

## Positionspapier der Bundes-SGK

### Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen

**Unsere Zukunftsmission: Wir werden bis 2030 das modernste Mobilitätssystem Europas aufbauen.**

Der SPD-Parteivorstand hat am 7. Februar 2021 bei seiner Jahresauftaktklausur einen Beschluss über vier Zukunftsmissionen für unser Land gefasst, die ausführlich von Kanzlerkandidat Olaf Scholz erläutert wurden. Er erklärte den Begriff der Zukunftsmission, abgeleitet von einer Studie der renommierten Londoner Ökonomin Mariana Mazzucato „Missions-orientierte Wirtschaftspolitik – Ein neuer Rahmen für Deutschland“.

„Der Grundgedanke: größere Umwälzungen etwa hin zur Klimaneutralität der Wirtschaft brauchen dringend auch ein größeres Konzept – eine staatlich mitgeprägte Mission, wie einst die Mond-Mission, die in den USA über viele Jahre mit staatlichem Impuls zu immer neuen privaten Investitionen und Innovationen führte.“ (Marc Adam am 8. Februar 2021; <https://newforum.org/the-state/olaf-scholz-und-die-zukunftsmissionen/>)

Eine der Zukunftsmissionen richtet sich an unser Mobilitätssystem: Nicht nur der Klimaschutz erfordert eine drastischere Verkehrs- und Mobilitätswende, es ist auch der damit zwangsläufig verbundene Umstieg in der Automobilindustrie auf klimafreundliche Antriebe. Hier müssen für beide Seiten in den kommenden zehn Jahren die entscheidenden Weichen gestellt werden und zwar so, dass alle Menschen schnell, zuverlässig, barriere- und diskriminierungsfrei von A nach B gelangen (können), in der Stadt und auf dem Land.

#### 1. Notwendigkeit der Verkehrs- und Mobilitätswende

Ende des zweiten Jahrzehnts im 21. Jahrhundert ist festzustellen, dass eine Verkehrswende bisher vor allem in den Städten, dort aber wiederum auch nur in Ansätzen, erkennbar ist. Außerhalb der Städte bleibt das Auto der Verkehrsträger Nummer eins. Der motorisierte Individualverkehr beherrscht nach wie vor die Szenerie in der Stadt und mehr noch auf dem Land. Der Verkehrs- und Mobilitätswende wird zwar das Wort geredet, gegenwärtig sind ihr aber durch die teilweise seit Jahrhunderten gewachsenen Strukturen in den Kommunen, bestehende Infrastrukturen, rechtliche Regelungen und nicht zuletzt unsere Gewohnheiten gewisse Grenzen gesetzt.

Eine gegenwärtig immer noch wachsende Anzahl von individuell genutzten Fahrzeugen führt zu mehr Staus, die vorhandene Infrastruktur ist schon jetzt überfordert, hinzu kommen ein hoher Schadstoffausstoß, mehr Lärm, weniger Verkehrssicherheit und ein wachsender Flächenverbrauch.

Es gibt also viele gute Gründe für eine Verkehrs- und Mobilitätswende: Klimaschutz, eine bessere Luftqualität, mehr Raum für andere Arten der Mobilität und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums, um mehr Möglichkeiten für soziale Begegnung und Aktivitäten zu schaffen. Kurzum wir wollen lebenswerte Städte und Gemeinden - weniger Verkehr ohne die Mobilität einzuschränken. Die Digitalisierung eröffnet uns neue Möglichkeiten bei der Planung unserer Wege. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn die Mobilität - der Verkehr neu organisiert wird.

An diesen Zielen hat auch die Corona-Pandemie nichts geändert. Auch wenn sich Mobilität und Verkehr in der Pandemie innerhalb kürzester Zeit grundlegend verändert haben, weil Pendlerströme, Schulverkehr und auch der Freizeitverkehr nahezu auf Null heruntergefahren wurden. In der Lockerungsphase im Sommer 2020 gab es eine schrittweise Normalisierung.

Die Pandemie hat dazu geführt, dass die individuelle der kollektiven Mobilität vorgezogen wird, was mit der vermehrten Nutzung von Autos aber auch von Fahrrädern einhergeht. Wir sollten unbedingt verhindern, dass die sich abzeichnende Tendenz noch verstärkt und der ÖPNV lediglich zum Ausfallbürgen für all jene wird, die aus Alters-, gesundheitlichen oder sozialen Gründen kein eigenes Auto nutzen können. Damit wäre ein Scheitern der Mobilitätswende vorprogrammiert. Umso wichtiger werden Strategien zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.

