

BUNDES

SGK



»konkret.  
kommunal.  
mobil«

NACHHALTIGE  
MOBILITÄT IN DEN  
KOMMUNEN

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Verkehrswende für eine nachhaltige Mobilität – Zur Einführung</b>            | <b>3</b>  |
| Frank Baranowski / Annette Sawade   |           |
| <b>Kein Klimaschutz ohne Mobilitätswende</b>                                    | <b>4</b>  |
| Svenja Schulze  |           |
| <b>Für klimaneutrale Kommunen: Stadtwerke als Vorreiter der Mobilitätswende</b> | <b>6</b>  |
| Michael Ebling  |           |
| <b>Mobilitätswende jetzt!</b>   | <b>9</b>  |
| Kirsten Lühmann   |           |
| <b>Der ÖPNV ist das Rückgrat jeder Mobilitätswende!</b>                         | <b>11</b> |
| Birgit Münster-Rendel   |           |
| <b>„garantiert mobil!“ – Smart Mobility im ländlichen Raum</b>                  | <b>14</b> |
| Peter Krämer  |           |
| <b>Technologische Innovationen – Zukunft Elektromobilität</b>                   | <b>16</b> |
| Thomas Schwarz  |           |
| <b>Elektromobilität als Baustein der Verkehrswende</b>                          | <b>18</b> |
| Kerstin Hurek   |           |
| <b>Elektromobilität in Kommunen – Fördermöglichkeiten und Herausforderungen</b> | <b>20</b> |
| Ralf Eisenhauer   |           |
| <b>Radverkehr – Schlüssel auf dem Weg zur Verkehrswende?</b>                    | <b>22</b> |
| Anne Klein-Hitpaß   |           |
| <b>Mobilitätswende KONKRET in Krefeld</b>                                       | <b>24</b> |
| Frank Meyer   |           |
| <b>Antreten gegen den Klimawandel? FAHR RAD!</b>                                | <b>26</b> |
| Mathias Stein   |           |
| <b>Auf dem Weg in die Zukunft – Moderne Mobilität</b>                           | <b>28</b> |
| Anke Rehlinger  |           |
| <b>Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen</b>                            | <b>30</b> |
| Positionspapier der Bundes-SGK  |           |
| <b>Unterstützer der Fachkonferenz konkret.kommunal.mobil</b>                    | <b>34</b> |

# Verkehrswende für eine nachhaltige Mobilität

## Zur Einführung

Die nationalen Klimaschutzziele sind nur zu erreichen, wenn der Verkehr in Zukunft einen größeren Beitrag leistet. Die Mobilität der Zukunft muss daher nachhaltiger werden und bezahlbar sein. Diese beiden Kriterien sind unverzichtbar für eine Mobilitätswende sozialdemokratischer Prägung. Erfüllen können wir sie nur im Dreiklang von mehr kollektiven Verkehren, einer Antriebswende als auch einer Neuverteilung der (Verkehrs-) Räume in den Städten und Gemeinden. Die fortschreitende Digitalisierung wird dazu einen wertvollen Beitrag leisten.

Das vom Vorstand der Bundes-SGK am 26. Februar 2021 beschlossene und auf unserer Fachkonferenz *konkret.kommunal.mobil* am folgenden Tag vorgestellte Positionspapier „Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen“ bezieht hierzu konkret Stellung.

Zentral ist unsere Forderung nach einer Mobilitätsgarantie für die Bürger:innen – auch ohne eigenes Auto. Unser Ziel ist es, die Lebensbedingungen der Menschen im ganzen Land besser, gleichwertiger und nachhaltiger zu machen. Wirklichkeit werden kann dies nur mit einem starken ÖPNV als Rückgrat des Verkehrssystems. Dies gilt umso mehr in einer Zeit, in der die Verkehrsunternehmen unter den Auswirkungen der Pandemie leiden und unter Druck geraten sind. Daher ist es richtig, den gemeinsamen Rettungsschirm von Bund und Ländern für den öffentlichen Verkehr auf das laufende Jahr auszudehnen. Hinzukommen müssen aber auch neue Investitionen in den Ausbau des Angebots.

Wir betonen auch die wichtige Rolle der Schiene als nachhaltige Alternative, mit der mehr Luft- und Straßenverkehr verlagert werden kann. Die technische Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs zur Elektromobilität sowie moderne Logistik- und Güterverkehrskonzepte auch innerhalb von Ortschaften bieten aus unserer Perspektive ebenfalls ein hohes Potential die Verkehrswende voranzubringen. Wir fordern eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Luftreinhaltung und Klimaschutz bleiben die Treiber einer Entwicklung, die sich mit den Begriffen der Energiewende, der Verkehrswende und der Sektorenkopplung verbindet.

Die Pandemie hat unser Mobilitätsverhalten verändert und wirft damit zusätzliche Fragen auf. Die Digitalisierung wurde um ein Vielfaches beschleunigt. Home-Office und Co-Working verändern die Arbeitswelt. Der Onlinehandel bestimmt das Einkaufsverhalten. Reale Mobilität wird durch virtuelle Mobilität ersetzt. Wie werden sich unsere Städte, Gemeinden und Kreise entwickeln? Wohin steuern wir, wenn die Post-Corona-Ära kommt? Wie bewegen wir uns Morgen und welche Wege legen wir wie zurück?

Die Bundes-SGK hat zur Diskussion dieser und weiterer Fragen die digitale Fachkonferenz *konkret.kommunal.mobil* durchgeführt. Verantwortliche aus Bund, Ländern und Kommunen haben sich mit über 160 Interessierten am 27. Februar 2021 zu guten Lösungen für eine nachhaltigere Mobilität ausgetauscht. In der vorliegenden Publikation können wir einige der Impulse aus der Fachkonferenz veröffentlichen. Unser besonderer Dank gilt den Autor:innen für ihre Mitwirkung an der Fachkonferenz und dieser Publikation!

© Hanna Witte



**Frank Baranowski**  
Vorsitzender  
der Bundes-SGK

© SPD-Fraktion SHA



**Annette Sawade**  
Mitglied im Kreistag des  
Landkreises Schwäbisch Hall  
Stellv. Vorsitzende der  
Bundes-SGK

# Kein Klimaschutz ohne Mobilitätswende

**Autorin:** Svenja Schulze

Wir haben uns ein klares Ziel gesetzt: Deutschland wird bis 2045 und die EU bis spätestens 2050 klimaneutral. Dazu müssen Wirtschaft und Gesellschaft grundlegend umgebaut werden. Es geht mir dabei jedoch nicht allein darum, die Emissionen zu senken. Der notwendige Umbau soll gleichzeitig für mehr Gerechtigkeit, für eine gesündere Umwelt, eine höhere Lebensqualität und mehr Wohlstand sorgen.

Das gilt ganz besonders für den Bereich der Mobilität: Wir sind mobil und wollen das auch in Zukunft bleiben. Gleichzeitig wollen wir aber auch, dass unsere Städte, unser Land, die Welt insgesamt lebenswert bleiben und lebenswerter werden.

Gerade der Verkehr bleibt beim Klimaschutz noch weit hinter seinen Möglichkeiten zurück. Trotz technischer Effizienzsteigerungen ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß dort nahezu unverändert viel zu hoch. Aber es gibt sie schon, die vielen guten Ansätze. Unsere Mobilität kann umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden.

Diese Ansätze müssen flächendeckend umgesetzt werden. Dafür brauchen wir Veränderungen bei Technologien und Infrastruktur, aber auch bei unseren Gewohnheiten. Das sind noch große Herausforderungen. Gleichzeitig bieten sie uns enorme Chancen – für bessere Luft und weniger Lärm, für zukunftsfähige Arbeitsplätze.

Diesen Transformationsprozess zur nachhaltigen Mobilität können wir nur gemeinsam gestalten – in Bund, Land und Kommunen.

Wenn wir uns fragen: Wie soll die Mobilität der Zukunft aussehen? Dann müssen wir sagen können wie unser Zielbild aussieht. Nur wenn wir das haben, wissen wir, wie wir den Weg dahin gestalten können und welche Weichen wir heute stellen müssen.

Mein Zielbild ist klar: Alle Menschen in Deutschland und Europa haben in den Jahren 2020 bis 2045 mehr

Möglichkeiten bekommen, bequem und umweltfreundlich zu jeder Zeit von A nach B zu kommen. Mobilität ist bezahlbar und barrierefrei für Jung und Alt, in der Stadt und auf dem Land, sie verursacht keine Emissionen und verbraucht keine zusätzlichen Flächen mehr.

Um dieses Zielbild zu erreichen, muss sich vieles ändern. Das geschieht weder von selbst noch durch technologischen Fortschritt allein: Der notwendige umwelt- und klimagerechte Umbau unserer Mobilität muss politisch gestaltet werden. Und es braucht vor allem handlungsfähige Kommunen, die den Wandel vor Ort organisieren können.

In der Bundesregierung hat die SPD wichtige Schritte zu mehr Klimaschutz im Verkehr erkämpft.

Zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise hat die Bundesregierung 2020 ein umfassendes Konjunktur- und Zukunftspaket auf den Weg gebracht, das kurzfristig wirksame Impulse setzt, die den mittel- und langfristigen sozial-ökologischen Umbau voranbringen:

- Der ÖPNV wird durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2020 unterstützt, die Deutsche Bahn erhält eine Eigenkapitalerhöhung von 5 Milliarden Euro zur Stärkung der Schiene. Das stärkt den öffentlichen Verkehr ganz erheblich.
- Um den Stadtverkehr umweltfreundlicher zu machen, wurde die Förderung für E-Busse und deren Ladeinfrastruktur bis Ende 2021 befristet aufgestockt und ein Flotten-Modernisierungsprogramm für Busse und LKW aufgelegt.
- Das Bundesumweltministerium unterstützt mit dem Programm „Sozial und Mobil“ die Umstellung der im Gesundheits- und Sozialwesen eingesetzten Fahrzeugflotten auf Elektrofahrzeuge.



- Mit dem nochmals erhöhten Umweltbonus wird die Umstellung auf Autos mit klimafreundlichen Antrieben unterstützt. Und der finanzielle Anreiz zeigt Wirkung: Die Zahl der neu zugelassenen Elektroautos in Deutschland hat sich im vergangenen Jahr verdreifacht.

Diese Beispiele machen deutlich: Zusammen mit dem 2019 verabschiedeten Klimaschutzprogramm und den dazugehörigen Klimaschutzmaßnahmen hat die Bundesregierung binnen eines Jahres das größte Investitionsprogramm für den Klimaschutz in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland initiiert – und zugleich wichtige Impulse für eine nachhaltige Mobilität gesetzt.

Großes Potenzial, mehr Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr zu erreichen, hat auch die Digitalisierung. Etwa durch eine intelligente Verkehrssteuerung oder die stärkere Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote. Das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen ist schon jetzt möglich und wird immer einfacher.

Das Bundesumweltministerium hat deshalb in einer „Umweltpolitischen Digitalagenda“ konkrete Vorschläge gemacht, wie wir mit klaren Regeln die Digitalisierung für die Mobilitätswende nutzen und gleichzeitig ihre Risiken vermeiden können. Ein Beispiel ist das Personenbeförderungsrecht: Ich unterstütze die stärkere Öffnung für neue Mobilitätsangebote, wie Ridesharing oder -pooling, die man vor allem über Smartphones bucht und die zu einer Bündelung von Verkehren führen können. Diese Angebote sollen auch außerhalb von Erprobungs- und Testfeldern in den Personennahverkehr integriert und neben dem „klassischen“ Linienverkehr angeboten werden können. Das darf aber nicht dazu führen, dass am Ende mehr Fahrzeuge unterwegs sind. Es muss gelingen, mehr Mobilität mit emissionsfreien Fahrzeugen zu erreichen. Wichtig ist, dass die Kommunen dafür stärkere Steuerungsmöglichkeiten erhalten, nicht zuletzt in der Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV.

Die sozial-ökologische Transformation, insbesondere in der Mobilität, braucht viel staatliches und privates Investment. Und der Umbau braucht mutige und fokussierte Politik über Ressortgrenzen hinweg. Es ist unbedingt notwendig, dass wir in den 2020er Jahren die Trendwende schaffen und den Verkehr für die Zukunft aufstellen. Unser wirtschaftlicher und technologischer Fortschritt muss in Zukunft CO<sub>2</sub>-frei gestaltet werden. Wir haben uns in Deutschland zum

Ziel gesetzt, im Jahr 2045 treibhausgasneutral zu sein. Wir wollen dabei weiterhin ein führendes, modernes und wettbewerbsstarkes Industrieland sein.

Dafür müssen wir in diesem Jahrzehnt die Weichen stellen, es muss ein Jahrzehnt der Investitionen in unsere Mobilität werden:

- Mit der konsequenten Fortsetzung des Umstiegs auf die Elektromobilität. Dafür sind die richtigen Rahmenbedingungen, unter anderem der Ausbau der Ladeinfrastruktur, entscheidend.
- Mit einem Pakt zwischen Bund, Ländern und den Kommunen für einen Attraktivitätsschub im ÖPNV. Denn das muss das Herzstück der lokalen Verkehrswende sein.
- Mit dem Ausbau eines europäischen Schnelltrassennetzes für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr, damit Kurzstreckenflüge überflüssig werden.
- Mit dem Markthochlauf für den Einsatz von wasserstoffbasierten, klimaneutralen Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien (Power-to-X-Kraftstoffe, PtX) für den Flugverkehr, damit wir auch in Zukunft weltweit, aber emissionsfrei vernetzt sein können.
- Mit dem Aufbau intelligenter Infrastruktur und der Schaffung passgenauer Leitplanken für einen nachhaltigen Einsatz digitaler Technologien sowie einer smarten Nutzung der Mobilitätsdaten. Denn wir brauchen nicht mehr Verkehr, sondern eine Mobilität, die die Lebensqualität erhöht.

Das sind nur fünf Beispiele. Aber sie alle zeigen: Wenn wir groß und mutig in Alternativen denken, dann ist die Quadratur des Kreises möglich: Weniger Emissionen und bessere Mobilität.

