Unternehmen haben bereits erhebliche Anstrengungen unternommen, um Ladepunkte aufzubauen. Auch wenn ein Großteil der Ladevorgänge zuhause oder am Arbeits-

## NEU ZUGELASSENE PKW MIT ELEKTROANTRIEB 2016–2020



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Grafik: DSTGB 2020

platz erfolgt, ist der Aufbau eines flächendeckenden Schnellladenetzes aufgrund der „Reichweiten-Angst“ von enormer Bedeutung. **Der Masterplan Ladeinfrastruktur muss gemeinsam von Bund, Ländern, Kommunen 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. Darüber hinaus bedarf es einheitlicher und nutzerfreundlicher Standards für das „Tanken“ an den Ladesäulen, von der Abrechnung bis zur Bepreisung. **Im Zuge der Nationalen Wasserstoffstrategie muss eine flächige Verteilung von Produktionsanlagen und Infrastruktur für den Einsatz gefördert**

**werden.** Auch hier muss die Technologie für verschiedene Nutzungsszenarien, darunter auch die Individualmobilität verfügbar gemacht werden. Die Förderung zur Beschaffung von Elektro-, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenfahrzeugen im ÖPNV und kommunalen Fuhrparks muss auch vor dem Hintergrund der Umsetzung der Clean Vehicles Directive einen wesentlichen Schwerpunkt der Bundesförderung bilden. Vorgegebene Beschaffungsquoten für emissionsfreie Fahrzeuge sind sonst nicht zu erreichen.

## 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 und im Zuge der



# DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

# Position

Corona-Pandemie zudem hohe Hygiene- und Abstandsregeln einzuhalten sind, sollte der Fokus auf dem Infrastrukturausbau sowie der Erweiterung der Angebote durch Taktverbesserungen und zusätzliche Verbindungen liegen. Der ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes und der Länder dient lediglich der Erhaltung bisheriger Angebote und dem Ausgleich krisenbedingter Mindereinnahmen. **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 mehr denn je attraktiver und leichter gemacht werden, den ÖPNV zu nutzen. Komfortsteigerungen durch Echtzeitinformation, Auslastungsprognosen, WLAN und deutschlandweite Tarifsyste me sind hierbei wichtige Bausteine. **Anstatt des Tarifschungs unterschiedlicher**

**Verkehrsverbände kann durch ein deutschlandweites automatisches Ticketing (Vorbild „EasyRide“ in der Schweiz) der Zugang zum ÖPNV 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 eine Schienenanbindung auch abseits von Hauptstrecken. Der Schienenverkehr stärkt zudem die Wirtschaft und den Tourismus auch abseits der Zentren. **Für die attraktive Anbindung der Fläche spielt der Deutschlandtakt eine ent-**

**scheidende 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, um das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Um den Aufgabenträgern zu ermöglichen, mehr Verkehrsleistung zu bestellen, braucht es neben zusätzlichen Netzkapazitäten und einer Elektrifizierungsoffensive dauerhaft zusätzlicher Regionalisierungsmittel. Die 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 eine breit angelegte Infrastrukturoffensive, um den Wegeanteil des Radverkehrs in den Städten aber auch auf dem Land zu erhöhen und dem steigenden Radverkehrsaufkommen zu

## 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

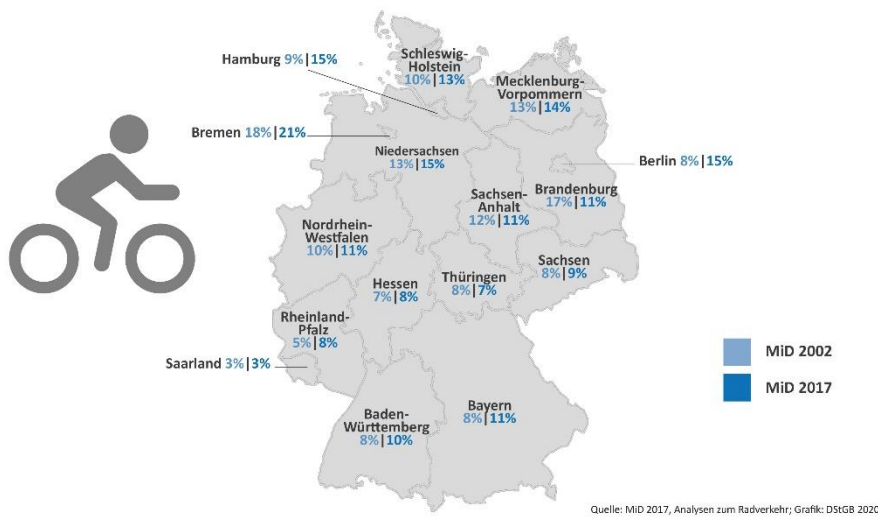


# DStGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

# Position

## FAHRRADANTEIL BUNDESLÄNDER AM VERKEHRSaufkommen Vergleich 2002/2017



begegnen. Ziel ist ein lückenloses Radwegenetz, das auch Rad-schnellwege und pragmatische Führungsformen wie Schutzstreifen außerorts oder die Nutzung von Wirtschaftswegen umfasst. Die Kommunen sind ohne entsprechenden Spielraum und die langfristige finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder nicht in der Lage, diesen Infrastrukturausbau im erforderlichen Maß voranzutreiben.

Zudem sind deutlich **mehr sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen erforderlich**, wo der Bedarf auf über eine Million zusätzliche Plätze prognostiziert wird. Hierzu bedarf es 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 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 des stei-

genden Warenaufkommens durch den Online-Handel und begrenzter Flächen geraten insbesondere urbane Lieferverkehre ins Blickfeld.

Der DStGB hat daher 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 **Kooperationen unter den Anbietern auf der letzten Meile wie gemeinsame Mikrodepots und der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge** müssen in die Breite getragen werden. Es bedarf eines engen Zusammenspiels von Kommunen und Logistikwirtschaft.

### Ausbildungsoffensive starten

Für eine zügige Verkehrswende muss der Personalmangel in Kommunen und Genehmigungsbehörden beseitigt werden. Um die dringend benötigten Verkehrsplaner und Ingenieure aber auch Busfahrer und Lokführer auszubilden, brauchen es eine **Ausbildungsoffensive öffentlicher Verkehr**, die von einem breiten Bündnis von Wirtschaft, öffentlicher Hand und Bildungseinrichtungen getragen wird und öffentlichkeitswirksam für die Attraktivität dieser Berufsbilder wirbt.



**DStGB**  
Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

# Position

## **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 **Lot-senstelle „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 Bündnisses 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, 23.06.2020*