

Bündnis für moderne Mobilität

Bericht für die High-Level-Sitzung am 02.06.2021

Das im Jahr 2019 gegründete Bündnis für moderne Mobilität zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Verkehrsministerkonferenz der Länder sowie den kommunalen Spitzenverbänden (Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund) hat im Jahr 2021 seine Arbeiten weiter fortgeführt.

Bis zur High-Level-Sitzung am 2. Juni 2021 hat der Lenkungskreis des Bündnisses für moderne Mobilität im Jahr 2021 viermal getagt. Dabei wurden Ergebnisse aus den jeweiligen Arbeitsgruppen zu den Themen Vision Zero, Perspektiven für einen starken ÖPNV, Geschwindigkeit, Parken, Digitale und intermodale Vernetzung, Ausbau Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sowie Rad- und Fußverkehr erörtert. Die aktuellen Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Alle Bündnisteilnehmer begrüßen den Mehrebenen-Ansatz als sinnvolles Format, der einen offenen sowie konstruktiven Austausch ermöglicht. Die Priorisierung von Maßnahmen und zielgerichtete Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen soll weiter fortgeführt werden.

1) Vision Zero

Die Teilnehmenden des Bündnisses haben die Plattform genutzt, um den Austausch weiter voranbringen. Es ist unsere unbedingte Absicht hier die gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit mit den Teilnehmenden aktiv im Sinne der Vision Zero zu gestalten. Anlässlich der 1. Nationale Verkehrssicherheitskonferenz am 4. Mai 2021 haben Bund, Länder und Kommunen den „Pakt für Verkehrssicherheit“ offiziell gestartet und sich zu den gemeinsamen Zielen bekannt. Die Weiterführung in Form einer alle zwei Jahre stattfindenden Konferenz wird begrüßt. Den Wissenstransfer und den Austausch über gute Beispiele der Verkehrssicherheitsarbeit gilt es zu intensivieren.

Die Erarbeitung von Festlegungen, wie eine gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen des Bündnisses für moderne Mobilität gestaltet werden kann, soll nach Beschluss des „Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung 2021 bis 2030“ durch das Bundeskabinett erfolgen. Die Kabinetttbefassung ist nach derzeitigem Stand (11. Mai 2021) für den 2. Juni 2021 vorgesehen.

Der „Pakt für Verkehrssicherheit“ leitet die neue Dekade der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ein. Die dort aufgeführten Ziele und Handlungsfelder stellen einen neuen Rahmen für diese gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Bündnis begleitet diesen Prozess aktiv und bringt fortführend Impulse in diese Arbeit ein.

2) Perspektiven für einen starken ÖPNV

Rolle des ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele

Der ÖPNV bildet das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Land. Zur Erreichung der Klimaziele bis 2030, aber auch darüber hinaus, für saubere Luft und für eine bessere Anbindung der Fläche im Interesse der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse brauchen wir eine Investitions- und Angebotsoffensive für den ÖPNV auf Schiene und Straße.

Das geänderte Bundes-Klimaschutzgesetz sieht zur Erreichung der Klimaschutzziele einen noch ambitionierteren Sektorpfad im Bereich Verkehr vor, der nur durch eine herausgehobene Rolle des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen ist. Bereits das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung weist dem ÖPNV daher wesentliche Bedeutung zu.

Wer aber Klimaschutz und Mobilitätswende will, muss nachhaltig in Angebot, Infrastruktur, Digitalisierung, moderne Fahrzeuge und qualifiziertes Personal sowie Marketing und Kommunikation investieren und attraktive Tarife anbieten. Das darf sich durch die Corona-Pandemie nicht ändern.

Mit der Pandemie lassen sich aber signifikante Änderungen im Mobilitätsverhalten erkennen, die die Marktposition des Öffentlichen Verkehrs strukturell erschweren. Gerade deshalb sind umso größere Anstrengungen nötig, damit dieser auch langfristig seine herausgehobene Rolle für Mobilität und Klimaschutz halten und stärken kann. Länder und Kommunen stehen daher auch weiterhin fest hinter dem politisch gesetzten Ziel einer mittelfristigen Verdoppelung des Anteils des ÖPNV am Modal Split. Die Verkehrsministerkonferenz bestätigte dieses Ziel zuletzt einstimmig in ihrem Beschluss vom 15./16. April 2021. Das Ziel kann nur gemeinsam im Zusammenschluss zwischen Politik, allen staatlichen Ebenen und den Verkehrsunternehmen erreicht werden. Die Akteure sind sich daher einig, dass es eines weiteren Aufwuchses der Mittel für die Finanzierung des ÖPNV und der Heranziehung weiterer Finanzierungsquellen und -modalitäten zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr bedarf.