*Das BMU hat eine Online-Abschlusspublikation zur Dialogreihe „Wir schaffen Wunder – Fortschritt sozial und ökologisch gestalten“, veröffentlicht. Das Kapitel „Mobilität für die Zukunft gestalten“ findet sich unter: [www.bmu.de/WSS825](http://www.bmu.de/WSS825).*



© BMU / init AG

### Svenja Schulze

Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

[www.bmu.de](http://www.bmu.de)

[www.svenja-schulze.de](http://www.svenja-schulze.de)

# Für klimaneutrale Kommunen: Stadtwerke als Vorreiter der Mobilitätswende

**Autor:** Michael Ebling

Der Klimawandel macht keine Corona-Pause. Und das Urteil des Bundesverfassungsgerichts und die somit notwendige Anpassung des Klimaschutzgesetzes haben den Druck auf die Transformation in Richtung Klimaneutralität weiter erhöht. Während die Energiewirtschaft ihren Anteil geleistet hat und insgesamt gute Noten bekommt, muss insbesondere der Verkehrssektor eine Schlüsselrolle bei den Klimazielen einnehmen: Seine Treibhausgasemissionen müssen um rund 40 % sinken, um das bisherige 2030-Ziel zu erreichen. Obgleich die Emissionen in der Pandemie zuletzt deutlich zurückgegangen sind, verdeutlicht die hohe Emissionslast aus den vergangenen Jahren, wie notwendig hier strukturelle Veränderungen sind.

Nicht Strom oder Wasserstoff, sondern Benzin und Öl sind noch immer die dominierenden Antriebe: Der Anteil an Mineralölprodukten im Verkehrssektor liegt bei über 90%. Der Sektor kann seinen Klimaschutz-Beitrag nur leisten, wenn die fossilen Antriebe durch klimafreundliche Energieträger ersetzt werden. Zugleich muss klimaschonende Mobilität verlässlich, sicher und bezahlbar bleiben. Kommunalen Unternehmen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

## **Hohe Ansprüche: Die Mobilitätswende sozial und nachhaltig gestalten**

Mobilität ist Voraussetzung einer modernen Gesellschaft, Basis einer prosperierenden Wirtschaft und sichert Teilhabe. Ziel klimaneutraler Kommunen sollte verlässliche, bezahlbare, klimaschonende und sichere Mobilität sein. Wie schon bei der Energiewende, sind hier langfristige Konzepte und klare Ziele gefragt. Beschleunigt durch die Corona-Pandemie erleben wir derzeit viel Veränderung: Innenstädte, Herz und Gesicht von Städten, kämpfen mit ihrer

Bedeutung als Zentren. Der Laden um die Ecke schließt, der Onlinehandel wächst. Das führt dazu, dass Menschen und Waren immer weitere Entfernungen zurücklegen, der Lieferverkehr stetig zunimmt. Klimaschutz und Lebensqualität profitieren nicht davon, eher im Gegenteil. Hier benötigen wir integrierte Konzepte, die allen gerecht werden: Von den Schulkindern bis zu den Pendler:innen, von den Fußgänger:innen bis zu den Autofahrer:innen. Das gelingt mit attraktivem ÖPNV und pfiffigen Angeboten.

## **ÖPNV stärken**

Als umweltverträgliche und ressourcenschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist der ÖPNV in vielen Kommunen ein Kernelement der lokalen Verkehrsplanung. Doch nur wenn es gelingt, Busse und Bahnen gut auszulasten, kann sich der öffentliche Verkehr nachhaltig finanzieren. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, wird oft eine Strategie aus Ausbau und Angebotserweiterung in Kombination mit ordnungsrechtlichen Regeln (z. B. Parkraumumwidmung, Neuaufteilung des Straßenraums) verfolgt. Gleichzeitig müssen die emissionsfreien Angebote des ÖPNV zielgerichtet ausgebaut werden. Der Einsatz von Wasserstoff und biogenen Kraftstoffen kann ebenso wie die Erweiterung elektrifizierter Mobilitätsangebote (bspw. U-Bahn) zu spürbaren Emissionsminderungen führen. Ergänzend zum „traditionellen“ ÖPNV mit seinen festen Linien und Zeittakten können bedarfsorientierte Angebote, die nur auf Anforderung verkehren (z. B. Rufbusse oder Sammeltaxis, Sharing-Angebote) das Mobilitätsangebot verbessern.

## **Digitalisierung nutzen**

Solche pfiffigen Angebote entstehen oft durch Plattformen und intelligente Dienstleistungen. Generell

treiben sie den Wandel in Richtung Klimaneutralität: Sie alle verbinden unterschiedliche, einst getrennte Systeme und legen enormes Potenzial frei. Grundlage für neue Dienste und Geschäftsmodelle sowie Anwendungen auf Basis künstlicher Intelligenz sind Daten. Wichtig ist deshalb: Wenn nur kommunale Unternehmen ihre Daten offenlegen müssen, ist das ein struktureller Nachteil im Wettbewerb mit privaten Unternehmen. Wir brauchen Wettbewerb auf Augenhöhe, indem auch private Unternehmen in der Daseinsvorsorge verpflichtet werden, ihre Daten zu teilen, und kommunale Unternehmen Entgelte für die Nutzung von hochwertigen Datensätzen durch Dritte erheben dürfen.

### Erneuerbare Energien im Verkehr

Im Verkehr ist die Elektromobilität ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Das setzt aber erneuerbaren Strom und eine gute Ladeinfrastruktur voraus. Stadtwerke sind in Vorleistung gegangen. Sie haben es früh als ihren Auftrag – quasi auch als Daseinsvorsorge – verstanden, Pioniere für Ladeinfrastruktur zu sein. Schon heute sind über die Hälfte der Ladepunkte in Deutschland in kommunaler Hand. Zugleich deuten die E-Auto-Zulassungszahlen an, dass sich Elektromobilität breit durchsetzt.

Das bedeutet: Die Lade-Infrastruktur muss weiterwachsen – obwohl es sich wirtschaftlich derzeit noch nicht rechnet. Jede Kommune braucht eine passgenaue Ladeinfrastrukturstrategie, die in Kooperation mit den vielfältigen Akteuren im Quartier, wie Wohnungswirtschaft und Einzelhandel, entwickelt und von (Elektro-)Mobilitätsmanagern vor Ort umgesetzt wird.

Fakt ist: Ein Elektroauto macht noch keine Mobilitätswende. Doch es koppelt einst getrennte Sektoren und schafft neue Möglichkeiten: Je mehr E-Autos gebaut und zugelassen, desto besser die Auslastung der vorhandenen Ladeinfrastruktur. Das reizt den Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Fläche an. Schnellladestationen sind eine Säule. Die Basis bilden Ladeangebote dort, wo Fahrzeuge länger stehen: vor Supermärkten, Bahnhöfen oder in Wohnquartieren. Für uns gilt: Kein Rosinenpicken für die Errichtung von Ladepunkten, z.B. ausschließlich an attraktiven Standorten oder nur in Ballungsräumen. Ziel muss ein engmaschiges Lade-Netz für flächendeckende Grundversorgung in Stadt und Land sein. Weil Mobilität keine Frage des Wohnorts sein darf, müssen Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen insgesamt attraktiver werden.

Und: Manchmal ist Strom keine Alternative, sondern klimaneutraler Wasserstoff. Die politische Debatte kreist noch um Einsatzfelder. Eine Vielzahl kommunaler Unternehmen setzen Wasserstoff bereits in unterschiedlichen Anwendungsbereichen ein: beigemischt in der Gasversorgung, als Antrieb für Brennstoffzellen-Busse oder als Energie für die mittelständische Industrie vor Ort.

### Die Rolle der Stadtwerke in der Energiewende

Kommunale Unternehmen treiben den Ausbau der erneuerbaren Energien voran, bauen ihre Stromnetze aus und errichten die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Sie sind die „Hidden Champions“ des Klimaschutzes: Sie sind Vorreiter bei Energieeffizienz und Innovation, wie der Erprobung von Wasserstoff. Ob Brüssels Ziele und Berlins Ambitionen eher Luftschlösser bleiben oder spürbare Wirkung

Anzeige



**Weil's um mehr als Geld geht.**

Seit unserer Gründung prägt ein Prinzip unser Handeln: Wir machen uns stark für das, was wirklich zählt. [sparkasse.de/mehralsgeld](https://sparkasse.de/mehralsgeld)



**Sparkasse**

entfalten, entscheidet sich immer in der Umsetzung vor Ort. Stadtwerke sind die idealen Partner der Politik für die Energie-, Wärme-, und Mobilitätswende.

Durch den Ausbau der erneuerbaren Energien wächst der Bedarf an Flexibilität im System, um Angebot und Nachfrage optimal auszugleichen, das Netz stabil und die Versorgung sicher zu halten. Neue Player und Assets, wie Speicher, Elektrofahrzeuge und Flexibilität, halten Einzug im dezentralen Energiesystem der Stadtwerke. Sektorenkopplung ermöglicht vielfältige Lösungen, um erzeugte Energie optimal und effizient zu nutzen – über den Stromsektor hinaus, hinein in den Verkehrssektor. Anschub geben neue Technologien und Digitalisierung.

- **Neue Technologien:** Überschüssiger Wind- und Solarstrom kann sowohl in Elektroautos als auch in Stromspeichern genutzt werden. Power-to-Heat-Anlagen wandeln erneuerbaren Strom direkt in Wärme und Power-to-Gas-Anlagen direkt in gasförmige Energieträger, wie z.B. Wasserstoff, um. In Kombination mit modernen Wärmenetzen und (perspektivisch) Wasserstoff-gefeuerten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen können Strom- und Wärmesektor verknüpft, Energie im Gasnetz gespeichert und die klassischen Bereiche der Wärme- und Gasversorgung dekarbonisiert werden. Die vielfältige Nutzung vom erneuerbaren Strom wird durch die Erschließung von Abwärme, z.B. aus Industrie oder Abwasser, ergänzt.
- **Smarte Anwendungen:** Bisher richtet sich die Energieerzeugung nach dem Verbrauch. Künftig kann auch der Verbrauch auf Schwankungen in der Erzeugung reagieren: Smarte Systeme und Anwendungen helfen beim Ausgleich von Angebot und Nachfrage.

- **Quartiersansatz:** Als Ebene zwischen Einzelgebäuden und Stadtteil gewinnt das Quartier in der Unternehmenspraxis und Politik an Bedeutung: Oft ist es zielführender und kostengünstiger, die Versorgung mehrerer Gebäude mit Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien zu planen und umzusetzen, statt einzelne Gebäude zu sanieren. Um dieses Potenzial zu heben, braucht es angemessene Rahmenbedingungen, die Investitionsanreize und langfristige Planungssicherheit schaffen.

Denn Energiewende heißt nicht nur: raus aus fossiler Energie, rein in erneuerbare Energien. Energiewende heißt auch: raus aus der zentralen Energieversorgung durch wenige Großkraftwerke, rein in die dezentrale Energieversorgung - mit vielen kleinen EE-Anlagen in Stadt und Land und in vielen Sektoren. Angesichts der Chancen durch Elektromobilität und Wasserstoff für die Klima-Ziele im Verkehrssektor gilt: Mobilitäts- und Energiesektor müssen zusammen gedacht und gemacht werden. Das ist eine Herausforderung – gerade, was die Infrastruktur angeht – aber auch eine Chance: Städte können Vorreiter auf dem Weg zur Klimaneutralität werden.



© Landeshauptstadt Mainz

### Michael Ebling

Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Mainz, Präsident des Verbandes kommunaler Unternehmen (VKU), Stellv. Vorsitzender der Bundes-SGK

[www.mainz.de](http://www.mainz.de)  
[www.vku.de](http://www.vku.de)

# Mobilitätswende jetzt!

**Autorin:** Kirsten Lüthmann

Das Karlsruher Urteil zum Klimaschutzgesetz der Bundesregierung führt uns erneut die enorme Bedeutung vor Augen, die der Klimaschutz für alle Bereiche der Politik in den kommenden Jahren haben wird. Das Gesetz war überhaupt erst auf Initiative der SPD zustande gekommen und durch viele Bremsmanöver auf Seiten der Union in Teilen verwässert worden. Es ist nun Aufgabe der Politik wieder umzusteuern. Die hektischen Reaktionen auf Seiten von CDU und CSU deuten darauf hin, dass es hier nach wie vor einige Widerstände zu überwinden gilt.

Der Klimaschutz wird uns also nicht loslassen. Und durch die nun langsam auf ein Ende zusteuernde Pandemie wird das Thema – zurecht – auch wieder mehr und mehr in den Fokus der politischen Debatten rücken.

Das betrifft auch und vor allem die Verkehrspolitik. Nach langen Jahren der Stagnation in denen jeder technische Fortschritt durch sorgloseres Verhalten und immer größere Fahrzeuge im motorisierten Individualverkehr aufgefressen wurde, konnten wir in dieser Legislaturperiode wichtige Grundpfeiler für die CO<sup>2</sup>-Reduzierung aufbauen. Das betrifft die Förderung von klimafreundlichen Antrieben ebenso wie den Ausbau der Ladeinfrastruktur, das Voranschreiten bei der Digitalisierung und nicht zuletzt den klaren Fokus auf den Verkehrsträger Schiene und den ÖPNV. In vielem hätten wir uns noch mehr vorstellen können. So ist es beispielsweise nicht einsehbar, warum eine ebenso simple wie wirksame Maßnahme wie ein Tempolimit auf Autobahnen nicht längst umgesetzt wurde. Das Bundesverkehrsministerium stand nicht nur hier auf der Bremse.

Für die Zukunft bin ich allerdings zuversichtlich, dass ein solches Tempolimit kommen wird. Aber das kann nur ein kleiner Teil dessen sein, was wir in den nächsten Jahren aufbauen und umsetzen müssen. Denn Verkehrspolitik unterliegt nun einer klaren Vorgabe: Sie muss die für ihren Sektor festgeschriebenen Klimaschutzziele unbedingt erreichen. Das ist mittler-

weile allen Parteien klar, die in Deutschland an Bundes- oder Landesregierungen beteiligt sind.