Die Luftreinhaltung bleibt ein Treiber für Veränderung. Druck auf die Hersteller kommt durch die bestehenden Grenzwerte für Verkehrsemissionen an den Fahrzeugen. Andererseits kam es insbesondere bei den NO<sub>x</sub>-Immissionsbelastungen in vielen Städten zu regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen, die beispielsweise in Stuttgart Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge nach sich zogen. Die neue EU-Kommissionspräsidentschaft hat einen „European Green Deal“ und am 9. Dezember 2020 eine entsprechende „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“, beschlossen. Diese enthält einen Aktionsplan für den Verkehr. Damit soll eine Grundlage für den „ökologischen und digitalen Umbruch im EU-Verkehrssystem und seine Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Krisen“ gelegt werden. Die verkehrsbedingten Emissionen sollen bis 2050 durch ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem um 90 % verringert werden. Dies wird weiteren Druck auf die europäischen Nationalstaaten und damit auf die politischen Ebenen in Bund, Ländern und Gemeinden ausüben.

Viele Erfordernisse für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung könnten mit der Verbreitung neuer klimafreundlicher Antriebe auf Basis der Elektromobilität oder von Wasserstoff erfüllt werden. Dies gilt insbesondere für ländliche Regionen, wo das Auto bis auf weiteres kaum ersetzt werden kann. Der Anspruch einer Mobilitätswende ist aber weitergehend. Die oben beschriebenen Problemlagen lassen sich durch einen Wechsel vom Verbrennungs- zum Elektromotor allein nicht beheben.

## **2. Leitlinien einer nachhaltigen Mobilitätswende**

Ein integrierter Ansatz zur Verkehrsplanung und für mehr Klimaschutz besteht aus einer Kombination von restriktiven Regelungen beim PKW-Stellplatzangebot und Mobilitätsangeboten. Maßnahmen, die allein auf Energieeffizienz und Verkehrsoptimierung gerichtet sind, können durch ein Mengenwachstum an (Straßen-) Verkehren wieder aufgezehrt werden. Diese sogenannten „Rebound-Effekte“ sind z.B. bei der Entwicklung immer effizienterer Automotoren zu beobachten - der theoretisch eingesparte Kraftstoff wird faktisch durch die wachsende Größe und PS-Stärke von Fahrzeugen verbraucht. Ein anderes Beispiel für einen „Rebound-Effekt“ sind die Nebenwirkungen einer effizienten Verkehrslenkung, die dazu führt, noch mehr Autos auf die Straße zu locken, weil die Staus sich aufgelöst haben.

Eine Strategie für nachhaltige Mobilität muss mehrere Ziele zugleich verfolgen:

- **Soziale Ziele:** Als Daseinsvorsorge die Bereitstellung und den Zugang zu einem barriere- und diskriminierungsfreien, verkehrssicheren, guten und bezahlbaren Verkehrsangebot zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen.
- **Ökonomische Ziele:** Zum einen geht es um die Schaffung eines wirtschaftlich vertretbaren Angebots an Verkehrsträgern, zum anderen geht es auch um die Sicherung und Verbesserung der Standortbedingungen der Kommune; mitgedacht werden müssen auch die Wertschöpfung der mit dem Verkehr verbundenen Industrien sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen.
- **Ökologische Ziele:** Alternativangebote zum motorisierten Individualverkehr zur Entlastung der Umwelt durch Ressourcen-, Lärm-, Klimaschutz und Luftreinhaltung.

Die Prinzipien einer Verkehrs- und Mobilitätswende müssen sein: Nutzung von mehr kollektiven gegenüber individuellen Verkehrsmitteln und Umrüstung bzw. Umstieg von konventionellen auf alternative Antriebe, Verkehrsvermeidung und Verlagerung statt weiterer Ausbau der „autogerechten Stadt“. Wir wollen das planerische Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und Lösungen für die ländlichen Räume umsetzen.