ÖPNV-Rettungsschirm / Corona-Bewältigung

Der ÖPNV ist auch während der Corona-Pandemie Garant dafür, dass Beschäftigte ihre Arbeitsplätze erreichen und die Gesellschaft mobil bleibt. Während die Angebote im ÖPNV durch das Engagement von Bund, Ländern und Kommunen weitgehend aufrechterhalten werden konnten, sanken die Fahrgastzahlen erheblich, mit unmittelbaren Auswirkungen auf die ÖPNV-Finanzierung vor Ort. Dank des ÖPNV-Rettungsschirms des Bundes und der Länder konnten tiefgreifende Angebotsreduzierungen des ÖPNV im Jahr 2020 in Deutschland vermieden werden. Die Kommunen sind als ÖPNV-Aufgabenträger trotz pandemiebedingt verringerter finanzieller Handlungsspielräume weiter bereit, ihren Anteil zum Gelingen der Mobilitätswende beizutragen.

Wegen der weit bis ins Jahr 2021 absehbaren Einnahmeausfälle im ÖPNV bedarf es aus Sicht aller Bündnispartner weiterer Anstrengungen. Nur so können die Nahverkehrsangebote auf Basis des Vorkrisenniveaus stabilisiert und im Sinne der Mobilitätswende weiter ausgebaut werden. Es bedarf nun eines breiten politischen Konsenses mit dem Ziel, Planungssicherheit für die Aufgabenträger im SPNV und ÖPNV sowie die Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Die Krise droht sonst die für den ÖPNV-Ausbau dringend benötigten Kapazitäten und Mittel über Jahre zu binden. Die Ankündigung von Bund und Ländern, gemeinsam den ÖPNV-Rettungsschirm im Jahr 2021 fortzusetzen, ist ein

wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu einer Gesamtstrategie einer zukunftsgerichteten ÖPNV-Finanzierung.

Perspektive für eine nachhaltige und resiliente ÖPNV-Finanzierung

Die Erreichung der Klimaschutzziele hat bundesweite Bedeutung. Die im Zuge dessen notwendige Weiterentwicklung des ÖPNV vor Ort darf daher nicht von finanziellen Handlungsspielräumen einzelner Städte, Landkreise und Gemeinden abhängen. Die Kommunen und Länder müssen vielmehr in die Lage versetzt werden, weitere Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zu tätigen, das ÖPNV-Angebot durch substanzielle Fahrplan- und Taktverdichtungen erheblich zu erhöhen und dauerhaft zu finanzieren und bei Bedarf hierzu auch weitere Finanzierungsquellen zu erschließen.

Mit den im Zuge des Klimaschutzpakets der Bundesregierung umgesetzten Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes wurden bereits wichtige Meilensteine für die künftige ÖPNV-Finanzierung erreicht. Die Mittel werden den Ausbau und die Sanierung der ÖPNV-Infrastruktur ebenso unterstützen wie die Schaffung zusätzlicher Angebote, insbesondere im SPNV.

Das Regionalisierungsgesetz hat sich als Finanzierungsinstrument bewährt. Für den notwendigen Aufwuchs im SPNV und ÖSPV bedarf es aus Sicht der Länder und der kommunalen Spitzenverbände einer dauerhaften weiteren Anhebung und Verstetigung der Regionalisierungsmittel des Bundes und einer Bereitstellung sowie Ergänzung der Mittel durch die Länder und Kommunen. Damit soll sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV ein qualitativ hochwertiges und somit attraktives Angebot flächendeckend erreicht werden. Ziel muss sein, die wahrgenommene Qualität eines integrierten öffentlichen Mobilitätsangebots aus Nutzersicht deutlich zu erhöhen und im Bereich der Daseinsvorsorge eine gleichwertige Alternative zur motorisierten Individualmobilität zu schaffen.

Um die Klimaschutzziele für 2030 zu erreichen, ist der ÖPNV eine der wesentlichen Säulen. In der anstehenden Debatte um die Erreichung der Klimaschutzziele mit Maßnahmen im Bereich der Mobilität muss die Finanzierung des ÖPNV einen besonderen Stellenwert erhalten und verschiedene Finanzierungsoptionen unvoreingenommen diskutiert werden.

3) Geschwindigkeit

Eine unangepasste Geschwindigkeit von Fahrzeugen ist innerorts und außerorts eine der häufigsten Unfallursachen. Die gefahrene Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen ist ausschlaggebend für Anzahl und Schwere von Sach- und Personenschäden, das Sicherheitsempfinden insbesondere von Radfahrenden und Zufußgehenden und entfaltet erhebliche räumliche und funktionale Trennwirkungen. Sie hat ferner Auswirkungen auf den Umwelt- und Klimaschutz (CO₂-, NO_x- und Feinstaub-Ausstoß, Lärm).

Die AG „Geschwindigkeit“ hat daher die Situation nach der vollständig umgesetzten Radverkehrsnovelle der StVO beschrieben und Anregungen für die weitere Diskussion zu den Schnittstellen Geschwindigkeit/Verkehrssicherheit und Geschwindigkeit/Umwelt- und Klimaschutz geliefert. Vorgeschlagene Handlungsmöglichkeiten beziehen sich dabei auf die Ermöglichung und Erprobung ortsangepasster Geschwindigkeitsregelungen durch weitere Innovation. Sie orientieren

sich an der Entschließung des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 zur „Vision Zero im Radverkehr“.