Worauf es in den kommenden Jahren ankommen wird, ist jedoch der Weg dahin. Denn auch wenn die Aufgabe Klimaschutz eine für viele Jahrzehnte ist, werden die Weichen dafür in der allernächsten Zeit gestellt. Während die Union in Panik versucht, nun ihre Ausrichtung der letzten Jahre schnellstmöglich zu revidieren, die Liberalen das Thema überwiegend vernachlässigen und die Grünen in einem Spagat zwischen Fridays for Future und regierungsfähiger Anschlussfähigkeit alles versprechen, hat die SPD aus meiner Sicht eine zentrale Aufgabe: Den Klimaschutz so umsetzen, dass eine moderne Mobilität für alle erreichbar und bezahlbar ist. Unsere Aufgabe ist es, den Modernisierungsprozess so zu gestalten, dass Wettbewerb und Innovationen eben diesem Ziel dienen. Und darüber hinaus sollten wir dafür sorgen, dass wir die Chance dieses enormen Wandels in der Verkehrspolitik dafür nutzen, das Leben der Menschen besser zu gestalten und die Belastungen, die Verkehr nun einmal bedeutet, so weit als möglich zurückzufahren.

Dafür braucht es ohne Frage einen starken Staat, der Anreize bietet, die Richtung vorgibt und Innovationen voranbringt und fördert. Klimaschutz, Luftreinhaltung, Rückgewinnung des öffentlichen Raumes: all das kann und muss zusammen gedacht werden. Und es sollte so gedacht werden, dass möglichst alle davon profitieren und nicht nur die, die es sich leisten können.

Die Antriebswende ist hierbei ein ganz entscheidender Teilaspekt. Uns muss bewusst sein, wie viel Strukturwandel noch vor uns liegt, ehe wir auf einen auf Elektromobilität basierenden Markt blicken können. Darum müssen wir die kommenden Schritte gemeinsam mit Forschung und Wirtschaft so schnell es geht voranbringen. Das gilt vor allem, wenn wir die Zwischenschritte bei den Klimaschutzzielen einhalten wollen. Deshalb werden auf mittlere Sicht auch



synthetische Kraftstoffe noch eine Rolle spielen müssen. Auch im Falle eines rasanten Ausbaus der Elektromobilität werden in den kommenden Jahren weiterhin Verbrennungsmotoren das Bild mitprägen. Wenn wir die Zwischenziele erreichen wollen, müssen wir diese sauberer machen.

Im Mittelpunkt der Agenda steht bei uns die Schiene. Und gerade hier ist es uns gelungen, in der letzten Legislaturperiode wichtige Voraussetzungen zu schaffen: Die Regionalisierungsmittel haben wir stetig erhöht – auf nunmehr über 9 Mrd. Euro. Die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) haben wir auf eine Milliarde Euro erhöht. Und wir verdoppeln diese Mittel bis 2025 noch einmal. Zudem haben wir die Einsatzbreite deutlich erhöht, zum Beispiel durch die Aufnahme der Grunderneuerung von U-Bahnen und Straßenbahnen in den Kreis der geförderten Projekte

Den Ausbau der Schiene müssen wir in den kommenden Jahren nun drastisch beschleunigen. Im Planungsrecht haben wir hierzu schon wichtige Voraussetzungen geschaffen. Hohe Investitionen beim Streckenausbau und der Digitalisierung sind dabei die zentralen Punkte. Im Schienengüterverkehr werden wir Wettbewerbsnachteile zu Lasten der Bahn abbauen. Unser Ziel ist es, dass die Schiene das Rückgrat der neuen Mobilität wird. Und das nicht durch Einschränkungen und Verbote bei anderen Verkehrsträgern, sondern durch eine klare Verbesserung der Leistungsfähigkeit.

Das gilt ebenso für den ÖPNV. Unsere Städte und Gemeinden werden wir von der Masse an Autos nur dann ein Stück weit befreien können, wenn wir ein Angebot für öffentlichen Verkehr machen können. Den Raum in der Stadt können wir nicht zurückgewinnen indem wir die Straßen nur noch für diejenigen öffnen, die es bezahlen können. Ziel muss eine Mobilitätsgarantie sein, die möglichst alle Ortschaften binnen 20 Minuten mit einem öffentlichen Verkehr verbindet. Und das ohne allzu großen Fahrzeitznachteil. Zudem brauchen wir ein einheitliches Bezahlssystem, dass alle Regionen miteinander verbindet und die umweltfreundliche Mobilität bequem nutzbar macht.

Dasselbe gilt für einen zukunftsfähigen Fuß- und Radverkehr in den Innenstädten. Dazu müssen wir Verkehrsflächen neu aufteilen und eine echte Gleichberechtigung zwischen den einzelnen Verkehrsträ-

gern schaffen. Sichere Wege und schnelle Verbindungen können und müssen auch für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden, das gilt sowohl innerorts als auch außerorts. Deshalb haben wir als Bundesregierung die Mittel für den Radwegeausbau erhöht und bessere Förderprogramme zum Beispiel für den Ausbau von Fahrradwegen an Bundeswasserstraßen aufgelegt.

Diese Listen ließen sich noch lange fortführen. Im Kern muss es uns aber um eine sozialdemokratische Mobilitätswende gehen, oder kurz: Um eine Mobilitätswende für alle. Dass das mehr Geld kosten wird, steht außer Frage. Hier müssen Bund, Länder und Kommunen zu einer sinnvollen Einigung kommen. Die Anstrengung ist es wert.



© Marco Urban

**Kirsten Lühmann, MdB**

Verkehrspolitische Sprecherin  
der SPD-Bundestagsfraktion

[www.kirsten-luehmann.de](http://www.kirsten-luehmann.de)  
[www.spdfraktion.de](http://www.spdfraktion.de)



# Der ÖPNV ist das Rückgrat jeder Mobilitätswende!

**Autorin:** Birgit Münster-Rendel

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) vertritt als Branchenverband die Interessen von rund 600 Mitgliedsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Der Zweck des VDV ist die Förderung der Weiterentwicklung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit den Zielen der Verbesserung der Kundenorientierung, der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sowie der Ausweitung dieser Verkehre.

## 1. Die aktuelle Situation im Verkehrssektor

Das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen sind zwischen 2009 und 2018 kontinuierlich gewachsen. Die Unternehmen beförderten 2018 im Nahverkehr pro Tag 28,4 Millionen Fahrgäste – das sind 10,4 Milliarden Fahrgäste im Jahr. Im Fernverkehr wurden im Jahr 2018 0,39 Millionen Fahrgäste pro Tag befördert bzw. 148,0 Millionen Fahrgäste im Jahr.

Deutschlandweit liegt der Anteil am Modal-Split für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr bei 13,6%, für den Eisenbahnverkehr (SPNV, SPFV) bei 4,0% und für den Luftverkehr bei 0,3%. Demgegenüber steht ein Anteil von 82,1% am Modal-Split für den motorisierten Individualverkehr (MIV). (Stand Februar 2019)

Während die Verkehrsleistungen und die Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen kontinuierlich steigen, steigt auch der deutsche Pkw-Bestand. Zum 01. Januar 2020 waren 47,7 Millionen Pkw zugelassen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung um 1,3%. Die größte Steigerungsrate verzeichnen Fahrzeuge der Klasse SUV mit einem Plus um 20%. Auf 1.000 Einwohner kommen durchschnittlich 701 Pkw, dabei gibt es jedoch deutliche regionale Unterschiede zwischen Stadt und Land.

Insgesamt betrachtet nimmt der Verkehr weiter zu. Zwischen 1991 und 2016 ist eine Steigerung der zurückgelegten Personenkilometer um 38% zu verzeich-

nen, von 875 Milliarden Personenkilometer auf 1.208 Milliarden Personenkilometer (Quellen: Statistisches Bundesamt; Verkehr in Zahlen 2018/2019; Statista).

Das Ergebnis ist allgegenwärtig bekannt: Verstopfte Straßen und Staus zur Rush-Hour in den Städten. Um dem entgegenzuwirken ist eine Mobilitätswende notwendig.

## Die Auswirkungen der Corona-Krise

Durch die Lockdown-Maßnahmen der Bundesregierung und der Bundesländer sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr während der Corona-Krise dramatisch eingebrochen. Die Stabilisierung der Fahrgastzahlen während des Sommers 2020 zeigen jedoch, dass die Auswirkungen der Krise temporär sind. Der ÖPNV wird in seiner bisherigen Form (Qualität und Quantität) weiterhin benötigt. Durch verschiedene Maßnahmen, wie die weitere Nutzung des Home-Offices oder den anhaltenden Wechselunterricht der Schulen, kann die Überlastung des ÖPNV abgebaut werden und der Komfort der Fahrgäste, durch die ausreichende Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge, gesteigert werden. Es ist anzunehmen, dass mit dem Ende der Pandemie die Fahrgastzahlen schnell wieder an die „vor-Corona-Zeit“ herankommen werden. Gleichzeitig bleibt im Interesse der Menschen in den Städten die Reduzierung des MIV wegen seiner negativen Auswirkungen ein wichtiges Ziel. Der Umweltverbund wird also zusätzliche Kapazitäten brauchen, um diese Nachfrage zu bedienen. Dabei entsteht die zusätzliche Herausforderung, dass die Menschen weniger bereit sein werden, in Stoßzeiten dicht an dicht in den Fahrzeugen des ÖPNV zu stehen. Der „gewonnene“ Komfort der nicht-überlasteten Fahrzeuge während der Corona-Krise wird als neuer Standard gefordert werden.

Fazit: Die Verkehrswende hat nichts von ihrer Bedeutung verloren. Mit der Untersuchung „Faktor 2“ hat sich der VDV darauf bereits eingestellt.

## 2. Faktor 2-Studie: So kann Verkehrswende gelingen

In der öffentlichen Diskussion wird verstärkt von der Notwendigkeit einer Verkehrswende in den Städten gesprochen, wobei der ÖPNV dort eine wesentlich stärkere Rolle einnehmen soll. Diese vage Absichtserklärung wird jedoch selten mit konkreten Maßnahmen unteretzt. Auch bleibt unklar, welche finanziellen, technologischen und strukturellen Veränderungen erfolgen müssten, um eine relevante Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes und dabei insbesondere des ÖPNV herbei zu führen. Was bedeutet es aber konkret, wenn der ÖPNV sein Aufkommen zum Beispiel verdoppeln sollte und diese Leistungen unter den Anforderungen eines nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrs im Rahmen der Energiewende zu erstellen wären? Die Landesgruppe Ost (VDV-Ost) des VDV stellte diese Frage unter dem Stichwort Faktor 2 in Zusammenarbeit mit zwei seiner Mitgliedsunternehmen.

Ziel war es, für zwei konkrete Städte belastbare Aussagen für folgende Frage zu treffen: Wie kann eine Mobilitätswende realisiert werden, bei welcher der ÖPNV

bis zu doppelt so viele Fahrgäste im Vergleich zu heute befördert? Die Arbeiten erfolgten dabei vor dem Hintergrund aktueller Trends und Entwicklungen im Mobilitätssektor. Dabei sollte keine „disruptive Mobilitätswende“ unterstellt werden, sondern eine evolutionäre Entwicklung und Veränderung auf der Basis vorhandener Systeme, die aber dafür langfristig tiefgreifend und grundlegend sein wird. Von daher wurden neben dem Zielszenario Faktor 2 auch Zwischenschritte auf dem Weg dahin erfasst. Die Untersuchungen erfolgten für die Referenzstädte Potsdam und Magdeburg.

Der VDV hat 2018 in der Studie Deutschland mobil 2030 bereits eine Reihe grundlegender Ansätze zur Zukunft der Mobilität veröffentlicht. Die Faktor 2-Studie versteht sich hierzu als regionale Ergänzung, die bestimmte Aspekte einer erforderlichen Mobilitätswende konkret herausarbeitet.

### Entwicklungsanalyse

Kernelement der Betrachtungen zu Faktor 2 ist zunächst die konkrete Analyse der Linienauslastung in den untersuchten Städten. Beruhend auf einer Be-

Anzeige



**VDV** Die Verkehrsunternehmen

**Am 26. September ist Bundestagswahl!**

Unsere Vorschläge für die verkehrspolitische Arbeit: [www.vdv.de/mehr-bewegen](http://www.vdv.de/mehr-bewegen)



#mehrbewegen



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de

trachtung des Status quo erfolgte eine Entwicklungsanalyse hinsichtlich einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV. Als Zwischenschritt wurde unter Faktor 1,3 eine geringere Aufkommenssteigerung betrachtet. Somit ergibt sich ein zusammenhängendes Bild hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit der bestehenden Systeme und der erforderlichen Maßnahmen bei Eintritt entsprechender Wachstumsschübe innerhalb der Verkehrswende. Damit ist es erstmalig möglich, die erforderlichen Maßnahmen und Aufwendungen konkret bei zwei Städten zu bestimmen.

Die vorgenommenen Analysen folgten den bestehenden Netz- und Angebotskonzeptionen. Bestehende Ausbauplanungen wurden entsprechend berücksichtigt.

### Beispiel Magdeburg

In der Studie wurde aufgezeigt, dass mit den bereits durch Stadt und Verkehrsunternehmen eingeleiteten Maßnahmen (Straßenbahnstreckenausbau, Neubeschaffung größerer Straßenbahnen) in Magdeburg der Zwischenschritt Faktor 1,3 – eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 30% - auf der Betriebsseite umsetzbar ist. Für den Faktor 2 allerdings müssten weitere Investitionen in die Infrastruktur und Fahrzeuge vorgenommen werden, um die Kapazitäten zu erhöhen.

### Push & Pull -Strategie

Eine reine Ausweitung des Angebots im ÖPNV führt jedoch nicht automatisch zu einem äquivalenten Umstieg vom MIV. Eine erfolgreiche Verkehrswende ist also mehr als eine massive Ausweitung des ÖPNV-Angebots, sondern besteht auch in einer Umwandlung des städtischen Raums zugunsten umweltfreundlicher Mobilität. Beide Maßnahmen gehören zusammen.