### 3. Ansatzpunkte zur Erreichung der Ziele einer Verkehrs- und Mobilitätswende

- 3.1 Fußverkehr:** Potentiale für kurze Strecken erkennen und nutzen! Sicherheit und Attraktivität verbessern. „Viele kurze Fahrten mit dem PKW ließen sich durch aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad ersetzen. Fast 50% aller mit dem PKW zurückgelegten Wege sind unter fünf Kilometer lang; jede zehnte Autofahrt ist sogar kürzer als ein Kilometer.“ (UBA 2018: Geht doch! Grundzüge einer bundesweitern Fußverkehrsstrategie, Berlin, S.8).
- 3.2 Radverkehr:** Potentiale für längere Strecken erkennen und nutzen! Sicherheit und Attraktivität verbessern. Die zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad sind länger geworden. Insgesamt steigern sich die Personenkilometer gegenüber 2002 um ca. ein Viertel (BMVI 2019: Mobilität in Deutschland. Kurzreport, Berlin). Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, werden innovative Modellvorhaben des Radverkehrs, der Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ und das bestehende Finanzhilfeprogramm „Radschnellwege“ gefördert.
- 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr:** Der ÖPNV in Deutschland hat in der Verkehrsleistung zugelegt. Im Vergleich zu 2002 um die Hälfte. Er wird vor allem von Berufspendlern und Schülern genutzt. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat den Qualitätsfaktor Erreichbarkeit geprüft. Dabei zeigt sich, dass vor allem für den ländlichen Raum ein deutlicher Verbesserungsbedarf besteht. Wir brauchen sowohl einen noch viel stärkeren Ausbau des ÖPNV als auch seine qualitative Verbesserung. Dazu gehören u.a. folgende Aspekte:
- Definition der örtlichen Erfordernisse als Leitbild,
  - Mobility as a service (MaaS),
  - Getaktete Netze,
  - Einbeziehung von on-demand-Verkehren,
  - Gemeinsame Beförderung von Personen und Gütern,
  - Anschaffung von umweltfreundlichen Antrieben.

Die Anschaffung neuer umweltfreundlicher Fahrzeuge darf nicht auf Kosten des ÖPNV-Angebots gehen, denn neben den gegenwärtig krisenbedingten Mindereinnahmen bildet die Umrüstung von Fuhrparks eine finanzielle Belastung für die Kommunen. Ohne Gegenfinanzierung, insbesondere durch eine dauerhaft verankerte Förderung durch den Bund und die Länder, können die Zielvorgaben der so genannten Clean Vehicles Directive der EU nicht erreicht werden.

- 3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Der PKW-Bestand in privaten Haushalten ist weiter gewachsen zu Beginn des Jahres 2020 lag er bei 47,7 Mio. Fahrzeugen. Dies lässt sich auch auf das Aufholen der ostdeutschen Länder und auf das Wachstum in ländlichen Regionen zurückführen. Außerhalb der Städte verfügen 90 Prozent der Haushalte über ein Auto. Bundesweit sind 23 Prozent autofrei. Es gibt jedoch immer mehr Haushalte mit mehr als einem PKW. (BMVI 2019: Mobilität in Deutschland. Kurzreport, Berlin)

Wesentliches Ziel ist die Reduzierung des MIV durch Sharing, Pooling und Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- oder Radverkehr. Die Ziele können nur mit einer Umgestaltung der Straßenräume mit der Rückgewinnung des öffentlichen Raums und einer Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen erreicht werden. Wir benötigen eine den stadtplanerischen Erfordernissen angepasste Parkraumbewirtschaftung. Tempolimits können für mehr Verkehrssicherheit, Lärminderung und zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sorgen.

#### Übergeordnete Handlungsfelder in den Kommunen:

- 3.5 Digitalisierung:** Die Digitalisierung bietet Daten in Echtzeit vor Ort für den Verkehr „vor der Tür“. Sie schafft die Möglichkeit der verbesserten Organisation von Multi- und intermodaler Mobilität – d.h. die Planung des Wegs mit der richtigen Mobilitätskette und die Wahl des entsprechenden Verkehrsmittels für den zurückzulegenden Weg. So entsteht Flexibilität und nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die Verkehre von Morgen werden darüber hinaus auch digital gesteuert und gelenkt werden können.
- 3.6 Elektromobilität:** Elektrobetriebener Verkehr kann ein Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung sein, wenn er Strom aus erneuerbaren Energiequellen nutzt. Um z.B. E-Mobilität zu etablieren, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur auf- und ausgebaut werden. Elektromobilität sollte nicht nur der Austausch des Antriebsstrangs sein, sondern vor allem auch eine Tendenz zu kleineren dafür vielfältiger einsetzbaren Fahrzeugen mit sich bringen. Elektrisch angetriebene Zweiräder können die Reichweite im Vergleich zum konventionellen Zweirad erweitern. Grundsätzlich sollte die Mobilitätswende aber technologieoffen angegangen werden und sich nicht allein auf batteriebezogene Elektromobilität verlassen.
- 3.7 Stadt und Verkehrsplanung:** In einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung für mehr Lebensqualität in Stadt und Land liegen wesentliche Möglichkeiten zur grundsätzlichen Verkehrsvermeidung und einer Orientierung an der Nutzbarkeit des ÖPNV. Die Prinzipien der „Leipzig Charta“ orientieren sich am Leitbild einer Stadt der kurzen Wege, und einer funktionsdurchmischten sozialen Stadt. Ziel ist eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung, die zu einer verkehrsvermeidenden Siedlungsstruktur in Stadtregionen und ländlichen Räumen beiträgt.