Ortsangepasste Geschwindigkeit für sichere Mobilität

Zur Ausdifferenzierung gemeinsamer Lösungsvorschläge bedarf es beim Thema Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen weiterer Abstimmungen. Eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zur erleichterten Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für einzelne Straßen innerorts, unabhängig von besonderen Gefahrensituationen, sollte aus Sicht des Bundes ergebnisoffen geprüft werden. Teile der Länder sehen keinen Handlungsbedarf für die von den Kommunalen Spitzenverbänden vorgeschlagene Erweiterung der kommunalen Handlungsspielräume bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Sie verweisen darauf, dass abseits von Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen schon nach geltendem Recht ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO angeordnet werden können (Tempo 30-Zonen, Fahrradzonen, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche usw.). Zudem ist es möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen oder Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen anzuordnen - beides ebenfalls unabhängig vom Unfallgeschehen, bezogen auf konkrete Abschnitte von Straßen, in denen die Voraussetzungen vorliegen.

Konstruktive Bausteine für die weitere Diskussion zum Thema Geschwindigkeit

Im ersten Halbjahr 2021 wurden wesentliche Bausteine für die weitere Diskussion von Lösungsvorschlägen geschaffen:

- Kompromiss zur Neubekanntmachung der BKatV (VMK vom 15./16.04.2021)
- Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (Kabinettsbeschluss vom 21.04.2021)
- Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes (in Abstimmung)
- Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (in Abstimmung)

Aus Sicht des Bündnisses ist ausdrücklich zu begrüßen, dass ein Kompromiss zur Neubekanntmachung der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) zwischen Bund und Ländern gefunden werden konnte: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/update-stvo-novelle.html>

Insbesondere wird die Ankündigung begrüßt, zügig einen entsprechenden Verordnungsvorschlag auf den Weg zu bringen, damit das Verfahren bis spätestens zum Ende der aktuellen Legislatur abgeschlossen werden kann und die Änderungen noch in dieser Legislatur in Kraft treten können.

Die Anhebung von Bußgeldern anstelle von strikteren Fahrverboten wird aus Sicht des Bündnisses gleichwohl den Vollzug bei Geschwindigkeitsüberschreitung gegenüber dem heutigen Rechtsstand verbessern (s. dazu die Forderungen des Bundesrates zur Radverkehrsnovelle: „Das bestehende Bußgeldniveau ist insgesamt zu niedrig, um die notwendigen Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit zu erreichen. Höhere Bußgeldsätze führen zu mehr regelkonformen Verhalten und sind insofern geeignet, Unfälle mit Verletzten und Toten zu vermeiden.“, BR-Drs. 591/19 Beschluss, S. 31).

Das BMVI prüft außerdem fortwährend, wie insbesondere die Rahmenbedingungen des Fuß- und Radverkehrs durch Änderungen der StVO verbessert werden können. Daher sind offene Punkte – etwas zum Thema Geschwindigkeitsregelung - auch im Rahmen der anstehenden Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu prüfen und/oder soweit gesetzliche Änderungen dafür die Voraussetzung sind, ggf. anschließend in einer weiteren Novelle von StVG/StVO von den Beteiligten einzubringen.

Nach der Radverkehrsnovelle ist die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs in den politischen Fokus zu nehmen. Die Vorschläge einer Länder-AG und ein entsprechender Beschluss der Verkehrsministerkonferenz werden aus Sicht des Bündnisses begrüßt und sollen im Hinblick auf eine schnelle Umsetzung geprüft werden. Unterstützt wird daher ausdrücklich die Ankündigung des BMVI, noch im 1. Halbjahr 2021 eine Dialogveranstaltung zur Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie durchzuführen. Dabei sind sichere Fußverkehrsverbindungen und der Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer vor Folgen hoher Geschwindigkeiten ein ganz wesentliches Anliegen des Bündnisses.

Beiträge zur Zielerreichung liefern auch die Festlegungen des NRVP 3.0 und des geplanten Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes. In den Prozessen zur Vorbereitung der Planwerke wurde das Thema „Geschwindigkeit“ allerdings weitgehend ausgeklammert und einer Regelung im Rahmen der Änderungen von StVG, StVO und BKatV vorbehalten. Besondere Beachtung verdient nach den dortigen Festlegungen das Thema Geschwindigkeitsdifferenz im Mischverkehr und der bessere Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer durch gesonderte bzw. fehlerverzeihende Infrastruktur.

Die Arbeitsgruppe zeigt verschiedene Handlungsmöglichkeiten auf, die unvoreingenommen weiter diskutiert und ergänzt werden sollen.

4) Parken

Gebührenrahmen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen

Eines der ersten Ergebnisse des Bündnisses ist die Ergänzung des § 6a Absatz 5a StVG. Durch diese Vorschrift sind die Länder ermächtigt worden, eigene Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise zu erlassen und damit die zu geringe Gebühr der GebOST zu ersetzen. Damit die Kommunen von diesem Instrument Gebrauch machen können, bedarf es noch der Umsetzung in den Ländern.