Die Studie beschäftigte sich mit der Frage, welche konkreten Hindernisse und welche Zusatzbedingungen für eine kommunale Verkehrswende im Hinblick auf ein Szenario Faktor 2 existieren - unterstützende bzw. flankierende Maßnahmen im Sinne einer Push & Pull -Strategie. Zum Vorschein kam, dass Regulierungen in Form von u. a. Parkraumbewirtschaftung, Neuverteilung des städtischen Raumes zugunsten des Umweltverbundes und die Einbindung flexibler Angebote in den ÖPNV erforderlich sind, um Verkehre zum ÖPNV zu verlagern. Dazu gehören insbesondere Ride-Sharing-Modelle, die derzeit auch in der öffentlichen Diskussion eine wesentliche Rolle spielen.

Insbesondere das aktive Steuern der Rahmenbedingungen des MIV, indem dessen bisherige Vorteile abgebaut werden, kann einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zur Folge haben (Beispiele siehe oben). Auch wurde sichtbar, dass Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar sein muss. Daher müssen auch bestehende Tarifmodelle hinterfragt werden.

Zur Erreichung der angestrebten Ziele müssen Städte und Verkehrsunternehmen selbst aktiv werden. Insgesamt sollte eine Umsetzung von Faktor 2 mit einer öffentlichen Diskussion beginnen, an deren Ende konkrete Meilensteine zur Erreichung von Faktor 2 stehen. Ein erster sinnvoller Zwischenschritt kann mit Faktor 1,3 festgelegt werden.

### Ergebnis

Der ÖPNV ist überall dort am besten geeignet, Lösungen für Klima, Lebensqualität etc. zu bieten, wo viele Menschen eng beieinander sind. Urbane Mobilität gelingt mit Straßenbahnen. In der Fläche ist der ÖPNV auf schnellen Achsen stark: SPNV (Regionalexpress) und PlusBus-Angebote sind das Mittel der Wahl.

50% aller Wege finden unter 5 Kilometer statt. Im Wesentlichen im urbanen Umfeld kann der ÖPNV Lösungen bieten. Der Pkw ist aber oftmals die (gesellschaftlich schädliche) Wahl. Eine Akzentverschiebung ist möglich – dies hat die Faktor 2-Studie bewiesen. Die Verkehrswende muss jedoch auch finanziell unteretzt sein.

Dies erfordert eine aktive Steuerung des Gesamtverkehrssystems. Verkehre sollten so gestaltet werden, dass den gesellschaftlich sinnvollsten Verkehrsträgern der Vorrang eingeräumt wird. Das ist die Bahn und das sind die herkömmlichen ÖPNV-Systeme (vgl. FES, Sozialdemokratische Verkehrspolitik).

*Ausführliche Informationen finden sich unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) unter dem Stichwort „Faktor 2“.*



© Stefan Deutsch

### Birgit Münster-Rendel

Geschäftsführerin der Magdeburger Verkehrsbetriebe und Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Ost

[www.mvbnet.de](http://www.mvbnet.de)  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

# „garantiert mobil!“ – Smart Mobility im ländlichen Raum

**Autor:** Peter Krämer

## 1. Quo vadis ÖPNV?

Auf dem Land kann der ÖPNV vielerorts nur noch eine Grundversorgung bereitstellen. Um dies zu ändern, ist Mobilität ganzheitlich, d.h. intermodal zu denken und zu vernetzen. Der öffentliche Verkehr der Zukunft muss individueller, der Individualverkehr öffentlicher werden. Ziel ist es, den Bedürfnissen der Menschen besser zu entsprechen und individuelle Mobilität anzubieten, die jederzeit verfügbar ist („on demand“).

Mit „garantiert mobil!“ zeigen wir, wie man auch in einer ländlichen Region wie dem Odenwaldkreis mit den Mitteln der Digitalisierung „on demand“ mobil sein kann.

## 2. Digitales Informations- und Buchungssystem

Kern von „garantiert mobil!“ ist das Informations- und Buchungssystem „*IBS-Odenwaldmobil.de*“, das als Web-Anwendung und Mobile-App für Smartphone mit den Betriebssystemen iOS und Android zur Verfügung steht. Es ermöglicht, sich über verfügbare Mobilitätsangebote zu informieren, diese zu buchen und zu bezahlen.

Im Rahmen der Verbindungssuche greift das System auf die Online-Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes zu und ergänzt diese mit eigenen Informationen. So wird eine Fahrt zur persönlichen Wunschzeit mit dem taxOMobil generiert, wenn kein anderes Beförderungsangebot der Anfrage entspricht. Oder ein privates Mitnahmeangebot wird angezeigt, das zuvor in das Portal eingestellt wurde. Wer Fahrten anbieten oder buchen will, muss sich einmalig im Buchungssystem registrieren. Die Regularien entsprechen denen gängiger Onlineportale. Mit der Registrierung wird ein Kundenkonto eröffnet, über das die Bezahlung abgewickelt wird. Barrierefrei nutzbar ist das System auch durch persönlichen Kontakt in der Mobilitätszentrale oder das Servicetelefon täglich bis 22 Uhr.

## 3. Vom Fahrplan zur dynamischen Mobilitäts-garantie

Jederzeit verfügbare, abrufbare („on-demand-) Mobilität wird bei „garantiert mobil“ durch das Versprechen einer Mobilitätsgarantie umgesetzt. Diese gilt im gesamten Odenwaldkreis von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt.

Technisch geschieht dies indem die persönliche Wunsch-Abfahrtszeit und die Relation in der Verbindungssuche des Buchungssystems angegeben wird. Entspricht die angefragte Relation einer Strecke mit Mobilitätsgarantie, wird zu der Wunsch-Abfahrtszeit eine taxOMobil-Fahrt generiert und angeboten. Dies geschieht hierarchiefrei, d.h. unabhängig davon, ob parallel dazu weitere Beförderungsangebote zur angefragten Zeit bestehen. Voraussetzung ist, dass die geplante Abfahrtszeit mindestens 60 Minuten in der Zukunft liegt. Dies ist ein wichtiger Unterschied zu anderen On-Demand-Systemen, die mit einer großen Anzahl von Fahrzeugen im System versuchen, dem Beförderungswunsch möglichst zeitnah zu entsprechen. taxOMobil-Fahrten werden an allen Tagen im Zeitraum werktags von 5 bis 22 Uhr, samstags von 6 bis 22 Uhr und sonntag und feiertags von 8 bis 22 Uhr angeboten.

## 4. taxOMobil-Fahrten sind Teil des Linienverkehrs

taxOMobil-Fahrten sind klassischer ÖPNV i.S. von § 8 Abs. 1 PBefG. Organisatorisch sind sie in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach EU-Recht (VO (EG) 1370 / 2007) mit den ÖPNV-Verkehrsunternehmen einbezogen und werden in Kooperation mit dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe erbracht; diese müssen im Besitz einer Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen nach § 49 Abs. 4 PBefG sein. Die Kooperation ist ein wichtiger Baustein für die Konzeption, weil Fahraufträge des Gelegenheitsverkehrs auf „garantiert mobil!“ übergehen und nur die Verkehrsunternehmen (einschl. der Buslinienbetreiber) die Mobilitätsgarantie zum gebuchten Zeitpunkt gewährleisten können.



Damit schafft „garantiert mobil!“ keine Konkurrenz zum örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe, sondern integriert dessen Leistungen und „Know-how“.

Auch für taxOMobil-Fahrten gelten die ÖPNV-Tarifbestimmungen hinsichtlich des Tarifentgelts und der Anerkennung von Zeitkarten. Zusätzlich fällig werden entfernungsabhängige Zuschläge zur Sicherung der Kostendeckung. Möglich sind Frühbucher- und Zubucher-Rabatte. Die Zuschlagspreise können von Kommunen oder Dritten (z.B. Firmen für ihre Betriebsangehörigen) subventioniert werden.

### 5. „Fahrdienst Jedermann“ erweitert das Angebot

Der Individual- und Gelegenheitsverkehr verfügt im ländlichen Raum über erhebliches Mobilitätspotential. Nahezu jeder Zweite hat ein eigenes Auto. Freie Platzkapazitäten können im Sinne von Mitfahrgelegenheiten genutzt werden. Das Gleiche gilt für Fahrten gewerblicher Art, egal ob dies Kurierfahrten, Fahrten von Sozialdiensten, Krankenfahrten oder auch Fahrten von Mietwagen und Taxen sind, die in einer Richtung vielfach als Leerfahrten unterwegs sind.

Das Potential von Mitnahmefahrten nutzt „garantiert mobil!“, um zusätzliche Beförderungsleistungen im Buchungsportal anbieten zu können. Eine wesentliche Zielsetzung ist, ehrenamtliche Fahrdienstleistungen in öffentliche Netze der Daseinsvorsorge zu integrieren, wie beispielsweise Bürgerbus-Projekte.

### 6. Integration und Intermodalität

Egal ob Linienbus, RufBus, taxOMobil oder private Mitnahmefahrt – alle Beförderungsangebote sind zu den gleichen Bedingungen nutzbar. Grundlage dafür sind einheitliche Beförderungsbedingungen für flexible ÖPNV-Bedienformen, die über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen auch für private Beförderungsangebote gelten.

Grundsätzlich dürfen Privatpersonen keine gewerbliche Personenbeförderung und damit auch keinen ÖPNV betreiben. Mitnahmefahrten sind nur unentgeltlich, allenfalls betriebskostendeckend (max. 30 Cent / km) möglich. Die Integration von Privatfahrten in ein öffentliches Mobilitätsnetz erfordert weitere rechtliche Festlegungen. So ist für Mitnahmefahrten der Haltestellenbezug maßgeblich: der Zustieg erfolgt nur an einer ÖPNV-Haltestelle, der Ausstieg ist im Umkreis von 500 m möglich. Wichtig ist, die Fahrgastrechte (Fahrzielgarantie) gelten auch, wenn der private Anbieter einen bestätigten Fahrauftrag z.B. wegen kurzfristiger Erkrankung nicht erfüllt.

### 7. Fazit

Im Odenwaldkreis kann man auch ohne eigenes Auto mobil sein – und das auch abends und am Wochenende zur persönlichen Wunschzeit. Man zahlt dafür nicht mehr als für das eigene Auto. Jeder kann mit seinem Auto Busfahrer sein und Fahrten und Plätze anbieten – ein Ehrenamt, das sich auszahlt.

„garantiert mobil!“ hat gegenwärtig monatlich etwa 700 Fahrtteilnehmer und ist das bislang einzige vollintegrierte On-Demand-System in Deutschland, das auch private Mitnahmefahrten einschließt.



© OREG mbH

#### Peter Krämer

Leiter des Geschäftsbereichs  
Nahverkehr der Odenwald-  
Regional-Gesellschaft  
(OREG) mbH

[www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de)

## On-Demand in Stadt und Land

Das digitale Informations- und Buchungssystem T.DiMo unterstützt...

- einen modernen und attraktiven ÖPNV
- mehr Mobilität in ländlichen Regionen
- flexible Mobilitätsangebote integriert in den ÖPNV
- die automatische Bündelung von Fahrtwünschen
- die optimierte Auswahl und das Routing der eingesetzten Fahrzeuge
- E-Ticketing und digitale Leistungsabrechnung

Anzeige

Informieren, buchen,  
bezahlen, fahren.  
Mit der Trapeze-Lösung T.DiMo  
bleiben Fahrgäste im Odenwald  
„garantiert mobil!“  
Besuchen Sie Trapeze online:  
[www.trapezgroup.de/](http://www.trapezgroup.de/)  
bedarfsvverkehr

 **Trapeze**™  
Here for the journey

[trapezgroup.de](http://trapezgroup.de)

# Technologische Innovationen - Zukunft Elektromobilität

**Autor:** Thomas Schwarz

## Ausgangssituation

Für die Zukunft ist klimaneutrale Mobilität auch für Audi Ansporn und Verpflichtung für deren Weiterentwicklung. Deshalb hat sich das Unternehmen als einer der ersten Automobilhersteller – gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern – zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens bekannt. Audi wird einen Beitrag zu dem Ziel leisten, in Deutschland bis 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden.

Dem Verkehrssektor kommt eine wichtige Aufgabe für die Erreichung der Pariser Klimaziele zu. Audi hält die Erreichung der nochmals verschärften Klimaschutzziele in Europa für möglich. Eine wichtige Rolle wird dabei eine schnelle zunehmende Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes einnehmen. Dafür sind wir gut vorbereitet und investieren rund 12 Milliarden Euro in E-Mobilität bis 2024. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, immer mehr Menschen für E-Mobilität zu begeistern – mit emotionalen Modellen und einem alltagstauglichen Angebot. Mit unserer Roadmap E möchten wir uns an die Spitze des Wandels zur Elektromobilität stellen. Dafür planen wir bis 2025 rund 30 elektrifizierte Fahrzeugmodelle und davon 20 reine batterieelektrische Modelle anzubieten. Rund ein Drittel unseres weltweiten Absatzes wollen wir bis 2025 mit vollelektrischen und hybridisierten Automobilen erzielen.

Wie schnell sich E-Mobilität durchsetzt, hängt jedoch auch maßgeblich von den Rahmenbedingungen ab: einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, der ausreichenden und preiswerten Versorgung mit sauberen Energien sowie ausreichende Kapazitäten für die Produktion von Batteriezellen – auch und gerade in Deutschland.

## Klimaschutzziele in Deutschland

In Deutschland sind im Klimaschutzgesetz sektorspezifische, jahresgenaue Reduktionsziele festgelegt

worden. Das erklärte Ziel ist, die CO<sub>2</sub> Emissionen bis 2030 um 65% gegenüber dem Wert von 1990 über alle Sektoren hinweg zu senken. Für den Verkehrssektor bedeutet dies, dass wir die heutigen Emissionen von ca. 150 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent auf 85 Mio. t in 2030 reduzieren müssen. Das entspricht einem Rückgang von 48% gegenüber 1990. Dieser Kraftakt innerhalb von zehn Jahren muss zum größten Teil im Pkw-Bereich erbracht werden, der für ca. 2/3 der verkehrsbedingten Emissionen verantwortlich ist. Die in den vergangenen Dekaden erzielten Effizienzsteigerungen bei konventionell betriebenen Pkw wurden durch die gestiegenen Verkehrsleistungen insbesondere im Güterverkehr kompensiert, so dass sich die absoluten Emissionen seit 1990 in Summe kaum verändert haben, mit Ausnahme des auch coronabedingten Rückgangs in 2020.