#### 4. Forderungen an die Politik

- 4.1 Jede Bürgerin und jeder Bürger soll einen wohnortnahen Anschluss an den ÖPNV haben.** Hier sind auch innovative und flexible digitale Angebote als Verkehre auf Nachfrage erforderlich. Eine solche **Mobilitätsgarantie**, wie sie auch das Land Rheinland-Pfalz in seinem ÖPNV-Gesetz verankert hat, verpflichtet die kommunalen Aufgabenträger ein entsprechendes Angebot zu organisieren und die Länder für eine entsprechende Finanzierung zu sorgen.
- 4.2 Schaffung eines flächendeckenden Schnellladenetzes für Elektromobile in der Stadt und auf dem Land.** Hier müssen private Anbieter genauso aktiv werden wie z.B. kommunale Unternehmen, insbesondere die Stadtwerke als Stromverteilnetzbetreiber. Es gilt innovative Lösungen für die dicht bebauten inneren Städte zu finden, die nicht über ausreichende Flächen für Ladestationen verfügen. Das Bundeskabinett hat im Februar hierzu einen Gesetzentwurf beschlossen, der den Aufbau von 1000 Ladepunkten bis zum Jahr 2023 zum Ziel hat, diese Initiative muss nun konsequent umgesetzt werden.
- 4.3 Die Schieneninfrastruktur muss weiter ausgebaut und stillgelegte Trassen reaktiviert werden.** Mit dem Deutschlandtakt sollen auch alle Großstädte wieder ans **Fernverkehrsnetz** angeschlossen und neue schnelle Zug- und Nachtzugverbindungen in unsere Nachbarländer etabliert werden. Vor allem geht es aber um eine **Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs** mit engeren Taktungen, nutzerfreundlichen Anschlussverbindungen, komfortableren Zügen, flächendeckendem W-LAN und Reservierungsmöglichkeiten für Sitzplätze.
- 4.4 Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** ist dringend erforderlich. Hierzu müssen die entsprechende Infrastruktur ausgebaut und moderne lärmärmere Fahrzeuge eingesetzt werden. Um die **negativen Auswirkungen des Güter- und Lieferverkehrs in den Städten und Gemeinden auf der letzten Meile zu reduzieren**, bedarf es des Einsatzes alternativer Transportmittel, wie dem Lastenfahrrad und die vordringliche Elektrifizierung der Lieferfahrzeuge.
- 4.5** Jenseits der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern zur Verkehrsfinanzierung bedarf es einer grundsätzlichen Lösung für eine dauerhaft bedarfsgerechte Verkehrsfinanzierung. **Es braucht eine Investitionsoffensive**, die für die nächsten zehn Jahre auf einem bedarfsgerechten Niveau eine auskömmliche Finanzierung der Transformation zu nachhaltiger Mobilität in Städten und im Verbund mit den Regionen ermöglicht.
- 4.6** Bund und Länder müssen eine **ebenen- und ressortübergreifende Förderpolitik der nachhaltigen Mobilität** entwickeln, die alle relevanten Handlungsfelder ineinandergreifen lässt. Dazu zählen:
- Infrastrukturerhalt, -erneuerung und -ausbau,
  - Förderung des Umweltverbundes,
  - Einführung integrierter und übergreifender elektronischer Ticketing-Systeme,
  - Umstellung auf lärm- und schadstoffarme/-freie Antriebstechnologien,
  - Beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren.
- 4.7** Um die wirtschaftlich negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Transportsektor auszugleichen bedarf es **auch in 2021 eines Rettungsschirms für die betroffenen Nahverkehrsunternehmen**. Dementsprechend müssen auch in 2021 zusätzliche Regionalisierungsmittel spätestens im April zur Verfügung gestellt werden.

- 4.8** Bund, Länder und Kommunen sind aufgefordert das im November 2019 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Verkehrsministerkonferenz der Länder und den drei kommunalen Spitzenverbänden vereinbarte **Bündnis für moderne Mobilität umzusetzen** und damit seitens der öffentlichen Hand die Voraussetzungen für eine gelingende Verkehrs- und Mobilitätswende zu schaffen.