Die Länder sollten die Kommunen bei einer schrittweisen Gebührenerhebung unterstützen (etwa bei der Frage der Bewertung des wirtschaftlichen Werts und sonstigen Nutzens der Parkmöglichkeiten). Das würde kommunales Handeln absichern, den Gestaltungsspielraum der Kommunen effektiv stärken und ein gemeinsames Verständnis über die Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes erzeugen. Ziel ist es, den Kommunen die Ermächtigung für die Gebührenerhebung an die Hand zu geben. Die Länder werden daher adressiert, die Ermächtigung an die Kommunen zu delegieren, wenn nicht ausdrücklich von den Kommunen eine landesweite Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise gewünscht wird. Derzeit liegt aus sechs Ländern die Rückmeldung vor, dass eine entsprechende Verordnung erlassen werden soll.

Erleichterte Einrichtung von Lieferzonen

In Wohnstraßen und Zentren findet der Lieferverkehr vielerorts keine Halteflächen. Es ist unstrittig, dass Lieferzonen den fließenden Verkehr vom Zweite-Reihe-Parken entlasten können und somit zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Vorgeschlagen wird, die Anordnung von Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) mit Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone) in regelmäßigen Abständen zu forcieren und, wo nötig, ein neues Zeichen „Lieferzone“ mit Zeichen 283 StVO (absolutes Haltverbot) zur Kennzeichnung von exklusiven Ladebereichen für Lieferverkehr zu ermöglichen. Das Bündnis fordert eine rechtliche Prüfung einer Kennzeichnung von exklusiven Ladebereichen für Lieferverkehr.

Sondernutzungserlaubnis für stationslose Mieträder und Miet-Elektrokleinstfahrzeuge

Den Kommunen fehlt bislang ein wirksames Steuerungsinstrument, um das Abstellen von stationslosen Mieträdern und Miet-Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum wirksam zu regeln und die Systeme als nachhaltige und für andere Verkehrsteilnehmer verträglichere Mobilitätsform auszugestalten. Das Bündnis erneuert die Forderung, die notwendige Steuerung des gewerblichen Abstellens der Fahrräder bzw. Kleinstfahrzeuge durch eine Ergänzung des § 29 StVO (übermäßige Straßenbenutzung) abzubilden. Ergänzend könnte, die Bereitstellung von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im FStrG und den Straßengesetzen der Länder klarstellend als Sondernutzung verankert werden.

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat mit Beschluss vom 20.11.2020 (Az. 11 B 1459/20) klargestellt, dass im öffentlichen Straßenraum abgestellte Mietfahrräder als gewerbliches Mietangebot und damit als Sondernutzung anzusehen sind. Diese Beurteilung der Rechtslage für Mietfahrräder lässt sich auch auf das Modell der stationslos angebotenen Elektrokleinstfahrzeuge übertragen. Die Städte können demnach das Abstellen der stationslos angebotenen Mietfahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge in den Innenstädten über Sondernutzungssatzungen oder über Sondernutzungsverträge mit den Anbietern steuern. Dieser Beschluss hat unmittelbare Bindungswirkung jedoch nur für Nordrhein-Westfalen und macht Klarstellungen in anderen Ländern nicht entbehrlich.

5) Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr für eine leistungsstarke Inter- und Multimodalität

Digitalisierung und Vernetzung sind Voraussetzungen für ein besseres Mobilitätsangebot für Menschen. Sie können dazu beitragen, verschiedene Verkehrsmittel sowohl klimaschutzkonform als auch verkehrseffizient in intermodalen Reiseketten miteinander zu kombinieren und somit individualisierte und flexible Mobilität für Menschen ermöglichen. Ein starker Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) ist dabei das Rückgrat individualisierter und flexibler Mobilität. Vernetzte Mobilitätsangebote werden attraktiver, wenn sie niederschwelliger genutzt werden können, insbesondere durch qualitativ bessere, gebiets- und verkehrsträgerübergreifende Reiseinformationen sowie einfachere Buchungs- und Bezahlvorgänge.

Grundlage sind digitale Plattformen und Standards in der Personenmobilität sowie die Kooperation öffentlicher und privater Akteure. Handlungsleitend für digitale Mobilitätsdienste ist ihr nutzerzentriertes Design. Insbesondere die durchgängige elektronische Fahrgastinformation (DELFI)

auf Basis der Landesauskunftssysteme nützt den Fahrgästen und stärkt den ÖPV. Die Landesauskunftssysteme sollen daher im Rahmen der von der VMK beschlossenen Strategie DELFI-2030 weiter ertüchtigt werden – diese Ertüchtigung bezieht sich, neben dem schon etablierten Austausch von Soll-Fahrplandaten gemäß der Strategie, insbesondere auf einen deutschlandweit abgestimmten Austausch dynamischer Daten und Daten zu Fahrpreis- und Tarifinformationen sowie auf die Berücksichtigung von Kapazitäten und Auslastungen in der Fahrgastinformation. Gerade die vor dem Hintergrund der aktuellen pandemischen Situation wesentlichen Auslastungsinformationen sind noch nicht hinreichend standardisiert und bedürfen einer gemeinsamen Anstrengung öffentlicher und privater Akteure.