## Elektromobilität für PKW

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität stellt in ihrem Fortschrittsbericht 2020 fest: „Batterieelektrische Mobilität bietet derzeit technologisch die am weitesten ausgereifte Lösung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion, wobei Elektrofahrzeuge definitionsgemäß für den Verkehrssektor CO<sub>2</sub>-frei bewertet werden. Sie bieten daher wesentliche Potenziale für eine zügige Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen.“<sup>1</sup> Zu dieser Einschätzung besteht ein breiter Konsens in Wissenschaft, Industrie und Politik.

Aktuell steigen die Zulassungszahlen für elektrische Pkw in Deutschland rasant an. Dies liegt zum einen an den bundesweit attraktiven Förderbedingungen, zum anderen wächst das Angebot über alle Fahrzeugklassen hinweg kontinuierlich an. Nach Auswertungen des VDA (Verband der Automobilindustrie) erreichten die kumulierten Neuzulassungen von Elektro-Pkw seit 2010 am 1. März 2021 bereits über 780.000 mit einem 51%-igen Anteil von reinen batterieelektrischen Pkw. Der geschätzte Bestand

1 NPM\_Fortschrittsbericht2020\_final.pdf unter [www.plattform-zukunft-mobilitaet.de](http://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de)



liegt aktuell bei 660.000 Elektro-Pkw. Bei derzeit ca. 34.000 öffentlich zugänglichen Normalladepunkten und knapp 5.630 Schnellladepunkten müssen sich statistisch also 17 Elektroautos eine Ladesäule teilen. Auch wenn perspektivisch der größte Teil des Ladens an privaten bzw. gewerblichen Ladepunkten erfolgen wird, kommt der öffentlichen Ladeinfrastruktur eine zentrale Bedeutung zu. Sie muss insbesondere in der Anfangszeit dem Fahrzeugbestand vorauslaufen, damit ein potenzieller E-Autokäufer die Gewissheit hat, bei Bedarf eine flächendeckende und möglichst nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur vorzufinden. Leider ist häufig das Gegenteil der Fall: In Innenstädten, wie beispielsweise in Berlin, ist durch die Einführung elektrischer Carsharing-Fahrzeuge die öffentliche Ladeinfrastruktur bereits stark nachgefragt und daher zwangsläufig nicht ständig verfügbar. Es bleibt also eine große Herausforderung, den erforderlichen und gewünschten Hochlauf von elektrischen Pkw durch einen passenden Ladeinfrastrukturausbau zu begleiten.

Dabei muss den unterschiedlichen Anwendungsfällen Rechnung getragen werden, wie z.B. dem Schnellladen (High Power Charging = HPC) mit Ladeleistungen von 150 kW und mehr. Hier werden durch Regulierung auch zur Versorgung von wirtschaftlich nicht so attraktiven Regionen und Anreizprogramme zur Beschleunigung des Ausbaus wichtige Beiträge geleistet. Schnellladen ist aber nicht nur ein Thema für die Verbindungsachsen zwischen Ballungsräumen an Autobahnen und Bundesstraßen, sondern auch in verdichteten urbanen Räumen mit hohem Anteil „Laternenparker“, um auch potenzielle Kund\_innen zu versorgen, die keine eigene Ladeeinrichtung zu Hause haben (können), z.B. Best Practice Beispiel HPC City in Dresden. Herausforderungen liegen dabei auch in der kurzfristigen Nutzbarmachung von Flächen.

Darüber hinaus muss Ladeinfrastruktur für Kund\_innen komfortabel nutzbar und attraktiv sein. Dazu gehören einfacher Zugang und Abrechnung transparenter und fairer Kosten für möglichst alle Kund\_innen mit Ladeverträgen (Roaming), aber auch eine kundenfreundliche Umgebung. Ein Dach wird bei Regen sehr positiv wahrgenommen, auch wenn es ohne dieses selbstverständlich problemlos und sicher möglich ist, einen Ladevorgang anzufangen oder zu beenden. Es ist einfach angenehmer, dabei nicht nass zu werden oder noch einen Regenschirm zu halten.

### Ausblick

An der Elektromobilität – (produziert und) betrieben mit Erneuerbaren Energien – führt klimapolitisch kurz und mittelfristig kein Weg vorbei. Insbesondere für Pkw steht mit dem batterieelektrischen Antrieb eine effiziente Technologie zu Verfügung, deren schnelle Marktdurchdringung einen wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität leisten kann und sollte.



© AUDI AG

### Prof. Dr.-Ing. Thomas Schwarz

Leiter Politik Berlin  
der AUDI AG

[www.audi.com](http://www.audi.com)

Anzeige

Hintergründige Interviews mit Gästen aus der Politik wie dem NRW-Wirtschaftsminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart, der BDEW-Chefin Kerstin Andreae oder den Abgeordneten Bernd Westphal MdB und Martin Häusling MdEP. Mittwochs um 16 Uhr diskutiert Dr. Arnt Baer, Ansprechpartner für Politik bei Gelsenwasser, mit seinen Gästen über Energie, Umwelt- und Klimapolitik.

Den Podcast der **GELSENWASSER AG** finden Sie auf Spotify, Apple Podcasts, Google Podcasts, Amazon Music/Audible und Deezer.

**GLAS KLAR**

  **GELSENWASSER**

# Elektromobilität als Baustein der Verkehrswende

**Autorin:** Kerstin Hurek

Für die Verkehrs- und Antriebswende muss der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) im Verkehr deutlich erhöht werden, denn sie sind der Schlüssel der Energiewende im Verkehr. Je schneller die Potenziale zur CO<sub>2</sub>-Minderung ausgeschöpft werden, desto sauberer werden sie. Diese Potenziale gibt es im Bereich des Fahrstromes und bei der Batterieherstellung. Für einen weiteren Markthochlauf der batterieelektrischen Mobilität, der auch die Zukunftsfähigkeit des stärksten Wirtschaftszweigs in Deutschland, die Automobilindustrie, sichern würde, gibt es noch einiges zu tun. Dennoch gilt für den ACE, dass die batterieelektrische Mobilität im Straßenverkehr die derzeit am weitesten entwickelte klimafreundliche Technologie darstellt. Der batterieelektrische Antrieb verursacht über den gesamten Zyklus hinweg am wenigsten Kohlendioxid-Emissionen. Zudem sind BEVs klimafreundlicher und in der Gesamtkostenbetrachtung im Betrieb oft kostengünstiger als vergleichbare Verbrenner. Jedoch scheint der finanzielle Vorteil

(noch) so gering, dass er andere Hemmnisse bei der Kaufentscheidung offensichtlich meist nicht ausgleichen kann. Die Klimaziele im Verkehr sind anspruchsvoll, sie sind aber nur mit einer Verkehrswende und einer Energiewende im Verkehr zu erreichen. Das muss Hand in Hand erfolgen.

Das inzwischen gestiegene Angebot an batterieelektrischen Fahrzeugmodellen erfordert eine entsprechende Nachfrage. Diese zu wecken wird wesentlich von der Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur abhängen. Die Ladeinfrastruktur ist die grundlegende Voraussetzung für den Markthochlauf der batterieelektrischen Mobilität.

#### **Aus Verbrauchersicht sind hier vier Dinge wichtig:**

- eine sichere Technologie,
- schnelles Laden, wenn es darauf ankommt,
- Ladestationen an möglichst vielen Standorten,
- einfache und transparente Bezahlung.

Anzeige

**BDEW  
KONGRESS  
2021**

**WIR.  
ERREICHEN.  
MEHR.**

**15. – 16. September 2021**  
Estrel Congress Center Berlin  
[www.bdew-kongress.de](http://www.bdew-kongress.de)  
#bdewk21

**MIT ÜBER 100 REFERENTEN AUS POLITIK UND WIRTSCHAFT, UNTER ANDEREM:**



Dr. Jörg Bergmann  
ÖGE



Heike Heim  
DEW21



Dr.-Ing. Leonhard  
Birnbaum  
E.ON, EURELECTRIC



Dr. Markus Krebber  
RWE



Anna Borg  
Vattenfall



Mario Mehren  
Wintershall Dea



Helmie Botter  
N.V. Nederlandse Gasunie



Christian Meyer-Hammerström  
Osterholzer SW



Dr. Christian Bruch  
Siemens Energy



Manon van Beek  
TenneT



Sophie Eltrop  
Stadtwerke Potsdam



Dr. Marie-Luise Wolff  
ENTEGA

Die Bundesregierung hat in der laufenden Legislaturperiode einige Gesetze auf den Weg gebracht: Das WEMoG (Wohnungseigentumsgesetz), das GEIG (Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität) und das Schnellladegesetz. Der ACE begrüßt die Gesetze als wichtige Bausteine zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, wenngleich er an einigen Stellen sicherlich noch Nachbesserungsbedarf gesehen hätte.

Damit die Transformation zur Elektromobilität gelingt, sind Aufklärung und Information der Verbraucherinnen und Verbraucher dringend erforderlich. Noch immer ranken sich zahlreiche Mythen rund um das Thema Elektromobilität. Kommunikation ist – neben einer gut ausgebauten Infrastruktur – für die Kaufakzeptanz entscheidend, um das Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher für diese Technologie zu schaffen.

Mythen wie „Es gibt zu wenig Infrastruktur“, „die Reichweite ist zu gering“, „E-Fahrzeuge überlasten das Stromnetz“ und „Das Laden dauert zu lange“ können widerlegt werden und alle Akteure müssen dazu beitragen, dass mit diesen Mythen aufgeräumt wird. Elektromobilität muss eine höhere Kundenakzeptanz erfahren. Denn: Batterieelektrische Mobilität ist aus Verbrauchersicht emissionsfrei, geräuschlos und bringt Spaß.

Aber: Elektromobilität ist kein Allheilmittel. Elektromobilität ist ein kleiner, aber ein notwendiger Baustein, wenn wir von Verkehrswende, Antriebswende und Energiewende sprechen. Denn mit Blick auf den Verkehr tragen Elektrofahrzeuge nicht zur Staureduktion bei, sie senken nicht den Stellplatzbedarf von Unternehmen und Elektrofahrzeuge verbessern auch nicht die Mobilität von Pendlern auf dem Weg zu ihrem Arbeitsplatz.

Im Sinne der Verkehrswende möchte der ACE zu einem bewussten Mobilitätsverhalten ermutigen. Dies tut der ACE auch mit Blick auf die Erfordernisse, die im Bereich Klimaschutz, Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und auf dem Land, Verkehrssicherheit und Festigung der Bedeutung der deutschen (Auto-)Mobilitätsindustrie unweigerlich zu erfüllen sein werden. Die bedarfsgerechte Nutzung des Autos und der Blick auf mögliche Alternativen sind relevante Teile des großen Verkehrswende-Puzzles. Dem ACE ist als Autoclub daran gelegen,

dass auch Autofahren durch die Verkehrswende komfortabler, sicherer und preiswerter wird – für die, die auf das Auto angewiesen sind. Als Mobilitätsbegleiter ist es Ziel des ACE, dass alle Menschen von der Verkehrswende profitieren. Die Anstrengungen, die Politik und Wirtschaft zum Vollenden des Verkehrswende-Puzzles unternehmen müssen, sind immens. Vieles ist bereits angestoßen und wird vorangetrieben. Doch allein werden diese Akteure die Ziele der Verkehrswende nicht erreichen. Notwendig ist das Umdenken jedes Einzelnen. Nur im Zusammenspiel aller Akteure kann der Mobilitätssektor in Deutschland wirtschaftlich sicher, klimagerecht und auf Verkehrssicherheit bedacht der Zukunft begegnen. Nachhaltige Mobilität ist mehr als klimafreundlicher Verkehr – für lebenswerte Städte und Regionen wird dringender denn je eine Verkehrswende benötigt!



© Markus Bachmann / ACE

#### **Kerstin Hurek**

Leiterin des Hauptstadtbüros  
des AutomobilClubEuropa (ACE)

[www.ace.de](http://www.ace.de)

# Elektromobilität in Kommunen – Fördermöglichkeiten und Herausforderungen

---

**Autor:** Ralf Eisenhauer

Die Stadt Mannheim als Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar hat es sich mit ihrem 2019 verabschiedeten „Leitbild 2030“ unter anderem zum Ziel gemacht, eine klimagerechte – perspektivisch klimaneutrale – und resiliente Stadt zu sein, die Vorbild für umweltbewusstes Leben und Handeln ist. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt sich die Stadt für nachhaltige Mobilitätsformen ein. Hier spielt die Elektro-Mobilität eine große Rolle. Beispiel Radverkehr: Das 2020 auf Initiative des Gemeinderats ins Leben gerufene städtische Förderprogramm für private (E-)Lastenräder erfreut sich großer Beliebtheit. Von der dieses Jahr zur Verfügung stehenden Fördersumme in Höhe von 150.000 Euro ist bereits rund die Hälfte ausgeschöpft. Als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr steht allen Nutzerinnen und Nutzern ein breites Netz an Leihfahrrädern des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar – die VRNnextbikes – zur Verfügung. Anfang des Jahres wurde dieses Angebot um zwölf E-Cargobikes erweitert, die an sechs VRN-Nextbike-Stationen im Stadtgebiet gemietet werden können.

