

# Presseerklärung

Neustrelitz, den 05.10.2021

**DStGB-Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr:**

## **Mobilitätswende auf ein neues Level bringen**

**Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr des Deutschen Städte- und Gemeindebundes appellierte im Rahmen seiner Sitzung am 5. Oktober 2021 an die kommende Bundesregierung die Mobilitätswende in den Städten und Gemeinden stärker zu unterstützen.**

*„Die kommende Bundesregierung muss angesichts der Klimaziele im Verkehrssektor die Finanzierung nachhaltiger Mobilitätsangebote auf ein völlig neues Level heben. Die Kommunen teilen den Anspruch aus dem Bundesklimaschutzgesetz, dass im Verkehrssektor bis 2040 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 88 Prozent fallen müssen. Hierzu braucht es in den kommenden Jahren umfassende Verbesserungen im Nahverkehr, bei der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie bei dem Umstieg auf alternative Antriebe. Nur mit zusätzlichen Mitteln können wir die Mobilität in den Städten, auf Pendlerverbindungen und auf dem Land entscheidend verbessern und den dringend notwendigen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel beschleunigen“* betonte der Vorsitzende des DStGB-Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr, Bürgermeister **Ingo Hacker** (Neuhausen auf den Fildern) anlässlich der Sitzung des Ausschusses in Neustrelitz.

In den Städten und Gemeinden wird bereits seit vielen Jahren im Interesse der Steigerung der Lebensqualität an neuen Mobilitätskonzepten gearbeitet. Diese Aufgabe ist komplex, benötigt Zeit und Ressourcen und hört nicht an Verwaltungsgrenzen auf. Ohne massive Unterstützung des Bundes und der Länder ist die Mobilitätswende in den Kommunen nicht zu schaffen.

Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sehen Handlungsbedarf in **6 Bereichen**.

- 1. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) braucht eine umfassende Finanzierungsoffensive und einen Modernisierungsschub.** Anlässlich der Sitzung veröffentlichte der DStGB ein Positionspapier „Ein starker ÖPNV als Kernelement der Verkehrswende“. Darin schließen sich die Städte und Gemeinden auch einer Forderung der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom Juni 2021 an. Zur Finanzierung des klimaschutzbedingten Mehrbedarfs im ÖPNV bedarf es einer zusätzlichen Anhebung

der so genannten Regionalisierungsmittel des Bundes ab dem Jahr 2022 und bis 2030 in Höhe von mindestens 1,5 Milliarden Euro gegenüber dem jeweiligen Vorjahr.

2. Deutschland braucht eine bessere Erschließung und **Anbindung der ländlichen Räume** durch den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, durch flexible Busangebote (so genanntes Ridepooling) und den Ausbau der Ladeinfrastruktur auch abseits der Metropolregionen. Durch gute Erreichbarkeit werden Ballungsräume entlastet und ländliche Strukturen im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse gestärkt. Bei der Debatte um die Mobilitätswende darf nicht vernachlässigt werden, dass mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland im ländlichen Raum lebt.
3. Die **Schiene stellt aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit das Rückgrat umwelt- und klimaschonender Mobilität dar**. Hierfür bedarf es weiterer Investitionen in Elektrifizierung und Digitalisierung der Netze sowie die Reaktivierung von Bahnstrecken. Die Angebote im Nah- und Fernverkehr sind im Sinne der Erreichung des Deutschlandtaktes auszuweiten.
4. Der **Umstieg auf alternative Antriebe** muss weiter forciert werden. Grüner Wasserstoff muss zur Marktreife gebracht und Elektromobilität in den kommenden Jahren flächendeckend verfügbar werden. Hierzu dient insbesondere der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Das bundesweite Schnellladenetz muss konsequent umgesetzt und auch das Laden im halböffentlichen und privaten Bereich weiter gefördert werden. Neben Fördermitteln müssen Bund und Länder auch die koordinierende Funktion der Kommunen vor Ort durch Personalförderung in Form von Elektromobilitätsmanagern stärken.
5. Es bedarf einer klaren Strategie und Förderung des Bundes, um die **Vernetzung klimaschonender Alternativen zum motorisierten Individualverkehr** zu ermöglichen. Einheitliche Auskunfts- und Buchungssysteme müssen forciert werden und auch die physische Vernetzung durch Park+Ride oder Fahrradabstellanlagen an Knotenpunkten muss ausgebaut werden. Insbesondere das Konzept der Mobilitätsstationen bietet dabei nicht nur in den Städten, sondern auch auf dem Land erhebliche Potenziale.
6. Die **Radverkehrsoffensive des Bundes muss ausgeweitet und über 2023 hinaus fortgesetzt werden**. Die Radverkehrsförderung verschiedener Bundesministerien muss zudem untereinander abgestimmt werden. Nach der „Radverkehrsnovelle“ der Straßenverkehrsordnung 2020 braucht es im nächsten Schritt auch eine „Fußverkehrsnovelle“, um die Nahmobilität im Straßenverkehrsrecht weiter zu stärken. Hierbei müssen Aspekte der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine besondere Rolle spielen.

*„Die kommende Bundesregierung muss jetzt die Weichen indem sie den finanziellen und den rechtlich-regulatorischen Rahmen für Mobilitätswende spürbar verbessert. Nur mit dem notwendigen Gestaltungsspielraum können die Kommunen ihren Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Land leisten,“* so **Hacker** abschließend.