Nach der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 für statische Mobilitätsdaten und mit der neuen Bereitstellungspflicht von sowohl statischen als auch dynamischen Mobilitätsdaten durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde ein rechtlicher Rahmen geschaffen, in dem für Daten von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung die Verpflichtung zu deren Bereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt eingeführt wurde. Das PBefG sieht hierbei ein gestuftes Inkrafttreten dieser Pflichten zum 01.09.2021 bzw. 01.01.2022 für statische und zum 01.07.2022 für dynamische Mobilitätsdaten vor. Das BMVI wird, wie in der Datenstrategie der Bundesregierung klargelegt, bis Ende 2021 den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point, NAP) optimieren und erweitern. Im Zusammenhang mit dem im Rahmen des in der Konzertierte(n) Aktion Mobilität geschaffenen Datenraum Mobilität (DRM), muss durch den Bund spezifiziert werden, wie die konkrete Anbindung des künftigen Mobilitätsdatenportals über die Oberfläche des DRM ausgestaltet sein soll. Mit dem Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM), der die NAP-Funktion seit Ende 2019 übernimmt, wurde eine technische und organisatorische Struktur etabliert, die die Datenbereitstellung über alle Ebenen (Bund, Länder, Kommunen) vorantreibt. Die aktuell initiierte (Weiter-)Entwicklung des NAP soll es Unternehmen und Behörden ermöglichen, Daten über standardisierte Schnittstellen miteinander auszutauschen. Ziel ist es, den Nationalen Zugangspunkt bis 2022 zu einem zentralen, einheitlichen und benutzerfreundlichen Zugang zu Mobilitätsdaten weiterzuentwickeln.

Zwischen der neuen Roadmap „digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ 2.0 und den neuen Bestimmungen des PBefG besteht aktueller Anpassungsbedarf, auch bezüglich der Entwicklungen im Bereich der neuen Mobilität sowie der inhärent hohen Innovationsgeschwindigkeit von Digital-Technologien, und der Vernetzungsleitfaden für Digitalstandards im öffentlichen Personenverkehr soll bekannter und verbindlicher werden. Dieser soll, so weit möglich, auch bei Förderungen zur Anwendung kommen. Die Umsetzung der Roadmap ist verstärkt von Bund und Ländern zu fördern.

Datenbereitstellungspflichten

Mobilitätsdaten und -dienste sind die Grundlage der Digitalisierung sowie Vernetzung und damit eines besseren Mobilitätsangebots für Menschen in Deutschland. Handlungsbedarf besteht dahingehend, den Grad der offenen Verfügbarkeit von Daten systematisch zu erweitern. Auf Basis des Open-Data Prinzips und durch integrierte Hintergrundsysteme soll ebenen-übergreifend darauf hingewirkt werden, Dateninseln zu vermeiden, die zum Teil exklusiv nur von einem Anbieter genutzt werden und jeweils die Installation einzelner Apps erfordern. Mit neuen zielgruppenorientierten Mobilitäts-Apps öffentlicher und privater Akteure können integrierte Angebote transparent gemacht oder neue datenbasierte Anwendungen gar erst geschaffen werden.

Für eine leistungsstarke Inter- und Multimodalität sind in einer föderal-orientierten Mobilitätsdatenstrategie rechtliche, ordnungspolitische und informationstechnische Aspekte zu berücksichtigen. Eine zwischen Bund, Ländern und Kommunen abgestimmte ganzheitliche und interessenausgleichende Mobilitätsdatenarchitektur mit klaren Rollen und Zuständigkeiten schafft Klarheit und Planungssicherheit und wäre ein erster wichtiger Schritt um die Daten- und Systemlandschaft auf verschiedenen Ebenen zu ordnen und eine hohe Datenqualität zu gewährleisten – ein erster Ansatz für eine solche Ordnung findet sich im neuen §3a Abs. 5 PBefG, der für bestimmte Daten eine Datenvorranglieferung über Ländersysteme in Richtung Bundessystem vorsieht, aber nicht für die Verbünde und kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger.

Doppelstrukturen sind zu vermeiden, die Schaffung innovationsfördernder Rahmenbedingungen und Vernetzungsinitiativen für Mobilitätsdaten und -dienste zu forcieren. Dabei gilt das Prinzip des Multilevel Government als Leitmotiv: Es bedarf eines weiteren Auf- und Ausbaus kommunaler, regionaler und landesweiter Portale. Gleichzeitig müssen diese vernetzt und auf das neue Mobilitätsdatenportal und dessen Verknüpfung mit übergeordneten Systemen ausgerichtet sein. Bund, Länder und Kommunen wollen sich der Thematik der sinnvollen Nutzung von Mobilitätsdaten annehmen, um Entwicklungspotenziale nachhaltiger innovativer und intermodaler Mobilitätsdienste zu befördern.