## **E-Shuttle-Service „fips“**

Im Hinblick auf die Mobilitätswende ist es von großer Bedeutung, den öffentlichen Nahverkehr weiter auszubauen. Beispielsweise indem wir den Menschen einen Service quasi bis zur Haustür bieten. Hier ist das neue E-Shuttle-Angebot „fips“ (flexible, individuelle Personen-Shuttle) der Verkehrsgesellschaft Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) wegweisend: Die Elektrofahrzeuge dienen als komfortable Ergänzung zu den Bus- und Bahnlinien der rnv, zum Beispiel für Fahrten von der Haltestelle nach Hause oder als direkte Verbindung auf kürzeren Strecken im Quartier. Dabei werden die Fahrtwünsche mehrerer Kunden mit ähnlichen Strecken oder Zielen intel-

ligent gebündelt: Nutzerinnen und Nutzer können in der fips-App einfach ihren Startpunkt und ihr gewünschtes Ziel angeben. Die App schlägt dann einen passenden Zustiegspunkt aus einer Auswahl von über 1700 virtuellen Haltestellen vor und informiert, wann der nächste fips-Shuttle zur Stelle ist. Die virtuellen Haltepunkte sind so in den Stadtteilen verteilt, dass der Weg zur „Haltestelle“ in der Regel nicht weiter als 100 Meter ist.

Fahrgäste können den Shuttle-Service also genau dann nutzen, wenn sie ihn brauchen. Dabei gibt es keinen Fahrplan. Stattdessen haben die Passagiere die Möglichkeit, fips innerhalb ausgewählter Stadtgebiete und Zeiträume ganz flexibel und nach dem eigenen Bedarf zu bestellen. Die Elektrobusse erzeugen vor Ort keine CO<sub>2</sub>- oder Feinstaub-Emissionen und fahren zu 100% mit Ökostrom.

Die Vorteile von On-Demand Shuttlen im ÖPNV werden auch von Bundes- und Landesregierung gesehen. Das Projekt wird vom Bundesverkehrsministerium und im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft auch vom Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg gefördert. Bei einer Betriebszeit von Anfang 2021 bis Ende 2023 belaufen sich die Projektkosten auf ca. 16,4 Millionen Euro. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert das Projekt in Höhe von ca. 3,9 Millionen Euro, das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit 2,8 Millionen Euro. Die restlichen Kosten werden durch die rnv respektive durch die Stadt Mannheim getragen.

## **Ausbau der Ladeinfrastruktur**

Im Bereich der E-Mobilität von Autos wurden Ladestationen in den vergangenen Jahren hauptsächlich von der MVV Energie AG als in Mannheim ansässiges

Unternehmen mit Bundesförderung in mehreren Ausbaustufen errichtet. Aktuell stehen an rund 60 Standorten über 125 öffentlich zugängliche Ladepunkte im Mannheimer Stadtgebiet und in den umliegenden Gemeinden zur Verfügung - unter anderem ein Schnellladepark mit Stärken von mehr als 150 Kilowatt in der Nähe des Hauptbahnhofes. Weitere rund 40 Ladepunkte befinden sich in Anlagen der städtischen Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH (MPB).

Ein wichtiger Baustein beim Ausbau der Elektromobilität werden passende Quartierskonzepte sein. Einzigartig ist das Mobilitätskonzept des neuen Mannheimer Stadtteils Franklin auf dem Konversionsgelände des ehemaligen Benjamin Franklin Village der US-Army. Hier bietet die Blue Village FRANKLIN Mobil GmbH den Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils eine E-Fahrzeugflotte sowie Elektroroller an, die über eine eigene App gebucht werden können.

Unter der Überschrift „blue\_village\_Franklin“ werden wichtige Zukunftsthemen wie neue Mobilität, Energieeffizienz, klimaoptimiertes Wohnen oder Smart Grids im neuen Stadtteil erprobt. Bereits 2014 wurde das Modellprojekt zur energetischen Gebäudesanierung SQUARE (smart quarter and urban area reducing emissions) im Rahmen des Wettbewerbs „Klimaschutz mit System“ des Umweltministeriums Baden-Württemberg prämiert. Dabei geht es um zwei nach den neuesten energetischen Standards sanierte Modellhäuser. Dank der Auszeichnung konnte SQUARE damals in das EFRE-Förderprogramm aufgenommen und mit drei Millionen Euro unterstützt werden.

Zwei elektromobile Buslinien sind ebenso Teil des Masterplans für Franklin. Bei SQUARE stehen außerdem 18 Ladepunkte inklusive drei Schnellladern zur Verfügung.

Auch die Stadtverwaltung selbst stellt sich klimafreundlich auf: So sind rund 70 elektrisch betriebene Dienstfahrzeuge im Einsatz, die Dienststellen verfügen zudem über eigene E-Bikes, die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern genutzt werden können. Die Stadt berät und unterstützt Unternehmen bei der Umrüstung ihrer Dienstwagen auf E-Mobilität.

Die Attraktivität des öffentlichen Raums und das Vorhandensein einer ausreichenden Ladeinfrastruktur geraten zunehmend in Konkurrenz. Deshalb gewinnt der Wunsch nach kommunaler Steuerung bei der Inanspruchnahme des öffentlichen Raums in diesem Bereich weiter an Bedeutung. In diesem Zusammenhang wurden deshalb Mindestanforderungen und Vorgaben für die Standorte im öffentlichen Raum entwickelt. Ein „Masterplan Ladeinfrastruktur“ soll Leitlinien entwickeln, wie ein zukunftsweisendes Angebot aussehen könnte.

© Daniel Lukac / SPD Mannheim



**Ralf Eisenhauer**

Bürgermeister  
der Stadt Mannheim für Planen,  
Bauen, Verkehr und Sport

[www.mannheim.de](http://www.mannheim.de)

Anzeige



**GVV Kommunal**  
**Finanzielle Absicherung kommunaler Entscheidungsträger**

Bürgermeister, Ratsmitglieder sowie hauptamtliche Mitarbeiter engagieren sich für ihre Gemeinden. Dabei treffen sie wichtige Entscheidungen für das Gemeinwohl. Kommt es hierbei zu einem Schaden, haften sie häufig mit ihrem gesamten Privatvermögen.

Bei den tagtäglich zahlreichen Entscheidungen bleiben Fehlentscheidungen und Versäumnisse nicht aus. Nicht selten geraten diese Fälle sogar in den Fokus der Aufsichtsbehörden und Gerichte. Schützen Sie Ihre Entscheidungsträger vor den Folgen von Fehlern mit:

- einer **Vermögenseigenschadenversicherung** und
- einer **Vermögensschadenhaftpflichtversicherung (Kommunal D&O).**

Weil Fehler von Entscheidungsträgern oft zu besonders hohen Vermögensschäden führen, reicht die Deckungssumme der Vermögenseigenschadenversicherung nicht immer aus. Mit der Vermögensschadenhaftpflichtversicherung von GVV Kommunal werden kommunale Entscheidungsträger finanziell abgesichert.

Treffen Sie die wirklich wichtigen Versicherungsentscheidungen erst nach sorgfältiger Beratung. Unsere erfahrenen Mitgliedsberater sind bestens dafür ausgebildet.

Ihr direkter Draht zu uns:  
**GVV Kommunalversicherung VVaG**  
Aachener Straße 952-958 | 50933 Köln  
T: 0221 4893-920 | sekretariatbd@gvv.de

[gvv-kommunal.de](http://gvv-kommunal.de)





# Radverkehr – Schlüssel auf dem Weg zur Verkehrswende?

**Autorin:** Anne Klein-Hitpaß

In Städten und Gemeinden ist zu beobachten, wie das Fahrrad in den vergangenen Jahren immer mehr an Fahrt gewonnen hat. Kein anderes Verkehrsmittel hat in den vergangenen 15 Jahren einen ähnlichen Bedeutungszuwachs erfahren. Es wird von deutlich mehr Menschen für deutlich mehr Wege (plus 13%) und für deutlich mehr Kilometer (plus 37%) genutzt. Kein anderes Verkehrsmittel erfreut sich einer ähnlich hohen Beliebtheit.

Diese positive Entwicklung vollzog sich dabei ohne politische Intervention: Weder haben massive Investitionen in die Fahrradinfrastruktur noch politisch gewollte Bevorrechtigungen des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu diesem Fahrradboom geführt. Man könnte gar zu dem Schluss kommen, dass Politik und Planung der Entwicklung hinterherhinken. Wird das Fahrradfahren in Zukunft angemessen gefördert, ist davon auszugehen, dass dieses umweltverträgliche Verkehrsmittel schnell weiter an Bedeutung gewinnt – nicht nur in Städten, sondern auch auf dem Land.

## **Die Verkehrswende kommt – und mit ihr das Fahrrad**

Um den Anforderungen des Klimaschutzes auch im Verkehrssektor gerecht zu werden, ist eine Verkehrswende dringend erforderlich. Dabei geht es, neben dem Wechsel des Antriebsstranges, um eine Reduktion des Energiebedarfs durch Verlagerung der mit dem Auto zurück gelegten Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands, also auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Rad- und Fußverkehr, ergänzt um neue Mobilitätsdienstleistungen wie beispielsweise Carsharing. Nur durch einen solchen modal shift, begleitet von einem Maßnahmenpaket ordnungsrechtlicher und fiskalischer Instrumente, kann es gelingen, das Klimaziel der Bundesregierung zu erreichen. Und der Moment dazu scheint überfällig: nicht nur das Bundesverfassungsgericht zwingt die

Bundesregierung bei der Ausgestaltung des Klimaschutzgesetzes zu mehr Tempo. Auch die Menschen in den Kommunen tun dies.

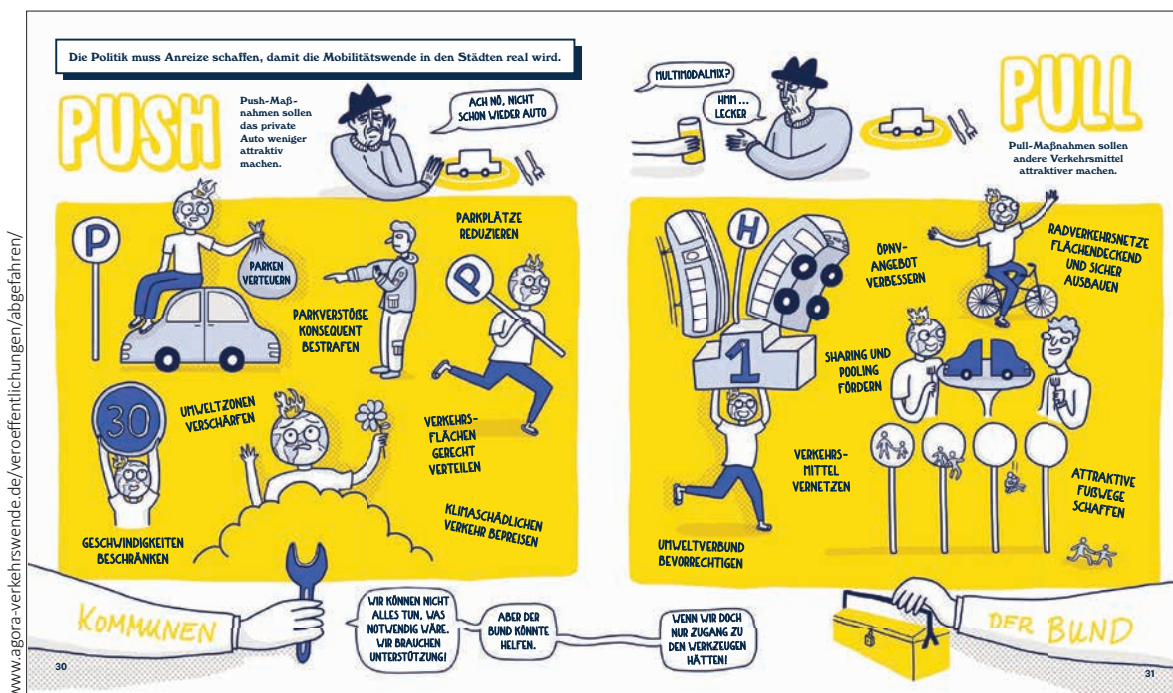
Wie groß das Potenzial des Radverkehrs ist, verdeutlichen folgende Zahlen: In innerstädtischen Gebieten sind 50% der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kürzer als 5 km, 25% sogar kürzer als 2 km. Hierbei handelt es sich um Distanzen, die – eine attraktive Radinfrastruktur vorausgesetzt – bequem auf das Rad verlagert werden können. Damit dieses Potenzial gehoben werden kann, braucht es zu allererst einen massiven Ausbau der Fahrradinfrastruktur – und zwar überall, in der Stadt und auf dem Land. Der Ausbau von Infrastruktur ist die zentrale Stellschraube, wenn Deutschland wirklich den Anspruch erhebt, Fahrradland zu werden, wie der Bundesverkehrsminister wiederholt verlautbaren ließ.

## **Push & Pull: Angebote allein reichen nicht**

Was ist dafür zu tun? Es sind flächendeckende und sichere Rad- und Fußwegenetze zu errichten, ebenso wie Fahrradstraßen und Radschnellwege. Radschnellwege über Gemeindegrenzen hinweg bieten auf kürzeren Pendlerrelationen ein Verlagerungspotenzial vom Auto auf das Rad oder Pedelec – für ihre Planung und Errichtung sind interkommunale Kooperationen notwendig. Hierfür brauchen die Kommunen Unterstützung von Bund und Ländern, nicht nur in Form finanzieller Mittel, sondern auch in Form von Programmen wie beispielsweise durch eine Radschnellwegoffensive.

Die hier skizzierten Maßnahmen, sogenannte Pull-Maßnahmen, die allesamt auf eine Verbesserung des Angebots abzielen, sind jedoch nur eine Seite der Medaille. Ohne begleitende Push-Maßnahmen, die dafür sorgen, dass das Fahren mit dem privaten Auto weniger attraktiv wird, entfalten die Angebote nicht ihre volle Wirkung. Zentrale Push-Maßnahmen





sind beispielsweise eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbunds, die Einführung eines Parkraummanagements (Reduktion der Parkplätze, Parkraumkontrolle und Sanktionierung von Verstößen), oder auch die Einführung von Umweltzonen.

### Verkehrswende als Gemeinschaftswerk

Ziel dieser Maßnahmen ist ein rationaler Umgang mit öffentlichem Raum, eine Gleichrangigkeit der Verkehrsmittel herzustellen und klimagerechte Mobilität zu fördern. Sie sind dabei nicht auf große Städte beschränkt, sondern führen auch in kleineren Städten und Gemeinden zum Ziel. Gerade in ländlichen Regionen ist der Handlungsbedarf, attraktive Radwegenetze zu errichten, besonders groß. Die Zahlen der Radnutzung im ländlichen Raum waren zuletzt rückläufig.