Gestaltung eines attraktiven Mobilitätsdatenökosystems

Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, ein attraktives Mobilitätsdatenökosystem zu gestalten. Dabei sollen sie Mobilitätsanbieter in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich vernetzen und unterstützen, um Datenverfügbarkeit und -qualität verlässlich und offen zu gewährleisten. Das umfasst den technischen und organisatorischen Aufbau von Dateninfrastrukturen, Regelungen zur Frage der Datenbereitstellung (je nach Datenart ggf. auch in anonymisierter bzw. pseudonymisierter Form, bzw. mit Zustimmung der Dateninhaber) und zur Interoperabilität sowie ein datenschutzkonformes und nutzerorientiertes technologisches Design unter Verwendung von Standardlizenzen zur Datenweiterverwendung und wissenschaftlichen Datennutzung.

Ziel ist dabei, Transparenz über die Datenbereitstellungspflichten, z.B. nach der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2017/1926, bei allen Mobilitätsdienstleistern zu schaffen. Zudem sollen Bund, Länder und Kommunen, die Erfüllung dieser Pflichten bei den Mobilitätsanbietern aktiv einfordern, Durchsetzungskapazitäten für die Umsetzung schaffen und gleichzeitig Unterstützung dafür anbieten (z.B. durch Vernetzungsaktivitäten oder die Übersetzung komplexer (EU-)Standards in handhabbare Lösungen). Während Bereitstellungspflichten für die Bereiche Personenbeförderung und automatisiertes Fahren eingeführt werden, gibt es Nachholbedarf, insbesondere in den Bereichen Car-Sharing, Bike-/Scooter-Sharing sowie beim Parken und Laden. Wichtig ist es, auch Qualitätssicherungsmechanismen, wie teilweise schon praktiziert, zu etablieren und gemeinsame Mindeststandards zu erreichen. So sollten etwa (Daten-) Lizenzen und Nutzungsbedingungen der Datenportale kompatibel sein und nach Möglichkeit Standards für Datenformate und IT-Schnittstellen vereinbart werden.

6) Ausbau Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe

Gemäß dem „Klimaschutzprogramm 2030“ der Bundesregierung spielt der Ladeinfrastrukturausbau bei der Erreichung des Ziels einer Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor eine zentrale Rolle. Um den notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur verstärkt voranzutreiben, hat die Bundesregierung im November 2019 den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ beschlossen. Konkret geht es um gezielte Förderungen, verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen und eine aktive Koordination zwischen Bund, Ländern, Kommunen sowie der Automobilindustrie und der Energiewirtschaft. Zur koordinierten Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen wurde die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW) Ende 2019 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Aufbau und dem Betrieb der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) beauftragt.

FlächenTOOL (Webapplikation für Liegenschaftsmeldungen)

Im FlächenTOOL (www.flächentool.de) der Bundesregierung werden für den Aufbau von Ladeinfrastruktur bereitstehende Liegenschaften von anbietenden Parteien gesammelt und für investierende Parteien auffindbar gemacht. Über die Webapplikation FlächenTOOL können Investierende und Liegenschaftsbesitzende so zusammenfinden. Das Bündnis hat das FlächenTOOL im Rahmen der High-Level-Sitzung am 18.11.2020 präsentiert – seither wurden fast 500 Liegenschaften zum Aufbau von Ladeinfrastruktur eingetragen.

Kommunale Elektromobilitätsmanagerinnen und Elektromobilitätsmanager für Ladeinfrastruktur

Personal und Fachexpertise sind beim Aufbau von Ladeinfrastruktur vor Ort in den Kommunen essentiell. In diesem Zusammenhang baut die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine Lernplattform „LadeLernTOOL“ als niederschwelliges Schulungsangebot für die Kommunen auf. Der Bund prüft die Mittelbereitstellung für eine mögliche Personalstellenförderung zur Unterstützung der Kommunen bei der strategischen Planung und Umsetzung von Ladeinfrastruktur vor Ort. Die Länder sollen in die Umsetzung eingebunden werden.

Beschleunigung des Ladeinfrastrukturaufbaus durch Rechtsanpassungen

Im Bündnis besteht Einigkeit, dass einem beschleunigten Aufbau der Ladeinfrastruktur derzeit noch rechtliche Hürden entgegenstehen. Neben der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren (bspw. Genehmigung der straßenrechtlichen Sondernutzung; Baugenehmigungen beim Tiefbauamt, den Straßenbau- und Bauaufsichtsbehörden sowie die Netzanschlussprüfung) regt das Bündnis an, dass die Regelungen der Musterbauordnung, nach der Ladestationen für Elektromobilität seit 2019 verfahrensfreie Anlagen darstellen, in die Bauordnungen der Länder aufgenommen werden. Um einen Gesamtüberblick zu ermöglichen, wird in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen über die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine Handlungsempfehlung zur Optimierung des Rechtsrahmens Elektromobilität erarbeitet.

Anwendung von dualen Nutzungskonzepten bei Ladeinfrastruktur (u.a. nächtliches Laden)

Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen kann dem öffentlichen Raum zugänglich gemacht werden und damit einen wertvollen Beitrag zum bedarfsgerechten Ladeangebot bieten. Insbesondere in der Nacht kann Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen des Einzelhandels und auf kommunalen Liegenschaften für Anwohner ohne eigenen Parkplatz einen Mehrwert bieten. Es bestehen verschiedene Umsetzungshindernisse, die einer verbreiteten Umsetzung entgegenstehen. Dies sind

zum einen rechtliche Vorgaben, wie beispielsweise Lärmschutzregelungen nach dem Immissionsschutzgesetz oder eingeschränkte Zugänglichkeiten im Hinblick auf Verkehrssicherungspflichten und Betriebsgenehmigungen. Zum anderen bestehen wirtschaftliche Hindernisse (z.B. hohe Parkraumkosten). Das Bündnis ist sich einig, dass die duale Nutzung von Parkflächen insbesondere für nächtliche Ladevorgänge in Bundes-, Landes- und kommunalen Förder- bzw. Umsetzungsvorhaben zu integrieren ist. Darüber hinaus ist ein Austausch von Praxisbeispielen über die Anwendungen dualer Nutzungskonzepte von Ladeinfrastruktur zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Handel erforderlich.

7) Rad- und Fußverkehr

Als klimafreundliche eigenständige Mobilitätsform und Baustein intermodaler Mobilitätslösungen gewinnt der Radverkehr sowohl in städtischen als auch ländlichen Räumen zunehmend an Bedeutung. Das Bündnis hat sich in der weiteren Abstimmung über die nachfolgenden Themen verständigt.

Radverkehrsnetz

Die Finanzhilfen des Bundes und der Länder sollen für Investitionen eingesetzt werden, die die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens erhöhen und zum Aufbau einer möglichst lückenlosen Radinfrastruktur beitragen. Stadt-Umland-Verbindungen - auch über kommunale Grenzen hinweg – stehen dabei besonders im Fokus. Der Radverkehr soll besser mit anderen Verkehrsträgern vernetzt und der zunehmende Lastenradverkehr berücksichtigt werden. Neben dem Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze sind im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ unter anderem auch die Förderung eigenständiger Radwege, Fahrradstraßen sowie Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern möglich.

Im Bündnis wurden Herausforderungen der Umsetzung des Sonderprogramms "Stadt und Land" thematisiert, das derzeit einen Gesamtmittelabfluss bis Ende 2023 vorsieht. Aus Sicht der Praxis gestaltet sich der Umsetzungszeitraum bis Ende 2023 deutlich zu knapp, da zum Teil noch Grunderwerb zu tätigen, Baurechte zu schaffen, Planungen, Bauvergaben und die eigentliche Bauausführung durchzuführen sind, die ggf. nicht sicher bis Ende 2023 abgeschlossen werden können. Dem Bedürfnis der Antragsteller nach einer Frist-Verlängerung für die Vorlage von Verwendungsnachweisen konnte im Rahmen des Bündnisses seitens des BMVI entsprochen werden. Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände bedarf es allerdings auch unabhängig davon eines längeren Umsetzungszeitraums bzw. muss sichergestellt werden, dass beantragte und bewilligte Projekte nicht allein aufgrund einer nicht-termingerechten Fertigstellung bis 31.12.2023 am Ende nicht abgerechnet werden können und Kommunen aus Sorge vor diesen finanziellen Folgen von einer Förderung Abstand nehmen. Das Bündnis befürwortet insgesamt eine langfristige Verstetigung der Mittel für den Radverkehr über 2023 hinaus, insbesondere für das Sonderprogramm „Stadt und Land“, um den begonnenen Infrastrukturaufbau für den Radverkehr erfolgreich fortzuführen und sichere, lückenlose Radverkehrsnetze in Deutschland zu schaffen.

Ländliche Wege

Die Möglichkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen hat auf dem Land wesentliche Bedeutung für die zügige Schaffung sicherer Radwegeinfrastruktur durch Lückenschlüsse auch im Außerorts-Radwegenetz. Sie kann in Bezug auf geringere Flächeninanspruchnahme, sonst erforderliche Eingriffe in Natur und Umwelt, Aufwände für Grunderwerb etc. eine wichtige Alternative zur Herstellung vollständig gesonderter Radwege sein.