Für eine bessere und wirksame Umsetzung ist es ratsam, dass Kommunen sich zusammenschließen. Verkehr endet nicht an der Gemeindegrenze. Nur durch eine gemeinsame Planung und interkommunale Kooperationen lassen sich Verkehre Richtung klimafreundliche Mobilitätswende steuern. Der Radverkehr ist dabei sicherlich nur ein Baustein, aber ein zentraler. Maßnahmen sind schnell und kostengünstig umzusetzen. Wird der Radverkehr in Zukunft angemessen gefördert, ist davon auszugehen, dass die-

ses umweltverträgliche Verkehrsmittel schnell weiter an Bedeutung gewinnt – und so die Lebensqualität in Städte und Gemeinden steigert.



© Detlef Eden

### Anne Klein-Hitpaß

Bis 30. Juni 2021 Projektleiterin Städtische Mobilität, Agora Verkehrswende, seit 1. Juli 2021 Leiterin des Forschungsbereichs Mobilität des Deutschen Instituts für Urbanistik

Ansprechpartnerin für das Thema „Elektromobilität“ bei Agora Verkehrswende ist Kerstin Meyer; Ansprechpartner für das Thema „Städtische Mobilität“ bei Agora Verkehrswende ist Wolfgang Aichinger.

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

# Mobilitätswende KONKRET in Krefeld

**Autor:** Frank Meyer

„Konkret, kommunal und mobil“: Das sind die drei Schlagworte, mit denen diese digitale Fachkonferenz überschrieben ist – und ich fühle mich als Oberbürgermeister von Krefeld sehr angesprochen von diesen Adjektiven. Die Nahmobilität kommunal auszubauen, den Radverkehr konkret zu stärken und die Verkehrswege so neu zu ordnen, dass Krefeld mobil für die Zukunft ist – das sind wesentliche Ziele, die wir im Krefelder Rathaus in den kommenden Jahren realisieren wollen. Ich rede aber auch deshalb gerne über Mobilität, weil ich zudem Vorsitzender des Präsidiums der AGFS, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, bin, und in dieser Funktion den Mobilitätswandel in NRW mitgestalten darf.

Die AGFS unterstützt 90 Kommunen in Nordrhein-Westfalen strategisch und operativ bei Maßnahmen für mehr Fußgänger- und Radfahrfreundlichkeit. Das Bündnis fungiert als Bindeglied zwischen Land und Kommunen, will Motor und Ideengeber sein. Das Land NRW hat sich die Zielmarke 25 Prozent beim Anteil des Radverkehrs gesetzt. Im Modal Split haben wir in der AGFS die kommunale Zielmarke formuliert, nach der insgesamt 60 Prozent aller Wege, zu Fuß, mit dem Rad oder per Pedelec absolviert werden sollen. Wir in Krefeld gehen bei der Formulierung der Ziele noch einen Schritt weiter. 2017 lag unser Radverkehrsanteil in Krefeld am Gesamtverkehr bei 21 Prozent. Unser Ziel ist es, den Radverkehrs-Anteil auf 30 Prozent bis 2030 zu erhöhen. Nahmobilität soll die Basismobilität in unserer Stadt sein. Von einer solchen Mobilitätswende wird am Ende die ganze Stadt profitieren können.

Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt: Es braucht für ein Gelingen der Mobilitätswende gute Entscheidungen vor Ort, es braucht eine solide Finanzierung, und es braucht Fachleute in den Rathäusern, kluge Planerinnen und Planer.

- Entscheidungen für eine Mobilitätswende erwirkt man über die politischen Mehrheiten in Ausschuss und Rat. Ohne eine Akzeptanz aus der Bürgerschaft wird dieses Konzept aber nicht gelingen. Unser Mobilitätskonzept haben wir gemeinsam mit der Bürgerschaft erstellt. Eng eingebunden wurden dabei die Stakeholder, Vertreterinnen und Vertreter aus der Wirtschaft, aus Vereinen und Verbänden.
- Nur mit diesem Rückhalt sichert man – und das ist der zweite wichtige Punkt – die Finanzierung eines solchen Kraftaktes. Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, handlungsfähig zu sein. Es bedarf dazu in erster Linie einer auskömmlichen Grundfinanzierung der Kommunen und es braucht dazu punktuell adäquate Förderprogramme. Wir sehen erfreulicherweise, dass zuletzt auch durch Druck der AGFS immer mehr Fördermittel in NRW bereitgestellt wurden, um die Nahmobilität zu verändern. Der Förderrahmen sollte aber erweitert werden, indem auch Ersatzmaßnahmen finanziert werden. Wenn eine Stadt beabsichtigt, Quartiersgaragen als Parkraum zu schaffen, um so den Verkehrsfluss auf den Straßen zu erhöhen, dann ist dies förderwürdig.
- Ohne Planerinnen und Planer keine Planung. Als AGFS haben wir deshalb eine Kampagne gestartet, um die Planerinnen und Planer von morgen für die Kommunen zu gewinnen. Die Kampagne setzt dabei stark auf Botschaften in Social Media. Wir werben dort in einer jungen Zielgruppe, für die die Themen Umwelt, Klimagerechtigkeit und zukunftsgerichte Mobilität hohe Bedeutung gewonnen haben. Wir werden viele Stadtplanerinnen und Stadtplaner benötigen, um unsere Städte mobilitätsgerecht zu entwickeln.

Es gibt eine Kernidee der mobilitätsgerechten Stadt der Zukunft, die im Leitbild der AGFS formuliert ist.

Wir wünschen uns grüne Städte als Lebens- und Bewegungsraum, in denen ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden kann. Wir in Krefeld wollen die Chance der Mobilitätswende nutzen. Dazu haben wir zunächst eine Umfrage unter den Radfahrerinnen und Radfahrern unserer Stadt gestartet, die auf große Resonanz stieß. 3.060 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben an der Befragung bis Ende Februar 2021 teilgenommen. Den übergeordneten Rahmen der Verkehrswende definiert das neu erstellte Mobilitätskonzept in Krefeld, das kürzlich vom Rat der Stadt verabschiedet wurde. Mittels dieser Konzepte werden wir die Nahmobilität in unserer Stadt neu planen können.

In der Überschrift dieser Konferenz steht an erster Stelle: KONKRET. Was machen wir konkret vor Ort? Im Herbst 2020 sind in Krefeld zusätzlich zu den 17 bestehenden Fahrradstraßen 14 weitere installiert worden. Die meisten der Radstraßen verlaufen sternförmig von den im Grünen gelegenen Stadtteilen in die City. Krefeld setzt damit beim Radverkehr auf ein Netz von Vorrangrouten, auf denen Radfahrerinnen und Radfahrer Vorzüge gegenüber dem übrigen Verkehr haben und auf diese Weise sicher unterwegs sind. Wir haben außerdem viele Radwege in den vergangenen Jahren besser ausgezeichnet und saniert. Krefeld besitzt ferner eine Radstation am Hauptbahnhof, die zur Mobilitätszentrale erweitert wird. Auch die Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern sind durch Fahrradboxen stark gestiegen und steigen weiter.

Das Herzstück der Mobilitätswende ist unser Projekt „Krefelder Promenade“, ein in weiten Teilen bahnbegleitender Radweg mit zusätzlichem Fußweg in zentrumsnaher Hochlage. Auf einer Länge von 14,5 Kilo-

metern wird sich die „Promenade“ als Radfahr- und Fußgängerachse für Berufsverkehr und Freizeitradlerinnen und -radler mitten durch unsere Stadt ziehen. Von Forstwald im Westen bis Uerdingen im Osten wird man Krefeld auf einem gut ausgebauten, ausreichend breiten und attraktiv gelegenen Radfahrweg durchfahren können. Angebunden wird er an das Fahrradstraßen-Netz und regionalen Routen etwa nach Düsseldorf, Duisburg oder Venlo. Der erste Abschnitt ist im August 2020 eröffnet worden. Die Promenade wächst weiter – vier von 16 Teilabschnitten sind fertiggestellt.

Ich hoffe, dass unsere Promenade in den nächsten Jahren zügig weiter ausgebaut wird. Die Zukunft lässt sich nicht voraussagen, aber wir können sie konkret, kommunal, mobil gestalten.



© Stadt Krefeld

**Frank Meyer**

Oberbürgermeister der Stadt Krefeld, Vorsitzender des Präsidiums der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS)

[www.krefeld.de](http://www.krefeld.de)  
[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

Anzeige

Manchmal geben wir auch alles dafür, dass Sie null erreichen.



Trust in Transformation:  
[www.pwc.de/netzero](http://www.pwc.de/netzero)



# Antreten gegen den Klimawandel? FAHR RAD!

---

**Autor:** Mathias Stein

Wir stehen dieser Tage vor der epochalen Herausforderung, den menschengemachten Klimawandel aufzuhalten. Dafür müssen wir unseren CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den verschiedenen Sektoren Energieerzeugung, Industrie, Verkehr und Wohnen deutlich verringern. Bis zum Jahr 2045 wollen wir in Deutschland komplett klimaneutral sein. Der Bereich Verkehr verursacht momentan fast 20 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Damit wir den Anteil innerhalb von zehn Jahren halbieren können, wie wir uns das im Klimaschutzgesetz vorgenommen haben, muss hier in nächster Zeit richtig viel passieren. Alternative Antriebe, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung sind nur einige Bestandteile des Maßnahmen-Mix, mit dem wir unseren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Verkehr verringern können.

Das Kernstück der Verkehrswende in Städten ist für mich das Fahrrad. Es ist nicht nur das Verkehrsmittel, das am meisten das Klima schützt. Gerade im Stadtverkehr ist es auch das schnellste und allemal das gesündeste Verkehrsmittel. Hinzu kommt: Gerade in Ballungsstädten ist der ÖPNV zumindest in den Stoßzeiten häufig bereits an seiner Belastungsgrenze. Daher gilt hier ganz besonders: Wenn wir weniger Autos auf den Straßen haben wollen, müssen wir die Begeisterung fürs Fahrrad entfachen. Während der Coronapandemie haben sich ja bereits viele Menschen neu für das Verkehrsmittel Fahrrad entschieden, weil sie es sicherer fanden, allein an frischer Luft zur Arbeit zu radeln als mit vielen Leuten in der S-Bahn oder im Bus zu fahren. Vielerorts sind auch Pop-up-Radwege entstanden, damit die vielen Neu-Radfahrer\*innen ausreichend Platz hatten. Diese beiden Aspekte, die Sicherheit und ausreichend Platz, sind auch diejenigen, die für den Hochlauf der Radverkehrsbegeisterung grundsätzlich von Bedeutung sind.

Das sagen nicht nur viele Studien und Untersuchungen, sondern auch die Kielerinnen und Kieler. Die habe ich nämlich im Jahr 2018 zusammen mit dem

Oberbürgermeister der Stadt Kiel und der SPD-Ratsfraktion bei unserer sechswöchigen Kampagne „Radverkehr verbessern“ gefragt, was in der Landeshauptstadt anders werden muss, damit Radfahren sicherer und attraktiver wird. Das ist sehr gut angenommen worden, wir bekamen zahlreiche Rückmeldungen. Zum Beispiel wurde an einigen Stellen eine verwirrende Verkehrsführung moniert. Auch Hinweise auf kaputte Radwege erreichten uns. Diese Hinweise haben wir direkt an die zuständigen Gremien in Kiel weitergegeben, damit sie sich darum kümmern können. Andere Rückmeldungen betrafen eher den grundsätzlichen Wunsch nach der Veränderung von bestimmten Verkehrsregeln und nach Tempobegrenzungen und waren zum Teil nicht weit davon entfernt, was auch Radverkehrs- und Verkehrssicherheitsverbände seit geraumer Zeit fordern. Diese Anliegen sind dann in das Positionspapier der SPD-Bundestagsfraktion: „Mehr Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr“ eingeflossen, das ich als Berichterstatter für Fuß- und Fahrradverkehr federführend für die AG Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion erarbeitet habe.

Als eines unserer wichtigsten Ziele haben wir darin festgehalten: Wir wollen dafür sorgen, dass alle Verkehrsteilnehmer\*innen gleichberechtigt sind. Aus Städten für Autos sollen Städte für alle werden. Eine zentrale Stellschraube ist dabei, den Handlungsspielraum von Kommunen zu vergrößern. Mir wird immer wieder geschildert, dass Kommunen gern mehr Platz und mehr Sicherheit für den Radverkehr schaffen wollen, die geeigneten Maßnahmen aber nicht realisieren dürfen, weil sie nicht von der Straßenverkehrsordnung (StVO) gedeckt sind. Wir fordern daher, dass Ziele wie Umweltschutz und Lebensqualität in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden, damit das Straßenverkehrsrecht nicht mehr allein der Vermeidung von Gefahren dient. Auf diese

Weise könnten zum Beispiel Tempo-30-Zonen leichter ausgewiesen werden – und nicht erst dann, wenn man eine konkrete Gefahrenlage nachgewiesen hat.

Auf Grundlage unseres Positionspapiers aus dem Juni 2019 ist dann wenig später der Entschließungsantrag „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ der Regierungskoalition entstanden, den der Deutsche Bundestag im Januar des vergangenen Jahres angenommen hat. Besonders hat mich damals gefreut, dass wir Modellprojekte für eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit in Städten bei unserem autofreundlichen Koalitionspartner durchsetzen konnten. Das Bundesverkehrsministerium sollte in Modellkommunen erproben, wie es sich auf das Verkehrsgeschehen auswirkt, wenn in Städten flächendeckend die Geschwindigkeit 30 km/h gilt und jeweils nur auf den Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 km/h gestattet ist. Wir sind nämlich der Überzeugung, dass eine solche Regelung sich extrem positiv auf die Unfallzahlen und auch auf die Umweltbelastungen auswirken würde. Doch im CSU-geführten Verkehrsministerium scheint es massive Beharrungskräfte zu geben, zumindest ist der Beschluss des Bundestages bis heute nicht umgesetzt – sehr zum Leidwesen auch einiger CDU- und CSU-Bürgermeister\*innen übrigens, die auch dringend auf diese Möglichkeit warten. Immerhin hat es durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung, die das BMVI mit den Bundesländern verhandelt hat, aber einige andere deutliche Verbesserungen für Fahrradfahrer\*innen gegeben, die ich sehr begrüße.