Aus dem Bündnis heraus hat das BMVI in diesem Zusammenhang auf Bitten der kommunalen Spitzenverbände Gestaltungsspielräume der Länder hinsichtlich förderbarer Wegebreiten verdeutlicht und klargestellt, dass das Sonderprogramm „Stadt und Land“ seitens des Bundes nur Mindeststandards, wie eine Mindestbreite von 2,5 m, vorgibt und dass die Länder deshalb bei Einbeziehung von (zumeist privaten) ländlichen Wege auch breitere Wege (z.B. von 3,5 m) zur Gänze aus dem Sonderprogramm fördern können, wenn die größere Wegebreite nicht landwirtschaftlichen Zwecken dient, sondern der nachhaltigen und wirtschaftlichen Schaffung von Radwegeinfrastruktur, weil die so hergestellten fahrradtauglichen Wege geringerer Breite durch Landmaschinen Schaden nehmen würden. Das BMVI hat zudem klargestellt, dass die Finanzhilfen grundsätzlich auch für Maßnahmen in Baulast von Privatpersonen (z.B. private ländliche Wege) eingesetzt werden können, wenn die Förderbedingungen der Länder dies vorsehen und die Nutzung der privaten Infrastruktur für den Radverkehr mindestens für die Dauer der Zweckbindungsfrist vertraglich gesichert ist.

Weitere Themen/Ausblick

Verschiedene weitere Themen wollen die Bündnis-Partner weiterverfolgen, prüfen und vertiefen. Hierzu zählen u. a.

- Austausch über best practice und Prüfung von Instrumenten/ Mechanismen für engere baulastträger-übergreifende Abstimmung zwischen Bund, Länder und Kommunen zur Schaffung und Unterhaltung sicherer Radverkehrsnetze sowie „Instrumentenkasten“ mit Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Bereiche, wo kein gesonderter Radweg realisierbar ist.
- Möglichkeiten im Landesrecht zur Haftungsfreistellung privater Wegeeigentümer, um private Wege für eine Radverkehrsnutzung zu öffnen,
- die Bildung von Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen in allen Ländern
- Personalstellenförderung durch die Länder für flächendeckende Schaffung von KoordinatorInnen Radverkehr auf kommunaler Ebene, Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses von gemeindlichen und übergemeindlichen/kreiskommunalen Aufgaben im Bereich Radverkehr,
- Abstimmung der bundesweit relevanten Weiterbildungs- und Qualifizierungsbedarfe bzgl. Rad- und Fußverkehr („Straßenverkehrsakademie“) und stärkere Verzahnung mit den Angeboten der Länder.
- Prüfung weiterer Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr (innerhalb und außerhalb von StVO/StVG) mit Blick auf Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie Lebensqualität.

8) Laufende Prozesse im Bündnis für moderne Mobilität

Das Thema „**Verbesserung von Förderprozessen**“ strebt an, Förderprozesse für Kommunen zu vereinheitlichen und einfacher zu gestalten. Hierzu hat die PD GmbH im Lenkungskreis das Thema Fördermittelanalyse für kommunale Investitionen (Pilotprojekt des IBA 2020 für den Deutschen Städtetag) vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse eines im Rahmen des Bündnisses durchgeführten NaKoMo-Workshops mit dem Titel „Schlanker. Schneller. Effektiver. Förderprogramme des Bundes verbessern“ wurden zusätzlich in die Studie eingespeist.

Im Weiteren wird auch auf das vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) verantwortete „**Modellvorhaben zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse**“ (MogLeb) hingewiesen. Hier hat sich als weiterer Baustein im NaKoMo das länderübergreifende Mobilitätsnetzwerk des BMI konstituiert. Es unterstützt die Länder beim Aufbau und Betrieb eigener Mobilitätsnetzwerke und bei der Unterstützung ihrer Kommunen im Bereich eines lokalen Mobilitätsmanagements. Im Netzwerk sind nahezu alle Bundesländer, die kommunalen Spitzenverbände und der Bund vertreten. Darüber hinaus steht seit November 2020 unter www.Mobilikon.de ein Online-Nachschlagewerk mit praxisgerecht aufbereiteten Mobilitätsmaßnahmen für Kommunen zur Verfügung.

Über die enge Zusammenarbeit mit dem Vorhaben "Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse" (MogLeb) erfolgt zudem ein weiterer Austausch zu bestehenden Aktivitäten zur Verbesserung von Förderstrukturen. So werden z.B. im Projekt "Better Promote" des Programms "Region gestalten" des BMI gemeinsam mit Akteuren im ländlichen Raum Ansatzpunkte für optimale und innovative Förderstrukturen entwickelt. Die Einblicke in den Gesamtprozess der Regionalförderung sollen insbesondere den Verantwortlichen der Programme des gesamtdeutschen Fördersystems für strukturschwache Regionen Impulse für die Koordinierung und Verzahnung ihrer Förderpolitiken liefern.

9) Weitere Zusammenarbeit im Bündnis

Die offenen und konstruktiven Austausche zwischen den Bündnispartnern haben wichtige Themen angestoßen und vorangetrieben. Die Prozesse werden auf den entsprechenden Ebenen weiter verfolgt.

Die Umsetzung der im Bündnis beschlossenen Maßnahmen soll zukünftig einem Monitoring unterzogen werden.

Es werden weiterhin regelmäßig Lenkungskreissitzungen durchgeführt und die Themenerweiterung erörtert. Die Ziele zur Umsetzung einer modernen und sicheren Mobilität in Deutschland werden mit dem Bündnis dauerhaft auf Bund-, Land und kommunaler Ebene fest verankert.