Neben der Verbesserung der Sicherheit ist uns in dieser Legislaturperiode aber noch etwas anderes sehr Wichtiges gelungen: Wir haben im Rahmen des Klimaschutzgesetzes die Investitionen in den Radverkehr massiv erhöht. Bis zum Jahr 2023 werden rund 1,5 Milliarden Euro für Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrs zur Verfügung stehen, mehr als jemals zuvor. Mit diesem dicken Polster an Bundesmitteln können wir nun erstmals mit Fug und Recht sagen: Am Geld mangelt es nicht. Im Gegenteil: Die vielen Millionen müssen nun erst einmal auf die Straße gebracht werden – und dafür brauchen wir die Kommunen und die Länder, die Radwege planen und bauen. Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, das mit 660 Millionen Euro unterlegt ist, fördern wir beispielsweise fast alle Maßnahmen, die den Radverkehr in den Städten und auf dem Land attraktiver und sicherer machen: u.a. getrennte und eigenständige Radwege, Fahrradstraßen und Fahr-

radzonen, Radwegebrücken und -unterführungen, Schutzinseln und vorgezogene Haltelinien, aber auch Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser. Der Bund übernimmt im Regelfall 75 Prozent der förderfähigen Kosten, bei finanzschwachen Gemeinden und strukturschwachen Regionen erhöht der Bund seinen Anteil sogar auf 90 Prozent. Mit diesem Förderprogramm wollen wir vor allem dort für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur sorgen, wo dies ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes nicht möglich wäre.

Mehr Sicherheit und mehr Platz fürs Rad – das ist der richtige Weg, um mehr Menschen für den Radverkehr zu begeistern. Gemeinsam können wir viel erreichen: Für den Radverkehr und damit für uns und unsere Umwelt!



© Marco Urban

### **Mathias Stein, MdB**

Berichterstatter für  
Rad- und Fußverkehr der  
SPD-Bundestagsfraktion

[www.mathias-stein.de](http://www.mathias-stein.de)  
[www.spdfraktion.de](http://www.spdfraktion.de)

# Auf dem Weg in die Zukunft – Moderne Mobilität

**Autorin:** Anke Rehlinger

Für uns alle ist es von großer Bedeutung, zuverlässig und bezahlbar die Orte zu erreichen, die für uns wichtig sind. Mobilität ist ein elementarer Teil unseres Lebens. Dementsprechend ist es eine zentrale Aufgabe der Politik, Mobilität für alle zu gewährleisten.

Zurzeit befindet sich unsere Mobilität in einem grundlegenden Veränderungsprozess: Dem Verkehr in seiner jetzigen Form stehen immer mehr Alternativen gegenüber. Das rasante Wachstum der Metropolen stellt eine andere Herausforderung dar, als die Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Regionen. Beides muss aber gleichermaßen angegangen werden.

Hinzukommt, dass sowohl unsere älter werdende Gesellschaft als auch die fortschreitende Digitalisierung die Art und Weise verändert, wie wir uns bewegen. Außerdem steht mit der deutschen Automobilindustrie und ihren Zulieferern eine unserer industriellen Schlüsselbranchen vor der Herausforderung auch alternative Antriebsarten zu produzieren – mit Auswirkungen auf die Standorte und vor allem die dort Beschäftigten.

Das alles zeigt, dass es nicht nur eine nachhaltige, sondern auch eine sozial gerechte Wende in der Mobilitätspolitik braucht. Das Ziel muss sein, mit moderner Mobilität gesellschaftliche Teilhabe sowie wirtschaftlichen Erfolg zu ermöglichen und gleichzeitig sicherzustellen, dass wir unsere Umwelt- und Klimaschutzziele erreichen. Dafür brauchen wir auch klimafreundliche Verkehrsträger, die uns helfen diese Ziele zu erreichen. Konkret bedeutet das zunächst, dass nachhaltige Mobilität für alle verfügbar, zugänglich und bezahlbar sein muss.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Attraktivität der Mobilitätsangebote: Menschen werden auf den ÖPNV umsteigen, wenn sie Busse und Bahnen flexib-

ler nutzen können und das für sie mit mehr Komfort verbunden ist, zum Beispiel mit W-LAN in allen Fahrzeugen, um die Zeit des Weges sinnvoll zu verbringen. Ebenso werden viele Menschen mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen, wenn es noch mehr sichere Fahrradwege und Abstellmöglichkeiten geben wird. Bei Elektrofahrzeugen verhält es sich ähnlich: Sobald diese für alle erschwinglich werden und breitflächig entsprechende Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, werden sich noch mehr Menschen dafür entscheiden.

Zentral ist diesbezüglich auch der Schienenverkehr, um gerade im innerdeutschen Fernverkehr Mobilität von der Straße wie auch aus der Luft auf die Schiene zu verlagern. Hier braucht es Verlässlichkeit, eine ansprechende Taktfrequenz sowie attraktive Preise. Das alles setzt allerdings voraus, dass wir kräftig in den Ausbau und den Erhalt der entsprechenden Infrastrukturen investieren.

Letztendlich sollen die Menschen aber selbst entscheiden, wie sie mobil sein wollen. Ein wichtiger Aspekt ist deshalb meiner Ansicht nach die Gleichberechtigung aller Verkehrsträger: ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, neue Mobilitätsangebote und der eigene Pkw können nebeneinander bestehen, ohne dass das eine grundsätzlich Vorrang vor dem anderen haben müsste. Bei der Betrachtung von Stadt und Land unterscheiden sich die Mobilitätsangebote und -bedürfnisse jedoch zum Teil erheblich. Hier sind differenzierte Lösungen gefragt, gerade auch im Hinblick auf die konkrete Situation vor Ort.

Mobilität wird zukünftig viel stärker als heute als Dienstleistung in Anspruch genommen werden. Das gilt vor allem in der Stadt, wo sich immer mehr Menschen dazu entschließen, kein eigenes Fahrzeug mehr zu besitzen. Mit innovativen und immer effizienteren Mobilitätsdienstleistungen wird dieser



Trend auch mehr und mehr auf den ländlichen Raum übergreifen, auch wenn dort das eigene Auto weiterhin wichtig sein wird. Eine zentrale Rolle werden in diesem Zusammenhang flexibel nutzbare On-Demand-Angebote spielen, mit denen beispielsweise Kleinbusse jeweils individuell bestellt und dann gemeinsam genutzt werden können. Auch das Carsharing, bei dem Autos unkompliziert und jeweils für kurze Zeit und einzelne Strecken mit dem Handy gemietet werden, wird dazu beitragen.

Um jetzt nicht missverstanden zu werden: Diese Möglichkeiten sollen und können einen flächendeckend zu gewährenden ÖPNV nicht ersetzen, aber sie können ihn sinnvoll ergänzen. Sei es nun in Randzeiten oder Randlagen, in städtischen Gebieten oder in ländlichen Regionen, in denen ein attraktives ÖPNV-Angebot teilweise nur schwer zu unterhalten ist.

Der ÖPNV ist und bleibt die Basis eines intermodalen Verkehrssystems, die allen zur Verfügung stehen muss. Neue digitale Angebote und Sharing-Konzepte sowie auch der Radverkehr können aber zu einer neuen Flexibilität führen, die entscheidend dazu beiträgt, dass klimafreundliche Verkehrsmittel vermehrt genutzt werden.

Bei der Ausgestaltung von Mobilität muss uns eines immer klar sein: Mobilität entscheidet sich vor allem vor Ort. Es sind die Kommunen – die Städte und Gemeinden – sowie die Länder, die unsere Mobilität planen und gestalten. Es muss daher immer auch darum gehen, die lokale und regionale Ebene wirksam zu unterstützen und zu stärken. Veränderungen setzen notwendigerweise Gestaltungsspielraum voraus. Das gilt in rechtlicher ebenso wie in finanzieller Hinsicht. Viele der beschriebenen Herausforderungen werden sich nur mit großen finanziellen Anstrengungen bewältigen lassen.

Die zukunftsorientierte Planung und Verwirklichung von Infrastrukturen und Kapazitäten durch Länder und Kommunen gilt es, durch den Bund zu unterstützen. Dabei ist insbesondere an den Schnittstellen von zentralen Bereichen ein abgestimmtes Handeln und ein regelmäßiger Austausch von Erfahrungen notwendig. Das betrifft vor allem den Ausbau des ÖPNV sowie dessen Vernetzung und Digitalisierung unter Einbeziehung neuer Mobilitätsdienstleistungen, die Erweiterung des Raums für Rad- und Fußverkehr sowie die Schaffung der Infrastruktur für Verkehrsteilnehmer aller Antriebsarten.

Vieles des Vorgenannten hat unser Kanzlerkandidat Olaf Scholz mit seiner sozialdemokratischen Zukunftsmission, das modernste Mobilitätssystem Europas aufzubauen, bereits beschrieben: Mit dem Ziel eines allgemeinen, wohnortnahen Anschlusses an den öffentlichen Verkehr – schnell, zuverlässig, nachhaltig, bezahlbar und barrierefrei – auch durch innovative und digitale Angebote und mit einem Nahverkehr mit engeren Taktungen, mehr Komfort und (natürlich) W-LAN. Mit mehr Elektromobilität und einem flächendeckenden Schnelladenetz für E-Autos sowie Busse und Bahnen, die bis 2030 klimaneutral fahren sollen, wozu der Bund seinen Beitrag leisten wird. Mit einer Bahn, die zurück in die Fläche kommt, weil der Deutschlandtakt umgesetzt und die Schieneninfrastruktur ausgebaut wird, so dass alle Großstädte einen direkten Anschluss ans Fernverkehrsnetz haben.

Außerdem soll die E-Mobilität in der Industrie – zum Beispiel bei der Fertigung von Batteriezellen und ihrem Recycling – sowie die Digitalisierung von Fahrzeugen vorangebracht werden. Ebenso wie wir die Automobil- und Zuliefererindustrie und ihre Beschäftigten dabei unterstützen, mit der Herausforderung der Transformation fertig zu werden und sich neue Geschäftsfelder und Produktionsprozesse zu erschließen. Die moderne Mobilität der Zukunft ist die Mobilität für alle.



© Florn Grosse

### Anke Rehlinger

Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, Stellv. Vorsitzende der SPD

[www.wirtschaft.saarland.de](http://www.wirtschaft.saarland.de)  
[www.anke-rehlinger.de](http://www.anke-rehlinger.de)

# Mobilitätswende für das gute Leben von Morgen

## Positionspapier der Bundes-SGK

### **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).

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 Pendelverkehre, 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 Automobilindustrie kommt durch die bestehenden Grenzwerte für Verkehrsemissionen an den Fahrzeugen. Andererseits kam es insbesondere bei den NOx-Immissionsbelastungen in vielen Städten zu regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen, die beispielsweise in Stuttgart Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge nach sich zogen. Die neue EU-Kommission 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 bundesweiten 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 Berufspendler:innen und Schüler:innen 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 **Mobilitäts-garantie**, 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 vor-dringliche 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 Investitions-offensive**, 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. Dem-entsprechend 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 Verkehrsminister:innenkonferenz 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.

#### Beschluss des Vorstandes der Bundes-SGK vom 26. Februar 2021

Abrufbar unter: [www.bundes-sgk.de/positionspapier-mobilitaetswende-gute-leben-morgen](http://www.bundes-sgk.de/positionspapier-mobilitaetswende-gute-leben-morgen)

## Unterstützer der Fachkonferenz *konkret.kommunal.mobil*

Für die freundliche Unterstützung der Fachkonferenz danken wir:



### Impressum

Sozialdemokratische Gemeinschaft  
für Kommunalpolitik in der  
Bundesrepublik Deutschland e.V. (Bundes-SGK)  
Stresemannstr. 30  
10963 Berlin  
E-Mail: [info@bundes-sgk.de](mailto:info@bundes-sgk.de)  
Internet: [www.bundes-sgk.de](http://www.bundes-sgk.de)

**Herausgeber:**  
Dr. Manfred Sternberg (verantwortlich)

**Redaktion:**  
Andrea Franz, Peter Harmon  
Dr. Manfred Sternberg, Anna-Katharina Deeken

**Gesamtherstellung:**  
Köllen Druck + Verlag GmbH  
Ernst-Robert-Curtius-Str. 14, 53117 Bonn  
[www.koellen.de](http://www.koellen.de)

**Redaktionsschluss:**  
15. Juni 2021

**Bildnachweis Titel:**  
Bus: ©Christian Müller - stock.adobe.com  
Elektroauto: ©Wellnhofer Designs - stock.adobe.com  
Fahrradfahrer: ©Halfpoint - stock.adobe.com



# KOMMUNALE ENTWICKLUNGSPOLITIK ÖFFNET TÜREN



## Machen Sie mit uns die ersten Schritte

Kommunen, die sich ihrer globalen Verantwortung stellen, sind Vorbild für ihre Bürgerinnen und Bürger. Mit nachhaltigen Projekten bereichern sie die Menschen lokal um das Wissen der Einen Welt. Fachliche und finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung erhalten Sie von der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt.

Wir beraten Sie · Telefon: 0228 20 717-2670 · [www.kommunal-global-engagiert.de](http://www.kommunal-global-engagiert.de)

**ENGAGEMENT  
GLOBAL**  
Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

**SERVICESTELLE**   
**KOMMUNEN IN DER EINEN WELT**

Im Auftrag des



Bundesministerium für  
wirtschaftliche Zusammenarbeit  
und Entwicklung

# Daseins

# VOR

Positionen kommunaler  
Unternehmen: **klimaneutral,**  
**leistungsstark, lebenswert**

# SORGE



Weil nichts passiert,  
wenn es nicht vor Ort geschieht.

Unser Beitrag für  
heute und morgen  
[btw2021.vku.de](https://btw2021.vku.de)